



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŽALEC

2. fazno poročilo

Celje, september 2016



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŽALEC

2. fazno poročilo

Naročnik: Občina Žalec

Vodja projekta: Darja Topolšek

Člani projektne skupine: Uroš Kramar, Marjan Sternad, Bojan Rosi,
Karel Šrot, Stojan Praprotnik

Člani delovne skupine: Tina Cvahte, Jaka Strojanšek

Celje, september 2016



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Kazalo vsebine

SEZNAM OKRAJŠAV	XIV
UVOD.....	1
A POSTAVITEV TEMELJEV.....	2
A1 ZAVEZA NAČELOM TRAJNOSTNE MOBILNOSTI	2
A1.1 Opredelitev trajnostne mobilnosti	3
A1.2 Opredelitev stebrov trajnostne mobilnosti	4
A1.3 Vpetost trajnostnih načel v regulativo.....	5
A1.3.1 Vključenost trajnostnih načel v EU regulativo	5
A1.3.2 Vključenost trajnostnih načel v državni okvir	9
A1.3.3 Vključenost načel trajnostne mobilnosti v občinskih/regionalnih okvirjih	10
A2 OCENA VPLIVA ŠIRŠEGA OKVIRA.....	12
A2.1 Geografski obseg strategije	12
A2.2 Povzetek regulativnih okvirjev	14
A2.2.1 Evropska politika, Komisija Evropskih Skupnosti v povezavi s trajnostno mobilnostjo .	14
A2.2.2 Vključenost načel trajnostne mobilnosti v državnih okvirjih	27
A2.2.3 Vključenost načel trajnostne mobilnosti v regionalnih okvirjih	33
A2.2.4 Vključenost načel trajnostne mobilnosti v občinskih okvirjih	36
A2.2.5 Možnost vključevanja pomembnih državnih, regionalnih in evropskih okvirov v pripravo Strategije.....	41
A2.2.6 Državna in evropska merila pridobivanja finančnih sredstev	42
A3 SAMOOCENA.....	48
A3.1 Celostno načrtovanje prometa v občini	48
A3.2 Dejavniki razvoja prometa in ovire	55
A4 PREGLED RAZPOLOŽLJIVIH VIROV	58
A5 OPREDELITEV ČASOVNEGA NAČRTA	60
A6 OPREDELITEV KLJUČNIH DELEŽNIKOV	65
B OPREDELITEV PROCESA	73
B1 OPREDELITEV OBMOČJA IN ODGOVORNOSTI	73
B2 KOORDINACIJA POLITIK IN CELOSTEN PRISTOP K NAČRTOVANJU	75



B2.1	Načrti razvoja prometa v občini.....	80
B3	NAČRTOVANJE VKLJUČEVANJA JAVNOSTI	85
B3.1	Komunikacijski načrt.....	85
B3.1.1	Cilj	85
B3.1.2	Ciljne skupine	86
B3.1.3	Strategija	86
B3.1.4	Aktivnosti	87
B3.1.5	Terminsko izvajanje aktivnosti	90
B4	DOGOVOR O DELOVNEM NAČRTU IN VODENJU	92
C	ANALIZA STANJA IN OBLIKOVANJE SCENARIJEV	97
C1	ANALIZA IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI.....	97
C1.1	Analiza stanja	98
C1.1.1	Splošen pregled značilnosti občine	98
C1.1.2	Podjetja	103
C1.1.3	Eksterni učinki prometa	105
C1.1.4	Demografija občine.....	108
C1.1.5	Motorizacija v občini Žalec.....	109
C1.1.6	Prometna infrastruktura in obremenitve	111
	(a) Cestno prometno omrežje v občini Žalec	111
	(b) Železniško prometno omrežje v občini Žalec.....	116
C1.1.7	Prometna varnost	117
	(a) Prometna varnost v Sloveniji	118
	(b) Prometna varnost v Občini Žalec	121
C1.1.8	Mirujoči promet.....	128
C1.1.9	JPP.....	133
	(a) Avtobusni promet	134
	(b) Železnice	137
C1.1.10	Peš promet	138
C1.1.11	Kolesarji.....	146
C1.1.12	Invalidi	154
C1.1.13	Šolske poti	156
C1.1.14	Anketa med občani	157
	(a) Metodologija.....	158



Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

OBČINA ŽALEC

(b)	Socio-demografska struktura	159
(c)	Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov	163
C1.1.15	Ogled stanja na terenu	174
C1.1.16	Ključni izzivi razvoja prometa	177
C2	OBLIKOVANJE SCENARIJEV	183
C2.1	<i>Oprelitev scenarijev</i>	183
C2.2	<i>Vplivi različnih usmeritev razvoja prometa na trajnostno mobilnost</i>	185
C2.2.1	Prvi scenarij: Izvaja se samo dejavnosti, ki so že vključene v občinske programe	185
C2.2.2	Drugi scenarij: Poudarek na avtomobilih in brez strateških usmeritev	186
C2.2.3	Tretji scenarij: Celovit pristop s poudarkom na trajnostni mobilnosti	188
SKLEP		191
SEZNAM LITERATURE IN VIROV		195
PRILOGE		204



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Kazalo slik

SLIKA 1: PROMETNO OMREŽJE OBČINE IN ZASELKI	13
SLIKA 2: SUBREGIJE SAVINJSKE REGIJE.....	33
SLIKA 3: NAČRTOVANE KOLESARSKE POTI V SAVINJSKI REGIJI	36
SLIKA 4: DELEŽ EMISIJ CO ₂ GLEDE NA VRSTO VOZIL	40
SLIKA 5: SAMOOCENA - POSLANSTVO	50
SLIKA 6: SAMOOCENA – PODROČJA UKREPANJA.....	51
SLIKA 7: OCENA TRENUTNE PROMETNE SITUACIJE V OŽ S STRANI ODGOVORNIH ZA PROMET NA OBČINI ŽALEC.....	52
SLIKA 8: NAJPOMEMBNEJŠE VREDNOTE PRI NAČRTOVANJU PROMETA V OŽ PO MNENJU ODGOVORNIH ZA PROMET.....	53
SLIKA 9: OCENA TRENUTNEGA STANJA PROMETA V OŽ PO MNENJU KLJUČNIH DELEŽNIKOV.....	69
SLIKA 10: NAJPOMEMBNEJŠE VREDNOTE PRI NAČRTOVANJU PROMETA V OŽ PO MNENJU KLJUČNIH DELEŽNIKOV.....	70
SLIKA 11: LOGOTIP CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE ŽALEC	87
SLIKA 12: KRAJEVNE SKUPNOSTI OBČINE ŽALEC	99
SLIKA 13: RELIEF OBČINE ŽALEC	100
SLIKA 14: RABA TAL V OBČINI ŽALEC	101
SLIKA 15: RAZPRŠENOST HIŠNIH ŠTEVILK	102
SLIKA 16: AGLOMERACIJE V OBČINI ŽALEC IN OKOLICI	103
SLIKA 17: ŠTEVILO PODJETIJ V OBČINI ŽALEC GLEDE NA PRAVNO OBLIKO	105
SLIKA 18: CELOTNI EKSTERNI STROŠKI V EU-27 LETA 2008 (v %).....	106
SLIKA 19: CELOTNI EKSTERNI STROŠKI PO VRSTAH TRANSPORTA V EU-27 LETA 2008 (v %).....	106
SLIKA 20: GIBANJE PREBIVALSTVA V OBČINI ŽALEC	108
SLIKA 21: GIBANJE ŠTEVILA CESTNIH VOZIL (BREZ OSEBNIH AVTOMOBILOV) V OBČINI ŽALEC	110
SLIKA 22: GIBANJE ŠTEVILA OSEBNIH VOZIL V OBČINAH SPODNJE SAVINJSKE SUBREGIJE	110
SLIKA 23: PROMETNA INFRASTRUKTURA V OBČINI ŽALEC.....	112
SLIKA 24: LOKACIJE ŠTEVNIH MEST V ŠIRŠEM OBMOČJU OBČINE ŽALEC.....	113
SLIKA 25: KARTA PROMETNIH OBREMENITEV ŠIRŠEGA OBMOČJA OBČINE ŽALEC ZA LETO 2014	114
SLIKA 26: PLDP ZA LETO 2015 – TIP VOZILA	115
SLIKA 27: DELEŽ TOVORNIH VOZIL V OKVIRU PLDP 2015	116
SLIKA 28: POTEK REGIONALNE ŽELEZNIŠKE PROGE CELJE – VELENJE.....	116
SLIKA 29: SKICA POSTAJE ŽALEC	117
SLIKA 30: LOKACIJE PROMETNIH NESREČ NA SLOVENSKEH CESTAH V LETU 2015	119
SLIKA 31: UMRLI UDELEŽENCI V CESTNEM PROMETU PO STATISTIČNIH REGIJAH.....	120



SLIKA 32: LOKACIJE PROMETNIH NESREČ V OBČINI ŽALEC OD 2013 DO 2015	123
SLIKA 33: VRSTA UDELEŽENCEV V CESTNIH PROMETNIH NESREČAH V OBČINI ŽALEC (2013-2015)	124
SLIKA 34: LOKACIJE PROMETNIH NESREČ V OBČINI ŽALEC OD 2013 DO 2015, V KATERIH SO UDELEŽENI PEŠCI	125
SLIKA 35: LOKACIJE PROMETNIH NESREČ V OBČINI ŽALEC OD 2013 DO 2015, V KATERIH SO UDELEŽENI KOLESARJI	126
SLIKA 36: LOKACIJE PROMETNIH NESREČ V OBČINI ŽALEC OD 2013 DO 2015, V KATERIH SO UDELEŽENI VOZNIKI ENOSLEDNIH MOTORNIH VOZIL	127
SLIKA 37: UDELEŽENCI V PROMETNIH NESREČAH V OBČINI ŽALEC GLEDE NA STAROST (2013-2015)	128
SLIKA 38: PRIKAZ OBMOČIJ KRATKOTRAJNEGA PARKIRANJA	130
SLIKA 39: ŽALEC, ULICA SAVINJSKE ČETE – UREJENO KRATKOTRAJNO PARKIRANJE	131
SLIKA 40: ŽALEC, ŠLANDROV TRG, OBMOČJE KRATKOTRAJNEGA PARKIRANJA OB CESTI	132
SLIKA 41: DOBRIŠA VAS, DRŽAVNA CESTA – NEUREJENO AVTOBUSNO POSTAJALIŠČE	135
SLIKA 42: PETROVČE: AVTOBUSNA POSTAJA Z NADSTREŠNICO IN PLOČNIKOM	135
SLIKA 43: KASAZE: AVTOBUSNA POSTAJA BREZ NADSTREŠNICE Z DOSTOPOM PO PLOČNIKU	136
SLIKA 44: ZABUKOVICA: AVTOBUSNA POSTAJA NA VOZIŠČU BREZ NADSTREŠNICE	136
SLIKA 45: ŠEMPETER: AVTOBUSNO POSTAJALIŠČE OB GLAVNI CESTI SKOZI NASELJE	137
SLIKA 46: OBSEG DELA ZA PROGOVNI ODSEK CELJE - ŠOŠTANJ	137
SLIKA 47: ŠTEVILO VLAKOV ZA PROGOVNI ODSEK CELJE - ŠOŠTANJ	138
SLIKA 48: ŽALEC: UREJENE PEŠ POVRŠINE, KOLESARSKÉ STEZE, PREHOD ČEZ VOZIŠČE Z UPORABO TALNIH OZNAČB ZA UMIRJANJE PROMETA	139
SLIKA 49: ŽALEC: ULICA SAVINJSKE ČETE – UREJEN VHOD V NASELJE S PRIKAZOVALNIKOM HITROSTI IN PREHODOM ZA PEŠCE	140
SLIKA 50: ŽALEC: UREJEN PREHOD ZA PEŠCE IN PLOČNIKI V OKOLICI OŠ ŽALEC	140
SLIKA 51: ŽALEC: LEVSTIKOVA ULICA, NI PLOČNIKA, KLJUB TEMU DA GRE ZA STANOVANJSKO OBMOČJE IN DOSTOP DO ZDRAVSTVENEGA DOMA	141
SLIKA 52: POVEZAVA ŽALEC – NOVO CELJE, UREJEN PLOČNIK	141
SLIKA 53: PETROVČE: CESTNA OZNAKE IN PREHOD ZA PEŠCE S HITROSTNO OVIRO	142
SLIKA 54: PETROVČE: PLOČNIK PETROVČE LIBOJE, ZGRAJEN DO KONCA NASELJA PETROVČE	142
SLIKA 55: PETROVČE: OZKE ULICE ZNOTRAJ STANOVANJSKEGA OBMOČJA PETROVČE – DOBRIŠA VAS BREZ UREJENIH POVRŠIN ZA PEŠCE	143
SLIKA 56: ŠEMPETER: RIMSKA CESTA, MANJKAJOČI DEL PLOČNIKA	143
SLIKA 57: ŠEMPETER: GLAVNA DRŽAVNA CESTA, KOLESARSKA POT IN PLOČNIK	144
SLIKA 58: ŠEMPETER: KONEC PLOČNIKA OB GLAVNI CESTI V SMERI PROTI AC	144
SLIKA 59: ŠEMPETER: KONEC PLOČNIKA V SMERI OD AC PROTI CENTRU	145



Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

OBČINA ŽALEC

SLIKA 60: ŠEMPETER: ŠOLSKA ULICA – PLOČNIK, KOLESARSKA POT, ENOSMERNI PROMET AVTOMOBILOV	145
SLIKA 61: KOLESARSKO OMREŽJE MED NASELJI ŠEMPETER, ŽALEC IN PETROVČE	147
SLIKA 62: KOLESARSKE POTI NA OBMOČJU OBČINE ŽALEC	147
SLIKA 63: ŽALEC: CELJSKA CESTA – PREHOD ZA PEŠČE, KOLESARSKA POT IN PLOČNIKI, TALNE OZNAČBE ZA UMIRJANJE PROMETA	148
SLIKA 64: ŽALEC: CELJSKA CESTA, V SMERI IZ CENTRA PAS ZA KOLESARJE, OZNAČEN NA CESTIŠČU, KI PREIDE V PAS ZA DESNE ZAVIJALCE NA CESTIŠČU	149
SLIKA 65: ŽALEC: GOTOVELJSKA CESTA, KONEC KOLESARSKE POVEZAVE ŽALEC - ŠEMPETER.....	149
SLIKA 66: ŽALEC: ULICA RISTA SAVINA – OZNAČENA KOLESARSKA POT ZA DVOSMERNI KOLESARSKI PROMET, ENOSMERNI AVTOMOBILSKI	150
SLIKA 67: LOŽNICA: PRIMER OZNAČBE KOLESARSKE POTI.....	150
SLIKA 68: KASAZE: KOLESARSKI PROMET, KI POTEKA PO MANJ PROMETNIH CESTAH	151
SLIKA 69: MIGOJNICE – ŽALEC: UREJENA KOLESARSKA POT, POPOLNOMA LOČENA OD VOZIŠČA.....	151
SLIKA 70: ŠEMPETER: KOLESARSKA POT OB GLAVNI CESTI SKOZI NASELJE	152
SLIKA 71: ŠEMPETER: KONEC KOLESARSKE POTI OB GLAVNI CESTI V SMERI PROTI AC.....	152
SLIKA 72: ŠEMPETER: ŠOLSKA ULICA, DVOSMERNI PROMET KOLESARJEV PO ENOSMERNI ULICI.....	153
SLIKA 73: SPODNJE ROJE: KOLESARSKO ZELO PROMETNO OBMOČJE – POVEZAVA ŠEMPETER - ŽALEC	153
SLIKA 74: ŽALEC: ULICA SAVINJSKE ČETE, DENIVELACIJA PLOČNIKA PRI PREHODU ZA PEŠČE	155
SLIKA 75: LOŽNICA: DENIVELACIJA PLOČNIKA PRI PREHODU ZA PEŠČE PRI POVEZAVI Z UREJENO STEZO LOŽNICA - ŽALEC.....	155
SLIKA 76: KRAJEVNA SKUPNOST STALNEGA PREBIVALIŠČA ANKETIRANCA.....	160
SLIKA 77: STAROSTNA STRUKTURA ANKETIRANCEV	160
SLIKA 78: NAJVIŠJA DOKONČANA IZOBRAZBA ANKETIRANCEV	161
SLIKA 79: TRENUTNI ZAPOSLOTVENI STATUS ANKETIRANCA	162
SLIKA 80: OCENA STANJA RAZLIČNIH INFRASTRUKTURNIH IN STORITVENIH ELEMENTOV V ŽALCU	164
SLIKA 81: OCENA STANJA RAZLIČNIH INFRASTRUKTURNIH IN STORITVENIH ELEMENTOV V ŠEMPETRU.....	165
SLIKA 82: OCENA STANJA RAZLIČNIH INFRASTRUKTURNIH IN STORITVENIH ELEMENTOV V PETROVČAH	166
SLIKA 83: OCENA KOLIČINE RAZLIČNIH INFRASTRUKTURNIH, STORITVENIH IN DRUGIH PROMETNIH ELEMENTOV V ŽALCU	167
SLIKA 84: OCENA KOLIČINE RAZLIČNIH INFRASTRUKTURNIH, STORITVENIH IN DRUGIH PROMETNIH ELEMENTOV V ŠEMPETRU	168
SLIKA 85: OCENA KOLIČINE RAZLIČNIH INFRASTRUKTURNIH, STORITVENIH IN DRUGIH PROMETNIH ELEMENTOV V PETROVČAH	169
SLIKA 86: MODAL SPLIT V OBČINI ŽALEC	170
SLIKA 87: POMEMBOST PODROČIJ Z VIDIKA PROMETNEGA UREJANJA	171



Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

OBČINA ŽALEC

Slika 88: Pomembnost področij z vidika prometnega urejanja-uteži	172
Slika 89: Koliko minut hoje od destinacije, kamor so anketiranci namenjeni, običajno parkirajo svoje osebno vozilo?.....	173
Slika 90: Koliko minut hoje oddaljeno javno parkirišče je še sprejemljivo	173
Slika 91: Osnova za oblikovanje scenarijev	184
Slika 92: Začaran krog prevlade avtomobilov	188



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Kazalo tabel

TABELA 1: VPETOST TRAJNOSTNIH NAČEL V EU REGULATIVO.....	6
TABELA 2: VPETOST TRAJNOSTNIH NAČEL V DRŽAVNI OKVIR	9
TABELA 3: VPETOST TRAJNOSTNIH NAČEL V REGIONALNI IN OBČINSKI OKVIR	10
TABELA 4: ČASOVNICA IZVEDBE FAZ, ZAHTEVANIH PO MINIMALNIH STANDARDIH ZA IZDELAVO CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE, SPREMENJENA GLEDE NA DOGOVORE MED IZDELOVALCEM IN OŽ.....	61
TABELA 5: NAČRT RAZVOJNIH PROGRAMOV 2016 - 2019	80
TABELA 6: TERMINSKI PLAN VKLJUČEVANJA JAVNOSTI	90
TABELA 7: TABELA AKTIVNOSTI Z DEFINIRANIMI ODGOVORNOSTMI	93
TABELA 8: KS IN MS V OBČINI ŽALEC	99
TABELA 9: ŠTEVILO PODJETIJ V OBČINI ŽALEC PO SKD KLASIFIKACIJI	104
TABELA 10: EKSTERNI STROŠKI ZA POTNIŠKA IN TOVORNA VOZILA ZA SLOVENIJO	107
TABELA 11: PODATKI ŠTEVNIH MEST PLDP ZA LETO 2015	107
TABELA 12: PREBIVALSTVO PO STAROSTNIH SKUPINAH V OBČINI ŽALEC	108
TABELA 13: DELOVNO AKTIVNO PREBIVALSTVO PO OBČINAH DELOVNEGA MESTA	109
TABELA 14: PROMETNE OBREMITVE V ŠIRŠEM OBMOČJU OBČINE ŽALEC – POVPREČNI LETNI DNEVNI PROMET (PLDP) ..	113
TABELA 15: PROMETNE NESREČE IN POSLEDICE V TREH LETIH (2013-2015) V OBČINI ŽALEC	122
TABELA 16: ŠTEVILO PRODANIH VOZOVNIC IN PREPELJANIH POTNIKOV NAJBOLJ ZASEDENIH LINIJ V MESECU MAJU 2016....	134
TABELA 17: SWOT ANALIZA PROMETNEGA SISTEMA V OBČINI ŽALEC.....	178



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

SEZNAM OKRAJŠAV

ARSO	Agencija Republike Slovenije za okolje
BDP	Bruto družbeni proizvod
CPS	Celostna prometna strategija
EU	Evropska unija
JPP	Javni potniški promet
OŠ	Osnovna šola
OŽ	Občina Žalec
PLDP	Povprečni letni dnevni promet
POŠ	Podružnična osnovna šola
SURS	Statistični urad Republike Slovenije



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

UVOD

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.

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

Cilj Celostne prometne strategije je ustvariti trajnostni mestni 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.

To fazno poročilo se v skladu z dokumentom *Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije* (Urbanistični inštitut RS, 2012), nanaša na »Zagon procesa«, ki vključuje področja:

A Postavite temeljev;

B Opredelitev procesa;

C Analiza stanja in oblikovanje scenarijev.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

A POSTAVITEV TEMELJEV

Začetek procesa izdelave Celostne prometne strategije 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.

A1 Zaveza načelom trajnostne mobilnosti

Termin mobilnost se večinoma uporablja za sposobnost za vožnjo avtomobila. Vendar pa se mobilnost nanaša tudi na fizično ali metalno sposobnost varnega in neodvisnega premikanja, ne glede na to, ali obravnavamo sistem znotraj ali zunaj doma (Hensher & Alsni, 2013).

Keller (2000, str. 1) opredeli mobilnost kot izraz kakovosti življenja v smislu zadovoljevanja človekovih materialnih in nematerialnih potreb (blaginja, dobro počutje). Znotraj te opredelitve mobilnosti pa je promet in znotraj njega transport eden od načinov za izvajanje mobilnosti. Transport služi premagovanju neskladja med prostorskimi in materialnimi strukturami bivalnega prostora (poselitve in krajine) ter funkcionalno nematerialnimi strukturami življenja (družba in gospodarstvo). Litman (2011, str. 4) definira mobilnost takole: »Mobilnost se nanaša na pretok ljudi in blaga. Mobilnost v smislu osebnega potovanja je zmožnost premikanja ljudi, ob upoštevanju zmanjševanja stroškov in povečanja udobja premikajočih se ljudi. Merilo mobilnosti ne kaže le kakovosti gibanja, ampak tudi kvantiteto.«



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

A1.1 Opredelitev trajnostne mobilnosti

Pojem trajnostne mobilnosti je bil dolgo povezan le s pojmom trajnostnega razvoja, ki ga je leta 1987 definirala Brundtlandova komisija v poročilu »Naša skupna prihodnost« (1987) kot »razvoj, ki zadovolji potrebe sedanje generacije ne da bi ogrožal možnosti prihodnjih generacij«. Na tej podlagi je leta 1999 delovna skupina pri Evropskem svetu definirala trajnostno mobilnost na naslednji način (Špendl, in drugi, 2006): »Trajnostni sistem mobilnosti:

- omogoča, da se osnovne potrebe ter razvoj posameznikov, podjetij in družbe zadovoljijo varno in na način, ki ne škoduje zdravju ljudi in ekosistemov, in zagotavlja enakopravnost znotraj in med generacijami;
- je ekonomsko ugoden, deluje učinkovito, nudi izbiro pri načinu transporta ter podpira razvoj gospodarstva in regionalni razvoj;
- omejuje količino emisij in odpadkov na ravni, na kateri jo planet še lahko sprejme, porablja obnovljive vire največ do ravni njihovega obnavljanja, porablja neobnovljive vire največ do ravni razvoja njihovih obnovljivih nadomestkov in zmanjša na najmanjšo možno mero obseg porabe zemljišč ter povzročanje hrupa.«

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.

Na kratko: 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 (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor Republike Slovenije [MIP RS], b. d.).



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Te osnovne značilnosti trajnostne mobilnosti so poznane tudi odgovornim za promet na občini Žalec, ki se strinjajo in tudi stremijo k temu, da trajnostna načela postanejo glavni temelj oblikovanja Celostne prometne strategije, kar je bilo izpostavljeno na sestanku med občino in izdelovalcem.

A1.2 Opredelitev stebrov trajnostne mobilnosti

Stebri trajnostne mobilnosti, povzeti po metodologiji ADVANCE, so opredeljeni glede na področja ukrepanja. Metodologija vključuje osem stebrov ukrepanja na področju trajnostne mobilnosti (ADVANCE consortium, 2014):

- **Upravljanje parkirišč** je usmerjeno v učinkovitejšo rabo parkirnih sistemov, ki lahko vpliva na potovalne navade v urbanih središčih, ob minimiziranju negativnih učinkov prometa. Gre za zagotavljanje okoljske in ekonomske trajnosti po načelu plačevanja negativnih eksternih učinkov.
- **Načrtovanje ulic in njihove podobe ter umirjanje prometa** lahko vpliva na vedenje in odločitve udeležencev prometnega sistema.
- **Hoja** kot najnaravnejša oblika mobilnosti s poudarkom na varni infrastrukturi za pešce.
- **Kolesarjenje** kot učinkovit način prevoza na kratke in srednje velike razdalje s poudarkom na kolesarski infrastrukturi in povezanosti z JPP.
- **Javni promet** s ciljem izboljšanja kakovosti storitev JPP in optimizacijo potovalnega časa.
- **Ukrepi, povezani z avtomobili** s ciljem povečanja skupinskih prevozov, con z omejitvijo hitrosti in vključevanje inteligentnih transportnih sistemov v infrastrukturo in suprastrukturo.
- **Upravljanje mobilnosti** predstavlja koncept namenjen spodbujanju trajnostnega prometa s poudarkom na »mehkih« ukrepih. Ukrepi so predvsem na področju informiranja in spodbujanja trajnostne mobilnosti.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- **Upravljanje tovornega prometa** z reorganizacijo delovanja sistema in preusmeritvijo na okolju prijaznejše prometne sisteme.

Celovito načrtovanje trajnostnega razvoja prometa zahteva vključevanje trajnostnih načel na vseh nivojih regulative. Povezanost posameznih stebrov z obstoječo regulativo bo predstavljena v sledečem poglavju.

A1.3 Vpetost trajnostnih načel v regulativo

Zaradi določene nadrejenosti ustreznih regionalnih, nacionalnih in evropskih okvirnih pogojev za načrte za trajnostno mobilnost v mestih sledi povzetek najpomembnejših politik in zakonodaje Evropske unije. Cilj tega je oblikovanje jasnega pogleda na to, kako bodo okvirji na regionalni, nacionalni in evropski ravni vplivali na trajnostni proces načrtovanja CPS-ja. Na ta način se torej tudi preveri, ali so trajnostna načela že del politik občine na področju prometa in na sorodnih področjih.

A1.3.1 Vključenost trajnostnih načel v EU regulativo

V nadaljevanju je podan pregled politik in zakonodaje Evropske unije, ki se nanašajo na trajnostni mestni promet, ki nas tako seznanja z najnovejšo EU ureditvijo in prednostnimi področji ukrepanja.

V nadaljevanju so podani različni dokumenti EU:

- *Uredba*, ki je zavezujoč pravni akt in ga je potrebno upoštevati v celotni EU.
- *Direktiva*, ki je pravni akt, ki določa cilje, ki jih morajo vse države članice EU doseči.
- *Sklep*, ki je zavezujoč za tiste, na katere je naslovljen.
- *Zelena knjiga* je dokument, ki ga objavi Evropska komisija, da bi na evropski ravni odprla razpravo o določenem vprašanju. Ustrezne deležnike (organizacije in



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

posameznike) tako povabi, da se udeležijo posvetovanja in razprave o predstavljenih predlogih. Na podlagi posvetovanja o zeleni knjigi se lahko začne priprava zakonodajnih ukrepov: ti so nato predstavljeni v beli knjigi.

- *Bela knjiga* je dokument, v katerem Evropska komisija predstavi predloge za ukrepe EU na določenem področju. Včasih pred tem objavi še zeleno knjigo, s katero začne posvetovanje o določenem vprašanju na evropski ravni. Če se Svet EU strinja z vsebino bele knjige, lahko sledi priprava akcijskega programa Unije za zadevno področje.
- *Sporočilo Komisije* je politični dokument brez obveznega značaja.
- *Delovni dokument služb Komisije* spremlja Sporočilo in podaja podrobnejše informacije Sporočila. Tako kot sporočilo komisije tudi Delovni dokument nima pravnega učinka.
- *Priporočilo*, ki ni zavezujoče. Priporočilo omogoča institucijam, da izrazijo svoja stališča ter predlagajo smer delovanja brez uvedbe zakonske obveznosti za tiste, na katere je naslovljen.
- *Mnenje*, ki prav tako ni zavezujoče. To omogoča institucijam, da podajo izjavo brez nalaganja pravne obveznosti za tiste, na katere je naslovljeno.
- *Delovni (neuradni) dokument* je dokument za razpravo, ki je namenjen spodbujanju razprav o določenem vprašanju.

Tabela 1: Vpetost trajnostnih načel v EU regulativo

Področje	Dokument	Trajnostno načrtovanje/ mobilnost	Upravljanje parkirišč	Načrtovanje ulic in njihove podobe ter umirjanje prometa	Hoja	Kolesarjenje	Javni promet	Ukrepi, povezani z avtomobili	Upravljanje mobilnosti	Upravljanje tovornega prometa
	Sporočilo komisije svetu, evropskemu parlamentu, evropskemu ekonomsko-	***	-	-	*	*	***	*	***	***



Splošno o mobilnosti v mestih	socialnemu odboru in odboru regij: Aksijski načrt o mobilnosti v mestih									
	Sporočilo komisije: Paket urbane mobilnosti	***	-	-	-	-	*	*	-	-
	Zelena knjiga: Za novo kulturo mobilnosti v mestih 2007	***	*	***	*	***	***	***	***	***
	Zelena knjiga: TEN-T: pregled politike: Naproti bolj povezanemu vseevropskemu prometnemu omrežju v službi skupne prometne politike	***	*	-	-	-	*	*	*	***
	Bela knjiga: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu	***	*	-	*	*	*	*	*	***
	Zelena knjiga: Razvojna politika EU v podporo vključujoči rasti in trajnostnemu razvoju; Povečevanje učinka razvojne politike EU	***	-	-	-	-	-	-	-	-
	Sporočilo komisije: Aksijski načrt za logistiko tovornega prometa	***	-	-	-	-	-	-	-	***
	Bela knjiga: Prilagajanje podnebnim spremembam: evropskemu okviru za ukrepanje naproti	***	-	-	-	-	-	-	-	-
	Komunikacija komisije: Trajnostno naravnana prihodnost prometa: usmeritev k integriranemu, tehnološko naprednemu in uporabnikom prijaznemu prometnemu sistemu	***	-	-	*	*	*	***	***	-
	Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020	***	*	*	***	***	***	***	***	***
Zelena vozila in goriva <i>(zakonodaja iz področja vozil je zelo obsežna – podajamo le najbolj relevantna za to področje)</i>	Delovni dokument služb Komisije: Smernice za finančne spodbude za čista in energetska učinkovita vozila	-	-	-	-	-	*	***	-	-
	Sporočilo komisije evropskemu parlamentu, svetu, evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in odboru regij; Zelena energija za promet: evropska strategija za alternativna goriva	*	-	-	-	-	-	***	-	*
	Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in sveta z dne 11. maja 2011	*	-	-	-	-	-	***	-	***



	o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO ₂ iz lahkih tovornih vozil									
	Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in sveta o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz	*	-	-	-	-	-	***	-	***
	Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO ₂ iz lahkih tovornih vozil	*	-	-	-	-	-	***	-	*
Kolesarjenje in motociklizem	Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in sveta o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov	***	-	-	-	-	-	-	-	-
Prometna varnost	Sporočilo komisije: Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020	*	-	-	***	***	-	*	-	-
Inteligentne transportne storitve	Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in sveta o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza	-	***	-	*	*	-	***	***	***
	Sporočilo komisije: Akcijski načrt za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v Evropi	***	***	-	-	-	*	***	***	***
Okolje	Direktiva 2011/92/EU Evropskega parlamenta in sveta o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje	*	*	-	-	-	-	-	-	*
	Sporočilo komisije: Okolju prijaznejši transport COM(2008)433	***	-	-	*	*	-	***	*	-
	Direktiva 2008/50/ES Evropskega parlamenta in sveta o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo	*	*	-	*	-	-	-	-	*

Legenda:



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

***v dokumentu je zajeto trajnostno načrtovanje

** v dokumentu je zajeto tradicionalno načrtovanje

*v dokumentu je omenjeno področje

- v dokumentu ni omenjeno področje

A1.3.2 Vključenost trajnostnih načel v državni okvir

V nadaljevanju je podan pregled politik in zakonodaje na nivoju države Slovenije, ki se nanašajo na trajnostni mestni promet. Pregled seznanja z najnovejšo ureditvijo in prednostnimi področji ukrepanja.

Tabela 2: Vpetost trajnostnih načel v državni okvir

Dokument	Trajnostno načrtovanje/ mobilnost	Upravljanje parkirišč	Načrtovanje ulic in njihove podobe ter umirjanje prometa	Hoja	Kolesarjenje	Javni promet	Ukrepi, povezani z avtomobili	Upravljanje mobilnosti	Upravljanje tovornega prometa
Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020	***	*	*	***	***	***	***	***	***
Partnerski sporazum med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014-2020	***	-	-	*	*	*	**	*	*
Program državnih razvojnih prioritet in investicij Republike Slovenije za obdobje 2014-2017	***	*	*	*	*	***	*	***	***
Strategija razvoja Slovenije 2014-2020	***	-	-	-	-	-	-	*	*
Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji	***	*	*	***	***	***	***	*	***
Operativni program varstva zunanjega zraka pred onesnaževanjem s PM ₁₀	***	***	*	***	***	***	***	*	***

Legenda:

***v dokumentu je zajeto trajnostno načrtovanje

** v dokumentu je zajeto tradicionalno načrtovanje

*v dokumentu je omenjeno področje

- v dokumentu ni omenjeno področje



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

A1.3.3 Vključenost načel trajnostne mobilnosti v občinskih/regionalnih okvirjih

V nadaljevanju je podan pregled politik in zakonodaje na regionalnem in občinskem nivoju. Pozornost je posebej usmerjena v dokumente, ki vključujejo trajnostna načela in to ne le na področju prometa, temveč tudi širše, kot npr. področje razvoja regij, energetske načrti, prostorski načrti, ipd.

Tabela 3: Vpetost trajnostnih načel v regionalni in občinski okvir

Dokument	Trajnostno načrtovanje/ mobilnost	Upravljanje parkirišč	Načrtovanje ulic in njihove podobe ter umirjanje prometa	Hoja	Kolesarjenje	Javni promet	Ukrepi, povezani z avtomobili	Upravljanje mobilnosti	Upravljanje tovornega prometa
Regionalni razvojni program Savinjske regije za obdobje 2014-2020	*	*	*	*	***	*	*	*	*
Območni razvojni program Spodnje Savinjske doline za programsko obdobje 2014-2020	-	-	*	-	*	*	-	-	-
Kolesarske povezave v Savinjski regiji	-	-	-	*	***	-	-	-	-
Strategija lokalnega razvoja za lokalno akcijsko skupino Spodnje Savinjske doline	-	-	-	-	*	*	-	-	-
Strategija razvoja občine Žalec za obdobje 2014-2020	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Občinski prostorski načrt občine Žalec	-	*	*	*	*	*	*	-	-
Strategija razvoja turizma v občini Žalec 2012-2018	-	-	-	*	*	-	-	-	-
Strateški načrt javnega zavoda Zavod za kulturo, šport in turizem	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lokalni program mladih v občini Žalec za obdobje 2014-2020	-	-	-	-	*	-	-	-	-
Trajnostni energetski akcijski načrt občine Žalec	-	-	-	-	***	*	***	*	-
Odlok o občinskih cestah in cestnoprometni ureditvi v občini Žalec	-	*	*	-	*	*	*	-	-

Legenda:

***v dokumentu je zajeto trajnostno načrtovanje

** v dokumentu je zajeto tradicionalno načrtovanje



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

*v dokumentu je omenjeno področje

- v dokumentu ni omenjeno področje

V predhodno podani tabeli (Tabela 3) so vključeni tudi dokumenti, ki se nanašajo na področje trajnostne mobilnosti in s katerimi so seznanjeni lokalni politiki in ključni deležniki; slednji namreč dobro poznajo stanje v občini in lahko opredelijo, koliko so trajnostna načela skladna s trenutno politično usmeritvijo. Sami rezultati preverjanja vključevanja trajnostnih načel v načrtovanje prometa v občini so vključeni v poglavju v nadaljevanju tega poročila (A3 Samoocena), ki je namenjeno samooceni odgovornih za promet na Občini Žalec glede trajnostnega delovanja občine.

Omenjeni dokumenti, ki prikazujejo vpetost trajnostnih načel v regulativo, so osnova pripravi kakovostnega CPS-ja in bodo upoštevani skozi celoten proces priprave CPS-ja.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

A2 Ocena vpliva širšega okvira

Glavni namen Ocene širšega vpliva je opredelitev ustreznih regionalnih, nacionalnih in evropskih okvirnih pogojev za načrte za trajnostno mobilnost v mestih. Temu sledi še oblikovanje jasnega pogleda na to, kako bodo ti okvirji vplivali na trajnostni proces načrtovanja mobilnosti v mestih in pripravo ukrepov.

A2.1 Geografski obseg strategije

V sklopu prvega sestanka med občino in izdelovalcem je bil dogovorjen geografski obseg strategije. Strategija bo upoštevala celovito občino Žalec in njene mobilnostne izzive, posebno pozornost pa bo posvečala trem največjim naseljem, to so Žalec, Šempeter v Savinjski dolini in Petrovče. Ta obseg v manjši meri dopolnjuje predvidevanja, zastavljena v DIIP.

DIIP Celostne prometne strategije Občine Žalec predvideva, da bo CPS OŽ zajemala celotno območje občine Žalec, s poudarkom na mestnih naseljih Žalec in Šempeter v Savinjski dolini (Občina Žalec, 2015, oktober). Obseg je razširjen z dodatkom Petrovč, saj tudi naselje Petrovče v skladu z Občinskim prostorskim načrtom Občine Žalec predstavljajo pomembnejše lokalno središče in gravitacijski center (Uradni list RS, št. 64/2013). OPN OŽ določa tudi, da bo občina razvoj oskrbnih, storitvenih in družbenih dejavnosti usmerjala v naselja Žalec, Šempeter in Petrovče, torej kot takšna ta naselja morajo biti predmet celovitega in trajnostnega prometnega urejanja.

Spodnja slika prikazuje prometno omrežje občine in naselja v občini.

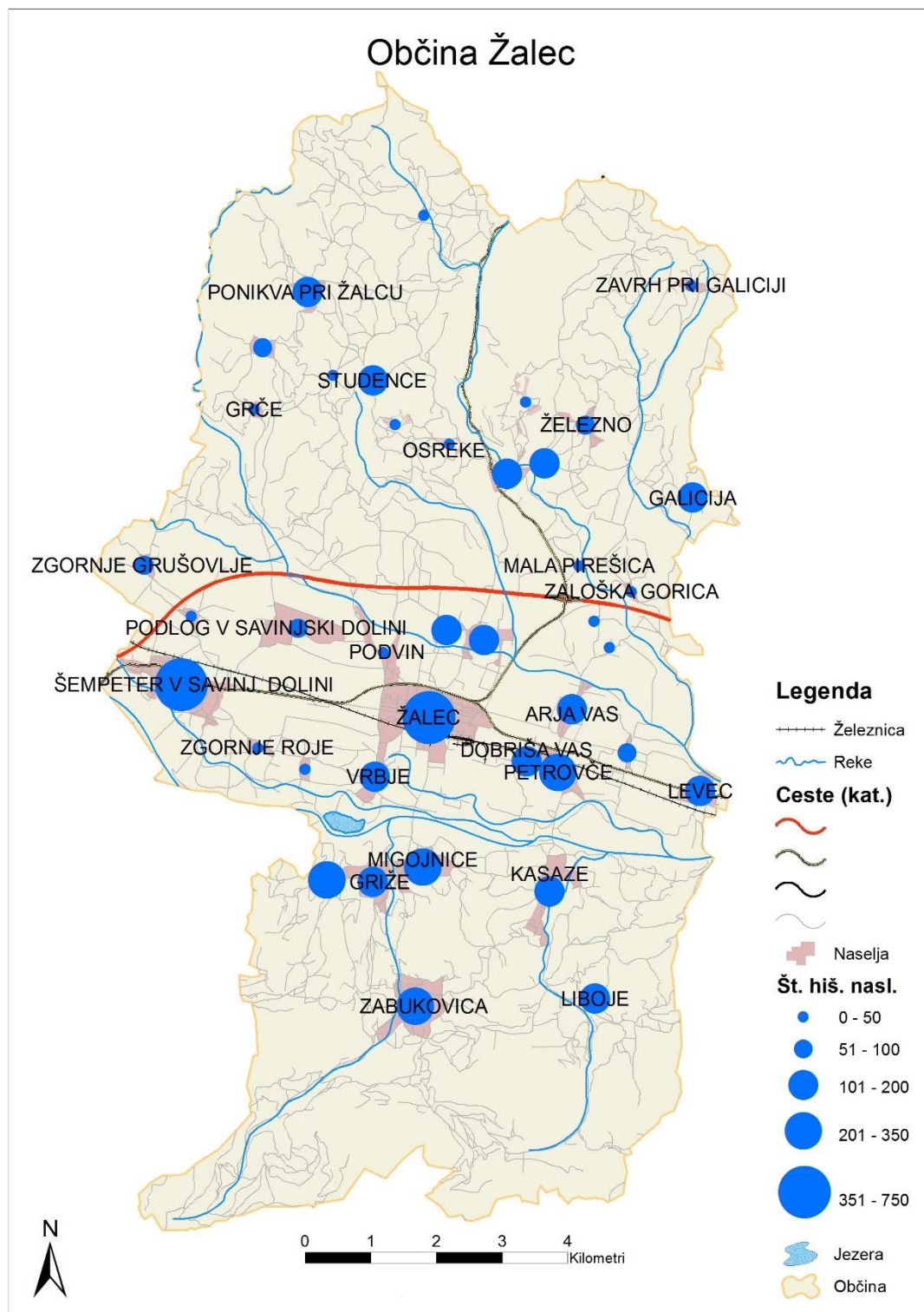


Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 1: Prometno omrežje občine in zaselki





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

A2.2 Povzetek regulativnih okvirjev

V poglavju Vpetost trajnostnih načel v regulativo je podan seznam regulativ z vključenostjo trajnostnih načel, za področja opredeljenih stebrov trajnostne mobilnosti v povzetku regulativnih okvirjev, ki sledi, pa so podani tudi povzetki pomembnih državnih, regionalnih in evropskih okvirov s predlogi, kako jih vključiti v pripravo Celostne prometne strategije.

S preučitvijo vpliva višjih ravni načrtov, strategij in ciljev na odgovornosti, ki lahko vplivajo na načrt za trajnostno mobilnost v mestih, podanih v nadaljevanju, se doseže primeren načrt za trajnostno mobilnost v mestih.

A2.2.1 Evropska politika, Komisija Evropskih Skupnosti v povezavi s trajnostno mobilnostjo

V nadaljevanju so podani različni dokumenti EU. Dokumenti so povezani s tabelo (Tabela 1: Vpetost trajnostnih načel v EU regulativo). V nadaljevanju so podani kratki opisi posameznih dokumentov, predvsem tista področja, ki se nanašajo na obravnavane stebre trajnostne mobilnosti.

Sporočilo komisije svetu, evropskemu parlamentu, evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in odboru regij: »Aksijski načrt o mobilnosti v mestih«. V okviru dokumenta so predlagani ukrepi, osredotočeni na šest tem, ki izhajajo iz glavnih odzivov na zeleno knjigo. Zajema več tem (Komisija Evropskih skupnosti, 2009, 30. september):

- Spodbujanje celostnih politik, kar zajema sledeče ukrepe:
 - Pospeševanje prevzemanja načrtov za trajnostno mobilnost v mestih,
 - Trajnostna mobilnost v mestih in regionalna politika in
 - Promet za zdravo mestno okolje.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Osredotočenost na državljane, ki zajema pet ukrepov:
 - Platforma o pravicah potnikov v mestnem javnem prometu,
 - Izboljšana dostopnost za osebe z omejeno mobilnostjo,
 - Izboljšanje informacij o prometu,
 - Dostop do zelenih območij in
 - Vključitev energetske učinkovite vožnje v programe usposabljanja voznikov.
- Zeleni mestni promet, ki zajema štiri ukrepe:
 - Raziskovalni in predstavitveni projekti za vozila z manjšimi emisijami ali brez njih,
 - Spletni vodnik o čistih in energetske učinkovitih vozilih,
 - Študija o urbanih vidikih internalizacije zunanjih stroškov in
 - Izmenjava informacij o mestnih sistemih za določanje pristojbin.
- Okrepljeno financiranje z dvema ukrepoma:
 - Optimiziranje obstoječih virov financiranja in
 - Analiza potreb po financiranju v prihodnosti.
- Izmenjava izkušenj in znanja s tremi ukrepi:
 - Posodobitev podatkov in statistik,
 - Ustanovitev opazovalne skupine za mobilnost v mestih in
 - Sodelovanje pri mednarodnem dialogu in izmenjavi informacij.
- Optimiziranje mobilnosti v mestih z dvema ukrepoma:
 - Tovorni promet v mestih in
 - Inteligentni prevozni sistemi za mobilnost v mestih.

Sporočilo komisije »Paket urbane mobilnosti« (Support to local authorities' action in building sustainable local mobility plans) ugotavlja, da je obravnavanje izziva mobilnosti ključnega pomena za trajnostni lokalni razvoj. Lokalnim oblastem je treba dodeliti dovolj časa in sredstev za izboljšanje njihovega mestnega prometa. Komisija prav tako jasno priznava vlogo in pristojnosti lokalnih organov pri načrtovanju lokalnih strategij za mobilnost. Smiselno je tudi, da se lokalni načrti mobilnosti ne omejujejo le



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

na urbana območja, vendar se naj razširijo na funkcionalna področja, vključno s podeželjem (Council of European Municipalities and Regions [CEMR], 2014, april).

»Zelena knjiga: Za novo kulturo mobilnosti v mestih« podaja pomen izzivov, ki ga predstavlja trajnostni razvoj v mestnih območjih, in sicer: uskladiti gospodarski razvoj mest in dostop na eni strani z izboljšanjem kakovosti življenja in varstvom okolja na drugi strani. Tako se evropska mesta soočajo s petimi izzivi, s katerimi se je treba v okviru celostnega pristopa soočiti. Predlogi knjige se nanašajo na sledeče izzive (Evropska komisija, 2007, 25. september):

- Za tekoč promet v mestih, ki vključuje: spodbujanje hoje in kolesarjenja, najustreznejša uporaba osebnih avtomobilov, tovorni promet;
- Za bolj zelena mesta, kar vključuje področja: nove tehnologije, ki naj bodo podprte z zelenimi javnimi naročili in skupnimi zelenimi javnimi naročili ter novi načini vožnje;
- Za inteligentnejši mestni promet, kar vključuje inteligentne sisteme zaračunavanja, boljše informiranje za boljšo mobilnost;
- Za dostopnejši mestni promet: skupinski promet v skladu s potrebami državljanov, oblikovanje primerne pravnega okvira EU, in inovativne rešitve ter primerna usposobljenost;
- Za varen mestni promet, kar zajema: varnejše obnašanje, varnejše infrastrukture, varnejša vozila.

Zelena knjiga: »TEN-T: Pregled politike: Naproti bolj povezanemu vseevropskemu prometnemu omrežju v službi skupne prometne politike« poudarja, da je cilj politike vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) zagotoviti potrebno infrastrukturo za neovirano delovanje notranjega trga in prispevati k uresničitvi ciljev lisbonske agende za rast in delovna mesta. Vsebina zajema sledeča področja (Evropska komisija, 2009, 04. februar):

- Podlaga, na kateri mora temeljiti prihodnja politika TEN-T, zajema:



- Pogodbe ES, ki opredeljujejo politiko vseevropskih omrežij;
- Posebnosti;
- Pretekle dosežke;
- Oceno prihodnosti in preteklosti, kar se nanaša na načrtovanje in vzpostavitev omrežja;
- Pričakovano povpraševanje po prometu.
- Vprašanje nadaljnjega razvoja TEN-T, ki zajema:
 - Načrtovanje omrežja:
 - Prihodnost celovitega omrežja,
 - Morebitna vključitev prednostnega omrežja,
 - Konceptualni steber,
 - Vprašanja glede infrastrukture, ki so posebej pomembna za prihodnji razvoj TEN-T;
 - Različne potrebe potniškega in tovornega prometa,
 - Letališča in pristanišča kot povezovalne točke Evrope s svetom,
 - Vodni promet v EU,
 - Logistika tovornega prometa,
 - Inteligentni prometni sistemi,
 - Inovacije in
 - Osrednje omrežje TEN-T.
- Raven izvedbe. Politika TEN-T je za evropske državljane verodostojna samo, če se možnosti načrtovanja in izvedbene zmogljivosti ujemajo. Izbrana možnost načrtovanja mora zato ustrezati instrumentom za njeno izvedbo. Ta raven zajema področja:
 - Celotno financiranje projektov skupnega interesa, določenih v načrtih TEN-T,
 - Finančni instrumenti Skupnosti za podpiranje izvajanja TEN-T,
 - Nefinančni instrumenti Skupnosti za podpiranje izvajanja TEN-T.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Možnosti in nadaljnji razvoj TEN-T. Glede na ugotovitve iz točke 3 Komisija meni, da za nadaljnji razvoj TEN-T obstajajo tri možnosti:
 - Ohranitev sedanje strukture na dveh ravneh s celovitim omrežjem in (nepovezanimi) prednostnimi projekti,
 - Skrčenje TEN-T na eno samo raven (prednostni projekti, morda povezani v prednostno omrežje),
 - Struktura na dveh ravneh s celovitim omrežjem in osrednjim omrežjem, sestavljenim iz geografsko določenega prednostnega omrežja in konceptualnega stebra za podpiranje povezovanja različnih vidikov prometne politike in prometne infrastrukture.

