



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



OBČINA ZAGORJE OB SAVI



EVROPSKA UNIJA

KOHEZIJSKI SKLAD

NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

OBČINE ZAGORJE OB SAVI

2. fazno poročilo

Celje, september 2016

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



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



OBČINA ZAGORJE OB SAVI



EVROPSKA UNIJA

KOHEZIJSKI SKLAD

NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

OBČINE ZAGORJE OB SAVI

2. fazno poročilo

Naročnik: Občina Zagorje ob Savi

Vodja projekta: Darja Topolšek

Člani projektne skupine: Marjan Sternad, Uroš Kramar, Matjaž
Knez, Karel Šrot, Bojan Rosi

Člani delovne skupine: Tina Cvahte

Celje, september 2016

Kazalo vsebine

SEZNAM OKRAJŠAV	XIII
UVOD.....	1
A POSTAVITEV TEMELJEV.....	2
A1 ZAVEZA NAČELOM TRAJNOSTNE MOBILNOSTI	2
A1.1 Opredelitev trajnostne mobilnosti.....	2
A1.2 Opredelitev stebrov trajnostne mobilnosti.....	4
A1.3 Vpetost trajnostnih načel v regulativo	5
A2 OCENA VPLIVA ŠIRŠEGA OKVIRA.....	12
A2.1 Geografski obseg strategije.....	12
A2.2 Povzetek regulativnih okvirjev.....	13
A3 SAMOOCENA.....	47
A3.1 Celostno načrtovanje prometa v občini.....	47
A3.2 Dejavniki razvoja prometa in ovire	51
A4 PREGLED RAZPOLOŽLJIVIH VIROV	53
A5 OPREDELITEV ČASOVNEGA NAČRTA	55
A6 OPREDELITEV KLJUČNIH DELEŽNIKOV.....	60
B OPREDELITEV PROCESA	69
B1 OPREDELITEV OBMOČJA IN ODGOVORNOSTI	69
B2 KOORDINACIJA POLITIK IN CELOSTEN PRISTOP K NAČRTOVANJU	71
B2.1 Načrti razvoja prometa v občini	72
B3 NAČRTOVANJE VKLJUČEVANJA JAVNOSTI	78
B3.1 Komunikacijski načrt.....	78
B4 DOGOVOR O DELOVNEM NAČRTU IN VODENJU	88
C ANALIZA STANJA IN OBLIKOVANJE SCENARIJEV.....	93
C1 ANALIZA IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI.....	93
C1.1 Analiza stanja.....	94
C2 OBLIKOVANJE SCENARIJEV.....	203
C2.1 Opredelitev scenarijev.....	203

<i>C2.2 Vplivi različnih usmeritev razvoja prometa na trajnostno mobilnost.....</i>	<i>205</i>
SKLEP	210
SEZNAM LITERATURE IN VIROV	215
PRILOGE.....	224
PRILOGA 1: ANKETNI VPRAŠALNIK	1

Kazalo slik

SLIKA 1: PROMETNO OMREŽJE OBČINE IN ZASELKI	12
SLIKA 2: SAMOOCENA - POSLANSTVO	49
SLIKA 3: SAMOOCENA – PODROČJA UKREPANJA	50
SLIKA 4: OCENA TRENUTNE PROMETNE SITUACIJE V OZOS S STRANI KLJUČNIH DELEŽNIKOV	64
SLIKA 5: NAJPOMEMBNEJŠE VREDNOTE PRI NAČRTOVANJU PROMETA V OZOS	65
SLIKA 6: PRIČAKOVANJA KLJUČNIH DELEŽNIKOV GLEDE REZULTATOV CPS OZOS	66
SLIKA 7: NAJPOGOSTEJŠE PREDVIDENE TEŽAVE PRI IZDELAVI IN VPELJEVANJU CPS OZOS	68
SLIKA 8: LOGOTIP CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE ZAGORJE OB SAVI	80
SLIKA 9: ŠTEVILO PODJETIJ V OBČINI ZAGORJE OB SAVI GLEDE NA PRAVNO OBLIKO	98
SLIKA 10: MERITVE PM ₁₀ ZAGORJE OB SAVI, JULIJ 2016	99
SLIKA 11: GIBANJE PREBIVALSTVA V OBČINI ZAGORJE OB SAVI	101
SLIKA 12: GIBANJE ŠTEVILA CESTNIH VOZIL (BREZ OSEBNIH AVTOMOBILOV)	103
SLIKA 13: GIBANJE ŠTEVILA OSEBNIH VOZIL V ZASAVSKIH OBČINAH	103
SLIKA 14: PROSTORSKA UMEŠČENOST PROMETNE INFRASTRUKTURE	105
SLIKA 15: LOKACIJE ŠTEVNIH MEST V ŠIRŠEM OBMOČJU OBČINE ZAGORJE OB SAVI	106
SLIKA 16: KARTA PROMETNIH OBREMENITEV ŠIRŠEGA OBMOČJA OBČINE ZAGORJE OB SAVI ZA LETO 2014	106
SLIKA 17: PLDP ZA LETO 2015 – TIP VOZILA	108
SLIKA 18: DELEŽ TOVORNIH VOZIL V OKVIRU PLDP 2015	108
SLIKA 19: DINAMIČEN MODEL VPLIVNIH DEJAVNIKOV NA ŠTEVILO PLDP	110
SLIKA 20: PROCENTUALNA VREDNOST PORASTA PLDP V OBČINI ZAGORJE OB SAVI	111
SLIKA 21: POTEK GLAVNE ŽELEZNIŠKE PROGE	112
SLIKA 22: SKICA POSTAJE ZAGORJE	113
SLIKA 23: LOKACIJA LETALIŠČA V OBČINI ZAGORJE OB SAVI	114
SLIKA 24: LOKACIJE PROMETNIH NESREČ NA SLOVENSКИH CESTAH V LETU 2015	116
SLIKA 25: UMRLI UDELEŽENCI V CESTNEM PROMETU PO STATISTIČNIH REGIJAH	117
SLIKA 26: LOKACIJE PROMETNIH NESREČ V OBČINI ZAGORJE OB SAVI OD 2013 DO 2015	119
SLIKA 27: VRSTA UDELEŽENCEV V CESTNIH PROMETNIH NESREČAH V OBČINI ZAGORJE OB SAVI (2013-2015)	120
SLIKA 28: LOKACIJE PROMETNIH NESREČ V OBČINI ZAGORJE OB SAVI OD 2013 DO 2015, V KATERIH SO BILI UDELEŽENI PEŠCI	121
SLIKA 29: LOKACIJE PROMETNIH NESREČ V OBČINI ZAGORJE OB SAVI OD 2013 DO 2015, V KATERIH SO BILI UDELEŽENI KOLESARJI	122

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

SLIKA 30: LOKACIJE PROMETNIH NESREČ V OBČINI ZAGORJE OB SAVI OD 2013 DO 2015, V KATERIH SO BILI UDELEŽENI

VOZNIKI ENOSLEDNIH MOTORNIH VOZIL	123
SLIKA 31: UDELEŽENCI V PROMETNIH NESREČAH V OBČINI ZAGORJE OB SAVI GLEDE NA STAROST (2013-2015)	124
SLIKA 32: LOKACIJE JAVNIH PARKIRIŠČ V MESTU ZAGORJE OB SAVI	126
SLIKA 33: OBMOČJE PARKIRIŠČ – ZAČETEK MESTA IZ SMERI KISOVCA	127
SLIKA 34: OSREDNJE OBMOČJE PARKIRIŠČ V MESTU ZAGORJE OB SAVI	128
SLIKA 35: DRUGI DEL PARKIRNEGA OBMOČJA V MESTU ZAGORJE OB SAVI	129
SLIKA 36: PARKIRIŠČE PRI EVROPARKU	130
SLIKA 37: PARKIRIŠČE PRI ŽELEZNIŠKI POSTAJI	130
SLIKA 38: POLNILNICA ZA ELEKTRIČNA VOZILA NA PARKIRIŠČU P&R PRI ŽELEZNIŠKI POSTAJI	131
SLIKA 39: LOKACIJA PARKIRIŠČ V NASELJU KISOVEC	132
SLIKA 40: PARKIRNA MESTA V KRAJU IZLAKE	132
SLIKA 41: OBSEG DELA ZA PROGOVNI ODSEK ŽIDANI MOST – ZALOG	135
SLIKA 42: ŠTEVILO VLAKOV ZA PROGOVNI ODSEK ŽIDANI MOST – ZALOG	136
SLIKA 43: UREJENOST POVRŠIN ZA PEŠČE V MESTU ZAGORJE OB SAVI	137
SLIKA 44: UREDITEV PEŠ PROMETA V OBMOČJU PROSTORSKIH OMEJITEV	138
SLIKA 45: UREJENOST KOLESARSKIH STEZ V OBČINI ZAGORJE OB SAVI	139
SLIKA 46: PRIMER UREJENE KOLESARSKE INFRASTRUKTURE V ZAGORJU OB SAVI	140
SLIKA 47: UREJENA KOLESARNICA NA OBMOČJU P&R PRI ŽELEZNIŠKI POSTAJI	142
SLIKA 48: KRAJEVNA SKUPNOST STALNEGA PREBIVALIŠČA ANKETIRANCA	148
SLIKA 49: STAROSTNA STRUKTURA ANKETIRANCEV	149
SLIKA 50: NAJVIŠJA DOKONČANA IZOBRAZBA ANKETIRANCEV	150
SLIKA 51: TRENUTNI ZAPOSLOTVENI STATUS ANKETIRANCA	151
SLIKA 52: OCENA STANJA RAZLIČNIH INFRASTRUKTURNIH IN STORITVENIH ELEMENTOV V ZAGORJU OB SAVI	152
SLIKA 53: OCENA STANJA RAZLIČNIH INFRASTRUKTURNIH IN STORITVENIH ELEMENTOV V KISOVCU	153
SLIKA 54: OCENA STANJA RAZLIČNIH INFRASTRUKTURNIH IN STORITVENIH ELEMENTOV V IZLAKAH	154
SLIKA 55: OCENA KOLIČINE RAZLIČNIH INFRASTRUKTURNIH, STORITVENIH IN DRUGIH PROMETNIH ELEMENTOV V ZAGORJU OB SAVI	156
SLIKA 56: OCENA KOLIČINE RAZLIČNIH INFRASTRUKTURNIH, STORITVENIH IN DRUGIH PROMETNIH ELEMENTOV V KISOVCU	156
SLIKA 57: OCENA KOLIČINE RAZLIČNIH INFRASTRUKTURNIH, STORITVENIH IN DRUGIH PROMETNIH ELEMENTOV V IZLAKAH	157
SLIKA 58: MODAL SPLIT V OBČINI ZAGORJE OB SAVI	158
SLIKA 59: POMEMBOST PODROČIJ Z VIDIKA PROMETNEGA UREJANJA	160
SLIKA 60: POMEMBOST PODROČIJ Z VIDIKA PROMETNEGA UREJANJA-UTEŽI	161

