



**OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŠMARJE PRI JELŠAH

3. fazno poročilo

Celje, januar 2017



**OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŠMARJE PRI JELŠAH

3. fazno poročilo

Naročnik: Občina Šmarje pri Jelšah

Vodja projekta: Darja Topolšek

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

Člani delovne skupine: Tina Cvahte Ojsteršek, Aleksandra Šuster
Močnik

Celje, januar 2017



Kazalo vsebine

SEZNAM OKRAJŠAV	X
UVOD	11
D ORIS ŽELENEGA STANJA.....	12
D1 OBLIKOVANJE VIZIJE	13
D1.1 <i>Izsledki analize stanja</i>	<i>13</i>
D1.2 <i>Končno oblikovanje vizije</i>	<i>17</i>
D2 USKLADITEV PRIČAKOVANJ.....	18
D2.1 <i>Metodologija ankete.....</i>	<i>19</i>
D2.2 <i>Socio-demografska struktura</i>	<i>20</i>
D2.3 <i>Analiza ankete</i>	<i>23</i>
D2.4 <i>Vključevanje javnosti</i>	<i>27</i>
E OPREDELITEV PRIORITET	28
E1 OBLIKOVANJE STRATEŠKIH CILJEV.....	28
E1.1 <i>Vključevanje javnosti</i>	<i>28</i>
E1.2 <i>Usmeritve, identificirane v procesu vključevanja javnosti</i>	<i>31</i>
E1.3 <i>Končno oblikovanje strateških ciljev</i>	<i>37</i>
E1.4 <i>Končno oblikovanje nabora prioritete</i>	<i>37</i>
E2 DOLOČITEV CILJNIH VREDNOSTI	40
F IZBIRA UKREPOV.....	43
F1 PRESOJA MOŽNOSTI	43
F1.1 <i>Končno oblikovanje nabora ukrepov</i>	<i>43</i>
F1.2 <i>Presoja možnosti po postavljenih kriterijih</i>	<i>45</i>
F2 UČENJE IZ IZKUŠENJ DRUGIH	59



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

<i>F2.1</i>	<i>Primeri postavljenih vizij CPS.....</i>	<i>59</i>
<i>F2.2</i>	<i>Področja ukrepanja.....</i>	<i>60</i>
F3	ŠTUDIJA STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI.....	77
F4	SESTAVLJANJE SVEŽNJEV UKREPOV	84
LITERATURA	95



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Kazalo slik

SLIKA 1: OCENA STANJA RAZLIČNIH INFRASTRUKTURNIH IN STORITVENIH ELEMENTOV V ŠMARJU PRI JELŠAH	15
SLIKA 2: OCENA KOLIČINE RAZLIČNIH INFRASTRUKTURNIH, STORITVENIH IN DRUGIH PROMETNIH ELEMENTOV V ŠMARJU PRI JELŠAH	15
SLIKA 3: STAROSTNA STRUKTURA ANKETIRANCEV	21
SLIKA 4: NAJVIŠJA DOKONČANA IZOBRAZBA ANKETIRANCEV	21
SLIKA 5: TRENUTNI ZAPOSLOVNI STATUS ANKETIRANCA	22
SLIKA 6: PRIORITETE ANKETIRANCEV	25
SLIKA 7: VREDNOTE CPS OŠPJ	34



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Kazalo tabel

TABELA 1: NABOR OPERATIVNIH CILJEV PO STEBRIH TRAJNOSTNE MOBILNOSTI	38
TABELA 2: CILINE VREDNOSTI ZA SPREMLJANJE IZVAJANJA UKREPOV IN DOSEGANJA CILJEV CPS OŠPJ	40
TABELA 3: KONČNI NABOR UKREPOV CPS OŠPJ	43
TABELA 4: OCENE UKREPOV PO SPLOŠNIH KRITERIJIH	47
TABELA 5: OCENE UKREPOV PO SPECIFIČNIH KRITERIJIH	50
TABELA 6: NORMIRANE VREDNOSTI POSAMEZNE OCENE UKREPA	54
TABELA 7: NABOR PODROČIJ UKREPOV IZ PROJEKTA EVIDENCE	61
TABELA 8: UGOTOVITVE ZNANSTVENIKOV IN IZKUŠNJE IZ DRUGIH MEST ZA IZBRANE UKREPE	64
TABELA 9: OCENA UKREPOV PO KRITERIJIH Z VIDIKA POTREBNIH FINANC IN PRIČAKOVANIH KORISTI	78
TABELA 10: POVEZAVA UKREPOV S POSAMEZNIH STRATEŠKIM CILJEM	87
TABELA 11: SVEŽNJI UKREPOV GLEDE NA PRIORITETE	91



**OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Seznam okrajšav

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



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Uvod

Pri izdelavi Celostne prometne strategije je treba upoštevati tako strokovno plat kot mnenja javnosti, ključne deležnike, nenazadnje pa tudi stroške in pričakovane učinke posameznih ukrepov. Z namenom priprave strategije, ki bo konkretno pripomogla k reševanju najbolj perečih težav s področja mobilnosti v občini Šmarje pri Jelšah, je 3. faza priprave CPS OŠPJ strukturirana tako, da vsaka faza vključuje intenzivno vključevanje strokovnjakov in občanov.

Glavni poudarek 3. faze je določanje vizije, strateških ciljev, prioritet ter ukrepov, torej splošnih in specifičnih usmeritev za razvoj prometnega sistema v smeri trajnostne mobilnosti. Faza je bila izvedena v treh podfazah. Prva zajema oris zelenega stanja, kjer se je oblikovala vizija, ki je usklajena z vsemi ključnimi deležniki, občani ter predstavniki občinske uprave. Sledila je opredelitev prioritet, strateških ciljev ter ciljnih vrednosti, ki bodo služile kot vhodni podatki za izdelavo akcijskega načrta, in kot kazalniki uspešnosti v dolgoročnem pogledu. Zadnja podfaza je izbira ukrepov, kjer so se presojale različne možnosti ukrepov glede na postavljene kriterije, se izbrali svežnji ukrepov ter prikazale izkušnje drugih mest pri sorodnih procesih znotraj CPS.



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

D ORIS ŽELENEGA STANJA

Vizija je osnovna usmeritev, ki bo oblikovala načrtovanje prometa in mobilnosti v smeri trajnosti v kratkoročnih in dolgoročnih načrtih Občine Šmarje pri Jelšah in posledično v jasni, krajši obliki definirala zeleno stanje. Oblikovanje vizije CPS OŠPJ je temeljilo na intenzivnem vključevanju javnosti prek zainteresiranih predstavnikov javnosti, občanov, strokovnih služb, političnih predstavnikov in ostalih deležnikov. Na tematiko vizije je bila izvedena anketa, kjer so občani definirali, katere so prednostne vrednote ter področja, ki jih naj CPS zajema in ureja. Nadalje so se predstavniki ključne zainteresirane javnosti zbrali na tretji javni razpravi, tematika katere je bila med drugim opredelitev prioritete CPS OŠPJ, kot jih vidijo občani. Na delavnici, ki je bila tako kot javna razprava sicer izvedena v fazi opredelitve prioritete, pa so petošolci OŠ Šmarje pri Jelšah razpravljali o tem, kakšen prometni sistem si želijo v občini, torej posredno s svoje perspektive tudi o viziji CPS OŠPJ.

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

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



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

D1 Oblikovanje vizije

Proces oblikovanja vizije, določevanja prioritet in ukrepov je potekal v več fazah. Kot osnova so služili rezultati faze analize stanja, kjer so bile na podlagi ogledov stanja na terenu, statističnih in demografskih analiz, ankete med občani in javnih razprav, določene glavne usmeritve za prihodnji razvoj prometnega sistema v občini Šmarje pri Jelšah, seveda v skladu z željami občanov, finančnimi zmožnostmi Občine in predvsem v smeri trajnostne mobilnosti. Na podlagi faze analize stanja so bile zastavljene aktivnosti v fazah orisa zelenega stanja, določanja vizije in prioritet ter identifikacije ukrepov. V teh fazah sta potekali dve javni razpravi, anketa med občani, delavnica z osnovnošolci in več sestankov. Prav tako so bile poleg javnih razprav, anket in delavnic izvedene še dodatne aktivnosti vključevanja javnosti z namenom razširiti krog udeležencev pri sodelovanju v pripravi Celostne prometne strategije OŠPJ.

Objavljenih je bilo več medijskih sporočil (v časopisih Šmarske novice in Rogaške novice, na spletnem portalu Kozjansko.info in na spletnih straneh občine), izdana je bila zloženska za občane, pripravljena pa je tudi razstava o trajnostni mobilnosti in pripravi Celostne prometne strategije občine Šmarje pri Jelšah.

Izsledki rezultatov analiz oziroma osnovne vhodne informacije za postavitev vizije CPS OŠPJ, ki kažejo na elemente, ki jih je treba upoštevati v viziji in strateških ciljih CPS OŠPJ, so prikazani v naslednjih podpoglavjih. Te informacije so bile posredovane vsem ključnim deležnikom, ki so sodelovali pri pripravi vizije, strateških ciljev in prioritet CPS OŠPJ.

D1.1 Izsledki analize stanja

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



D1.1.1 Ugotovitve ogledov stanja

Zaključek ogleda stanja je, da ima občina Šmarje pri Jelšah zadovoljive infrastrukturne pogoje za odvijanje vseh modalitet prevoza, ki so v občini realno izvedljive, še posebej pa velja omeniti, da so dobri predpogoji za trajnostno mobilnost, kar se kaže v možnosti uporabe železniških prevozov, razvejanosti infrastrukture za avtobusni promet, vključenosti v regijske kolesarske prometne tokove in projekte ter urejenosti pločnikov. Kritične točke pa je smiselno odpraviti, saj v veliki meri ovirajo večjo uporabo alternativ osebemu avtomobilu. Najpomembnejše kritične točke v večjih naseljih, ki so geografski fokus celostne prometne strategije občine Šmarje pri Jelšah, ter ovirajo celovit trajnosten razvoj prometa v občini, so:

- Šmarje pri Jelšah: manjkajoče povezave za pešce (Kolodvorska ulica, Cesta na sveti Rok, Vegova ulica, Vošnjakova ulica);
- Šmarje pri Jelšah: manjkajoča kolesarska steza iz centra naselja do obstoječe steze;
- Šmarje pri Jelšah: križišče za centralno osnovno šolo;
- kolesarske povezave krajevnih skupnosti do obstoječe kolesarske steze;
- manjkajoči pločniki: Mestinje pri podružnični osnovni šoli, Lemberg, Sladka Gora, Sveti Štefan.

Zgornji seznam ni popoln, nakazuje le na najpomembnejše kritične točke predvsem z vidika večjih naselij v občini, na katere se osredotoča celostna prometna strategija.

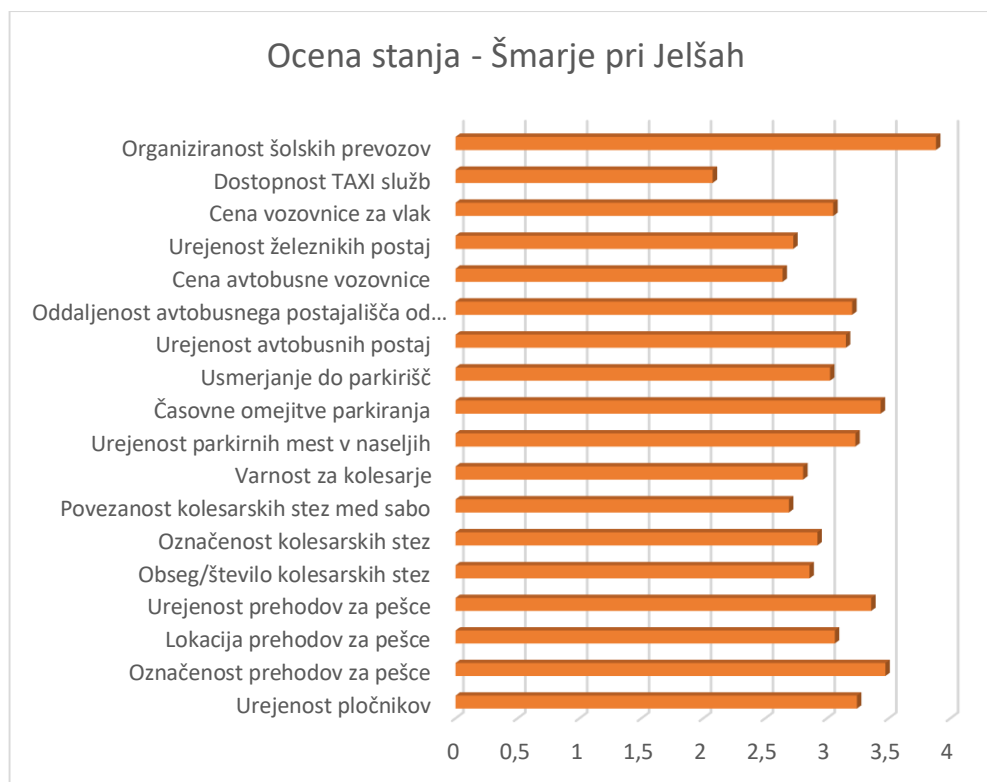
D1.1.2 Izsledki anket med občani

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



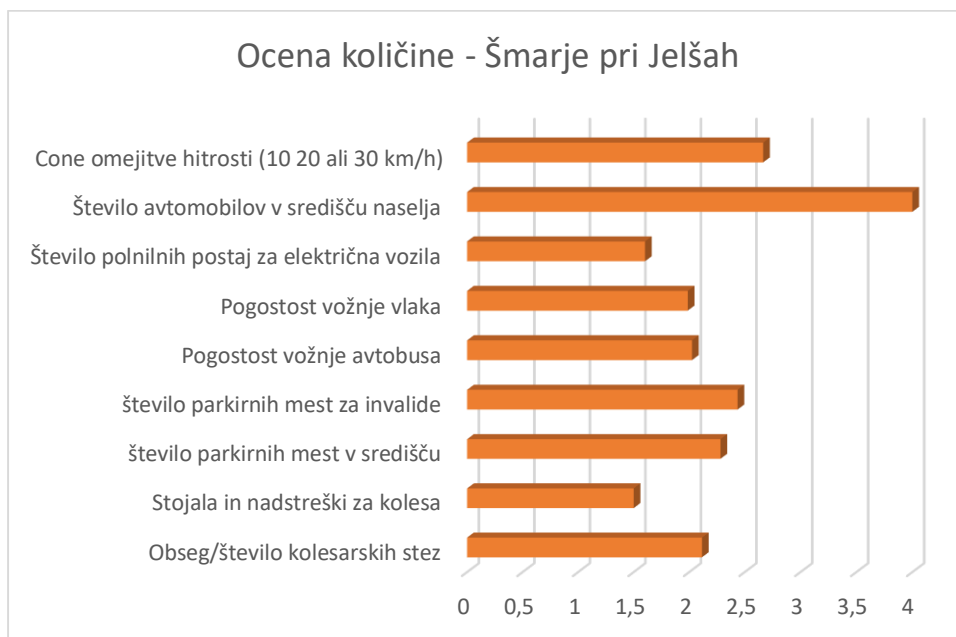
V nadaljevanju so tako podane njihove ocene za posamezno področje.

Slika 1: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Šmarju pri Jelšah



Vprašanje se je glasilo: Na lestvici od 1 do 5, kjer 1 pomeni občutno premalo določenega elementa, 3 predstavlja dovolj določenih elementov, 5 pa občutno preveč določenih elementov, ocenite količino različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v izbranem naselju (pogostost voženj javnega potniškega prometa, število parkirnih mest, število avtomobilov v središču in podobno). Rezultat je podan na naslednjem grafu.