»Bela knjiga: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu« (Evropska komisija, 2011, 28. marec) podaja, da bo prihodnji razvoj našega kontinenta odvisen od sposobnosti vseh regij, da ostanejo v celoti in na konkurenčen način vključene v svetovno gospodarstvo. Pri tem je učinkovit promet ključnega pomena. Ta načrt na podlagi pridobljenih izkušenj obravnava razvoj prometnega sektorja s svetovnega vidika, njegove prihodnje izzive in pobude za politiko, ki jih je treba

preučiti. Komisija vidi prihodnost prometa, kot sledi;

- Naraščanje prometa in podpiranje mobilnosti ob hkratnem doseganju cilja 60-odstotnega zmanjšanja emisij,
- Učinkovito osrednje omrežje za multimodalna medkrajevna potovanja in promet,
- Enaki konkurenčni pogoji na svetovni ravni za potovanja na dolge razdalje in medcelinski tovor,
- Čist mestni promet in dnevna migracija.

V okviru dokumenta pa so predstavljeni tudi cilji oz. deset ciljev za konkurenčen in z vidika virov učinkovit prometni sistem. Merila za doseganje ciljnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za 60 % se delijo na tri skupine, in sicer:



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Razvoj in uporaba novih in trajnostnih goriv ter pogonskih sistemov,
- Čim boljše delovanje multimodalnih logističnih verig, vključno z večjo uporabo energetske učinkovitejših načinov prevoza in
- Povečanje učinkovitosti prometa in uporabe infrastrukture z informacijskimi sistemi in tržnimi pobudami.

Dokument vključuje tudi Strategije oz. kaj je potrebno storiti. Te strategije zajemajo področja:

- Enotni evropski prometni prostor,
- Inovacije za prihodnost – tehnologija in obnašanje,
- Moderna infrastruktura, pametno določanje cen in pametno financiranje in
- Zunanja razsežnost.

»**Akcijski načrt za logistiko tovarnega prometa**« je ena od številnih političnih pobud, s katerimi je za izboljšanje učinkovitosti in trajnosti tovarnega prevoza v Evropi pričela Evropska komisija. Predstavlja število kratkoročnih in srednjeročnih ukrepov, ki bodo Evropi pomagali pri sedanjih in prihodnjih izzivih ter zagotovili konkurenčni in trajnostni prometni sistem za prevoz tovora v Evropi. Zunanjo razsežnost vseh teh ukrepov bo treba proučiti z vidika učinkovitega vključevanja tretjih držav in zlasti sosednjih držav v logistično verigo. Predlagani so sledeči ukrepi (Evropska komisija, 2007, 18. oktober):

- E-tovorni promet in Inteligentni transportni sistemi (ITS);
- Trajnostna kakovost in učinkovitost;
- Poenostavitev verig prometa;
- Dimenzije vozil in standardi natovarjanja;
- »Zeleni« prometni koridorji za tovor;
- Logistika mestnega tovarnega prometa.

Namen zgoraj opisanih ukrepov je pomagati logistični industriji tovarnega prometa doseči dolgoročno učinkovitost in rast z obravnavanjem vprašanj, kot so zastoji,



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

onesnaževanje in hrup, emisije CO₂ in odvisnost od fosilnih goriv, kar bi lahko, če bi ostalo nenadzorovano, ogrožalo njeno učinkovitost. Te ukrepe mora spremljati delo z dolgoročnim vidikom, ki ga bodo skupno izvajale vse države članice, da se vzpostavi skupni temelj za naložbe v prihodnje sisteme prevoza tovora (Evropska komisija, 2007, 18. oktober).

»Bela knjiga: Prilagajanje podnebnim spremembam: evropskemu okviru za ukrepanje naproti«. Skrajni vremenski pojavi imajo ogromne gospodarske in družbene posledice. V dokumentu je poudarjeno, da bo potreben bolj strateško in dolgoročno usmerjen pristop k prostorskemu načrtovanju, tako na kopnem kot na morskih območjih, vključno s politikami na področju prometa, regionalnega razvoja, industrije, turizma in energije, za krepitev odpornosti obstoječe prometne infrastrukture in energetske omrežij. Raziskane bodo možne posledice uvedbe ocene podnebnih vplivov kot pogoja za javna in zasebna vlaganja in izvedljivost vključitve meril trajnostnega razvoja, vključno z upoštevanjem podnebnih sprememb, v harmonizirane konstrukcijske standarde, tako da se na primer razširijo obstoječi evrokodi (Evropska komisija, 2009, 01. april).

Komunikacija komisije: »Trajnostno naravnana prihodnost prometa: usmeritev k integriranemu, tehnološko naprednemu in uporabnikom prijaznemu prometnemu sistemu« (A Sustainable Future for Transport: Towards an integrated, technology-led and user friendly system). To sporočilo povzema rezultate širokega razmisleka in vključuje nedavna dogajanja na področju evropske prometne politike in odprta vprašanja. Podaja pogled v prihodnost in trende na področju transporta ter verjetne izzive, ki bi lahko vplivali na družbo. Opisuje predvidene trende glavnih dejavnikov prometa do sredine stoletja in s tem povezane izzive. Težko je napovedati, kateri od njih bo imel največji vpliv na oblikovanje prihodnosti prometa. V oddelku 4 je podan predlog nekaterih vmesnih ciljev politike, ki bi pomenili premagovanje nastajajočih izzivov v prometnem sektorju. V končnem delu pa dokument opisuje nekaj razpoložljivih



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

instrumentov in mogoče intervencije za doseganje zastavljenih ciljev (Evropska komisija, 2009).

»Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020«

zajema 12 glavnih področij:

- (1) Strategija za prispevek operativnega programa k strategiji unije za pametno, trajnostno in vključujočo rast ter k doseganju ekonomske, socialne in teritorialne kohezije,
- (2) Opis prednostnih osi,
- (3) Finančni načrt operativnega programa,
- (4) Celostni pristop k teritorialnemu razvoju,
- (5) Posebne potrebe geografskih območij, ki jih je najbolj prizadela revščina, ali ciljnih skupin, ki jim najbolj grozi diskriminacija ali socialna izključenost,
- (6) Posebne potrebe geografskih območij, ki so hudo in stalno prizadete zaradi neugodnih naravnih ali geografskih razmer,
- (7) Organi, pristojni za upravljanje, nadzor in revizijo, ter vloga ustreznih partnerjev,
- (8) Usklajevanje med skladi, EKS RP, ES RP ter drugimi instrumenti financiranja na ravni unije in nacionalni ravni ter z EIB,
- (9) Predhodne pogojenosti,
- (10) Zmanjšanje administrativnega bremena za upravičenca,
- (11) Horizontalna načela, in
- (12) Ločeni elementi.

V dokumentu so predstavljene prednostne osi izbranih prednostnih naložb, kamor bo Slovenija vlagala sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2014 – 2020, z namenom doseganja nacionalnih ciljev v okviru ciljev EU 2020. Dokument je izhodišče za nadaljnja usklajevanja tako na ravni države (ministrstva in drugi deležniki) kot tudi z Evropsko komisijo (Evropska komisija, 2014, 11. december).



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Delovni dokument služb Komisije: »Smernice za finančne spodbude za čista in energetske učinkovita vozila« (Guidelines on financial incentives for clean and energy efficient vehicles)). V skladu s sporočili se te smernice uporabljajo za lahka tovorna vozila (avtomobile in dostavna vozila, kategorije M1 in N1), težka tovorna vozila (avtobuse in tovornjake, kategorije M2, M3, N2 in N3), kot tudi dvo- in tri -kolesnike in štirikolesnike (vozila kategorije L). Ta priporočila podajajo smernice o finančnih spodbudah za potrošnike za nakup energetske učinkovitih vozil, ki so nujno potrebne, da bi spodbudili usklajevanje ukrepov na strani povpraševanja sprejetih v državah članicah, in zagotoviti, da ne kršijo načela notranjega trga in so v celoti v skladu z obstoječimi pravili o državni pomoči (Evropska komisija, 2013, 28. februar).

Sporočilo komisije evropskemu parlamentu, svetu, evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in odboru regij: »Zelena energija za promet: evropska strategija za alternativna goriva«. V sporočilu je podan problem, da je Evropa pri mobilnosti in prometu zelo odvisna od uvožene nafte. To sporočilo oblikuje celostno strategijo za alternativna goriva in načrt za njeno izvedbo, pri čemer pokriva vse vrste prevoza. Njen namen je vzpostavitev dolgoročnega okvira politik za usmerjanje tehnološkega razvoja in investicij v rabo teh goriv ter vzbuditi zaupanje pri potrošnikih. Strateški pristop Unije za zadovoljitev dolgoročnih potreb vseh vrst prevoza mora zato temeljiti na celostni mešanici alternativnih goriv. V strategijo morajo biti vključene vse možnosti, ne da bi dali prednost določenemu gorivu, s čimer se ohrani nevtrálnost do tehnologij (Evropska komisija, 2013, 24. januar).

Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil poudarja, da cilji Unije za nova cestna vozila omogočajo proizvajalcem bolj zanesljivo načrtovanje in večjo prilagodljivost pri doseganju zahtev za zmanjšanje emisij CO₂, kot bi ju



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

omogočali posamezni nacionalni cilji. Pri določanju standardov emisijskih vrednosti je pomembno upoštevati vpliv na trge in na konkurenčnost proizvajalcev, neposredne in posredne stroške za podjetja ter koristi, ki izhajajo iz tega, kot sta spodbujanje inovacij ter zmanjševanje porabe energije in stroškov goriv. V členu 1 Uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO₂ za nova lahka gospodarska vozila. Ta uredba ob upoštevanju napredka v tehnologiji motorjev vozil ter inovativnih tehnologij določa povprečne emisije CO₂ za nova lahka gospodarska vozila na 175 g CO₂/km, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi. Ta uredba od leta 2020 določa cilj omejitve povprečnih emisij na 147 g CO₂/km za nova lahka gospodarska vozila, registrirana v Uniji, pod pogojem, da se potrdi njegova izvedljivost v skladu s členom 13(1) (Evropska Komisija, 2011, 11. maj).

Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in sveta o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz zahteva, da pogodbeni organi, naročniki in nekateri operaterji pri nakupu vozil za cestni prevoz upoštevajo energetske in okoljske vplive med življenjsko dobo vozil, vključno s porabo energije ter emisijami CO₂ in nekaterih onesnaževal, da bi spodbudili trg čistih in energetske učinkovitih vozil in izboljšali prispevek prevoznega sektorja k okoljski, podnebni in energetske politiki Skupnosti (Evropski parlament, 2009, 23. april).

Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil. Ta uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO₂ za nove osebne avtomobile z namenom zagotavljanja ustreznega delovanja notranjega trga in doseganja skupnega cilja Evropske skupnosti, da bi povprečne emisije CO₂ novega voznega parka znižali na 120 g CO₂/km. Ta uredba ob upoštevanju napredka v tehnologiji motorjev vozil določa povprečne emisije CO₂ za nove osebne avtomobile na 130 g CO₂/km, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

ukrepi ter z inovativnimi tehnologijami. Od leta 2020 naprej ta uredba določa cilj omejitve povprečnih emisij na 95 g CO₂/km za nov vozni park v skladu s členom 13(5). Ta uredba bo dopolnjena z dodatnimi ukrepi, ki ustrezajo zmanjšanju za 10 g CO₂/km kot del celostnega pristopa Skupnosti (Evropski parlament, 2009, 23. april).

Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in sveta o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolessnikov določa upravne in tehnične zahteve za homologacijo vseh novih vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot iz člena 2(1). Ta uredba se ne uporablja za odobritev posameznih vozil. Vendar pa države članice, ki izdajajo take posamezne odobritve, sprejmejo vsako homologacijo vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, ki je bila izdana v skladu s to uredbo namesto v skladu z ustreznimi nacionalnimi določbami. Uredba določa zahteve za tržni nadzor vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, ki jih je treba odobriti v skladu s to uredbo. Uredba določa tudi zahteve za tržni nadzor delov in opreme za taka vozila. Uredba ne posega v uporabo zakonodaje o varnosti v cestnem prometu (Evropski parlament, 2013, 15. januar).

Sporočilo komisije: »Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020« poudarja, da je varnost v cestnem prometu pomembno družbeno vprašanje. Leta 2009 je v Evropski uniji na cestah umrlo več kot 35.000 oseb, kar je enako številu prebivalcev v srednje velikem mestu, poškodovanih pa je bilo 1.500.000 oseb. Nastali stroški za družbo so izredno visoki – leta 2009 so znašali okrog 130 milijard evrov. V okviru dokumenta so podana načela ter cilji, za vsak cilj pa so predlagani tudi ukrepi. Cilji so (Evropska komisija, 2010, 20. julij):

- Stremeti k najboljšim standardom varnosti v cestnem prometu po vsej Evropi,
- Celosten pristop do varnosti v cestnem prometu,
- Subsidiarnost, sorazmernost in deljena pristojnost.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Cilji, definirani v dokumentu, so:

- Izboljšati izobraževanje in usposabljanje udeležencev v cestnem prometu,
- Izboljšati uveljavljanje cestnoprometnih predpisov,
- Varnejša cestna infrastruktura,
- Varnejša vozila,
- Spodbujati uporabo moderne tehnologije, s katero bi se povečala varnost v cestnem prometu,
- Izboljšati storitve v sili in po poškodbah,
- Zaščititi ranljive udeležence v cestnem prometu.

Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in sveta o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza poudarja, da je povečanje obsega cestnega prometa v Uniji povezano z rastjo evropskega gospodarstva in zahtevami državljanov po mobilnosti in je glavni vzrok za čedalje večjo preobremenjenost cestne infrastrukture in povečevanje porabe energije, pa tudi vir okoljskih in družbenih problemov. Ta direktiva določa okvir v podporo usklajenemu in doslednemu uvajanju ter uporabi inteligentnih prometnih sistemov (ITS) v Uniji, zlasti čezmejnemu uvajanju in uporabi v državah članicah, ter splošne pogoje, potrebne v ta namen. Direktiva določa razvoj specifikacij za ukrepe na prednostnih področjih iz člena 2, po potrebi pa tudi razvoj potrebnih standardov. Direktiva se uporablja za aplikacije in storitve ITS na področju cestnega prometa in njihove vmesnike do drugih vrst prevoza, pri čemer ne posega v zadeve v zvezi z državno varnostjo ali ki so potrebne zaradi obrambe (Evropski parlament, 2010, 7. julij).

Sporočilo komisije: »Akcijski načrt za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v Evropi.« Cilj tega akcijskega načrta je pospeševanje in usklajevanje uvajanja inteligentnih prometnih sistemov (ITS), ki se uporabljajo v cestnem prometu, vključno z vmesniki do drugih vrst prevoza. Akcijski načrt opredeljuje šest prednostnih področij



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

delovanja. Za vsako od teh področij so predvideni posebni ukrepi in jasen časovni raspored. Da bi jih lahko izpeljali s postavitvijo okvira za opredelitev postopkov in specifikacij, je treba v ta prizadevanja pritegniti države članice in druge zainteresirane strani. Akcijski načrt bo pomagal tudi povezati dostopne vire in instrumente in tako omogočil ustvariti znatno dodano vrednost Evropske unije. Akcijski načrt vključuje razloge za evropski pristop k ITS, ki vključujejo (Evropska komisija, 2008, 16. december):

- Okolju prijaznejši promet,
- Povečanje učinkovitosti prevoza,
- Izboljšanje varnosti v cestnem prometu,
- Dodana vrednost EU pri uvajanju ITS.

Direktiva 2011/92/EU Evropskega parlamenta in sveta o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje se uporablja pri presoji vplivov na okolje tistih javnih in zasebnih projektov, ki bodo verjetno pomembno vplivali na okolje (Evropski parlament, 2011, 13. december).

Sporočilo komisije: Ukrepi za okolju prijaznejši transport COM(2008)433 poudarja pomen trajnostne mobilnosti, v okviru katere je transport izjemnega pomena. Komisija predlaga dve vrsti pobud, ki spodbujata okolju prijaznejši in bolj trajnostni transport. Prva pobuda predstavlja »ustrezno določanje cen« z internalizacijo zunanjih stroškov transporta. Tukaj strategija komisije deluje na način, ki je prilagojen vsakemu vplivu in načinu transporta, ob upoštevanju dejstva, da je EU že začela delo na tem področju. Druga vrsta predstavlja niz dopolnilnih ukrepov, ki vključujejo regulativne instrumente, infrastrukturne ukrepe ter ukrepe na področju raziskav in razvoja. Tudi tukaj obstaja veliko ukrepov EU, na katerih lahko gradijo nadaljnja prizadevanja. Izpostavljena so področja klimatskih sprememb, lokalnega onesnaževanja, onesnaževanja s hrupom, zastoji in prometne nesreče (Evropska komisija, 2008, 8. julij).



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Direktiva 2008/50/ES Evropskega parlamenta in sveta o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo. Ta direktiva določa ukrepe, katerih namen je (Evropski parlament, 2008, 21. maj):

- opredelitev in določitev ciljev glede kakovosti zunanjega zraka, da bi se izognili škodljivim učinkom na zdravje ljudi in okolje kot celoto, jih preprečili ali zmanjšali;
- ocenjevanje kakovosti zunanjega zraka v državah članicah na podlagi skupnih metod in meril;
- pridobivanje podatkov o kakovosti zunanjega zraka, ki bi bili v pomoč pri zmanjševanju onesnaževanja zraka in motečih vplivov ter podlaga za spremljanje dolgoročnih gibanj in izboljšanj, ki so posledica nacionalnih ukrepov in ukrepov Skupnosti;
- zagotavljanje, da so taki podatki o kakovosti zunanjega zraka na voljo javnosti;
- ohranjanje kakovosti zunanjega zraka, kjer je ta dobra, in njeno izboljšanje v drugih primerih;
- spodbujanje večjega sodelovanja med državami članicami pri zmanjševanju onesnaževanja zraka.

A2.2.2 Vključenost načel trajnostne mobilnosti v državnih okvirjih

Iz kratke predstavite evropske politike in usmeritev Evropske komisije v povezavi s trajnostno mobilnostjo je moč ugotoviti, da so določeni dokumenti, kot so Uredbe in Direktive, zavezujoči pravni akt in jih je potrebno upoštevati v celotni EU, in tudi določajo cilje, ki jih morajo vse države članice EU doseči.

V nadaljevanju so podani opisi posameznih državnih dokumentov, predvsem tista področja, ki se nanašajo na obravnavane stebre.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Prvi takšen pomemben dokument v državnem okvirju je **Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020**, ki je že opisan v okviru EU regulative.

Partnerski sporazum (PS) med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014-2020 je strateški dokument in podlaga za črpanje sredstev iz skladov EU. Struktura dokumenta sledi pripravljeni predlogi in smernicam Evropske komisije (EK) za pripravo PS. V PS je vključenih vseh pet skladov EU, katerih skupna določila opredeljuje skupni strateški okvir (Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR), Evropski socialni sklad (ESS), Kohezijski sklad (KS), Evropski kmetijski sklad za razvoj podeželja (EKSRP) ter Evropski sklad za pomorstvo in ribištvo (ESPR)), zato je pomembno, da je vsebina PS skladna z vsebino in usmeritvami v operativnih programih (OP) za obdobje 2014–2020. Slovenija bo pripravila tri operativne programe, in sicer en skupni OP za izvajanje evropske kohezijske politike, program razvoja podeželja 2014–2020 in OP za izvajanje ESPR v Republiki Sloveniji (RS) za obdobje 2014–2020. Slovenija bo v programskem obdobju 2014–2020 sodelovala tudi v trinajstih programih evropskega teritorialnega sodelovanja (ETS) (Vlada Republike Slovenije, 2014, oktober).

Program državnih razvojnih prioritet in investicij Republike Slovenije za obdobje 2014-2017 zajema vse politike in javno finančne vire, vsebinsko pa definira in finančno ovrednoti razvojne prioritete na vseh razvojnih področjih za obdobje štirih let (2014-2017). Struktura Programa sledi identificiranim prioritetam in usmeritvam v osnutku izhodišč SRS 2014-2020. V izhodiščih SRS je identificiranih pet razvojnih prioritet (podjetnost, znanje, zeleno, vključujoča družba ter učinkovit javni sektor in pravna država), ki so v Programu podprte s podrobno analizo stanja, SWOT analizo, specifičnimi cilji ter sklopi, v katerih so opredeljena investicijska področja. Program državnih razvojnih prioritet in investicij Republike Slovenije za obdobje 2014-2017 je narejen na podlagi enotne metodologije za načrtovanje in služi kot podlaga za načrtovano strukturo



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

javno finančnih izdatkov v posameznih letih ter temelji na srednjeročnem fiskalnem scenariju. Opređeljene prioritete v SRS in investicijska področja ter predvideni rezultati bodo osnovno vsebinsko merilo za identificiranje konkretnih ukrepov in projektov (koliko prispevajo k rezultatom). Poleg vsebinskih meril bodo postavljena tudi merila izvedljivosti in stroškovne učinkovitosti. Strukturne ter institucionalne spremembe bodo opredeljene v drugih dokumentih (NRP, Socialni sporazum), zato je pomembno, da je ta Program kot dokument »prioritet in investicij« komplementaren in da nadgrajuje reforme (Vlada Republike Slovenije, 2013, marec).

Strategija razvoja Slovenije 2014-2020 (Vlada Republike Slovenije, 2013, avgust) definira glavni cilj fiskalne politike kot strukturno izravnano saldo do leta 2017 in stabilizacija dolga države. Za doseg tega cilja je pomemben zapis fiskalnega pravila v Ustavo RS, ki bo podprt še z izvedbenim zakonom. Odhodki sektorja države (z EU sredstvi) kot deleža BDP so bili v 2011 blizu 50 % in se bodo s tem postopno zniževali. Povečevanje izdatkov, povezanih s staranjem prebivalstva, pa pomeni, da se krči del javnih izdatkov, ki jih bomo v prihodnje lahko namenili za razvojne ukrepe in investicije na drugih področjih, zaradi česar je še pomembnejša njihova pravilna in učinkovita poraba. Glede na ugotovljene slabosti dosedanjega modela razvoja in spremenjene razmere v domačem in mednarodnem okolju nova strategija podaja več razvojnih ciljev. Iz vidika prometa pa so pomembne predvsem sledeče usmeritve:

- Posodobitev javne prometne infrastrukture za doseganje trajnostne mobilnosti, regionalne povezanosti in razvoja logistične dejavnosti s poudarkom na razvoju železniške infrastrukture in javnega potniškega prometa;
- Vzpostaviti pogoje za razvoj trajnostne mobilnosti in posledično zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz prometa;
- Spodbujati trajnostno mobilnost s posodobitvijo javnega potniškega prometa in infrastrukture za njegovo izvajanje in druge oblike nemotoriziranega prevoza,
- postopen prenos tovora na železnico.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Področje kakovostne infrastrukture za trajnostno mobilnost in skladnejši regionalni razvoj podaja, da razvoj ustrezne prometne infrastrukture lahko pripomore k/h:

- povečevanju splošne globalne konkurenčnosti države in regij znotraj nje;
- zagotavljanju lažjega/hitrejšega dostopa do trga dela in do ustreznih javnih storitev;
- razvoju določenih sektorjev gospodarstva (npr. logistika, turizem, itd.);
- krepitvi vloge slovenskih mest v čezmejnih funkcionalnih regijah, boljšemu sodelovanju z državami, povezanimi v Podonavsko in Jadransko-Jonsko regijo;
- boljši povezanost slovenskih središč mednarodnega pomena z javnimi prometnimi sredstvi z evropskimi središči;
- boljšemu in bolj učinkovitemu izkoriščanju našega neposrednega sosledstva, tako v trgovinskem in gospodarskem smislu, kot tudi pri oblikovanju strategij za obmejna območja.

Namen **Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji** (Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije [MI RS], 2015, 29. julij) je:

- prikazati izhodišča, potrebe in možnosti za razvoj ključnih področij prometa v RS;
- pripraviti usklajen program razvoja ključnih področij prometa v RS;
- zagotoviti predhodno izpolnitev pogojev za črpanje EU-sredstev v finančnem obdobju 2014–2020 za prometno področje;
- zagotoviti podlago za pripravo resolucije o nacionalnem programu zgraditve prometne infrastrukture oziroma ustreznega operativnega programa.

Vizija prometne politike je opredeljena kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva s temi cilji:

- izboljšati mobilnost in dostopnost;
- izboljšati oskrbo gospodarstva, izboljšati prometno varnost in varovanje;
- zmanjšati porabo energije;
- zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev;



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- zmanjšati okoljske obremenitve.

Pri pripravi strategije je bilo upoštevano, da se najprej v največji možni meri izkoristijo zmogljivosti obstoječe prometne infrastrukture z rešitvami, ki ne zahtevajo velikih finančnih vložkov, kot so sistemi za vodenje prometa, uvedba inteligentnih transportnih sistemov, manjše naložbe ipd. Šele kjer takšni ukrepi ne dajo zadovoljivih rezultatov, se bo osredotočilo na večje naložbe, vendar tudi v teh primerih strategija izhaja iz problemov, ugotovljenih na strokovni ravni (z uporabo prometnega modela). Na podlagi napovedi o prometnih tokovih, prometne varnosti, vplivov na okolje in socialne sprejemljivosti (zahtevana dostopnost na podlagi Strategije prostorskega razvoja Slovenije) so bili določeni prihodnji prometni ukrepi, in sicer za vse vrste prometa (pomorstvo, letalstvo, železnice, ceste) in za javni potniški promet oz. trajnostno mobilnost, in sicer je bilo opredeljenih 29 ukrepov za železnice, 37 ukrepov za ceste, 22 ukrepov za javni potniški promet oz. trajnostno mobilnost, 14 ukrepov za vodni promet (morje in celinske plovne poti) in 6 ukrepov za letalstvo.

Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji je namenjeno presoji osnutka Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki ga je pripravilo Ministrstvo za infrastrukturo oktobra 2014 (verzija 9.5). Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji je uvrščena med programe, ki imajo pomemben vpliv na okolje, zato je treba v skladu z Direktivo 2001/42/ES o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje pred njenim sprejemom v postopku celovite presoje vplivov na okolje presoditi posledice vplivov v Strategiji načrtovanih ukrepov na okolje in se opredeliti do tistih, ki so zaradi vplivov na okolje ter neskladnosti z okoljskimi cilji nesprejemljivi. Direktiva 2001/42/ES od držav članic zahteva, da se opredelijo in posvetujejo tudi o čezmejnih učinkih načrtovanja planov in programov. Rezultati ocenjevanja skladnosti ciljev Strategije glede na okoljske cilje kažejo, da nobeden od ciljev Strategije v osnovi ni neskladen z okoljskimi cilji. Iz rezultatov ocenjevanja notranje



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

skladnosti podciljev Strategije izhaja, da nobeden izmed podciljev Strategije ni ocenjen kot neskladen drug z drugim. Prav tako iz rezultatov ocenjevanja notranje skladnosti okoljskih ciljev izhaja, da noben od okoljskih ciljev ni ocenjen kot neskladen drug z drugim (Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije, 2015, julij).

Operativni program varstva zunanjega zraka pred onesnaževanjem s PM₁₀ (Vlada Republike Slovenije, 2009, 3. november) temelji na poudarku na izhodiščih za pripravo, sprejem in izvedbo programov ukrepov za izboljšanje kakovosti zunanjega zraka v conah in aglomeracijah, ki bodo zaradi preseganja mejnih vrednosti koncentracije PM₁₀ v zunanjem zraku opredeljena kot degradirana območja. Program ugotavlja, da se delci v zunanjem zraku pojavljajo kot mešanica trdnih in tekočih delcev. Delci v zunanjem zraku nastajajo kot posledica emisije prahu v zrak in kot posledica kemijske reakcije med onesnaževali, kot so na primer amonijak, žveplov dioksid, dušikovi oksidi ali hlapne organske snovi. Ekonomsko najbolj učinkoviti ukrepi zmanjševanja onesnaženosti zunanjega zraka s PM₁₀ se nanašajo na vse vrste virov onesnaževanja, za prometne strategije je relevantno področje prometa. Tu gre za načrtovanje in upravljanje prometa, ki zajema:

- vzpostavljanje okoljskih con,
- uvažanje dajatve zaradi zgoščevanja prometa v okoljskih conah,
- diferencirana parkirnina,
- upravljanje s prostimi mesti na parkiriščih,
- učinkovito omejevanje hitrosti vozil,
- pospeševanje nemotoriziranega prometa,
- izboljšanje učinkovitosti javnega transporta,
- prostorsko načrtovanje, ki zagotavlja trajnostni transport,
- drugo, kot na primer sistemi za spodbujanje povečanja zasedenosti osebnih vozil,
- ter spodbujanje prehoda na uporabo drugih transportnih sredstev.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

A2.2.3 *Vključenost načel trajnostne mobilnosti v regionalnih okvirjih*

V nadaljevanju so podani različni razvojni programi in strategije razvoja v Savinjski regiji.

Regionalni razvojni program (RRP) 2014-2020 Savinjske regije (Razvojna agencija Savinjske regije in Območne razvojne agencije, 2015) je temeljni strateški in programski dokument na regionalni ravni. Osnovni namen in cilj priprave RRP 2014-2020 je identifikacija razvojnih potencialov Savinjske regije in doseči soglasje in dogovor o regijskih razvojnih prioritetah. Za večjo učinkovitost Savinjske regije je vzpostavljenih pet subregij.

Slika 2: Subregije Savinjske regije



Vir: (Razvojna agencija Savinjske regije in Območne razvojne agencije, 2015)

Kot pomembna razvojna prednost Savinjske regije je identificirana dobra geostrateška lega z možnostjo povezovanja z evropskimi središči. Obe mestni občini predstavljata tudi



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

pomembno urbano središče in prometno vozlišče s cestnimi in železniškimi povezavami do ostalih občin Savinjske regije. Mestna občina Celja predstavlja točko v mednarodnih transportnih koridorjih. Slabosti, ki vplivajo na razvoj Savinjske regije, so predvsem neuravnotežen razvoj prometne infrastrukture in slaba izkoriščenost obstoječe železniškega omrežja.

Razvojni ukrepi na področju trajnostne mobilnosti bodo usmerjeni v (Razvojna agencija Savinjske regije in Območne razvojne agencije, 2015, str. 40):

- vzpostavitev trajnostnega in integriranega prometa s krepitvijo javnega potniškega prometa ter izgradnjo manjkajočih kolesarskih povezav,
- izboljšanje cestnih in železniških povezav,
- povezovanje urbanih delov z zelenimi koridorji in dostopnost med le-temi.

Na področju prometa so prednosti ukrepi usmerjeni v ureditev varnih dostopov do postaj in postajališč JPP, ureditev stojal in nadstrešnic za parkiranje koles, ureditev sistema P+R, ureditev postajališč JPP, pločnikov in kolesarskih stez.

Predvideni ukrepi znotraj razvojnega cilja povečanja dostopnosti in regije z javnim prevozom in zagotavljanja okolju bolj prijaznih vozil so (Razvojna agencija Savinjske regije in Območne razvojne agencije, 2015, str. 49):

- investicije v javni potniški promet in druge oblike trajnostne mobilnosti,
- spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa,
- električni avtomobili, postaje, kolesarske poti in kolesa,
- pešpoti,
- promocija uporabe električnega avtomobila in polnilno napajanje.

Razvojni cilji povezani s cestno in železniško infrastrukturo predvidevajo izgradnjo in posodobitev prometne infrastrukture. Med verificiranimi projektnimi področji imata neposreden vpliv na razvoj prometa v Savinjski regiji sledeči področji:



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- logistična dejavnost Savinjske regije in
- trajnostno mobilna Savinjska regija.

Med evidentiranimi projekti na nacionalni ravni je prednostno področje izboljšanje prometne infrastrukture in vzpostavitev mreže regijskih kolesarskih poti v Savinjski regiji. Pomembna projekta za občino Žalec sta ureditev cest Spodnje Savinjske doline in izgradnja 3. razvojne osi.

Območni razvojni program Spodnje Savinjske doline (Razvojna agencija Savinja, 2013, maj) kot prioriteta področja Savinjske regije in subregije Spodnja Savinjska dolina navaja:

- znanje, konkurenčnost in trg dela;
- infrastruktura;
- izobraževanje, zdravje in sociala;
- gospodarjenje z viri.

Cilji razvoja prometne infrastrukture so:

- izboljšava prometne dostopnosti regije;
- izboljšanje povezav znotraj regije (regionalna in lokalna infrastruktura);
- povečanje dostopnosti z javnim prevozom v regiji (železniško in avtobusno omrežje).

Namen projekta **Kolesarskega omrežja Savinjske regije** (Razvojni center planiranje, 2011, junij) je izgradnja kolesarskih poti skozi Savinjsko regijo in s tem spodbujanje razvoja turizma v in dvig kvalitete bivanja za prebivalce Savinjske regije. Cilj projekta je vzpostavitev regijskih kolesarskih povezav v skupni dolžini 529,58 km, od tega je predvidenih 229,06 km novogradenj. Slika prikazuje potek predlaganih kolesarskih povezav v Savinjski regiji.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 3: Načrtovane kolesarske poti v Savinjski regiji



Vir: DRSC (v (Razvojni center planiranje, 2011, junij)

Strategija lokalnega razvoja za lokalno akcijsko skupino Spodnje Savinjske doline (Lokalna akcijska skupina Spodnje Savinjske doline, 2016, januar) kot pomemben cilj trajnostnega razvoja izpostavlja zagotavljanje potrebne infrastrukture za doseganje višje kakovosti življenja. Bližina avtoceste omogoča razvoj gospodarstva in priseljevanje v regijo, saj je omogočena hitrejša mobilnost in razvit javni potniški promet. Znotraj območja je opazno pomanjkanje kolesarskih poti in kolesarskih stez. Kolesarske poti so sicer označene, vendar potekajo po večini po obstoječih cestah.

A2.2.4 Vključenost načel trajnostne mobilnosti v občinskih okvirjih

Strategija razvoja Občine Žalec za obdobje 2014-2020 (Občina Žalec, 2014, februar) predstavlja razvojni dokument s povezovanjem različnih regijskih in občinskih razvojnih dokumentov. Občina Žalec je prepoznana kot trajnostno naravnana občina z dobro



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

razvito prometno infrastrukturo. Velik poudarek je na skrbi za okolje in trajnostnem razvoju podeželja in urbanih središč. Kot prednost na področju prometa je izpostavljen mirujoči promet. Slabosti pa so povezane s prenizkimi vlaganji v razvoj cestne infrastrukture, saj se je promet z leti povečeval. V javnem potniškem prometu je premalo linij, premalo postajališč, hkrati pa premajhna uporaba javnih linij. Na področju železniškega prometa je potrebna rekonstrukcija, zavarovanje postajališč in železniških prehodov, sočasno pa se železniški potniški in tudi tovorni promet premalo uporabljata. Na določenih točkah v mestu Žalec pa je potrebno še dodatno urediti mirujoči promet.

Prioritetno področje razvoja občine Žalec je trajnostna rast na področju prometa in prometne infrastrukture, energetike, okoljske in prostorske politike ter kmetijstva. Trajnostna rast na področju prometa se dosega z zagotavljanjem trajnostne mobilnosti. Občina Žalec bo svojo prometno politiko načrtovala celostno, pri tem pa bodo upoštevali (Občina Žalec, 2014, februar):

- vplive na kakovost bivanja občanov;
- vplive na okolje in zdravje ljudi;
- izboljšanje mobilnosti in dostopnosti ter
- izboljšanje podobe občine, ki bo zanimiva tudi za gospodarstvo in turiste.

Občina Žalec prednostno podpira realizacijo 3. razvojne osi, ki omogoča razvoj gospodarstva in PC Arnovski gozd.

Kazalniki razvoja občine Žalec, ki so usmerjeni v trajnostno načrtovanje so (Občina Žalec, 2014, februar):

- povečana dolžina urejenih pločnikov in kolesarskih poti;
- povečano število javnih parkirnih mest;
- rešena prometna ureditev pri ZD Žalec;



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- povečanje deleža naselij v občini, ki imajo zagotovljeno dostopnost do javnega prevoza vsaj 8-krat dnevno.

Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Žalec (Uradni list RS, št. 64/2013) kot osrednja naselja opredeljuje Žalec, Šempeter in Petrovče. Cestno omrežje občine Žalec tvorijo:

- avtocesta A1 Šentilj – Koper;
- glavna cesta GI – 4 (Velenje – Arja vas);
- glavna cesta GI – 5 (Arja vas – Celje)¹;
- regionalna cesta RII – 447 (Arja vas – Žalec – Šempeter);
- lokalne ceste, ki povezujejo ostala naselja med seboj.

V sklopu urejanja prometne infrastrukture se planira ureditev kolesarskega omrežja in pešpoti, mirujočega prometa ter vzpostavitve učinkovitega javnega potniškega prometa. Koncept razvoja urbanih središč (Žalec, Šempeter in Petrovče) opredeljuje koncept prometnega omrežja in javnega potniškega prometa.

Strategija razvoja turizma v občini Žalec 2012-2018 (Občina Žalec, 2011, december) izpostavlja dobro prometno dostopnost občine iz večjih središč. Lega ob avtocesti in regionalni železniški povezavi je pomembna za razvoj turizma v občini. Razvoj turizma je povezan tudi z razvojem kolesarskih poti, ki so delno že primerno označene, določene odseke pa je potrebno še označiti in zgraditi nove. Spodbujanje hoje pa je povezano z razvojem tematskih poti (npr. Hmeljarska pot), ki pomembno dodatno ponudbo turističnih storitev.

¹ Državna cesta Arja vas – Celje je bila ob izdaji Odloka imenovana G1-5, kasneje pa je bila preimenovana v R2-447 (0286) Medlog – Petrovče. Od Medloga proti Celju je cesta še vedno G1-5.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Strateški načrt javnega zavoda Zavod za kulturo, šport in turizem Žalec (Zavod za kulturo, šport in turizem, 2015, januar) povezuje razvoj turistične ponudbe z razvojem celovitih dejavnosti na področju kulture, športa in turizma. V načrtu ni povezovanja s trajnostno mobilnostjo.

Lokalni program mladih v občini Žalec za obdobje 2014-2020 (Občina Žalec, 2013, december) predstavlja temeljni dokument, ki opredeljuje prednostne naloge in ukrepe občine za uresničevanje javnega interesa v mladinskem sektorju na ravni lokalne skupnosti. Ukrepi Občine Žalec na področju mobilnosti mladih so usmerjeni v izobraževanje mladih za uporabo koles in pospeševanja razvoja kolesarske kulture. Prioritetna področja Lokalnega programa mladih v občini Žalec zajemajo prioriteta področja nacionalnega programa za mladino. Ukrepa za doseg strateškega cilja pospeševanja razvoja kolesarske kulture sta:

- sofinanciranje kolesarskih prireditev in
- izgradnja kolesarskih poti.

Analiza rabe energije v občini Žalec prikazuje v referenčnem letu 2004 kot največjega porabnika energije prometni sektor. **Trajnostni energetskega akcijski načrt občine Žalec** (Zavod Energetska agencija za Savinjsko, Šaleško in Koroško, 2014, november) predstavlja smernice za doseganje zastavljenih energetskega ciljev in je usmerjen predvsem na zmanjšanje emisij CO₂.



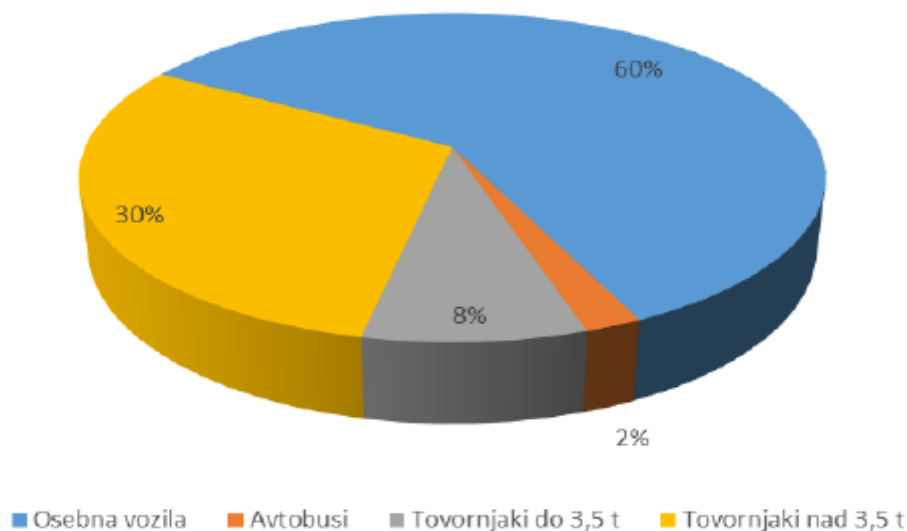
OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 4: Delež emisij CO₂ glede na vrsto vozil



Vir: (Zavod Energetska agencija za Savinjsko, Šaleško in Koroško, 2014, november)

Predvideni ukrepi na področju prometa so (Zavod Energetska agencija za Savinjsko, Šaleško in Koroško, 2014, november):

- zakonodajni (7,5 % delež biogoriv v skupni porabi goriva v prometu na območju občine Žalec);
- izobraževalni, osveščevalni in promocijski ukrepi na področju prometa;
- osebna in komercialna vozila (izboljšanje avtoparka občanov, namestitve polnilnice za električna vozila, vzpostavitev polnilne postaje na alternativna goriva);
- javni prevoz (regionalno kolesarsko omrežje, avtomatiziran sistem izposoje mestnih koles).

V Trajnostnem energetskega akcijskega načrtu je predvideno 20,1 % zmanjšanje emisij CO₂ v sektorju prometa.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Odlok o občinskih cestah in cestnoprometni ureditvi v občini Žalec (Uradni list RS, št. 52/2012, 94/2012) in Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskih cestah in cestno prometni ureditvi v Občini Žalec (Uradni list RS, št. 24/2014) natančneje opredeljujeta prometno ureditev in ureditev mirujočega prometa v občini Žalec. Z odlokom je tudi določeno časovno omejeno parkiranje v conah, ki so prikazane v poglavju C1.1.8.

A2.2.5 Možnost vključevanja pomembnih državnih, regionalnih in evropskih okvirov v pripravo Strategije

Na osnovi povzetka pomembnih državnih, regionalnih in evropskih okvirov je moč izluščiti predloge kako le-te vključiti v pripravo Celostne prometne strategije. Na osnovi pregleda omenjenih okvirjev je moč ugotoviti, da, ne glede na to ali gre za zavezujoč pravni akt in ga je potrebno upoštevati v celotni EU, za pravni akt, ki določa cilje, ki jih morajo vse države članice EU doseči, za zavezujoč akt za tiste, na katere so naslovljeni, ali za ne-zavezujoč akt, ali za državne, regionalne ter občinske okvirje, da je njihovo upoštevanje upravičeno in potrebno skozi celoten sistem priprave Celostne prometne strategije. Še posebno pozornost bo strategija namenila regulativi in umeritvam, ki se nanašajo na celovito urejanje prometnih situacij in mobilnosti.

Celotna strategija bo upoštevala akcijske načrte, ki so bili pripravljani v sklopu strateških usmeritev občine in regije, da se zagotovi kontinuiteta strateških umeritev in izvajanja ukrepov. Celotna prometna strategija Občine Žalec bo pripravljena v skladu z usmeritvami RS in EU glede doseganja postavljenih trajnostnih ciljev, saj bo tako zagotovljena skladnost vseh ukrepov tudi z zahtevami potencialnih sofinanciranj RS in EU skladov za implementacijo ukrepov, predvidenih v akcijskem načrtu CPS OŽ, kar bo posledično povišalo učinkovitost izvajanja celostne prometne strategije v občini.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

A2.2.6 Državna in evropska merila pridobivanja finančnih sredstev

Pridobivanje finančnih sredstev za izvedbo projektov, kakor tudi za izvedbo samih ukrepov na področju trajnostne mobilnosti, je ključno področje za uspešno implementacijo strategije. Zaradi tega je v nadaljevanju tega poročila podan pregled možnosti pridobivanja finančnih sredstev na državnem in evropskem nivoju.

Zakon o financiranju občin (Uradni list RS, št. 123/06, 57/08, 36/11 in 14/15 – ZUUJFO) ureja za vse občine enak sistem financiranja s ciljem zagotoviti državljanom enakopravnejše možnosti za zadovoljevanje njihovih skupnih potreb in interesov v občinah in hkrati zagotoviti sorazmernost nalog občin z viri financiranja ter večjo finančno avtonomijo občin pri pridobivanju sredstev in pri njihovi porabi. Viri financiranja občine so prihodki občinskega proračuna od (Uradni list RS, št. 123/06, 57/08, 36/11 in 14/15 – ZUUJFO):

- davka na nepremičnine;
- davka na vodna plovila;
- davka na promet nepremičnin;
- davka na dediščine in darila;
- davka na dobitke od klasičnih iger na srečo in
- drugega davka, če je tako določeno z zakonom, ki davek ureja.

Vir financiranja občine so tudi prihodki od samoprispevka, takse, globe, koncesijske dajatve, plačila za storitve lokalnih javnih služb in drugi, če je tako določeno z zakonom, ki ureja posamezno dajatev, ali s predpisom, izdanim na podlagi zakona. Okoljske dajatve, ki so na podlagi zakona, ki ureja varstvo okolja, predpisane zaradi obremenjevanja okolja z odpadnimi vodami in zaradi odlaganja odpadkov na odlagališčih, ki so infrastruktura, namenjena izvajanju obvezne občinske gospodarske službe varstva okolja, so prihodek proračuna občine, kjer je nastala obremenitev okolja,



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

zaradi katere je predpisana okoljska dajatev. Prihodki občine so tudi prihodki od stvarnega in finančnega premoženja občine, prejete donacije in transferni prihodki iz državnega proračuna in sredstev skladov Evropske unije.

Občinam se odobrijo dodatna finančna sredstva iz naslova proračuna države za sofinanciranje izvajanja določene naloge, investicij, ali opravljanje skupnih nalog v občinski upravi. Ta sredstva smejo občine porabiti točno za dodeljene namene. Iz proračuna države se lahko občinam financirajo določene naloge in programi, ki so sicer v pristojnosti občin, vendar predstavljajo večji javni interes. Te naloge se določijo z zakonom ali podzakonskim predpisom. V proračunu države se zagotavljajo še dodatna finančna sredstva za sofinanciranje investicij v občinsko infrastrukturo ter ostalih investicij večjega pomena (Žnidar, 2016, str. 11).

V kolikor je posledica cilja in vizije CPS občine tudi izgradnja infrastrukturnih objektov, ki podpirajo oz. spodbujajo trajnostno mobilnost, lahko občine črpajo sredstva iz (Žnidar, 2016):

- Sofinanciranja infrastrukturnih projektov iz naslova 21. člena Zakona o financiranju občin (ZFO-1). Občine lahko ta sredstva porabijo za sofinanciranje potrebnih investicij v občinsko infrastrukturo ali pomembnih investicij občine, ki imajo podlago v sofinancerskih sredstvih Evropske unije.
- Sofinanciranja infrastrukturnih projektov »Regionalni razvojni programi« v okviru Operativnega programa krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007 – 2013, iz naslova »Razvoj regij«. Iz navedenega programa so se lahko sofinancirale tudi področje izgradnje infrastrukture pomembna z vidika prometa, infrastruktura pomembna z vidika zagotavljanja okoljskega razvoja, razvoj urbanih naselij, javna infrastruktura v območjih s posebnimi varstvenimi režimi in v turističnih območjih, infrastruktura za razvoj sociale (vključuje tudi zdravstvo).



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Ostalih razpisov za različne vrste sofinanciranj. Poleg zgoraj opisanih možnosti za sofinanciranje so na voljo še ostale možnosti sofinanciranj za različne vsebine.

Slovenija je v letu 2014 pripravila tri ključne dokumente (Operativni program evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, Strategijo pametne specializacije in Partnerski sporazum med Slovenijo in Evropsko komisijo), ki bodo podlaga za črpanje sredstev strukturnih in kohezijskega sklada in sicer za črpanje 3,2 milijarde evrov razpoložljivih sredstev iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR), Evropskega socialnega sklada (ESS) in Kohezijskega sklada (KS) v obdobju 2014-2020. Dokument, ki govori o ključnih pomembnih naložbah, v katere bo Slovenija investirala finančna sredstva v naslednjih sedmih letih, je skladen s Partnerskim sporazumom med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014-2020. Služba Vlade RS za razvoj in evropsko kohezijsko politiko je 15. decembra 2014 prejela sklep, s katerim Evropska komisija (EK) potrjuje Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020 (Žnidar, 2016, str. 51).

Evropska unija s finančnimi sredstvi podpira projekte in programe na raznih področjih (Osnovne informacije o Evropski uniji, b. d.):

- regionalni in urbani razvoj;
- zaposlovanje in socialno vključevanje;
- kmetijstvo in razvoj podeželja;
- pomorske zadeve in ribištvo;
- raziskave in inovacije;
- humanitarna pomoč.

Možnosti financiranja EU so precej raznolike. Tako sta tukaj podana pregled in kratka razlaga vseh ključnih virov financiranja EU, ki zajemajo področje mobilnosti (predvsem



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

na mestnih območjih), nekaj izmed njih pa je že opredeljenih v okviru poglavij Vpetosti trajnostnih načel v regulativo in Povzetek regulativnih okvirjev (EU funding, b. d.):

- V skladu z evropsko kohezijsko politiko:
 - Evropski strukturni in investicijski skladi. Mobilnost v mestih se lahko podpira iz evropskih strukturnih in investicijskih skladov (ESIF) in sicer skladu z naslednjimi cilji in izdelki:
 - (1) Tematski cilj 7 »Spodbujanje trajnostnega prometa in izboljšanje omrežnih infrastruktur«, ki si prizadeva za spodbujanje trajnostnega transporta in odprave ozkih grl, kar se lahko doseže z vlaganjem v TEN-T, okolju prijaznih in nizkoogljičnih transportnih sistemov in interoperabilnih železniških sistemov;
 - (2) Tematski cilj 4 »Podpora za prehod na nizkoogljično gospodarstvo« stremi k podpori prehoda na gospodarstvo z nizkimi emisijami ogljika s spodbujanjem nizkoogljičnih strategij, vključno s trajnostno mobilnostjo v mestih. Člen 7 EBRD (European Bank for Reconstruction and Development) uredbe predvideva tudi podporo za trajnostni razvoj mest s strategijami za integrirano ukrepanje.
 - JASPERS. Program JASPERS daje tehnično pomoč za pripravo kakovostnih velikih projektov, ki se financirajo iz evropskih strukturnih in investicijskih skladov v novih državah članicah EU (Bolgarija, Hrvaška, Ciper, Češka, Estonija, Grčija, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska, Romunija, Slovenija in Slovaška). Pomoč JASPERS lahko zajema pripravo projektov, neodvisne ocene kakovosti projektov, krepitev zmogljivosti (vključno s kompetenčnimi centri) in izvajanje projektov.
 - INTERREG. INTERREG Evropa 2014-2020 podpira medregionalna sodelovanja. Tako sofinancira projekte, kjer javni organi iz različnih regij delujejo skupaj za 3 do 5 let na področju skupnih ciljev. Prav tako sofinancira tematske platforme, kjer lahko javni organi pridobijo informacije, ki jim bodo v pomoč pri izvajanju politik v štirih temah programa.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- URBACT III. URBACT III podpira medregionalno sodelovanje. Sofinancira ustvarjanje mrež mest za razvoj integriranih rešitev za skupne urbane izzive, z »učenjem drug od drugega«. Prvi razpis za vzpostavitev do 20 »Akcijsko načrtovanih omrežij« je bil odprt leta 2015; ostali bodo odprti v naslednjih letih.
- Innovative actions in sustainable urban development. Ta novi program bo testiral nove pristope preko pilotnih projektov na področjih izzivov, s katerimi se soočajo mesta.
- V okviru Evropske investicijske banke (European Investment Bank):
 - Posojila in garancije (Loans and guarantees). Evropska investicijska banka ponuja bodisi neposredna posojila in garancije za velike projekte (več kot 25 milijonov EUR) ali posredna posojila in garancije za male in srednje velike projekte, v tem primeru s pomočjo nacionalnih in regionalnih posredniških bank.
 - ELENA. Program ELENA pokriva do 90 % tehničnih stroškov pri pripravi velikih projektov energetske učinkovitosti in obnovljivih virov energije. Tako je moč pričakovati pomoč pri pridobivanju finančnih sredstev, zlasti s strani zasebnih vlagateljev. Komisija je v ELENA programu rezervirala 15 milijonov € za transportni sektor za obdobje 2016-2020.
 - JESSICA. Program JESSICA podpira trajnostni razvoj mest z mehanizmi finančnega inženiringa. Konkretno to pomeni, da se lahko države članice EU odločijo, da invertirajo del njihovega fonda iz strukturnih skladov EU v obnovljive sklade. Ti deleži iz Evropskega sklada za regionalni razvoj se nato alocirajo v urbane razvojne sklade, od koder se vlagajo v javno-zasebna partnerstva ali druge projekte.
 - Evropski sklad za energetske učinkovitost (European Energy Efficiency Fund (EEEF)) se osredotoča na projekte energetske učinkovitosti, obnovljive vire energije, in čisti mestni transport. Namenjen je predvsem občinskim, lokalnim in regionalnim organom ter javnim in zasebnim subjektom, ki delujejo v imenu teh organov.



Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

OBČINA ŽALEC

- Druge možnosti:
 - LIFE. Program LIFE je finančni instrument EU za ukrepe na področju okolja in podnebja. 2014-2017 program vključuje tematsko prednostno nalogo »Kakovost zraka in emisije, vključno z mestnim okoljem«.
 - Instrument za povezovanje Evrope (Connecting Europe Facility funds – CEF) je bil sprejet z namenom, da državam članicam zagotavlja podporo pri izgradnji osrednjega TEN-T omrežja. Med leti 2014-2020 bo skupno porabljenih do 300 milijonov € za urbana vozlišča.
 - Horizon 2020. V okviru programa Obzorje 2020 bodo podprti projekti, kjer bo zagotovljeno sodelovanje med najmanj tremi državami. Del je namenjen tudi področju »Mobilnost za rast« ki izhaja iz pobude CIVITAS. Za leto 2017 bodo odprti pozivi za t.i. »knowledge-generating« projekte za: Podpora pametne električne mobilnosti in Inovativni pristopi za integracijo mestnega vozlišča.
 - Evropski sklad za strateške naložbe (European Fund for Strategic Investments – EFSI). Evropski sklad za strateške naložbe je orodje, namenjeno t.i. » Juncker Investment Plan«. Sestavljen je iz 21 milijard evrov poročstva Komisije in Evropske investicijske banke. To jamstvo omogoča povečanje posojilne zmogljivosti Evropske investicijske banke za 60 milijard € za bolj tvegane projekte.

Tukaj so bile navedene možnosti financiranja na državnem in evropskem nivoju.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

A3 Samoocena

Cilj samoocene je dobiti dejansko sliko o prednostih, slabostih in priložnostih trenutnih praks načrtovanja v zvezi z razvojem načrta trajnostne mobilnosti v lokalnem kontekstu, ter razviti prilagojeno CPS, ki ustreza lokalnemu kontekstu.

A3.1 Celostno načrtovanje prometa v občini

Predpogoj za uspešno izdelavo in upoštevanje celostne prometne strategije je zaveza občine in načrtovalcev k upoštevanju celovitega in trajnostnega načrtovanja prometa v občini. Kot izhodišče je smiselno preveriti, kakšno je trenutno stanje zavedanja o in upoštevanja trajnostnih načel in elementov celostnega načrtovanja prometa v trenutnem prometnem načrtovanju, torej kako v svoje poslanstvo načrtovalci vključujejo trajnostna načela, ter kakšno je trenutno stanje posameznih ukrepov v osmih stebrih trajnostne mobilnosti.

Izhodišče izdelave samoocene na področju vključevanja trajnostnih mobilnostnih načel v načrtovalske prakse je bila metodologija presoje ADVANCE. Presoja temelji na načelih celovite kakovosti in preverja dva vidika prometnega načrtovanja – preveri proces načrtovanja prometa in stanje posameznih trajnostnih ukrepov v mestu ali občini. Posebej je namenjena mestom, ki se šele odločajo za vzpostavitev celostne prometne strategije, in mestom, ki CPS že imajo izdelan in vpeljan (ADVANCE consortium, 2013).

Celoten proces izdelave Celostne prometne strategije Občine Žalec sledi poleg ostalih smernic tudi postopku presoje po ADVANCE metodologiji, saj vključuje tako proces zunanje presoje, vključevanje ključnih deležnikov, kot obsežne sestanke z načrtovalci in delavnice z javnostjo za sprejemanje konsenza glede prioritet razvoja trajnostnega prometa v občini.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Temelj samoocene stanja trajnostnega prometnega načrtovanja v občini je vprašalnik, ki izhaja iz ADVANCE metodologije. Na delavnici z odgovornimi za promet Občine Žalec so udeleženi izpolnili vprašalnik, prilagojen za dotično občino, ter poskušali doseči konsenz glede trenutnega vključevanja elementov trajnostne mobilnosti v prometno načrtovanje.

Prvo področje, ki je bilo preverjeno v sklopu samoocene, je področje poslanstva, torej v kolikšni meri so izpolnjeni predpogoji za vključevanje trajnostnih načel mobilnosti v načrtovalske politike občine, kako sta zastavljeni vizija in strategija občine, kakšno je organizacijsko stanje, kako se politike mobilnosti v občini izvajajo in kako poteka spremljanje in vrednotenje obstoječih ukrepov.

Rezultati samoocene so pokazali, da lahko občino Žalec umestimo v skupino mest ali občin, ki trajnostna načela že vključuje v svoje mobilnostne politike. Na področju poslanstva, torej vključevanja trajnostnih mobilnostnih načel v delovanje občine in njihovega spremljanja, pa obstaja še precej prostora za izboljšave in nadgradnje. Podrobnejši rezultat je prikazan na spodnjem polarnem grafu (Slika 5), kjer raven 0 pomeni, da se določen element ne izvaja ali ne upošteva trajnostnih mobilnostnih usmeritev, 1 da se izvaja redko in neučinkovito, 2 da se izvaja nekajkrat in ima občina nekaj informacij o tem elementu, 3 da se redno in dobro uvaja in spremlja, ter 4 da je posamezen element v popolnosti implementiran in zelo dobro deluje.



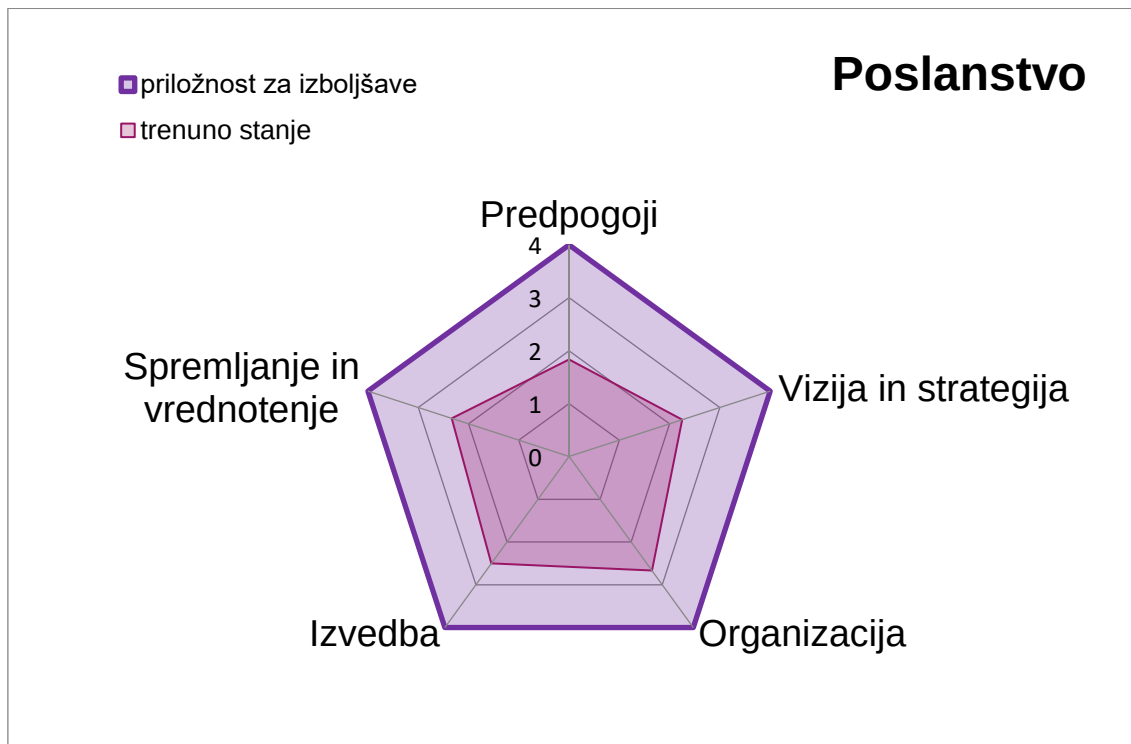
OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 5: Samoocena - poslanstvo



Razvidno je, da OŽ največ pozornosti posveča vključevanju načel trajnostne mobilnosti v svoje strateške dokumente, ki jih kasneje tudi implementirajo in organizirajo delovanje ter spremljajo in vrednotijo vključevanje trajnostnih mobilnostnih načel. Tu je ocena nekaj nad povprečjem. Pri zagotavljanju ustreznih predpogojev, torej na področju, ki vključuje politični konsenz, splošno zavedanje občine in prebivalcev o pomenu trajnostne mobilnosti ter širšem regionalnem konsenzu pa trenutno OŽ dosega povprečne rezultate.

Drugo področje samoocene se nanaša na ukrepe s področja trajnostne mobilnosti in celostnega načrtovanja prometa. V tem sklopu so bili preverjeni ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti v sklopu vseh osmih stebrov trajnostne mobilnosti. Rezultati samoocene so prikazani na spodnjem grafu, kjer raven 0 pomeni, da se določen ukrep ne izvaja, 1 da se izvaja redko in neučinkovito, 2 da se izvaja nekajkrat in ima občina



OBČINA ŽALEC

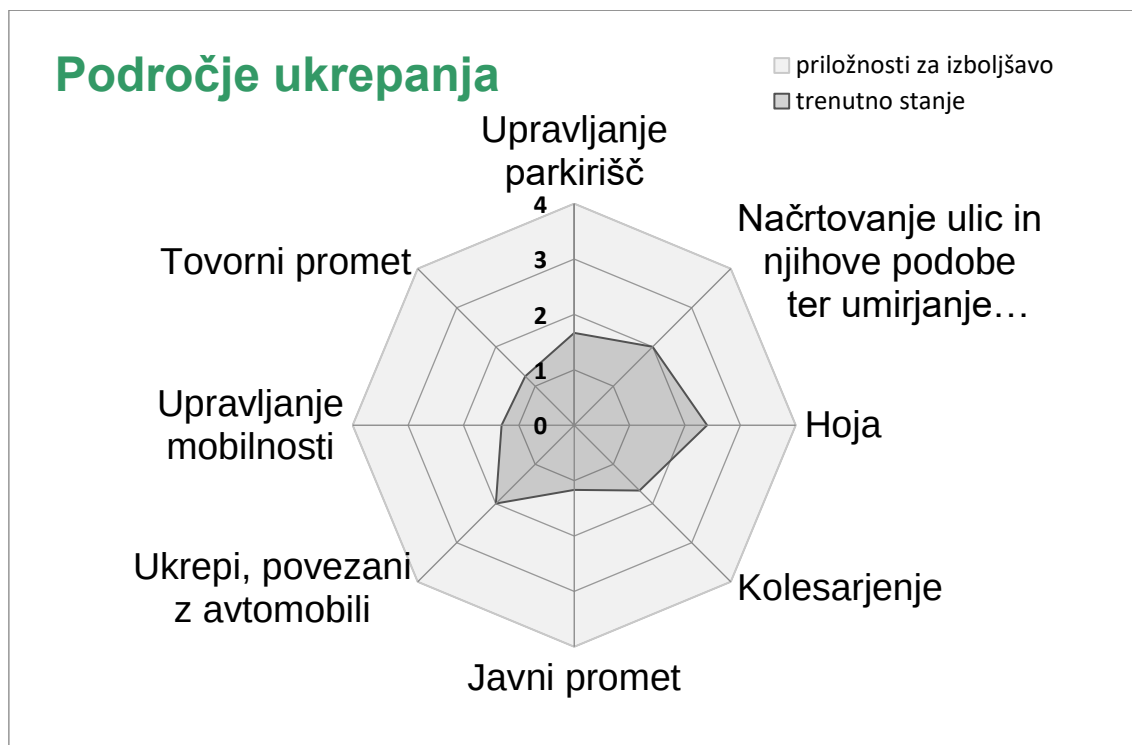
Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

nekaj informacij o tem ukrepu, 3 da se redno in dobro izvaja in spremlja, ter 4 da je posamezen ukrep v popolnosti implementiran in zelo dobro deluje.

Slika 6: Samoocena – področja ukrepanja



Iz rezultatov je razvidno, da OŽ na področju trajnostne mobilnosti spada v kategorijo občin, ki deloma že uvajajo ukrepe za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Na večini področij dosegajo povprečne ocene, še posebej izstopa področje spodbujanja hoje, dobro implementirana so tudi področja načrtovanja ulic in umirjanja prometa, ukrepi, povezani z avtomobili, ter deloma tudi kolesarjenje. Področja javnega potniškega prometa, upravljanja mobilnosti ter tovornega prometa pa so podpovprečno urejeni in predstavljajo pomanjkljivost občine. Priložnosti za izboljšave in spodbujanje trajnostne mobilnosti in uvajanja celovitih rešitev s področja prometa je torej v OŽ še veliko.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



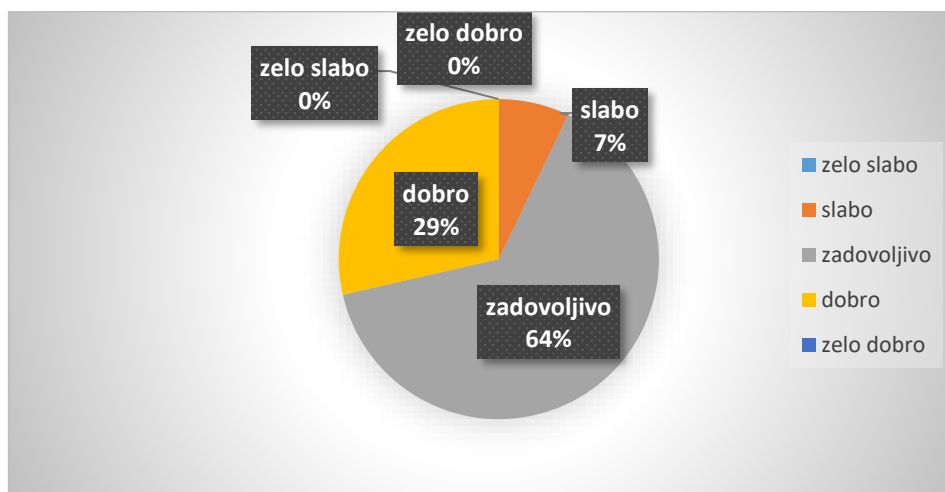
EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Priporoča se, da mesto presojo po ADVANCE metodologiji opravi najmanj vsakih pet let, saj s tem dosežemo največje dolgoročne koristi.

Nadalje je bila v sklopu samoocene opravljena raziskava med odgovornimi za promet na občini glede njihovega mnenja o trenutnem stanju prometa v občini ter o procesu izdelave Celostne prometne strategije Občine Žalec. Vprašalnik je izpolnilo 18 udeležencev, ki so predstavljali različne skupine, med drugim so bili prisotni policija, zaposleni na občini, predstavniki krajevnih skupnosti, inšpektorata in redarstva in razvojne agencije.

Najprej so sodelujoči ocenili trenutno stanje prometa v občini. Rezultati so prikazani spodaj.

Slika 7: Ocena trenutne prometne situacije v OŽ s strani odgovornih za promet na Občini Žalec



Razvidno je, da so odgovorni za promet s stanjem prometa v OŽ povprečno zadovoljni, saj so najpogosteje odgovorili z zadovoljivo (64 %), nato dobro z 29 % in slabo s 7 %. Nihče izmed predstavnikov ni izbral odgovora zelo dobro ali zelo slabo.



OBČINA ŽALEC

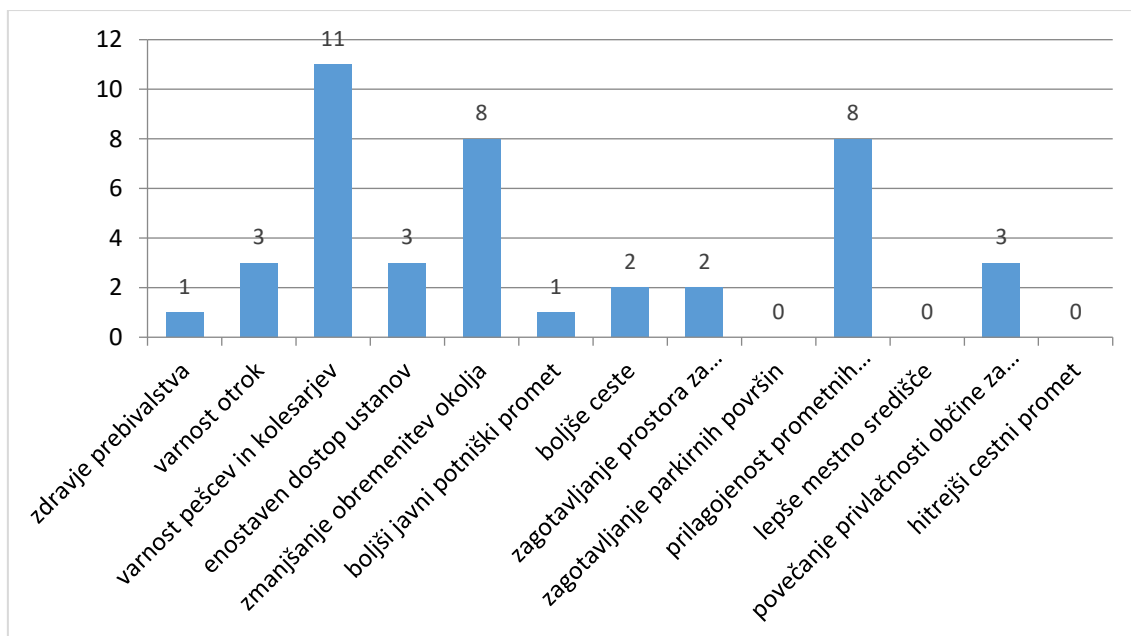
Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Nadalje je v postavitvi temeljev smiselno oceniti, katere vrednote so tiste, ki naj vodijo načrtovalce pri načrtovanju prometnega sistema občine v trajnostni smeri. Skladno s tem so odgovorni za promet identificirali tiste vrednote, ki se jim zdijo najpomembnejše, ko je govora o načrtovanju prometa v občini.

Slika 8: Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa v OŽ po mnenju
odgovornih za promet



Najpomembnejša vrednota je po mnenju udeležencev varnost pešcev in kolesarjev z enajstimi odgovori, sledi zmanjšanje obremenitve okolja in prilagojenost prometnih ureditev za vse uporabnike s po 8 odgovori. Odgovorni za promet zagotavljanje parkirnih površin in hitrejši cestni promet ocenjujejo kot najmanj pomembne pri načrtovanju prometnega razvoja občine Žalec.

Pri udeleženi na delavnici so bila preverjena tudi njihova pričakovanja glede CPS OŽ. Med pričakovanji so udeleženci pogosto omenili izboljšanje stanja na področju kolesarjenja in pešcev (8 odgovorov), izboljšanje javnega prevoza (5 odgovorov),



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

zagotovitev varnosti v prometu (5 odgovorov), izboljšanje stanja za ranljive osebe (4 odgovori), spremembo miselnosti ljudi (od večje kulture voznikov, do več kolesarjenja in pešačenja) (4 odgovori), izboljšanje obstoječih cest (3 odgovori). Med odgovori se pojavljajo še naslednji:

- odprava črnih točk (2 odgovora);
- razbremenitev okolja (2 odgovora);
- trajnostno definirati prometne smernice, ki bodo osnova za strateško načrtovanje nove infrastrukture kot tudi obnovo obstoječe (2 odgovora);
- navezati strategijo na sosednje občine;
- omejitev prometa z osebnimi vozili;
- izgradnja več polnilnih postaj za e-vozila;
- ureditev delovnih mest, prijaznih do kolesarjev;
- poenotiti funkcije cest s sistemskim oblikovanjem;
- ureditev tovornega prometa;
- ureditev površin za rekreacijo in turistične namene;
- ureditev centralnih parkirnih površin v povezavi z javnim prevozom;
- uvedba sistema, ki bo pri planiranju sredstev za infrastrukturo dal prednost ciljem te infrastrukture;
- izboljšati splošno zdravje prebivalstva.

Težave, do katerih lahko pride pri uresničevanju celostne prometne strategije, so odgovorni za promet na OŽ ocenili in izpostavili predvsem povezavo z državo (7 odgovorov), finance in zakonodajo s po štirimi odgovori ter pridobitev soglasij in odkupi zemljišč (2 odgovora). Pojavljajo pa se še naslednji odgovori:

- vmešavanje političnih interesov;
- usklajevanje med različnimi deležniki;
- različne prioritete v okviru regije;
- nerealna pričakovanja;



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- neodobravanje, saj nihče ne podpira sprememb, če jih ne pozna;
- miselni preskok;
- lokalne značilnosti – premajhno poenotenje po celotni dolini in širše;
- prepočasno in neučinkovito informiranje občanov;
- nepovezanost različnih institucij;
- nerazumevanje politike in funkcionarjev;
- nepovezana in razdeljena stroka;
- kako doseči, da se posamezne krajevne skupnosti ne bi čutile zapostavljene, ker bi lahko dobile manj sredstev.

Odgovorni za promet na OŽ torej ugotavljajo, da je stanje na področju prometa trenutno zadovoljivo. Največje vrednote, ki se jih naj upošteva pri oblikovanju strategije, so varnost pešcev in kolesarjev. Pričakovanja, ki jih imajo udeleženci s sprejetjem CPS, so izboljšanje stanja na področju kolesarjenja in pešcev, izboljšanje javnega prevoza in zagotovitev varnosti v prometu. Največje težave vidijo na strani države, zakonodaje in financiranja.

A3.2 Dejavniki razvoja prometa in ovire

Pomemben element celostnega prometnega načrtovanja je upoštevanje dejavnikov razvoja prometa in ovir pri razvoju, ki so predstavljeni v nadaljevanju. Na veliko dejavnikov, ki vplivajo na razvoj prometa v OŽ, sama občina nima večjega vpliva, primer je tranzitni promet po državni cesti, ki poteka čez občino. S svojimi aktivnostmi pa lahko vplivajo na socialno vključenost, enakopravnost dostopa in razpoložljivost mobilnostnih opcij v občini.

V skladu z usmeritvami ADVANCE presoje (ADVANCE consortium, 2013, str. 29) je v okviru presoje prometnega konteksta smiselno preveriti več indikatorjev, ki kažejo na



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

potencialno problematična področja z vidika zagotavljanja enakopravnosti in dostopnosti v mobilnostnem sistemu. Tako lahko kot dejavnike razvoja prometa v občini identificiramo sledeče vrednosti, merjene v prvem polletju 2016 (Statistični urad Republike Slovenije, 2016b):

- občina ima 21.306 prebivalcev;
- povprečna starost prebivalcev občine je 43,1 leta, kar je višje od slovenskega povprečja;
- 14,94 % (3.183) prebivalcev je mlajših od 14 let, 18,68 % (3.981) pa starejših od 65 let;
- koeficient starostne odvisnosti, ki pove, koliko otrok in starejših prebivalcev je odvisnih od 100 delovno sposobnih, je 50,7 (slovensko povprečje je 49,8), od tega je 22,5 mladih in 28,2 starih oseb;
- od 18.125 prebivalcev občine nad 15 let starosti jih je bilo na koncu leta 2015 8.218 zaposlenih (45,34 %), 1.479 brezposelnih (8,16 %), 1.399 učencev, dijakov in študentov (7,72 %) in 5.857 upokojencev (32,31 %);
- gostota poseljenosti je 181,9 oseb/km², kar je precej višje od slovenskega povprečja,
- konec leta 2015 je v občini bivalo 4.442 družin z otroki, od tega večina z enim (56,33 %) ali dvema (35,50 %) otrokoma;
- analize prirasta prebivalstva kažejo, da se populacija občine Žalec večja, leta 2015 je bil skupni prirast na 1.000 prebivalcev pozitiven, in sicer +2,0 prebivalca, od tega je selitveni prirast -1,0 prebivalca na 1000 prebivalcev, naravni prirast pa je pozitiven v višini +3,0 prebivalca na 1000 prebivalcev;
- povprečna mesečna neto plača zaposlenega je v OŽ precej nižja od slovenskega povprečja, saj v OŽ znaša 906,51 € mesečno (1.366,59 € bruto), v Sloveniji pa povprečno 1.013,23 € (1.555,89 € bruto);
- konec leta 2015 se je 4.613 prebivalcev vozilo na delo v druge občine, največ v Celje (1.565), Ljubljano (700), Velenje (689), Prebold (262), Polzelo (171) in Maribor (126).



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Vidimo lahko, da demografske značilnosti predstavljajo relativno ugodne predispozicije za razvoj občine. Z vidika prometa opazamo, da se pojavlja veliko dnevnih migracij za potrebe dela in študija, kar predstavlja dodatno obremenitev za prometno načrtovanje. Tudi struktura prebivalstva, ki se stara, je izziv v sklopu zagotavljanja enakovredne in vključujoče mobilnosti.

Razpršenost prebivalstva, kar je najpomembnejši element pri načrtovanju dostopnosti javnih oblik prevoza, je v občini Žalec občutno manjša kot je slovensko povprečje, v območjih gostejše poselitve je relief ravninski in tako primeren za trajnostne modalitete, kot sta kolesarjenje in hoja. Skupno ti dejavnika kažejo na priložnosti, ki jih predstavlja trajnostna mobilnost, tudi preko vzpostavljanja učinkovite ponudbe javnega potniškega prometa vsaj za večja naselja znotraj ravninskega dela občine.

V sklopu samoocene se je pokazalo, da OŽ aktivno deluje na področju zagotavljanja enakovrednega in vključujočega prometnega sistema, ki bi naj zagotavljal zadostno mobilnost vseh prebivalcev. 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. Izpostaviti je smiselno, da OŽ predvsem premalo poudarka daje na postavljanju ugodne klime za trajnostno prometno načrtovanje v samem administrativno-odločevalskem vidiku, torej na področju zagotavljanja predpogojev za celostno trajnostno mobilnost.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

A4 Pregled razpoložljivih virov

V okviru pregleda razpoložljivih virov je potrebo ugotoviti, ali je na voljo (širok) spekter ljudi z znanjem za upravljanje in vodenje procesa CPS, na osnovi tega se potem uravnotežijo kratkoročne zahteve po strokovnih znanjih.

Med pregledom razpoložljivih virov je bilo ocenjeno, katera znanja so na voljo v okviru lokalne uprave in drugih deležnikov. Da bi zagotovili širok spekter znanj v povezavi z razpoložljivimi viri, se je razvil preprost načrt upravljanja z znanji, iz katerega izhajajo oblikovane delovne skupine.

V ožjo delovno skupino so vključeni predstavniki občine Žalec in sicer vodja Urada za gospodarske javne službe ter ostali sodelavci iz drugih oddelkov in služb. Sestava ožje in širše delovne skupine je razvidna iz Zapisnika 1. sestanka med občino in izdelovalcem dne 31.5.2016 ter potrjenega seznama ožje in širše delovne skupine s strani občine Žalec. Glede na sestavo delovne skupine je mogoče razbrati, katera znanja so na voljo v okviru lokalne uprave in drugih deležnikov. Tu gre za vertikalno celovito pokrivanje odgovornosti na strani občine, dodatno pa za vključitev predstavnikov vseh ključnih skupin in deležnikov v delovno skupino. S tem so bila zagotovljena vsa potrebna vodstvena, tehnična in operativna znanja, hkrati pa vključitev vseh skupin in deležnikov, na katere prometna strategija občine vpliva. S tem je zagotovljena široka podpora procesu izdelave strategije in kasnejšemu vpeljevanju, pa tudi intenzivno vključevanje vseh deležnikov v vsebinski del priprave strategije. Nabor vključenih profilov znanj, izkušenj in mnenjskih odločevalcev tako celo presega potrebna osnovna znanja za celostno načrtovanje prometa. Pri izvajanju priprave Celostne prometne strategije občine Žalec je pomembno holistično upravljanje znanja, ki se ga dosega z dogovorjenim načrtom upravljanja.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Za realizacijo projekta Celostne prometne strategije je v Dokumentu identifikacije investicijskega projekta (DIIP) (Občina Žalec, 2015, oktober) opredeljena ocena investicijskih stroškov in viri financiranja, v nadaljnjih fazah pa so ocenjeni realni proračunski okviri za izvedbo ukrepov, upoštevajoč priložnosti financiranja iz lokalnih, regionalnih, državnih in evropskih virov. S tem se zadosti opredelitev količine finančnih sredstev, potrebnih za proces celostnega prometnega načrtovanja in za pripravo Celostne prometne strategije.

Zaradi vključenosti omenjenih deležnikov se torej zagotovi širok spekter znanj, ki presega področje prometnega načrtovanja, ni moč zaznati vrzeli v znanjih.

Ocena realnih proračunskih okvirjev za izvedbo ukrepov izhaja iz načrtov razvoja prometa v občini, ki je podan v nadaljevanju tega poročila (B2.1 Načrti razvoja prometa v občini). V pripravi celotnega CPS-ja pa so upoštevane tudi priložnosti financiranja iz lokalnih, regionalnih, državnih in evropskih virov.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

A5 Opredelitev časovnega načrta

Izdelava Celostne prometne strategije Občine Žalec sledi smernicam za izdelavo celostnih prometnih strategij, minimalnim standardom, podanim s strani MZI, ter zahtevam javnega naročila za izbiro izdelovalca CPS OŽ.

V okviru celotne priprave CPS občine Žalec je potrebno prizadevanje za usklajitev časovnega procesa načrtovanja CPS z različnimi tehničnimi in političnimi procesi sprejemanja odločitev, ter omogočiti realno načrtovanje CPS in vzpostaviti pregled časovnega razporeda procesa načrta CPS ter opis časovne medsebojne odvisnosti med vsemi nalogami. S tem se bo izpolnilo logično zaporedje procesa in le-to uskladilo z lokalnimi razmerami. Zaradi tega je bil izdelan terminski plan za celoten proces izdelave Celostne prometne strategije Občine Žalec. Formalni okvir projekta je bil potrjen na prvem sestanku med občino iz izvajalcem.

Terminski plan predstavlja prvi del časovnega načrta in se navezuje na obdobje priprave CSP. Njegova groba opredelitev je bila podana v Tehnični specifikaciji Javnega naročila. Vsebinska priprava CPS obsega glede na razpisno dokumentacijo javnega naročila obdobje 10,5 mesecev in sicer od podpisa pogodbe med izdelovalcem in Občino Žalec do sprejema CPS in akcijskega načrta na Občinskem svetu. Znotraj posameznih faz se bodo izoblikovali tudi vsi ukrepi in časovni roki za izvedbo posameznih ukrepov ter tudi vrednotenja, revizije in prenove CPS. V tem obdobju se bo tudi sinhroniziralo aktivnosti in ukrepe z drugimi politikami in strategijami. Sinhroniziranje in usklajevanje z drugimi politikami in strategijami se bo nadaljevalo tudi po sprejetju CPS OŽ in upoštevalo pri prenovah in kasnejših revizijah CPS. Pri tem bo potrebno upoštevati izkušnje s procesi načrtovanja, institucionalne strukture, politični kontekst, trenutno in revidirano stanje prostorskega načrtovanja in sodelovanje prebivalcev občine, kot tudi čas volitev v občinski svet. Predvideno je, da se bo CPS OŽ oblikovala za obdobje treh od petih let,



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

nakar bo sledila prenova, dopolnitev in ponoven sprejem na Občinskem svetu. Za izvajanje posameznih ukrepov je predvideno obdobje enega do treh let.

V času priprave CPS bodo predvideni tudi hitri ukrepi, ki jih je mogoče uresničiti v relativno kratkem času, imajo hitre vidne učinke, prispevajo k trajnostni mobilnosti in ne ogrožajo celovitega pristopa k načrtovanju Strategije.

V nadaljevanju je podana tabela (Tabela 4), ki prikazuje časovni redosled izvedbe posameznih faz.

Tabela 4: Časovnica izvedbe faz, zahtevanih po minimalnih standardih za izdelavo Celostne prometne strategije, spremenjena glede na dogovore med izdelovalcem in OŽ

Faza	Aktivnost	Mesec izvedbe
1. faza: OD PODPISA POGODBE Z MZI DO PODPISA POGODBE Z IZDELOVALCEM		
	podpis pogodbe z izdelovalcem	23. maj 2016
	1. fazno poročilo	Maj 2016
2. faza: OD PODPISA POGODBE Z IZDELOVALCEM DO PRVEGA MEJNIKA - ZAKLJUČEK IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI	od 23.5.2016 do sredine septembra 2016	
1. sklop: postavitve temeljev		
	ustanoviti delovno skupino	Maj 2016
	uvodni sestanek med občino in izdelovalcem	Maj 2016
	uvodni sestanek širše delovne skupine	Junij 2016
2. sklop: analiza stanja		
	ogledi stanja na terenu	Julij, avgust 2016
	2 javni razpravi z občani in drugo zainteresirano javnostjo;	Junij, avgust 2016
	1 delavnica z odgovornimi za promet na občini;	Junij 2016
	10 intervjujev;	Avgust 2016



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

	1 medijsko sporočilo;	Avgust 2016
	2 poročili;	September 2016
	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	Junij, avgust 2016
nerazporejeno	izdelava logotipa	Junij 2016
nerazporejeno	anketa v fazi analize stanja	Avgust 2016
3.faza : OD PRVEGA MEJNIKA DO DRUGEGA MEJNIKA - ZAKLJUČEK IZBIRE UKREPOV	od sredine septembra 2016 do sredine novembra 2016	
3.sklop: vključevanje javnosti		
	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	September, oktober 2016
	10 intervjujev;	Oktober 2016
	1 medijsko sporočilo;	September 2016 (v tednu mobilnosti)
	1 zloženka za občane;	September 2016 (v tednu mobilnosti)
	1 anketa za splošno javnost oz. občane na podlagi reprezentativnega vzorca;	September 2016
	1 nagrada za občane, ki bodo preko ankete sodelovali v procesu vključevanja javnosti in bodo preko žreba vključeni v proces izbire nagrajenca;	September 2016
	2 poročili	November 2016
	prireditev na prostem in sodelovanje na ETM	September 2016 (teden mobilnosti)
4. sklop: opredelitev vizije in prioritet		
	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	Oktober, november 2016
	1 javna razprava;	November 2016
	1 delavnica;	Oktober 2016
	1 medijsko sporočilo;	Oktober 2016
	1 vprašalnik za ključno zainteresirano javnost;	Oktober 2016
	1 razstava o izdelani viziji, ki jo predstavimo prebivalcem občine;	November 2016



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

	2 poročili;	Oktober, november 2016
5.sklop: izbira ukrepov		
	1 sestanek med občino in izdelovalcem;	November 2016
	1 javna razpravo;	November 2016
	10 intervjujev;	November 2016
	2 poročili;	November 2016
4.FAZA OD DRUGEGA MEJNIKA DO TRETJEGA MEJNIKA - SPREJEM CPS NA OBČINSKEM SVETU	od sredine novembra 2016 do marca 2017	
6. sklop: načrtovanje izvajanja CPS		
	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	December 2016, februar 2017
	2 delavnici s ključno zainteresirano javnostjo;	Januar, februar 2017
	2 poročili;	Februar 2017
7. sklop: vzpostavitev nadzora		
	1 sestanek med občino in izdelovalcem	pred predstavitvijo na Občinskem svetu OŽ
8. sklop: sprejem CPS		
	1 medijsko sporočilo;	po sprejetju na Občinskem svetu OŽ
	1 predstavitev in usklajevanje CPS na seji občinskega sveta; (še preden se predstavi na seji občinskega sveta, mora izvajalec CPS predstaviti ločeno tudi na odboru za okolje in prostor)	glede na Občinski svet OŽ
	1 celostna prometna strategija občine, pripravljena v obliki publikacije in natisnjena v nakladi 200 izvodov;	po sprejetju na Občinskem svetu OŽ



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

9. sklop: po sprejemu strategije na občinskem svetu		
	1 medijsko sporočilo;	Marec 2017
	objava CPS na spletni strani občine;	Marec 2017

Faze, po katerih se bo izdelovala CPS OŽ, sledijo tako planu, postavljenem z minimalnimi standardi za izdelavo Celostne prometne strategije, kot tudi Smernicam za izdelavo Celostne prometne strategije. Faze iz zgornjega časovnega načrta smiselno sledijo tudi zahtevam Smernic.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

A6 Opredelitev ključnih deležnikov

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.

V okviru priprave CPS občine Žalec sta bili identificirani dve skupini ključnih deležnikov. Prva »ožja« skupina predstavlja strokovnjake kateri so odgovorni za promet v občini Žalec (Janko Kos – župan; Robert Čehovin - podžupan; Tanja Razboršek Rehar - direktorica OU; Aleksander Žolnir - vodja urada za GJS OŽ; Aleš Uranjek - urad GJS OŽ; Rudi Trauner - urad GJS OŽ; Stane Vipotnik - urad GJS OŽ; Borut Sitar - urad PG; Matej Pinter - urad NGJS; Roman Virant- predsednik mestne skupnosti Žalec; Milan Pečnik - Svet za preventivo in vzgojo v CP; Zdenko Lesjak - Medobčinski inšpektorat/redarstvo; Matej Založnik - Medobčinski inšpektorat/redarstvo; Zdenka Jan - predsednica KS Šempeter; Gorazd Trbovšek - Policijska postaja Žalec; Uroš Brumec - strokovna javnost).

Širša skupina deležnikov v okviru priprave CPS Občine Žalec predstavlja pomembne deležnike, ki lahko prispevajo k načrtovanju. Vključuje tudi ranljive skupine deležnikov, katerih vlogo je koristno okrepiti. Širša delovna skupina je bila potrjena tudi s strani občine. Deležniki, vključeni v širšo delovno skupino, so predstavniki:

1. ZDRAVSTVO

- I. Zdravstveni dom
- II. Žalske lekarne
- III. Medobčinsko društvo invalidov Žalec

2. ŠOLE

- I. UPI Ljudska univerza
- II. VVZ Žalec



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- III. Osnovna šola Žalec
- IV. Osnovna šola Žalec
- V. Osnovna šola Griže
- VI. Osnovna šola Petrovče
- VII. Osnovna šola Šempeter

3. MLADI, UPOKOJENCI

- I. Dom Nine Pokorn Grmovje
- II. Mladinski svet Občine Žalec
- III. ŠPORT
- IV. Aeroklub Celje
- V. Zveza športnih društev Žalec

4. KRAJEVNE SKUPNOSTI

- I. KS Galicija
- II. KS Gotovlje
- III. KS Griže
- IV. KS Levec
- V. KS Liboje
- VI. KS Petrovče
- VII. KS Ponikva
- VIII. KS Šempeter
- IX. KS Vrbje
- X. MS Žalec

5. PROMET

- I. Izletnik Celje
- II. AMD Šempeter
- III. Avtošole

6. KOMUNALA in podobno

- I. Stanovanjsko podjetje SIPRO



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

II. Komunalna JKP

7. TURIZEM, KULTURA

- I. JS RS za kulturne dejavnosti
- II. Zveza turističnih društev Žalec
- III. Glasbena šola Risto Savin
- IV. Zavod za kulturo, šport in turizem

8. MEDIJI

- I. UTRIP Savinjske doline
- II. Savinjska TV

9. GOSPODARSTVO

- I. Območna obrtno-podjetniška zbornica
- II. Razvojna agencija Savinja

10. PODJETJA V OBČINI ŽALEC (nad 50 zaposlenimi)

- I. SIP, d.d.
- II. NOVEM CAR INTERIOR DESIGN d.o.o.
- III. Omco Feniks, d.o.o.
- IV. Zagožen
- V. Tehnos, d.o.o.
- VI. Juteks, d.o.o.
- VII. Hidro, d.o.o.
- VIII. RC IKTS, d.o.o.
- IX. Kota, d.o.o.
- X. Matjaž d.o.o.
- XI. Plima, d.o.o.
- XII. Mlekarna Celeia, d.o.o.
- XIII. HRC, d.o.o.
- XIV. SICO, d.o.o.

11. SOSEDNJE OBČINE



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- I. Občina Polzela
- II. Občina Prebold
- III. Občina Laško
- IV. Občina Celje
- V. Občina Dobrna
- VI. Občina Velenje

Vsi ključni deležniki sodelujejo skozi celoten sistem priprave Celostne prometne strategije občine Žalec.

Z naborom teh deležnikov se je dosegla tudi načrtovalska koalicija, ki torej vključuje vse ključne deležnike in se tako izogiba resnejšim konfliktom. Vsi ključni deležniki sodelujejo skozi celoten sistem priprave Celostne prometne strategije občine Žalec, kar izhaja iz osnovne strategije za koordinacijo deležnikov in vključevanje javnosti.

V fazi postavitve temeljev so bili ključni deležniki aktivno vključeni v snovanje izdelave Celostne prometne strategije, predvsem z namenom identifikacije njihovega mnenja o trenutnem stanju, največjih priložnosti in tveganj pri izdelavi CPS OŽ in njenem vpeljevanju. Rezultati mnenjske analize ključnih deležnikov bodo služili kot usmeritev in izhodišče pri načrtovanju CPS in akcijskega načrta ukrepov, identificirana tveganja pa bodo upoštevana v procesu izdelave CPS kot dejavniki, katerim je treba posvečati posebno pozornost, da se izogne morebitnim pastem, ki bi pomenile manj kakovostno strategijo in predstavljale oviro njeni vpeljavi in upoštevanju.

Ključne usmeritve pri izdelavi Celostne prometne strategije Občine Žalec so bile proučene s pomočjo vprašalnika, ki se je ločeno izvajal med ključnimi deležniki in odgovornimi za promet na občini Žalec. V poglavju samoocene so predstavljeni rezultati delavnice z odgovornimi za promet na občini, mnenjski rezultati ključnih deležnikov pa



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija

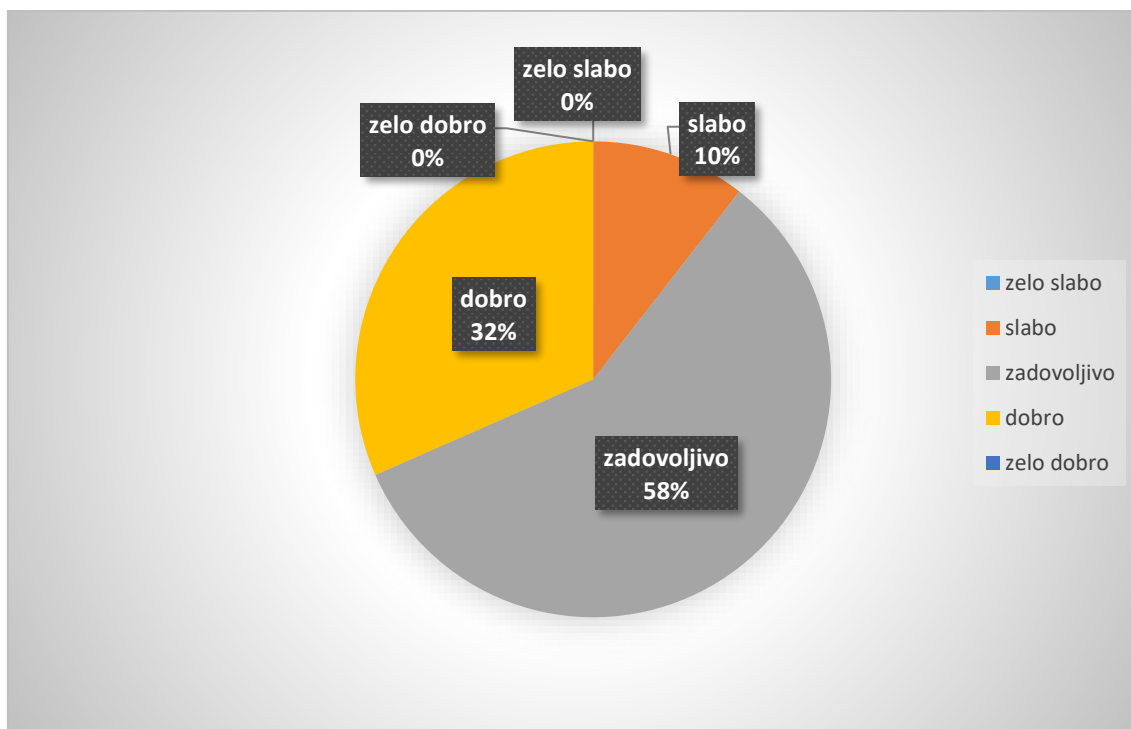


EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

so predstavljeni v nadaljevanju. Vprašalnik je izpolnilo 21 udeležencev, ki so predstavljali različne skupine (policija, zaposleni na občini, šole, občani in prebivalci, predstavniki krajevnih skupnosti, podjetij, inšpektorata in redarstva in razvojne agencije).

Ključni deležniki so tisti, ki so najbolj povezani s prometnim in mobilnostnim sistemom v občini, zato je smiselno v fazi postavitve temeljev preveriti, v kolikšni meri trenutno stanje prometa ocenjujejo kot primerno in zadovoljivo. Rezultati te preverbe so prikazani v spodnjem grafu.

Slika 9: Ocena trenutnega stanja prometa v OŽ po mnenju ključnih deležnikov



Na vprašanje glede osebnega zadovoljstva s stanjem prometa v Občini Žalec (Tabela1) so udeleženi najpogosteje odgovorili z zadovoljivo (58%), nato dobro 32% in slabo z 10% odgovorov. Odgovora zelo slabo in zelo dobro ni nihče izbral.



OBČINA ŽALEC

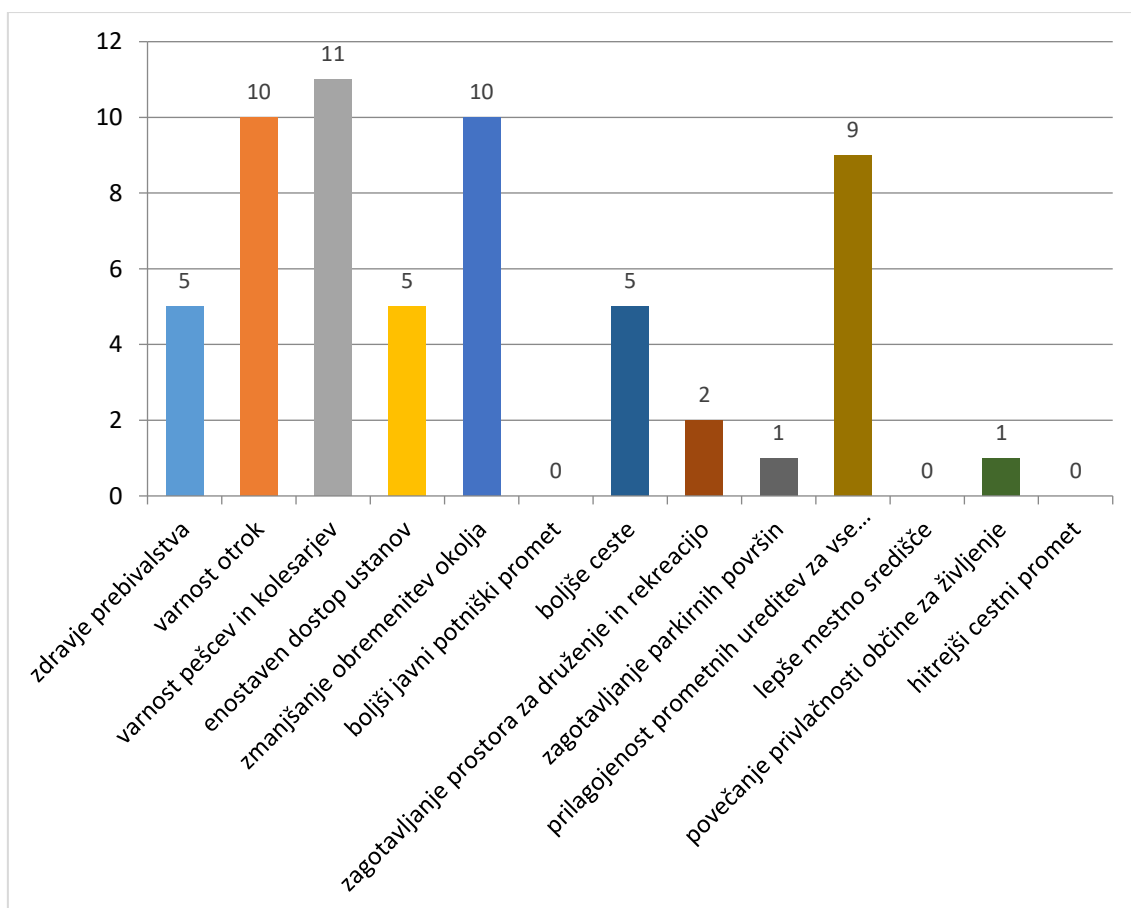
Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Na vprašanje, katere tri splošne vrednote se deležnikom osebno zdijo najpomembnejše, ko govorimo o načrtovanju prometa v občini, so deležniki kot najpogostejši odgovor izbrali varnost pešcev in kolesarjev (11 odgovorov). Ostali rezultati so prikazani na sliki spodaj.