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

SLIKA 61: KOLIKO MINUT HOJE OD DESTINACIJE, KAMOR SO ANKETIRANCI NAMENJENI, OBIČAJNO PARKIRAJO SVOJE OSEBNO VOZILO?	161
SLIKA 62: KOLIKO MINUT HOJE ODDALJENO JAVNO PARKIRIŠČE JE ŠE SPREJEMLJIVO	162
SLIKA 63: LOKACIJE KRITIČNIH MEST TRANSPORTNE INFRASTRUKTURE V OBČINI ZAGORJE OB SAVI.....	165
SLIKA 64: KRITIČNI TOČKI NA CESTNI INFRASTRUKTURI-KANDRŠE (ŠT. 1) IN VIDRGA (ŠT. 2)	166
SLIKA 65: UREJENOST PLOČNIKA (LEVO) IN AVTOBUSNO POSTAJALIŠČE	166
SLIKA 66: VIDRGA (ŠT. 2), PREHOD ZA PEŠČE (SLABA PREGLEDNOST)	167
SLIKA 67: KRITIČNA TOČKA NA CESTNI INFRASTRUKTURI-OBMOČJE AVTOBUSNEGA POSTAJALIŠČA MLINŠE	167
SLIKA 68: KRITIČNE TOČKE NA CESTNI INFRASTRUKTURI-ŠIRŠE OBMOČJE IZLAK	168
SLIKA 69: UREJENOST CESTNE INFRASTRUKTURE NA OBMOČJU ETI-JA	169
SLIKA 70: OBMOČJE MEDIJSKIH TOPLIC	170
SLIKA 71: KRITIČNO MESTO ŠT. 11 – OBMOČJE AVTOBUSNEGA POSTAJALIŠČA OREHOVICA PRI IZLAKAH	171
SLIKA 72: KRITIČNA TOČKA NA CESTNI INFRASTRUKTURI - OBMOČJE AVTOBUSNEGA POSTAJALIŠČA HRASTNIK PRI TROJANAH	171
SLIKA 73: KRITIČNI TOČKI NA CESTNI INFRASTRUKTURI – OBMOČJE AVTOBUSNEGA POSTAJALIŠČA ZAGORJE OB SAVI BREGAR (14) IN AVTOBUSNEGA POSTAJALIŠČA ZAGORJE OB SAVI SIPOREKS (15)	172
SLIKA 74: KRITIČNE TOČKE NA CESTNI INFRASTRUKTURI – KISOVEC.....	173
SLIKA 75: KRITIČNO MESTO ŠT. 16 – OBMOČJE NEKANALIZIRANEGA KRIŽIŠČA CESTE R 221 IN CESTE V BOROVNIŠKO NASELJE	173
SLIKA 76: KRITIČNO MESTO ŠT. 17 – KRIŽIŠČE Z JEVŠNIKOVO ULICO	174
SLIKA 77: KRITIČNO MESTO ŠT. 18 (19) – OBMOČJE AVTOBUSNEGA POSTAJALIŠČA KISOVEC	174
SLIKA 78: KRITIČNI ODSEK ŠT. 21 – OBMOČJE CESTE 15. APRILA	175
SLIKA 79: KRITIČNI TOČKI ŠT. 22 IN ŠT. 23 NA CESTNI INFRASTRUKTURI – R221.....	176
SLIKA 80: KRITIČNO OBMOČJE ŠT. 23 – NEPREGLEDNI OVINKI V NAVEZAVI Z NEUREJENIMI POVRŠINAMI ZA PEŠČE (DENIVELACIJA)	176
SLIKA 81: LOKACIJI KRITIČNIH TOČK ŠT. 24 IN ŠT. 25 NA CESTNI INFRASTRUKTURI – ZAGORJE OB SAVI	177
SLIKA 82: KRITIČNO MESTO ŠT. 25 – KRIŽIŠČE PRI SPAR-U V ZAGORJU OB SAVI	177
SLIKA 83: LOKACIJE KRITIČNIH TOČK V MESTU ZAGORJE OB SAVI.....	178
SLIKA 84: POMANKANJE PREHODA ZA PEŠČE – KRITIČNO MESTO ŠT. 26	179
SLIKA 85: KRITIČNO MESTO ŠT. 29 – OŽINA ZA PEŠČE	179
SLIKA 86: MANJKAJOČI PREHODI NA CESTI ZMAGE - KRITIČNO MESTO ŠT. 34.....	180
SLIKA 87: KRITIČNO MESTO ŠT. 36	181
SLIKA 88: LOKACIJA KRITIČNEGA OBMOČJA ŠTEVILKA 37	181
SLIKA 89: KOLESARNICA PRED ŽELEZNIŠKO POSTAJO – NAVEZAVA NA KRITIČNO MESTO ŠT. 37.....	182

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

SLIKA 90: OBMOČJE KRIŽIŠČA S CESTO V POTOŠKO VAS- KRITIČNO OBMOČJE ŠT- 41	183
SLIKA 91: KRITIČNA TOČKA ŠT. 42 NA CESTNI INFRASTRUKTURI – ŠKLENDROVEC.....	183
SLIKA 92: LOKACIJA KRITIČNE TOČKE ŠT. 43	184
SLIKA 93: KRITIČNE TOČKE - ŠKLENDROVEC.....	184
SLIKA 94: OSNOVA ZA OBLIKOVANJE SCENARIJEV.....	204

Kazalo tabel

TABELA 1: VPETOST TRAJNOSTNIH NAČEL V EU REGULATIVO	6
TABELA 2: VPETOST TRAJNOSTNIH NAČEL V DRŽAVNI OKVIR	9
TABELA 3: VPETOST TRAJNOSTNIH NAČEL V REGIONALNI IN OBČINSKI OKVIR	10
TABELA 4: ČASOVNICA IZVEDBE FAZ, ZAHTEVANIH PO MINIMALNIH STANDARDIH ZA IZDELAVO CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE, DOPOLNJEVIH Z ZAHTEVAMI OZOS	56
TABELA 5: PREDNOSTNI PLANI OBČINI ZAGORJE OB SAVI.....	72
TABELA 6: NAČRT RAZVOJNIH PROGRAMOV 2016 - 2019	74
TABELA 7: TERMINSKI NAČRT VKLJUČEVANJA JAVNOSTI	85
TABELA 8: TABELA AKTIVNOSTI Z DEFINIRANIMI ODGOVORNOSTMI	89
TABELA 9: ŠTEVILO PODJETIJ V OBČINI ZAGORJE OB SAVI PO SKD KLASIFIKACIJI	96
TABELA 10: PREBIVALSTVO PO STAROSTNIH SKUPINAH V OBČINI ZAGORJE OB SAVI	101
TABELA 11: DELOVNO AKTIVNO PREBIVALSTVO PO OBČINAH DELOVNEGA MESTA	102
TABELA 12: PROMETNE OBREMENTIVNE V ŠIRŠEM OBMOČJU OBČINE ZAGORJE OB SAVI – POVPREČNI LETNI DNEVNI PROMET (PLDP).....	107
TABELA 13: PROMETNE NESREČE IN POSLEDICE V TREH LETIH (2013-2015) V OBČINI ZAGORJE OB SAVI.....	119
TABELA 14: PREVOŽENI KILOMETRI IN PREPELJANI POTNIKI V OBČINI ZAGORJE OB SAVI V LETU 2015.....	134
TABELA 15: ADMINISTRACIJA OBČINSKE UPRAVE - PROJEKTI IN AKTIVNOSTI, RELEVANTNE ZA CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO	187
TABELA 16: POMOČI ŠOLAJOČIM - PROJEKTI IN AKTIVNOSTI, RELEVANTNE ZA CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO	187
TABELA 17: SOCIALNO VARSTVO - PROJEKTI IN AKTIVNOSTI, RELEVANTNE ZA CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO	188
TABELA 18: PROMETNA VARNOST - PROJEKTI IN AKTIVNOSTI, RELEVANTNE ZA CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO	188
TABELA 19: UPRAVLJANJE IN TEKOČE VZDRŽEVANJE OBČINSKIH CEST	189
TABELA 20: INVESTICIJSKO VZDRŽEVANJE IN GRADNJA OBČINSKIH CEST - PROJEKTI IN AKTIVNOSTI, RELEVANTNE ZA CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO	190
TABELA 21: UREJANJE CESTNEGA PROMETA - PROJEKTI IN AKTIVNOSTI, RELEVANTNE ZA CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO	192
TABELA 22: INVESTICIJSKO VZDRŽEVANJE IN GRADNJA DRŽAVNIH CEST - PROJEKTI IN AKTIVNOSTI, RELEVANTNI ZA CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO	193
TABELA 23: DRUGE KOMUNALNE DEJAVNOSTI - PROJEKTI IN AKTIVNOSTI, RELEVANTNI ZA CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO	194
TABELA 24: KRAJEVNE SKUPNOSTI - PROJEKTI IN AKTIVNOSTI, RELEVANTNI ZA CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO	195
TABELA 25: PSPN ANALIZA PROMETNEGA SISTEMA V OBČINI ZAGORJE OB SAVI	199

SEZNAM OKRAJŠAV

ARSO	Agencija Republike Slovenije za okolje
CPS	Celostna prometna strategija
EU	Evropska unija
JPP	Javni potniški promet
OZOS	Občina Zagorje ob Savi
PLDP	Povprečni letni dnevni promet
SURS	Statistični urad Republike Slovenije

UVOD

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

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

Cilj Celostne prometne strategije je ustvariti trajnostni mestni prometni sistem, kar je v skladu s poročilom »Sustainable Urban Mobility Plans – Planning for People« omogočeno z (ELTIS, 2014, januar):

- zagotavljanjem dostopnosti do delovnih mest in storitev za vse;
- izboljšanjem varnosti in varovanja;
- zmanjšanjem onesnaževanja, emisij toplogrednih plinov in porabe energije;
- povečanjem splošne in stroškovne učinkovitosti za transport oseb in blaga;
- izboljšanjem privlačnosti in kakovosti mestnega okolja.