Slika 2: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v Šmarju pri Jelšah



D1.1.3 Izsledki vključevanja javnosti

Na javnih razpravah in delavnicah so občani in ključni deležniki razmišljali, v kakšni občini želijo živeti v prihodnje. S tem so oblikovali osnovne usmeritve za celotno prometno strategijo občine Šmarje pri Jelšah. Usmeritve 3. javne razprave, kjer so občani med drugim definirali, v kakšni občini si želijo živeti, so:

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

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



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

vprašanje, kakšen prometni sistem si želijo v občini, so udeleženi prišli do konsenza v obliki spodnjih trditev:

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

D1.2 Končno oblikovanje vizije

Pri postavitvi delovne verzije vizije Celostne prometne strategije so bile upoštevane vse usmeritve iz izvedenih aktivnosti, prav tako se vizija zgleduje po predlogu vizije Strategije razvoja Občine Šmarje pri Jelšah:

»Zakladnica doživetij med zelenimi griči.

Občina Šmarje pri Jelšah - turistično privlačna, gospodarsko stabilna, prometno dostopna in trajnostna občina «

Iz predloga vizije so bile določene ključne besede, ki jih naj upošteva tudi CPS OŠPJ, temu pa so bile dodane usmeritve iz javnih razprav in anket med občani, s čimer se je zagotovilo intenzivno vključevanje ključnih deležnikov in občanov v snovanje vizije CPS OŠPJ. Dodatne vhodne informacije za postavitev vizije je predstavljal tudi vprašalnik za ključno zainteresirano javnost, ki je bil izveden na tretji javni razpravi. Predlog vizije CPS OŠPJ je bil sledeč:

»Trajnostna mobilnost za zeleno prihodnost.

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

Predlog vizije je bil predstavljen ključnim deležnikom na 4. javni razpravi in na spletni strani OŠPJ, s čimer je bila vizija tudi predmet širše razprave med občani, ki so imeli možnost neposrednega vplivanja na njen sprejem.



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Vizija CPS OŠPJ je bila dokončno potrjena s strani skupine, odgovorne za oblikovanje vizije, v sestavi:

- Stanislav Šket, župan, vodja skupine;
- Anita Reich, skrbnik projekta CPS OŠPJ;
- David Stupica, podžupan OŠPJ;
- Bojana Žaberl, Razvojna agencija Sotla;
- Marjan Sternad, Univerza v Mariboru, Fakulteta za logistiko.

Na podlagi usklajevanja elementov, ki jih mora vizija vsebovati, in formulacije vizije, je skupina dosegla konsenz vizije CPS OŠPJ, ki vključuje zahteve vseh deležniških skupin, je jasna, uresničljiva ter dovolj konkretna, da jasno prikazuje želeno prihodnost trajnostne mobilnosti v OŠPJ. Končna vizija Celostne prometne strategije Občine Šmarje pri Jelšah se glasi:

»Trajnostna mobilnost za zeleno prihodnost.

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

Vizija je v končni obliki jasno objavljena na spletni strani OŠPJ.

D2 Uskladitev pričakovanj

Potreba po bolj trajnostnih in integracijskih procesih načrtovanja kot način upravljanja zapletenih sistemov mobilnosti v mestih je splošno poznana. Zaradi tega se pojavljajo novi pristopi načrtovanja mobilnosti v mestih, ki jih podpirajo tudi lokalne oblasti, in s katerimi se spodbuja premik k čistejšim in bolj trajnostnim načinom prometa.

Za oblikovanje trajnostne mobilnosti je treba upoštevati več različnih pristopov in načel, med katera uvrščamo tudi transparentnost in vključevanje javnosti. Trajnosten pristop zahteva jasno definiran in pregleden proces načrtovanja, enakopravne možnosti



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

deležnikov za informiranje in sodelovanje v postopku odločanja ter dobro komunikacijo med strokovnjaki in javnostjo.

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

Eden od načinov vključevanja javnosti so tudi raznovrstne mnenjske ankete. V okviru faze vključevanja javnosti je predvidena anketa za splošno javnost oz. občane. V nadaljevanju poročila podajamo analizo izvedene ankete.

D2.1 Metodologija ankete

Namen tega dela temelji na zaznavanju pomembnosti posameznih področij za anketiranca. Iz tovrstne ankete je moč na osnovnem nivoju ugotoviti prioritete prebivalcev občine Šmarje pri Jelšah.

Pripravljen vprašalnik zajema 28 vprašanj in podatke o anketirancu. Začetek ankete je namenjen osebnim podatkom anketiranca, saj so se vsi, ki so oddali veljavno izpolnjeno anketo v skladu s pravili sodelovanja, potegovali za praktične nagrade. V kolikor svojih kontaktnih podatkov niso želeli posredovati, so lahko anketo rešili anonimno.

V nadaljevanju je anketa zajemala 23 vprašanj/trditev, v okviru katerih so anketiranci označili, v kolikšni meri so jim osebno posamezna področja pomembna pri prometnem sistemu v občini Šmarje pri Jelšah.



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Anketiranci so lahko v zvezi s prometom in mobilnostjo v občini Šmarje pri Jelšah napisali svoje mnenje, kar ni bilo zajeto z zgornjim vprašalnikom. V zaključku ankete so podali še demografske podatke.

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

Analiza anketnega vprašalnika vključuje 129 v celoti izpolnjenih anket, katerih analiza je bila izvedena s programoma Excel in SPSS.

D2.2 Socio-demografska struktura

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

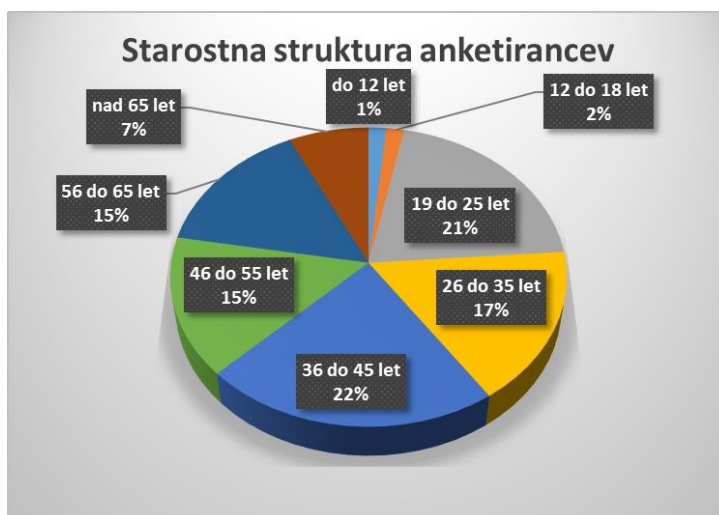
Reprezentativnost vzorca se pogosto povezuje z velikostjo vzorca, kar je napačno. Reprezentativnost vzorca se dosega s pravilnimi postopki vzorčenja - predpogoj je naključni izbor anketirancev - ter z ustreznimi postopki uteževanja (Raziskave v tržnem komuniciranju, b.d.). Vzorec je reprezentativen, če so rezultati raziskave na vzorcu enaki, kot bi bili rezultati raziskave na celotni populaciji. Na osnovi tega je v nadaljevanju podana socio-demografska struktura anketirancev.

Strukturo anketirancev glede na kraj prebivanja je v tem kontekstu nemogoče podati, na verodostojen način. Razlog je v tem, da vsi anketiranci zaradi pravil sodelovanja niso podali osebnih podatkov oz. niso želeli. Zato so bile predmet obdelave le tiste socio-demografske značilnosti, ki se v anketi nanašajo na demografijo.

Starostna struktura je v okviru priprave CPS pomemben demografski podatek. V nadaljevanju (Slika 3) je podana starostna struktura anketirancev, razdeljena v skupine.



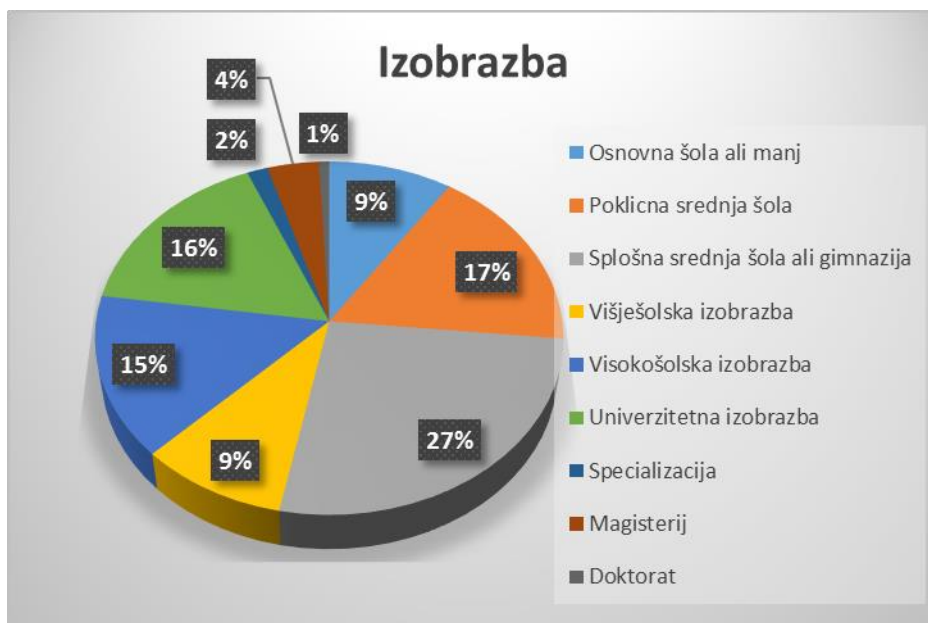
Slika 3: Starostna struktura anketirancev



Glede na rezultate analize (Slika 3) je mogoče ugotoviti, da je največ anketirancev starih med 36 in 45 let, najmanj pa do 18 let (kar je lahko povezano s pogoji nagradne igre, saj so v njej lahko sodelovale le polnoletne osebe). Vse starostne skupine so primerno zastopane. Glede na spol anketiranca lahko zaključimo, da sta oba spola približno enakovredno zastopana (60 % ženske, 40 % moški).

V nadaljevanju je podana 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 svojo stopnjo izobrazbe.

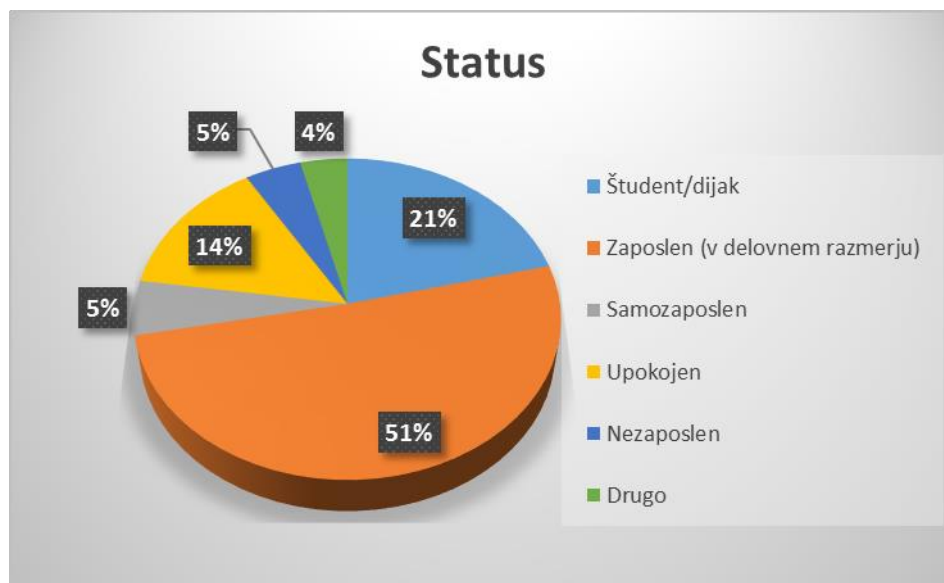
Slika 4: Najvišja dokončana izobrazba anketirancev



Iz grafa o izobrazbi (Slika 4) lahko razberemo, da gre za reprezentativni vzorec anketirancev glede na stopnjo izobrazbe.

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 5: Trenutni zaposlitveni status anketiranca



51 % anketiranih je zaposlenih, 21 % pa je študentov ali dijakov (Slika 5). Iz analize lahko razberemo reprezentativnost vzorca, saj so vse skupine primerno zastopane.

D2.3 Analiza ankete

V anketi so anketiranci ocenjevali pomembnost posameznih področij prometnega sistema v občini Šmarje pri Jelšah. Ocena je zajemala naslednja vprašanja:

- Zdravje prebivalstva;
- Varnost otrok v prometu;
- Varnost pešcev v prometu;
- Varnost kolesarjev v prometu;
- Dostop do ustanov (zdravstveni dom, banka, lekarna, občina,...);
- Manj izpušnih plinov od avtomobilov;
- Manj hrupa od avtomobilov;
- Urejen avtobusni promet;
- Urejen železniški potniški promet;
- Več cest in širše ceste;
- Dobro vzdrževane ceste;
- Več prostora za druženje in rekreacijo;

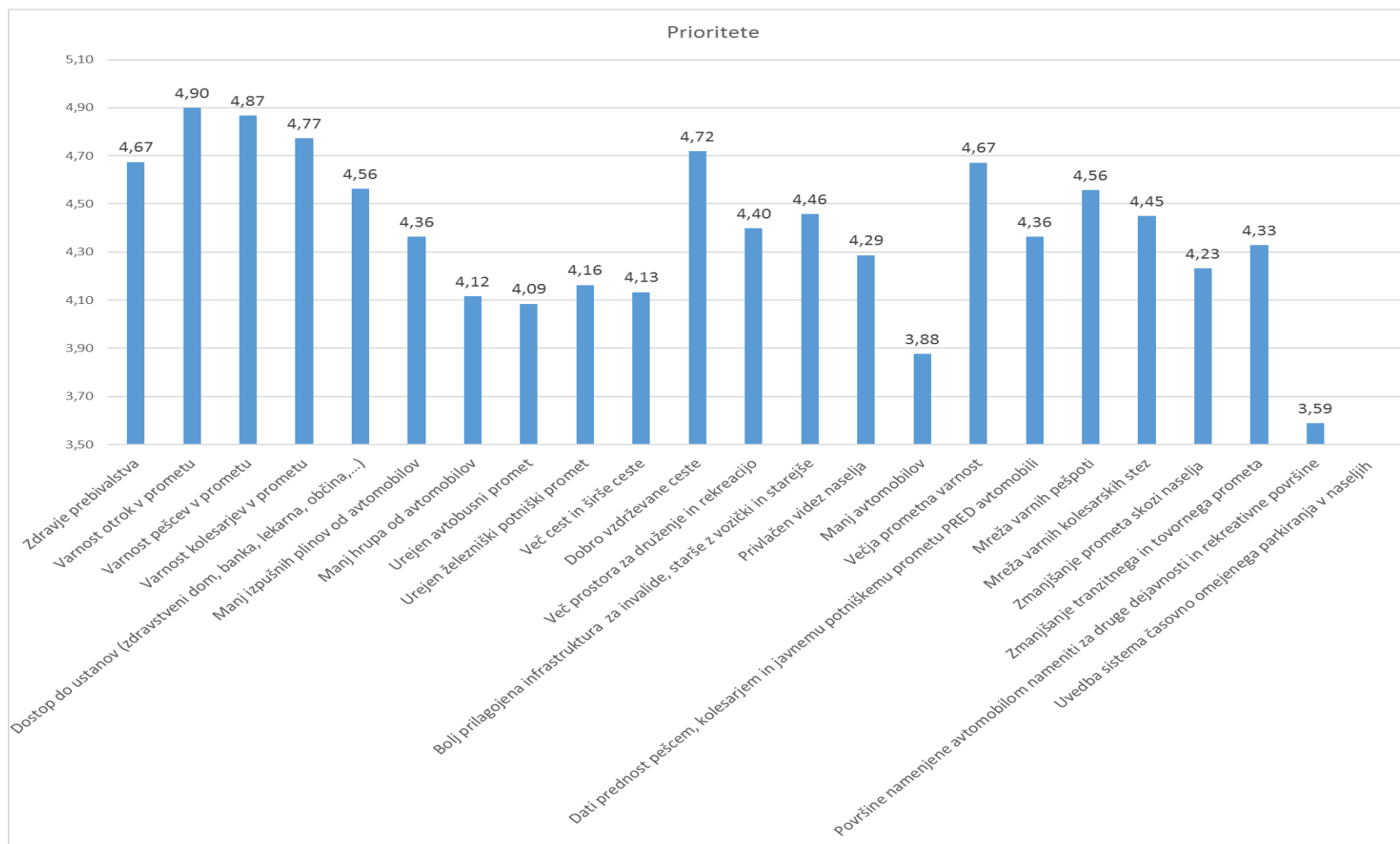


- Bolj prilagojena infrastruktura za invalide, starše z vozički in starejše;
- Privlačen mestni prostor;
- Manj avtomobilov;
- Večja prometna varnost;
- Dati prednost pešcem, kolesarjem in javnemu potniškemu prometu PRED avtomobili;
- Mreža varnih pešpoti;
- Mreža varnih kolesarskih stez;
- Zmanjšanje prometa skozi središča naselij;
- Zmanjšanje tranzitnega in tovornega prometa;
- Površine namenjene avtomobilom nameniti za druge dejavnosti in rekreativne površine;
- Uvedba sistema časovno omejenega parkiranja v središčih naselij.