Slika 10: Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa v OŽ po mnenju ključnih deležnikov



Poleg varnosti pešcev in kolesarjev sledita odgovora varnost otrok in zmanjšanje obremenitev okolja z 10 odgovori, nato pa prilagojenost prometnih ureditev za vse uporabnike z 9 odgovori. Nihče ni izbral odgovorov boljši javni potniški promet, lepše mestno središče in hitrejši cestni promet.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Na vprašanje glede njihovih pričakovanj glede izdelave in vpeljave CPS je odgovorilo 18 udeležencev, ki so kot najpogostejši odgovor navedli izboljšanje varnosti z osmimi odgovori, to vključuje npr. izboljšanje varnosti ranljivih udeležencev prometa, skrb za varnost prometa okoli šol in vrtcev, varnost občanov v prometu in varnejše šolske poti, ki bodo označene. Sledita odgovora sprememba potovalnih navad in izboljšanje kolesarskega in peš prometa, oba s po sedmimi odgovori. Kot pogostejši odgovori se pojavljata še izboljšana kakovost življenja (4 odgovori) in boljše ceste (3 odgovori). Med odgovori so se pogosteje pojavljali takšni, ki se dotikajo različnih kritičnih točk, dostopa za ranljive osebe, ureditev dostopa do pomembnih ustanov, namestitev hitrostnih ovir na vseh kritičnih točkah in čim več križišč spremeniti v krožišča, vsi po dva odgovora. Odgovori posameznih deležnikov, ki niso omenjeni zgoraj, so še:

- preboj na Trubarjevi na obvoznico;
- manj prometnih nesreč;
- boljše povezave med naselji;
- pri načrtovanju cest upoštevati frekvenco prometa ter lokacijo;
- več enosmernih ulic;
- obvoznice na širšem območju;
- zmanjšan hrup;
- obnova mestnih ulic;
- ureditev tovornega prometa znotraj naselij;
- krožišče na vzhodu Žalca.

Ključni deležniki kot poznavalci specifičnih okolij, ki so soodvisna s prometnim sistemom, so ocenili tudi težave, do katerih lahko pride pri izdelavi in vpeljevanju celostne prometne strategije. Najpogosteje vidijo težave v financiranju (9 odgovorov), neodobravanju občanov (8 odgovorov), zakonodaji, pravnih postopkih in pravilnikih (4 odgovori), težave, povezane z državo (3), odkupi zemljišč (3) ter nepovezanost služb znotraj občinske uprave (2 odgovora). Ostali posamezni odgovori so še:



Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

OBČINA ŽALEC

- neaktivnost služb in njihova časovna priprava;
- strokovnost pri pridobivanju evropskih in državnih sredstev;
- premalo upoštevanja in poslušanja občanov;
- slaba komunikacija med občino in krajevnimi skupnostmi;
- slaba izkoriščenost obvoznih cest na obrobju Žalca, ki bi lahko bile enosmerne;
- prostorske težave;
- interesi posameznikov pred interesi skupnosti;
- monitoring in evalvacija učinkovitosti ukrepov;
- vmešavanje politike;
- vztrajanje pri starih navadah;
- neizvajanje zastavljenih ciljev iz strategije.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

B OPREDELITEV PROCESA

B1 Opredelitev območja in odgovornosti

V okviru opredelitve območja in odgovornosti je potrebno določiti območje načrtovanja, ki integrira funkcionalno odvisnost med prostorskimi elementi in prometnimi tokovi. Hitra širitev urbanizacije se namreč pojavlja po vsem svetu in posledično povzroča tudi večje število voženj v mestnih območjih. Mesta so se tradicionalno odzivala na rast potreb po mobilnosti s pomočjo širitve transportne ponudbe, z gradnjo novih avtocest in/ali linij mestnega (urbanega) potniškega prometa. V razvitem svetu je to večinoma pomenilo predvsem gradnjo novih cest za potrebe naraščajočega števila vozil, s čimer se ustvarjajo nove mestne strukture. Tako so se pojavile nove mestne prostorske strukture, ki so upoštevale avtomobile kot najpomembnejši diskriminatorni faktor.

Prostorska razporeditev potovalnih vzorcev je podana v nadaljevanju tega poročila in sicer v poglavju Analiza stanja in oblikovanje scenarijev. Potovalni vzorci so še posebej razvidni iz ankete, katere rezultati so podani v poglavju C1.1.14 Anketa med občani. Prostorska razporeditev potovalnih vzorcev ni omejena le na območje občine oziroma na območje administrativnih meja, saj so anketo (iz katere so tudi razvidni vzorci potovanj) lahko reševali tudi prebivalci drugih občin. Prav tako so prometnih tokovi (PLDP) obravnavani na širšem območju, torej preko administrativnih meja občine Žalec.

Geografski obseg strategije, ki je usklajen s ključnimi deležniki, je skladen z Odlokom o občinskem prostorskem načrtu Občine Žalec (Uradni list RS, št. 64/2013), ki kot pomembna urbana okolja znotraj občine opredeljuje Žalec, Šempeter v Savinjski dolini in Petrovče. Prav tako je to področje podrobneje že opredeljeno v poglavju A2.1 Geografski obseg strategije. Ker je geografski obseg strategije konkretno omejen na mestna okolja v občini Žalec, se z vabili na delavnice in izvedenimi intervjuji doseže



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

dobro sodelovanje tudi s sosednjimi občinami, kjer so posebej izpostavljene občine, s katerimi je občina Žalec »prometno povezana« oz. občine, ki sočasno pripravljajo CPS.

Pri celotni pripravi CPS se zagotovi 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 zagotovi vključevanje javnosti in poudarjanje pomena njihove ključne vloge pri oblikovanju CPS, njihova vključenost pa je zagotovljena v vseh fazah priprave in izvajanja CPS. Enostranska komunikacija oziroma informiranje pa se zagotovi še z medijskimi sporočili, razstavami, prireditvami, ipd. Deležnikom se že na prvem sestanku ob ustanovitvi ožje/širše delovne skupine ter na prvi javni razpravi predstavi, kakšna je njihova krovna odgovornost, ki bo pripomogla pri uspehu celotnega CPS-ja.

Z omenjenimi načini komuniciranja med vsemi deležniki se tako skozi celoten proces CPS-ja zagotovi redna komunikacija in izmenjava mnenj. Sam komunikacijski načrt pa je opredeljen v poglavju B3.1 Komunikacijski načrt.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

B2 Koordinacija politik in celosten pristop k načrtovanju

Celovito načrtovanje prometa v občini zahteva sodelovanje in koordinacijo z vsemi področji in ravnmi. Zaradi tega so se opredelile potrebe in potenciali za koordinacijo z vsemi področji in ravnmi, ki so povezani s prometom preko sestave ožje/širše delovne skupine. V okviru ožje in širše delovne skupine so bila izvedena prva srečanja, kjer so se na podlagi različnih vidikov obravnavanja problematike oblikovala prva izhodišča celovitega načrtovanja prometa v občini. Vključeni deležniki, ki izhajajo tudi iz drugih ne-prometnih področij in s katerimi se v okviru priprave CPS OŽ odprto in transparentno sodeluje, 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 so elementi v kompleksnih sistemih kot je promet, soodvisni zaradi razlik, s katerimi drug drugega dopolnjujejo kot sestavine iste celote in se zato tudi razvijejo v skupno celoto z lastnostmi, ki jih vsak del zase in sam zase nima.

Soodvisnost načrtovanja predstavlja tudi povezovanje pri pripravi različnih strateških dokumentov. Dokumenti na regionalni ravni že vključujejo ukrepe, usmerjene v spodbujanje trajnostne mobilnosti. Posamezna področja ukrepanja zajemajo temeljna področja trajnostne mobilnosti in so zajeta v Regionalnem razvojnem programu Savinjske regije. Posamezna področja trajnostne mobilnosti so delno zajeta v tudi občinskih dokumentih. Predstavitev in vključenost načel trajnostne mobilnosti v posameznih strateških dokumentih sta predstavljeni v sklopu A.

Načrti razvojnih programov občine, ki vplivajo na celostno načrtovanje prometa v občini, so usmerjeni v področja prometnega načrtovanja, upravljanja z mobilnostjo, razvoja



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

kolesarskega in javnega potniškega prometa. Soodvisnost ukrepov se kaže predvsem na energetskega področju, področju okolja in prostorskem načrtovanju, manj pa na ostalih področjih (npr. turizem).

V občinskem prostorskem načrtu občine Žalec (Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Žalec, št. 64/2013) so predvidene razširitve in posodobitve cestnega omrežja. Predvidena je umestitev nove povezovalne ceste južno od Petrovč do Žalca in v nadaljevanju do Šempetra. Omrežje javnih cest (cest, pločnikov in sprehajališč, kolesarskih stez in poti) se povezuje v urejen in varen sistem (varne poti v šolo), opremljen z ustrezno urbano opremo prostora. Omrežje cest se opremlja s pločniki in javno razsvetljavo, ob pomembnejših prometnicah pa tudi s kolesarskimi stezami in drugo urbano opremo prostora. Urbanistično pomembnejše ceste (ob katerih se uredijo tudi pločniki in kolesarske steze) se praviloma opremijo še z drevoredi.

Na območju OŽ je predvidena ureditev (Uradni list RS, št. 64/2013):

- daljinske kolesarske povezave Celje – Vransko (Savinja pri Levcu – Šešče) odsek D1 po nasipu Savinje in nasipu predvidenega suhega zadrževalnika,
- glavne kolesarske povezave Šešče – Logarska dolina (Ločica ob Savinji – Šešče) odsek G8 po nasipu Savinje in nasipu predvidenega suhega zadrževalnika,
- javne poti za kolesarje Šešče – Velenje.

V okviru obstoječih cestnih povezav so opredeljene kolesarske povezave tako, da se navezujejo na sistem krožnih kolesarskih povezav v Spodnji Savinjski dolini (Uradni list RS, št. 64/2013):

- Petrovče – Kasaze – Migojnice – Žalec – Dobriša vas – Petrovče,
- Kasaze – Liboje – Zabukovica – Griže – Migojnice – Kasaze,
- Žalec – Griže – Šešče – Roje – Vrbje – Žalec,
- Griže – Zahom – Matke – Šešče – Griže,



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Šempeter – Podlog – Gotovlje – Ložnica – Žalec – Vrbje – Roje – Šempeter,
- Podlog – Jama Pekel – Sp. Ponikva – Studence – Gotoveljski zalog – Gotovlje – Podlog,
- Žalec – Ložnica – Velika Pirešica – Pernovo – Grmovje – Mala Pirešica – Zaloška Gorica – Arja vas – Petrovče – Dobriša vas – Žalec,
- Žalec – Vrbje – Spodnje Roje – Šešče – Tabor – Vransko – Polzela – Grušovlje – Podlog – Gotovlje – Žalec.

Hodniki za pešce se dogradijo na vseh glavnih, regionalnih in posameznih lokalnih cestah na odsekih skozi naselja. Obstoječe in nove pešpoti, tudi tematske, konjeniške in podobne poti, se urejajo in povezujejo v povezan sistem pešpoti v rekreativne, turistične namene in v omrežje evropske pešpoti E6 in E7. Pripravi se enoten sistem označevanja vseh kategorij kolesarskih in peš povezav. Uredi se rekonstrukcija obstoječe proge in zavarovanje postaj s signalno varnostnimi napravami ter ureditev izven-nivojskega križanja železniške proge s cestnim omrežjem povsod, kjer je to mogoče (Uradni list RS, št. 64/2013).

Med Žalcem in zaledjem se vzpostavi učinkovit javni potniški promet. Primestni promet je organiziran znotraj OŽ. Ob urejanju gospodarskih con in stanovanjskih območij se glede na potrebe predvidijo nove avtobusne linije in zgradijo avtobusna postajališča, ki se glede na potrebe predvidijo sočasno z novogradnjami in rekonstrukcijami cest. Z izgradnjo povezanega prometnega omrežja bodo vzpostavljene možnosti za bolj razvejan javni potniški promet.

Koncept razvoja naselja Žalec in prometnega omrežja tvori Prometna študija mesta Žalec. V Prometni študiji mesta Žalec (Dobovšek, Ogrizek, & Medved, 2007, november) so predlagani naslednji ukrepi:

- enosmerna ureditev Prešernove in Levstikove ulice;
- na območju Zdravstvenega doma se odredi hitrost 30km/h;



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- na levi strani Prešernove ulice se predvidi vzdolžno parkiranje ter hodnik za pešce;
- neposredna navezava Trubarjeve ulice na severno obvoznico;
- v primeru popolnega zaprtja Šlandrovega trga (od Ulice Savinjske čete do Pokopališke ulice) je nujna predhodna vzpostavitev podaljška Trubarjeve, sicer je obremenitev navezovalnih cest na severovzhodnem predelu mesta Žalec prevelika (in varnostno neugodna za območje osnovne šole);
- vzpostavitev podaljška Hmeljarske ceste do Celjske ceste;
- izgradnja garažne hiše;
- vzpostavitev peš cone na območju Šlandrovega trga (možen časovno omejen vstop za dostavo);
- hkrati z izvedbo predvidenih zazidalnih načrtov spremljati prometno dogajanje ter le temu prilagajati prometne ureditve oziroma režime;
- izgradnja južne in vzhodne obvoznice, ki bi v kombinaciji s severno obvoznico prevzele ves prometni tranzit ter s tem razbremenile promet v samem mestu;
- obvoznica na južni in vzhodni strani naselja se bo med naseljema Žalec in Petrovče priključevala na obstoječo severno obvoznico oziroma regionalno cesto ter rešila tudi prometno navezavo obstoječih in predvidenih proizvodnih območij in jim omogočila direktne dostope z južne smeri. Na predvideno obvoznico se predvidijo navezave obstoječega prometnega omrežja, ki poteka v smeri proti Grižam in Vrbju;
- novo prometno omrežje se izgradi v območjih predvidenih širitev. Za izgradnjo stanovanjske soseske Žalec zahod je na severni obvoznici izgrajen priključek. Sekundarno cestno omrežje je potrebno dopolniti v območjih notranjega razvoja, kar vključuje predvsem javne poti. Prednostno je omrežje cest opremiti s peš in kolesarskimi povezavami in peš površinami;
- zagotovi se preurejanje, rekonstrukcija in sanacija javnega prostora naselja, zagotavljanje ustreznih profilov cest in ulic, oblikovanje drevoredov ob vpadnicah, urejanje trgov in športnih površin ter igrišč v stanovanjskih soseskah.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- v mestu je glavno avtobusno postajališče za medkrajevni promet na območju novejšega mestnega središča ob Savinjski cesti in dve postajališči ob Celjski cesti za lokalni promet. Predvidena je prestavitev glavne avtobusne postaje za medkrajevni promet v območje križišča Ulice heroja Staneta s severno obvoznico ob obstoječ trgovski objekt ter ureditev novih postajališč za lokalni promet na območju stanovanjske soseske Žalec zahod.
- železniška postaja se nahaja v južnem delu naselja. Predvideva se prestavitev industrijskega tira in nakladalne rampe iz lokacije ob Ulici Savinjske čete v območje tirov južno od železniške postaje. Industrijski tir bo namenjen za pretovarjanje razsutih tovorov tudi drugih uporabnikov.

Koncept prometnega omrežja in javnega potniškega prometa v Šempetru predvideva izgradnjo obvoznice na južni strani naselja, ki se bo na zahodni strani naselja priključevala s krožiščem na regionalno cesto R II 367 Žalec – Šempeter, proti vzhodu pa bo Šempeter povezovala z naselji Žalec in Petrovče. Obvoznica bo rešila tudi prometno povezavo območja Aero, ki se sedaj napaja preko stanovanjskega območja. V jugovzhodnem delu naselja se predvidi dodatna navezava obstoječega prometnega omrežja na predvideno obvoznico. Zagotovijo se tudi površine za mirujoči promet (Uradni list RS, št. 64/2013).

Koncept prometnega omrežja in javnega potniškega prometa v Petrovčah predvideva razvoj učinkovitega prometnega omrežja spada med prednostne naloge prostorskega razvojnega koncepta. Predvidene so izboljšave prometnih ureditev za vse udeležence v prometu (Uradni list RS, št. 64/2013):

- predvideva se izgradnja obvoznice na južni strani naselja, ki se bo na zahodni strani naselja s krožiščem nadaljevala proti zahodu proti naseljema Žalec in Šempeter ter proti severu na regionalno cesto R II 287 Žalec – Petrovče. Obvoznica bo rešila tudi prometno povezavo za obstoječo in predvideno območje proizvodnih dejavnosti, ki



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

se sedaj napaja preko središča naselja – vaškega trga. V južnem delu naselja se predvidi dodatna navezava obstoječega prometnega omrežja na predvideno obvoznico.

- sekundarno cestno omrežje je potrebno rekonstruirati in dopolniti v območjih notranjega razvoja. Prednostno pa omrežje cest opremiti s peš in kolesarskimi povezavami in peš površinami.
- zagotovi se preurejanje, rekonstrukcija in sanacija javnega prostora naselja, zagotavljanje ustreznih profilov cest in ulic, oblikovanje drevoredov ob vpadnicah, urejanje trgov in športnih površin ter igrišč v stanovanjskih soseskah.
- površine za mirujoči promet: zagotoviti je potrebno ustrezen obseg in obliko javnih površin za mirujoči promet v bližini jedra naselja.

B2.1 Načrti razvoja prometa v občini

Na razvoj trajnostne mobilnosti v občini vplivajo različni dejavniki, med katere uvrščamo tudi načrte in politike. Zaradi tega je v nadaljevanju podan pregled načrtov in politik, ki lahko vplivajo na celostno načrtovanje prometa, seveda pa se bo skozi celoten proces priprave in izvedbe Strategije prizadevalo za nadgradnjo ali spremembe politik in praks in/ali za vzpostavitev novih področij dejavnosti.

Načrti razvoja prometa v občini so razvidni iz sprejetih aktov, najbolj natančno v proračunu občine za leto 2016 (Občina Žalec, 2015a), (Občina Žalec, 2015b), (Občina Žalec, 2016). Načrtovane aktivnosti, ki so povezane s celostnim urejanjem prometa, so prikazane v spodnji tabeli.

Tabela 5: Načrt razvojnih programov 2016 - 2019

Projekt ali aktivnost	Leto	Načrtovane finance v NRP v €	Vir sredstev
-----------------------	------	---------------------------------	--------------



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Nakup opreme šolam za prometno vzgojo	Pred 2016	8.177	Lastna proračunska sredstva
	2017	900	
	2018	900	
	2019	900	
Investicijsko vzdrževanje in gradnja občinskih cest	Pred 2016	7.124.944	Lastna proračunska sredstva
	2016	1.154.391	
	2017	1.474.198	
	2018	1.451.000	
	2019	710.000	

V sklopu te postavke so v letih od 2016 do 2019 predvidene naslednje aktivnosti oz. urejanje odsekov:

- Sanacije plazov na lokalnih cestah
- LC 450161 Podkraj – Arnače
- LC 490541 Cankarjeva-Šilihova- Aškerčeva
- LC 490022 Migojnice – Zabukovica
- LC 490081 Zabukovica – Matke
- LC 490421 Gotovlje – Eles
- Pločnik Petrovče - Kasaze – Liboje (delno financirajo domači partnerji)
- Ovire za umirjanje prometa
- Obnove JP po izgradnji plina (delno financirajo domači partnerji)
- Obnove ulic po izgradnji kanalizacije
- Projektna dokumentacija za LC in JP
- LC 490361 Savinjska ulica v Šempetru
- LC 490392 Spodnja Ponikva – Ponikva
- LC 490010 Petrovče – Liboje
- Pločnik Ložnica - Gotovlje – Žalec
- JP 992022 Starovaška ulica v Šempetru
- Obnova ceste skozi Arjo vas
- LC 490023 Zabukovica – Liboje
- Pločnik Griže – Zabukovica
- LC 490104 Griže - Pongrac – Matke
- LC 490402 Studence – Podkraj
- LC 490443 Pernovo – Podgora
- LC 490441 Žalec - Velika Pirešica
- Cestna infrastruktura PC Arnovski gozd II.



- LC 490091 Liboje – Zagreben
- LC 490162 Ob železnici – nadvoz
- Most Griže
- Povezovalna cesta ob ŽP Celje - Velenje (Vrbje)
- LC 490481 Arja vas – Ruše
- Pločnik Galicija
- LC 490442 Velika Pirešica – Pernovo
- Dokončanje priključne ceste v naselju Dobertešnica
- Sanacija mostu čez Artišnico
- Sanacija mostu čez Artišnico pri "Sipexu"
- Gradnja in investicijsko vzdrževanje javnih cest
- Cesta Vrbje VR-1/1
- LC 490011 Petrovče – Kasaze
- Pločnik ob LC 490062 Vrbje – Žalec
- Pločnik ob LC 490051 Žalec – cerkev
- JP 990842 Sp. Griže – Griže
- JP 990771 Griže – Oblak
- JP 991311 Petrovče 211 - do železnice
- LC 490351 Šempeter - Zg. Grušovlje

Urejanje cestnega prometa	Pred 2016	600.013	Lastna proračunska sredstva
	2016	122.000	
	2017	299.000	
	2018	393.500	
	2019	113.500	

V sklopu te postavke so v letih od 2016 do 2019 predvidene naslednje aktivnosti oz. urejanje odsekov:

- Avtobusne nadstrešnice
- Prometna signalizacija, neprometni znaki
- Avtobusna postajališča
- Parkirišče za avtodome
- Parkirišče pri Gasilskem domu Žalec
- Prometna ureditev Žalec vzhod
- Parkirišče znotraj OPPN J od železnice
- Parkirišče pri Ekomuzeju hmelj. in pivovarstva
- Celostna prometna strategija občine Žalec
- Parkirišče ob Tomšičevi ulici v Žalcu
- Parkirišče PC Arnovski gozd I.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Investicijsko vzdrževanje in gradnja državnih cest	Pred 2016	113.357	Lastna proračunska sredstva
	2016	21.000	
	2017	10.000	
	2018	70.000	
	2019	250.000	
V sklopu te postavke so v letih od 2016 do 2019 predvidene naslednje aktivnosti oz. urejanje odsekov: • R 2/447 Cesta skozi Šempeter • R 2/447 Krožišče Šempeter • Sanacija nadvoda JP nad cesto R2-477 (Mavrica) • Kolesarska pot Medlog –Levec • R2/447 Ureditev križišča pri Plinski postaji Žalec • Rekonstrukcija križišča Arnovski gozd na R2 451/1448 • Daljinska državna kolesarska povezava D1			
Investicijsko vzdrževanje in gradnja javne železniške infrastrukture: Cestno železniški prehodi	Pred 2016	207.522	Transfer iz državnega proračuna, lastna proračunska sredstva in domači partnerji
	2017	50.000	
	2018	50.000	
	2019	50.000	
Spodbujanje razvoja turizma in gostinstva: Kolesarski turistični produkt	2017	40.000	Transfer iz državnega proračuna (EU sredstva), lastna proračunska sredstva
	2018	20.000	
	2019	20.000	
Poleg financiranja na ravni občine so za vsako KS in MS Žalec predvidena tudi sredstva za vzdrževanje javnih poti in prometne signalizacije znotraj KS.			

Vir: (Občina Žalec, 2015a)



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

V okviru že izdelanih projektov in prednostnih planov občine so torej zajeta vsa področja oziroma modalitete prometa. Poudarek je vsekakor na urejanju cestnega prometa, vendar so v načrtu tudi ureditve manjkajočih delov pločnikov ter kolesarskih stez, kar pomeni, da si občina prizadeva za dobre pogoje za trajnostno mobilnost.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

B3 Načrtovanje vključevanja javnosti

Vključevanje javnosti je ključnega pomena, zato je potrebno zagotoviti dobro strukturirano sodelovanje ustreznih zainteresiranih strani po vseh ključnih fazah procesa načrtovanja. Priprava Strategije vključuje ključne deležnike od začetka do konca procesa. Javnost je potrebno spodbujati in zagotoviti zainteresiranost za trajnostno mobilnost ter jim omogočiti dostop do informacij (obveščenosti) in možnosti priključevanja v razpravah.

Da bi se pregledno zagotovili ustrezni mejniki in orodja za vključevanje deležnikov, je bil na začetku izdelave CPS OŽ pripravljen komunikacijski načrt, ki je podan v nadaljevanju.

B3.1 Komunikacijski načrt

Komunikacijski načrt projekta zajema vse predvidene komunikacijske aktivnosti, ki bodo izvajane v okviru projekta. Komunikacijski načrt zajema metode in časovni raspored pristopanja k javnosti in zagotavlja proaktivno informiranost javnosti z različnimi pristopi.

B3.1.1 Cilj

Cilj komunikacijskega načrta je vključevanje čim širšega kroga zainteresirane javnosti in ključnih deležnikov v vse faze CPS. Njihova vloga je pomembna iz dveh vidikov:

- Možnost sooblikovanja CPS preko podajanja mnenj o stanju prometa, oblikovanju vizije, ciljnih vrednosti, ukrepov in ocene strategije.
- Informiranje o poteku priprave CPS in njegovem načinu, ki temelji na celovitem pristopu in načelih trajnostne mobilnosti, kar predvideva tudi vplivanje na potovalne navade in večanje vloge kolesarskega in peš prometa, javnega potniškega prometa



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

in managementa mobilnosti. Informiranje javnosti zajema tudi seznanitev ljudi s pomenom oblikovanja CPS in povečanju njene prepoznavnosti.

B3.1.2 Ciljne skupine

Z namenov izpolnjevanja zastavljenih komunikacijskih ciljev so se oblikovale naslednje ciljne skupine:

- Ožja delovna skupina, ki jo sestavljajo predstavniki izdelovalcev in predstavniki občine.
- Širša delovna skupina, ki jo sestavljajo člani ožje delovne skupine, predstavniki ključnih organizacij v Občini (tudi gospodarskih družb), sosednjih občin, predstavnikov regionalnih organizacij in države ter državnih, tudi nevladnih, organizacij. Ključni deležniki, ki so vključeni v to skupino, so prikazani v poglavju A6 Opredelitev ključnih deležnikov.
- Osebe s posebnimi potrebami.
- Občani in druga zainteresirana javnost, torej prebivalci Občine, ki bodo najbolj občutili rezultate CPS ter ostala zainteresirana javnost, ki bi želela sodelovati pri oblikovanju CPS, npr. mediji, strokovna javnost ipd.

B3.1.3 Strategija

Strategija doseganja ciljev, ki so opredeljeni v komunikacijskem načrtu, predvideva celovit in strateški pristop ob upoštevanju standardov načrtovalske prakse. Pri tem se bo uporabljala enotna vizualna podoba, enotni slikovni elementi in enoten logotip CPS, ki jih je izdelovalec CPS OŽ zasnoval v izhodiščnih fazah izdelave CPS.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 11: Logotip Celostne prometne strategije Občine Žalec



B3.1.4 Aktivnosti

Komunikacijske aktivnosti zajemajo vsebine, združene v sledeče skupine aktivnosti:

- Komunikacijski načrt do sprejema CPS na Občinskem svetu;
- Oblikovan logotip: V okviru priprave CPS je bil oblikovan logotip, ki bo predstavljal prepoznavni znak za občino in bo skupaj s celotno grafično podobo omogočal celotno predstavitev in seznanjanje širše javnosti s potekom, pripravo in izvajanjem CPS.
- Celostna grafična podoba: Za potrebe obveščanj in informiranja ter organiziranja javnih razprav, delavnic, javnih prireditev ipd. se bodo oblikovali enotni dokumenti, ki bodo omogočali večjo prepoznavnost. Pri tem se upoštevajo zahteve iz javnega naročila, ki opredeljujejo oblikovanje dokumentacije in fizičnih izdelkov, ter zahteve obveščanja javnosti o sofinanciranju izdelave CPS s strani Republike Slovenije in skladov EU.



- Spletno obveščanje: Podstran na spletni strani občine bo oblikovana za potrebe informiranja glede priprave CPS, dogodkov, kot so javne razprave, delavnice, prireditve ipd. Podstran bo oblikovana tudi za namene predstavitve ugotovitev posameznih faz, kot tudi vizije, ciljev, prioritet in ukrepov ter objave fotografij, aktualnih novic, vprašalnikov in nagradnih iger.
- Javne razprave in delavnice: Izvedene bodo štiri javne razprave in tri delavnice, ki bodo potekale v različnih fazah izdelave CPS OŽ. Na javne razprave in delavnice bodo vabljeni predstavniki občine, širša delovna skupina (ključni deležniki) in širša zainteresirana javnost. Namen javnih razprav in delavnic je vključiti širšo zainteresirano javnost v pripravo CPS in hkratno informiranje o ciljih, ukrepih ipd. Predvidena je priprava vabil, obveščanje preko e-liste, vsakokratno vabljenje prek plakatov na ustreznih plakatnih mestih ter prek spletne strani občine. Ustrezno bodo urejena gradiva, vodenje javnih razprav in delavnic ter priprava zapisnika s ključnimi ugotovitvami. Javne razprave in delavnice bodo težile k interaktivnosti in aktivnem sodelovanju udeležencev. Predvideno je trajanje najmanj dveh ur oziroma toliko časa, da bodo obravnavani vsi bistveni aspekti dnevnega reda ter faze, v kateri se nahaja izdelava CPS. Potekale bodo v prostorih, ki so primerni za večje število udeležencev, in tako, da bodo razprave potekale v vseh mestnih naseljih občine Žalec.
- Delavnice z odgovornimi za promet na občini: Namen delavnice z odgovornimi za promet na občini bo predstavitev ciljev, ukrepov in pogledov Občine na stanje v prometu ter izvedba samoocene. Čas izvedbe delavnice je predviden v fazi analize stanja. Vabljeni bodo predstavniki občine in izdelovalcev, ki tvorijo ožjo delovno skupino. Potek delavnice je predviden v prostorih občine in bo trajal najmanj dve uri.
- Medijska sporočila: Predvidenih je pet medijskih sporočil, od tega eno medijsko sporočilo v času tedna mobilnosti.
- Intervjuji: Predvideni so trije sklopi intervjujev. Znotraj posameznega intervjuja bo intervjuvanih minimalno 10 posameznikov. Posamezniki bodo predstavljali različne



ključne skupine ljudi, intervjuji bodo izvedeni z namenom pridobiti čim širše informacije, vezane na posamezno fazo priprave CPS. Predviden je predhoden pregled in potrditev intervjujev s strani občine.

- Javne prireditve na prostem: Izvedba prireditve je predvidena v sklopu evropskega tedna mobilnosti, takrat je predvidena tudi podelitev nagrad za občane, ki bodo sodelovali v anketi.
- Razstava o izdelani viziji: Namen razstave je predstavitev vizije CPS širši javnosti in prebivalcem občine. Predvidena je seznanitev občanov s potekom izdelave CPS in predstavitvi namena izdelave CPS. Poudarek je na prikazu pomena trajnostne mobilnosti pri oblikovanju prometnega sistema občine.
- Zloženska za občane: Zloženske so namenjene splošni javnosti in bodo vsebinsko zajemale predstavitev projekta, trenutno stanje pri izdelavi strategije, možnosti sodelovanja zainteresirane javnosti ter preostale zanimivosti v zvezi s projektom. Zloženska bo izdelana v skladu s tehničnimi navodili o uporabi orodij za informiranje in obveščanje javnosti, ki jih izvajajo članice Evropske unije v zvezi s pomočjo iz Kohezijskega sklada.
- Anketni vprašalniki: V okviru priprave CPS so predvideni vprašalniki, preko katerih se bodo pridobili pomembni pogledi zainteresirane javnosti na stanje v prometu v občini in pogledi na oblikovanje prioritet, ciljev in ukrepov CPS. Drugi anketni vprašalnik bo tudi osnova za nagradno igro.
- Nagradna igra: Predvidena je priprava in izvedba nagradne igre, kjer se bodo podelile nagrade za občane, ki bodo sodelovali v anketi. Podelile se bodo nagrade, ki promovirajo trajnostno mobilnost in izboljšanje kakovosti zraka ter višjo kakovosti bivanja. Predvidena je priprava nagradnih anketnih vprašalnikov, priprava pravil nagradne igre, priprava potrebnega za izvedbo žrebanja in kasnejšo izročitev nagrade nagrajencu.
- Publikacija celostne prometne strategije: Namen publikacije je predstavitev končne oblike CPS. Predviden je natis v nakladi 200 izvodov ter izdaja v e-obliki.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

B3.1.5 Terminsko izvajanje aktivnosti

Terminsko izvajanje aktivnosti, ki se nanašajo na vključevanje in obveščanje javnosti v sklopu izdelave CPS OŽ, je prikazano v spodnji tabeli.

Tabela 6: Terminski plan vključevanja javnosti

Komunikacijski načrt do sprejema CPS na Občinskem svetu	Junij 2016
Oblikovan logotip	Junij 2016
Celostna grafična podoba	Junij 2016
Podstran na spletni strani občine in objave na spletni strani	Od junija do konca izvedbe projekta CPS
Javne razprave in delavnice: - Prva javna razprava v okviru faze analize stanja - Druga javna razprava v okviru faze analize stanja - Tretja javna razprava v okviru faze opredelitve vizije in prioritet - Četrta javna razprava v fazi izbire ukrepov	- 21. junij 2016 - 31. avgust 2016 - Oktober 2016 - November 2016
Delavnice: - Prva delavnica v okviru faze opredelitve vizije in prioritet - Druga in tretja delavnica v okviru faze načrtovanje izvajanja CPS	- Oktober 2016 - Januar, februar 2016
Delavnica z odgovornimi za promet na občini	16. junij 2015
Medijska sporočila: - Prvo medijsko sporočilo v fazi analize stanja - Drugo medijsko sporočilo v fazi vključevanja javnosti - Tretje medijsko sporočilo v fazi opredelitve vizije in prioritet	- Avgust 2016 - September 2016 v tednu mobilnosti - Oktober 2016



- Četrto medijsko sporočilo v fazi sprejema CPS - Peto medijsko sporočilo v fazi po sprejemu strategije na občinskem svetu	- Po sprejemu na Občinskem svetu - Marec 2017
Intervjuji: - Prvi sklop intervjujev v fazi analize stanja - Drugi sklop intervjujev v fazi vključevanja javnosti - Tretji sklop intervjujev v fazi izbire ukrepov	- Avgust, september 2016 - Oktober 2016 - November 2016
Prireditev na prostem	V okviru tedna mobilnosti 22. septembra 2016
Razstava o izdelani viziji	November 2016
Zloženka za občane	September 2016
Anketni vprašalniki: Prvi anketni vprašalnik Drugi anketni vprašalnik	Od junija do avgusta 2016 September 2016
Nagradna igra:	September 2016
Publikacija celostne prometne strategije	Po sprejetju na Občinskem svetu

Vključevanje javnosti je bilo torej v skladu s terminskim planom uvrščeno med standardne načrtovalske prakse. Prav tako pa je iz terminskega plana in komunikacijskega načrta moč razbrati, da so deležniki vključeni od začetka do konca procesa načrtovanja, zlasti pa pri oblikovanju vizije, ciljnih vrednosti, ukrepov ter ocene Strategije.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

B4 Dogovor o delovnem načrtu in vodenju

S pomočjo ustanovitve širše delovne skupine, organiziranja javnih razprav ter delavnic se bo zagotovila širša podpora procesu priprave strategije. Prav tako se bo preko vključevanja članov občinskega sveta v širšo delovno skupino, predstavitev na odboru za okolje in prostor in na Občinskem svetu ter s sprejetjem na Občinskem svetu zagotovila nedvoumna politična podpora CPS. Sprejetje CPS je tudi sestavni del tehničnih specifikacij in minimalnih standardov javnega naročila. Z oblikovanjem javnega naročila in pristopom občine k izvedbi projekta CPS, kjer je tudi zapisana zaveza za sprejem CPS na Občinskem svetu, so se zagotovila nedvoumna politična pooblastila za pripravo CPS.

V pogodbi med Občino Žalec in izdelovalcem CPS Fakulteto za logistiko UM je definiran pooblaščen predstavnik za izvajanje obveznosti oziroma koordinator, ki nosi odgovornost in upravlja s sredstvi za organizacijo oblikovanja in uresničevanja Strategije. S strani naročnika je pooblaščen zastopnik Aleksander Žolnir, kontaktna oseba pa Aleš Uranjek, s strani izvajalcev pa Darja Topolšek.

V sklopu priprave javnega naročila je občina Žalec pripravila tudi tehnične specifikacije. Vsebina tehničnih specifikacij se nanaša tudi na delovni načrt, v katerem so že navedeni vsi potrebni mejniki priprave Strategije in končna politična odobritev dokumenta. Sam delovni načrt je dovolj fleksibilen, da ga lahko v nadaljevanju še spreminjamo.

V sklopu prve faze (od podpisa pogodbe z MZI do podpisa pogodbe z izdelovalcem) in na začetku druge faze (od podpisa pogodbe z izdelovalcem do prvega mejnika - zaključek izzivov in priložnosti), specifično v prvem sklopu faze (postavitev temeljev) so potekali dogovori in sestanki med občino in izdelovalcem, kjer je bil dosežen dogovor glede vodstvenih postopkov in nalog z vsemi deležniki, odgovornimi za načrtovalske naloge. Znotraj uvodnega sestanka med občino in izdelovalcem je bilo ob oblikovanju



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

terminskega načrta dogovorjeno tudi sprotno spremljanje napredka in uveljavljanje uresničevanja delovnega načrta in/ali prilagajanje spremembam. Pri tem je bilo tudi dogovorjeno, da se sproti načrtujejo rešitve za morebitne nepredvidljive primere in ocenjuje tveganja.

Spodaj je predstavljena tabela aktivnosti pri izdelavi Celostne prometne strategije Občine Žalec z odgovornimi za njihovo izvajanje.

Tabela 7: Tabela aktivnosti z definiranimi odgovornostmi

Faza	Odgovorni za aktivnost	Odgovorni pri izvajalcu
1. faza: OD PODPISA POGODBE Z MZI DO PODPISA POGODBE Z IZDELOVALCEM		
podpis pogodbe	predstavniki občine in predstavniki izvajalcev	
1. fazno poročilo	predstavniki občine	
2. faza: OD PODPISA POGODBE Z IZDELOVALCEM DO PRVEGA MEJNIKA - ZAKLJUČEK IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI		
1. sklop: postavitve temeljev		
ustanoviti delovno skupino	predstavniki občine, vodja izdelovalcev, strokovnjak za področje vključevanja javnosti	
uvodni sestanek med občino in izdelovalcem	predstavniki občine, vodja izdelovalcev	vodja
uvodni sestanek širše delovne skupine	predstavniki občine, vodja izdelovalcev, strokovnjak za področje vključevanja javnosti	vodja
2. sklop: analiza stanja		
ogledi stanja na terenu	predstavniki izdelovalcev	
2 javni razpravi z občani in drugo zainteresirano javnostjo;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti	



1 delavnica z odgovornimi za promet na občini;	predstavniki občine, strokovnjak za področje vključevanja javnosti	
	10 intervjujev;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	1 medijsko sporočilo;	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv
	2 poročili;	predstavniki izdelovalcev
	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	vodja in predstavniki izdelovalcev
nerazporejeno	izdelava logotipa	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv
nerazporejeno	dodatna anketa	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
3. faza: OD PRVEGA MEJNIKA DO DRUGEGA MEJNIKA - ZAKLJUČEK IZBIRE UKREPOV	od septembra 2016 do novembra 2016	
3.sklop: vključevanje javnosti		
	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	vodja in predstavniki izdelovalcev
	10 intervjujev;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	1 medijsko sporočilo;	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv
	1 zloženka za občane;	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv
	1 anketa za splošno javnost oz. občane na podlagi reprezentativnega vzorca;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	1 nagrada za občane, ki bodo preko ankete sodelovali v procesu	strokovnjak za področje vključevanja javnosti



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

	vključevanja javnosti in bodo preko žreba vključeni v proces izbire nagrajenca;	
	2 poročili	predstavniki izvajalcev
nerazporejeno	prireditve na prostem	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
nerazporejeno	sodelovanje na ETM	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
4. sklop: opredelitve vizije in prioritet		
	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	predstavniki občine, vodja izdelovalcev
	1 javna razprava;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	1 delavnica;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	1 medijsko sporočilo;	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv
	1 vprašalnik za ključno zainteresirano javnost;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	1 razstava o izdelani viziji, ki jo predstavimo prebivalcem občine;	predstavniki izvajalcev
	2 poročili;	predstavniki izvajalcev
5.sklop (faza): izbire ukrepov		
	1 sestanek med občino in izdelovalcem;	predstavniki občine, vodja izdelovalcev
	1 javna razprava;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	10 intervjujev;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	2 poročili;	predstavniki izvajalcev
4. faza OD DRUGEGA MEJNIKA DO TRETJEGA MEJNIKA - SPREJEM CPS NA OBČINSKEM SVETU	od novembra 2016 do predvidoma marca 2017	
6. sklop (faza): načrtovanja izvajanja CPS		



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	predstavniki občine, vodja izdelovalcev
	2 delavnici s ključno zainteresirano javnostjo;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	2 poročili;	predstavniki izvajalcev
7. sklop (faza): vzpostavitev nadzora		
	1 sestanek med občino in izdelovalcem	predstavniki občine, vodja izdelovalcev
8. sklop (faza): sprejem CPS		
	1 medijsko sporočilo;	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv
	1 predstavitev in usklajevanje CPS na seji občinskega sveta;	predstavniki občine, vodja izdelovalcev
	1 celostna prometna strategija občine, pripravljena v obliki publikacije	predstavniki izdelovalcev
9. sklop (faza): po sprejemu strategije na občinskem svetu		
	1 medijsko sporočilo;	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv
	objava CPS na spletni strani občine;	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

C ANALIZA STANJA IN OBLIKOVANJE SCENARIJEV

Analiza stanja se podrobneje osredotoča na dogovorjen geografski obseg oz. tri mesta Žalec, Šempeter v Savinjski dolini in Petrovče. V manjšem obsegu pa proučuje celoten geografski obseg OŽ.

C1 Analiza izzivov in priložnosti

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). Upravljanje mobilnosti pa zraven področja potniškega prometa zajema tudi tovorni promet, kar navajata Gronau in Kagermeier (2004, str. 316), ko podata eno najpogostejših definicij upravljanja mobilnosti, ki se je razvila v dveh raziskovalnih projektih EU. V primerjavi z omenjenimi definicijami pa Litman (2003, str. 245) v svojem delu enači termin upravljanja mobilnosti z upravljanjem povpraševanja po prevozu. Ta zagotavlja številne ugodnosti, kot so zmanjšanje prometnih zastojev, izboljšanje izbire prevoza za ne-voznike, prihranke potrošnikov, manj nesreč in zmanjšanje emisij. Gronau in Kagermeier (2004, str. 316) navajata, da so ukrepi načrtovanja transporta stroškovno ugodni, saj ne zahtevajo nujno velike finančne naložbe v primerjavi z visokim potencialom spremembe mobilnosti.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

To so osnove, ki se jih mora občina zavedati in jih tudi upoštevati pri pripravi CPS-ja. Da pa se lahko občina usmeri v trajnostno mobilnosti in pripravi ukrepe, potrebuje natančno opredelitev obstoječega prometnega sistema v občini. Posnetek sedanjega stanja bivanjskega in prometnega sistema v občini je tako osnova trajnostne mobilnosti za uspešno prihodnost. Zaradi tega v nadaljevanju podajamo pregled obstoječega stanja demografije, okolja ter prometnega sistema v občini.

C1.1 Analiza stanja

Analiza stanja in oblikovanje scenarijev temeljijo na pregledu in analizi ključnih dokumentov, postopkov in politik, ter na dejanski ogledih stanja v občini Žalec. Ta del poročila zajema vse razpoložljive podatke, ki so bili ocenjeni tudi z vidika kakovosti in dostopnosti, ob čemer so bile upoštevane podatkovne potrebe Celostne prometne strategije, predvsem oblikovanja scenarijev, določanja ciljev in ciljnih vrednosti, izbire ukrepov in spremljanja ter vrednotenja.

Pred izdelanim poročilom o analizi stanja so torej bili pridobljeni in zbrani različni podatki iz različnih virov. Nekatere podatke je posredovala občina, nekateri so bili dostopni v spletno dostopnih podatkovnih bazah, nekatere pa je bilo treba pridobiti pri različnih organih in podjetjih. Izvedla se je sinteza vsebine zbranih podatkov, prav tako pa so se preučile vrzeli v pridobljenih podatkovnih virih.

C1.1.1 Splošen pregled značilnosti občine

Občina Žalec je del Savinjske statistične regije. Po površini meri 117,1 km².

Občino sestavlja 10 krajevnih skupnosti, v katere je vključenih 39 naselij. Njihova prostorska umestitev je prikazana na spodnji sliki.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 12: Krajevne skupnosti občine Žalec



Vir: (ARSO, 2016)

Statistični podatki po krajevnih skupnostih so prikazani v sledeči tabeli.

Tabela 8: KS in MS v občini Žalec

Krajevna skupnost	Površina (km ²)	Št. prebivalcev (2015)	Dolžina lokalnih cest	Dolžina javnih poti
Galicija	18,61	2095	18,2	16,5
Gotovlje	8,57	1501	7,7	14,2
Griže	19,86	3030	21,2	25,4
Levec	1,76	479	0,5	3,6
Liboje	16,32	1615	10,4	12,4
Petrovče	11,89	2373	6	10,6
Ponikva	15,15	1239	14,9	13,4
Šempeter	16,99	3247	15	14,7
Vrboje	2,56	593	2,9	3,7
Žalec (MS)	5,39	5503	14,5	11,9
Skupaj	117,1	21675	111,3	126,4

Vir: (Občina Žalec, 2016a)



OBČINA ŽALEC

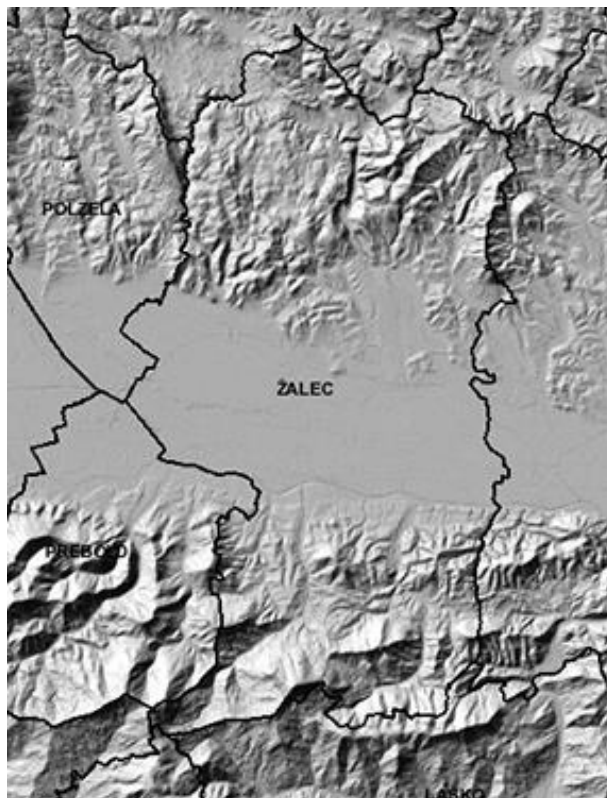
Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Relief občine je razgiban. V osrednjem delu je dolinski, na severnem in južnem delu pa gričevnat. Podrobneje relief območja občine prikazuje spodnja slika.

Slika 13: Relief občine Žalec



Vir: Prirejeno po (ARSO, 2016)

Skladno z reliefnimi značilnostmi je razgibana tudi raba tal, v gričevnatem predelu je pretežno gozdната, v ravninskem pa poselitvena in kmetijska.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 14: Raba tal v občini Žalec



Vir: Prirejeno po (ARSO, 2016)

V dolinskem delu občine je poselitev gosta, v južnem delu razpršena, severni del pa je gričevnat, kar pomeni, da se strnjena naselja pojavljajo le mestoma. Spodnja grafika prikazuje razpršenost prebivalstva preko gradnje, saj prikazuje lokacijo vseh hišnih števil v občini.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 15: Razpršenost hišnih številk



Vir: Prirejeno po (iObčina, 2016)

Strnjena naselja v občini so prikazana spodaj, skupaj s širšim območjem občine, ki je prometno navezano na občino Žalec.