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

- A Postavite temeljev;
- B Opredelitev procesa;
- C Analiza stanja in oblikovanje scenarijev.

A POSTAVITEV TEMELJEV

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

A1 Zaveza načelom trajnostne mobilnosti

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

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

A1.1 Opredelitev trajnostne mobilnosti

Pojem trajnostne mobilnosti je bil dolgo povezan le s pojmom trajnostnega razvoja, ki ga je leta 1987 definirala Brundtlandova komisija v poročilu »Naša skupna prihodnost« (1987) kot »razvoj, ki zadovolji potrebe sedanje generacije ne da bi ogrožal možnosti

prihodnjih generacij«. Na tej podlagi je leta 1999 delovna skupina pri Evropskem svetu definirala trajnostno mobilnost na naslednji način (Špendl, in drugi, 2006): »Trajnostni sistem mobilnosti:

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

Trajnostna mobilnost pomeni zagotavljanje učinkovite in enakopravne mobilnosti za vse ob minimizaciji nezaželenih stranskih učinkov. Ukrepi prometne politike morajo zagotoviti, da je potreba vsakogar po premikanju zadovoljena, vendar ob nižjih stroških in manjših stranskih učinkih, tveganju in porabi naravnih virov.

Na kratko: Osnovni cilj trajnostne mobilnosti je zadovoljiti potrebe vseh ljudi po mobilnosti in obenem zmanjšati promet, posledično onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in porabo energije. Trajnostna mobilnost je tista, ki je hkrati okoljsko sprejemljiva, socialno pravična in spodbuja razvoj gospodarstva (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor Republike Slovenije [MIP RS], b. d.).

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

A1.2 Opredelitev stebrov trajnostne mobilnosti

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

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

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

A1.3 Vpetost trajnostnih načel v regulativo

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

A1.3.1 Vključenost trajnostnih načel v EU regulativo

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

V nadaljevanju so podani različni dokumenti EU:

- *Uredba*, ki je zavezujoč pravni akt in ga je potrebno upoštevati v celotni EU.
- *Direktiva*, ki je pravni akt, ki določaj cilje, ki jih morajo vse države članice EU doseči.
- *Sklep*, ki je zavezujoč za tiste, na katere je naslovljen.
- *Zelena knjiga* je dokument, ki ga objavi Evropska komisija, da bi na evropski ravni odprla razpravo o določenem vprašanju. Ustrezne deležnike (organizacije in posameznike) tako povabi, da se udeležijo posvetovanja in razprave o predstavljenih predlogih. Na podlagi posvetovanja o zeleni knjigi se lahko začne priprava zakonodajnih ukrepov: ti so nato predstavljeni v beli knjigi.
- *Bela knjiga* je dokument, v katerem Evropska komisija predstavi predloge za ukrepe EU na določenem področju. Včasih pred tem objavi še zeleno knjigo, s katero začne posvetovanje o določenem vprašanju na evropski ravni. Če se Svet EU strinja z vsebino bele knjige, lahko sledi priprava akcijskega programa Unije za zadevno področje.

- *Sporočilo Komisije* je politični dokument brez obveznega značaja.
- *Delovni dokument služb Komisije* spremlja Sporočilo in podaja podrobnejše informacije Sporočila. Tako kot sporočilo komisije tudi Delovni dokument nima pravnega učinka.
- *Priporočilo*, ki ni zavezujoče. Priporočilo omogoča institucijam, da izrazijo svoja stališča ter predlagajo smer delovanja brez uvedbe zakonske obveznosti za tiste, na katere je naslovljen.
- *Mnenje*, ki prav tako ni zavezujoče. To omogoča institucijam, da podajo izjavo brez nalaganja pravne obveznosti za tiste, na katere je naslovljeno.
- *Delovni (neuradni) dokument* je dokument za razpravo, ki je namenjen spodbujanju razprav o določenem vprašanju.

Tabela 1: Vpetost trajnostnih načel v EU regulativo

Področje	Dokument	Trajnostno načrtovanje/ mobilnost	Upravljanje parkirišč	Načrtovanje ulic in njihove podobe ter umirjanje prometa	Hoja	Kolesarjenje	Javni promet	Ukrepi, povezani z avtomobili	Upravljanje mobilnosti	Upravljanje tovornega prometa
Splošno o mobilnosti v mestih	Sporočilo komisije svetu, evropskemu parlamentu, evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in odboru regij: Akcijski načrt o mobilnosti v mestih	***	-	-	*	*	***	*	***	***
	Sporočilo komisije: Paket urbane mobilnosti	***	-	-	-	-	*	*	-	-
	Zelena knjiga: Za novo kulturo mobilnosti v mestih 2007	***	*	***	*	***	***	***	***	***
	Zelena knjiga: TEN-T: pregled politike: Naproti bolj povezanemu vseevropskemu prometnemu omrežju v službi skupne prometne politike	***	*	-	-	-	*	*	*	***
	Bela knjiga: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu	***	*	-	*	*	*	*	*	***

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

	Zelena knjiga: Razvojna politika EU v podporo vključujoči rasti in trajnostnemu razvoju; Povečevanje učinka razvojne politike EU	***	-	-	-	-	-	-	-	-
	Sporočilo komisije: Akcijski načrt za logistiko tovarnega prometa	***	-	-	-	-	-	-	-	***
	Bela knjiga: Prilagajanje podnebnim spremembam: evropskemu okviru za ukrepanje naproti	***	-	-	-	-	-	-	-	-
	Komunikacija komisije: Trajnostno naravnana prihodnost prometa: usmeritev k integriranemu, tehnološko naprednemu in uporabnikom prijaznemu prometnemu sistemu	***	-	-	*	*	*	***	***	-
	Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020	***	*	*	***	***	***	***	***	***
Zelena vozila in goriva <i>(zakonodaja iz področja vozil je zelo obsežna – podajamo le najbolj relevantna za to področje)</i>	Delovni dokument služb Komisije: Smernice za finančne spodbude za čista in energetska učinkovita vozila	-	-	-	-	-	*	***	-	-
	Sporočilo komisije evropskemu parlamentu, svetu, evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in odboru regij; Zelena energija za promet: evropska strategija za alternativna goriva	*	-	-	-	-	-	***	-	*
	Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO ₂ iz lahkih tovornih vozil	*	-	-	-	-	-	***	-	***
	Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in sveta o spodbujanju čistih in energetska učinkovitih vozil za cestni prevoz	*	-	-	-	-	-	***	-	***
	Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO ₂ iz lahkih tovornih vozil	*	-	-	-	-	-	***	-	*

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

Kolesarjenje in motociklizem	Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in sveta o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov	***	-	-	-	-	-	-	-	-
Prometna varnost	Sporočilo komisije: Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020	*	-	-	***	***	-	*	-	-
Inteligentne transportne storitve	Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in sveta o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza	-	***	-	*	*	-	***	***	***
	Sporočilo komisije: Akcijski načrt za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v Evropi	***	***	-	-	-	*	***	***	***
Okolje	Direktiva 2011/92/EU Evropskega parlamenta in sveta o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje	*	*	-	-	-	-	-	-	*
	Sporočilo komisije: Okolju prijaznejši transport COM(2008)433	***	-	-	*	*	-	***	*	-
	Direktiva 2008/50/ES Evropskega parlamenta in sveta o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo	*	*	-	*	-	-	-	-	*

Legenda:

***v dokumentu je zajeto trajnostno načrtovanje

** v dokumentu je zajeto tradicionalno načrtovanje

*v dokumentu je omenjeno področje

- v dokumentu ni omenjeno področje

A1.3.2 Vključenost trajnostnih načel v državni okvir

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

Tabela 2: Vpetost trajnostnih načel v državni okvir

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

Legenda:

***v dokumentu je zajeto trajnostno načrtovanje

** v dokumentu je zajeto tradicionalno načrtovanje

*v dokumentu je omenjeno področje

- v dokumentu ni omenjeno področje

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

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

Tabela 3: Vpetost trajnostnih načel v regionalni in občinski okvir

Dokument	Trajnostno načrtovanje/ mobilnost	Upravljanje parkirišč	Načrtovanje ulic in njihove podobe ter umirjanje prometa	Hoja	Kolesarjenje	Javni promet	Ukrepi, povezani z avtomobili	Upravljanje mobilnosti	Upravljanje tovornega prometa
Regionalni razvojni program zasavske regije 2014-2020	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Osnutek dogovora za razvoj regije Zasavje	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Strategija razvoja turizma v Zasavju do 2020	-	-	-	*	*	*	-	-	-
Razvoj podeželja na območju občin Zagorje ob Savi, Trbovlje in Hrastnik za programsko obdobje 2007-2013	-	-	-	*	*	-	-	-	-
Statut občine Zagorje ob Savi	-	*	*	*	*	*	-	-	-
Občinski prostorski načrt	-	*	*	*	***	*	*	-	*
Poročilo o stanju okolja v občini Zagorje ob Savi	-	*	*	*	*	*	*	*	*
Lokalni energetski koncept občine Zagorje ob Savi	***	***	*	*	***	***	***	***	*
Analiza položaja invalidov v občini Zagorje ob Savi glede na standardna pravila OZN o izenačevanju možnosti invalidov	-	*	-	*	-	-	-	-	-

Legenda:

***v dokumentu je zajeto trajnostno načrtovanje

** v dokumentu je zajeto tradicionalno načrtovanje

*v dokumentu je omenjeno področje

- v dokumentu ni omenjeno področje

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

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

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

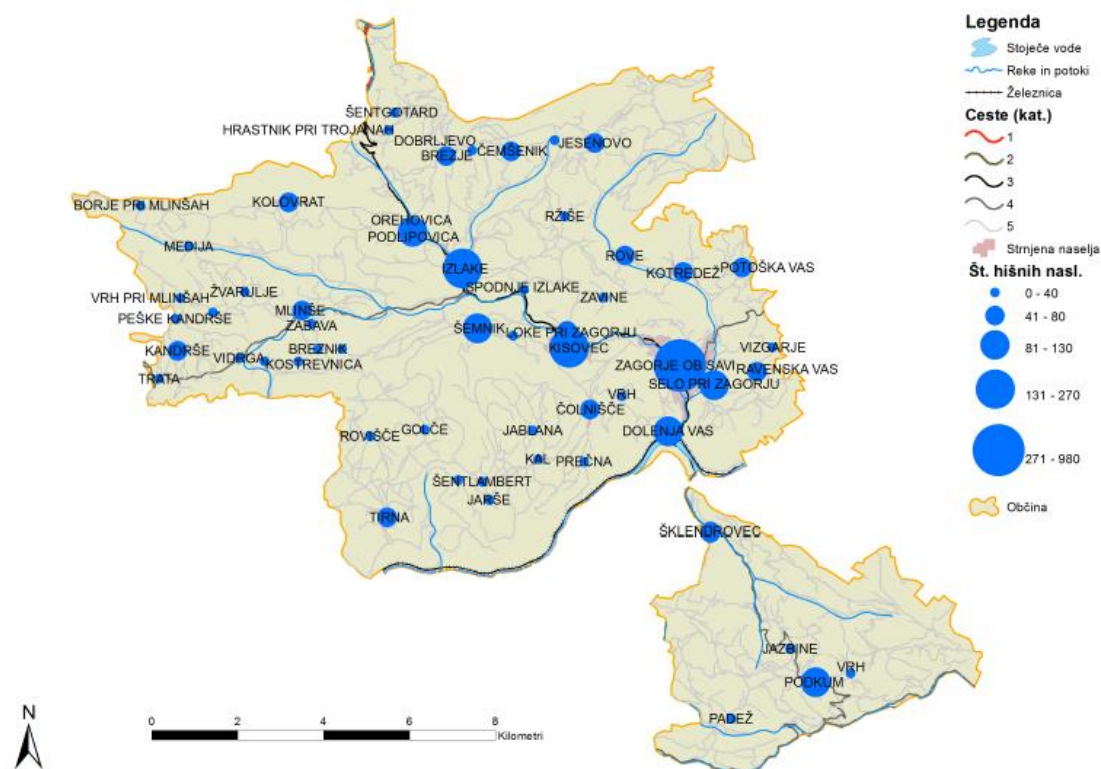
A2 Ocena vpliva širšega okvira

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

A2.1 Geografski obseg strategije

Spodnja slika prikazuje prometno omrežje občine in naselja v občini.

Slika 1: Prometno omrežje občine in zaselki



Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Zagorje ob Savi (Uradni list RS, št. 65/2011) kot mestna okolja znotraj občine opredeljuje naselja Zagorje ob Savi, Kisovec

in Izlake. Celostna prometna strategija občine bo v osnovi zajela celotno občino, ukrepi, vezani na mestna območja, pa se bodo skladno z usmeritvami OPN in dogovorom s predstavniki občine osredotočili na naselja Zagorje ob Savi, Kisovec in Izlake.

A2.2 Povzetek regulativnih okvirjev

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

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

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

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

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

- Spodbujanje celostnih politik, kar zajema sledeče ukrepe:

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

Sporočilo komisije »Paket urbane mobilnosti« (Support to local authorities' action in building sustainable local mobility plans) ugotavlja, da je obravnavanje izziva mobilnosti ključnega pomena za trajnostni lokalni razvoj. Lokalnim oblastem je treba dodeliti dovolj časa in sredstev za izboljšanje njihovega mestnega prometa. Komisija

prav tako jasno priznava vlogo in pristojnosti lokalnih organov pri načrtovanju lokalnih strategij za mobilnost. Smiselno je tudi, da se lokalni načrti mobilnosti ne omejujejo le na urbana območja, vendar se naj razširijo na funkcionalna področja, vključno s podeželjem (Council of European Municipalities and Regions [CEMR], 2014, april).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Komunikacija komisije: »Trajnostno naravnana prihodnost prometa: usmeritev k integriranemu, tehnološko naprednemu in uporabnikom prijaznemu prometnemu sistemu« (A Sustainable Future for Transport: Towards an integrated, technology-led and user friendly system). To sporočilo povzema rezultate širokega razmisleka in vključuje nedavna dogajanja na področju evropske prometne politike in odprta vprašanja. Podaja pogled v prihodnost in trende na področju transporta ter verjetne izzive, ki bi lahko vplivali na družbo. Opisuje predvidene trende glavnih dejavnikov prometa do sredine stoletja in s tem povezane izzive. Težko je napovedati, kateri od njih bo imel največji vpliv na oblikovanje prihodnosti prometa. V oddelku 4 je podan predlog nekaterih vmesnih ciljev politike, ki bi pomenili premagovanje nastajajočih izzivov v prometnem sektorju. V končnem delu pa dokument opisuje nekaj razpoložljivih instrumentov in mogoče intervencije za doseganje zastavljenih ciljev (Evropska komisija, 2009).

»Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020« zajema 12 glavnih področij:

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

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

Delovni dokument služb Komisije: »Smernice za finančne spodbude za čista in energetska učinkovita vozila« (Guidelines on financial incentives for clean and energy efficient vehicles)). V skladu s sporočili se te smernice uporabljajo za lahka tovorna vozila

(avtomobile in dostavna vozila, kategorije M1 in N1), težka tovorna vozila (avtobuse in tovornjake, kategorije M2, M3, N2 in N3), kot tudi dvo- in tri -kolesnike in štirikolesnike (vozila kategorije L). Ta priporočila podajajo smernice o finančnih spodbudah za potrošnike za nakup energetske učinkovite vozila, ki so nujno potrebne, da bi spodbudili usklajevanje ukrepov na strani povpraševanja sprejetih v državah članicah, in zagotoviti, da ne kršijo načela notranjega trga in so v celoti v skladu z obstoječimi pravili o državni pomoči (Evropska komisija, 2013, 28. februar).

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

Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil poudarja, da cilji Unije za nova cestna vozila omogočajo proizvajalcem bolj zanesljivo načrtovanje in večjo prilagodljivost pri doseganju zahtev za zmanjšanje emisij CO₂, kot bi ju omogočali posamezni nacionalni cilji. Pri določanju standardov emisijskih vrednosti je pomembno upoštevati vpliv na trge in na konkurenčnost proizvajalcev, neposredne in posredne stroške za podjetja ter koristi, ki izhajajo iz tega, kot sta spodbujanje inovacij ter zmanjševanje porabe energije in stroškov goriv. V členu 1 Uredba določa zahteve za

vrednosti emisij CO₂ za nova lahka gospodarska vozila. Ta uredba ob upoštevanju napredka v tehnologiji motorjev vozil ter inovativnih tehnologij določa povprečne emisije CO₂ za nova lahka gospodarska vozila na 175 g CO₂/km, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi. Ta uredba od leta 2020 določa cilj omejitve povprečnih emisij na 147 g CO₂/km za nova lahka gospodarska vozila, registrirana v Uniji, pod pogojem, da se potrdi njegova izvedljivost v skladu s členom 13(1) (Evropska komisija, 2011, 11. maj).

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

Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil. Ta uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO₂ za nove osebne avtomobile z namenom zagotavljanja ustreznega delovanja notranjega trga in doseganja skupnega cilja Evropske skupnosti, da bi povprečne emisije CO₂ novega voznega parka znižali na 120 g CO₂/km. Ta uredba ob upoštevanju napredka v tehnologiji motorjev vozil določa povprečne emisije CO₂ za nove osebne avtomobile na 130 g CO₂/km, merjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi ter z inovativnimi tehnologijami. Od leta 2020 naprej ta uredba določa cilj omejitve povprečnih emisij na 95 g CO₂/km za nov vozni park v skladu s členom 13(5). Ta uredba bo dopolnjena z dodatnimi ukrepi, ki ustrezajo zmanjšanju za 10 g CO₂/km kot del celostnega pristopa Skupnosti (Evropski parlament, 2009, 23. april).

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

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

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

Cilji, definirani v dokumentu, so:

- Izboljšati izobraževanje in usposabljanje udeležencev v cestnem prometu,
- Izboljšati uveljavljanje cestnoprometnih predpisov,
- Varnejša cestna infrastruktura,
- Varnejša vozila,

- Spodbujati uporabo moderne tehnologije, s katero bi se povečala varnost v cestnem prometu,
- Izboljšati storitve v sili in po poškodbah,
- Zaščititi ranljive udeležence v cestnem prometu.

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

Sporočilo komisije: »Aksijski načrt za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v Evropi.« Cilj tega akcijskega načrta je pospeševanje in usklajevanje uvajanja inteligentnih prometnih sistemov (ITS), ki se uporabljajo v cestnem prometu, vključno z vmesniki do drugih vrst prevoza. Aksijski načrt opredeljuje šest prednostnih področij delovanja. Za vsako od teh področij so predvideni posebni ukrepi in jasen časovni razpored. Da bi jih lahko izpeljali s postavitvijo okvira za opredelitev postopkov in specifikacij, je treba v ta prizadevanja pritegniti države članice in druge zainteresirane strani. Aksijski načrt bo pomagal tudi povezati dostopne vire in instrumente in tako omogočil ustvariti znatno dodano vrednost Evropske unije. Aksijski načrt vključuje razloge za evropski pristop k ITS, ki vključujejo (Evropska komisija, 2008, 16. december):

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

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

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

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

- opredelitev in določitev ciljev glede kakovosti zunanega zraka, da bi se izognili škodljivim učinkom na zdravje ljudi in okolje kot celoto, jih preprečili ali zmanjšali;
- ocenjevanje kakovosti zunanega zraka v državah članicah na podlagi skupnih metod in meril;

- pridobivanje podatkov o kakovosti zunanjega zraka, ki bi bili v pomoč pri zmanjševanju onesnaževanja zraka in motečih vplivov ter podlaga za spremljanje dolgoročnih gibanj in izboljšanj, ki so posledica nacionalnih ukrepov in ukrepov Skupnosti;
- zagotavljanje, da so taki podatki o kakovosti zunanjega zraka na voljo javnosti;
- ohranjanje kakovosti zunanjega zraka, kjer je ta dobra, in njeno izboljšanje v drugih primerih;
- spodbujanje večjega sodelovanja med državami članicami pri zmanjševanju onesnaževanja zraka.