Za ta področja so anketiranci podali oceno na lestvici od 1 do 5, kjer 1 pomeni »Sploh ni pomembno«, 5 pa »Zelo je pomembno«. V nadaljevanju so tako podane njihove ocene za posamezno vprašanje, kjer smo za vsako področje določili srednjo vrednost. Zaradi primernejšega prikaza povprečnih vrednosti prioritet smo lestvico grafa omejili na stopnjo med 3.5 do 5.



Slika 6: Prioritete anketirancev





OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Iz grafa (Slika 6) lahko razberemo, katerim vsebinam dajejo prebivalci občine Šmarje pri Jelšah največji pomen. Najpomembnejše so jim (prioritete) »Varnost otrok v prometu«, »Varnost pešcev v prometu« »Varnost kolesarjev v prometu«, ter »Dobro vzdrževane ceste«. Na podlagi navedenega lahko zaključimo, da je prebivalcem občine Šmarje pri Jelšah najpomembnejša varnost v prometu. Področja, katerim dajejo najmanjši pomen, pa so: »Površine namenjene avtomobilom nameniti za druge dejavnosti in rekreativne površine« in »Manj avtomobilov«.

Vprašalnik je zajemal tudi demografske podatke. Zato nas je zanimalo, ali gre za razlike med odgovori v odvisnosti od starosti anketiranca. Za vseh 23 trditev smo iskali razlike v ocenah v odvisnosti od vseh starostnih skupin. Tako se je izvedla One-way ANOVA za osem starostnih skupin (do 12 let, 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), saj bi tako lahko preverili, ali se pojavljajo razlike med vzorci znotraj iste populacije. Zanimalo nas je torej, ali se pojavljajo razlike oziroma ali obstaja statistična značilnost srednjih vrednosti različnih skupin znotraj celotne populacije. One-way ANOVA pokaže značilne razlike ob predpostavki, da je stopnja statistične značilnosti manjša ali enaka 0,05; takrat namreč lahko trdimo, da obstajajo statistično značilne razlike med skupinami. One-way ANOVA je za področje posameznih trditev (prikazanih tudi na sliki - 6) pokazala, da v povprečju med seboj različne starostne skupine ocenjujejo drugače, saj se stopnja statistične značilnosti ni spustila pod mejo 0,05; to velja za vse trditve, razen za trditve: »Varnost otrok v prometu«, »Varnost kolesarjev v prometu«, »Bolj prilagojena infrastruktura za invalide, starše z vozički in starejše«, »Privlačen videz naselja«, »Manj avtomobilov«, »Večja prometna varnost«, »Dati prednost pešcem, kolesarjem in javnemu potniškemu prometu PRED avtomobili«, »Mreža varnih pešpoti«, »Mreža varnih kolesarskih stez«, »Zmanjšanje prometa skozi naselja«, »Zmanjšanje tranzitnega in tovornega prometa«, »Površine namenjene avtomobilom nameniti za druge dejavnosti in rekreativne površine«, in »Uvedba sistema časovno omejenega parkiranja v naseljih«. Ker je teh grafov o rezultatih preveč jih na tem mestu ne podajamo posebej.



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Podobno ugotavljamo za razlike v trditvah med spoloma. One-way ANOVA je namreč za področje posameznih trditev (prikazanih tudi na sliki - Slika 6) pokazala, da v povprečju med seboj različne skupine (ženske/moški) ocenjujejo drugače, saj se stopnja statistične značilnosti ni spustila pod mejo 0,05; to velja za vse trditve, razen za trditev: »Večja prometna varnost«, za katero velja, da jih tako ženske kot moški ocenjujejo podobno.

Analiza ankete je pokazala prioritete elemente občine Šmarje pri Jelšah, kot jih zaznajo njeni prebivalci. Posebej so izstopajoči elementi, ki se nanašajo na varnost v prometu. Kot najpomembnejša so ocenili področja »Varnost otrok v prometu«, »Varnost pešcev v prometu« in »Varnost kolesarjev v prometu«. Rezultati so tako dobro izhodišče pri določevanju prioritet, saj le ti nakazujejo, da je potrebno posebno pozornost posvetiti, otrokom, kolesarjem in pešcem.

D2.4 Vključevanje javnosti

Žrebanje nagrad, ki so bile podeljene med občani, ki so rešili anketo o viziji in prioritetah, je potekala ob otvoritvi razstave, 3. 1. 2017 v spodnji dvorani kulturnega doma Šmarje pri Jelšah. Podeljenih je bilo 10 nagrad, od tega 7 pohodniških kompletov (nahrbtnik in pohodne palice), 1 skiro za odrasle, 1 mestno kolo in 1 električno kolo.

Izdana je bila tudi zloženka za občane, ki je dosegljiva na vseh frekventnih mestih v občini ter objavljena na spletni strani občine. Zloženka seznanja občane o procesu izdelave CPS OŠPJ, pomenu trajnostne mobilnosti ter njihovih možnostih za sodelovanje pri oblikovanju ključnih usmeritev CPS OŠPJ. Skozi celoten proces, ne samo v fazi uskladitev pričakovanj, je bil poudarek na vključevanju in obveščanju javnosti velik, potekalo je več javnih razprav in delavnica, anketa, vprašalniki za ključno zainteresirano javnost, medijske objave in podobno. Tako je mogoče zaključiti, da so pričakovanja, zastavljena za CPS OŠPJ, ustrezna in usklajena med vsemi skupinami deležnikov.



E OPREDELITEV PRIORITET

V procesu opredeljevanja prioritete CPS OŠPJ je bil poudarek na vključevanju javnosti in na ustrezni strokovnosti odločitev. Oblikovani so bili vizija, strateški cilji in nabor prioritete CPS OŠPJ.

E1 Oblikovanje strateških ciljev

Osnova za oblikovanje strateških ciljev je postavljena vizija CPS OŠPJ. Postavljanje strateških ciljev je bilo občanom predstavljeno na spletnih medijev in razstavi. V pripravljanje strateških ciljev so bili občani neposredno vključeni na javnih razpravah vprašalniku za ključne deležnike. Podrobneje je proces določanja strateških ciljev, ki so bili nadgrajeni tudi s prioritetskimi področji, prikazan v nadaljevanju.

E1.1 Vključevanje javnosti

E1.1.1 Razstava

Z namenom predstavitve izhodišč, preko katerih je bila postavljena vizija CPS OŠPJ in kasneje tudi strateški cilji ter prioritete, je bila v januarju 2017 pripravljena razstava o izdelani viziji za prebivalce občine. Razstava je vključevala tudi stebre trajnostne mobilnosti in faze procesa priprave CPS OŠPJ. Otvoritev razstave je bila 3. januarja 2017 ob 17. uri v spodnji dvorani Kulturnega doma Šmarje pri Jelšah. Razstava je bila na ogled do 10. januarja 2017.

E1.1.2 Tretja javna razprava

Na tretji javni razpravi so občani in predstavniki zainteresirane javnosti, na podlagi predstavitve usmeritev, pridobljenih z anketami in rezultati faze analize stanja,



postavljali strateške cilje in prioritete CPS OŠPJ. Vodilno vprašanje razprave je bilo, v kakšni občini si želijo živeti, in na kakšen lahko prometni sistem k temu pripomore. Skozi razprave so udeleženci po pomembnosti razvrstili in preoblikovali vnaprej zastavljene prioritete, ki so bile:

- vlaganja v kolesarsko infrastrukturo;
- vlaganja v infrastrukturo za pešce ;
- vlaganja v infrastrukturo za javni potniški promet (avtobus);
- vlaganja v infrastrukturo za javni potniški promet (vlak);
- vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (ceste);
- vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (nova parkirišča);
- vlaganja v infrastrukturo za logističen center oz. poslovno cono;
- vlaganja v informacijsko tehnologijo (prometna signalizacija, informacije o prometu, označevanja...);
- vlaganja v infrastruktura za trajnostna vozila.

Končni nabor prioritet pri urejanju prometnega sistema OŠPJ v smeri trajnostne mobilnosti od najpomembnejše do najmanj pomembne za področje infrastrukture so:

1. Vlaganja v kolesarsko infrastrukturo in infrastrukturo za javni potniški promet (avtobus).
2. Vlaganja v infrastrukturo za javni potniški promet (vlak).
3. Vlaganja v infrastrukturo za pešce.
4. Vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (ceste).
5. Vlaganja v infrastrukturo za trajnostna vozila.
6. Vlaganja v infrastrukturo za logističen center oz. poslovno cono.
7. Vlaganja v informacijsko tehnologijo (prometna signalizacija, informacije o prometu, označevanja...).
8. Vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (nova parkirišča).



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

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

Na tretji javni razpravi so udeleženi prioriteta področja preoblikovali in uredili po pomembnosti, kot sledi:

1. Uvedba sodobnih sistemov (npr. parkiraj in pelji, souporaba avtomobilov, mobilne aplikacije, sistemi izposoje koles).
2. Promocije, ki spodbujajo kolesarjenje, pešačenje in javni prevoz.
3. Promocije in aktivnosti v šolah in vrtcih za spodbujanje trajnostne mobilnosti (spodbujanje kolesarjenja, pešačenja, javnega prevoza).
4. Mobilnostni načrti v organizacijah (potovalni načrti).
5. Izboljšanje označenosti prometni poti (signalizacija, kažipot, ...).
6. Vlaganje v trajnostna prevozna sredstva (npr. avtomobil na električni pogon)
7. Prepovedi in omejitve (npr. omejitve hitrosti, zapore cest, ...).



8. Izboljšanje informacij o prometu (o stanju v prometu, možnostih različnih načinov potovanj, voznih redov, ...).
9. Omejitve parkiranja.
10. Spremembe pravilnikov, organizacijskih in zakonodajnih postopkov.

E1.2 Usmeritve, identificirane v procesu vključevanja javnosti

E1.2.1 Usmeritve za prometno strategijo

Na javnih razpravah in delavnicah so občani in ključni deležniki razmišljali, v kakšni občini želijo živeti v prihodnje. S tem so oblikovali osnovne usmeritve za celostno prometno strategijo občine Šmarje pri Jelšah. Govorimo o naslednjih usmeritvah:

- V občini naj bo cestna infrastruktura ustrezno urejena.
- Okolje naj bi bilo čim manj onesnaženo, istočasno pa naj bi promet potekal tekoče oz. nemoteče za okolje.
- Želimo živeti v čim bolj prijazni občini do okolja in ljudi.
- V občini, kjer bodo udeleženci v prometu bolj strpni, kjer bo višja stopnja prometne kulture.
- Varni, občanom prijazni občini s strpnimi medgeneracijskimi odnosi.
- V občini, ki bo prijazna do vseh občanov.
- Občina z okolju prijaznimi prometnimi sistemi, kjer se varno samostojno gibljejo tudi mladoletne osebe.
- V občini, kjer se stvari premikajo na boljše.
- Želim živeti v občini z urejenim prometnim režimom.
- Želim živeti v prijazni urejeni občini, poudarek na zeleni energiji, z urejenimi pešpotmi in urejenim javnim potniškim prometom.
- Želim živeti v urbanistično urejeni občini in z urejenim prometnim režimom.



Na tretji javni razpravi so udeleženci prišli do konsenza, da so najpomembnejše štiri usmeritve:

- V strpni in varni občini.
- V občini prijazni do okolja in ljudi ter z urejeno infrastrukturo.
- Varni prometni sistemi za vse starostne skupine, s čim manjšim vplivom na okolje, ki ne ovirajo tistih, ki le tranzitirajo.
- V urbanistično urejenem kraju, z urejenim prometnim režimom, prijaznim do vseh občanov (otrokom, invalidom, starejšim).

E1.2.2 Usmeritve za urejanje prometa

Osnovo izdelave Celostne prometne strategije občine Šmarje pri Jelšah predstavljajo želje občanov, ki pa so na področju urejanja prometa različne. Vsem pa je skupno vodilo, da je trajnostno urejanje prometa tisto, ki bo dolgoročno zagotovilo kakovost bivanja v občini Šmarje pri Jelšah. Usmeritve, ki so jih občani definirali na javnih razpravah, v anketah in vprašalniku ter so neposredno povezane z vizijo CPS OŠPJ, so:

- Preusmeritev tranzitnega prometa iz naselja.
- Urejen kraj, brez tranzita.
- Promet, ki bo manj obremenjeval okolje in bo za prebivalce minimalno moteč.
- Promet, ki bo čim bolj pretočen, varen in bo čim manj obremenjeval okolje.
- Sistem z večjo vključenostjo trajnostnega prometa.
- Varen za vse udeležence v prometu.
- Sistem, ki bo čim manj onesnažen in hrupen.
- Hiter in zelo pretočen tranzitni promet skozi večje kraje, vendar naj bo infrastruktura fizično ločena od preostalih alternativnih in lokalnih prometnih sistemov.
- Hitra in pretočna notranja obvoznica za tranzitni promet z izgradnjo in promocijo čim večjega števila alternativnih prometnih sistemov.
- Urejene ceste za varno vožnjo z avtomobilom.



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Urejeni pločniki in kolesarske steze, dostopne avtobusne in železniške povezave, urejena parkirišča za občane, ki uporabljajo javni promet.
- Oživitev železniške in avtobusne postaje, ki nista urejeni. Zaradi velika števila vozil skozi naselje je potreba obvoznica.