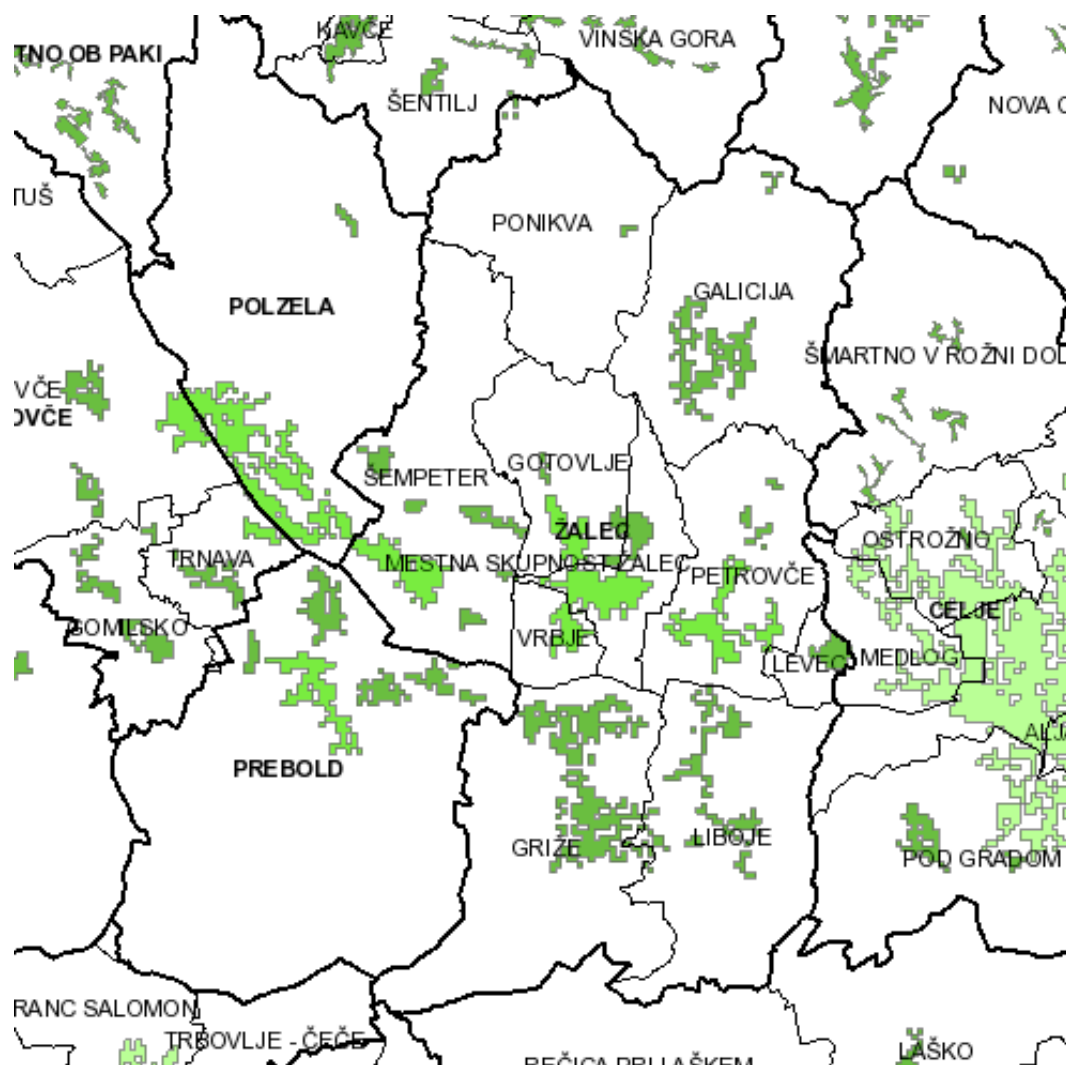
OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 16: Aglomeracije v občini Žalec in okolici



Vir: (ARSO, 2016)

C1.1.2 Podjetja

V letu 2014 je bilo v občini registriranih 1930 podjetij. Največ podjetij je na področju sektorja trgovine, vzdrževanja in popravila motornih vozil ter sektor strokovne, znanstvene in tehnične dejavnosti.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Tabela 9: Število podjetij v občini Žalec po SKD klasifikaciji

	2010	2011	2012	2013	2014
A KMETIJSTVO IN LOV, GOZDARSTVO, RIBIŠTVO	20	16	22	27	26
B RUDARSTVO	2	2	2	3	4
C PREDELOVALNE DEJAVNOSTI	188	182	189	199	208
D OSKRBA Z ELEKTRIČNO ENERGIJO, PLINOM IN PARO	5	7	10	14	14
E OSKRBA Z VODO, RAVNANJE Z ODPLAKAMI IN ODPADKI, SANIRANJE OKOLJA	7	7	7	8	9
F GRADBENIŠTVO	223	235	231	224	219
G TRGOVINA, VZDRŽEVANJE IN POPRAVILA MOTORNIH VOZIL	342	345	353	356	364
H PROMET IN SKLADIŠČENJE	86	82	82	77	73
I GOSTINSTVO	94	91	93	106	100
J INFORMACIJSKE IN KOMUNIKACIJSKE DEJAVNOSTI	60	61	60	64	66
K FINANČNE IN ZAVAROVALNIŠKE DEJAVNOSTI	23	26	25	24	27
L POSLOVANJE Z NEPREMIČNINAMI	11	13	15	14	15
M STROKOVNE, ZNANSTVENE IN TEHNIČNE DEJAVNOSTI	218	242	245	245	249
N DRUGE RAZNOVRSTNE POSLOVNE DEJAVNOSTI	39	40	43	56	71
O DEJAVNOST JAVNE UPRAVE IN OBRAMBE, DEJAVNOST OBVEZNE SOCIALNE VARNOSTI	30	28	26	23	25
P IZOBRAŽEVANJE	32	36	46	55	55
Q ZDRAVSTVO IN SOCIALNO VARSTVO	40	42	41	44	41
R KULTURNE, RAZVEDRILNE IN REKREACIJSKE DEJAVNOSTI	90	86	86	96	92
S DRUGE DEJAVNOSTI	244	256	256	268	272
SKUPAJ	1754	1797	1832	1903	1930

Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016b)

Največ je registriranih samostojnih podjetnikov, sledijo družbe z omejeno odgovornostjo in društva. Od leta 2010 se po podatkih SURS-a povečuje število družb z omejeno odgovornostjo in društev.



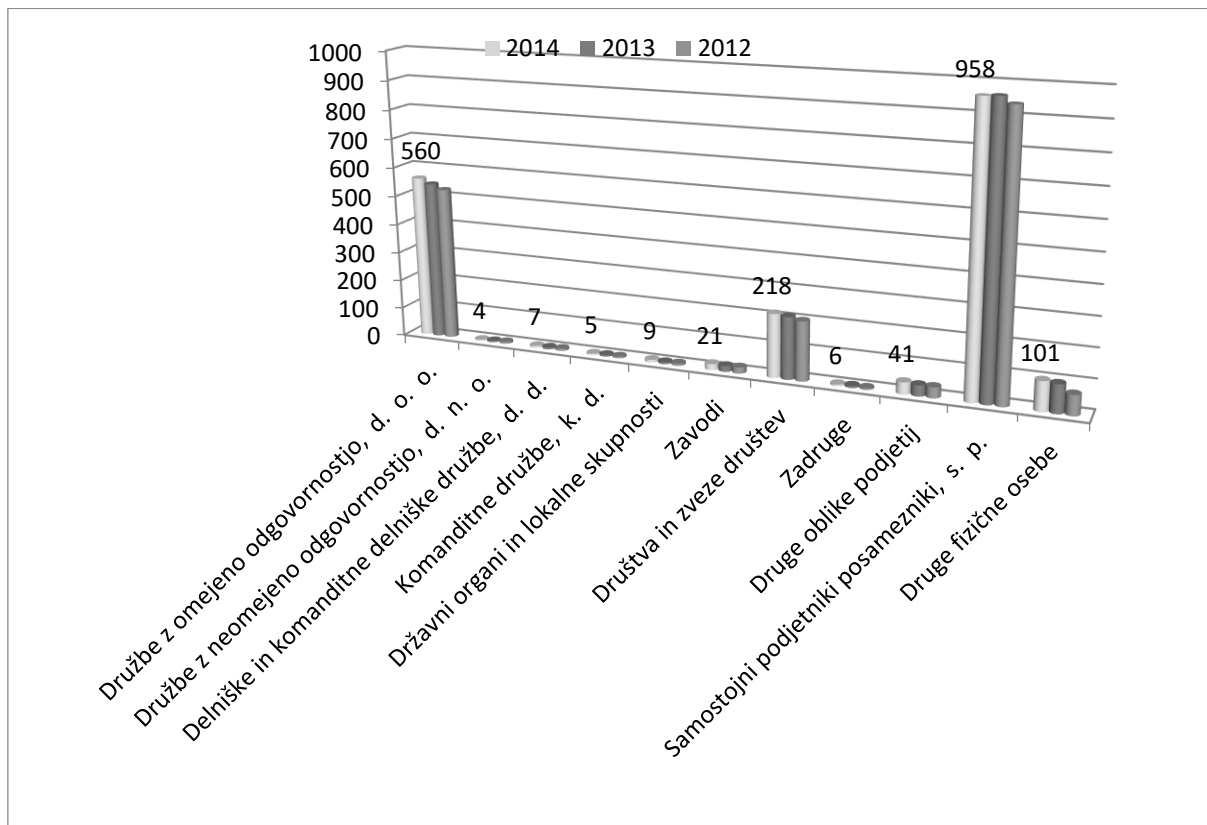
OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 17: Število podjetij v občini Žalec glede na pravno obliko



Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016b)

C1.1.3 Eksterni učinki prometa

Trajnostni razvoj evropske prometne politike predvideva predvsem obvladovanje eksternih učinkov transportnih sistemov, ki se povečujejo z rastjo prometa. Učinkovit način reševanja problematike eksternih učinkov pomeni usklajevanje med vrstami prometa, ki so zaradi različnih dejavnikov neenakomerno porazdeljeni (Sternad & Rosi, 2011).

Celotni eksterni stroški transporta znašajo do 4 % BDP (International Union of Railways, 2012), kjer niso zajeti stroški zastojev, ki so ocenjeni na 0,9 do 1,9 % BDP. Največji eksterni strošek predstavljajo nesreče, najmanjšega pa spremembe v okolju.



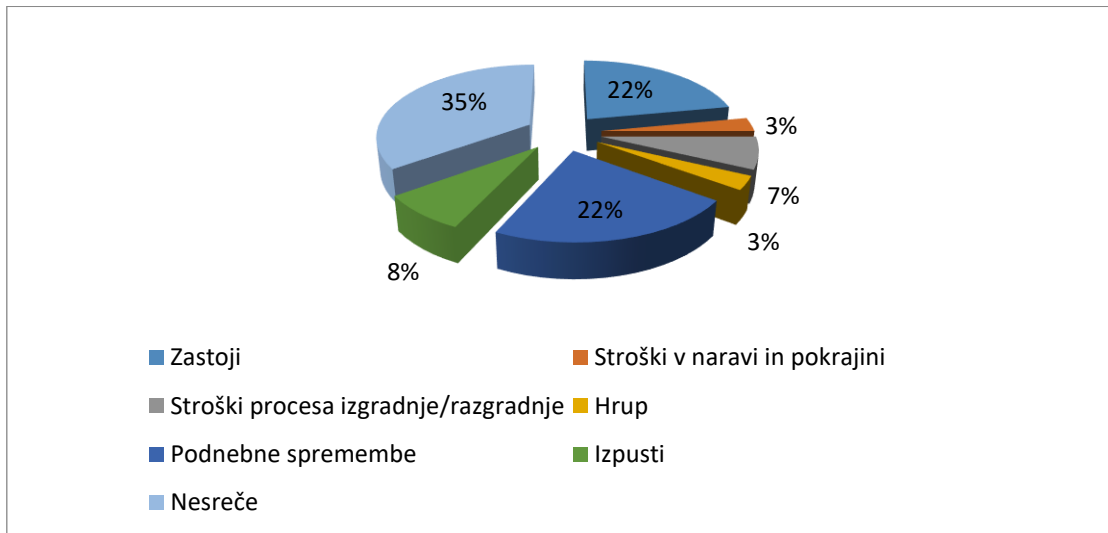
OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

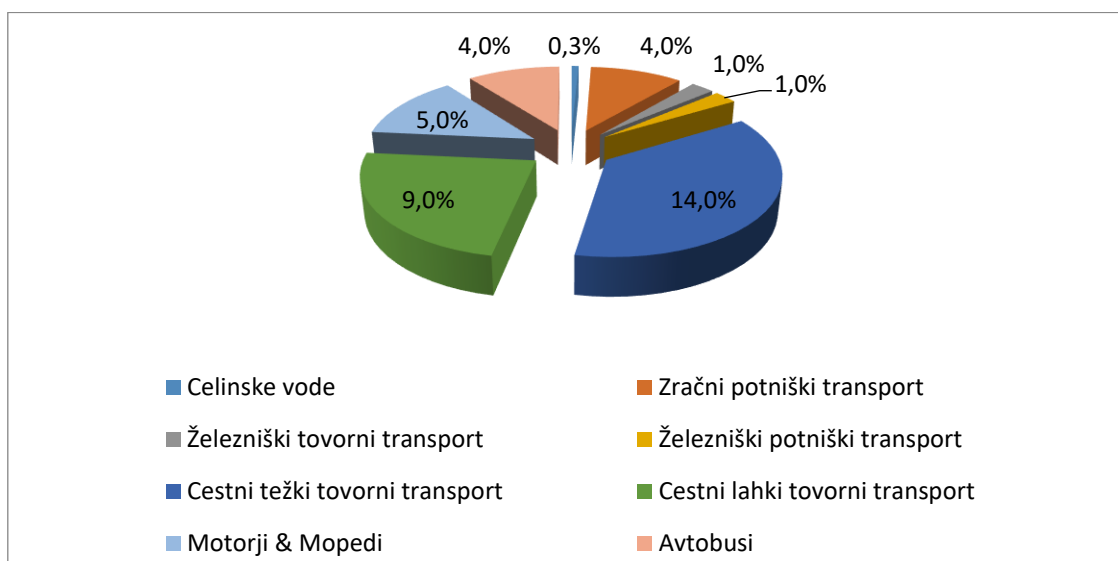
Slika 18: Celotni eksterni stroški v EU-27 leta 2008 (v %)



Vir: (International Union of Railways, 2012, str. 7)

Glede na vrsto transportnega sistema pa največji delež eksternih stroškov povzročajo osebna vozila. Cestna tovorna vozila povzročajo skupaj 23 % eksternih stroškov, medtem ko železniški tovorni transport povzroča le 1 % eksternih stroškov.

Slika 19: Celotni eksterni stroški po vrstah transporta v EU-27 leta 2008 (v %)



Vir: (International Union of Railways, 2012, str. 8)



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Essen in sodelavci (2011) so v raziskavi eksternih stroškov v Evropi analizirali povprečne in mejne eksterne stroškov po posameznih vrstah transporta. Povprečni eksterni stroški za Slovenijo so prikazani v tabeli.

Tabela 10: Eksterni stroški za potniška in tovorna vozila za Slovenijo

Vrsta vozila	Vrednost	Enota
Avtomobili	60,9	EUR/1000 pkm*
Avtobusi	12,3	
Motorna kolesa	77,7	
Lahka tovorna vozila	152,9	EUR/1000 tkm**
Težka tovorna vozila	23,9	

Vir: (Essen, in drugi, 2011, str. 83)

*pkm – potniški kilometri;

** tkm – tonski kilometri;

Na višino eksternih stroškov vpliva količina prometa. V tabeli so prikazani podatki povprečnega letnega dnevnega prometa (PLDP) za štiri merodajna števna mesta dveh urbanih središč občine Žalec.

Tabela 11: Podatki števnih mest PLDP za leto 2015

Vrsta vozila	Števno mesto			
	69 – Drešinja vas	70 – Žalec	904 – Žalec Tuš	609 – Šempeter
Avtomobili	13.905	6.689	11.140	12.642
Avtobusi	111	48	66	95
Motorna kolesa	159	43	150	162
Lahka tovorna vozila	822	0	742	796
Težka tovorna vozila	318	490	264	266

Vir: (Prometno-informacijski center za državne ceste, b. d.)

Zniževanje eksternih stroškov je predvsem odvisno od ukrepov za zmanjševanje števila osebnih avtomobilov, ki imajo največji delež med vozili glede na povprečni letni dnevni promet. Nižji eksterni učinki prometa vplivajo na trajnostni razvoj prometnih sistemov.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija

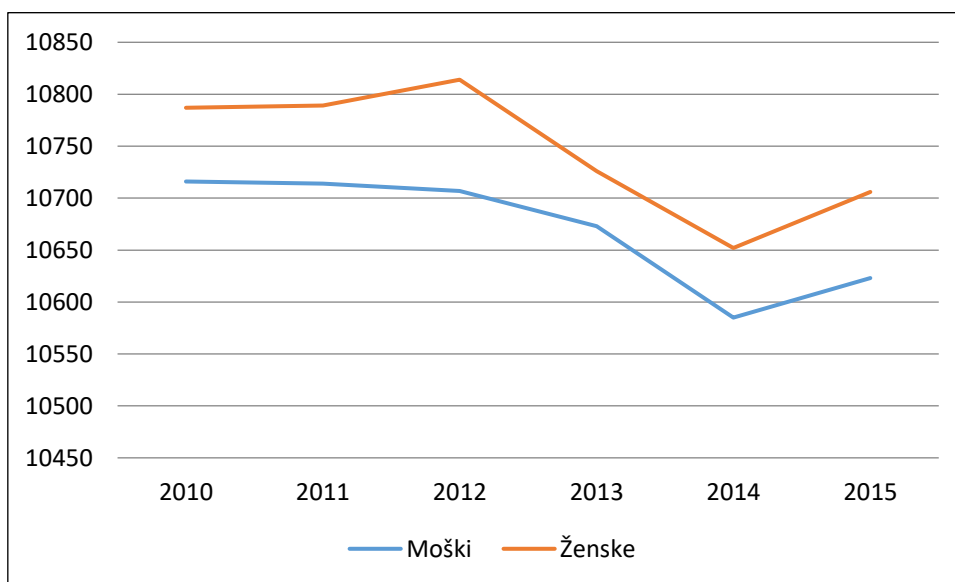


EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

C1.1.4 Demografija občine

Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije (Statistični urad Republike Slovenije, 2016a) je imela občina konec leta 2015 21.329 prebivalcev. Občina beleži negativni selitveni prirast prebivalstva. Stopnja registrirane brezposelnosti konec leta 2015 znaša 14,2 % (Statistični urad Republike Slovenije, 2016b).

Slika 20: Gibanje prebivalstva v občini Žalec



Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016a)

Povprečna starost prebivalstva v občini Žalec je bila v letu 2015 42,8 let. Največji delež prebivalstva predstavlja skupina od 15-64 let. Podatki so prikazani v sledeči tabeli. V vrtce je bilo konec leta 2015 vključenih 882 otrok, v osnovne šole pa 1.922.

Tabela 12: Prebivalstvo po starostnih skupinah v občini Žalec

Starostna skupina	Število prebivalcev
0-14	3137
15-18	776
19-26	1534



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

26-49	7091
49-64	4880
65+	3911

Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016b)

Konec leta 2015 je bilo 8.181 delovno aktivnih prebivalcev v občini. Po podatkih SURS-a je zunaj občine Žalec delalo 57,9 % delovno aktivnih prebivalcev občine brez kmetov. Največ prebivalcev je delo opravljalo v občini Celje. V tabeli je prikazanih 10 občin, kjer dela največ prebivalcev občine Žalec.

Tabela 13: Delovno aktivno prebivalstvo po občinah delovnega mesta

Občina dela	Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov)
Celje	1565
Ljubljana	700
Velenje	689
Prebold	262
Polzela	171
Maribor	126
Braslovče	87
Vojnik	75
Laško	70
Šentjur	70

Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016b)

C1.1.5 Motorizacija v občini Žalec

Število registriranih vozil se je po podatkih SURS-a z leti povečevalo. Konec leta 2015 je bilo v Sloveniji registriranih 1.078.737 osebnih avtomobilov in 97.458 tovornih motornih vozil. Število vozil se je od leta 2010 povečalo tudi v občini Žalec, predvsem motornih koles in tovornih vozil (Statistični urad Republike Slovenije, 2016b).



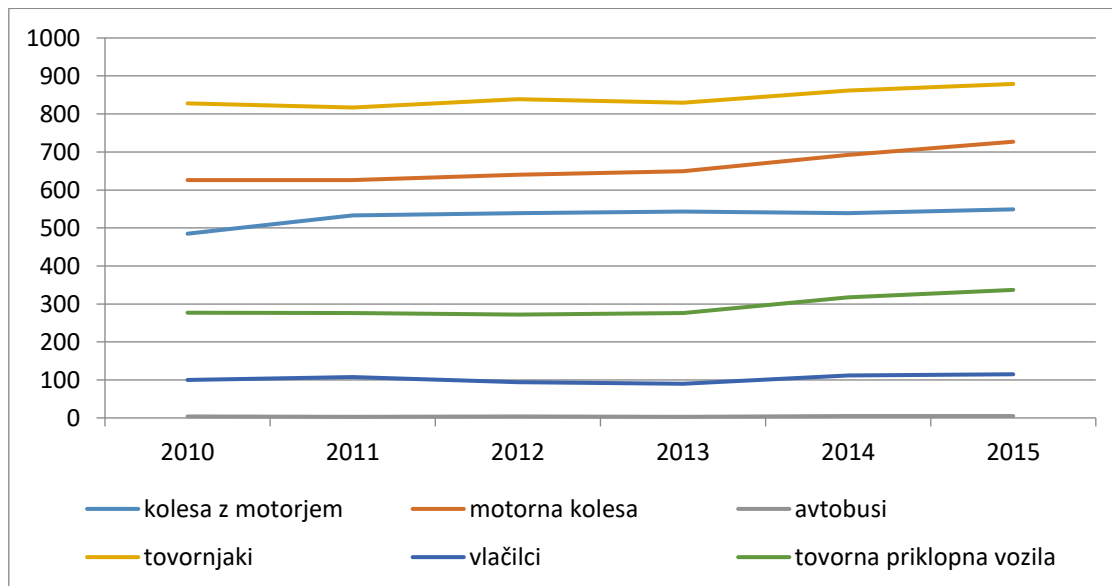
OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

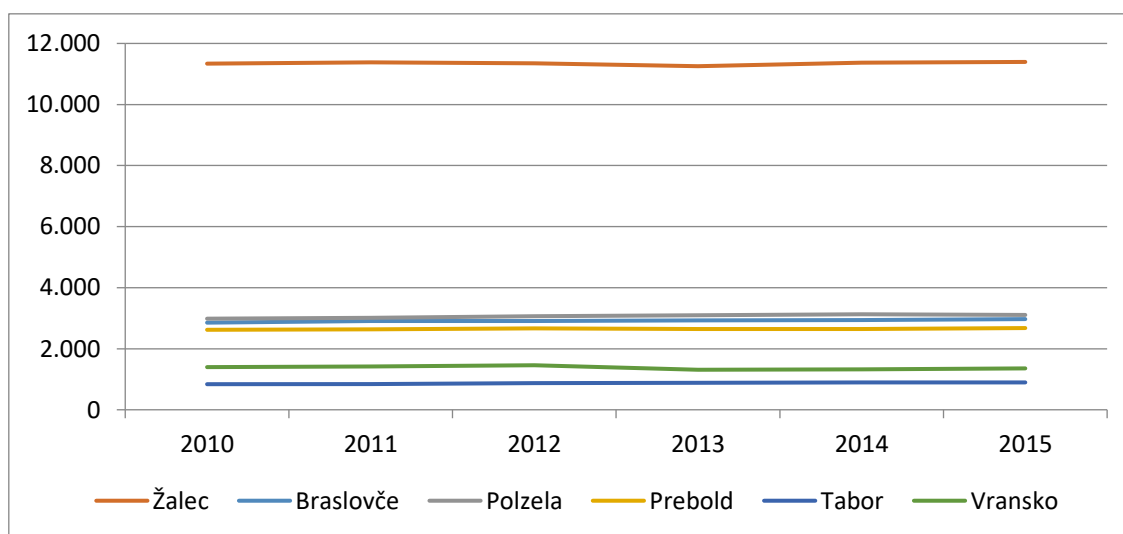
Slika 21: Gibanje števila cestnih vozil (brez osebnih avtomobilov) v občini Žalec



Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016b)

V večini občin Spodnje Savinjske subregije se število registriranih vozil povečuje. Slika prikazuje gibanje števila osebnih vozil na dan 31.12.

Slika 22: Gibanje števila osebnih vozil v občinah Spodnje savinjske subregije



Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016b)



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

C1.1.6 Prometna infrastruktura in obremenitve

Zaradi intenzivne uporabe infrastrukture je transportni sektor pomemben del gospodarstva in skupno orodje za razvoj. To še toliko bolj velja v globalnem gospodarstvu, kjer so gospodarske priložnosti vse bolj povezane z mobilnostjo ljudi, blaga in informacij. Relacija med količino in kakovostjo transportne infrastrukture in stopnjo gospodarskega razvoja je očitna. Visoka gostota transportne infrastrukture in zelo povezana omrežja so pogosto povezana z visoko stopnjo razvoja. Če so transportni sistemi učinkoviti, potem zagotavljajo gospodarske in družbene priložnosti in koristi, kot so boljše dostopnosti do trgov, zaposlovanje in dodatne naložbe. Če so transportni sistemi pomanjkljivi v smislu zmogljivosti ali zanesljivosti, lahko povzročijo gospodarske stroške, kot so zmanjšane ali zamujene priložnosti in nižja kakovost življenja.

(a) Cestno prometno omrežje v občini Žalec

Občina Žalec je umeščena na osi V. prometnega ter energetskega TEN koridorja in stranske veje X. TEN koridorja. Leži neposredno ob avtocesti A1 Maribor-Ljubljana-Koper in ima avtocestni priključek v Arji vasi in Šempetru. Glavna nosilka cestnega prometa (tudi regionalnega) v smeri zahod – severovzhod je avtocesta A1. Severno od avtoceste poteka glavna cesta GI-4 od Velenja do Arje vasi, v osrednjem delu občine je navezava na glavno cesto GI-5 (Arja vas-Celje) in na regionalno cesto RII 447 (Arja vas-Žalec-Šempeter)². Severni in južni del občine je prepleten z lokalnimi in javnimi potmi ter gozdnimi cestami. Naselja v občini Žalec in sosednjih občinah se bodo še naprej povezovala s sistemom regionalnih in občinskih cest, ki se bodo posodabljale z namenom zagotavljanja ustrezne pretočnosti in varnosti v prometu (Uradni list RS, št. 64/2013).

² Državna cesta Arja vas – Celje je bila ob izdaji Odloka imenovana G1-5, kasneje pa je bila preimenovana v R2-447 (0286) Medlog – Petrovče. Od Medloga proti Celju je cesta še vedno G1-5.



OBČINA ŽALEC

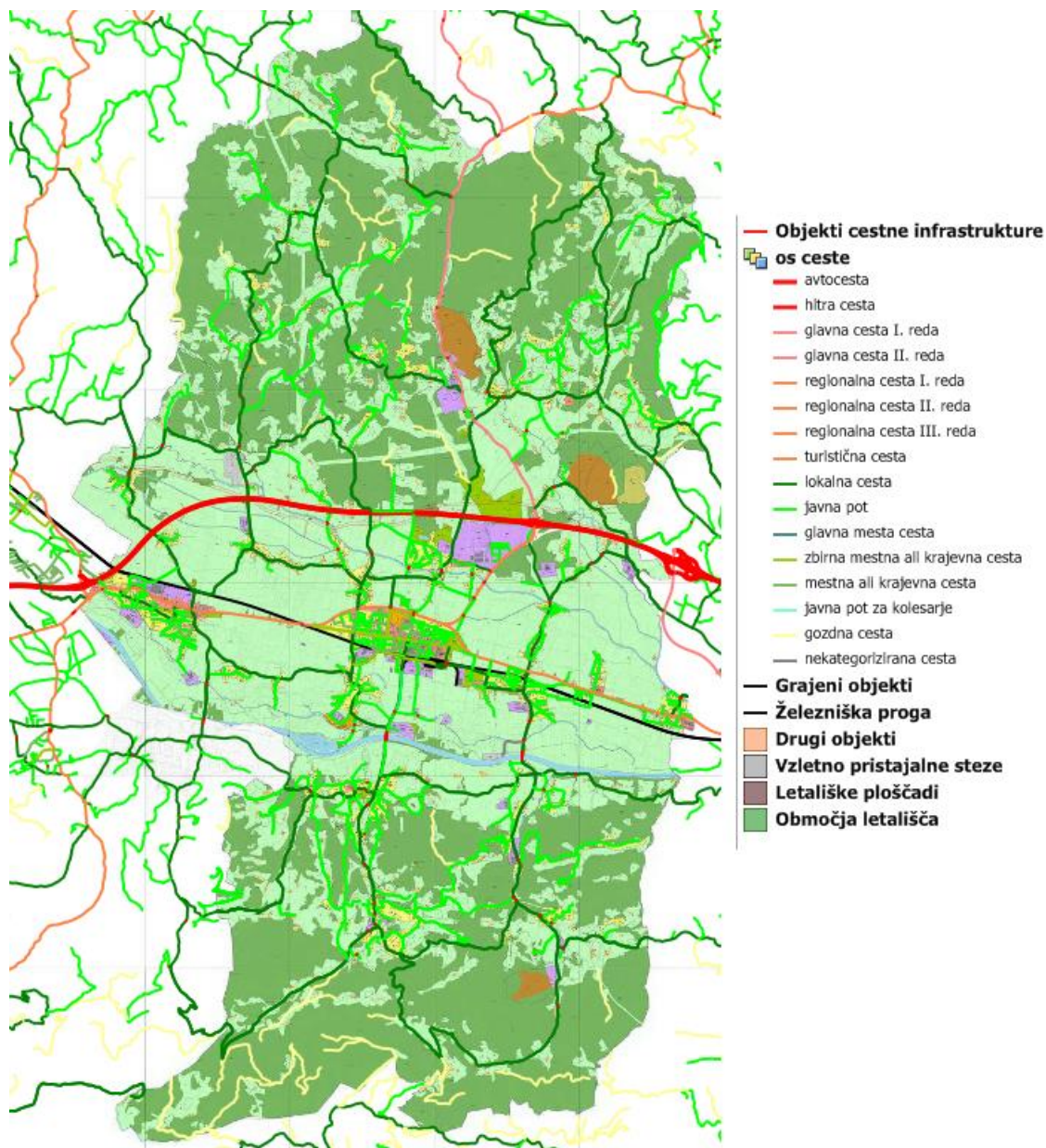
Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Na sledeči sliki je podana prostorska razvejanost cest v občini Žalec.

Slika 23: Prometna infrastruktura v občini Žalec



Vir: (iObčina, 2016)

Podatki o prometnih obremenitvah so pripravljeni na osnovi podatkov, pridobljenih iz avtomatskih števecv prometa, pridobljenih od Prometno-informacijskega centra za



OBČINA ŽALEC

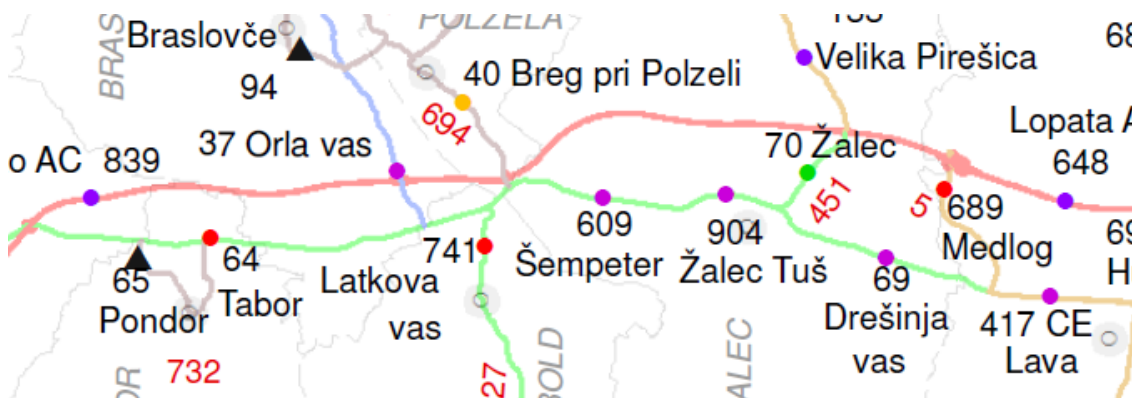
Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

državne ceste. V nadaljevanju so podane lokacije števnih mest za območje občine Žalec za leto 2014 (Slika 24).

Slika 24: Lokacije števnih mest v širšem območju občine Žalec



Vir: (Prometno-informacijski center za državne ceste, b. d.)

Na območju občine Žalec je več števnih mest, nekatera pa je potrebno opazovati tudi zunaj občine Žalec, saj so tudi takšna števna mesta pokazatelj prometnih obremenitev na posameznih cestnih odsekih. Podatki o posameznih prometnih obremenitvah na območju občine Žalec so prikazani v tabeli o PLDP za števna mesta v širšem območju občine Žalec (Tabela 14), za boljši prikaz prometnih obremenitev pa je dodana tudi slika s karto prometnih obremenitev za leto 2014 (Slika 25).

Tabela 14: Prometne obremenitve v širšem območju občine Žalec – Povprečni letni dnevni promet (PLDP)

Števno mesto	Opis lokacije	Leto 2011	Leto 2012	Leto 2013	Leto 2014	Leto 2015
69 – Drešinja vas	Medlog - Petrovče	16.013	15.001	14.484	15.033	15.316
70 – Žalec	Arja vas - Žalec	7.392	7.230	6.884	6.923	7.278



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

904 – Žalec Tuš	Žalec – Vrbenško polje	12.631	12.186	11.865	12.306	12.362
609 – Šempeter	Vrbenško polje – Šempeter	13.953	13.693	13.414	13.766	13.961
133 – Velika Pirešica	Črnova – Arja vas	14.254	13.519	13.173	12.983	12.947
648 – Lopata AC	Celje – Celje zahod	40.753	39.304	38.615	37.802	25.529
839 – Vransko AC	Šentrupert – Vransko	37.809	36.108	35.571	35.170	37.152
Merodajni števci prometa zunaj občine Žalec						
417 – Celje Lava	Medlog – Celje	13.646	12.923	12.964	13.162	13.142
689 - Medlog	Celje Zahod - Medlog	6.133	5.749	5.337	5.433	5.292

Vir: (Prometno-informacijski center za državne ceste, b. d.)

Slika 25: Karta prometnih obremenitev širšega območja občine Žalec za leto 2014



Vir: (Prometno-informacijski center za državne ceste, b. d.)



OBČINA ŽALEC

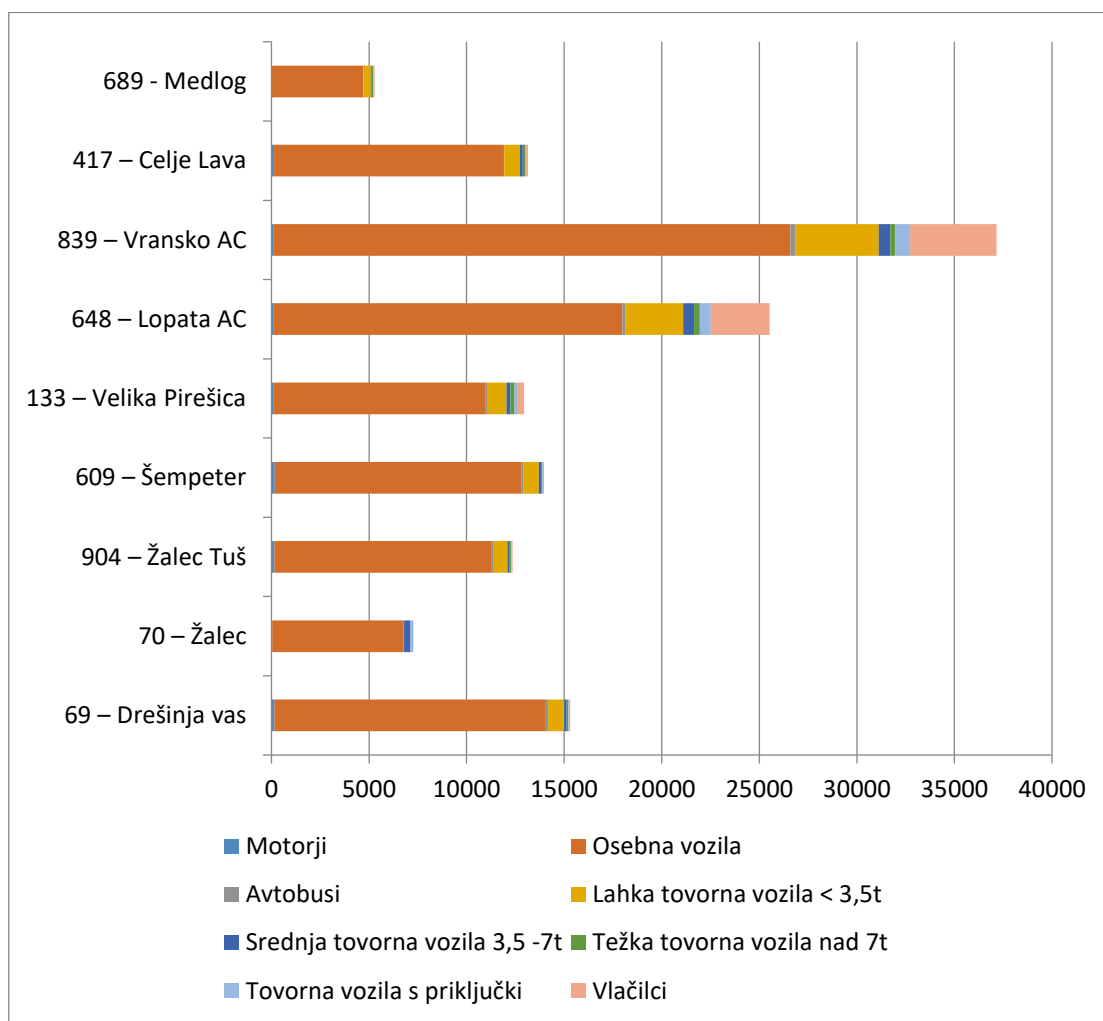
Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

PLDP ni edino merilo o prometu, saj je za določitev Nivoja storitev na cestah potrebno poznati (med drugim) tudi delež tovornih vozil in ostalih skupin suprastrukture v cestnem prometu. Zaradi tega v nadaljevanju podajamo graf (Slika 26), ki prikazuje PLDP v odvisnosti od tipa vozila (za leto 2015).

Slika 26: PLDP za leto 2015 – tip vozila



Ugotoviti je mogoče, da prevladujejo osebna vozila (Slika 26), s tem, da je največji delež tovornih vozil (skupno za lahka, srednja in težka tovorna vozila, ter za vozila s priklopniki in vlačilci) značilen za številni mesti 648 – Lopata AC in 839 – Vransko AC (Slika 27).



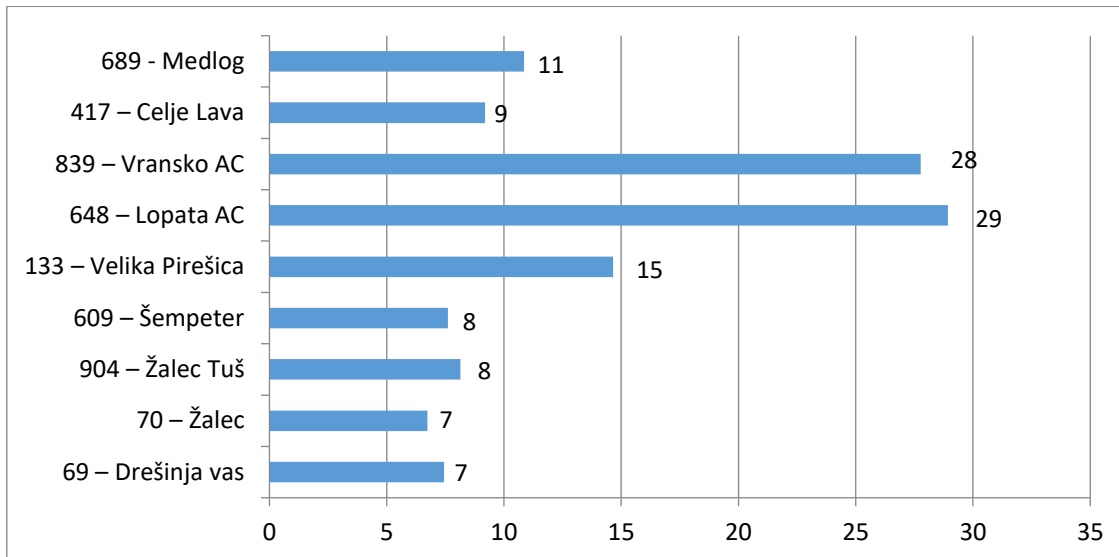
OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

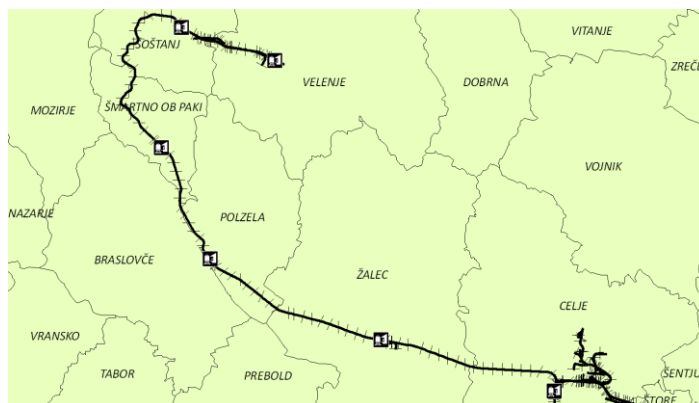
Slika 27: Delež tovornih vozil v okviru PLDP 2015



(b) Železniško prometno omrežje v občini Žalec

Občina Žalec leži ob regionalni železniški progi številka 31, ki poteka od Celja do Velenja. Dolžina železniške proge št. 31 je 37,5 km (SŽ – Infrastruktura, 2015). Železniška proga je enotirna in s sistemom dizel vleke. Prepustna moč proge je 55 vlakov v 24 urah. Po podatkih Programa omrežja za leto 2016 (SŽ – Infrastruktura, 2015) je proga 39 % zasedena.

Slika 28: Potek regionalne železniške proge Celje – Velenje





OBČINA ŽALEC

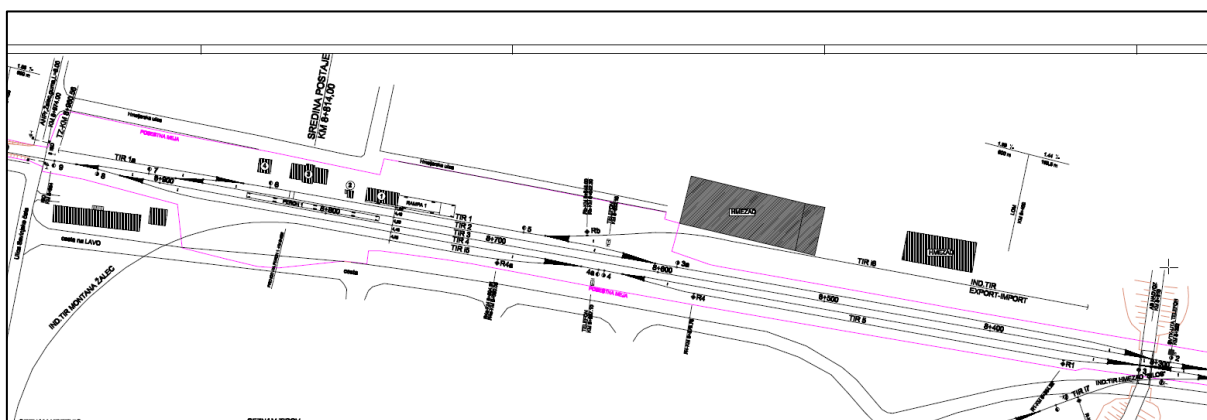
Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Železniška proga je razdeljena na 6 progovnih odsekov. Proga je uvrščena v kategorijo C3, kar omogoča 20 t osno obremenitev. Železniške postaje za potniški promet v občini Žalec so Petrovče, Žalec in Šempeter v Savinjski dolini. V občini Žalec je ena tovarna postaja. Dolžina železniške postaje Žalec je 713 m. Na postaji so 3 glavni tiri.

Slika 29: Skica postaje Žalec



Vir: (SŽ – Infrastruktura, 2015)

C1.1.7 Prometna varnost

Prometne nesreče v cestnem prometu imajo negativen vpliv na vse ravni družbe in sicer na posamezne žrtve prometnih nesreč in njihove družine, na njihove delodajalce in na širšo družbo, prav tako pa povzročajo velike stroške. Zdravstvena oskrba, stroški povezani s izgubljeno produktivnostjo posameznikov in druge posledice, vse to izhaja iz prezgodnje smrti žrtve, ali kratkoročne ali dolgoročne invalidnosti. Na podlagi poročila International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) je bil uspeh pri zmanjševanju števila smrtnih žrtev v cestnem prometu v IRTAD državah članicah leta 2012 relativno skromen (OECD, 2014). Poročilo je tudi pokazalo, da se je v letu 2012 glede na leto 2011 v nekaterih državah članicah število smrtnih žrtev povečalo.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Države IRTAD z najnižjo stopnjo umrljivosti v cestnem prometu se nahajajo v Evropi: Švedska in Združeno kraljestvo sta v letu 2013 zabeležili manj kot 3 smrtne žrtve na 100.000 prebivalcev; seveda pa je ta stopnja v določenih državah veliko večja in celo presega število 10 smrtnih žrtev na 100.000 prebivalcev (OECD, 2015).

Kljub dobremu napredku v zadnjih letih pa je število prometnih žrtev še vedno visoko tudi v najbolj uspešnih državah. Zavedati se je potrebno, da število smrtnih žrtev zaradi prometnih nesreč v državah IRTAD predstavlja le majhen delež (6 %) oz. 1,3 milijona smrtnih žrtev na cestah po celem svetu. 90 % nesreč se zgodi v državah z nizkim in srednjim dohodkom (OECD, 2015).

(a) Prometna varnost v Sloveniji

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa vsakoletno podaja poročilo »Analiza in pregled stanja varnosti cestnega prometa«. V okviru poročila za leto 2015 ugotavlja, da je bilo leto 2015 z vidika števila prometnih nesreč najuspešnejše do sedaj, saj se je leta 2015 pripetilo 2 % manj nesreč kot v letu 2014. Ne glede na to, da se je število nesreč v celoti zmanjšalo, pa v letu 2015 beležimo 5 % več prometnih nesreč s telesno poškodbo. Prav tako pa je zaskrbljujoče dejstvo, da je v letu 2015 na slovenskih cestah umrlo 120 udeležencev cestnega prometa, kar je 12 več kot v letu 2014, kar predstavlja 11 % povečanje. Povečanje pa je zaznано tudi pri številu poškodovanih udeležencev v cestnem prometu; leta 2015 se je hudo telesno poškodovalo 932 udeležencev cestnega prometa oz. 13 % več kot v letu 2014. Prav tako je moč zabeležiti povečan delež prometnih nesreč na slovenskih cestah, kjer so bile zabeležene lažje telesne poškodbe (5 % več kot v letu 2014) (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, 2015).



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija

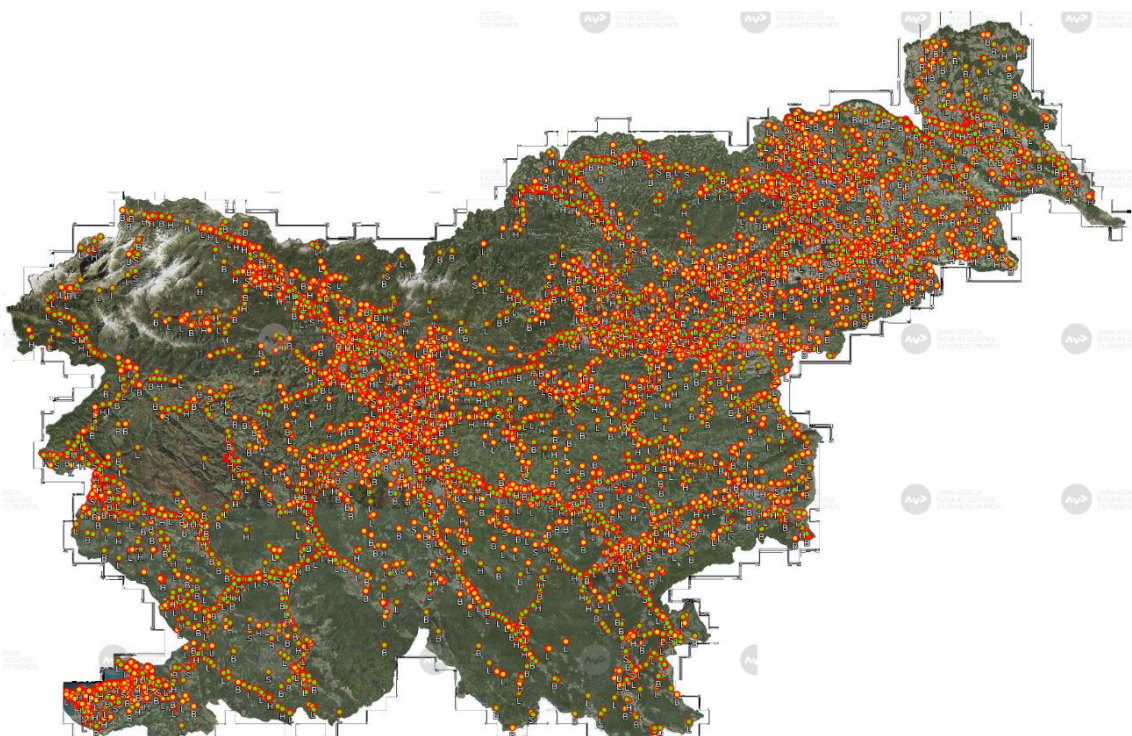


EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

V nadaljevanju prodajamo sliko (Slika 31), ki prikazuje prostorsko umestitev prometnih nesreč v letu 2015 na slovenskih cestah. Slika izhaja iz spletne aplikacije »Pregled prometnih nesreč«, ki je namenjena pregledovanju podatkov o prometnih nesrečah na področju Republike Slovenije. Spletna aplikacija omogoča pregled vseh lokacij evidentiranih prometnih nesreč v obdobju od leta 1994 do leta 2015.

Število prometnih nesreč v Sloveniji niha v odvisnosti od regije. V nadaljevanju bomo podali te vrednosti, vendar je potrebno poudariti, da tovrstne statistike ni moč obravnavati kot »varnost regije«, saj je že sama količina prometa različna v odvisnosti od regije (več prometa predstavlja večjo verjetnost za nesrečo), prav tako pa so tudi ostali kriteriji različni (značilnost populacije, cestno omrežje,...).

Slika 30: Lokacije prometnih nesreč na slovenskih cestah v letu 2015



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



OBČINA ŽALEC

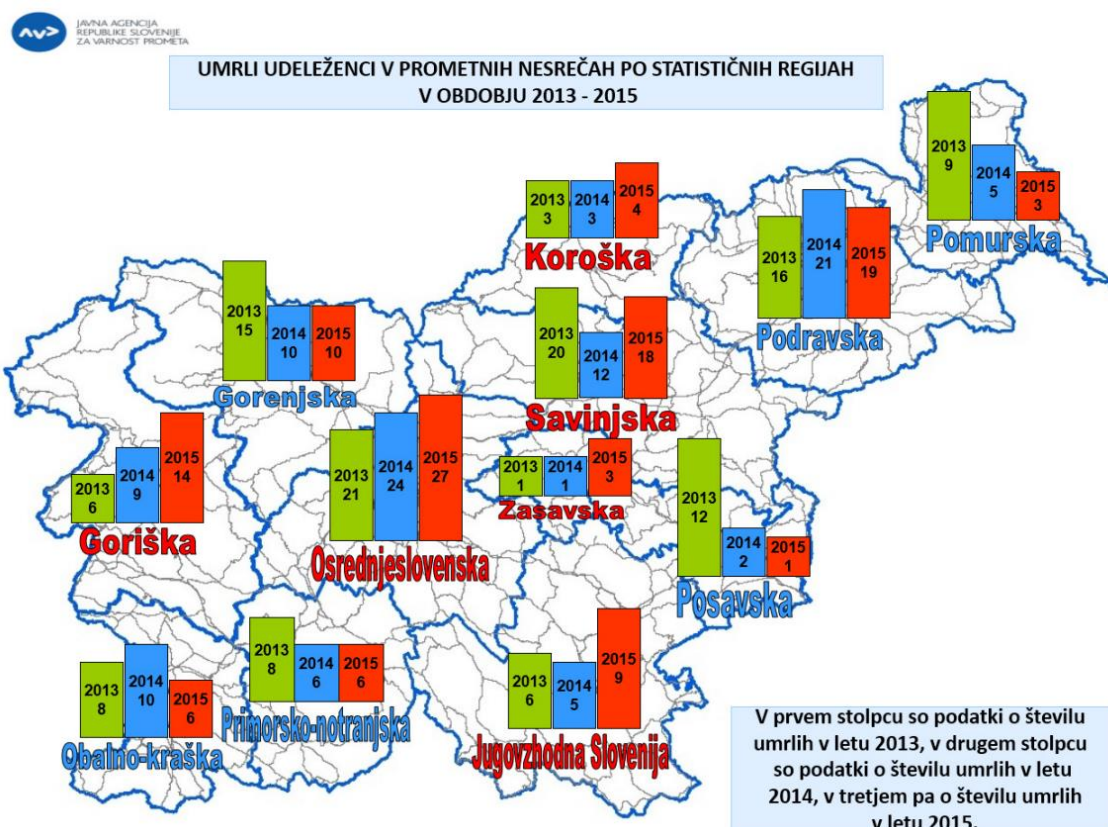
Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa je v poročilu Analiza in pregled stanja varnosti cestnega prometa za leto 2015 podala prikaz (Slika 31) števila mrtvih udeležencev v cestnem prometu po statističnih regijah.