A2.2.2 *Vključenost načel trajnostne mobilnosti v državnih okvirjih*

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

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

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

Partnerski sporazum (PS) med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014-2020 je strateški dokument in podlaga za črpanje sredstev iz skladov EU. Struktura dokumenta sledi pripravljeni predlogi in smernicam Evropske komisije (EK) za pripravo PS. V PS je vključenih vseh pet skladov EU, katerih skupna določila opredeljuje skupni strateški okvir (Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR), Evropski socialni sklad (ESS), Kohezijski sklad

(KS), Evropski kmetijski sklad za razvoj podeželja (EKSRP) ter Evropski sklad za pomorstvo in ribištvo (ESPR)), zato je pomembno, da je vsebina PS skladna z vsebino in usmeritvami v operativnih programih (OP) za obdobje 2014–2020. Slovenija bo pripravila tri operativne programe, in sicer en skupni OP za izvajanje evropske kohezijske politike, program razvoja podeželja 2014–2020 in OP za izvajanje ESPR v Republiki Sloveniji (RS) za obdobje 2014–2020. Slovenija bo v programskem obdobju 2014–2020 sodelovala tudi v trinajstih programih evropskega teritorialnega sodelovanja (ETS) (Vlada Republike Slovenije, 2014, oktober).

Program državnih razvojnih prioritet in investicij Republike Slovenije za obdobje 2014–2017 zajema vse politike in javno finančne vire, vsebinsko pa definira in finančno ovrednoti razvojne prioritete na vseh razvojnih področjih za obdobje štirih let (2014–2017). Struktura Programa sledi identificiranim prioritetam in usmeritvam v osnutku izhodišč SRS 2014–2020. V izhodiščih SRS je identificiranih pet razvojnih prioritet (podjetnost, znanje, zeleno, vključujoča družba ter učinkovit javni sektor in pravna država), ki so v Programu podprte s podrobno analizo stanja, SWOT analizo, specifičnimi cilji ter sklopi, v katerih so opredeljena investicijska področja. Program državnih razvojnih prioritet in investicij Republike Slovenije za obdobje 2014–2017 je narejen na podlagi enotne metodologije za načrtovanje in služi kot podlaga za načrtovano strukturo javno finančnih izdatkov v posameznih letih ter temelji na srednjeročnem fiskalnem scenariju. Opredeljene prioritete v SRS in investicijska področja ter predvideni rezultati bodo osnovno vsebinsko merilo za identificiranje konkretnih ukrepov in projektov (koliko prispevajo k rezultatom). Poleg vsebinskih meril bodo postavljena tudi merila izvedljivosti in stroškovne učinkovitosti. Strukturne ter institucionalne spremembe bodo opredeljene v drugih dokumentih (NRP, Socialni sporazum), zato je pomembno, da je ta Program kot dokument »prioritet in investicij« komplementaren in da nadgrajuje reforme (Vlada Republike Slovenije, 2013, marec).

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

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

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

- povečevanju splošne globalne konkurenčnosti države in regij znotraj nje;
- zagotavljanju lažjega/hitrejšega dostopa do trga dela in do ustreznih javnih storitev;
- razvoju določenih sektorjev gospodarstva (npr. logistika, turizem, itd.);
- krepitvi vloge slovenskih mest v čezmejnih funkcionalnih regijah, boljšemu sodelovanju z državami, povezanimi v Podonavsko in Jadransko-Jonsko regijo;
- boljši povezanost slovenskih središč mednarodnega pomena z javnimi prometnimi sredstvi z evropskimi središči;

- boljšemu in bolj učinkovitemu izkoriščanju našega neposrednega sosedstva, tako v trgovinskem in gospodarskem smislu, kot tudi pri oblikovanju strategij za obmejna območja.

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

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

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

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

Pri pripravi strategije je bilo upoštevano, da se najprej v največji možni meri izkoristijo zmogljivosti obstoječe prometne infrastrukture z rešitvami, ki ne zahtevajo velikih finančnih vložkov, kot so sistemi za vodenje prometa, uvedba inteligentnih transportnih sistemov, manjše naložbe ipd. Šele kjer takšni ukrepi ne dajo zadovoljivih rezultatov, se bo osredotočilo na večje naložbe, vendar tudi v teh primerih strategija izhaja iz problemov, ugotovljenih na strokovni ravni (z uporabo prometnega modela). Na podlagi napovedi o prometnih tokovih, prometne varnosti, vplivov na okolje in socialne sprejemljivosti (zahtevana dostopnost na podlagi Strategije prostorskega razvoja

Slovenije) so bili določeni prihodnji prometni ukrepi, in sicer za vse vrste prometa (pomorstvo, letalstvo, železnice, ceste) in za javni potniški promet oz. trajnostno mobilnost, in sicer je bilo opredeljenih 29 ukrepov za železnice, 37 ukrepov za ceste, 22 ukrepov za javni potniški promet oz. trajnostno mobilnost, 14 ukrepov za vodni promet (morje in celinske plovne poti) in 6 ukrepov za letalstvo.

Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji je namenjeno presoji osnutka Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki ga je pripravilo Ministrstvo za infrastrukturo oktobra 2014 (verzija 9.5). Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji je uvrščena med programe, ki imajo pomemben vpliv na okolje, zato je treba v skladu z Direktivo 2001/42/ES o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje pred njenim sprejemom v postopku celovite presoje vplivov na okolje presoditi posledice vplivov v Strategiji načrtovanih ukrepov na okolje in se opredeliti do tistih, ki so zaradi vplivov na okolje ter neskladnosti z okoljskimi cilji nesprejemljivi. Direktiva 2001/42/ES od držav članic zahteva, da se opredelijo in posvetujejo tudi o čezmejnih učinkih načrtovanja planov in programov. Rezultati ocenjevanja skladnosti ciljev Strategije glede na okoljske cilje kažejo, da nobeden od ciljev Strategije v osnovi ni neskladen z okoljskimi cilji. Iz rezultatov ocenjevanja notranje skladnosti podciljev Strategije izhaja, da nobeden izmed podciljev Strategije ni ocenjen kot neskladen drug z drugim. Prav tako iz rezultatov ocenjevanja notranje skladnosti okoljskih ciljev izhaja, da noben od okoljskih ciljev ni ocenjen kot neskladen drug z drugim (Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije, 2015, julij).

Operativni program varstva zunanjega zraka pred onesnaževanjem s PM₁₀ (Vlada Republike Slovenije, 2009, 3. november) temelji na poudarku na izhodiščih za pripravo, sprejem in izvedbo programov ukrepov za izboljšanje kakovosti zunanjega zraka v conah in aglomeracijah, ki bodo zaradi preseganja mejnih vrednostih koncentracije PM₁₀ v zunanjem zraku opredeljena kot degradirana območja. Program ugotavlja, da se delci v zunanjem zraku pojavljajo kot mešanica trdnih in tekočih delcev. Delci v zunanjem zraku

nastajajo kot posledica emisije prahu v zrak in kot posledica kemijske reakcije med onesnaževali, kot so na primer amonijak, žveplov dioksid, dušikovi oksidi ali hlapne organske snovi. Ekonomsko najbolj učinkoviti ukrepi zmanjševanja onesnaženosti zunanjega zraka s PM₁₀ se nanašajo na vse vrste virov onesnaževanja, za prometne strategije je relevantno področje prometa. Tu gre za načrtovanje in upravljanje prometa, ki zajema:

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

A2.2.3 Vključenost načel trajnostne mobilnosti v regionalnih okvirjih

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

Regionalni razvojni program zasavske regije 2014-2020 (Regionalni center za razvoj, 2015, 6. oktober) opredeljuje razvojne prioritete regije, investicijska področja in ukrepe. Kot prednosti razvoja regije so izpostavljene relativna bližina avtoceste, železniško omrežje in ugodna geografska lega, kot slabosti pa so opredeljene slabe cestne povezave z vzhodnim delom države in slabša cestna infrastruktura. V razvojnem programu so opredeljene razvojne prioritete:

1. konkurenčnost gospodarstva,
2. trajnostni turizem,

3. razvoj človeškega kapitala,
4. okolje, zdravje, prostor in infrastruktura ter
5. razvoj podeželja.

Z izvajanjem ukrepov na področju infrastrukture in spodbujanja trajnostne mobilnosti se bo zmanjšala onesnaženost zraka in vode, zmanjšali se bodo tudi drugi negativni vplivi na okolje. Za izboljšanje kakovosti zraka v Zasavju (Ukrep 1) so na področju prometa predvidene sledeče aktivnosti (Regionalni center za razvoj, 2015, 6. oktober):

- Zagotovitev parkiranja koles na avtobusnih/železniških postajališčih.
- Spodbujanje trajnostnega prevoza na ravni mesta.
- Ureditev obstoječih postaj in postajališč JPP z vidika prometne varnosti in standardov kvalitete storitev (pločniki do avtobusnih postajališč, ureditev varnih dostopov).
- Trajnostna parkirna politika (brezplačna parkirišča na železniški postaji – »park&ride«).
- Urejanje JPP. Za povečevanje deleža JPP bo povečana frekvenca voženj mestnih avtobusov in prilagojen vozni red. Občine bodo dodatno uredile subvencioniranje šolskih, dijaških in upokojskih letnih vozovnic ter preučile možnost uvedbe brezplačnega prevoza na železniško postajo ob prometnih konicah. Ob obnovi voznega parka se bo pospešeno izvajala zamenjava vozil z upoštevanjem evropskega emisijskega standarda (EEV), kar bo podprto s subvencijami Eko sklada in drugih virov.
- Spodbujanje izdelave mobilnostnih načrtov ter promocija trajnostne mobilnosti.
- Preusmeritev tovornega prometa na železnico.
- Izboljšanje cestne infrastrukture. Država bo pospešila izgradnjo ceste DPN G2 108 Hrastnik–Zidani Most in v tretjo razvojno os vključila navezavo Trbovelj in Hrastnika na avtocesto (s predorom).
- Optimizacija zimskega posipanja in soljenja cest (občina, država).
- Čiščenje cestnih površin zaradi zmanjševanja resuspenzije delcev (občina, država).

- Komunalna vozila – komunalna podjetja bodo v urbanih okoljih uporabljala novejša vozila.
- Spodbude za nakup električnih vozil (država in občina).
- Dodatni ukrepi po posameznih občinah (npr. ureditev območja umirjenega prometa in peš cone na ulici 1. junija v Trbovljah z uvedbo plačljivega parkiranja).