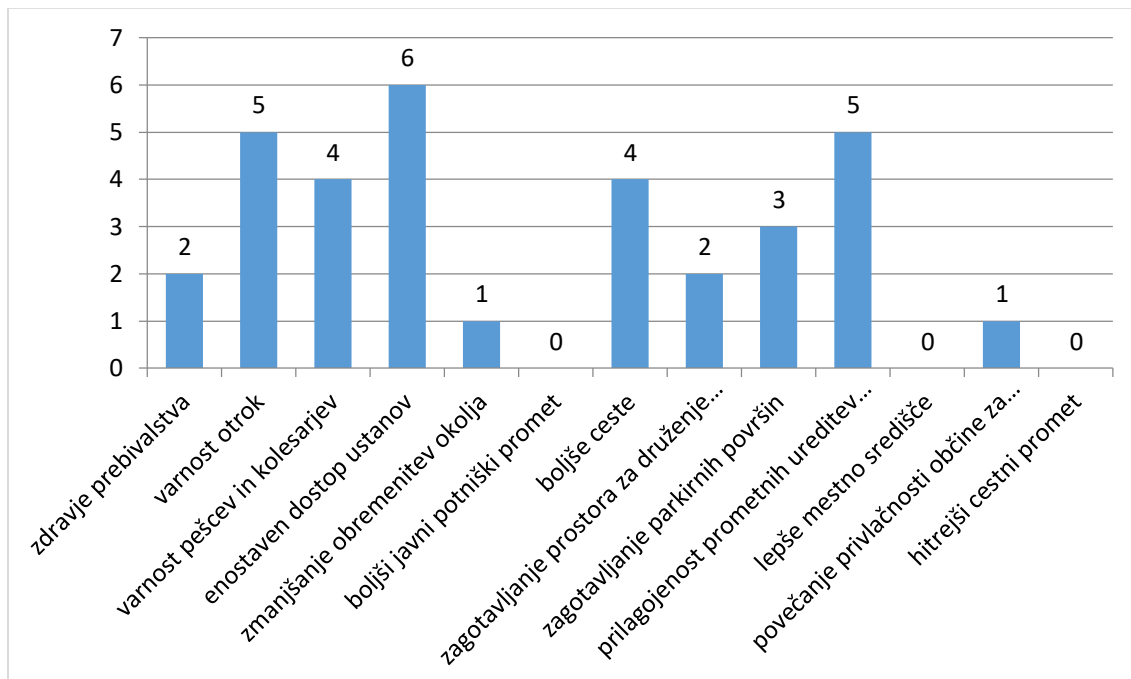
Na tretji javni razpravi so bile posledično izluščene štiri usmeritve, ki jih naj CPS OŠPJ upošteva v povezavi z vizijo in strateškimi cilji:

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

Poleg tega so bile definirane vrednote, na katerih naj se gradi prometna strategija. Prikazane so na spodnjem grafu, kjer višina stolpca predstavlja število posameznih odgovorov s strani ključnih deležnikov.



Slika 7: Vrednote CPS OŠPJ



Druga anketa, izvedena med občani, je iskala prioritete v urejanju prometnega sistema skozi oči občanov. Rezultati so prikazani v poglavju D2.3 Analiza ankete.

E1.2.3 Prioritete

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

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

1. Vlaganja v kolesarsko infrastrukturo in infrastrukturo za javni potniški promet (avtobus).
2. Vlaganja v infrastrukturo za javni potniški promet (vlak).
3. Vlaganja v infrastrukturo za pešce.
4. Vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (ceste).
5. Vlaganja v infrastrukturo za trajnostna vozila.



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

Za področje mehkih ukrepov pa:

1. Uvedba sodobnih sistemov (npr. parkiraj in pelji, souporaba avtomobilov, mobilne aplikacije, sistemi izposoje koles).
2. Promocije, ki spodbujajo kolesarjenje, pešačenje in javni prevoz.
3. Promocije in aktivnosti v šolah in vrtcih za spodbujanje trajnostne mobilnosti (spodbujanje kolesarjenja, pešačenja, javnega prevoza).
4. Mobilnostni načrti v organizacijah (potovalni načrti).
5. Izboljšanje označenosti prometni poti (signalizacija, kažipot, ...).
6. Vlaganje v trajnostna prevozna sredstva (npr. avtomobil na električni pogon).
7. Prepovedi in omejitve (npr. omejitve hitrosti, zapore cest, ...).
8. Izboljšanje informacij o prometu (o stanju v prometu, možnostih različnih načinov potovanja, vozni redov, ...).
9. Omejitve parkiranja.
10. Spremembe pravilnikov, organizacijskih in zakonodajnih postopkov.

E1.2.4 Ukrepi

Na podlagi postavljenih prioritet so udeleženi na četrti javni razpravi definirali še potencialne ukrepe, ki bi se izvajali znotraj posameznih prioritet oziroma stebrov. Na infrastrukturnem področju so definirali naslednje najpomembnejše ukrepe:

- izgradnja nadvoda proti šoli;
- ureditev križišča pri trgovini Kašča;
- izgradnja pešpoti Dvor – Šmarje – vrtec;
- kolesarska povezava Stranje – Mestinje;



- izgradnja pločnikov (Stranje – železniška postaja, Muzej Baroka, Pečica – Lemberg);
- izgradnja obvoznice mimo naselja Šmarje pri Jelšah;
- izgradnja kolesarske povezave v smeri Šentjurja in Celja;
- izgradnja pločnikov ob najprometnejših povezavah do sosednjih naselij;
- izgradnja postajališča za avtodome in parkirišče za tovorna vozila;
- modernizacija parkirnih mest ob železniških postajališčih;
- kolesarske poti k turističnim točkam;
- izgradnja pomožne kolesarske infrastrukture (kolesarnice, parkirišča, itd.);
- izgradnja pločnikov ob glavnih cestah (Smehov klanec, Halarjev hrib);
- izgradnja park & ride v območju železniške postaje Šmarje pri Jelšah;
- polnilnice za električne avtomobile, kolesa, skuterje;
- kolesarska povezava vseh KS na obstoječo kolesarsko pot.

Na področju mehkih ukrepov so definirali naslednje najpomembnejše ukrepe:

- spodbujanje in nagrajevanje kolesarjev in pešcev;
- spodbujanje skupnega prevoza do JPP;
- označevanje poti in vključevanje turističnih znamenitosti;
- promocija javnih prevozov, kolesarskih poti in pešpoti;
- sofinanciranje trajnostnih mobilnih sredstev;
- promocija in aktivnosti v šolah in vrtcih;
- postavitve oglasnega panoja za izboljšanje informacij o prometu;
- postavitve polnilnih postaj;
- ureditev parkirišč zunaj naselij;
- spodbude podjetij s strani lokalne uprave k stimulativnem spodbujanju zaposlenih k trajnostni mobilnosti ali uporabi JPP;
- vzgojitelj in učitelj kot vzor trajnostne mobilnosti;
- dnevno evidentiranje kolesarjev na info točki;
- kažipotni ob kolesarskih stezah;
- ločitev nevarne in nenevarne infrastrukture;



- teden mobilnosti in teden športa;
- prilagoditev vozniških redov JPP potrebam prebivalstva;
- merilci hitrosti pri šolah in vrtcih;
- uvedba sistema za izposajo koles;
- akcije Prometna kača in Pripelji srečo v službo.

E1.3 Končno oblikovanje strateških ciljev

Strateški cilji, na katerih bo temeljila CPS OŠPJ, so:

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

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

E1.4 Končno oblikovanje nabora prioritet

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

- upravljanje parkirišč,
- načrtovanje ulic in njihove podobe ter umirjanje prometa,
- hoja,
- kolesarjenje,
- javni promet,



- ukrepi, povezani z avtomobili,
- upravljanje mobilnosti,
- upravljanje tovornega prometa.

V skladu z usmeritvami predhodnih faz so bila izbrana področja oziroma stebri trajnostne mobilnosti, v sklopu katerih se bo načrtovalo urejanje prometa v OŠPJ. Glede na specifične značilnosti občine in njenih večjih naselij so to:

- hoja,
- kolesarjenje,
- javni potniški promet,
- motoriziran cestni promet,
- mirujoči promet,
- trajnostno načrtovanje prometa s celostnim pristopom.

Po vsakem od stebrov trajnostne mobilnosti CPS OŠPJ so bile v skladu z rezultati ankete med občani, sestanka med izdelovalcem in občino, javne razprave ter predhodnih analiz v sklopu priprave CPS OŠPJ oblikovani sezname operativnih ciljev. Ti so prikazani v spodnji tabeli.

Tabela 1: Nabor operativnih ciljev po stebrih trajnostne mobilnosti

področje	Operativni cilji
hoja	<ul style="list-style-type: none">• Dogradnja pločnikov (manjkajoče povezave).• Povečanje površin za pešce.• Povečanje deleža pešcev.



kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none">• Zagotovitev pogojev za varno kolesarjenje.• Povečanje deleža kolesarjev .
javni potniški promet	<ul style="list-style-type: none">• Povečanje dostopnosti javnega potniškega prometa.• Izboljšanje kakovosti javnega potniškega prometa.• Povečanje deleža uporabnikov javnega potniškega prometa.
motoriziran cestni promet	<ul style="list-style-type: none">• Povečanje varnosti cestnega prometa.• Vzdrževanje obstoječih prometnic.• Povečanje deleža ekološko sprejemljivejših vozil in zagotavljanje ustrezne infrastrukture.• Zmanjšanje tranzitnega prometa skozi središča naselij.• Ustrezna informacijska podpora.• Spodbujanje sodobnih sistemov za rabo osebnega avtomobila – park & ride, car sharing, car pooling...
mirujoči promet	<ul style="list-style-type: none">• Vzpostavitev P & R sistemov.• Ureditev parkirišč na obrobju naselij.• Vzpostavitev con za umirjanje prometa.
trajnostno načrtovanje prometa s celostnim pristopom	<ul style="list-style-type: none">• Promocija uporabe trajnostnih načinov potovanja.• Vključitev načel trajnostne mobilnosti v dokumente in usmeritve občine.



E2 Določitev ciljnih vrednosti

Z namenom določanja ciljnih vrednosti po zastavljenih ukrepih in ciljnih je bil izveden sestanek med občino in izdelovalcem, kjer je bilo pregledano vso dosedanje delo, obveščanje in vključevanje javnosti, mnenja deležnikov ter izsledki analize stanja, na podlagi katerih so bili ocenjeni realno pričakovani učinki posameznih ukrepov. Vhodni podatki za določanje ciljnih vrednosti so bili pridobljeni tudi na četrti javni razpravi, kjer je zainteresirana javnost izoblikovala ukrepe ter o njih razpravljala. Vodilo oblikovanja ciljnih vrednosti je bilo, da morajo biti cilji jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni. Hkrati ciljne vrednosti predstavljajo tudi kvantifikacijo strateških ciljev in omogočajo realnost uresničitve strateških ciljev v procesu izvajanja CPS OŠPJ. Nabor ciljnih vrednosti ciljev in ukrepov po posameznem stebru urejanja trajnostne mobilnosti v občini Šmarje pri Jelšah za obdobje do petih let je prikazan v nadaljevanju. Vsaka ciljna vrednost hkrati predstavlja merljiv kazalnik uspešnosti izvajanja CPS OŠPJ, kjer doseganje posamezne ciljne vrednosti v zastavljenem časovnem obdobju predstavlja uspešno uresničitev ciljev oziroma prioritet po posameznem področju trajnostne mobilnosti. Ciljne vrednosti bodo v kombinaciji s postavljenimi ukrepi predstavljale osnovne vhodne podatke za naslednjo fazo izdelave CPS OŠPJ, kjer bo izdelan akcijski načrt izvajanja.

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

področje	Ciljne vrednosti
hoja	<ul style="list-style-type: none"> • Ureditev vsaj enega prehoda za pešce na leto z dodatno signalizacijo. • Izgradnja vsaj 200 m pločnikov na leto. • Postavitev vsaj enega prikazovalnika hitrosti na leto ob šolah, vrtcih in ostalih kritičnih mestih.



	<ul style="list-style-type: none">• Izgradnja dodatne energetske varčne javne razsvetljave.• Ureditev varnejših šolskih poti.• Povečanje deleža pešačenja za 5 %.
kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none">• Vzpostavitev sistema izposoje koles.• Izgradnja vsaj ene kolesarnice na leto.• Izdelava projektne dokumentacije za vsaj eno povezovalno kolesarsko pot.• Dodatna označitev vsaj ene kolesarske poti na leto, ki poteka po lokalnih cestah.• Izpeljana vsaj ena promocijska kolesarska prireditev na leto.• Povečanje deleža kolesarjev za 5 %.
javni potniški promet	<ul style="list-style-type: none">• Prenova ali izgradnja vsaj enega avtobusnega postajališča na leto.• Vzpostavitev sistema informacijske podpore JPP.• Ukinitev vsaj enega nivojskega prehoda čez železniško progo.• Posredovanje pobude izvajalcem JPP za uvedbo kombinirane vozovnice.• Izdelava prometna študija JPP v občini.• Povečanje uporabnikov JPP za 5 %.
motoriziran cestni promet	<ul style="list-style-type: none">• Postavitev vsaj ene polnilnice za električna vozila.• Izdelava prometne študije dostopnosti do turističnih točk.• Izdelava projektne dokumentacije nove povezovalne ceste do OŠ Šmarje pri Jelšah.• Izdelava idejnega projekta dela šmarske obvoznice (od bencinske črpalke Agip do Kolodvorske ulice).



mirujoči promet	<ul style="list-style-type: none">• Vzpostavitev P & R sistema ob železniški postaji Šmarje pri Jelšah.• Ureditev vsaj enega dodatnega parkirišča ob železniških postajah in postajališčih.• Izvedba dodatne označitve parkirišč na obrobju naselja.
trajnostno načrtovanje prometa s celostnim pristopom	<ul style="list-style-type: none">• Izdelava mobilnostnih načrtov za javno upravo in javne zavode.• Vsakoletno sodelovanje v evropskem tednu mobilnosti.• Enkrat letno izvedba promocije trajnostne mobilnosti v javnih zavodih.• Izdelava letnega poročila izvajanja CPS.

Postavljene ciljne vrednosti bodo poleg prioritet in ukrepov služile kot osnova za postavitve akcijskega načrta v naslednji fazi izdelave CPS OŠPJ.



F IZBIRA UKREPOV

F1 Presoja možnosti

F1.1 Končno oblikovanje nabora ukrepov

V skladu z usmeritvami, pridobljenimi na četrti javni razpravi, z anketo med občani, vprašalnikom za ključno zainteresirano javnost ter v skladu z analizo postavljenih prioritet so bili oblikovani nabori potencialnih ukrepov po posameznih stebrih trajnostne mobilnosti v OŠPJ. Nabor ukrepov je bil posredovan deležnikom v razpravo, dokončno pa je bil usklajen s strani ožje delovne skupine, saj ukrepi konkretno udeležajo usmeritev, ki jih postavlja vizija. Končni nabor ukrepov, predvidenih v CPS OŠPJ, je prikazan v tabeli spodaj.