Slika 31: Umrli udeleženci v cestnem prometu po statističnih regijah



Vir: (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, 2015)

Največ umrlih udeležencev v cestnih prometnih nesrečah v letu 2015 je bilo v Osrednjeslovenski regiji – 27 (24 umrlih v 2014) oz. 23 % vseh umrlih v letošnjem letu. Zmanjšanje števila umrlih udeležencev v cestnem prometu beležimo v Obalno-kraški regiji in sicer za 40 % (iz 10 na 6 umrlih), v Posavski regiji za 50 % (iz 2 na 1 umrlega), v Podravski regiji za 10 % (iz 21 na 19 umrlih) ter v Pomurski regiji za 40 % (iz 5 umrlih na 3 umrle). Število umrlih ostaja enako v Gorenjski (10 umrlih) in Primorsko-notranjski



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

regiji (6 umrlih). V regijah kot so Goriška, Savinjska, Notranjsko-kraška, Jugovzhodna Slovenija in Podravska je bila preseženo kritično število umrlih udeležencev cestnega prometa, ki je bilo določeno za posamezno regijo (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, 2015).

Eden izmed ciljev Sporočila komisije: »Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020« poudarja tri prednostne ukrepe, od katerih je za CPS pomembno predvsem izboljšanje varnosti za ranljive udeležence v prometu, pri katerih so statistični podatki najbolj zaskrbljujoči (Evropska komisija, 2010, 20. julij). Poročilo Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa ugotavlja, da je v 2015 umrlo 26 voznikov enoslednih motornih vozil, 14 kolesarjev ter 16 pešcev. Glede na leto 2014 te številke predstavljajo porast v številu umrlih in sicer za voznike enoslednih motornih vozil 53 %, kolesarje 8 %, pešce 14 %. V kolikor pogledamo daljše časovno obdobje (od leta 2011 do 2015) pa je mogoče ugotoviti, da je število umrlih upadlo. V letu 2015 je na slovenskih cestah umrlo 56 ranljivih udeležencev v cestnem prometu oz. 12 umrlih več kot v letu 2014 (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, 2015).

(b) Prometna varnost v Občini Žalec

Prometna varnost v Savinski regiji, katere del je tudi občina Žalec, je na visokem nivoju. Sicer je v letu 2015 število umrlih naraslo za 50 % oz. iz 12 umrlih v letu 2014 na 18 umrlih udeležencev v letu 2015. Število umrlih je preseglo določeno kritično mejo umrlih (14 umrlih)! Največ umrlih je bilo med potniki – 6 umrlih, vozniki motornih koles in vozniki osebnih vozil – po 4 umrli, 2 umrla pešca ter 1 umrli voznik tovornega vozila in kolesar. Na lokalnih cestah je umrlo največ udeležencev in sicer 7. Sledijo avtoceste z 5 umrlimi, regionalne ceste z 4 umrlimi ter glavna cesta z 2 umrlima (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, 2015).



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Prometne nesreče in posledice v zadnjih treh letih (2013 – 2015) podajamo v sledeči tabeli (Tabela 15). Podatki izhajajo iz statistike, podane na spletni strani Policije, od kjer smo izločili naselja občine Žalec. V analizo smo torej zajeli vse prometne nesreče v naseljih občine Žalec, prav tako pa tudi nesreče, ki so se pripetile na cestah, ki so povezovala naselja v občini Žalec z naseljem, ki je v drugi občini – zaradi česar lahko prihaja do manjših razmikov v številu nesreč.

Tabela 15: Prometne nesreče in posledice v treh letih (2013-2015) v občini Žalec

Leto	Število prometnih nesreč	Posledice			
		Smrt	Huda telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Brez poškodb
2015	187	1	8	87	204
1014	188	-	9	58	211
2013	243	1	6	69	289

Vir: (Policija, 2016)

Tabela prikazuje primerjavo podatkov o prometnih nesrečah in posledicah za obdobje zadnjih treh let za naselja v občini Žalec. Število prometnih nesreč skozi leta v obravnavanem območju upada. Večina prometnih nesreč je takšnih za materialno škodo (oziroma brez poškodb).

V nadaljevanju je podana prostorska umestitev prometnih nesreč v letih od 2013 do 2015. Poudariti je potrebno, da za vse tovrstne prikaze velja, da ena točka lahko predstavlja lokacijo več nesreč (torej ena točka ni nujno le ena prometna nesreča). Namen tovrstnega prikaza je zaznavanje kritičnih točk, ki jih je potrebno upoštevati pri pripravi CPS-ja.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 32: Lokacije prometnih nesreč v občini Žalec od 2013 do 2015



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

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



OBČINA ŽALEC

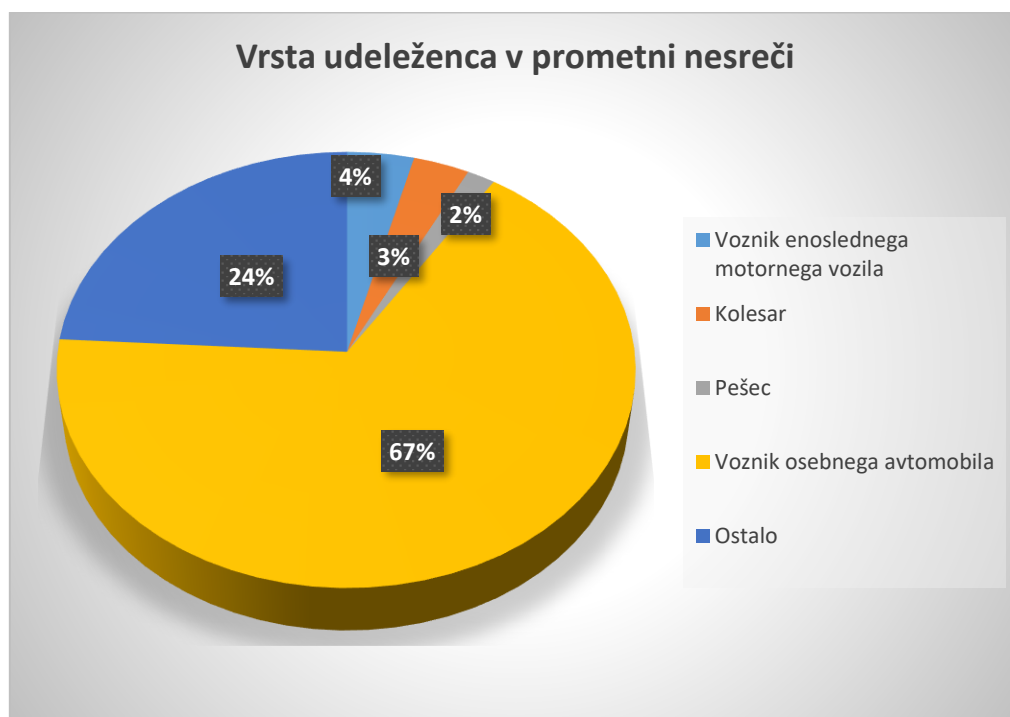
Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Za pripravo celostne prometne strategije občine je prometna varnost pešcev in kolesarjev zelo pomembna, saj trajnostna mobilnost v največji meri spodbuja hojo in kolesarjenje. V nadaljevanju je tako podajana slika (Slika 33), ki prikazuje podatke o vrsti udeleženi v cestnih prometnih nesrečah v občini Žalec.

Slika 33: Vrsta udeležencev v cestnih prometnih nesrečah v občini Žalec (2013-2015)



Leta 2015 je bilo v prometnih nesrečah v občini Žalec udeleženi 25 posameznikov, ki so predstavljali omenjeno ranljivo skupino. Glede deleža v preteklih letih ni zaznati večjih nihanj.

Lokacije prometnih nesreč, v katerih so udeleženi predstavniki ranljivih skupin, je pomemben podatek za določanje kritičnih mest. Zaradi tega so v nadaljevanju podajane slike, ki prikazujejo lokacije prometnih nesreč za tri glavne skupine ranljivih udeležencev cestnega prometa (pešci, kolesarji in vozniki enoslednih motornih vozil).



Slika 34: Lokacije prometnih nesreč v občini Žalec od 2013 do 2015, v katerih so udeleženi pešci



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

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



Slika 35: Lokacije prometnih nesreč v občini Žalec od 2013 do 2015, v katerih so udeleženi kolesarji



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

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



Slika 36: Lokacije prometnih nesreč v občini Žalec od 2013 do 2015, v katerih so
udeleženi vozniki enoslednih motornih vozil



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

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



OBČINA ŽALEC

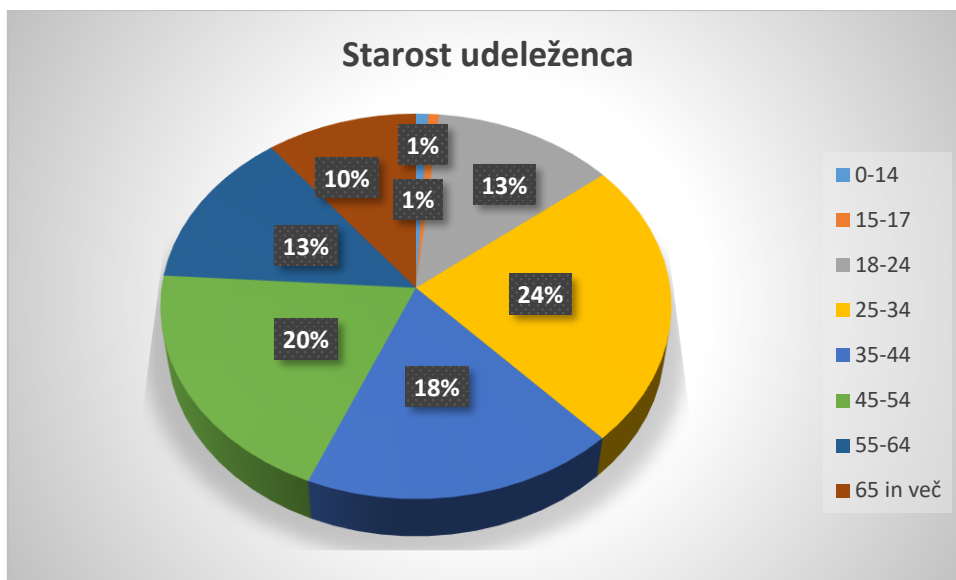
Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Starostna struktura udeleženi je prikazana v nadaljevanju. V analizo so zajeta vsa tri leta (2013-2015), kar podaja okviren prikaz deleža udeleženca glede na starost. Seveda je ta podatek potrebno razumeti v odvisnosti od starosti populacije v določenem območju. Prav tako pa gre tukaj za udeležence v nesrečah, ki niso nujno tudi prebivalci občine.

Slika 37: Udeleženci v prometnih nesrečah v občini Žalec glede na starost (2013-2015)



Iz grafa (Slika 37) je mogoče ugotoviti, da je največ udeležencev v prometnih nesrečah v občini starih od 25-34 let, najmanj pa je tistih, starih od 0-14 oziroma od 15-17 let.

C1.1.8 Mirujoči promet

Količina prostora, namenjenega cestnemu transportu, se ocenjuje glede na dve stopnji dejavnosti: premik ali mirovanje (parkirano vozilo). V motoriziranem mestu je v povprečju 30 % površine namenjeno za ceste, medtem ko je potrebnih še dodatnih 20 % za parkiranje (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006, str. 176). To pravzaprav pomeni za vsak avto okoli dve parkirni mesti izven območja ceste in dve parkirni mesti na ulici.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Dejstvo je, da je za zmanjšanje uporabe avtomobila v mestnih središčih potrebna tudi primerna politika parkiranja. Zagotavljanje več parkirnih mest, zlasti brezplačnih, lahko dolgoročno spodbudi prevoz z avtomobili. Parkirnine se lahko uporabijo kot ekonomski instrument. Razmisliti je treba o uvedbi diferenciranih parkirnin, ki bodo odražale omejeno razpoložljivost javnih površin in bodo delovale spodbujevalno (npr. brezplačno parkiranje na obrobju mest in visoke parkirnine v središčih) (Evropska komisija, 2007, 25. september).

V obravnavani občini na področju parkiranja vozil trenutno veljajo večinoma tradicionalna načela prometnega načrtovanja, saj občina v večji meri omogoča brezplačno in prosto uporabo javnih parkirišč. Izjema so najbolj frekventna območja v mestu Žalec, kjer so parkirišča urejena po principu časovno omejenega parkiranja. Trajnostno načrtovanje prometa pa predvideva, da so cene za uporabo parkirišč določene najmanj za povrnitev obratovalnih stroškov in hkrati temeljijo na izračunih mejnih stroškov, ki zagotavljajo ekonomsko učinkovitost.

Uredba o prostorskem redu Slovenije (Uradni list RS, št. 122/2004) v 97. členu (načrtovanje površin za mirujoči promet) določa, da je pri načrtovanju poselitvenih območij treba za motorna vozila zagotoviti ustrezno število parkirnih mest na površinah za mirujoči promet, pri čemer se v ta namen ne smejo zmanjševati območja zelenih površin in drugih javnih odprtih prostorov. Ustrezno število parkirnih mest za posamezne objekte in prostorske ureditve določajo normativi na podlagi podatkov o objektu ali prostorski ureditvi, kakršni so število stanovalcev objekta, bruto ali neto etažna površina objekta, število delovnih mest v objektu ali število obiskovalcev. Pri določanju ustreznega števila parkirnih mest je potrebno upoštevati dostopnost javnega potniškega prometa. Z boljšo dostopnostjo do javnega potniškega prometa se število potrebnih parkirnih mest zmanjšuje z redukcijskim faktorjem, ki je odvisen od osnovne namenske rabe območja, kapacitete javnega potniškega prometa ter velikosti naselja.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

V naselju Žalec, ki je upravno središče občine ter tudi lokacija zdravstvenega doma, je na najbolj frekventnih območjih parkiranje omejeno s sistemom kratkotrajnega parkiranja, ki občanom dovoljuje parkiranje do 2 uri v času delovnikov. S tem je omogočen dostop do javnih ustanov z brezplačnim parkiriščem, parkirišča pa so manj zasedena z dolgotrajnimi uporabniki (npr. zaposlenimi na območju). Tovrstni območji prikazujeta tudi spodnji sliki iz ogleda na terenu, zemljevid območij kratkotrajnega parkiranja pa je prikazan na Slika 38.

Slika 38: Prikaz območij kratkotrajnega parkiranja



V območje so vključena sledeča parkirišča, ki zajemajo ocenjeno število parkirnih mest:

- pri Pošti, 10 parkirnih mest;
- Savinjska cesta, 22 + 8 PM;
- Aškerčeva ob ulici, 18 PM;
- Pri tržnici, 32 PM;
- Prešernova, 10 PM;



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Levstikova pri zdravstvenem domu, 18 + 7 + 22 PM;
- Ulica talcev, 13 PM;
- Ulica Savinjske čete 16 + 34 PM;
- Šlandrov trg, 22 + 16 + 11 PM;
- Ulica Ivanke Uranjek, 15 PM.

Skupno je torej v sistem kratkotrajnega parkiranja vključenih ocenjeno približno 270 parkirnih mest, kar glede na velikost občine zadovoljuje za potrebe obiskovalcev javnih ustanov in ostalih lokacij, do katerih mora biti omogočen čim lažji dostop.

Slika 39: Žalec, Ulica Savinjske čete – urejeno kratkotrajno parkiranje





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 40: Žalec, Šlandrov trg, območje kratkotrajnega parkiranja ob cesti



Na podlagi ogledov na terenu v različnih obdobjih in časih dneva je mogoče trditi, da je sistem kratkotrajnega parkiranja v Žalcu učinkovit, saj so na parkiriščih, vključenih v modro cono, vedno prosta mesta, torej sistem omogoča občanom parkiranje v centru, ko gredo po opravkih, zavira pa uporabo parkirišč za dolgotrajno parkiranje (npr. zaposlenih in prebivalcev). S tem parkirišča bolje služijo svojemu namenu.

V Šempetru in Petrovčah sistema kratkotrajnega parkiranja ni vpeljanega, vendar lahko ocenimo, da v teh dveh naseljih trenutno ni nujno potreben, saj so storitve, kot so zdravstveni dom, občina, upravna enota in sorodne ustanove, do katerih je treba zagotoviti zanesljiv dostop, locirane v naselju Žalec. Pomanjkljivost mirujočega prometa v vseh treh mestnih naseljih občine je mirujoči promet v okolici železniških postaj. V Žalcu v bližini železniške postaje obstajajo parkirišča, vendar niso regulirana in so predvsem namenjena zaposlenim in kupcem podjetij v okolici. Podobno stanje je v Petrovčah in Šempetru, kjer je v bližini železniške postaje nekaj parkirnih mest, vendar niso primerno urejena, da bi lahko služila za prestop na železniško povezavo. V vseh treh



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

večjih naselij, ki so železniško dobro povezana s slovenskim železniškim omrežjem, bi bilo smiselno uvesti Park & Ride prestopno točko.

Nadzor nad občinskimi cestami in parkirišči v občini Žalec izvaja Medobčinski inšpektorat in redarstvo Mestne občine Celje, Občine Laško, Občine Štore in Občine Žalec. V področje dela Medobčinskega inšpektorata in redarstva spada tudi nadzor nad mirujočim prometom skladno z določbami Zakona o varnosti cestnega prometa, kjer redarji kot pooblaščen osebe prekrškovnega organa pri opravljanju nalog izrekajo globe in opozorila ter izvajajo pooblastila in ukrepe, ki so preneseni nanje s tem in drugimi zakoni, ter seveda ukrepe določene z občinskimi predpisi (Mestna občina Celje, b. d.).

C1.1.9 JPP

Danes ima javni potniški promet velikokrat socialno/družbeno funkcijo in je orodje socialnega kapitala, nima pa pomembne gospodarske vloge. Če želimo, da bo javni potniški promet uspešno konkuriral osebnim avtomobilom, kjer je upravljanje s kakovostjo že močno vključeno v poslovne procese, je nujna sprememba miselnosti v smeri večje vloge managementa kakovosti.

Z vidika nizke cene in vseprisotnosti sistemov cestnega prometa se javni potniški promet sooča z močno konkurenco. Čim višja je stopnja odvisnosti od avtomobilov, tem nižja je raven storitev javnega potniškega prometa. Javne službe, ki ponujajo storitve javnega potniškega prometa, se ne morejo kosati z udobjem avtomobila (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006, str. 195).

Javni potniški promet v občini Žalec zagotavljata cestni prevoznik Izletnik Celje in železniški prevoznik Slovenske železnice.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

(a) Avtobusni promet

Avtobusne prevoze v občini Žalec večinoma opravlja podjetje Izletnik Celje (skozi občino potekajo tudi določene linije podjetja Avtobusni promet Murska Sobota d.d.). Podatki o številu prodanih vozovnic in prepeljanih potnikov v mesecu maju s strani Izletnik Celje so za linije v in preko občine Žalec prikazani v sledeči tabeli.

Tabela 16: Število prodanih vozovnic in prepeljanih potnikov najbolj zasedenih linij v mesecu maju 2016

Naziv linije	Št. prodanih vozovnic	Št. prepeljanih potnikov
Celje - Žalec - Velenje - Topolšica	3.627	20.916
Zabukovica - Žalec - Celje	230	7.095
Ločica pri Vranskem - Pondor - Tabor - Celje	553	7.068
Celje ŽP - Žalec - Šempeter v Savinjski dolini - Žalec - Celje ŽP	1.854	5.330
Prebold - Prebold TT - Šempeter - Žalec - Celje ŽP	2.304	4.860
Vransko - Prebold - Šempeter - Celje	116	3.409
Celje ŽP - Celje Metropol - Žalec - Zabukovica	89	2.475
Ločica pri Vranskem - Vransko - Celje	371	1.871
Celje ŽP - Žalec - Šempeter v Savinjski dolini - Polzela	835	1.804

Vir: (Izletnik Celje, 2016)

Predpogoji za uspešno uvajanje, izvajanje in uporabo avtobusnega JPP so predvsem v dobrih infrastrukturnih pogojih. Na podlagi ogledov stanja na terenu je mogoče oceniti, da je stanje infrastrukturnih pogojev za avtobusni promet na celotnem območju občine dobro, velik delež avtobusnih postajališč je odmaknjenih s cestišča in opremljenih z nadstrešnicami. Poudarki ogleda stanja, predvsem iz večjih mestnih naselij, kjer je avtobusni promet lahko najbolj konkurenčna alternativa osebnemu avtomobilu, so prikazani na slikah spodaj, celoviti rezultati ogleda stanja na področju pogojev za odvijanje avtobusnega prometa pa so podani v Poročilu o ogledih stanja.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 41: Dobriša vas, državna cesta – neurejeno avtobusno postajališče



Slika 42: Petrovče: Avtobusna postaja z nadstrešnico in pločnikom





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 43: Kasaze: Avtobusna postaja brez nadstrešnice z dostopom po pločniku



Slika 44: Zabukovica: Avtobusna postaja na vozišču brez nadstrešnice





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

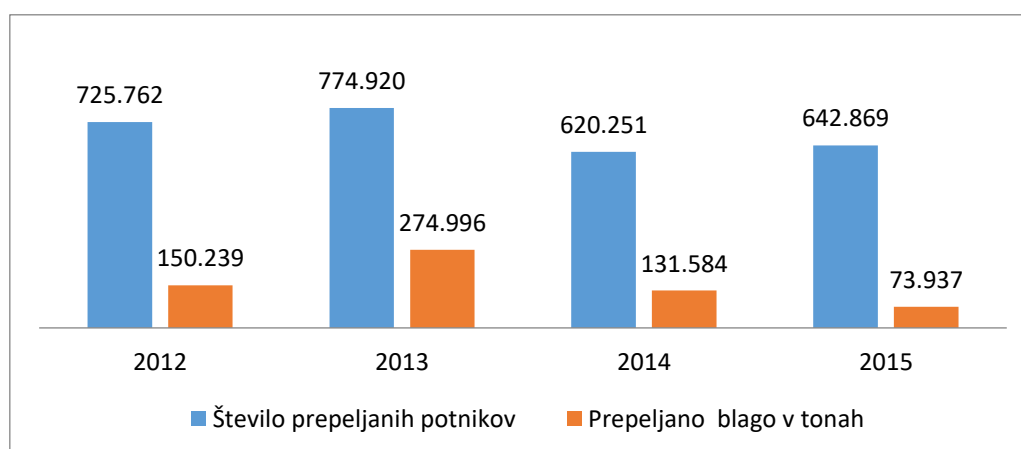
Slika 45: Šempeter: Avtobusno postajališče ob glavni cesti skozi naselje



(b) Železnice

Obseg dela potniškega železniškega prometa v navezavi z občino Žalec kaže povečanje do leta 2013, kasneje je zaznati bistveno zmanjšanje števila prepeljanih potnikov. V tovornem železniškem prometu se je količina prepeljanega tovora do leta 2013 povečevala, leta 2014 in 2015 pa je zaznati padec prepeljanega blaga.

Slika 46: Obseg dela za progovni odsek Celje - Šoštanj



Vir: (Statistika SŽ, 2016)



OBČINA ŽALEC

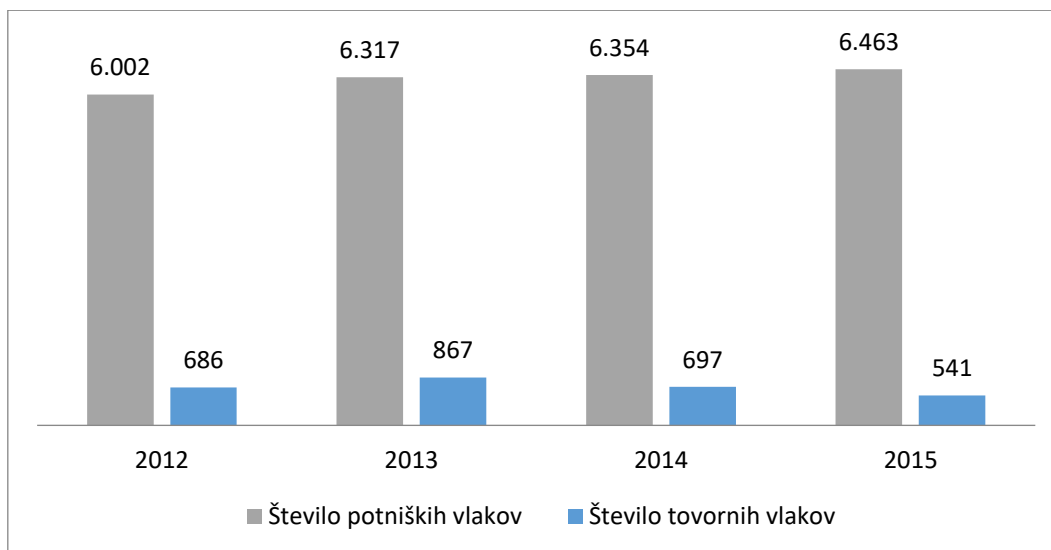
Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Število potniških vlakov se je v obdobju 2012-2015 povečalo, medtem pa se je število tovornih vlakov večalo do 2013.

Slika 47: Število vlakov za progovni odsek Celje - Šoštanj



Vir: (Statistika SŽ, 2016)

C1.1.10 Peš promet

Kolesarji in pešci imajo šestkrat več možnosti za prometno nesrečo na cesti s smrtnim izidom kot uporabniki avtomobilov in po mnenju zainteresiranih strani je izboljšanje občutka varnosti odvisno od številnih ukrepov v mestnem okolju. K temu lahko pripomore tudi visokokakovostna infrastruktura, vključno z dobro urejenimi pločniki za pešce (Evropska komisija, 2007, 25. september).

Glavne sestavine prostorskega odtisa mestnega transporta so tudi površine za pešce oz. količina prostora, namenjenega hoji. Ta prostor je pogosto deljen s cestami, kjer je za hojo namenjenih med 10 in 20 odstotkov skupnega prostora. V večini primerov je prostor namenjen pešcem izkoriščen zaradi dostopnosti do parkiranih vozil. Težave za



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

pešce so bodisi posledica intenzivnega prometa, kjer je mobilnost pešcev in tudi vozil oslABLJENA in omejena, ali pa so te težave posledica očitno pomanjkljivega načrtovanja objektov v mestih, v okviru katerih so pešce prezrli (ali pozabili na njih) (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006).

V treh večjih urbanih območjih občine Žalec (mesto Žalec, Šempeter ter Petrovče) so površine za peš promet večinoma primerno izvedene, zaradi tega so v nadaljevanju podane slike z dobrimi/slabimi primeri; celoten izris pločnikov pa je zaradi gostote tovrstnih infrastrukturnih objektov nepregleden. Poudariti je torej potrebno, da je na podlagi ogleda stanja razvidno, da občina Žalec velik pomen daje tudi peš prometu in redno ureja in gradi nove površine za pešce. V veliki meri so urejene tudi površine za pešce v drugih naseljih v občini ter celo nekaj povezav med naselji. Podrobnejša analiza pogojev za peš promet po posameznih naseljih je podana v Poročilu o ogledu stanja.

Slika 48: Žalec: Urejene peš površine, kolesarske steze, prehod čez vozišče z uporabo talnih označb za umirjanje prometa





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 49: Žalec: Ulica Savinjske čete – urejen vhod v naselje s prikazovalnikom hitrosti in
prehodom za pešce



Slika 50: Žalec: Urejen prehod za pešce in pločniki v okolici OŠ Žalec





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 51: Žalec: Levstikova ulica, ni pločnika, kljub temu da gre za stanovanjsko območje
in dostop do Zdravstvenega doma



Slika 52: Povezava Žalec – Novo Celje, urejen pločnik





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 53: Petrovče: Cestna oznake in prehod za pešce s hitrostno oviro



Slika 54: Petrovče: Pločnik Petrovče Liboje, zgrajen do konca naselja Petrovče





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 55: Petrovče: Ozke ulice znotraj stanovanjskega območja Petrovče – Dobriša vas
brez urejenih površin za pešce



Slika 56: Šempeter: Rimska cesta, manjkajoči del pločnika





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 57: Šempeter: glavna državna cesta, kolesarska pot in pločnik



Slika 58: Šempeter: Konec pločnika ob glavni cesti v smeri proti AC





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 59: Šempeter: Konec pločnika v smeri od AC proti centru



Slika 60: Šempeter: Šolska ulica – pločnik, kolesarska pot, enosmerni promet
avtomobilov





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Vidimo lahko, da je peš promet v mestnih naseljih zgledno urejen z nekaj črnimi točkami, ki jih bo potrebno v bližnji prihodnosti urediti, da bodo občanom zagotovljeni optimalni pogoji za trajnostno mobilnost.

C1.1.11 Kolesarji

V neorganizirani obliki si kolesarjenje deli cestno površino z ostalimi vozili. V mestih je bilo veliko poskusov, da bi ustvarili prostore, ki bi bili namenjeni izključno kolesarjem. V državah v razvoju sta kolesarjenje in pešačenje prevladujoča načina potovanja; očitno zaradi nizkih stroškov in pomanjkanja sodobnih prometnih infrastruktur. Na splošno velja, da imajo kolesarji in pešci imajo šestkrat več možnosti za prometno nesrečo na cesti s smrtnim izidom kot uporabniki avtomobilov. Neurejenost kolesarskih površin tako bistveno vpliva na slabšo prometno varnost te ranljive skupine.

Kolesarske površine v občini Žalec se intenzivno urejajo. V teku je tudi analiza potencialov razvoja kolesarjenja kot turističnega proizvoda (Zajc & Klavara, 2016). Seveda se kolesarske poti, namenjene za turistične namene, lahko s pridom uporabljajo tudi za namene vsakodnevnih voženj, npr. na delo ali po opravkih, s čimer je urejanje turističnih kolesarskih poti tudi komplementarna spodbujanju trajnostne mobilnosti.

Po podatkih TIC Žalec po Spodnji Savinjski dolini, kamor je vključena tudi občina Žalec, poteka 19 označenih, kolesarjem primernih poti (TIC Žalec, 2016). Mreža kolesarskih poti na območju večjih naselij v občini, kjer je uporaba urejenih kolesarskih poti za vsakodnevne namene najbolj pričakovana, je prikazana na (Slika 61), mreža na celotnem območju občine Žalec pa je prikazana na naslednji sliki (Slika 62).



Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

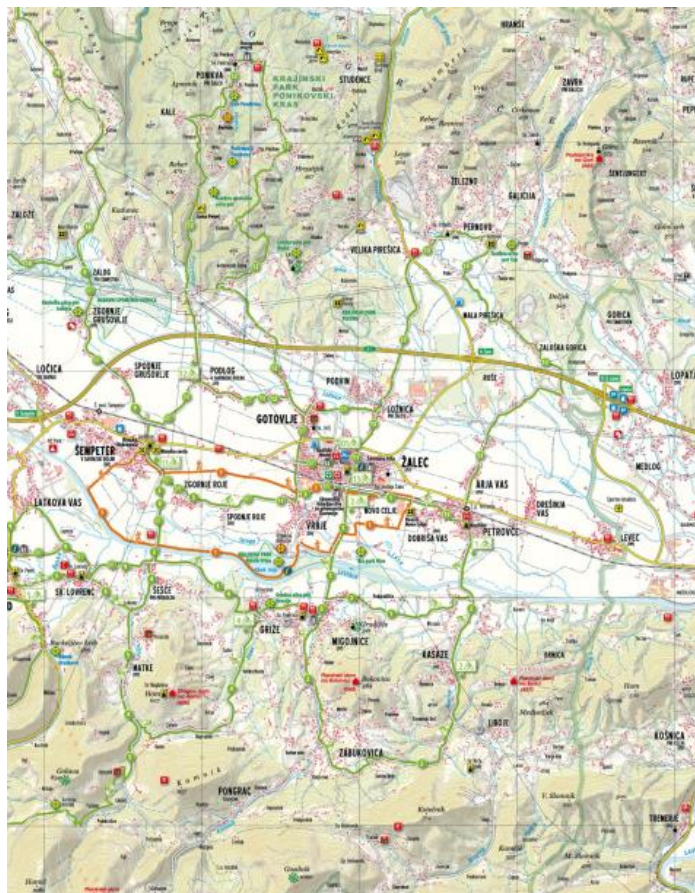
OBČINA ŽALEC

Slika 61: Kolesarsko omrežje med naselji Šempeter, Žalec in Petrovče



Vir: (TIC Žalec, 2016)

Slika 62: Kolesarske poti na območju občine Žalec



Vir: (TIC Žalec, 2016)



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Iz prikaza na zgornjih zemljevidih je razvidno, da so kolesarske poti v občini zelo razvejane. Večinoma sicer potekajo po stranskih, s prometom manj obremenjenih poteh, in to neposredno na cestišču v mešanem prometu. Najbolj očitna pomanjkljivost na osi Celje – Šempeter pa je manjkajoči del povezave med Celjem in Petrovčami ter med Žalcem in Šempetrom.

Iz ogleda na terenu sledi, da je tudi realno stanje možnosti za kolesarjenje relativno dobro, če ga primerjamo s splošnim stanjem v državi. V naseljih je veliko površin, kjer je prisotnost kolesarjev označena ali pa so kolesarske poti celo ločene od poteka cestnega prometa. Obstaja pa tudi nekaj pomanjkljivosti. Primeri za večja naselja so prikazani na spodnjih slikah, podrobnejša analiza pa je predstavljena v ločenem Poročilu o ogledu stanja.

Slika 63: Žalec: Celjska cesta – prehod za pešce, kolesarska pot in pločniki, talne označbe za umirjanje prometa





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 64: Žalec: Celjska cesta, v smeri iz centra pas za kolesarje, označen na cestišču, ki preide v pas za desne zavijalce na cestišču



Slika 65: Žalec: Gotoveljska cesta, Konec kolesarske povezave Žalec - Šempeter





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 66: Žalec: Ulica Rista Savina – označena kolesarska pot za dvosmerni kolesarski promet, enosmerni avtomobilski promet



Slika 67: Ložnica: Primer označbe kolesarske poti





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 68: Kasaze: Kolesarski promet, ki poteka po manj prometnih cestah



Slika 69: Migojnice – Žalec: urejena kolesarska pot, popolnoma ločena od vozišča





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 70: Šempeter: Kolesarska pot ob glavni cesti skozi naselje



Slika 71: Šempeter: Konec kolesarske poti ob glavni cesti v smeri proti AC





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 72: Šempeter: Šolska ulica, Dvosmerni promet kolesarjev po enosmerni ulici



Slika 73: Spodnje Roje: Kolesarsko zelo prometno območje – povezava Šempeter -
Žalec





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

C1.1.12 Invalidi

V okviru Zelene knjige: Za novo kulturo mobilnosti v mestih (Evropska komisija, 2007, 25. september) so podani odgovori na izzive mobilnosti, saj mora mobilnost v mestih zagotoviti gospodarski razvoj mest, kakovost življenja za njihove prebivalce in varovanje njihovega okolja. Tako se evropska mesta soočajo s petimi izzivi, s katerimi se je treba v okviru celostnega pristopa soočiti. Ti predlogi knjige se nanašajo tudi na področje dostopnejšega mestnega prometa. Dostopnost najprej zadeva osebe z omejeno gibljivostjo, invalide, starejše, družine z majhnimi otroki in same majhne otroke: tem osebam bi moral biti zagotovljen lahek dostop do infrastrukture mestnega prometa.

Občina Žalec je v letu 2006 sklenila dogovor o vključitvi občine v izvajanje projekta za pridobitev naziva »Občina po meri invalidov« (Občina Žalec, 20016, 31. januar). Na podlagi tega dokumenta občina izvaja ukrepe, kot so izboljšanje dostopnosti javnih objektov in denivelacije robnikov na prehodih za pešce. Priznanja za občino po meri invalidov pa občina do leta 2016 še ni prejela, kar kaže na potencialno možnost za izboljšavo tudi v sklopu prometne strategije.

Nekaj primerov urejenosti infrastrukturnih objektov v večjih naseljih je prikazanih na slikah spodaj, več primerov pa je podanih v Poročilu o ogledu stanja.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 74: Žalec: Ulica Savinjske čete, Denivelacija pločnika pri prehodu za pešce



Slika 75: Ložnica: Denivelacija pločnika pri prehodu za pešce pri povezavi z urejeno
stezo Ložnica - Žalec





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

C1.1.13 Šolske poti

Šolski prevozi v občini Žalec so primerno urejeni. Izvajalec šolskih prevozov je po pogodbi za šolsko leto 2016/2017 Izletnik Celje d. d., Aškerčeva ulica 20, 3000 Celje. Šolski prevozi se izvajajo za vse šole in sicer (Občina Žalec, Urad za gospodarske javne službe, 2016):

- I. OŠ Žalec + POŠ Gotovlje + POŠ Ponikva na več relacijah (tukaj podajamo le oznake relacij brez imen krajev):
 - ZAL001: dolžina relacije znaša 18,3 km, okvirno število otrok ki koristijo prevoz je 50;
 - ZAL002: dolžina relacije znaša 21 km, okvirno število otrok ki koristijo prevoz je 50;
 - PONIKVA: dolžina relacije znaša 89 km (dnevno), okvirno število otrok ki koristijo prevoz je 32;
- OŠ Griže:
 - GRI001: dolžina relacije znaša 11 km, okvirno število otrok ki koristijo prevoz je 50;
 - GRI002: dolžina relacije znaša 2,3 km, okvirno število otrok ki koristijo prevoz je 80;
- OŠ Petrovče + POŠ Trije:
 - PET001: dolžina relacije znaša 19,1 km, okvirno število otrok ki koristijo prevoz je 50;
 - PET003: dolžina relacije znaša 2,7 km, okvirno število otrok ki koristijo prevoz je 50;
 - PET004: dolžina relacije znaša 9,7 km, okvirno število otrok ki koristijo prevoz je 50;
 - PET005: dolžina relacije znaša 27,1 km, okvirno število otrok ki koristijo prevoz je 50;



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- PET006: dolžina relacije znaša 3,7 km, okvirno število otrok ki koristijo prevoz je 80;
- TRIJE001: dolžina relacije znaša 8 km, okvirno število otrok ki koristijo prevoz je 12;
- TRIJE002: dolžina relacije znaša 4,8 km, okvirno število otrok ki koristijo prevoz je 21;
- OŠ Šempeter:
 - SEM001: dolžina relacije znaša 22 km, okvirno število otrok ki koristijo prevoz je 50;
 - SEM002: dolžina relacije znaša 22 km, okvirno število otrok ki koristijo prevoz je 50;
 - SEM003: dolžina relacije znaša 16,3 (21,0) km, okvirno število otrok ki koristijo prevoz je 50;
 - SEM004: dolžina relacije znaša 10,9 (13,3) km, okvirno število otrok ki koristijo prevoz je 50;

Celotne linije prevozov tako obsegajo okvirno 456 km.

C1.1.14 Anketa med občani

Priprava CPS občin temelji tudi na vključevanju javnosti, saj se tako zagotovi dobro strukturirano sodelovanje vseh zainteresiranih v ključnih fazah procesa načrtovanja. Da bi vse zainteresirane aktivno vključili od začetka do konca procesa izdelave CPS, zlasti pa pri oblikovanju vizije, ciljnih vrednosti, ukrepov ter ocene strategije, se je že v fazi analize stanja izvedla anketa, s katero so se pridobile značilnosti obstoječega stanja prometa v občini Žalec.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

(a) Metodologija

Namen tega dela temelji na zaznavanju obstoječega stanja prometa v občini Žalec. Osnovne neodvisne spremenljivke obstoječega stanja temeljijo na dosedanjih raziskavah primerljivih področij.

Pripravljen vprašalnik zajema skupno 15 vprašanj. Prvo vprašanje je namenjeno zaznavanju kraja prebivanja anketiranca, ki je lahko izbral med krajevnimi skupnostmi občine ali je izbral možnost »Ne prebivam v občini Žalec, temveč v:«, saj so anketo lahko izpolnjevali tudi obiskovalci občine Žalec. Sledeče vprašanje se je nanašalo na kraj v občini Žalec, katerega anketiranec najpogosteje obišče. Fokus teh vprašanj je bil določen z geografskim obsegom strategije, torej se je nanašal na tri največja naselja v občini. Sledeči dve vprašanji sta se nanašali na ocenitev stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v najpogosteje obiskanem naselju (katerega je anketiranec izbral v predhodnem vprašanju), ter na oceno količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v izbranem naselju. Za ugotovitev modal splita (porazdelitve uporabe različnih modalitet za mobilnost prebivalcev) so anketiranci v 5. vprašanju podali oceno pogostosti uporabe posameznega prevoznega sredstva. V šestem vprašanju ankete so anketiranci določene trditve, ki so se nanašale na področje z vidika prometnega urejanja, razporedili po pomembnosti na lestvici od 1 do 12, kjer 1 pomeni za njih najpomembnejše, 12 pa najmanj pomembno področje. Vprašanja 7 in 8 sta se nanašali na »koliko minut hoje...« anketiranec hodi oz. je še pripravljen hoditi od parkirišča do nekega cilja. V 9. vprašanju je anketiranec lahko podal svoje predloge, kako bi dosegli vključevanje trajnostnega razvoja v sistem prometa v občini Žalec. V anketi so sledila še demografska vprašanja.

Po zaključku priprave vsebine anketnega vprašalnika je bil vprašalnik oblikovno urejen za tiskano obliko in oblikovan v spletno anketo s pomočjo QuestionPro orodja.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Analiza anketnega vprašalnika vključuje 403 v celoti izpolnjene ankete, katerih analiza je bila izvedena s programoma Excel in SPSS.

(b) Socio-demografska struktura

V okviru tega podpoglavja bo predstavljena socio-demografsko struktura anketirancev iz vzorca. Na podlagi opisane strukture vzorca je mogoče dobiti natančnejši pregled, kdo so pravzaprav anketiranci, ki sestavljajo vzorec.

Najprej bomo prikazali strukturo anketirancev glede na Krajevno skupnost, v kateri prebivajo. Upoštevali smo vse Krajevne skupnosti v občini Žalec, in sicer: Mestna skupnost Žalec, Krajevna skupnost Galicija, Krajevna skupnost Gotovlje, Krajevna skupnost Griže, Krajevna skupnost Levec, Krajevna skupnost Liboje, Krajevna skupnost Petrovče, Krajevna skupnost Ponikva, Krajevna skupnost Šempeter in Krajevna skupnost Vrbje. Ker so anketo lahko reševali tudi obiskovalci občine Žalec, je bila v anketi tudi ta možnost, s tem, da so anketiranci dopisali v kateri občini prebivajo.

Glede na analizo Krajevne skupnosti (občine) v kateri prebiva anketiranec (Slika 76) je mogoče zaključiti, da večina anketiranih prebiva v Mestni skupnosti Žalec ter v Krajevni skupnosti Šempeter. 17 anketirancev pa prihaja iz drugih občin.



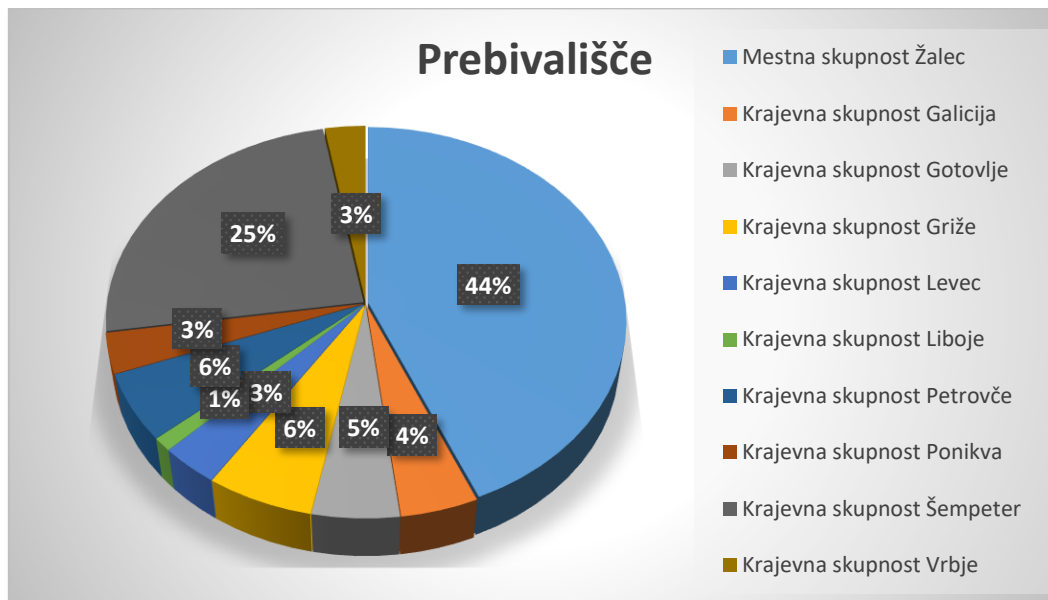
OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



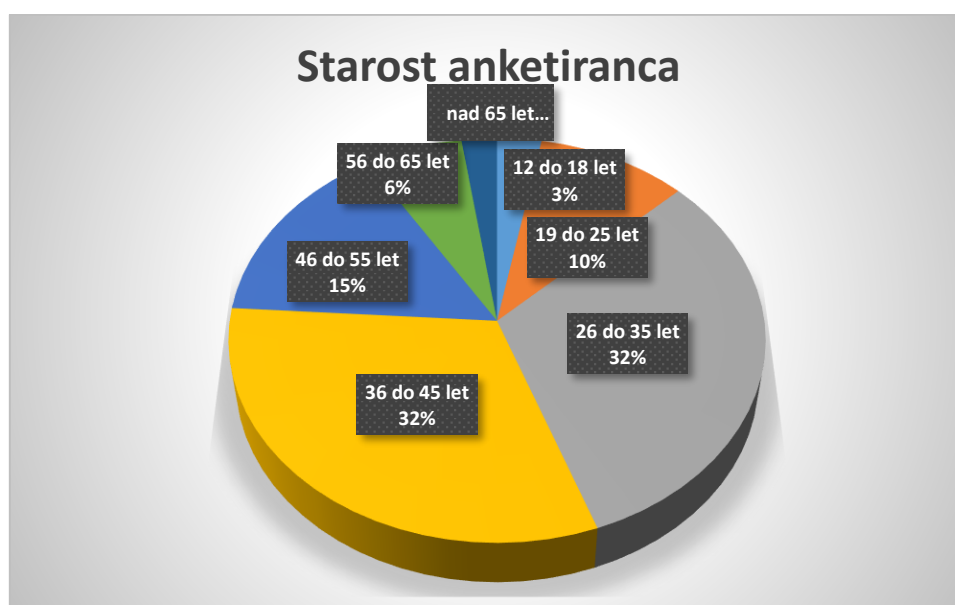
EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 76: Krajevna skupnost stalnega prebivališča anketiranca



Starostna struktura je v okviru priprave CPS pomemben demografski podatek. V nadaljevanju (Slika 77) je tako podana starostna struktura anketirancev, razdeljena v skupine.

Slika 77: Starostna struktura anketirancev





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija

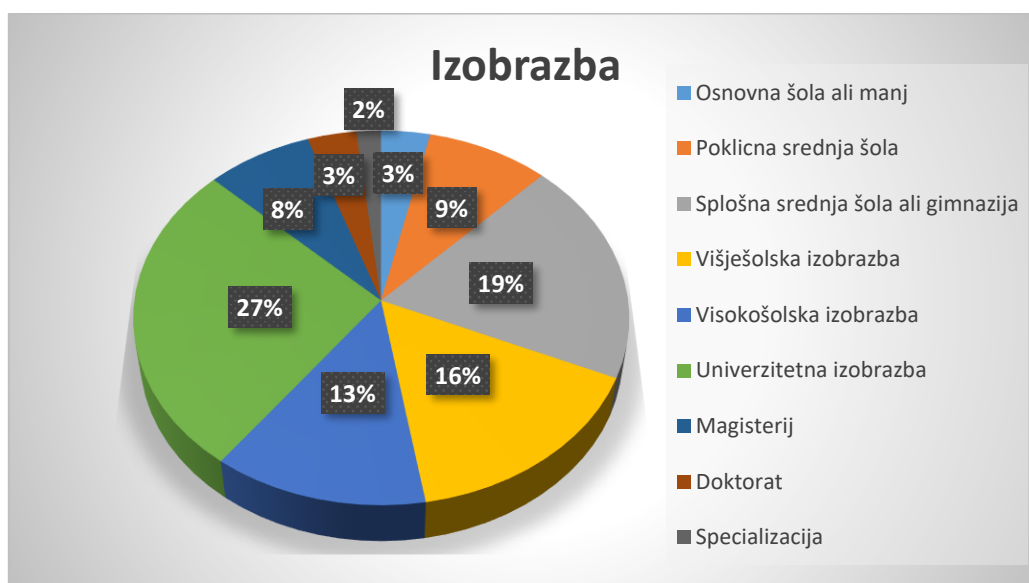


EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Glede na rezultate analize (Slika 77) je mogoče ugotoviti, da je največ anketirancev starih med 26 in 35 let ter od 36 do 45 let. Vse starostne skupine so primerno zastopane. Glede na spol anketiranca je moč zaključiti, da sta oba spola enakovredno zastopana (47 % ženske, 43 % moški).

V nadaljevanju se podaja izobrazba anketirancev. Anketiranci so med devetimi (Osnovna šola ali manj, Poklicna srednja šola, Splošna srednja šola ali gimnazija, Višješolska izobrazba, Visokošolska izobrazba, Univerzitetna izobrazba, Specializacija, Magisterij, Doktorat) izobrazbenimi razredi izbrali njihovo stopnjo izobrazbe.