V sklopu novih investicij v prometno infrastrukturo (Ukrep 2) so predvideni sledeči projekti (Regionalni center za razvoj, 2015, 6. oktober):

- sistem označevanja v zasavskih občinah;
- cestna povezava z avtocestnim križem;
- možnost povezave na 3. razvojno os;
- kvalitetnejša državna cesta G2 108;
- ukrepi na regionalnih cestah;
- rekonstrukcija državnih cest v Zagorju;
- izboljšanje povezanosti med občinami.

Za izvajanje ukrepa trajnostne mobilnosti so predvidene sledeče aktivnosti (Regionalni center za razvoj, 2015, 6. oktober):

- Celostna prometna politika.
- Načrti mobilnosti.
- Vzpostavitev pogojev za množičnejšo uporabo koles in drugih okolju prijaznih oblik prevoza:
 - gradnja kolesarskih stez,
 - izboljšanje prometne varnosti na poteh do šol in javnih ustanov,
 - urejena in varna avtobusna postajališča,
 - gradnja nadstrešnic za kolesa.
- Urejanje mirujočega prometa:
 - gradnja ustreznega števila parkirnih mest v neposredni bližini javnih ustanov, stanovanjskih sosesk,

- gradnja intermodalnih prestopnih središč s parkirišči P+R,
- uvedba plačljivega parkiranja na javnih parkiriščih.
- Optimizacija JPP:
 - povečanje frekvence prevozov,
 - združevanje šolskih prevozov z JPP,
 - vključitev avtotaksi prevozov v sistem JPP,
 - usklajenost različnih vrst JPP,
 - enotna vozovnica.
- Izvajanje ukrepov za zmanjšanje uporabe vozil in njihovega števila:
 - večje omejitve hitrosti v naseljih in ulicah,
 - ekološke cone.
- Takojšna vključitev novih sosesk in gospodarskih con v sistem JPP.
- Promocija trajnostne mobilnosti.

Za spremljanje aktivnosti na področju trajnostne mobilnosti so predvideni sledeči kazalniki (Regionalni center za razvoj, 2015, 6. oktober):

- Zmanjšanje onesnaženja zraka z delci PM₁₀ (–10%).
- Zmanjšanje prevozov z osebnimi vozili (–5%).
- Povečanje prevozov z JPP (+10%).
- Dolžina na novo zgrajenih kolesarskih poti (2 km).
- Število urejenih in varnih avtobusnih postajališč (10).

Finančno predstavlja ukrep Trajnostne mobilnosti le 0,29 %, vendar so aktivnosti, ki vplivajo na izboljšanje mobilnosti, vključeni tudi v ukrepih Izboljšanje kakovosti zraka v Zasavju in Prometna infrastruktura.

V **Osnutku dogovora za razvoj regije Zasavje 2016-2019** (Regionalni center za razvoj Zasavje, 2016, 8. julij) je za izboljšanje kakovosti življenja v regiji predlaganih več projektov. Iz področja mobilnosti omenimo projekt »Zagorje, pametno mesto-

mobilnost« s katerim se želi občina Zagorje ob Savi usmeriti na področje pametne mobilnosti. Ukrepi so usmerjeni v razvoj trajnostne mobilnosti, kjer so ciljna skupina vsi občani, pešci, kolesarji, uporabniki JPP in vozniki osebnih vozil. Aktivnosti projekta so:

- gradnja kolesarske steze s površinami za pešce;
- gradnja parkirišča P + R Evropark z novo avtobusno postajo;
- opremljanje avtobusnih postajališč;
- pokrite kolesarnice s sistemom za izposojlo koles;
- označitev parkirišč namenjenih za e-taksi službe;
- postavitve hitrih polnilnic za elektro vozila;
- nakup občinskih e-vozil;
- izdelava mobilnostnih načrtov;
- postavitve merilnih mest za on-line podatke o prometnih tokovih z odzivnimi sistemi za spreminjanje pretočnosti;
- ureditev kratkotrajnega parkiranja;
- informiranje in obveščanje o trajnostni mobilnosti.

V občini Zagorje ob Savi je kot pomemben projekt s področja prometa identificiran tudi razvoj Tehnološkega letalskega parka s vzpostavitvijo mestnega vzletališča prihodnosti z integracijo elektro-zračne mobilnosti.

Strategija razvoja turizma v Zasavju do 2020 kot prednosti zasavske regije opredeljuje dobro železniško povezavo, bližino avtocestnega priključka, urejeno vzletališče za športna letala in helikopterje in relativno dobro povezavo z ostalimi regijami, predvsem z Osrednjo regijo in Savinjsko. Kot slabosti so omenjene slabša povezava z južnim delom Slovenije, slabo urejene lokalne ceste, slabša dostopnost do planinskih postojank z avtomobilom in slabo označevanje poti. Za razvoj turizma v zasavski regiji so kot priložnosti navedene kolesarske povezave in pohodniške poti z ostalimi območji, kot nevarnost, ki vpliva na prometne povezave, pa je v ospredju 3. razvojna os in njen odmik od zasavske regije. Strategija v okviru športnega turizma predvideva ureditev servisne

mreže za kolesarje z vključitvijo najema in izposoje koles in električnih koles. Predvidena je tudi vzpostavitev gorske kolesarske poti in spodbujanje hoje kot del turistične aktivnosti (Zasavska turistična organizacija, 2013, september).

Lokalna razvojna strategija iz leta 2008 podobno kot ostali programi kot prednost izpostavlja dobre železniške povezave, saj preko regije poteka glavna železniška proga, kot priložnost pa je omenjena navezava na 3. razvojno os. V lokalni razvojni strategiji so opredeljene kolesarske in ostale tematske poti za posamezno občino Zasavske regije. V dokumentu niso omenjeni ostali stebri trajnostne mobilnosti (Društvo za razvoj podeželja Zasavje, 2008, junij).

A2.2.4 Vključenost načel trajnostne mobilnosti v občinskih okvirjih

Na podlagi Statuta občine Zagorje ob Savi (Uradni list RS, št. 30/2015) občina upravlja, gradi in vzdržuje občinske ceste, ulice in javne poti, površine za pešce in kolesarje ter ureja promet v občini. Občina ureja javni red tako, da ureja lokalni promet in določa prometno ureditev.

Odlok o **občinskem prostorskem načrtu Občine Zagorje ob Savi** (Uradni list RS, št. 65/2011) kot mestna naselja opredeljuje Zagorje ob Savi, Kisovec in Izlake. Po območju Občine Zagorje ob Savi poteka okoli 52 km državnih cest:

- avtocesta A1 0043 pod odsek Vransko–Trojane,
- glavna cesta II. reda št. 108 Ljubljana–Litija–Zidani most,
- regionalna cesta I. reda št. 221 Trojane–Izlake–Trbovlje–Hrastnik–Šmarjeta,
- regionalna cesta I. reda št. 222 Zagorje–most čez Savo,
- regionalna cesta II. reda št. 447 Medlog–Ločica–Trzin,
- regionalna cesta II. reda št. 415 Želodnik–Drtija–Izlake,
- regionalna cesta II. reda turistična cesta št. 921 Kandrše–Vače–Zgornji Hotič,
- regionalna cesta III. reda št. 666 Zagorje–Podkum–Sopota in

- regionalna cesta III. reda št. 665 Sopota–Radeče.

Občinski prostorski načrt opredeljuje zasnove prometnih sistemov, in sicer:

- zasnovo prometnic z državnimi in lokalnimi cestami;
- zasnovo železnic s predvideno rekonstrukcijo železniške proge d.m. – Dobova – Ljubljana;
- zasnovo zračnega prometa z vzletiščem Zagorje;
- zasnovo javnega prometa, kjer je poudarek na hitrejšem razvoju javnega potniškega prometa in sistema postajališč s poudarkom na frekvenci linij ali krožnega javnega prometa;
- zasnovo kolesarskega omrežja z ureditvijo kolesarskih poti ob vseh državnih in večini lokalnih prometnic s spremljajočimi objekti;
- zasnovo pešpoti z širitvijo peš površin v središčih naselij in med naselji v krajini, s hkratnim usklajenim razvijanjem kolesarskega omrežja.

Poročilo o stanju okolja v občini Zagorje ob Savi (ERICO, 2010, januar) opredeljuje promet v občini Zagorje kot pomembnejši vir hrupa in onesnaževanja zraka, obenem pa je promet tudi vse večji porabnik prostora zaradi širjenja prometnic in urejanja parkirišč. Na kakovost zraka največ vpliva povečan tovorni promet skozi središče občine Zagorje, saj se vpliv ostalih dejavnosti z leti zmanjšuje. V okoljskem poročilu za OPN Zagorje ob Savi so opredeljene možnosti vplivanja na upravljanje prometa. Možnosti vplivanja so na področjih (ERICO, 2010, januar):

- zagotavljanja dostopnosti storitev;
- primerne umešanja storitev v prostor;
- urejanja prometnic in
- spodbujanja razvoja javnega potniškega prometa.

Poleg naštetih področjih pa poročilo predlaga sočasno načrtovanje in razvoj površin za pešce, kolesarje ter con za umirjanje prometa, velika pozornost pa se posveča razvoju JPP.

Lokalni energetske koncept občine Zagorje ob Savi (Medved, Vetršek, Domjan, & Tahir, 2012, julij) opredeljuje kot glavni energent v sektorju prometa naftne derivate (95 %), sledijo biogoriva in električna energija. Glavni porabnik energentov v prometu pa so gospodinjstva oz. individualni motoriziran promet. Promet je pomemben povzročitelj emisij CO₂, saj je v leti 2010 prispeval 1,2 toni na prebivalca.

Kot prednosti prometnega sektorja v občini Zagorje ob Savi so v Lokalnem energetske konceptu opredeljene (Medved, Vetršek, Domjan, & Tahir, 2012, julij):

- dobro razvita cestna prometna infrastruktura;
- organiziran javni potniški promet;
- dobra pokritost z javnim potniškim prometom;
- regionalne avtobusne linije;
- železniška postaja z višjo frekvenco vlakov;
- štiri polnilne postaje za električna vozila.