Tabela 3: Končni nabor ukrepov CPS OŠPJ

področje	Ukrepi
Hoja	<ul style="list-style-type: none">• Izgradnja manjkajočih povezav za pešce.• Izgradnja novih povezav za pešce.• Ureditev ustrezne signalizacije na prehodih za pešce in peš poteh.• Ureditev in označevanje varnih poti.• Izdelava idejnega projekta prometne ureditve pri OŠ in POŠ.



kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none">• Izgradnja povezovalnih kolesarskih poti.• Postavitev kolesarnic.• Dodatno označevanje kolesarskih povezav.• Vzpostavitev sistema izposoje koles.• Promocija kolesarjenja za prihod v šolo in službo.• Promocija izposoje koles.• Povezovanje kolesarjenja in turističnih krajev.
javni potniški promet	<ul style="list-style-type: none">• Izboljšanje dostopnosti do JPP.• Ureditev avtobusnih in železniških postajališč.• Usklajevanje voznih redov.• Spodbujanje uporabe JPP.• Izdelava prometne študije JPP v občini Šmarje pri Jelšah.• Izvedba skupnih promocij z izvajalci JPP.• Vzpostavitev skupnega informacijskega sistema za obveščanje prebivalcev.
motoriziran cestni promet	<ul style="list-style-type: none">• Postavitev električnih polnilnic.• Izgradnja povezovalne ceste do OŠ Šmarje pri Jelšah.• Aktivno sodelovanje z državo pri izgradnji obvoznice.• Izdelava prometne študije dostopnosti in trajnostne mobilnosti v okolici turističnih točk v občini Šmarje pri Jelšah.• Spodbujanje nakupa električnih vozil v javnih inštitucijah.
mirujoči promet	<ul style="list-style-type: none">• Vzpostavitev sistema P&R ob železniški postaji Šmarje pri Jelšah.• Izgradnja parkirišča za avtodome.• Vzpostavitev dodatne signalizacije za prosta parkirišča.• Promocija uporabe parkirišč na obrobju naselja.



trajnostno načrtovanje prometa s celostnim pristopom	<ul style="list-style-type: none">• Sodelovanje v ETM.• Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovni šoli.• Izdelava mobilnostnih načrtov za javno upravo in javne zavode.• Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnosti v občini.• Upoštevanje načel trajnostne mobilnosti pri umeščanju objektov in površin v prostor.• Nadzorovanje izvajanja CPS.
--	---

F1.2 Presoja možnosti po postavljenih kriterijih

Pri presoji možnosti sta bila uporabljena dva nabora kriterijev. Prvi je oblikovan s strani strokovne javnosti ter presoje v sklopu evropskih projektov in vključuje naslednje kriterije:

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

Drugi nabor kriterijev temelji na izsledkih javnih razprav, kjer so predstavniki zainteresirane javnosti izoblikovali nabor kriterijev, prirejen specifično za OŠPJ, razvrščen po pomembnosti od najpomembnejšega do najmanj pomembnega:

1. pozitiven vpliv na trajnostni razvoj,
2. priljubljenost ukrepa pri občanih,
3. potrebna finančna sredstva,



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

4. birokratski postopki,
5. infrastrukturna enostavnost izvedbe,
6. potrebno strokovno znanje,
7. težave z odkupi zemljišč,
8. izvedba, neodvisna od države.

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



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Tabela 4: Ocene ukrepov po splošnih kriterijih

področje	ukrepi	ekonomičnost	učinkovitost	tehnična izvedljivost	podpora javnosti	možnost postopnega uvajanja	možnost vrnitve v prvotno stanje	Skupaj
hoja	Izgradnja manjkajočih povezav za pešce.	-1	1	-1	2	1	-2	0
	Izgradnja novih povezav za pešce.	-1	1	-2	2	1	-2	-1
	Ureditev ustrezne signalizacije na prehodih za pešce in peš poteh.	1	2	0	2	0	0	5
	Ureditev in označevanje varnejših poti.	1	2	1	2	1	1	8
	Izdelava idejnega projekta prometne ureditve pri OŠ in POŠ.	0	0	0	1	-1	2	2
kolesarjenje	Izgradnja povezovalnih kolesarskih poti.	-2	1	-2	1	1	-1	-2
	Postavitev kolesarnic.	0	1	1	1	1	0	4
	Dodatno označevanje kolesarskih povezav.	1	1	1	1	1	1	6
	Vzpostavitev sistema izposoje koles.	-1	1	0	2	1	1	4



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

	Promocija kolesarjenja za prihod v šolo in službo.	1	2	1	1	1	0	6
	Promocija izposoje koles.	1	2	2	2	0	-1	6
	Povezovanje kolesarjenja in turističnih krajev.	0	1	0	1	1	1	4
javni potniški promet	Izboljšanje dostopnosti do JPP.	0	0	0	1	1	-1	1
	Ureditev avtobusnih in železniških postajališč.	-1	0	0	1	1	-2	-1
	Usklajevanje voznih redov.	1	1	1	2	-1	0	4
	Spodbujanje uporabe JPP.	1	0	0	1	1	-1	2
	Izdelava prometne študije JPP v občini Šmarje pri Jelšah.	0	1	0	0	-1	-1	-1
	Izvedba skupnih promocij z izvajalci JPP.	0	1	0	1	1	1	4
	Vzpostavitev skupnega informacijskega sistema za obveščanje prebivalcev.	-1	1	-1	1	0	-1	-1
motoriziran cestni promet	Postavitev električnih polnilnic.	-1	0	0	1	1	-1	0
	Izgradnja povezovalne ceste do OŠ Šmarje pri Jelšah.	-2	2	-1	1	-1	-2	-3
	Aktivno sodelovanje z državo pri izgradnji obvoznice.	1	0	1	2	0	1	5
	Izdelava prometne študije dostopnosti in trajnostne mobilnosti v okolici turističnih točk v občini Šmarje pri Jelšah.	0	1	0	0	-1	-1	-1



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

	Spodbujanje nakupa električnih vozil v javnih inštitucijah.	0	1	1	1	1	-1	3
mirujoči promet	Vzpostavitev sistema P&R ob železniški postaji Šmarje pri Jelšah.	-1	1	0	1	-1	-2	-2
	Izgradnja parkirišča za avtodome.	-1	0	0	0	-1	-1	-3
	Vzpostavitev dodatne signalizacije za prosta parkirišča.	0	1	1	1	1	0	4
	Promocija uporabe parkirišč na obrobju naselja.	1	0	1	0	0	0	2
trajnostno načrtovanje prometa s celostnim pristopom ta	Sodelovanje v ETM.	1	1	1	1	0	2	6
	Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.	2	2	1	2	1	2	10
	Izdelava mobilnostnih načrtov za javno upravo in javne zavode.	1	1	1	1	1	1	6
	Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.	1	1	1	1	0	2	6
	Upoštevanje načel trajnostne mobilnosti pri umeščanju objektov in površin v prostor.	2	2	1	0	1	-1	5
	Nadzorovanje izvajanja CPS.	1	2	2	2	-1	-1	5

Tabela št. 5 prikazuje ocene posameznega ukrepa po kriterijih, določenih specifično za okolje občine Šmarje pri Jelšah. V prvi tabeli so vsi kriteriji enakovredni v pomembnosti, v drugi tabeli pa so kriteriji po pomembnosti razvrščeni glede na mnenja ključnih deležnikov o njihovi pomembnosti. Pri ocenjevanju posameznega ukrepa po kriterijih so bila upoštevana mnenja, pridobljena s strani občanov na četrti javni razpravi, s strani odgovornih za



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada

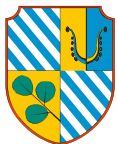


EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

promet na OŠPJ ter s strani strokovnjakov. Skupni izračun v drugi tabeli je torej utežen s pomembnostjo kriterija, kjer je posamezna ocena pomnožena s pomembnostjo (torej ocena prvega kriterija pomnožena s 8, ocena drugega kriterija pomnožena s 7, ocena tretjega kriterija pomnožena s 6 itd.).

Tabela 5: Ocene ukrepov po specifičnih kriterijih

področje	Ukrepi	pozitiven vpliv na trajnostni razvoj	prijubljjenost ukrepa pri občanih	potrebna finančna sredstva	birokratski postopki	infrastrukturna enostavnost izvedbe	potrebno strokovno znanje	težave z odkupi zemljišč	izvedba, neodvisna od države	skupaj
hoja	Izgradnja manjkajočih povezav za pešce.	1	2	-1	-1	-1	-1	0	0	4
	Izgradnja novih povezav za pešce.	1	2	-2	-1	-1	-1	0	0	-2
	Ureditev ustrezne signalizacije na prehodih za pešce in peš poteh.	0	1	0	1	1	1	1	0	21
	Ureditev in označevanje varnejših poti.	0	1	0	1	2	1	2	1	28



**OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

	Izdelava idejnega projekta prometne ureditve pri OŠ in POŠ.	0	0	0	1	0	-1	2	0	6
kolesarjenje	Izgradnja povezovalnih kolesarskih poti.	2	2	-2	-1	-2	-1	-2	-1	-3
	Postavitev kolesarnic.	0	1	-1	0	1	1	0	1	9
	Dodatno označevanje kolesarskih povezav.	0	0	0	0	0	1	2	1	8
	Vzpostavitev sistema izposoje koles.	0	1	-2	0	0	1	1	1	1
	Promocija kolesarjenja za prihod v šolo in službo.	1	0	0	0	1	1	2	1	20
	Promocija izposoje koles.	0	0	0	2	1	1	2	2	23
	Povezovanje kolesarjenja in turističnih krajev.	0	0	0	1	0	0	1	1	8
javni potniški promet	Izboljšanje dostopnosti do JPP.	1	1	-1	1	0	1	2	1	22
	Ureditev avtobusnih in železniških postajališč.	0	1	-1	1	0	1	1	1	12
	Usklajevanje voznih redov.	0	1	1	1	0	0	2	1	23
	Spodbujanje uporabe JPP.	1	1	0	1	1	1	2	1	32
	Izdelava prometne študije JPP v občini Šmarje pri Jelšah.	0	-1	0	1	1	0	2	2	8
	Izvedba skupnih promocij z izvajalci JPP.	1	1	0	0	0	1	2	1	23
	Vzpostavitev skupnega informacijskega sistema za obveščanje prebivalcev.	0	0	-1	1	-1	-1	2	1	-3



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

motoriziran cestni promet	Postavitev električnih polnilnic.	0	0	-1	0	0	0	2	1	-7
	Izgradnja povezovalne ceste do OŠ Šmarje pri Jelšah.	0	2	-2	-1	-1	-1	-2	0	-14
	Aktivno sodelovanje z državo pri izgradnji obvoznice.	0	0	0	-2	-1	1	0	-2	-13
	Izdelava prometne študije dostopnosti in trajnostne mobilnosti v okolici turističnih točk v občini Šmarje pri Jelšah.	0	-1	0	1	1	0	2	2	8
	Spodbujanje nakupa električnih vozil v javnih inštitucijah.	0	0	-1	1	1	1	2	0	11
mirujoči promet	Vzpostavitev sistema P&R ob železniški postaji Šmarje pri Jelšah.	1	1	-2	-1	-1	-1	1	-1	-8
	Izgradnja parkirišča za avtodome.	-1	0	-1	0	0	0	1	2	-9
	Vzpostavitev dodatne signalizacije za prosta parkirišča.	0	0	0	0	1	1	1	0	9
	Promocija uporabe parkirišč na obrobju naselja.	1	0	1	2	1	1	2	2	37
trajnostno načrtovanje prometa s	Sodelovanje v ETM.	0	1	0	1	0	0	2	1	17
	Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.	2	1	2	1	2	2	2	2	60
	Izdelava mobilnostnih načrtov za javno upravo in javne zavode.	1	0	1	2	2	0	2	2	38
	Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.	1	1	1	1	2	1	2	2	43



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Upoštevanje načel trajnostne mobilnosti pri umeščanju objektov in površin v prostor.	2	0	1	0	0	0	2	0	26
Nadzorovanje izvajanja CPS.	2	1	1	1	1	1	2	1	46

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

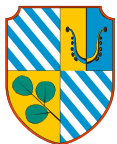


Tabela 6: Normirane vrednosti posamezne ocene ukrepa

področje	ukrepi	Normiran ocena po prvem kriteriju	Normiran ocena po drugem kriteriju	Skupna normirana ocena
hoja	Izgradnja manjkajočih povezav za pešce.	0	0,67	0,67
	Izgradnja novih povezav za pešce.	-1	-0,33	-1,33
	Ureditev ustrezne signalizacije na prehodih za pešce in peš poteh.	5	3,5	8,5
	Ureditev in označevanje varnejših poti.	8	4,67	12,67
	Izdelava idejnega projekta prometne ureditve pri OŠ in POŠ.	2	1	3
kolesarjenje	Izgradnja povezovalnih kolesarskih poti.	-2	-0,33	-2,33
	Postavitev kolesarnic.	4	1,5	5,5
	Dodatno označevanje kolesarskih povezav.	6	1,33	7,33
	Vzpostavitev sistema izposoje koles.	4	0,17	4,17
	Promocija kolesarjenja za prihod v šolo in službo.	6	3,33	9,33



	Promocija izposoje koles.	6	3,83	9,83
	Povezovanje kolesarjenja in turističnih krajev.	4	1,33	5,33
javni potniški promet	Izboljšanje dostopnosti do JPP.	1	3,67	4,67
	Ureditev avtobusnih in železniških postajališč.	-1	2	1
	Usklajevanje vozni redov.	4	3,83	7,83
	Spodbujanje uporabe JPP.	2	5,33	7,33
	Izdelava prometne študije JPP v občini Šmarje pri Jelšah.	-1	1,33	0,33
	Izvedba skupnih promocij z izvajalci JPP.	4	3,83	7,83
	Vzpostavitev skupnega informacijskega sistema za obveščanje prebivalcev.	-1	-0,5	-1,5
	motoriziran cestni promet	Postavljanje električnih polnilnic.	0	-1,17
Izgradnja povezovalne ceste do OŠ Šmarje pri Jelšah.		-3	-2,33	-5,33
Aktivno sodelovanje z državo pri izgradnji obvoznice.		5	-2,17	2,83
Izdelava prometne študije dostopnosti in trajnostne mobilnosti v okolici turističnih točk v občini Šmarje pri Jelšah.		-1	1,33	0,33
Spodbujanje nakupa električnih vozil v javnih inštitucijah.		3	1,83	4,83



mirujoči promet	Vzpostavitev sistema P&R ob železniški postaji Šmarje pri Jelšah.	-2	-1,33	-3,33
	Izgradnja parkirišča za avtodome.	-3	-1,5	-4,5
	Vzpostavitev dodatne signalizacije za prosta parkirišča.	4	1,5	5,5
	Promocija uporabe parkirišč na obrobju naselja.	2	6,17	8,17
trajnostno načrtovanje prometa s celostnim pristopom	Sodelovanje v ETM.	6	2,83	8,83
	Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.	10	10	20
	Izdelava mobilnostnih načrtov za javno upravo in javne zavode.	6	6,34	12,34
	Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.	6	7,17	13,17
	Upoštevanje načel trajnostne mobilnosti pri umeščanju objektov in površin v prostor.	5	4,34	9,34
	Nadzorovanje izvajanja CPS.	5	7,67	12,67



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

1. Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.
2. Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnosti v občini.
3. Ureditev in označevanje varnejših poti.
4. Nadzorovanje izvajanja CPS.
5. Izdelava mobilnostnih načrtov za javno upravo in javne zavode.
6. Promocija izposoje koles.
7. Upoštevanje načel trajnostne mobilnosti pri umeščanju objektov in površin v prostor.
8. Promocija kolesarjenja za prihod v šolo in službo.
9. Sodelovanje v ETM.
10. Ureditev ustrezne signalizacije na prehodih za pešce in peš poteh.
11. Promocija uporabe parkirišč na obrobju naselja.
12. Usklajevanje voznih redov.
13. Dodatno označevanje kolesarskih povezav.
14. Skupne promocije z izvajalci JPP.
15. Spodbujanje uporabe JPP.
16. Postavitev kolesarnic.
17. Dodatna signalizacija za prosta parkirišča.
18. Povezovanje kolesarjenja in turističnih krajev.
19. Spodbujanje nakupa električnih vozil v javnih inštitucijah.
20. Izboljšanje dostopnosti do JPP.
21. Vzpostavitev sistema izposoje koles.
22. Idejni projekt prometne ureditve pri OŠ in POŠ.
23. Aktivno sodelovanje z državo pri izgradnji obvoznice.
24. Ureditev avtobusnih in železniških postajališč.
25. Izgradnja manjkajočih povezav za pešce.
26. Prometna študija JPP v občini Šmarje pri Jelšah.
27. Prometna študija dostopnosti in trajnostne mobilnosti v okolici turističnih točk v občini Šmarje pri Jelšah.