Slika 78: Najvišja dokončana izobrazba anketirancev



Iz grafa o izobrazbi (Slika 78) je moč razbrati, da gre za reprezentativni vzorec anketirancev glede na stopnjo izobrazbe. Iz grafa ni mogoče razbrati, da ima kar šest anketirancev najvišjo možno stopnjo izobrazbe-doktorat.



OBČINA ŽALEC

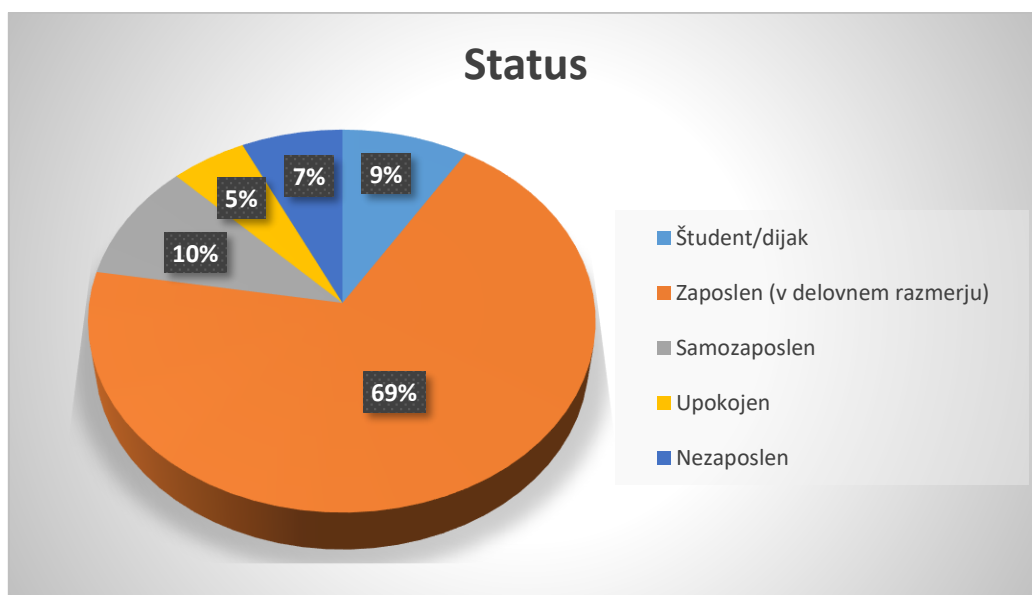
Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

V nadaljevanju je podan še zaposlitveni status anketiranca. Anketiranci so svoj trenutni status opredelili kot: Študent/dijak, Zaposlen (v delovnem razmerju), Samozaposlen, Upokojen, Nezaposlen ali Drugo.

Slika 79: Trenutni zaposlitveni status anketiranca



69 % anketirani je zaposlenih, 9 % pa je študentov ali dijakov (Slika 79). Za ti dve skupini je značilno, da opravljajo vsakodnevne migracije, ki so seveda odvisne od oddaljenosti (lokacije) njihovega prebivališča in lokacije njihovega delovnega mesta oziroma šole/fakultete.

Posebno pozornost je potrebno posvetiti tudi invalidnim osebam. Ugotoviti je možno, da je v anketi sodelovala ena slepa ali slabovidna oseba, štiri osebe z gibalnimi in fizičnimi prizadetostmi, ki za gibanje uporabljajo bergle, ali podobne pripomočke, ter sedem oseb z gibalnimi in fizičnimi prizadetostmi, ki za gibanje uporablja invalidski voziček.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

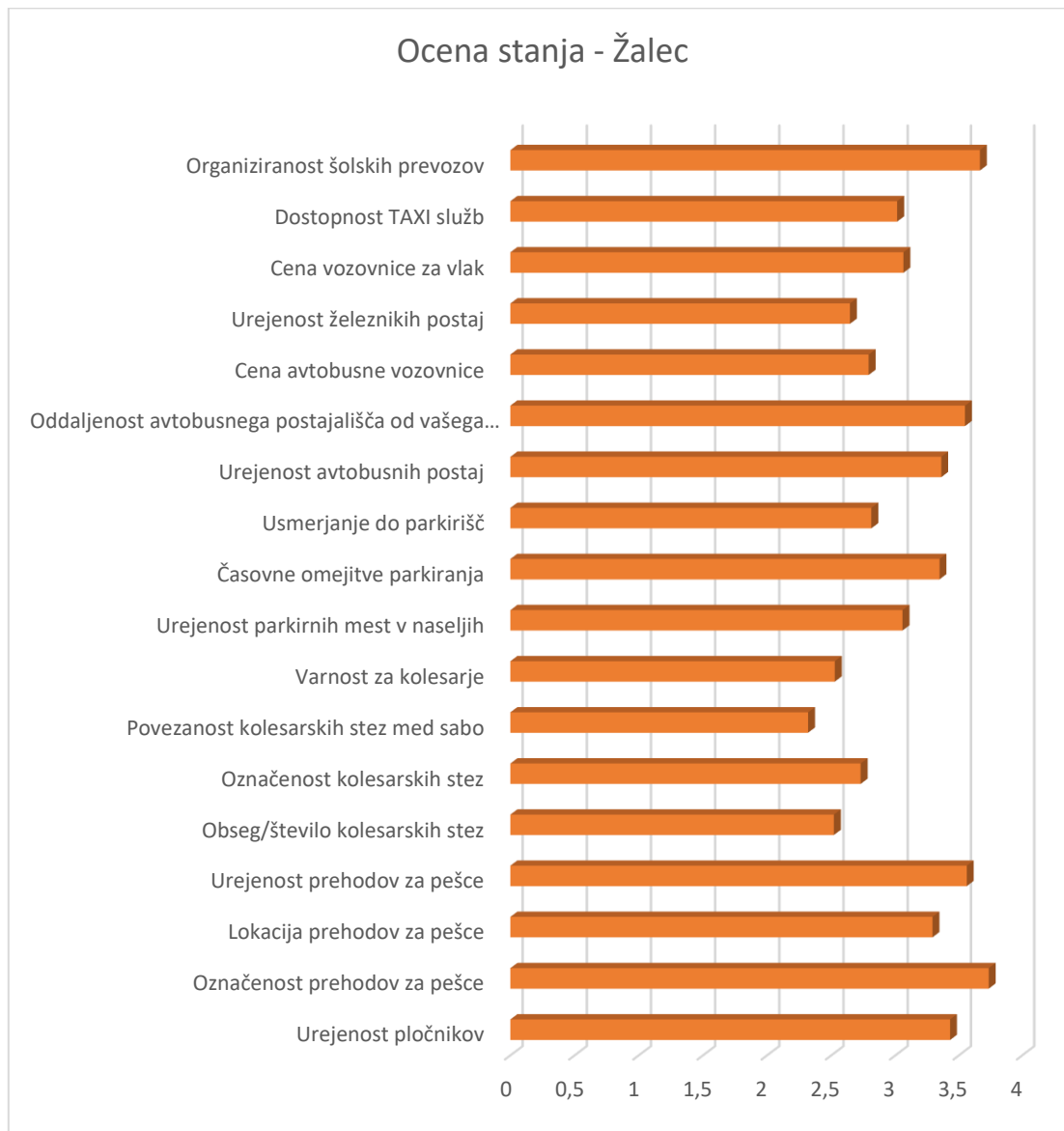
(c) Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov

V okviru ankete so anketiranci ocenjevali stanje različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v izbranem naselju (javni potniški promet, kolesarske steze in pasovi, prometni znaki in oznake na cestišču ipd.). Ocena je zajemala sledeča področja: Urejenost pločnikov, Označenost prehodov za pešce, Lokacija prehodov za pešce, Urejenost prehodov za pešce, Obseg/število kolesarskih stez, Označenost kolesarskih stez, Povezanost kolesarskih stez med sabo, Varnost za kolesarje, Urejenost parkirnih mest v naseljih, Časovne omejitve parkiranja, Usmerjanje do parkirišč, Urejenost avtobusnih postaj, Oddaljenost avtobusnega postajališča od vašega doma, Cena avtobusne vozovnice, Urejenost železniških postaj, Cena vozovnice za vlak, Dostopnost TAXI služb, Organiziranost šolskih prevozov. 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.

V nadaljevanju so tako podane njihove ocene za posamezno področje, in sicer ločeno za tri naselja: za Žalec, Šempeter ter Petrovče.



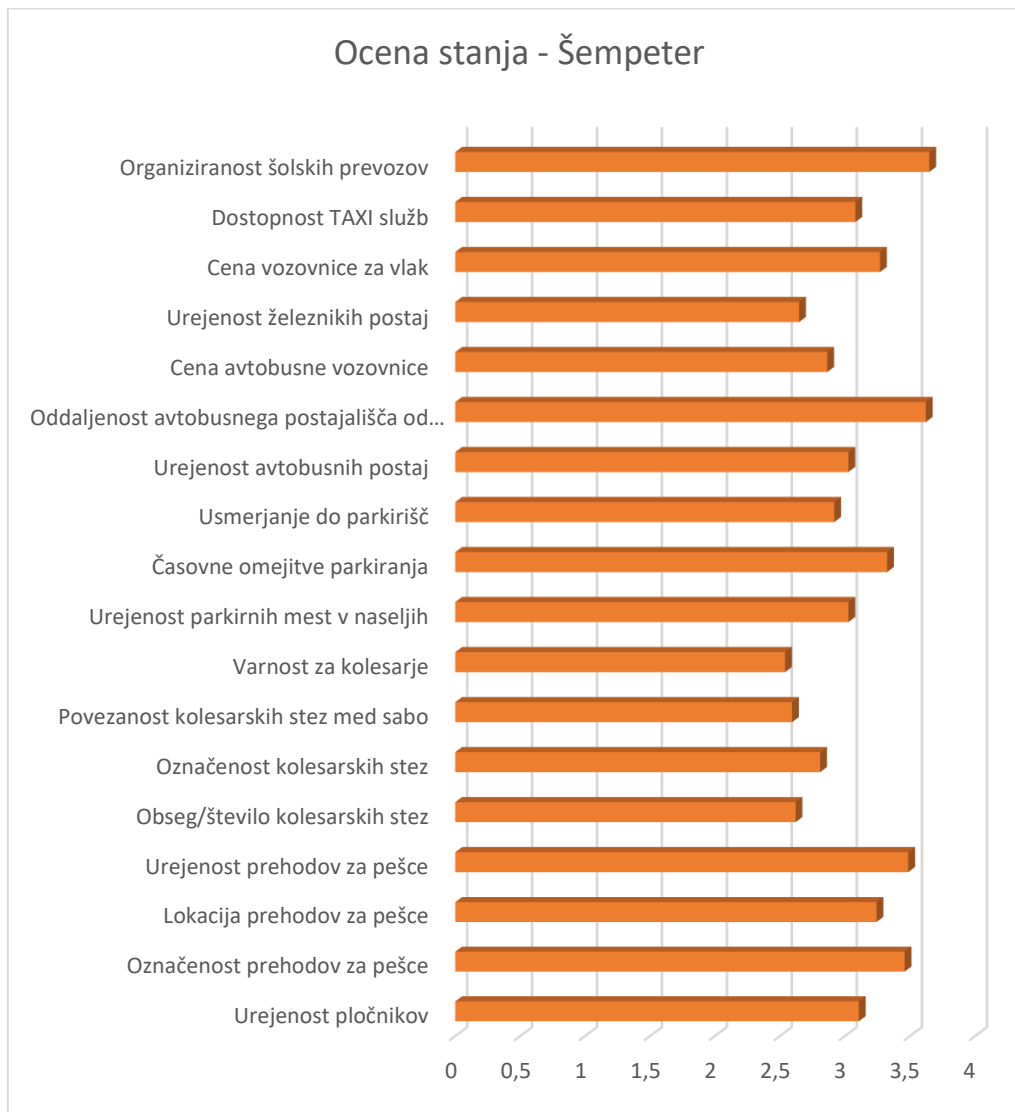
Slika 80: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Žalcu



Rezultati ankete za področje ocene stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Žalcu (Slika 80) podajajo visok nivo, saj so vsa področja anketiranci ocenili nadpovprečno. Najvišjo oceno so anketiranci dodelili Označenosti prehodov za pešce, najnižjo pa za Povezanosti kolesarskih stez med sabo, ter Obsegu/število kolesarskih stez in Varnosti za kolesarje.



Slika 81: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Šempetru



Rezultati ankete za področje ocene stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Šempetru (Slika 81) prav tako podajajo visok nivo. Najvišjo oceno so anketiranci dodelili Organiziranosti šolskih prevozov, najnižjo pa za Varnosti za kolesarje in Povezanosti kolesarskih stez med sabo ter Obsegu/število kolesarskih stez. Kar se tiče slabosti je tako v Šempetru zelo podobno kot v Žalcu, povsod so ugotovljene slabosti na področju kolesarskega prometa.



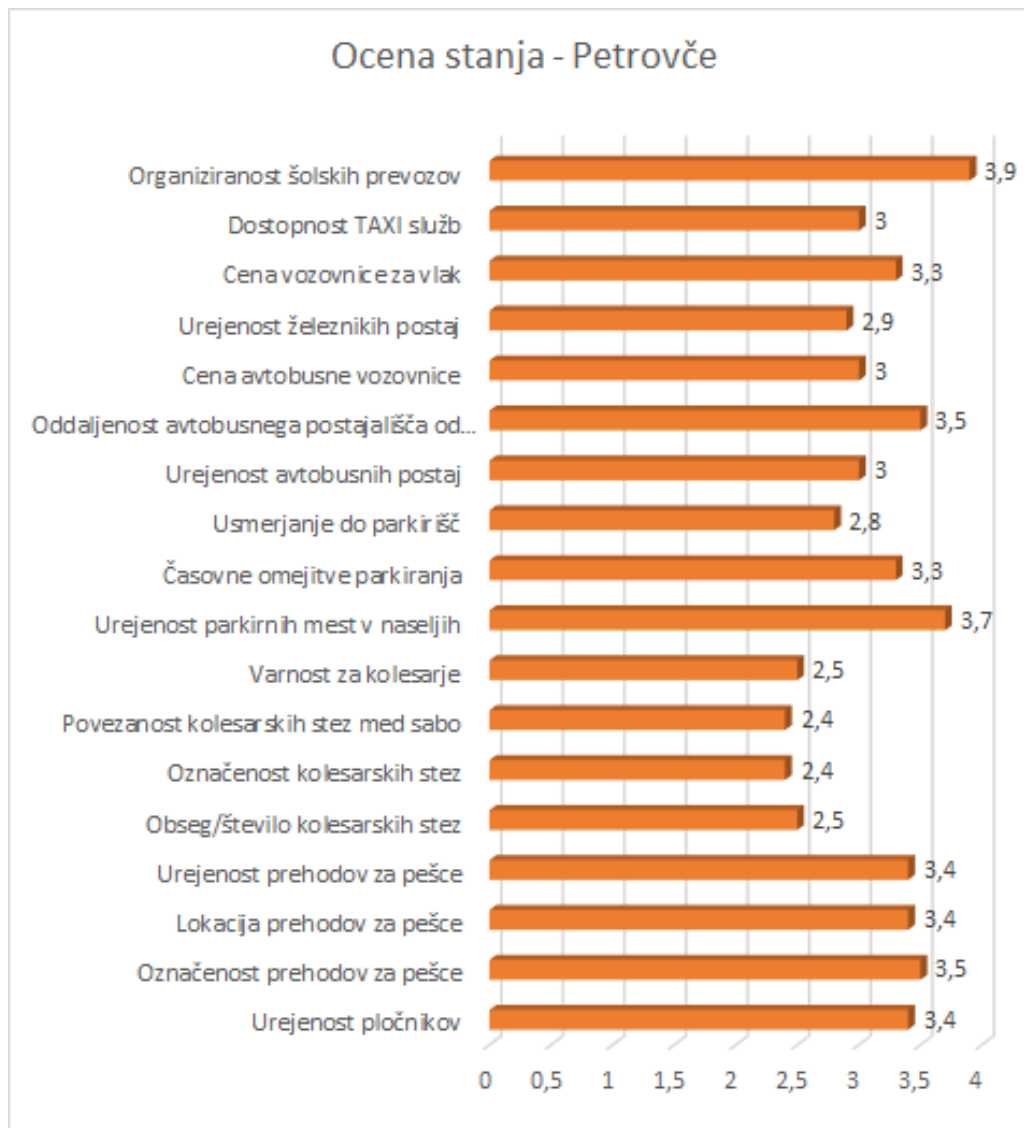
OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 82: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Petrovčah

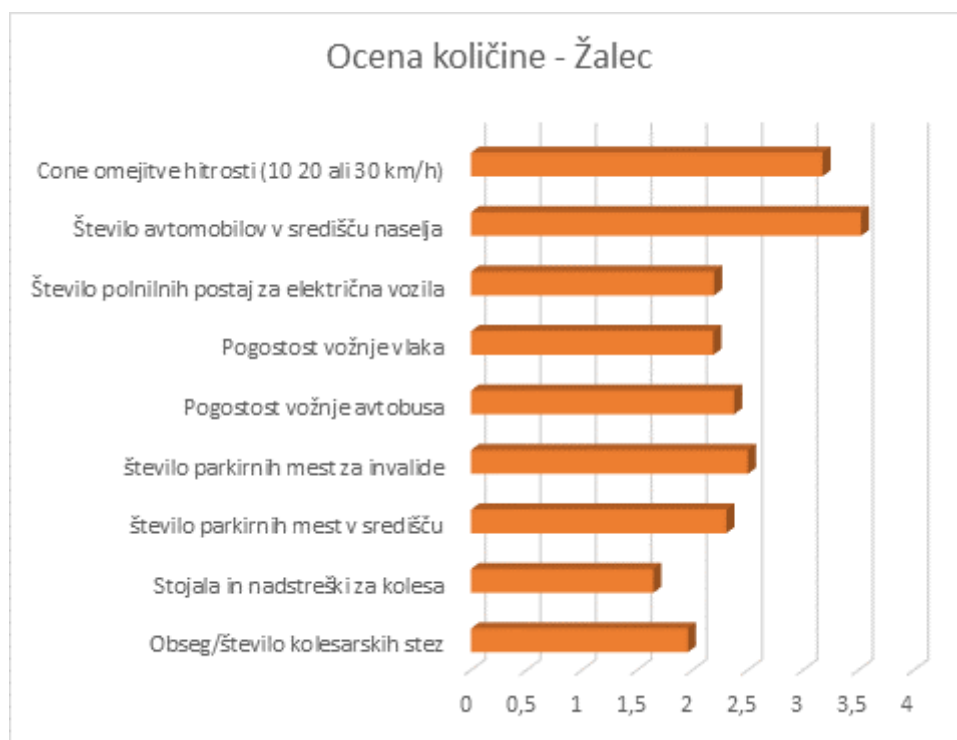


Rezultati ankete za področje ocene stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Petrovčah (Slika 82) prav tako podajajo visok nivo, čeprav je zaznati večja nihanja med posameznimi ocenami kot v primeru Žalca. Najvišjo oceno so anketiranci dodelili Organiziranosti šolskih prevozov, najnižjo pa za Povezanost kolesarskih stez med sabo in Označenost kolesarskih stez ter za Obseg/število kolesarskih stez in Varnost za kolesarje. Tudi v Petrovčah je torej najslabše stanje na področju kolesarstva.



Sledeče vprašanje, vprašanje 4, se prav tako kot predhodno vprašanje nanaša na izbrano naselje, torej na Žalec, Šempeter in Petrovče. Vprašanje 4 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, število avtomobilov v središču in podobno).

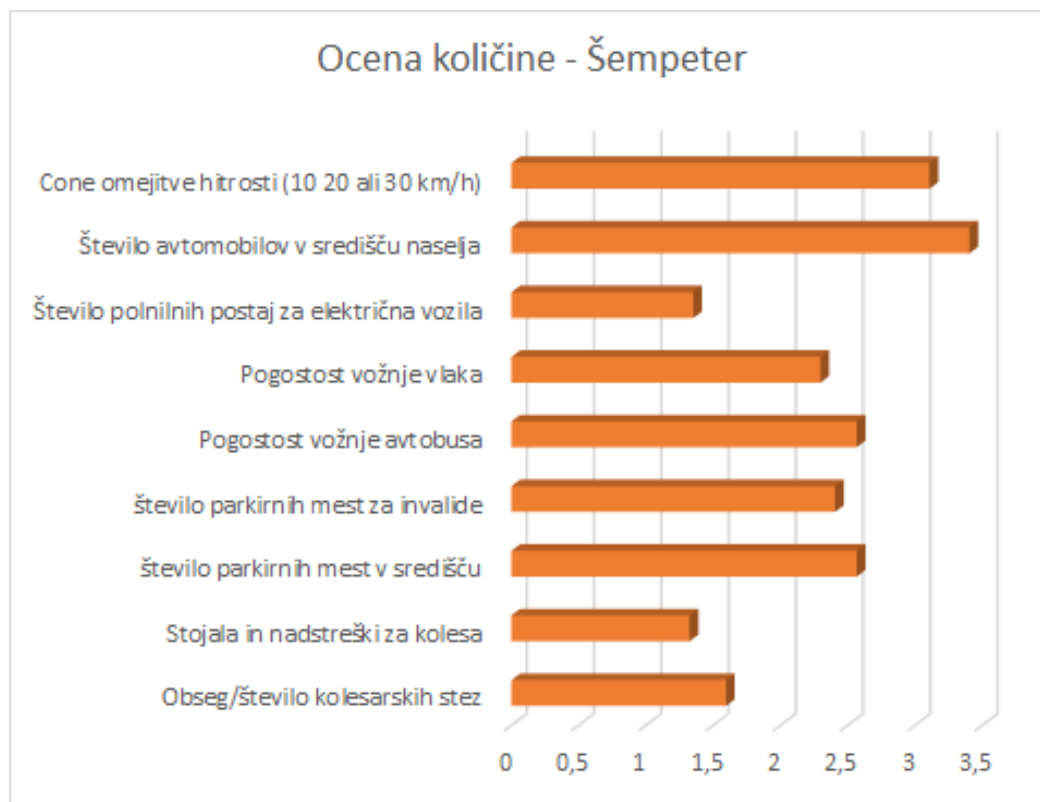
Slika 83: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v Žalcu



Anketiranci so v povprečju podali nekoliko nižjo srednjo vrednost ocene količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v Žalcu. Po mnenju anketirancev je v mestu Žalec občutno preveč Avtomobilov v središču naselja, občutno premalo pa je Stojal in nadstreškov za kolesa.



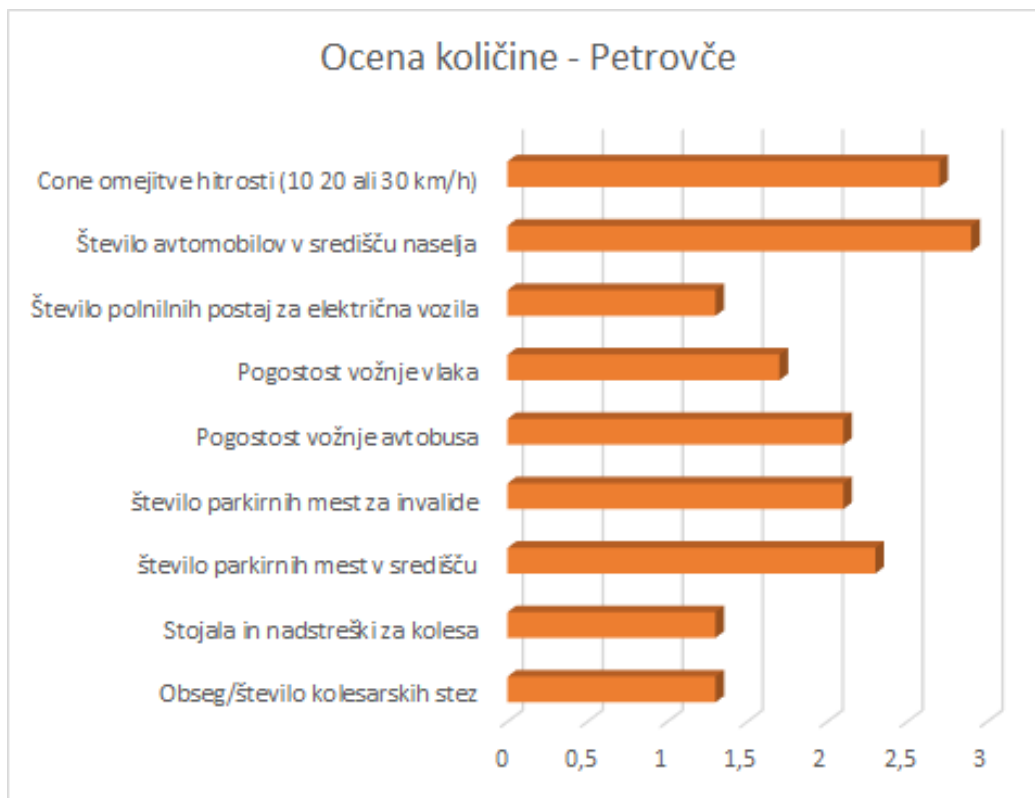
Slika 84: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v Šempetru



Po mnenju anketirancev je v Šempetru, prav tako kot v Žalcu, občutno preveč Avtomobilov v središču naselja, občutno premalo pa je Število polnilnih postaj za električna vozila ter Stojal in nadstreškov za kolesa.



Slika 85: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v Petrovčah



Za območje Petrovč so anketiranci v povprečju podali nekoliko nižjo srednjo vrednost ocene količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov. Po mnenju anketirancev je v Petrovčah, prav tako kot v Žalcu in Šempetru, občutno preveč Avtomobilov v središču naselja, občutno premalo pa je, kot tudi v Šempetru, Število polnilnih postaj za električna vozila ter Stojal in nadstreškov za kolesa in celo premajhen je tudi Obseg/število kolesarskih stez.

V nadaljevanju so anketiranci podajali, kako pogosto uporabljajo posamezno prevozno sredstvo. To vprašanje omogoča okvirno določitev modal splita, ki je značilen za prebivalce v občini Žalec.



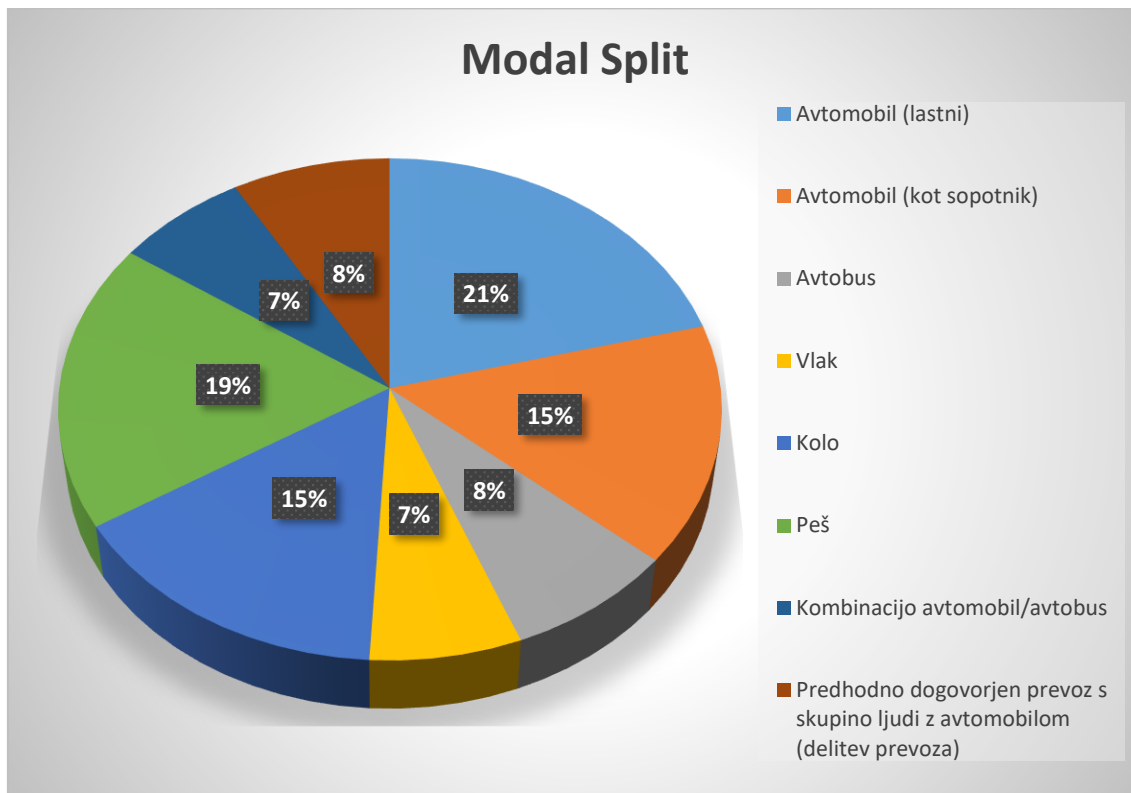
OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 86: Modal split v občini Žalec



Anketiranci so v anketi podali torej tudi oceno pogostosti uporabe posameznega prevoznega sredstva, ki ga najpogosteje uporabljajo za svoje potovanje. Izbirali so lahko med sledečimi načini: Avtomobil (lastni), Avtomobil (kot sopotnik), Avtobus, Vlak, Kolo, Peš, Kombinacijo avtomobil/avtobus in Predhodno dogovorjen prevoz s skupino ljudi z avtomobilom (delitev prevoza). Glede na odgovore anketirancev je mogoče zaključiti, da je najpogostejša uporaba avtomobila (21 %), kateremu sledi hoja (19 %), najmanj pa uporabljajo kombinacijo avtomobil/avtobus ter sam vlak.

Vprašanje 6 se je glasilo: Spodnje trditve razporedite po pomembnosti na lestvici od 1 do 12, kjer 1 pomeni za vas najpomembnejše področje z vidika prometnega urejanja, 12 pa najmanj pomembno. Tukaj je šlo za sledeče trditve: Več parkirnih mest za avtomobile, Bolj dostopne informacije o prometu, Boljši pogoji za vožnjo z avtom, Manj avtomobilov,



OBČINA ŽALEC

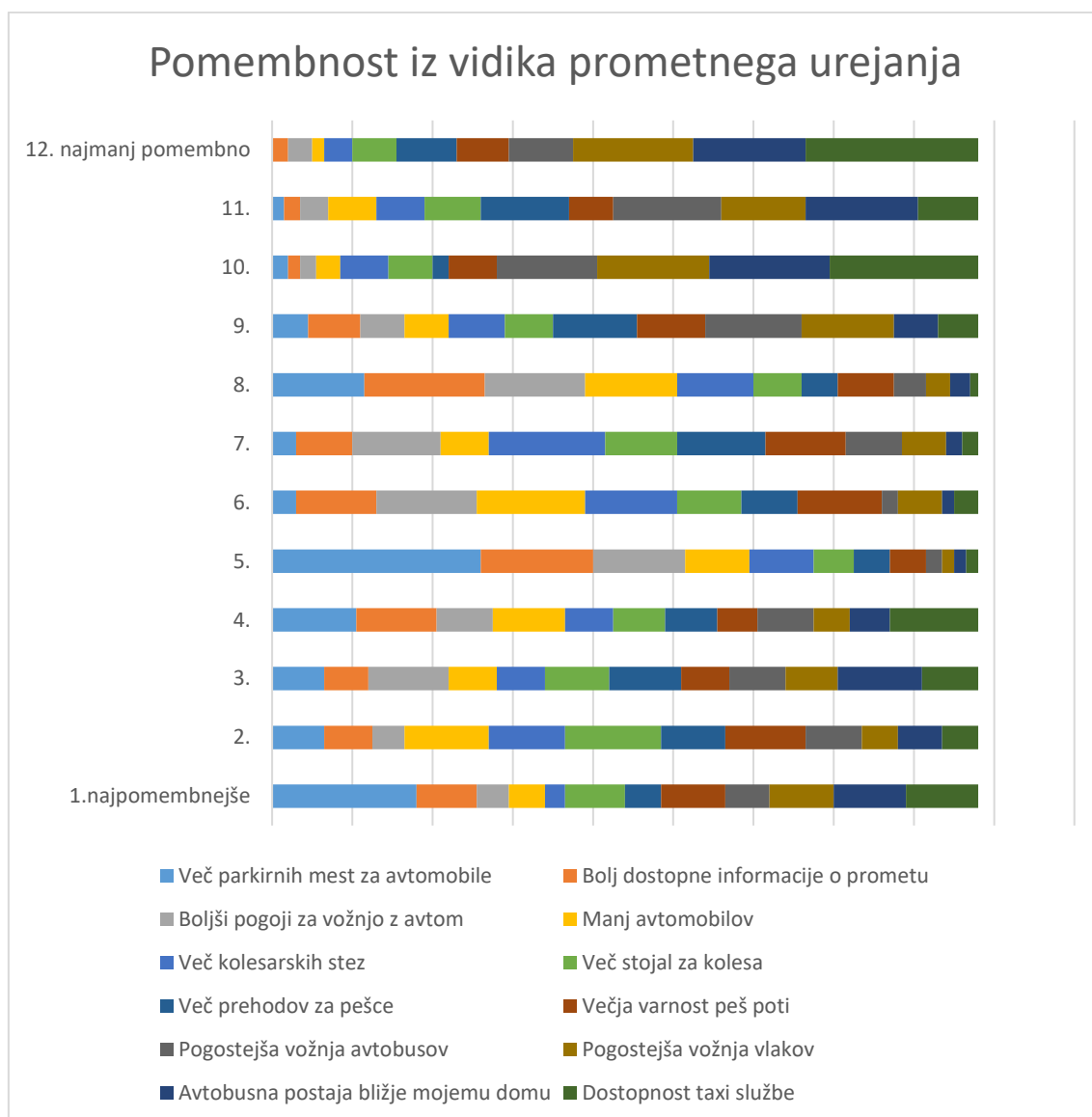
Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Več kolesarskih stez, Več stojal za kolesa, Več prehodov za pešce, Večja varnost pešpoti, Pogostejša vožnja avtobusov, Pogostejša vožnja vlakov, Avtobusna postaja bližje mojemu domu, Dostopnost TAXI službe.

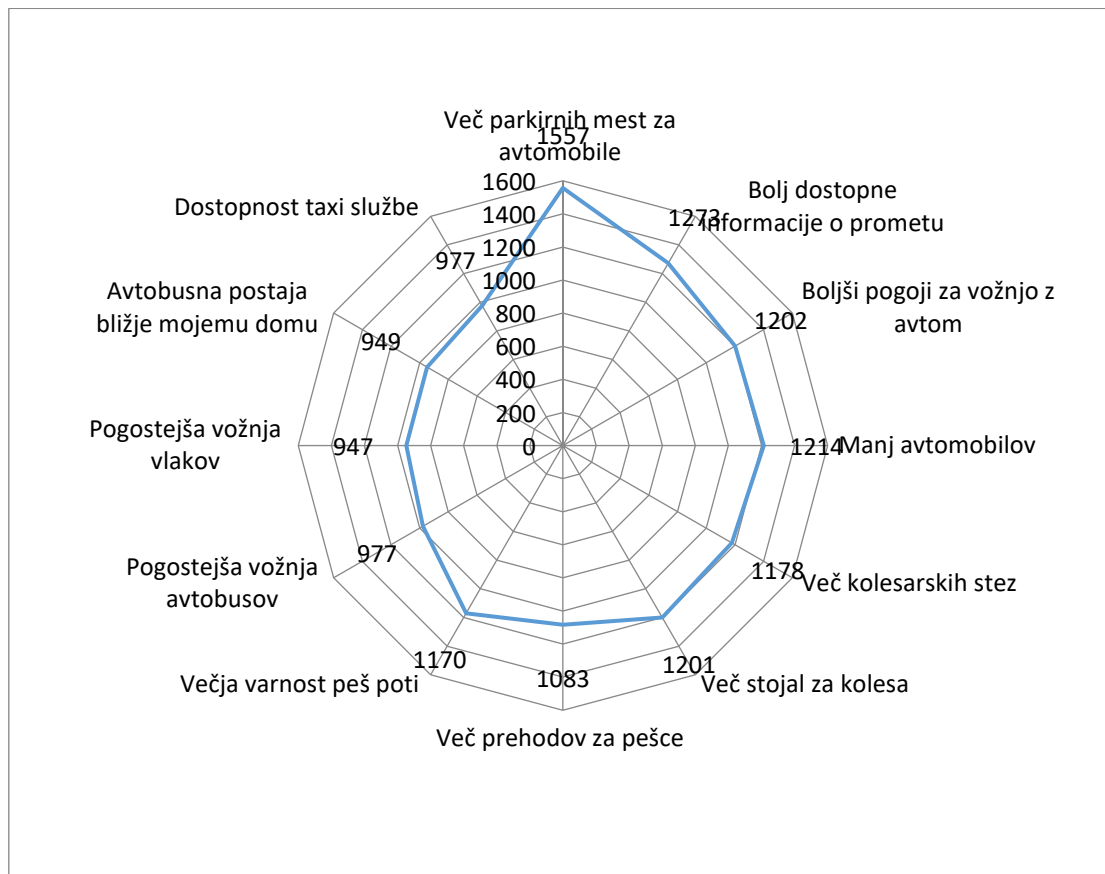
Slika 87: Pomembnost področij z vidika prometnega urejanja



Iz predhodnega grafa (Slika 87) je moč razbrati kaj je za anketirance najpomembnejše. Zaradi lažje preglednosti je bilo isto vprašanje še obdelano iz vidika uteži (Slika 88).



Slika 88: Pomembnost področij z vidika prometnega urejanja-uteži



Anketiranci so odgovarjali tudi na vprašanje, iz katerega je mogoče razbrati pomembnost posameznega področja z vidika prometnega urejanja. Kot najpomembnejše so ocenili Več parkirnih mest za avtomobile in Bolj dostopne informacije o prometu, kot najmanj pomembna pa so ocenili sledeča področja: Pogostejša vožnja vlakov, Avtobusna postaja bližje mojemu domu, Dostopnost taxi službe ter Pogostejša vožnja avtobusov.

Vprašanje 7 je anketiranca spraševalo, Koliko minut hoje od destinacije, kamor je namenjen, običajno parkira svoje osebno vozilo? Možni odgovori so bili: do 1 minute, od 1 do 2 minuti, od 2 do 5 minut, od 5 do 10 minut, več kot 10 minut.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 89: Koliko minut hoje od destinacije, kamor so anketiranci namenjeni, običajno parkirajo svoje osebno vozilo?



Najpogosteje anketiranci svoje vozilo parkirajo v bližini destinacije (Slika 89). Na vprašanje Koliko minut hoje od destinacije, kamor so anketiranci namenjeni, običajno parkirajo svoje osebno vozilo?, so anketiranci v 41 % odgovorili da je to od 2 do 5 minut hoje. Le 3 % anketiranih svoje vozilo parkira tako daleč od destinacije, da hodi še več kot 10 minut. Vprašanje 8 se je glasilo Koliko minut hoje oddaljeno javno parkirišče se vam zdi še sprejemljivo? Anketiranci so lahko izbirali med sledečimi možnostmi: do 1 minute, od 1 do 2 minuti, od 2 do 5 minut, od 5 do 10 minut, več kot 10 minut.

Slika 90: Koliko minut hoje oddaljeno javno parkirišče je še sprejemljivo





OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Najpogosteje so anketiranci od parkirišča do destinacije pripravljeni hoditi od 2 do 5 minut. Glede na rezultate je moč sklepati, da anketiranci torej niso pripravljeni hoditi več kot 10 minut (razen 4 % anketiranih).

C1.1.15 Ogled stanja na terenu

V skladu z razpisno dokumentacijo je bilo izvedenih več ogledov stanja na terenu (pogoji za pešačenje, kolesarjenje, uporabo JPP, uporabo osebnega avtomobila). Oglede stanja na terenu so izvajali vsaj tisti člani projektne (in delovne) skupine, ki so bili odgovorni za posamezno področje. Rezultati ogleda stanja na terenu so podani v Poročilu o ogledu stanja, ter v Faznem poročilu v analizi stanja.

Prvi ogled stanja na terenu se je izvedel 18. avgusta 2016. Ogled stanja se je izvedel skupaj z g. Alešem Uranjekom iz občine Žalec. Na ogledu so bili še predstavniki izdelovalca, in sicer: Darja Topolšek, vodja projektne skupine; Marjan Sternad, član projektne skupine; Uroš Kramar, član projektne skupine; Tina Cvahte, članica delovne skupine. Ogled stanja se je izvedel na širšem območju občine, posebna pozornost pa je bila posvečena potrjenemu geografskemu obsegu, torej naseljem Žalec, Šempeter in Petrovče. V okviru ogleda je bil izveden ogled celotnega prometnega sistema v občini, prav tako pa so bila izpostavljena kritična mesta na infrastrukturi.

Drugi ogled stanja se je izvedel 30. avgusta 2016. Namen drugega ogleda stanja je podrobnejša seznanitev izvajalca s pogoji za javni potniški promet v občini Žalec. V okviru drugega ogleda stanja se je med vožnjo po regionalni cesti na osi Celje –Šempeter in Celje – Velenje do odcepa z Ponikvo opazovalo tudi stanje cestne infrastrukture s poudarkom na pogojih za peš promet in kolesarjenje. Na ogledu so bili sledeči predstavniki izdelovalca: Darja Topolšek, vodja projektne skupine; Marjan Sternad, član projektne skupine.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Tretji ogled stanja se je izvedel 6. septembra 2016 in je bil namenjen ogledu obrobni naselij v občini Žalec. Osredotočal se je na pregled daljinskih povezav in specifik manjših naselij. Potekal je na relaciji Košnica – Liboje – Kasaze – Migojnice – Zabukovica – Pongrac – Griže – Šempeter – Ponikva – Studence – Galicija – Pernovo – Velika Pirešica – Gotovlje – Žalec – Arja Vas – Petrovče – Levec. Izvajalec se je tudi seznanil z urejenostjo prometa v primeru prireditev in zapor cest, konkretno Šlandrovega trga v Žalcu. V okviru tega ogleda se je izvajalec bolj podrobno seznanil tudi s stanjem mirujočega prometa v mestnih naseljih občine Žalec. Na ogledu so bili sledeči predstavniki izdelovalca: Darja Topolšek, vodja projektne skupine; Bojan Rosi, član projektne skupine; Uroš Kramar, član projektne skupine; Tina Cvahte, članica delovne skupine.

Četrty ogled stanja mobilnostnega sistema v občini Žalec se je izvedel 8. septembra 2016. Ogled je bil izveden v popoldanskih urah z namenom opazovanja stanja prometa v koničnih urah. V okviru tega ogleda so se izvedli še ogledi specifičnih lokacij, saj so analize podatkov predhodnih ogledov stanja pokazale potrebo po dodatnih ogledih. Na ogledu sta bili sledeči predstavniki izdelovalca: Darja Topolšek, vodja projektne skupine; Tina Cvahte, članica delovne skupine.

Izsledki ogleda stanja kažejo, da je stanje prometne infrastrukture v občini Žalec na splošno dobro. V proučenih naseljih je mogoče ugotoviti, da je količina pločnikov nadpovprečna, večina ključnih točk je dostopnih po pločniku. Vsekakor obstaja prostor za izboljšave, saj skoraj v vsakem naselju kakšen del pločnika tudi manjka.

Kolesarske steze so le redko urejene, predvsem so omejene na posamezne odseke znotraj Levca, Žalca in Šempetra. To predstavlja veliko pomanjkljivost prometnega stanja v občini, sploh če upoštevamo, da je občina Žalec del regijskih kolesarskih smeri, ter tudi, da je po celotni občini razvejanost omrežja, primerne za kolesarje, zelo velika. Tako bi bilo smiselno razmisliti vsaj o boljši označitvi smeri, kjer je gost promet kolesarjev, s



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

talnimi označbami in spodbujanjem deljenega prostora na cestišču, saj izgradnja ločenih površin za kolesarje na vseh kritičnih odsekih ni realna.

Stanje infrastrukture za avtobusni promet je zelo dobro, le nekaj postajališč se nahaja na cestišču, večina jih je od njega ločenih. Prav tako ima večina postajališč nadstrešnice vsaj v smeri, kjer potniki navadno čakajo na vstop na avtobus, torej v smeri večjih mest. Na podlagi tega lahko zaključimo, da so predpogoji za odvijanje avtobusnega prometa v celotni občini dobri.

Zaključek ogleda stanja je, da ima občina Žalec 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, ki so izpostavljene v tem poročilu in v Poročilu o ogledih stanja, pa je smiselno odpraviti, saj v veliki meri ovirajo večjo uporabo alternativ osebnemu avtomobilu. Najpomembnejše kritične točke v treh večjih naseljih, ki so geografski fokus celostne prometne strategije občine Žalec, ter ovirajo celovit trajnosten razvoj prometa v občini, so:

- Žalec, Celjska cesta: v smeri iz centra proti Celju, kjer kolesarski pas, označen na cestišču, neposredno preide v pas za desne zavijalce v cestnem prometu;
- Žalec, Petrovče in Šempeter: okolica železniških postajališč ni urejena v smeri omogočanja intermodalnosti potovanj;
- Žalec, Šempeter: manjkajoča kolesarska povezava med naseljema;
- Petrovče, Dobriša vas: v stanovanjskem delu promet poteka po ozkih in neurejenih ulicah brez ločenih površin za pešce in kolesarje;
- Ložnica: povezava z Žalcem za peš in kolesarski promet ni celovito urejena, manjka del pločnika;



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Šempeter, Rimska cesta: neurejen izvoz in vključevanje na glavno cesto iz smeri nakupovalnega središča;
- Šempeter, Rimska cesta: manjkajoči deli pločnika in kolesarske steze ob celotni cesti;
- Šempeter: problematika tovornega in tranzitnega prometa skozi mestno središče ter po stanovanjskem delu naselja (Cesta na žago in okolica);
- Šempeter, Savinjska ulica: zožitev vozišča in nepovezanost pločnikov.

Zgornji seznam ni popoln, nakazuje le na najpomembnejše kritične točke predvsem z vidika treh večjih naselij v občini, na katere se osredotoča celostna prometna strategija. Vsekakor pa je v občini Žalec še več točk oziroma elementov, ki predstavljajo pomanjkljivosti za trajnostno urejanje in odvijanje prometa, predvsem na mikrolokalni ravni (npr. manjkajoči manjši odseki pločnikov ali nadstrešnice na avtobusnih postajališčih), večinoma so te pomanjkljivosti omenjene v tekstu Poročila o ogledu stanja.

Poudarki ogledov stanja so prikazani skozi celotno poglavje z analizo stanja, podrobneje pa so rezultati prikazani v Poročilu o ogledu stanja.

C1.1.16 Ključni izzivi razvoja prometa

Videnja ključnih deležnikov predstavljajo izhodišče za načrtovanje CPS OŽ. 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 SWOT analize 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 Žalec. V sodelovanju z glavnimi deležniki na javni razpravi je bila izvedena tudi analiza izhodiščnega stanja, s katero je



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

moč prepoznati ključne izzive, ki jih bo prednostno obravnavala Celostna prometna strategija. Udeleženci so tako prepoznali prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti razvoja prometa v OŽ, ki so prikazane v spodnji tabeli.