Kot glavne slabosti so omenjene:

- dnevne migracije iz občine ter celotne zasavske regije preko občine do avtoceste,
- razpršena poselitev,
- minimalne dolžine kolesarskih stez,
- nepovezanost večjih krajev s kolesarskimi stezami,
- povečevanje osebne motoriziranega prometa,
- upadanje števila prepeljanih potnikov v avtobusnem prometu,
- neobstoječe intermodalno transportno stičišče in
- trend povečevanja emisij toplogrednih plinov in hrupa zaradi prometa.

Priložnosti na področju prometa so predvsem v:

- učinkovitejši organizaciji javnega potniškega prometa,
- zmanjševanju osebnega motoriziranega prometa,
- predor novih tehnologij,
- planiranju namenske rabe,
- izboljšanju pogojev bivanja v občini zaradi zmanjšanja emisij toplogrednih plinov, drugih onesnaževal in hrupa prometa ter
- povečanju splošne okoljske osveščenosti.

Kot nevarnosti so v Lokalnem energetskega konceptu opredeljene predvsem:

- povečanje migracijskih tokov v smeri proti Ljubljani in Celju,
- zmanjševanje uporabe JPP,
- povečanje uporabe osebnih vozil in energije v prometu,
- povečanje obremenitve prebivalstva zaradi hrupa,
- povečanja emisij toplogrednih plinov in
- nedoseganje standardov kakovosti zraka.

Akcijski načrt lokalnega energetskega koncepta predvideva na področju prometa do leta 2020 vzpostavitev treh polnilnih postaj za elektrovozila v urbanih središčih, nizko emisijska vozila v občinski upravi in podjetjih/organizacijah v občinski lati (cca. 5 vozil) in brezplačno parkiranje oz. rezervirana parkirna mesta za vozila, ki uporabljajo samo alternativna goriva v urbanih središčih.

Ciljna področja v **Analizi položaja invalidov v občini Zagorje ob Savi** glede na standardna pravila OZN o izenačevanju možnosti invalidov (2007, november) so usmerjena v zagotavljanje dostopnosti fizičnega okolja z odpravo arhitekturnih ovir pri javnih zgradbah, površinah, stanovanjih in transportu. Zadnja leta so bile v občini Zagorje ob Savi odpravljene številne ovire pri urejanju pločnikov, na novo urejenih parkiriščih je bilo

zagotovljeno ustrezno število parkirnih mest za invalide, na novo pa so bila označena parkirišča na obstoječih parkiriščih.

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

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

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

A2.2.6 Državna in evropska merila pridobivanja finančnih sredstev

Pridobivanje finančnih sredstev za izvedbo projektov, kakor tudi za izvedbo samih ukrepov na področju trajnostne mobilnosti, je ključno področje za uspešno

implementacijo strategije. Zaradi tega je v nadaljevanju tega poročila podan pregled možnosti pridobivanja finančnih sredstev na državnem in evropskem nivoju.

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

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

Vir financiranja občine so tudi prihodki od samoprispevka, takse, globe, koncesijske dajatve, plačila za storitve lokalnih javnih služb in drugi, če je tako določeno z zakonom, ki ureja posamezno dajatev, ali s predpisom, izdanim na podlagi zakona. Okoljske dajatve, ki so na podlagi zakona, ki ureja varstvo okolja, predpisane zaradi obremenjevanja okolja z odpadnimi vodami in zaradi odlaganja odpadkov na odlagališčih, ki so infrastruktura, namenjena izvajanju obvezne občinske gospodarske službe varstva okolja, so prihodek proračuna občine, kjer je nastala obremenitev okolja, zaradi katere je predpisana okoljska dajatev. Prihodki občine so tudi prihodki od stvarnega in finančnega premoženja občine, prejete donacije in transferni prihodki iz državnega proračuna in sredstev skladov Evropske unije.

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

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

- Sofinanciranja infrastrukturnih projektov iz naslova 21. člena Zakona o financiranju občin (ZFO-1). Občine lahko ta sredstva porabijo za sofinanciranje potrebnih investicij v občinsko infrastrukturo ali pomembnih investicij občine, ki imajo podlago v sofinancerskih sredstvih Evropske unije.
- V obdobju od 2007 do 2013 je bilo vzpostavljeno Sofinanciranje infrastrukturnih projektov »Regionalni razvojni programi« v okviru Operativnega programa krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007 – 2013, iz naslova »Razvoj regij«. Iz navedenega programa so se lahko sofinancirale tudi področje izgradnje infrastrukture pomembna z vidika prometa, infrastruktura pomembna z vidika zagotavljanja okoljskega razvoja, razvoj urbanih naselij, javna infrastruktura v območjih s posebnimi varstvenimi režimi in v turističnih območjih, infrastruktura za razvoj sociale (vključuje tudi zdravstvo). Sorodnega programa, usmerjenega v infrastrukturo, v EU za novo obdobje sofinanciranja trenutno ni.
- Ostalih razpisov za različne vrste sofinanciranja. Poleg zgoraj opisanih možnosti za sofinanciranje so na voljo še ostale možnosti sofinanciranja za različne vsebine.

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

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

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

Možnosti financiranja EU so precej raznolike. Tako sta tukaj podana pregled in kratka razlaga vseh ključnih virov financiranja EU, ki zajemajo področje mobilnosti (predvsem na mestnih območjih), nekaj izmed njih pa je že opredeljenih v okviru poglavij Vpetosti trajnostnih načel v regulativo in Povzetek regulativnih okvirjev (EU funding, b. d.):

- V skladu z evropsko kohezijsko politiko:

- Evropski strukturni in investicijski skladi. Mobilnost v mestih se lahko podpira iz evropskih strukturnih in investicijskih skladov (ESIF) in sicer skladu z naslednjimi cilji in izdelki:
 - (1) Tematski cilj 7 »Spodbujanje trajnostnega prometa in izboljšanje omrežnih infrastruktur«, ki si prizadeva za spodbujanje trajnostnega transporta in odprave ozkih grl, kar se lahko doseže z vlaganjem v TEN-T, okolju prijaznih in nizkoogljičnih transportnih sistemov in interoperabilnih železniških sistemov;
 - (2) Tematski cilj 4 »Podpora za prehod na nizkoogljično gospodarstvo« stremi k podpori prehoda na gospodarstvo z nizkimi emisijami ogljika s spodbujanjem nizkoogljičnih strategij, vključno s trajnostno mobilnostjo v mestih. Člen 7 EBRD (European Bank for Reconstruction and Development) uredbe predvideva tudi podporo za trajnostni razvoj mest s strategijami za integrirano ukrepanje.
- JASPERS. Program JASPERS daje tehnično pomoč za pripravo kakovostnih velikih projektov, ki se financirajo iz evropskih strukturnih in investicijskih skladov v novih državah članicah EU (Bolgarija, Hrvaška, Ciper, Češka, Estonija, Grčija, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska, Romunija, Slovenija in Slovaška). Pomoč JASPERS lahko zajema pripravo projektov, neodvisne ocene kakovosti projektov, krepitev zmogljivosti (vključno s kompetenčnimi centri) in izvajanje projektov.
- INTERREG. INTERREG Evropa 2014-2020 podpira medregionalna sodelovanja. Tako sofinancira projekte, kjer javni organi iz različnih regij delujejo skupaj za 3 do 5 let na področju skupnih ciljev. Prav tako sofinancira tematske platforme, kjer lahko javni organi pridobijo informacije, ki jim bodo v pomoč pri izvajanju politik v štirih temah programa.
- URBACT III. URBACT III podpira medregionalno sodelovanje. Sofinancira ustvarjanje mrež mest za razvoj integriranih rešitev za skupne urbane izzive, z »učenjem drug od drugega«. Prvi razpis za vzpostavitev do 20 »Akcijsko načrtovanih omrežij« je bil odprt leta 2015; ostali bodo odprti v naslednjih letih.

- Innovative actions in sustainable urban development. Ta novi program bo testiral nove pristope preko pilotnih projektov na področjih izzivov, s katerimi se soočajo mesta.
- V okviru Evropske investicijske banke (European Investment Bank):
 - Posojila in garancije (Loans and guarantees). Evropska investicijska banka ponuja bodisi neposredna posojila in garancije za velike projekte (več kot 25 milijonov EUR) ali posredna posojila in garancije za male in srednje velike projekte, v tem primeru s pomočjo nacionalnih in regionalnih posredniških bank.
 - ELENA. Program ELENA pokriva do 90 % tehničnih stroškov pri pripravi velikih projektov energetske učinkovitosti in obnovljivih virov energije. Tako je moč pričakovati pomoč pri pridobivanju finančnih sredstev, zlasti s strani zasebnih vlagateljev. Komisija je v ELENA programu rezervirala 15 milijonov € za transportni sektor za obdobje 2016-2020.
 - JESSICA. Program JESSICA podpira trajnostni razvoj mest z mehanizmi finančnega inženiringa. Konkretno to pomeni, da se lahko države članice EU odločijo, da invertirajo del njihovega fonda iz strukturnih skladov EU v obnovljive sklade. Ti deleži iz Evropskega sklada za regionalni razvoj se nato alocirajo v urbane razvojne sklade, od koder se vlagajo v javno-zasebna partnerstva ali druge projekte.
 - Evropski sklad za energetske učinkovitost (European Energy Efficiency Fund (EEEF)) se osredotoča na projekte energetske učinkovitosti, obnovljive vire energije, in čisti mestni transport. Namenjen je predvsem občinskim, lokalnim in regionalnim organom ter javnim in zasebnim subjektom, ki delujejo v imenu teh organov.
- Druge možnosti:
 - LIFE. Program LIFE je finančni instrument EU za ukrepe na področju okolja in podnebja. 2014-2017 program vključuje tematsko prednostno nalogo »Kakovost zraka in emisije, vključno z mestnim okoljem«.