28. Umeščanje električni polnilnic.
29. Izgradnja novih povezav za pešce.
30. Vzpostavitev skupnega informacijskega sistema.
31. Izgradnja povezovalnih kolesarskih poti.
32. Vzpostavitev sistema P&R ob železniški postaji Šmarje pri Jelšah.
33. Izgradnja parkirišča za avtodome.
34. Izgradnja povezovalne ceste do OŠ Šmarje pri Jelšah.

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

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



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

F2 Učenje iz izkušenj drugih

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

Poudariti je treba, da je izkušenj iz slovenskega okolja, sploh kar se tiče uvajanja in spremljanja rezultatov posameznih ukrepov, trenutno malo. Primeri iz tujine pa so nemalokrat težka primerljivi s specifikom občine Šmarje pri Jelšah, predvsem zaradi razpršenosti poselitve ter zelo majhnega okolja v svetovnem merilu. Na primer naselje Šmarje pri Jelšah je težko primerjati z Londonom, zaradi česar je tudi primerjava uvajanja ukrepov med tema mestoma skoraj nemogoča, enako velja tudi za večja slovenska mesta. Tako je nedosegljivost zadostnih informacij o uvajanju ukrepov v primerljivih okoljih glavna ovira pri učenju iz izkušenj drugih.

F2.1 Primeri postavljenih vizij CPS

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

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



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Tako bo Črnomelj s preходом na trajnostno mobilnost prepoznal svojo ključno razvojno priložnost.«

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

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

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

F2.2 Področja ukrepanja

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



Tabela 7: Nabor področij ukrepov iz projekta EVIDENCE

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



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

Ko je bil nabor ukrepov CPS OŠPJ določen, se je izvedla preverba ukrepov z vidika implementiranja in spremljanja učinkovitosti ukrepov v drugih mestih, preko tega pa tudi učenje iz izkušenj drugih. Pridobljene informacije so služile kot vhodni podatki v



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Tabela 8: Ugotovitve znanstvenikov in izkušnje iz drugih mest za izbrane ukrepe

ukrepi	Poudarki preverbe ukrepa v bazi KonSULT
<ul style="list-style-type: none">• Izgradnja manjkajočih povezav za pešce.• Izgradnja novih povezav za pešce.• Ureditev in označevanje varnejših poti.	<p>Hoja je osnovna mobilnostna možnost vsakega človeka, kljub temu pa so bili pešci v preteklosti zapostavljeni pri prometnem in urbanističnem načrtovanju mest. Raziskava v sklopu projekta PROMPT je kot največje težave pri spodbujanju hoje identificirala pomanjkanje fizičnega prostora, opreme in storitev v okolju, motnje s strani motoriziranega prometa, težave pri navezovanju hoje na druge modalitete ter slabo oblikovanje fizičnega in arhitekturnega prostora. V večini proučevanih mest se je izkazalo, da lahko preureditev prostora, namenjenega avtomobilom, v površine za pešce, najbolj spodbudi hojo. Raziskave kažejo, da je največja ovira ljudi pri izbiri hoje za svoja potovanja, skrb glede varnosti. Preko upravljanja motoriziranega prometa (omejevanja hitrosti ali prepovedi dostopa), zagotavljanja površin za pešce, izboljšanja percepcije ljudi ter izobraževanja se lahko te skrbi premostijo. Zagotavljati je treba tudi ustrezno ulično opremo. Ovire za uvajanje so predvsem finančne, v primeru zapiranja cest ali njihovega oženja pa lahko pride do nasprotovanja gospodarstva.</p> <p>V nemških mestih se že od 60. let prejšnjega stoletja intenzivno spodbuja hoja, kot način opravljanja vsakodnevnih potovanj. Z uvajanjem koncepta ulic za ljudi, ne avtomobile (livable streets) v zadnjih letih dosegajo še boljše rezultate, saj se je v večini mest količina poti, opravljenih</p>



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

	<p>peš, povečala za 20 – 40 %. Samo 3 % trgovin, 8 % hotelov in 1 % restavracij v območjih za pešce je opazilo zmanjšanje posla, medtem ko je 83 % trgovin, 28 % hotelov in 63 % restavracij opazilo povečanje, medtem ko je izven območij za pešce v povprečju povečanje prihodkov opazilo le 20 % podjetij.</p>
<ul style="list-style-type: none">• Izgradnja povezovalnih kolesarskih poti.• Postavitev kolesarnic.• Povezovanje kolesarjenja in turističnih krajev.	<p>Kjer je cilj spodbujanje kolesarjenja za opravljanje vsakodnevnih potovanj, mora biti infrastruktura kolesarskih povezav ustrezna, varna, učinkovita, privlačna, udobna in dostopna. Mreža kolesarskih povezav mora biti medsebojno povezana, nuditi mora parkirišča za kratkoročno in dolgoročno parkiranje koles, omogočati mora prehajanje s kolesa na druge modalitete, podprta pa mora biti tudi z ustreznimi promocijskimi aktivnostmi. Kjer je mogoče, je treba zagotoviti ločitev kolesarskega prometa od motoriziranega cestnega.</p> <p>Kljub relativno visokim začetnim investicijam v izgradnjo ustrezne infrastrukture so lahko učinki veliki, saj s prehodom na kolesarjenje dosežemo manjše zastoje, izboljšanje okoljskih kazalnikov, večje zdravje prebivalstva ter večjo kakovost bivanja. V kolikor upoštevamo vse pozitivne dejavnike, je investicija v spodbujanje kolesarjenja smiselna.</p> <p>Izkušnje iz drugih mest kažejo na bistveno povečanje deleža kolesarjev ob uvedbi obsežnih paketov spodbujanja kolesarjenja (infrastrukturnih in mehkih ukrepov). V Berlinu na primer se je v tridesetih letih število kolesarjev povečalo za štirikrat, pri čemer je delež resnih poškodb</p>



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

	<p>kolesarjev upadel. V Parizu se je delež prebivalcev, ki za dnevne poti uporabljajo kolo, od leta 2001 do leta 2007 več kot podvojil, enako v Londonu med leti 2000 in 2008. Primer mesta Odense na Danskem kaže na dobre rezultate ob uvajanju celovitih spodbud kolesarjenja. Ključna je bila zagotovitev obsežne in varne mreže kolesarskih povezav, večinoma ločenih od poteka motoriziranega cestnega prometa. Dodatno so na križiščih uvedli posebne semaforje za kolesarje ter talne označbe, ki opozarjajo na kolesarje oziroma jim dajejo prednost ter posebne zavijalne pasove za kolesarje, spodbujali so kulturo kolesarjenja s spodbudami v podjetjih, zagotovili so dodatna parkirišča za kolesa po celotnem mestu, rezultate pa so podkrepili tudi z obsežnimi promocijami vseh starostnih skupin. V zimskih mesecih je vzdrževanje in čiščenje kolesarskih povezav prioriteto, s čimer je kolesarjenje omogočeno skozi celo leto. Rezultati so pokazali, da se je med leti 1999 in 2002 skupno število opravljenih poti s kolesom povečalo za 20 %. Podobne rezultate so dosegli v München-u, kjer so s kombiniranjem infrastrukturnih in mehkih ukrepov dosegli povečanje števila potovanj, opravljenih s kolesom, iz 8,1 % na 14 % med leti 2000 in 2008, do leta 2012 je ta odstotek zrasel na 17,4 %.</p>
<ul style="list-style-type: none">• Ureditev ustrezne signalizacije na prehodih za pešce.	<p>Vizualne informacije predstavljajo največji delež informacij, ki jih uporabljamo med gibanjem v prometu. Z uvajanjem signalizacije in označevanja kritičnih mest lahko povečamo varnost sodelujočih v prometu ter poudarimo potrebe ranljivejših skupin. Signalizacija, ki je inovativna ali</p>



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

<ul style="list-style-type: none">• Dodatno označevanje kolesarskih povezav.• Vzpostavitev skupnega informacijskega sistema za obveščanje prebivalcev.• Dodatna signalizacija za prosta parkirišča.	<p>variabilna, še dodatno pripomore k opozarjanju voznikov, saj predstavlja odmik od konvencionalnih prometnih znakov, s čimer avtomatično pritegne pozornost. Raziskave kažejo, da vozniki ob opozorilih, ki se prikazujejo na tablah z variabilnimi sporočili, upočasnijo in povečajo pozornost.</p> <p>Ukrepi, kot so signalizirani prehodi za pešce in kolesarje, deljen prostor in prioritete za pešce in kolesarje pred motoriziranim prometom so v mestnih središčih nujni za povečanje varnosti in privlačnosti uporabe teh modalitet.</p> <p>Na Frankfurter Strasse v Hennefu so namesto vnaprej določenih mest, kjer lahko pešci in kolesarji prečkajo cesto, uvedli koncept deljenega prostora na ulici. Vozišče so zožili, na sredini vozišča so vzpostavili pas za pešce, s čimer je omogočeno varnejše prečkanje, ter omejili motoriziran promet z osvetljenimi stebrički. S temi ukrepi so zmanjšali potovalno hitrost motoriziranega prometa po ulici ter omogočili varnejša prečkanja pešcev. Učinek je razpoznaven v vidnem povečanju pešcev na območju ter v razcvetu nakupovalne in prehrambne ponudbe na območju. Glavna slabost je bil velik finančni vložek, vendar ocenjujejo, da so dolgoročni učinki presegli začetni vložek.</p>
<ul style="list-style-type: none">• Vzpostavitev sistema za izposojlo koles.• Promocija izposoje koles.	<p>Javno dostopni sistemi izposoje koles so z vidika vsakodnevnih potovanj najbolj aktualni za krajša dostopna potovanja, npr. od železniške postaje do službe in nazaj. Uvedba sistema je pogojena s precejšnjim finančnim vložkom in mora biti tudi tehnološko podprta. Vzdrževanje sistema je</p>



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

	<p>zahtevno, predvsem zaradi potrebe po premeščanju koles ter zaradi kraje in vandalizma. Sodelovanje regije v uvedbi sistema po zgledu večjih mest je lahko zato zelo zaželeno. Hkrati se z uvedbo sistema poveča tudi turistična privlačnost mesta ali regije, ki je sistem uvedla.</p> <p>V Barceloni se je delež kolesarjev po uvedbi sistema Bicing zvečal iz 0,75 % na 1,76 %. Prebivalci Pariza ocenjujejo, da s pomočjo izposoje koles opravijo 19 % potovanj, ki jih drugače ne bi mogli, ter 20 % prebivalcev ocenjuje, da zaradi Velib sistema manjkrat uporabijo svoj osebni avtomobil.</p>
<ul style="list-style-type: none">• Spodbujanje nakupa električnih vozil v javnih inštitucijah.• Umeščanje električnih polnilnic.	<p>Spodbujanje rabe okolju prijaznejših vozil v javnih službah je lahko dober zgled občanom za spremembo modalitete ali prehod na vozila na alternativni pogon. Prek instrumentov, kot so dolgoročne koncesije ter zahteve pri javnem naročanju, lahko mestne oblasti vplivajo na izvajalce JPP, da v svoje delovanje vključijo okolju bolj prijazna vozila.</p> <p>Izkušnje iz evropskih mest kažejo na velika zmanjšanja izpustov. V Ljubljani so s preходом na biodiesel iz prejšnjih EURO II avtobusov zmanjšali izpuste CO za 49 %, NOx za 13 %, PM10 za 46 % in HC za 68 %. V Toulusu so s preходом na utekočinjen plin v povprečju izpuste škodljivih snovi zmanjšali za do 80 %. Z uvajanjem električnih vozil se znatno zmanjša tudi stopnja hrupa, ki ga povzročajo vozila JPP, zmanjšajo pa se tudi operativni stroški.</p>
<ul style="list-style-type: none">• Usklajevanje vozniških redov.• Izboljšanje dostopnosti do JPP.	<p>Ker gre pri zagotavljanju avtobusnih operacij za storitev v javnem interesu, lahko oblasti prek podeljevanja koncesij ali regulativnih ukrepov izvajalce spodbujajo za usklajevanje vozniških redov s</p>



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

<ul style="list-style-type: none">• Skupne promocije z izvajalci JPP.• Spodbujanje uporabe JPP.• Ureditev avtobusnih in železniških postajališč.• Prometna študija JPP v občini Šmarje pri Jelšah.	<p>potrebami prebivalcev. s tovrstno regulacijo so na primer v Londonu v kombinaciji z ostalimi ukrepi za spodbujanje uporabe avtobusnega prometa dosegli precejšnji delež spremembe modalitete za vsakodnevna potovanja v korist avtobusu zaradi opuščanja osebnega avtomobila, medtem ko je delež avtobusnih potovanj v ostalih delih Velike Britanije, kjer so potekali obsežni procesi deregulacije trga avtobusnih storitev, konstantno upadal.</p> <p>Sistemi za prikazovanje informacij o voznjeh avtobusov v realnem času so tehnološko napredni in temeljijo na GPS sistemih ali na opremi ob cesti in na postajališčih. Njihova glavna uporabnost je v izboljšanju učinkovitosti delovanja avtobusnih sistemov, hkrati pa omogočajo boljše potovalne informacije za uporabnike. Primer uvedbe sistema v mestu Denver kaže na izboljšano točnost avtobusov, s čimer se je stopnja pritožb uporabnikov zmanjšala za 26%.</p>
<ul style="list-style-type: none">• Izgradnja povezovalne ceste do OŠ Šmarje pri Jelšah.• Idejni projekt prometne ureditve pri OŠ in POŠ.• Aktivno sodelovanje z državo pri izgradnji obvoznice.	<p>Pri vseh treh ukrepih gre za izgradnjo nove cestne infrastrukture. Osnovni cilj tovrstnega ukrepa je navadno preusmeritev motoriziranega cestnega prometa na druge prometnice in s tem razbremenitev težavnih področij. Glede tovrstnih ukrepov obstajajo nasprotujoči si dokazi – nekatere študije ugotavljajo, da nove ceste spodbujajo rast prometa, drži pa, da se z izgradnjo novih cest z namenom preusmerjanja prometa izboljšajo varnost, lokalno stanje okolja, kakovost bivanja ter možnosti za spodbujanje alternativ osebnemu avtomobilu na prej problematičnih območjih.</p>