Tabela 17: SWOT analiza prometnega sistema v Občini Žalec

PREDNOSTI	SLABOSTI
1. Brezplačno parkiranje in zadostno število parkirnih mest 2. Izgrajena severna obvoznica mimo naselja Žalec 3. Relativno veliko število kolesarskih povezav 4. Usmerjenost občine v gradnjo pešpoti 5. Urejeno mestno središče v Žalcu tudi za kolesarje in pešce	1. Razpršenost podjetij tudi znotraj spalnih naselij, ki generirajo promet in zasedajo parkirišča 2. Slabo urbanistično planiranje mestnih središč 3. Pomanjkanje peš površin 4. Nepovezanost kolesarske mreže 5. Premajhno število krožišč
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
1. Boljša povezanost kolesarskih in pešpoti 2. Boljša izkoriščenost industrijske cone 3. Več evropskih in državnih sredstev za področje prometa 4. Spremembe potovalnih navad 5. Strategija razvoja regijske in državne kolesarske poti skozi občino	1. Težave s financiranjem 2. Neodobravanje občanov, ki ne sprejemajo ukrepov 3. Neusklajena zakonodaja, pravni postopki in pravilniki 4. Težave, povezane z državo, državnimi cestami in usmeritvami 5. Težave z odkupi zemljišč

Komplementarno je bilo izvedeno tudi posvetovanje z odgovornimi za promet na OŽ, in sicer v sklopu delavnice z odgovornimi za promet na občini. V sklopu delavnice z



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

odgovornimi za promet na občini Žalec so bili identificirani konkretni problemi prometnega sistema, ki predstavljajo največje izzive načrtovanja prometa in njegovega razvoja v kratkoročnem časovnem okviru in pomenijo največje ovire za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v OŽ. Ti so sledeči:

- Največji izziv pri načrtovanju CPS bo spremeniti miselnost ljudi in kulturo vožnje.
- Poiskati možnosti krožne avtobusne povezave, ki bi povezovala Petrovče, Šempeter in Žalec. Pri tem ugotavljajo, da bi to linijo bilo potrebno subvencionirati.
- Izpostavljena je bila problematika parkiranja pri Arnovskem gozdu, kjer ljudje parkirajo avtomobile za potrebe skupnega potovanja v službo preko avtoceste. Se je že pozivalo DARS, občino Celje in Velenje, da bi skupaj uredili (zgradili) parkirišče. Občina Žalec je pripravljena dati zemljišče, ostali bi financirali, vendar do sedaj še ni prišlo do dogovora.
- Oblikovana CPS mora biti usklajena z regijsko strategijo.
- Izpostavljen je bil regijski projekt kolesarskih stez skozi 31 občin Savinjske regije, kjer se trasirajo regijske in državne kolesarske povezave. Smiselno bi bilo povezati lokalne kolesarske povezave s tem projektom, za katere bi morala poskrbeti občina. Pri tem se odpira vprašanje, koliko je možno dejansko financiranje teh investicij skozi regijski projekt. Trenutno je v fazi priprava dokumentacije.
- Izpostavljeno je bilo relativno veliko število kolesarskih poti po javnih cestah, ki so označene s tablam, vendar niso posebej urejene in predstavljajo predvsem turistično označitev za potrebe rekreativnega kolesarjenja (ni cestnih označb). Pri tem je bila izpostavljena problematika odkupa zemljišč, razdrobljenega lastništva in dragih zemljišč.
- Izpostavljena je bila dobro urejena avtobusna povezava Celje – Solčava, ki jo sofinancirajo. Gre za poletne turistične prevoze do Logarske doline, ki omogoča prevoze koles. Financiranje te povezave se je pričelo v letu 2015. Odzivi uporabnikov so zelo pozitivni. Mogoče bi bilo smiselno v poletnih mesecih na podoben način povezati Petrovče, Šempeter in Žalec.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Izpostavljena je bila možnost, da bi predvsem v Žalcu dali na cestah prednost kolesarjem (s talnimi označbami), saj to omogoča nov pravilnik.
- Izpostavljena je bila ideja o uvedbi električnih motorjev in koles za zaposlene na občini in izposoja električnih koles.
- V zvezi s kolesarskimi potmi je bil izpostavljen problem, da ni strategije pri vpeljevanju kolesarskih poti v prostor.
- Izpostavljena dobra urejenost starega mestnega jedra v Žalcu, kjer je poskrbljeno za pešce in kolesarje, vendar se ta urejenost konča na prehodu izven starega mestnega jedra. V zvezi s tem je izpostavljena problematika, kako povezati vse kolesarske poti v občini in vse s starim mestnim jedrom.
- Izpostavljeno je bilo vprašanje, če lahko invalidi, ki uporabljajo pločnike ali ceste, uporabljajo tudi kolesarske steze.
- Izpostavljena je bila varnost pri vedno večji uporabi električnih koles, ker so hitrejša in jih ne obvladujemo. Hkrati so težja, zato so tudi poškodbe hujše. V prihodnosti je to potrebno upoštevati pri gradnji infrastrukture (širše steze in večji radii).
- Problem povezan s tranzitnim prometom v urbanih središčih, predvsem v južnem delu Žalca v povezavi s Šempetrom in Petrovčami. Potreba po obvoznici v južnem delu Žalca.
- Problem izumiranja JPP, vendar še vedno potekajo skoraj vse linije čez mesto. Izletnik se vedno bolj drži dogovorov, da se po jedru ne vozijo z medmestnimi avtobusi (razen lokalni). Pogostost voženj je vsako uro (15 čez uro iz Celja), čeprav so včasih vozili vsake pol ure.
- Vlak pogosteje vozi zjutraj in popoldne, vmes nič. Večinoma ga uporabljajo dijaki in študentje. Izpostavljen problem samo dveh vagonov v konicah, kar povzroča veliko gnečo (včasih so bili štirje vagoni).
- Na področju mirujočega prometa se je v Žalcu uvedla modra cona, s smislu časovno omejenega parkiranja. Izpostavljen je bil problem, kako ljudi pripraviti, da bodo parkirali na obrobju, čeprav je parkirišč dovolj in ni treba daleč hoditi.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Problem urbanistične zasnove mest: razpršenost gospodarskih subjektov, ki generirajo promet in zasedajo parkirišča. Izražena je bila želja po poslovni coni.
- Na področju šolskih prevozov se pojavlja težava, da starši želijo, da se vsakega otroka pobere pred domom. Problem tudi to, da starši vozijo otroke v šolo. Izpostavljena je bila ideja o oblikovanju »drop off« točk, kjer bi lahko starši varno odložili otroke in bi otroci peš nadaljevali v šolo.
- Poudarjena je bila želja po intenzivnem pospeševanju turistične ponudbe. V zvezi s tem je med drugim treba v času večjih dogodkov in prireditev v Žalcu planirati tudi prometno ureditev.
- Izpostavljena je bila problematika tovarnega prometa znotraj naseljenih območji, predvsem v Petrovčah
- Izpostavljene so bile še nekatere kritične točke:
 - Pri kamnolomu v Veliki Pirešici, kjer je državna cesta, se pojavlja problem asfalta, ki je ob nalivu spolzek in posledično prihaja do veliko prometnih nesreč.
 - Na cesti v Novem Celju v smeri Petrovč je problem hiše na desni strani – cesta se zoži tik pred križiščem, kar predstavlja problem varnosti, hkrati pa je dobra hitrostna ovira.
 - Državna cesta v Šempetru, pri gostilni Privošnik – problem prehoda za pešce in pločnika, ki je samo na eni strani ceste. Ob tej cesti hodijo otroci iz šole.
 - Problem manjkajočega prehoda za pešce na državni cesti v Žalcu pri Sparu.
 - Gost promet v Arji vasi proti Velenju in proti Šempetru, kjer so tudi zasebne hiše, vendar ni poskrbljeno za pešce. Izpostavljen je tudi problem vključevanja.
 - Problem prečkanja žalske obvoznice v križiščih – nadhod, potem dve semaforizirani križišči.
 - Problem nivojskih križanj z železniško progo (npr. v Levcu zavarovan samo z Andrejevim križem).
 - Na povezavi Gotovlje – Vrbje manjka pločnik v območju železniške proge.



- Železniški prehod pri občini je problematičen, ker je blizu postaje, predvsem z vidika pešcev in kolesarjev, ki gredo skozi zapornice.
- Problem pločnikov na povezavi Petrovče – Žalec.
- Nekateri mostovi, ki prečkajo reke in potoke, so dotrajani, kar sicer ni stvar lokalne skupnosti, a vseeno smiselno opozoriti.
- Nadhod »Mavrica« je v slabem stanju, premostitvene objekte bi bilo treba obnoviti.
- Na povezavi Ponikva – Vodostech se pojavlja problem avtomehanične delavnice, ki zaseda tudi cesto.

Skozi celotno analizo stanja se je torej opredeljevalo dejansko stanje, ki ga je moč ugotoviti iz pridobljenih podatkov in njihove analize. Skozi celoten postopek analize stanja in priprave poročila pa se je stremelo k prepoznavanju in upoštevanju možnih pričakovanih in nepričakovanih dogodkov, zaradi katerih bi bilo morda treba okrepiti prilagodljivost prometnega sistema.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

C2 Oblikovanje scenarijev

C2.1 Opredelitev scenarijev

Kot zaključek analize stanja so v nadaljevanju predstavljeni oblikovani scenariji prihodnjega razvoja prometnega sistema v občini Žalec. Da bi bili pridobljeni čim širši pogledi na prihodnje stanje prometa v občini, je bila v okviru druge javne razprave pripravljena tudi diskusija o različnih možnih prihodnjih stanjih prometa v občini. Tako je potekala diskusija o tem, kakšen prometni sistem si občani želijo.

Za potrebe javne razprave so bili oblikovani štiri scenariji, ki so bili osnova za končne scenarije:

1. Prvi scenarij, kjer:

- je poudarek na pešcih, kolesarjih in JPP,
- ni ovir pri uveljavljanju ukrepov (s strani ljudi, zakonodaje, države, financ...).

2. Drugi scenarij, kjer:

- je poudarek na pešcih, kolesarjih in JPP, vendar
- se pojavljajo ovire pri uveljavljanju ukrepov (s strani ljudi, zakonodaje, države, financ...).

3. Tretji scenarij, kjer:

- je poudarek na avtomobilih,
- ni ovir pri uveljavljanju ukrepov (s strani ljudi, zakonodaje, države, financ ...).

4. Četrty scenarij, kjer:

- je poudarek na avtomobilih, vendar
- se pojavljajo ovire pri uveljavljanju ukrepov (s strani ljudi, zakonodaje, države, financ ...)



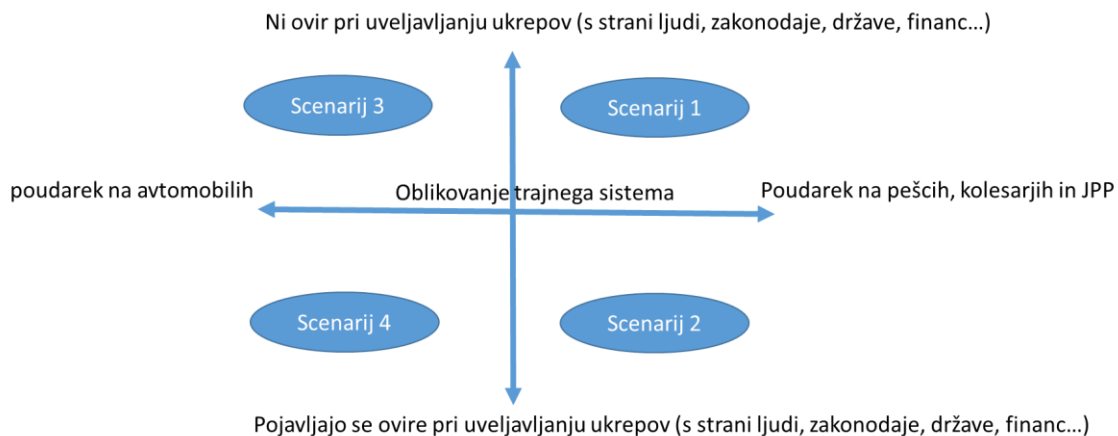
OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 91: Osnova za oblikovanje scenarijev



Diskutiralo se je o zgoraj predstavljenih možnih scenarijih. Udeleženci so se strinjali, da je najboljša prihodnja pot v celovitem strateškem načrtovanju prometa v celotni občini Žalec, ki bo omogočalo večje sinergijske učinke in boljše procese pri sprejemanju odločitev v prid trajnostni mobilnosti. Tako so kljub ugotovljenim oviram udeleženci dali prednost trajnostnemu razvoju, predvsem kolesarjenju in pešcem, pred avtomobili.

Na podlagi soglasja med ključnimi deležniki so bili oblikovani trije scenariji. Prvi scenarij opisuje razvoj dogodkov, če se izvaja samo dejavnosti, ki so že vključene v občinske programe, drugi scenarij daje poudarek na rabi avtomobilov, kjer ni strateških usmeritev in povezanosti, tretji scenarij pa daje poudarek na celovitem pristopu s poudarkom na trajnostni mobilnosti.

Pri oblikovanju scenarijev so bile presojene medsebojne odvisnosti trendov različnih sektorjev in opravljena presoja sinergij, možnosti za integracijo in negativnih učinkov različnih trendov. Upošteevane so osnovne prednosti in slabosti sedanjega stanja, ter priložnosti in nevarnosti, ki jih lahko pričakujemo v prihodnje. Prav tako so vključena mnenja prebivalcev in pogledi predstavnikov občine.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

C2.2 Vplivi različnih usmeritev razvoja prometa na trajnostno mobilnost

C2.2.1 Prvi scenarij: Izvaja se samo dejavnosti, ki so že vključene v občinske programe

V nadaljevanju sledi opis, kakšno bi bilo stanje v prometnem sistemu občine Žalec ob upoštevanju sedanjega načina dela ob izvajanju le tistih aktivnosti, ki so že sedaj vključene v občinske programe:

- Izvajajo se projekti, ki so že vključeni v občinske programe, z enako hitrostjo in podporo tako s strani politike, uprave kot s strani prebivalcev. Pri tem se zaradi zadovoljevanja različnih uporabnikov in parcialnega reševanja prometnih problemov kljub težnjam po uveljavljanju načel trajnostne mobilnosti ne sprejemajo usklajeni ukrepi, ki bi prinašali večje sinergijske učinke. S tem se sicer rešuje prometna problematika, ki pa se zaradi necelovitega pristopa in majhne podpore trajnostnim načelom s strani občanov usmerja predvsem v osebne avtomobile, saj je ta način prevoza tudi najštevilčnejši.
- Občina sicer poskuša uveljavljati načela trajnostne mobilnosti, vendar se zaradi močnih interesov posameznikov in posameznih skupin ta načela s težavo uveljavljajo, saj se rešujejo predvsem problemi, povezani z osebnimi avtomobili.
- Občina sicer še naprej vlaga v izgradnjo pločnikov in kolesarskih poti, ki pa zaradi težav z odkupi poteka počasi. Skladno z nespremenjenimi potovalnimi navadami in miselnostjo, da brez avtomobila ne pridemo nikamor, se tudi delež kolesarjev in pešcev ne spremeni.
- Povečujejo se težnje po novi cestni infrastrukturi, kar zadovoljuje večino prebivalcev, vendar se prometna slika v občini ne spremeni.
- Še vedno je opazen upad javnega potniškega prometa.
- Občutek varnosti s strani pešcev in kolesarjev je zmanjšan.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Težnje po novih parkirnih mestih in večji propustnosti zmanjšujejo zelene površine, ki se namenjajo za povečanje parkirišč in hitrejše ceste.
- Zaradi pomanjkanja celovitega načrtovanja, ki bi omogočalo usklajenost različnih politik in sektorjev, kot je na primer povezanost mobilnostne politike in urbanističnega načrtovanja, se še poveča problem tovornega prometa skozi urbana središča.
- Pritisk s strani gospodarstva na prometni sistem se še poveča, saj so določeni gospodarski subjekti še naprej »ujeti« v urbanih središčih. To povzroča povečan promet skozi urbana središča in zmanjšano varnost prebivalcev in otrok.
- Kljub naporom občine, da bi usklajeno vlagala v prometni sistem po celotni občini, se zaradi pomanjkanja komunikacije in slabšega sodelovanja krajevnih skupnosti povečuje nezadovoljstvo posameznih prebivalcev, saj imajo občutek zapostavljenosti.
- Občina zaradi teženj po večjem deležu pešcev in kolesarjev razmišlja o urejanju parkirne politike v smisli njenega omejevanja, kar povzroči odpor prebivalcev kljub povečanju zelenih površin, lepših urbanih središč in manjšega onesnaževanja.
- Večajo se pritiski s strani občanov po izgradnji urbanih obvoznic, predvsem v Šempetru in na jugu Žalca. Ti pritiski so delno povezani tudi s povečanim številom tovornih vozil, ki se na območju Šempetra skušajo izogniti plačevanju cestnine za avtocesto.
- Občina še vedno skuša najti rešitev za ureditev neurejenega parkirišča pri avtocesti za voznike, ki se skupaj vozijo na delo po avtocesti.

C2.2.2 Drugi scenarij: Poudarek na avtomobilih in brez strateških usmeritev

Za drug scenarij je značilno reševanje prometne problematike brez strateških usmeritev. Pri tem se ne gradi na trajnostnih načelih. Reševanje prometne problematike je



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

usmerjeno v reševanje problemov, povezanih z osebnimi avtomobil, medtem ko so alternativni načini prevozov močno zapostavljeni. Značilno je parcialno reševanje prometne problematike, ki favorizira infrastrukturne projekte, vezane na širitev cest, večanje hitrosti potovanja in večanje dostopnosti do praktično vseh stavb in hiš s povečanjem parkirnih površin. Posledice tovrstne politike so:

- Prisotno je vplivno vodenje, kjer se odločitve sprejemajo na podlagi možnosti vplivanja na odločitve in glede na interesne skupine.
- Zmanjšana je ozaveščenost o trajnostnih načelih in trajnostnem razvoju, ker je skrb za okolje in zelene površine postavljena v ozadje.
- Posledica takšnega načina oblikovanja prometnega sistema je povečan promet z večjim številom kritičnih točk, ki zmanjšujejo stopnjo varnosti. Stopnja varnosti se poslabša za vse udeležence v prometu, predvsem pa za ranljive osebe.
- Zaradi povečanega prometa se pričnejo tudi pojavljati novi zastoji in nezadovoljstvo voznikov, kar se pozna na načinu vožnje s povečano stopnjo nestrpnosti.
- Kakovost bivanja se zmanjša. Prav tako se zmanjšujejo zelene površine, predvsem v urbanih okoljih.
- Urbanistično planiranje je usmerjeno v avtomobile in zadovoljevanje potreb, ki jih ustvarjajo avtomobili.
- Vedno več ljudi postane odvisnih od avtomobila, urejenost in privlačnost urbanih središč se zmanjša, konflikti med gospodarskimi subjekti in prebivalci se povečajo zaradi skupne rabe cest, ki potekajo preko urbanih središč.
- Javni prevoz zaradi kakovosti in preferiranja avtomobilov postane še bolj nekonkurenčen in privlačen, kar najbolj čutijo prebivalci oddaljenih krajev in ranljive skupine prebivalcev.
- Kljub težnjam po večanju turistične ponudbe ta ne zaživi, predvsem zaradi zmanjševanja rekreativnih površin na račun povečanja prostora za avtomobile preko širitve in večanja števila cest ter parkirnih površin.
- Naraste tudi težava z odkupi zemljišč, kar ohromi izgradnjo kolesarskih in pešpoti.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- V občini se ne pojavljajo težnje po spremembi potovalnih navad, kolesarji in pešci pa so »potisnjeni« v ozadje. Kolesarjenje se uporablja samo za rekreativne namene.
- Občina se znajde v »začaranem« krogu (Slika 92).

Slika 92: Začaran krog prevlade avtomobilov



C2.2.3 Tretji scenarij: Celovit pristop s poudarkom na trajnostni mobilnosti

Za tretji scenarij je značilen celovit pristop, kjer so ukrepi medresorsko usklajeni in strateško usmerjeni. Pri tem se gradi na načelih trajnostne mobilnosti, kjer se daje prednost pešcem, kolesarjem in upravljanju z mobilnostjo. Tako se tradicionalna usmerjenost ukrepov v avtomobile in izgradnjo nove infrastrukture dopolni in deloma nadomesti z ukrepi s področja alternativ avtomobilom in boljši izkoriščenosti obstoječe infrastrukture. Glavne značilnosti razvoja v tem scenariju so:



- Zaradi strateško usklajenih načrtov tudi s področjem urbanističnega načrtovanja se čutijo sinergijski učinki, ki omogočajo sprejemljivost ukrepov s strani občanov.
- Občani preko izboljšane komunikacije in izboljšane vključenosti v proces odločanja lažje sprejemajo tudi na prvi pogled nepriljubljene ukrepe, ki uvodoma zmanjšujejo ugodnosti za avtomobile na račun povečanja trajnostnih oblik prevoza.
- Celovit pristop omogoča hitrejša in lažja pridobivanje dovoljenj za izgradnjo pešpoti in kolesarskih stez.
- Posledica celovitega strateškega planiranja je tudi lažje kandidiranje za finančna sredstva s strani države in EU.
- Pride do povečanega sodelovanja s sosednjimi občinami, kar izboljša stanje na področju povezanih kolesarskih poti in urejenosti parkirišč na območju avtoceste za potrebe skupinskih prevozov v službo. Poveča se tudi sodelovanje v okviru regionalnih povezav.
- Pripravljenost na spremembe potovalnih navad se zaradi izboljšanja stanja na področju pešcev in kolesarjev, ki dobivajo večjo veljavo v prometnem sistemu, močno izboljša. Tako se povečajo vlaganja tudi v ureditev kakovosti sedanjih kolesarskih in peš povezav.
- Skrb za varnost vseh udeležencev v prometu, predvsem pa otrok na poti v šolo, se poveča, tudi zaradi boljše kulture voznikov in večjega števila hitrostnih ovir.
- Kot posledica večje ozaveščenosti, ki spodbuja alternative avtomobilu, se izboljša urejenost okolja, saj se povečujejo zelene površine in površine za aktivno preživljanje prostega časa na prostem.
- Tako se tudi zmanjšuje tovorni in tranzitni promet skozi urbana središča, ker so ulice prilagojene predvsem za manjša lokalna vozila in pešce ter kolesarje. To povzroči, da se vedno manj voznikov preusmerja iz avtoceste na obvozne ceste zaradi izmikanja plačevanju cestnin.
- Zaradi spodbud za boljšo izkoriščenost industrijskih con in logističnih centrov se gospodarske dejavnosti ne širijo znotraj urbanih in spalnih naselij. S tem se zmanjša



Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

OBČINA ŽALEC

pritisk na urbano okolje, kar poveča privlačnost urbanega okolja in manjše onesnaževanje.

- Kot posledica večje ozaveščenosti o pomenu alternativ avtomobilu se poveča skrb za ureditev dostopnosti tudi za oddaljena naselja v občini.
- Povečajo se vlaganja v promocijo trajnostne mobilnosti, predvsem preko izobraževalnih ustanov.
- Za potrebe pretoka informacij in lažjega načrtovanja poti občina oblikuje mobilnostni center, kjer so na enem mestu zbrane vse informacije glede različnih načinov potovanja in o samem prometnem sistemu, kar omogoča intermodalna potovanja.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

SKLEP

Pomembnost trajnostne mobilnosti v svetu raste, prav tako v EU in v Republiki Sloveniji. Predvsem jo spodbuja sodobna problematika, katere tipična predstavnika sta podnebne spremembe in višanje motorizacije. Z namenom oblikovanja sodobnih, nizkoogljičnih in zdravih družb, prostorske enote vedno večkrat pristopajo k oblikovanju prometnih strategij, ki bodo odločevalce usmerile v smer trajnosti.

Občina Žalec je v letu 2016 pristopila k izdelavi Celostne prometne strategije, katere druga faza predstavlja postavljanje temeljev, opredelitev procesa ter analizo stanja z oblikovanjem scenarijev. V sklopu te faze je bilo izdelano tudi to poročilo, ki podrobno analizira notranje in zunanje, odločevalske in uporabniške vidike prometnega sistema v občini.

V prvi fazi je treba v vsakem načrtovalskem in odločevalskem procesu doseči širši konsenz o ciljih procesa, kar je pri CPS še toliko bolj pomembno, saj gre za vseobsegajočo strategijo. Prek zaveze predstavnikov občine k vključevanju trajnostnih mobilnostnih načel v načrtovalske procese v občini ter k sodelovanju pri izdelavi in implementaciji celostne prometne strategije so zagotovljeni predpogoji na politični in načrtovalski ravni. Z vključevanjem ključnih deležnikov v proces načrtovanja v vseh fazah izdelave strategije pa je zagotovljeno strinjanje in poenotenje strategije tudi z zahtevami in usmeritvami, postavljenimi s strani javnosti oz. občanov.

Pregled obstoječih dokumentov kaže, da na ravni EU trajnostna načela vedno bolj pridobivajo prvenstveno vlogo pri usmeritvah in predpisih, enako velja za predpise in usmeritve na državni ravni. Na regionalni ravni savinjska regija trajnostna načela v svoje dokumente vključuje v zadnjem času, predvsem na podlagi Regionalnega razvojnega programa Savinjske regije, v preteklosti je zaslediti le vključevanje tradicionalnih načel



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

načrtovanja prometa. S sprejetjem Trajnostnega energetskega akcijskega načrta občine Žalec je občina naredila velik korak proti vključevanju trajnostnih načel v svoje odločevalske procese.

V začetni fazi je potekala tudi samoocena trenutnega stanja načrtovalskih procesov ter vpeljave ukrepov trajnostne mobilnosti po metodologiji ADVANCE. Rezultati kažejo na to, da v Občini Žalec že obstajajo uveljavljene prakse vključevanja trajnostnih načel mobilnosti v načrte, največ prostora za izboljšave pa obstaja na področju priprav in zagotavljanja predpogojev. Torej sama vpeljava nekega načela ali ukrepa ni toliko problematična, bolj problematično je zagotavljanje predhodnega konsenza ter načrtovanja vrednotenja. Ugotoviti je tudi mogoče, da občina največ poudarka daje spodbujanju hoje, omejevanju rabe osebnega avtomobila, načrtovanju ulic ter umirjanju prometa, zmerno pa se posveča tudi ostalim stebrom trajnostne mobilnosti. Še vedno pa je opaziti precejšnjo mero upoštevanja bolj »tradicionalnih« področij ukrepanja, pri upoštevanju alternativnih področij in uvajanju resnično trajnostnih ukrepov pa obstaja še precej priložnosti za izboljšave.

Osnovne demografske značilnosti kažejo na staranje prebivalstva, kar pomeni tudi večjo odvisnost starejših prebivalcev od mlajših ter povečane potrebe po mobilnosti za ranljive skupine. Ker v občini ni večjih terciarnih izobraževalnih inštitucij, se pojavljajo obsežne dnevne migracije študentov. Poleg tega so izjemno obsežne tudi delovne migracije, saj se 58 % zaposlenih vsakodnevno vozi na delo izven občine Žalec, kljub temu, da je v občini registriranih skoraj 2.000 podjetij.

Med najbolj težavnimi področji tako z vidika občine kot z vidika prebivalcev in obiskovalcev sta urejenost kolesarskih povezav ter tranzitni promet. Predvsem neurejenost povezav med naselji z urejenimi kolesarskimi potmi ovira uporabo kolesa kot prevoznega sredstva, ne samo v rekreativne namene, nepovezanost posameznih



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

segmentov med seboj pa zmanjša vrednost tudi ostalim, že izgrajenim površinam za pešce in kolesarje. Problematika tovarnega prometa je najbolj očitna na glavni cesti na relaciji Celje – Šempeter (z izjemo naselja Žalec, ki ima izgrajeno severno obvoznico) ter na relaciji Žalec – Velenje. Manjše težave se pojavljajo tudi znotraj strnjenih stanovanjskih naselij, kjer obstaja mešana raba prostora, zaradi česar poteka tovorni promet po za to neprimernih ulicah skozi stanovanjska naselja. Problematična je tudi segmentiranost površin za pešce, saj so pločniki ponekod prekinjeni, s čimer je resno ogrožena varnost pešcev.

Da bi bila celostna prometna strategija v čim večji meri prilagojena prebivalcem občine, torej končnim uporabnikom prometnega sistema, je javnost vključena v vsakem koraku. Aktivnosti, ki so v 2. fazi predstavljale najpomembnejša orodja za vključevanje javnosti, so bile javne razprave in anketa med prebivalci. Usmeritve, pridobljene tekom vključevanja javnosti, predstavljajo ključno izhodišče za 3. fazo izdelave CPS.

Usmeritve za nadaljnje delo, torej za oblikovanje vizije, postavljanje prioritet ter izdelavo dejanske strategije, so bile dosežene prek konsenza s ključnimi deležniki. Kot ključne vrednote, ki so povezane z oblikovanjem CPS, med ključnimi deležniki veljajo izboljšanje varnosti (izboljšanje varnosti ranljivih udeležencev prometa, skrb za varnost prometa okoli šol in vrtcev, varnost občanov v prometu in varnejše šolske poti, ki bodo označene), sprememba potovalnih navad, izboljšanje kolesarskega in peš prometa ter izboljšana kakovost življenja. Kot največje težave, ki se lahko pojavijo pri oblikovanju in vpeljavi CPS, pa so bile izpostavljene težave v financiranju, neodobravanje občanov, zakonodaja, pravni postopki in pravilniki, težave, povezane z državo, odkupi zemljišč ter nepovezanost služb znotraj občinske uprave.

Vprašalnik, ki je zajel širši krog prebivalcev, je pokazal na podobna področja. Kot najbolj urejena področja v naselju Žalec prebivalci izpostavljajo označenost in urejenost



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

prehodov za pešce, šolske prevoze in urejenost avtobusnih postaj, najnižje ocene pa so dobila področja, povezana s kolesarskim prometom. Zelo podobni so rezultati v Šempetru in Petrovčah, saj tudi tam prebivalci kot najbolj kritično področje ocenjujejo kolesarski promet, področji šolskih prevozov in peš hoje pa kot dobri. Tudi glede infrastrukturnih in drugih elementov med prebivalci naselij Žalec, Šempeter in Petrovče obstaja konsenz, da je v središču naselij občutno preveč avtomobilov, želijo pa si predvsem več infrastrukture za kolesarjenje ter polnilnih postaj za električna vozila. Neskladje se je pokazalo v željah prebivalcev, da bi se v središčih mestnih naselij zagotovilo več parkirnih mest, kar je v diametralnem nasprotju z oceno, da je v mestih preveč avtomobilov. Na pripravljenost prebivalcev za spremembe v njihovih potovalnih navadah oziroma na nepripravljenost pa kaže tudi podatek, da je samo 4 % prebivalcev do svoje destinacije pripravljenih hoditi 10 minut ali več.

Scenariji razvoja prometa, ki so bili oblikovani na podlagi zbranih podatkov v fazi analize stanja, prikazujejo tri usmeritve, ki so za prihodnost prometa v občini Žalec 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 pesimističnega scenarija je mogoče pričakovati občuten porast avtomobilskega prometa, zmanjšanje varnosti ter poslabšanje okoljskega stanja. 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. Optimistični scenarij pa pričakuje, da bo občina Žalec 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.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

SEZNAM LITERATURE IN VIROV

- ADVANCE consortium. (2013). *Final ADVANCE Audit Scheme and Guidelines*. Bruselj, Belgija: Traject.
- 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.
- ARSO. (2016). *Atlas okolja*. Pridobljeno iz http://gis.arso.gov.si/atlasokolja/profile.aspx?id=Atlas_Okolja_AXL@Arso
- Council of European Municipalities and Regions [CEMR]. (2014, april). *Urban Mobility Package: Support to local authorities' action in building sustainable local mobility plans*. COM(2013) 913 final – Together towards competitive and resource-efficient urban mobility. Pridobljeno iz http://www.ccre.org/img/uploads/piecesjointe/filename/CEMR_opinion_Urban_mobility_package_EN.pdf
- Dobovšek, M., Ogrizek, D., & Medved, S. P. (2007, november). *Prometna študija mesta Žalec (ožje območje obdelave) z navezavo na promarno prometno omrežje (širše območje obdevala)*. Maribor: Lineal d.o.o.
- ELTIS. (2014, januar). *Guidelines - Developing and implementing a sustainable urban mobility plan*. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans.
- Essen, H., Schrotten, A., Otten, M., Sutter, D., Schreyer, C., Zandonella, R., . . . Doll, C. (2011). *External Costs of Transport in Europe*. Delft.
- EU funding. (b. d.). Pridobljeno iz Resources: www.eltis.org/resources/eu-funding
- Evropska komisija. (2007, 18. oktober). *Akcijski načrt za logistiko tovornega prometa*. Pridobljeno iz http://europa.eu/legislation_summaries/transport/rail_transport/tr0053_sl.htm



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Evropska komisija. (2007, 25. september). *Zelena knjiga: Za novo kulturo mobilnosti v mestih.* Pridobljeno iz http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/sl/com/2007/com2007_0551sl01.pdf
- Evropska komisija. (2008, 16. december). *Akcijski načrt za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v Evropi.* Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/sl/TXT/?uri=CELEX%3A52008DC0886>
- Evropska komisija. (2008, 8. julij). *Greening Transport*. Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0433:FIN:EN:PDF>
- Evropska komisija. (2009). *A sustainable future for transport: Towards an integrated, technology-led and user friendly system.* Pridobljeno iz http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2009_future_of_transport/2009_comm_future_of_transport_policy_en.pdf
- Evropska komisija. (2009, 01. april). *Bela knjiga: Prilagajanje podnebnim spremembam: evropskemu okviru za ukrepanje naproti.* Pridobljeno iz [http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com\(2009\)0147_/com_com\(2009\)0147_sl.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com(2009)0147_/com_com(2009)0147_sl.pdf)
- Evropska komisija. (2009, 04. februar). *TEN-T: pregled politike: Naproti bolj povezanemu vseevropskemu prometnemu omrežju v službi skupne prometne politike.* Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/DOC/?uri=CELEX:52009DC0044&from=SL>
- Evropska komisija. (2010, 20. julij). *Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020.* Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC0389&from=CS>
- Evropska komisija. (2010, 20. julij). *Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020*. Pridobljeno iz .



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_sl.pdf

Evropska Komisija. (2011, 11. maj). *Uredba o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil*. Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A52012PC0393>

Evropska komisija. (2011, 28. marec). *Bela knjiga: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu*. Pridobljeno iz <http://www.gbc-slovenia.si/wp-content/uploads/2014/07/Roadmap-to-a-Single-European-Transport-Area.pdf>

Evropska komisija. (2013, 24. januar). *Zelena energija za promet: evropska strategija za alternativna goriva*. Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/DOC/?uri=CELEX:52013PC0017&from=en>

Evropska komisija. (2013, 28. februar). *Guidelines on financial incentives for clean and energy efficient vehicles*. Pridobljeno iz [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive/doc/swd\(2013\)27-financial-incentives.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive/doc/swd(2013)27-financial-incentives.pdf)

Evropska komisija. (2014, 11. december). *Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 -2020*. Pridobljeno iz <http://www.eu-skladi.si/kohezija-do-2013/ostalo/operativni-programi/op-2014-2020-december-konni>

Evropski parlament. (2008, 21. maj). *Direktiva Evropskega parlamenta in sveta o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo*. Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:152:0001:0044:SL:PDF>

Evropski parlament. (2009, 23. april). *Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz*. Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0033>



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Evropski parlament. (2009, 23. april). *Uredba (ES) Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil*.
- Evropski parlament. (2010, 7. julij). *Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza*. Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=celex:32010L0040>
- Evropski parlament. (2011, 13. december). *Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje*. Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A32011L0092>
- Evropski parlament. (2013, 15. januar). *Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in sveta o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolessnikov*. Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=celex:32013R0168>
- Ferguson, E. (1990). Transportation Demand Management Planning, Development, and Implementation. *Journal of the American Planning Association*, 56(4), 442 - 456.
- Gronau, W., & Kagermeier, A. (2004). Mobility management outside metropolitan areas: case study evidence from North Rhine-Westphalia. *Journal of Transport Geography*, 12(4), 315 - 322.
- Hensher, D. A., & Alsnih, R. (2013). The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 37(10), 903–916.
- International Union of Railways. (2012). *Greening transport. The voice of European Railways*. UIC.
- iObčina. (2016). *Občina Žalec - iObčina*. Pridobljeno iz Gospodarska javna infrastruktura > Prometna infrastruktura: <http://gis.iobcina.si/gisapp/Default.aspx?a=Zalec>
- Izletnik Celje. (2016). *Interni vir*.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. (2015). *Analiza in pregled stanja varnosti cestnega prometa v letu 2015*. Pridobljeno iz <https://www.avp-rs.si/management-varnosti-cestnega-prometa/stanje-varnosti-cestnega-prometa/>
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. (b. d.). *Aplikacija "Pregled prometnih nesreč"*. Pridobljeno iz <https://www.avp-rs.si/aplikacija-pregled-prometnih-nesrec/>
- Keller, P. (2000). *A Challenge in Future Transportation Research and Planning, Energy Technologies for a Sustainable Future*. Villigen: Paul Scherrer Institute.
- Komisija Evropskih skupnosti. (2009, 30. september). *Akcijski načrt o mobilnosti v mestih*. Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:FIN:SL:PDF>
- Litman, T. A. (2003). The Online TDM Encyclopedia: mobility management information gateway. *Transport Policy*, 10(3), 245 - 249.
- Litman, T. A. (2011). *Reinventing transportation: Exploring the paradigm shift needed to reconcile transportation and sustainability objectives*. Victoria Transport Policy Institute.
- Lokalna akcijska skupina Spodnje Savinjske doline. (2016, januar). *Strategija lokalnega razvoja za lokalno akcijsko skupino Spodnje Savinjske doline*.
- Mestna občina Celje. (b. d.). *Medobčinski inšpektorat in redarstvo Mestne občine Celje, Občine Laško, Občine Štore in Občine Žalec*. Pridobljeno iz <http://moc.celje.si/mestna-uprava-3/medobcinski-inspektorat-in-redarstvo-mestne-obcine-celje-obcine-lasko-obcine-store-in-obcine-zalec>
- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor Republike Slovenije [MIP RS]. (b. d.). *Kaj je trajnostna mobilnost?* Pridobljeno iz http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Dogodki/Kaj_je_trajnostna_mobilnost.pdf



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije [MI RS]. (2015, 29. julij). *Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji*. Pridobljeno iz http://www.mzi.gov.si/si/dogodki/strategija_razvoja_prometa_v_rs/
- Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije. (2015, julij). *Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji*. Pridobljeno iz http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DMZ/Strategija_razvoja_prometa_v_RS/Okoljsko_porocilo_julij_2015.pdf
- Občina Žalec. (2016, 31. januar). *Vključitev občine Žalec v projekt za podelitev listine "Občina po meri invalidov"*. Pridobljeno iz http://www.zalec.si/seje/gradivo_tocka_46_144_289.pdf
- Občina Žalec. (2011, december). *Strategija razvoja turizma v občini Žalec 2012-2018*.
- Občina Žalec. (2013, december). *Lokalni program mladih v občini Žalec za obdobje 2014-2020*.
- Občina Žalec. (2014, februar). *Strategija razvoja občine Žalec za obdobje 2014-2020*.
- Občina Žalec. (2015, oktober). *Dokument identifikacije investicijskega projekta za operacijo Celostna prometna strategija Občine Žalec*.
- Občina Žalec. (2015a). *Proračun občine Žalec: Načrt razvojnih programov 2016 - 2019*. Pridobljeno iz <http://zalec.e-soft.si/apl/doc/733DC0FE.pdf>
- Občina Žalec. (2015b). *Sprejeti proračun 2016*. Pridobljeno iz <http://www.zalec.si/slo/main.asp?id=6CF329FE>
- Občina Žalec. (2016). *Rebalans proračuna 2016*.
- Občina Žalec. (2016a). *Ostali podatki*. Pridobljeno iz <http://www.zalec.si/slo/main.asp?id=7EA6BCFE>
- Občina Žalec, Urad za gospodarske javne službe. (2016). *Osebna komunikacija*.
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Žalec. (št. 64/2013). *Uradni list RS*.
- Odlok o občinskih cestah in cestnoprometni ureditvi v občini Žalec. (št. 52/2012, 94/2012). *Uradni list RS*.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Odlok o spremembah in dopolnitvah Odloka o občinskih cestah in cestno prometni ureditvi v Občini Žalec. (št. 24/2014). *Uradni list RS*.

OECD. (2014). *Road Safety Annual Report 2014*. OECD Publishing. Pridobljeno iz http://www.oecd-ilibrary.org/transport/road-safety-annual-report-2014_irtad-2014-en

OECD. (2015). *Road Safety Annual Report 2015*. OECD Publishing. Pridobljeno iz <http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/7515011e.pdf>

Osnovne informacije o Evropski uniji. (b. d.). Pridobljeno iz Finančna sredstva EU: http://europa.eu/european-union/about-eu/funding-grants_sl

Policija. (2016). *Prometna varnost*. Pridobljeno iz Statistika: <http://www.policija.si/index.php/statistika/prometna-varnost>

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>

Razvojna agencija Savinja. (2013, maj). *Območni razvojni program Spodnje Savinjske doline za programsko obdobje 2014-2020*.

Razvojna agencija Savinjske regije in Območne razvojne agencije. (2015). *Regionalni razvojni program Savinjske regije za obdobje 2014-2020*.

Razvojni center planiranje. (2011, junij). *Kolesarske povezave v Savinjski regiji*.

Rodrigue, J. P., Comtois, C., & Slack, B. (2006). *The Geography of Transport Systems*. Taylor & Francis e-Library.

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

Statistični urad Republike Slovenije. (2016b). *Presečni podatki po občinah*. Pridobljeno iz <http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Obcine/Obcine.asp>



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Statistika SŽ. (2016). *Obseg dela skupine SŽ d.o.o. po progovnih odsekih od leta 2012 do 2015*. Ljubljana: Slovenske Železnice d. o. o.
- Sternad, M., & Rosi, B. (2011). *Mednarodna podjetniška logistika*. Celje: Fakulteta za logistiko UM.
- SŽ – Infrastruktura. (2015). *Program omrežja Republike Slovenije 2015*. Ljubljana: Slovenske železnice – Infrastruktura d.o.o.
- Špendl, R., Kejžar, I., Drašler, D., Vrhovec, J., Kobetič, L., & Mezgec, V. (2006). *Načrt trajnostne mobilnosti na širšem območju Nove Gorice*. Domžale: Mestna občina Nova gorica. Pridobljeno iz www.nova-gorica.si/mma_bin.php?id=524
- Taniguchi, A., & Fujii, S. (2007). Promoting public transport using marketing techniques in mobility management and verifying their quantitative effects. *Transportation*, 34(1), 37 - 49.
- TIC Žalec. (2016). *Kolesarske poti po Spodnji Savinjski dolini*. Pridobljeno iz <http://www.turizem-zalec.si/sl/imenik/24/kolesarske-poti-po-spodnji-savinjski-dolini>
- Uradni list RS. (št. 123/06, 57/08, 36/11 in 14/15 – ZUJFO). *Zakon o financiranju občin*.
- Urbanistični inštitut RS. (2012). *Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije*. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor.
- Uredba o prostorskem redu Slovenije. (št. 122/2004). *Uradni list RS*.
- Vlada Republike Slovenije. (2009, 3. november). *Operativni program varstva zunanjega zraka pred onesnaževanjem s PM10*. Pridobljeno iz http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/zakonodaja/varstvo_okolja/operativni_programi/op_onesnazevanje_pm10.pdf
- Vlada Republike Slovenije. (2013, avgust). *Strategija razvoja Slovenije 2014-2020*. Pridobljeno iz <http://www.eu-skladi.si/kohezija-do-2013/2014-2020/strategija-razvoja-slovenije>



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Vlada Republike Slovenije. (2013, marec). *Program državnih razvojnih prioritet in investicij Republike Slovenije za obdobje 2014-2017*. Pridobljeno iz http://www.svrk.gov.si/si/delovna_podrocja/evropska_kohezijska_politika/razvojno_nacrtovanje_in_programiranje_strateskih_in_izvedbenih_dokumentov/drzavni_razvojni_program_prioritet_in_investicij_2014_2017_drpi_2014_2017/
- Vlada Republike Slovenije. (2014, oktober). *Partnerski sporazum med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014 - 2020*. Pridobljeno iz http://www.svrk.gov.si/fileadmin/svrk.gov.si/pageuploads/Dokumenti_za_objavo_na_vstopni_strani/PS_koncna_potrjena_141028.pdf
- World Commission on Environment and Development [WCED]. (1987). *Our Common Future*. Oxford: World Commission on Environment and Development.
- Zajc, P., & Klavara, J. (2016). *Analiza potencialov razvoja turističnega proizvoda kolesarjenje v Občini Žalec (Osnutek)*. Zavod Good Place.
- Zavod Energetska agencija za Savinjsko, Šaleško in Koroško. (2014, november). *Trajnostni energetske akcijske načrte občine Žalec*.
- Zavod za kulturo, šport in turizem. (2015, januar). *Strateški načrt javnega zavoda "Zavod za kulturo, šport in turizem Žalec za obdobje 2015-2020"*.
- Žnidar, B. (2016). *Sofinanciranje občinskih infrastrukturnih projektov s sredstvi EU - s poudarkom na sredstvih za regionalni razvoj*. Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta.



OBČINA ŽALEC

Naložbo sofinancirata Evropska
unija iz Kohezijskega sklada in
Republika Slovenija



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

PRILOGE

Priloga 1: Anketni vprašalnik

Spoštovani!

Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru je kot izbrani izvajalec pričela z izdelavo Celostne prometne strategije Občine Žalec. Da bo celostna prometna strategija občine čim bolj prilagojena zahtevam in željam vas, uporabnikov, je pred vami vprašalnik, s katerim bomo lahko identificirali usmeritve za prihodnji prometni razvoj občine Žalec. Zato vas prosimo, da spodnji vprašalnik rešite ter s tem pripomorete k trajnostnemu razvoju vaše občine. Rezultati bodo uporabljeni izključno za namene izdelave Celostne prometne strategije Občine Žalec.

Anketo lahko rešite le enkrat!

Obrazložitev: Celostna prometna strategija za občino Žalec bo pomembno prispevala k razvoju urbane mobilnosti in s tem k izboljšanju kakovosti zraka ter k boljši povezanosti urbanih območij z njihovim zaledjem, zmanjšanju prometnih zastojev, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora in povečanju prometne varnosti na območju občine Žalec.

1. Prebivam v Krajevni skupnosti:

- ☐ Mestna skupnost Žalec
- ☐ Krajevna skupnost Galicija
- ☐ Krajevna skupnost Gotovlje
- ☐ Krajevna skupnost Griže
- ☐ Krajevna skupnost Levec
- ☐ Krajevna skupnost Liboje
- ☐ Krajevna skupnost Petrovče
- ☐ Krajevna skupnost Ponikva
- ☐ Krajevna skupnost Šempeter
- ☐ Krajevna skupnost Vrbje
- ☐ Ne prebivam v občini Žalec, temveč v _____

2. V občini Žalec največkrat obiščem središče naselja (Možen samo EN odgovor):

- ☐ Žalec
- ☐ Šempeter
- ☐ Petrovče
- ☐ Drugo _____

Prosimo, da naslednji dve vprašanji izpolnujete izključno za zgoraj označeno naselje.

3. Na lestvici od 1 do 5, kjer 1 pomeni najslabšo oceno, 3 predstavlja povprečno oceno, 5 pa najboljšo oceno, **ocenite stanje različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v izbranem naselju** (javni potniški promet, kolesarske steze in pasovi, prometni znaki in oznake na cestišču ipd.)?

	1 - Zelo slaba	2	3	4	5 - Zelo dobra
Urejenost pločnikov	☐	☐	☐	☐	☐
Označenost prehodov za pešce	☐	☐	☐	☐	☐
Lokacija prehodov za pešce	☐	☐	☐	☐	☐
Urejenost prehodov za pešce	☐	☐	☐	☐	☐
Obseg/število kolesarskih stez	☐	☐	☐	☐	☐
Označenost kolesarskih stez	☐	☐	☐	☐	☐
Povezanost kolesarskih stez med sabo	☐	☐	☐	☐	☐
Varnost za kolesarje	☐	☐	☐	☐	☐
Urejenost parkirnih mest v naseljih	☐	☐	☐	☐	☐
Časovne omejitve parkiranja	☐	☐	☐	☐	☐
Usmerjanje do parkirišč	☐	☐	☐	☐	☐
Urejenost avtobusnih postaj	☐	☐	☐	☐	☐
Oddaljenost avtobusnega postajališča od vašega doma	☐	☐	☐	☐	☐
Cena avtobusne vozovnice	☐	☐	☐	☐	☐
Urejenost železniških postaj	☐	☐	☐	☐	☐
Cena vozovnice za vlak	☐	☐	☐	☐	☐
Dostopnost TAXI služb	☐	☐	☐	☐	☐
Organiziranost šolskih prevozov					

4. 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, število avtomobilov v središču in podobno)?

	1 - Premalo	2	3 - Dovolj	4	5 - Preveč
Obseg/število kolesarskih stez	☐	☐	☐	☐	☐
Stojala in nadstreški za kolesa	☐	☐	☐	☐	☐
Število parkirnih mest v središču	☐	☐	☐	☐	☐
Število parkirnih mest za invalide	☐	☐	☐	☐	☐
Pogostost vožnje avtobusa	☐	☐	☐	☐	☐
Pogostost vožnje vlaka	☐	☐	☐	☐	☐
Število polnilnih postaj za električna vozila	☐	☐	☐	☐	☐
Število avtomobilov v središču naselja	☐	☐	☐	☐	☐
Cone omejitve hitrosti (10, 20 ali 30 km/h)	☐	☐	☐	☐	☐

V nadaljevanju odgovarjajte splošno (neodvisno od izbranega naselja)!

5. Na lestvici od 1 do 5 **ocenite pogostost uporabe posameznega prevoznega sredstva**, ki najpogosteje uporabljate za svoje potovanje?

	1 - Zelo redko	2	3	4	5 - Zelo pogosto
Avtomobil (lastni)	☐	☐	☐	☐	☐
Avtomobil (kot sopotnik)	☐	☐	☐	☐	☐
Avtobus	☐	☐	☐	☐	☐
Vlak	☐	☐	☐	☐	☐
Kolo	☐	☐	☐	☐	☐
Peš	☐	☐	☐	☐	☐
Kombinacijo avtomobil/avtobus	☐	☐	☐	☐	☐
Predhodno dogovorjen prevoz s skupino ljudi z avtomobilom (delitev prevoza)	☐	☐	☐	☐	☐

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

6. Spodnje trditve razporedite po pomembnosti na lestvici od 1 do 12, kjer 1 pomeni za vas najpomembnejše področje z vidika prometnega urejanja, 12 pa najmanj pomembno.

- _____ Več parkirnih mest za avtomobile
- _____ Bolj dostopne informacije o prometu
- _____ Boljši pogoji za vožnjo z avtom
- _____ Manj avtomobilov
- _____ Več kolesarskih stez
- _____ Več stojal za kolesa
- _____ Več prehodov za pešce
- _____ Večja varnost peš poti
- _____ Pogostejša vožnja avtobusov
- _____ Pogostejša vožnja vlakov
- _____ Avtobusna postaja bližje mojemu domu
- _____ Dostopnost taxi službe

7. Koliko MINUT hoje od destinacije, kamor ste namenjeni, običajno parkirate svoje osebno vozilo?

- ☐ do 1 minute,
- ☐ od 1 do 2 minuti,
- ☐ od 2 do 5 minut,
- ☐ od 5 do 10 minut,
- ☐ več kot 10 minut.

8. Koliko MINUT hoje oddaljeno javno parkirišče se vam zdi še sprejemljivo?

- ☐ do 1 minute,
- ☐ od 1 do 2 minuti,
- ☐ od 2 do 5 minut,
- ☐ od 5 do 10 minut,
- ☐ več kot 10 minut.

9. Trajnostni razvoj je ideja o razvoju družbe tako, da z njim ne bi povzročali onesnaževanja okolja in izčrpavanja naravnih virov. Trajnostni razvoj zadovoljuje potrebe sedanjega človeškega rodu, ne da bi ogrozil enake možnosti razvoja prihodnjim rodovom. Z eno povedjo opišite, kako bi predlagali vključevanje trajnostnega razvoja v sistem prometa v občini Žalec!

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

Sledijo še demografska vprašanja.

10. Koliko ste stari?

- ☐ od 12 do 18 let
- ☐ 19 do 25 let
- ☐ 26 do 35 let
- ☐ 36 do 45 let
- ☐ 46 do 55 let
- ☐ 56 do 65 let
- ☐ nad 65 let

11. Katerega spola ste?

- ☐ Ženska
- ☐ Moški

13. Kakšna je vaša najvišja dokončana izobrazba?

- ☐ Osnovna šola ali manj
- ☐ Poklicna srednja šola
- ☐ Splošna srednja šola ali gimnazija
- ☐ Višješolska izobrazba
- ☐ Visokošolska izobrazba
- ☐ Univerzitetna izobrazba
- ☐ Specializacija
- ☐ Magisterij
- ☐ Doktorat

14. Kakšen je vaš trenutni zaposlitveni status?

- ☐ Študent/dijak
- ☐ Zaposlen (v delovnem razmerju)
- ☐ Samozaposlen
- ☐ Upokojen
- ☐ Nezaposlen
- ☐ Drugo _____

15. Eden izmed pomembnejših ciljev Celostne prometne strategije Občine Žalec je

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

zagotavljanje mobilnosti tudi za ranljivejše skupine prebivalcev in obiskovalcev. Zato vas prosimo, da odgovorite tudi na spodnje vprašanje, s čimer bomo lahko ukrepe, predvidene v strategiji, čim bolj prilagodili specifičnim potrebam ranljivih skupin. Odgovor na vprašanje ni obvezen! Sem:

- ☐ Oseba z gibalnimi in fizičnimi prizadetostmi, ki za gibanje uporablja invalidski voziček
- ☐ Oseba z gibalnimi in fizičnimi prizadetostmi, ki za gibanje uporablja bergle ali podobne pripomočke
- ☐ Slepa ali slabovidna oseba
- ☐ Gluha ali naglušna oseba
- ☐ Nič od zgoraj naštetega

Za sodelovanje se vam zahvaljujemo!