	<p>Negativni učinki izgradnje novih cest se kažejo v povečanju razpršenosti poselitve, potrebi po zemljiščih, velikih finančnih vložkih ter povečanju rabe avtomobila.</p> <p>Študija primera območja Polegate v Angliji, kjer so v letu 2002 zgradili dve moderni obvoznici mimo gosto poseljenih območij v skupni dolžini 6,5 km, kaže na nasprotujoče si učinke. Zmanjšal se je čas potovanja, vendar se je povečala skupna količina prometa osebnih vozil na območju. Kazalniki stanja prometa in okolja v samem mestu so se izboljšali, zmanjšala pa se je raba javnega potniškega prometa. Tako v mestu kot na obvoznici se je izboljšala stopnja prometne varnosti.</p>
<ul style="list-style-type: none">• Promocija uporabe parkirišč na obrobju naselja.• Izgradnja parkirišča za avtodome.	<p>S premikom parkiranja avtomobilom stran od ulic dosežemo več prostora v mestnih središčih, ki se lahko nameni drugim vsebinam. V okoljih, kjer ni zagotovljenih rednih in dosegljivih opcij javnega potniškega prometa, hoje in kolesarjenja, se morajo potrebna parkirna mesta zagotoviti na obrobju ali stran od ulic.</p> <p>Negativni učinki zagotavljanja parkirišč so lahko povečanje prometa osebnih vozil, prehod uporabnikov iz bolj trajnostnih modalitet nazaj na uporabo avtomobila, zmanjšanje varnosti in veliki stroški uvedbe in vzdrževanja. Pozitivni učinki so odstranitev parkiranih avtomobilov iz ulic, spodbujanje dostopnosti do gospodarskih objektov, večanje enakopravnosti vseh skupin pri dostopu do ključnih mestnih funkcij ter manj kroženja avtomobilov po mestu zaradi iskanja parkirnih mest.</p>



	<p>S skrbnim načrtovanjem je lahko ukrep zelo pozitiven. Primer takšnega uvajanja je Zürich, ki se je že leta 1996 zavezal k ohranjanju enake količine parkirnih mest, vendar so pričeli z ukinjanjem parkiranja na ulicah ter ga zamenjali s posebej namenjenimi površinami za parkiranje na obrobju ali stran od ulic. Tako so na ulicah ukinili prek 800 parkirnih mest, ki so jih nadomestile površine za pešce in kolesarje. Učinki na gospodarstvo so pozitivni, prav tako se je povečala kakovost bivanja v središču.</p>
<ul style="list-style-type: none">• Vzpostavitev sistema P&R ob železniški postaji Šmarje pri Jelšah.• Ureditev avtobusnih in železniških postajališč.	<p>Sistem P&R omogoča obiskovalcem in dnevnim migrantom, da svoje vozilo parkirajo na obrobju mesta ter v središče potujejo z javnim potniškim prevozom (ali peš ali s kolesom, kjer je to mogoče). Car sharing je v evropskem kontekstu ideja, ki šele pridobiva na implementaciji, car pooling pa je znana in večkrat uporabljena alternativa predvsem za redne dnevne prevoze na daljših relacijah. Vsi trije ukrepi zahtevajo ureditev primerne infrastrukture ter organizacijske strukture. Negativnih učinkov pri teh sistemih je precej, npr. P&R in car pooling lahko celo povečata število prevoženih kilometrov, saj uporabniki, ki so prej za celotno pot uporabljali javni potniški promet, sedaj del poti opravijo z avtomobilom. Generiran promet pa se prestavi iz mestnih središč na obrobje, zato so potencialno učinki prometa na ljudi in okolje manjši. Prav tako je potreben precejšen finančni vložek, sploh pri P&R shemah.</p>



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

V Veliki Britaniji so na podlagi obsežnih študij primerov ugotovili, da samo ena delujoča shema pokriva stroške obratovanja s prihodki, ostala mesta pa morajo P&R sofinancirati. Izkušnje kažejo na potrebo, da se tovrstne sheme kombinirajo z infrastrukturo za pešce in kolesarje, da se zmanjša generiranje nepotrebnih potovanj v okolici. Študija delovanja P&R v Rotterdamu in Haagu je na podlagi proučevanja, kako bi uporabniki sistema potovanje opravili, če P&R ne bi obstajal, v Rotterdamu ugotovila, da bi 23 % uporabilo osebni avtomobil, 30 % javni potniški prevoz za celotno potovanje in 39 % kolo za dostop do postaje JPP. V Haagu so se pokazali boljši rezultati, študija pa je pokazala, da je ključno pri uvedbi torej, da so lokacije parkirišč locirane bližje rezidenčnim območjem ter bolj oddaljena od mestnih središč.

Sistemi za deljenje prevozov se največkrat oblikujejo znotraj posameznih podjetij, saj je zaradi urnikov dela to najbolj primerno. Obstajajo tudi iniciative v širšem kontekstu, kot so Vanpool v Pugetu, SchoolPool v Contra Costa in Ride Sharing v Massachusettsu. Analize teh sistemov kažejo na skromno učinkovitost, saj je usklajevanje urnikov težavno, pomembna je tudi varnost.

Sistemi za souporabo vozil se najbolj obnesejo v okoljih, kjer so pogoji za opravljanje vsakodnevnih potovanj brez osebnega avtomobila zelo dobri, avtomobil pa prebivalci potrebujejo le za občasna potovanja. Zaradi tega je vprašljiv učinek tega sistema na zmanjšanje potovanj z osebnim avtomobilom, nedvomno pa vpliva na zmanjšanje potreb po parkirnih mestih.



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

<ul style="list-style-type: none">• Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.• Promocija kolesarjenja za prihod v šolo in službo.• Sodelovanje v ETM.	<p>Promocija se lahko izvaja na veliko načinov, od tradicionalnih, na primer brošur, do bolj naprednih in sodobnih, kot so socialna omrežja. Promocije s področja trajnostne mobilnosti temeljijo na ozaveščanju o potrebah po zmanjšanju prometa, povečanju varnosti, spremembi modalitete potovanj, okoljskih problemih, dostopnosti in zdravju. Ena od tovrstnih pobud je vsakoletni Evropski teden mobilnosti. Aktivnosti, ki so osredotočene na izobraževanje mladih, imajo največje kratkoročne in predvsem dolgoročne učinke.</p> <p>Raziskave v nemških mestih kažejo, da kar 27 % prebivalcev javnega prevoza ne uporablja, ker o njem niso dovolj seznanjeni ali pa imajo o njem negativno mnenje, dodatnih 5 % pa ga ne uporablja, ker so navajeni na osebni avtomobil. Z ustreznimi promocijskimi aktivnostmi lahko ta delež uporabnikov prepričamo k prehodu na JPP.</p> <p>Na področju promocije hoje in kolesarjenja za otroke je v evropskem prostoru najbolj razširjen projekt prometne kače, ki otroke spodbuja k opravljanju potovanj na trajnosten način. Posledično se spremenijo tudi potovalne navade staršev. Rezultat projekta je zmanjšanje prometa v okolici šole, povečanje varnosti ter večje zavedanje o potrebi po trajnostni mobilnosti. Pilotna uvedba v Gradcu je pokazala, da se je število potovanj v šolo v spremstvu staršev in z avtomobilom zmanjšalo za polovico.</p>
---	--



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

<ul style="list-style-type: none">• Izdelava mobilnostnih načrtov za javno upravo in javne zavode.• Prometna študija dostopnosti in možnosti trajnostne mobilnosti v okolici turističnih točk v občini Šmarje pri Jelšah.	<p>Mobilnostni načrt organizacije je strategija posamezne organizacije, kako lahko zmanjša vpliv svojega generiranega prometa in vpliva na potovalne navade svojih zaposlenih, dobaviteljev, obiskovalcev in strank. Glavni namen tovrstnih načrtov je spodbuditi ljudi, da se do organizacije ne pripeljejo sami z osebnim avtomobilom. Največkrat se spodbuja deljenje prevozov in uporaba trajnostnih modalitet.</p> <p>Primer tovarne Pfizer v Angliji, ki je izdelala mobilnostni načrt, kaže na 8 % zmanjšanje samostojne rabe avtomobila, 3 % povečanje deljenja prevoza z osebnim avtomobilom in 5 % povečanje rabe javnega potniškega prevoza. Mobilnostni načrt je temeljil na omejevanju parkirnih mest, urejanju pogojev za kolesarjenje, izboljšanje dostopnosti z JPP ter promociji.</p>
<ul style="list-style-type: none">• Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.	<p>Načrtovanje potovanj oziroma informacije o mobilnostnih možnostih v realnem času lahko znatno pripomorejo k zmanjšanju rabe avtomobila. Informacije, ki jih posameznik dobi, morajo biti prilagojene njemu in njegovim potovalnim zahtevam. Ukrep ne temelji na sodobni tehnologiji, se pa z njeno uporabo izboljša njegova učinkovitost. Največja ovira pri implementaciji je nepripravljenost uporabnikov, da preidejo na uporabo druge modalitete, torej nezanimanje za ponujene informacije.</p> <p>V regiji South Perth so primerjali učinkovitost uvedbe nove avtobusne linije z izboljšanjem potovalnih informacij. Izsledki kažejo, da je začetna investicija primerljiva, stroški delovanja pa so</p>



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

	<p>pri zagotavljanju potovalnih informacij bistveno nižji. Prihodki so nižji, vendar pa sta ukrepa zaradi manjših sprotnih stroškov primerljiva v svoji stroškovni učinkovitosti.</p> <p>Analiza pilotne uvedbe sistema za personalizirano načrtovanje potovanj v Sydneyu je pokazala, da bi uvedba za celotno populacijo ocenjeno zmanjšala število opravljenih potovanj z avtomobilom za 22,7 %.</p>
<ul style="list-style-type: none">• Upoštevanje načel trajnostne mobilnosti pri umeščanju objektov in površin v prostor.	<p>S spodbujanjem gradnje po načelih trajnostne mobilnosti lahko občina pripomore k spreminjanju potovalnih vzorcev občanov, predvsem z zgoščevanjem funkcij, zahtevami po vključevanju preverb dostopnosti z okolju prijaznimi modalitetami ter omejevanjem parkiranja. Največja ovira pri uvajanju tovrstnih ukrepov je potreben finančni vložek s strani investitorja, v kolikor se od njega zahtevajo dodatna gradbena dela za zagotavljanje trajnostne mobilnosti in dostopnosti, pojavi pa se lahko tudi nasprotovanje s strani investitorja ter opustitev gradnje na želeni lokaciji ter gradnja drugje, kjer niso postavljeni tako restriktivni ukrepi.</p> <p>Pri tem ukrepu gre za izrazito dolgoročen ukrep, katerega učinke je težko kvantificirati in meriti, zato specifičnih študij primerov ni mogoče analizirati. Ocenjuje pa se, da je v področjih, kjer se gradnja razvija na strnjenih področjih poselitve ali gospodarske aktivnosti, občutno večji delež potovanj opravljen z alternativnimi prevoznimi sredstvi, ne z osebnim avtomobilom. Predpogoj je seveda, da so te alternative dostopne in delujoče.</p>

Vir: Povzeto in prirejeno po (KonSULT, 2016)



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

F3 Študija stroškovne učinkovitosti

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



Tabela 9: Ocena ukrepov po kriterijih z vidika potrebnih financ in pričakovanih koristi

področje	ukrepi	stroški načrtovanja	stroški izvedbe	stroški vzdrževanja	koristi za ljudi	koristi za okolje	spodbujanje trajnostne mobilnosti	izvedljivost samo s sredstvi občine	skupaj
hoja	Izgradnja manjkajočih povezav za pešce.	0	-1	-1	2	1	2	0	3
	Izgradnja novih povezav za pešce.	-1	-2	-1	2	1	2	-1	0
	Ureditev ustrezne signalizacije na prehodih za pešce in peš poteh.	0	0	0	1	0	0	1	2
	Ureditev in označevanje varnejših poti.	1	1	1	2	1	1	2	9
	Izdelava idejnega projekta prometne ureditve pri OŠ in POŠ.	2	0	2	-1	0	-1	2	4
kolesarjenj e	Izgradnja povezovalnih kolesarskih poti.	-2	-2	-1	2	1	2	-2	-2
	Postavitev kolesarnic.	1	-1	0	1	0	1	1	3
	Dodatno označevanje kolesarskih povezav.	0	0	0	1	1	1	1	4



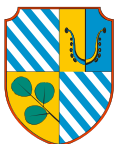
OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

	Vzpostavitev sistema izposoje koles.	0	-2	-2	1	1	2	-2	-2
	Promocija kolesarjenja za prihod v šolo in službo.	1	0	1	0	1	2	2	7
	Promocija izposoje koles.	2	0	0	1	0	1	2	6
	Povezovanje kolesarjenja in turističnih krajev.	1	0	0	0	1	1	2	5
javni potniški promet	Izboljšanje dostopnosti do JPP.	1	0	0	1	1	1	1	5
	Ureditev avtobusnih in železniških postajališč.	1	-1	0	1	1	0	1	3
	Usklajevanje vozniških redov.	0	1	1	1	1	1	0	5
	Spodbujanje uporabe JPP.	1	0	0	1	1	2	0	5
	Izdelava prometne študije JPP v občini Šmarje pri Jelšah.	0	-1	1	-1	-1	0	1	-1
	Izvedba skupnih promocij z izvajalci JPP.	0	-1	0	1	1	1	0	2
	Vzpostavitev skupnega informacijskega sistema za obveščanje prebivalcev.	-1	-1	-1	2	2	0	0	1
motoriziran cestni promet	Postavitev električnih polnilnic.	0	-1	-1	0	0	1	-1	-2
	Izgradnja povezovalne ceste do OŠ Šmarje pri Jelšah.	-1	-2	-1	2	2	0	-2	-2



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

	Aktivno sodelovanje z državo pri izgradnji obvoznice.	1	1	0	0	1	0	0	3
	Izdelava prometne študije dostopnosti in trajnostne mobilnosti v okolici turističnih točk v občini Šmarje pri Jelšah.	0	-1	1	-1	-1	0	1	-1
	Spodbujanje nakupa električnih vozil v javnih inštitucijah.	0	-1	1	0	1	1	-1	1
mirujoči promet	Vzpostavitev sistema P&R ob železniški postaji Šmarje pri Jelšah.	-1	-2	-1	1	1	2	-2	-2
	Izgradnja parkirišča za avtodome.	-1	-2	0	0	0	0	0	-3
	Vzpostavitev dodatne signalizacije za prosta parkirišča.	0	-1	0	1	0	0	1	1
	Promocija uporabe parkirišč na obrobju naselja.	0	0	1	0	1	1	2	5
trajnostno načrtovanje prometa	Sodelovanje v ETM.	0	0	1	0	1	0	1	3
	Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.	1	2	2	2	2	2	2	13



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Izdelava mobilnostnih načrtov za javno upravo in javne zavode.	1	0	1	0	1	1	0	4
Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.	1	0	1	1	1	2	2	8
Upoštevanje načel trajnostne mobilnosti pri umeščanju objektov in površin v prostor.	2	2	2	0	2	1	2	11
Nadzorovanje izvajanja CPS.	2	1	1	1	2	2	1	10



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

1. Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.
2. Upoštevanje načel trajnostne mobilnosti pri umeščanju objektov in površin v prostor.
3. Nadzorovanje izvajanja CPS.
4. Ureditev in označevanje varnejših poti.
5. Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.
6. Promocija kolesarjenja za prihod v šolo in službo.
7. Promocija izposoje koles.
8. Povezovanje kolesarjenja in turističnih krajev.
9. Izboljšanje dostopnosti do JPP.
10. Usklajevanje voznih redov.
11. Spodbujanje uporabe JPP.
12. Promocija uporabe parkirišč na obrobju naselja.
13. Idejni projekt prometne ureditve pri OŠ in POŠ.
14. Dodatno označevanje kolesarskih povezav.
15. Izdelava mobilnostnih načrtov za javno upravo in javne zavode.
16. Izgradnja manjkajočih povezav za pešce.
17. Postavitev kolesarnic.
18. Ureditev avtobusnih in železniških postajališč.
19. Aktivno sodelovanje z državo pri izgradnji obvoznice.
20. Sodelovanje v ETM.
21. Ureditev ustrezne signalizacije na prehodih za pešce in peš poteh.
22. Skupne promocije z izvajalci JPP.
23. Vzpostavitev skupnega informacijskega sistema za obveščanje prebivalcev.
24. Spodbujanje nakupa električnih vozil v javnih inštitucijah.
25. Dodatna signalizacija za prosta parkirišča.
26. Izgradnja novih povezav za pešce.



**OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

27. Prometna študija JPP v občini Šmarje pri Jelšah.
28. Prometna študija dostopnosti in trajnostne mobilnosti v okolici turističnih točk v občini Šmarje pri Jelšah.
29. Izgradnja povezovalnih kolesarskih poti.
30. Vzpostavitev sistema izposoje koles.
31. Umeščanje električnih polnilnic.
32. Izgradnja povezovalne ceste do OŠ Šmarje pri Jelšah.
33. Vzpostavitev sistema P&R ob železniški postaji Šmarje pri Jelšah.
34. Izgradnja parkirišča za avtodome.



F4 Sestavljanje svežnjev ukrepov

V procesu izbire ukrepov, kot je opisan v poglavju Končno oblikovanje nabora ukrepov, so na podlagi predhodno oblikovanega nabora ukrepov sodelovali občani ter predstavniki ključne zainteresirane javnosti v javnih razpravah in vprašalniku za ključno javnost ter v intervjujih s predstavniki pomembnejših skupin deležnikov oziroma javnosti. Končni nabor ukrepov je bil oblikovan v sodelovanju s ključnimi deležniki, predstavniki občine, izdelovalci CPS in s skupino, odgovorno za oblikovanje vizije CPS OŠPJ.

Med 34 identificiranimi ukrepi je večina takšnih, ki pripomorejo k doseganju več ciljev CPS OŠPJ. Smiselno pa je preveriti, kateri ukrepi bi s skupno izvedbo zaradi medsebojnega delovanja in potenciranja učinkov v večji meri prispevali k uresničitvi ciljev CPS OŠPJ. Za posamezne cilje so ukrepi, ki pripomorejo k uresničitvi, razvrščeni po prioritetah glede na postavljene kriterije pri presoji možnosti, prikazani v nadaljevanju. Izbrani so bili le ukrepi, ki na posamezne cilje vplivajo neposredno, nedvomno pa vsi ukrepi vsaj posredno prispevajo k ciljem CPS OŠPJ.

Cilj 1: Izboljšanje varnosti za pešce in kolesarje.

1. Izgradnja manjkajočih povezav za pešce.
2. Izgradnja novih povezav za pešce.
3. Ureditev ustrezne signalizacije na prehodih za pešce in peš poteh.
4. Ureditev in označevanje varnejših poti.
5. Izdelava idejnega projekta prometne ureditve pri OŠ in POŠ.
6. Postavitev kolesarnic.
7. Dodatno označevanje kolesarskih povezav.

Cilj 2: Izboljšanje kakovosti javnega potniškega prometa.

1. Izboljšanje dostopnosti JPP.



2. Ureditev avtobusnih in železniških postajališč.
3. Usklajevanje vozni redov.
4. Spodbujanje uporabe JPP.
5. Izdelava prometne študije JPP v občini Šmarje pri Jelšah.

Cilj 3: Zmanjšanje negativnih vplivov prometa na prebivalce občine Šmarje pri Jelšah.

1. Postavitev električnih polnilnic.
2. Izgradnja povezovalne ceste do OŠ Šmarje pri Jelšah.
3. Aktivno sodelovanje z državo pri izgradnji obvoznice.
4. Spodbujanje nakupa električnih vozil v javnih institucijah.
5. Izgradnja parkirišča za avtodome.
6. Dodatna signalizacija za prosta parkirišča.
7. Promocija uporabe parkirišč na obrobju naselja.
8. Izdelava mobilnostnih načrtov za javno upravo in javne zavode.
9. Upoštevanje načel trajnostne mobilnosti pri umeščanju objektov in površin v prostor.

Cilj 4: Spremeniti potovalne navade prebivalcev.

1. Vzpostavitev sistema izposoje koles.
2. Promocija kolesarjenja za prihod v šolo in službo.
3. Promocija izposoje koles.
4. Izvedba skupnih promocij z izvajalci JPP.
5. Vzpostavitev skupnega informacijskega sistema za obveščanje prebivalcev.
6. Vzpostavitev sistema P&R ob železniški postaji Šmarje pri Jelšah.
7. Sodelovanje v ETM.
8. Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.
9. Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.
10. Nadzorovanje izvajanja CPS.



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Cilj 5: Izboljšanje povezanosti naselij v občini Šmarje pri Jelšah s trajnostnimi načina transporta.

1. Izgradnja povezovalnih kolesarskih poti.
2. Povezovanje kolesarjenja in turističnih krajev.
3. Izdelava prometne študije dostopnosti in trajnostne mobilnosti v okolici turističnih točk v občini Šmarje pri Jelšah.

Pred končno izdelavo svežnjev ukrepov je bila preverjena tudi povezava ukrepov s posameznimi strateškimi cilji, kjer so bile upoštevane širše koristi posameznega ukrepa, npr. ukrep dodatnega označevanja kolesarskih povezav neposredno pripomore k večji varnosti kolesarjev, posredno pa tudi k spodbujanju intermodalnosti in rabe kolesa za vsakodnevna potovanja. Ocene so bile pridobljene v sodelovanju med odgovornimi za promet na OŠPJ ter izdelovalcem CPS ter na podlagi učenja iz izkušenj drugih mest, ki so ukrepe že uvedli. Povezanost posameznega ukrepa s posameznim strateškim ciljem je po zgledu prejšnjih ocenjevanj ocenjena na lestvici od -2 prek 0 do 2, kjer -2 pomeni negativno povezavo, 0 pomeni brez vpliva, 2 pa pomeni močno pozitivno povezavo.



Tabela 10: povezava ukrepov s posameznim strateškim ciljem

področje	ukrepi	Izboljšanje varnosti za pešce in kolesarje	Izboljšanje kakovosti javnega potniškega prometa	Zmanjšanje negativnih vplivov prometa na prebivalce občine Šmarje pri Jelšah	Spremeniti potovalne navade prebivalcev	Izboljšanje povezanosti naselij v občini Šmarje pri Jelšah s trajnostnimi načini transporta	Skupaj povezava ukrepa z vsemi strateškimi cilji
hoja	Izgradnja manjkajočih povezav za pešce.	2	0	1	1	0	4
	Izgradnja novih povezav za pešce.	2	0	1	1	0	4
	Ureditev ustrezne signalizacije na prehodih za pešce in peš poteh.	2	0	0	0	0	2
	Ureditev in označevanje varnejših poti.	2	0	1	0	0	3



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

	Idejni projekt prometne ureditve pri OŠ in POŠ.	1	0	1	0	0	2
kolesarjenje	Izgradnja povezovalnih kolesarskih poti.	2	0	1	2	2	7
	Postavitev kolesarnic.	2	1	0	0	0	3
	Dodatno označevanje kolesarskih povezav.	2	0	1	0	0	3
	Vzpostavitev sistema izposoje koles.	1	0	1	1	1	4
	Promocija kolesarjenja za prihod v šolo in službo.	1	0	1	2	0	4
	Promocija izposoje koles.	0	0	0	1	0	1
	Povezovanje kolesarjenja in turističnih krajev.	2	0	1	1	2	6
javni potniški promet	Izboljšanje dostopnosti do JPP.	0	2	1	2	1	6
	Ureditev avtobusnih in železniških povezav.	0	2	0	0	1	3
	Usklajevanje vozniških redov.	1	2	1	1	1	6
	Spodbujanje uporabe JPP.	0	2	1	1	0	4
	Prometna študija JPP v občini Šmarje pri Jelšah.	0	1	0	1	1	3
	Skupne promocije z izvajalci JPP.	0	1	1	1	1	4
	Vzpostavitev skupnega informacijskega sistema za obveščanje prebivalcev.	1	2	1	1	1	6



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

motoriziran cestni promet	Umeščanje električnih polnilnic.	0	0	2	0	0	2
	Izgradnja povezovalne ceste do OŠ Šmarje pri Jelšah.	2	0	1	-1	1	3
	Aktivno sodelovanje z državo pri izgradnji obvoznice.	0	0	1	0	0	1
	Prometna študija dostopnosti in trajnostne mobilnosti v okolici turističnih točk v občini Šmarje pri Jelšah.	0	0	0	0	1	1
	Spodbujanje nakupa električnih vozil v javnih inštitucijah.	0	0	1	0	0	1
mirujoči promet	Vzpostavitev sistema P&R ob železniški postaji Šmarje pri Jelšah.	1	1	1	1	0	4
	Izgradnja parkirišča za avtodome.	0	0	1	0	0	1
	Dodatna signalizacija za prosta parkirišča.	0	0	1	0	0	1
	Promocija uporabe parkirišč na obrobju naselja.	0	0	1	0	1	2
tr aj	Sodelovanje v ETM.	0	0	0	2	0	2



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.	1	0	0	2	0	3
Izdelava mobilnostnih načrtov za javno upravo in javne zavode.	0	0	0	1	0	1
Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.	0	1	0	1	0	2
Upoštevanje načel trajnostne mobilnosti pri umeščanju objektov in površin v prostor.	0	0	1	0	0	1
Nadzorovanje izvajanja CPS.	0	0	0	1	0	1



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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

Tabela 11: Svežnji ukrepov glede na prioritete

Prioritete	Ukrepi v svežnju
Vlaganja v kolesarsko infrastrukturo.	<ul style="list-style-type: none">• Izgradnja povezovalnih kolesarskih poti.• Postavitev kolesarnic.
Vlaganja v infrastrukturo za javni potniški promet (avtobus in vlak).	<ul style="list-style-type: none">• Ureditev avtobusnih in železniških postajališč.
Vlaganja v infrastrukturo za pešce.	<ul style="list-style-type: none">• Izgradnja manjkajočih povezav za pešce.• Izgradnja novih povezav za pešce.• Idejni projekt prometne ureditve pri OŠ in POŠ.
Vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (ceste).	<ul style="list-style-type: none">• Izgradnja povezovalne ceste do OŠ Šmarje pri Jelšah.
Vlaganja v infrastrukturo za trajnostna vozila.	<ul style="list-style-type: none">• Umeščanje električnih polnilnic.



Vlaganja v informacijsko tehnologijo (prometna signalizacija, informacije o prometu, označevanja...).	<ul style="list-style-type: none">• Ureditev ustrezne signalizacije na prehodih za pešce in peš poteh.• Vzpostavitev skupnega informacijskega sistema za obveščanje prebivalcev.
Vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (nova parkirišča).	<ul style="list-style-type: none">• Izgradnja parkirišča za avtodome.
Uvedba sodobnih sistemov (npr parkiraj in pelji..., souporaba avtomobilov, mobilne aplikacije, sistemi izposoje koles).	<ul style="list-style-type: none">• Vzpostavitev sistema izposoje koles.• Vzpostavitev sistema P&R ob železniški postaji Šmarje pri Jelšah.
Promocije, ki spodbujajo kolesarjenje, pešačenje in javni prevoz.	<ul style="list-style-type: none">• Promocija izposoje koles.• Povezovanje kolesarjenja in turističnih krajev.• Izboljšanje dostopnosti do JPP.• Usklajevanje voznih redov.• Spodbujanje uporabe JPP.• Sodelovanje v ETM.
Promocije in aktivnosti v šolah in vrtcih za spodbujanje trajnostne mobilnosti (spodbujanje kolesarjenja, pešačenja, javnega prevoza).	<ul style="list-style-type: none">• Promocija kolesarjenja za prihod v šolo in službo.• Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.



Mobilnostni načrti v organizacijah (potovalni načrti).	<ul style="list-style-type: none">• Izdelava mobilnostnih načrtov za javno upravo in javne zavode.
Izboljšanje označenosti prometni poti (signalizacija, kažipot...).)	<ul style="list-style-type: none">• Ureditev in označevanje varnejših poti.• Dodatno označevanje kolesarskih povezav.• Dodatna signalizacija za prosta parkirišča.
Vlaganje v trajnostna prevozna sredstva (npr električni avto...).	<ul style="list-style-type: none">• Spodbujanje nakupa električnih vozil v javnih inštitucijah.
Izboljšanje informacij o prometu (o stanju v prometu, možnostih različnih načinov potovanja, vozni redov...).	<ul style="list-style-type: none">• Prometna študija JPP v občini Šmarje pri Jelšah.• Prometna študija dostopnosti in trajnostne mobilnosti v okolici turističnih točk v občini Šmarje pri Jelšah.• Promocija uporabe parkirišč na obrobju naselja.• Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.• Nadzorovanje CPS.
Spremembe pravilnikov, organizacijskih in zakonodajnih postopkov...	<ul style="list-style-type: none">• Aktivno sodelovanje z državo pri izgradnji obvoznice.• Upoštevanje načel trajnostne mobilnosti pri umeščanju objektov in površin v prostor.

Del ocenjevanja ukrepov je tudi integriranost ukrepov z ostalimi področji načrtovanja občinskih služb. Predvsem pri infrastrukturnih ukrepih je povezava s prostorskim načrtovanjem in urbanizmom očitna, prav tako ukrepi glede izgradnje cest in preusmerjanja tovornega prometa neposredno posegajo na področje gospodarstva. Na podlagi deležniških razprav, vprašalnikov in intervjujev so se preverili vplivi ukrepov na druga področja načrtovanja. Ugotovitve kažejo na splošno podporo predvidenim ukrepom, saj večina ukrepov pripomore k izboljšanju kakovosti bivanja, zdravja in



**OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

prometne situacije v občini. Načrti razvoja prometa v občini so razvidni iz sprejetih aktov, najbolj natančno v proračunu občine za leto 2016 (Občina Šmarje pri Jelšah, 2015), kjer so specificirani Načrti razvojnih programov, ki vključuje izgradnjo pločnikov, manjkajočih kolesarskih povezav, rekonstrukcijo železniškega prehoda in obnove cest.



OBČINA
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata
Republika Slovenija in
Evropska unija iz
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Literatura

- ADVANCE consortium. (2014). *Development of the ADVANCE Audit Scheme to increase the quality of Sustainable Urban Mobility Plans in cities*. Graz: Austrian Mobility research, FGM-AMOR.
- Balant, M., Klemenčič, M., Kukovec, M., Lep, M., Mesarec, B., Mladenovič, L., . . . Rotar, J. (2015, junij). *Celostna prometna strategija mesta Maribor*. Mestna občina Maribor.
- Evidence Project. (2015). *economic benefits of sustainable transport*. Pridobljeno iz <http://www.evidence-project.eu/>
- Karba, O. (oktober 2016). *Predstavitev možnih ukrepov za novo Celostno prometno strategijo*. Pridobljeno iz <http://www.obcinaljutomer.si/dogodek/predstavitev-mo-nosti-ukrepov-za-novo-cps-ob-ine-ljutomer/4061>
- KonSULT. (2016). *Policy Guidebook*. Leeds: University of Leeds.
- Občina Šmarje pri Jelšah. (2015). *Načrt razvojnih programov Občine Šmarje pri Jelšah 2016 - 2019*.
- Plevnik, A., Mladenovič, L., Balant, M., Ružič, L., & Rye, T. (2012). *Prijazna mobilnost za zadovoljno prihodnost: Prometna strategija Občine Ljutomer*. Ljutomer: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor.
- Zorko, A., Avšič, M., Hočevar, J., Jesenovec, M., Pučko, U., & Tomažič, T. (b. d.). *Raziskave v tržnem komuniciranju*. Pridobljeno iz http://www.soz.si/sites/default/files/dp7_raziskave_v_trznem_komuniciranju.pdf
- Žerjal, A. (2016). *Vizija občine Črnomelj na področju mobilnosti*. Črnomelj: Harpha Sea d.o.o.