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

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

A3 Samoocena

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

A3.1 Celostno načrtovanje prometa v občini

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

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

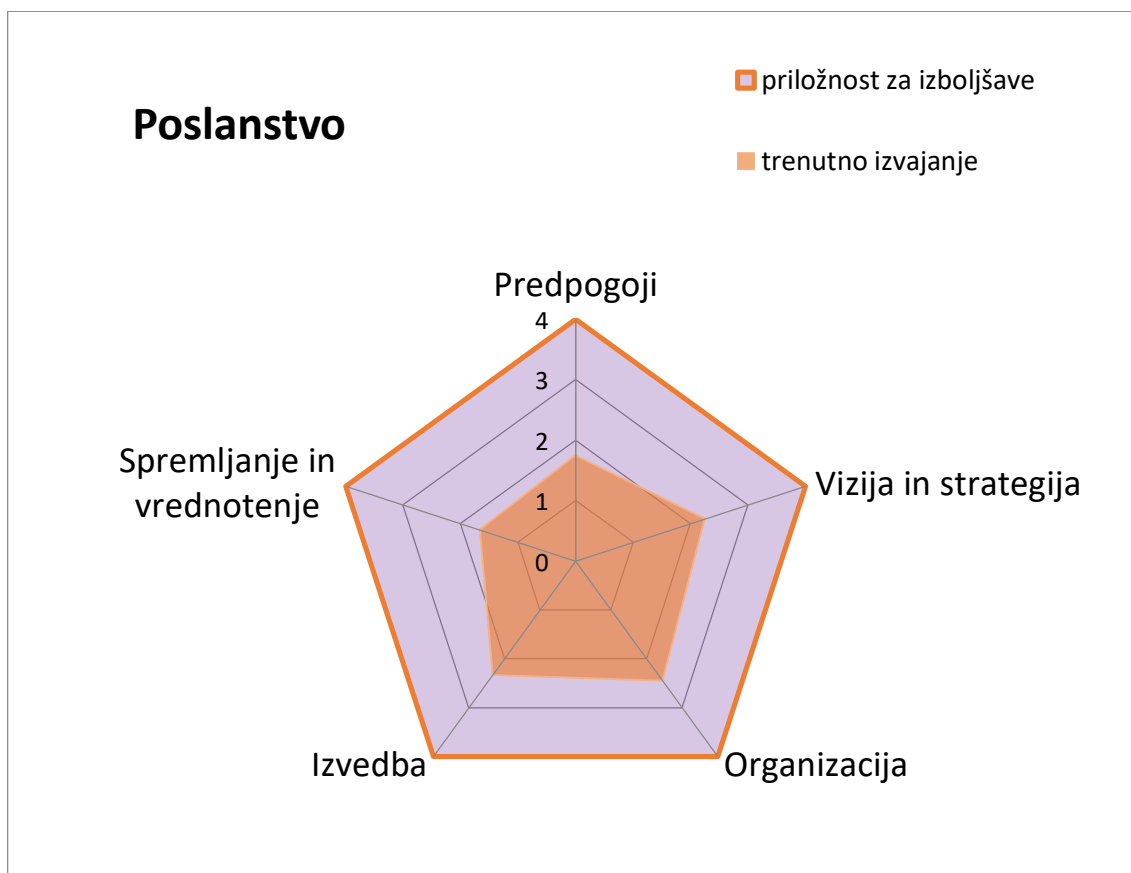
Celoten proces izdelave Celostne prometne strategije Občine Zagorje ob Savi sledi poleg ostalih smernic tudi postopku presoje po ADVANCE metodologiji, saj vključuje tako proces zunanje presoje, vključevanje ključnih deležnikov, kot obsežne sestanke z načrtovalci in delavnice z javnostjo za sprejemanje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

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

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

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

Slika 2: Samoocena - poslanstvo

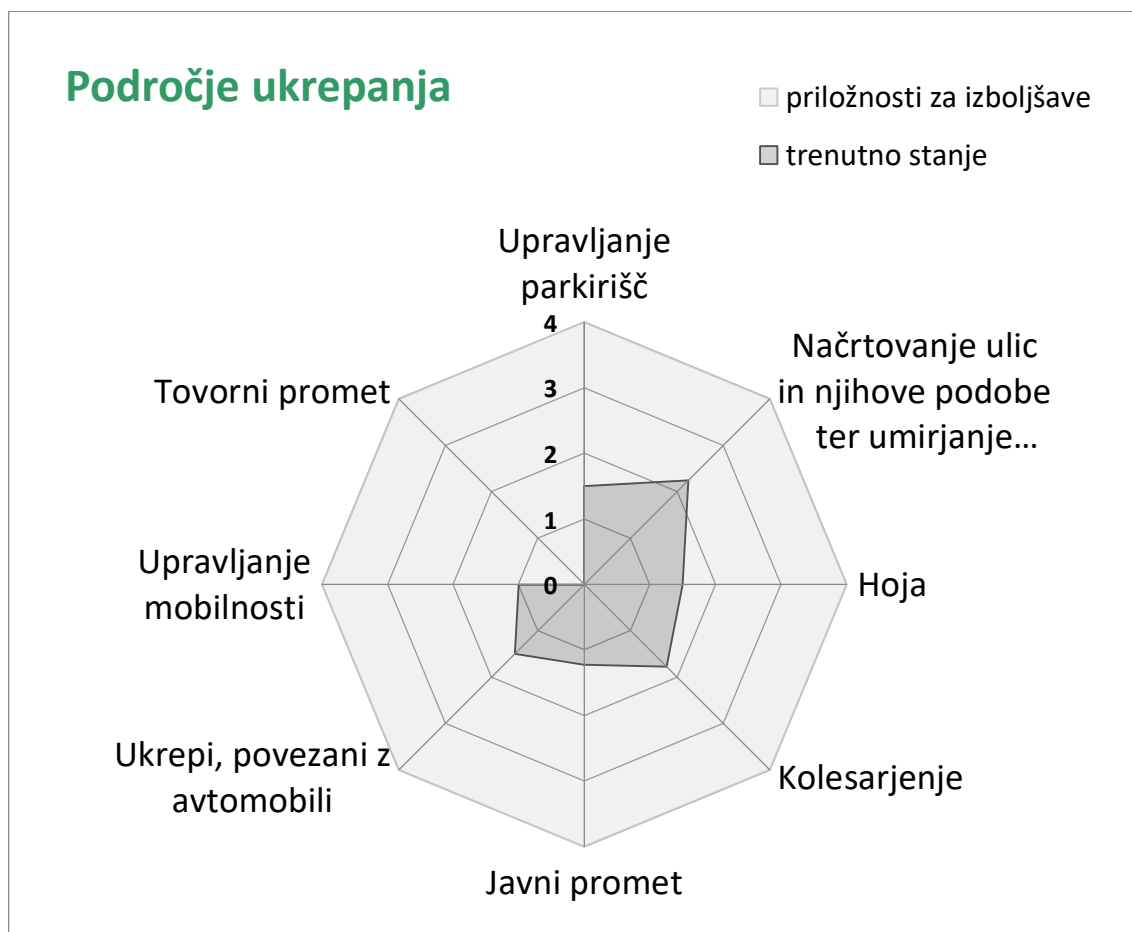


Razvidno je, da OZOS največ pozornosti posveča vključevanju načel trajnostne mobilnosti v svoje strateške dokumente, ki jih kasneje tudi speljejo in organizirajo delovanje. Tu je ocena povprečna. Pri zagotavljanju ustreznih predpogojev ter pri spremljanju in vrednotenju vključevanja trajnostnih mobilnostnih načel pa trenutno OZOS dosega podpovprečne rezultate.

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

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

Slika 3: Samoocena – področja ukrepanja



Iz rezultatov je razvidno, da OZOS na področju trajnostne mobilnosti spada v kategorijo občin, ki nimajo obsežnejših ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Na večini področij dosegajo podpovprečne ocene, še posebej izstopa področje tovornega prometa, kjer se ukrepi sploh ne izvajajo. Priložnosti za izboljšave in spodbuja nje trajnostne mobilnosti in uvajanja celovitih rešitev s področja prometa je torej v OZOS veliko.

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

A3.2 Dejavniki razvoja prometa in ovire

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

V skladu z usmeritvami ADVANCE presoje (ADVANCE consortium, 2013, str. 29) je v okviru presoje prometnega konteksta smiselno preveriti več indikatorjev, ki kažejo na potencialno problematična področja z vidika zagotavljanja enakopravnosti in dostopnosti v mobilnostnem sistemu. Tako lahko kot dejavnike razvoja prometa v občini identificiramo sledeče vrednosti, merjene v prvem polletju 2016 (Statistični urad Republike Slovenije, 2016):

- povprečna starost prebivalcev občine je 43,1 leta, kar je višje od slovenskega povprečja;
- 14,9 % prebivalcev je mlajših od 14 let, 18,8 % pa starejših od 65 let;
- koeficient starostne odvisnosti, ki pove, koliko otrok in starejših prebivalcev je odvisnih od 100 delovno sposobnih, je 50,8 (slovensko povprečje je 49,8), od tega je 22,4 mladih in 28,4 starih oseb;
- od 14.257 prebivalcev občine nad 15 let starosti jih je bilo na koncu leta 2015 6.560 zaposlenih (46,01 %), 1.025 brezposelnih (7,19 %), 1.262 učencev, dijakov in študentov (8,85 %) in 4.753 upokojencev (33,34 %);
- gostota poseljenosti je 113,2 oseb/km², kar je nekoliko višje od slovenskega povprečja,

- konec leta 2015 je v občini bivalo 3.569 družin z otroki, od tega večina z enim (54,53 %) ali dvema (37,60 %) otrokoma;
- analize prirasta prebivalstva kažejo, da se iz občine Zagorje ob Savi prebivalci izseljujejo, leta 2015 je bil skupni prirast na 1.000 prebivalcev negativen, in sicer -4,0 prebivalca, od tega je selitveni prirast -3,1 prebivalca na 100 prebivalcev;
- povprečna mesečna neto plača zaposlenega je v OZOS občutno nižja od slovenskega povprečja, saj v OZOS znaša 872,01 € mesečno, v Sloveniji pa povprečno 1.013,23 €;
- od skupno 6.352 zaposlenih se je konec leta 2015 3.535 prebivalcev vozilo na delo v druge občine, največ v Domžale (143), Hrastnik (103), Litijo (177), Ljubljano (1806), Lukovico (122), Trbovlje (541).

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

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

V sklopu samoocene se je pokazalo, da OZOS aktivno deluje na področju zagotavljanja enakovrednega in vključujočega prometnega sistema, ki bi naj zagotavljal zadostno mobilnost vseh prebivalcev, vendar se pojavljajo pogoste ovire zaradi demografije, topografije in finančnega stanja. Prav tako je glede na samooceno vključenosti trajnostnih načel v načrtovanje prometa mogoče opredeliti potencialne izboljšave procesa načrtovanja prometa v občini, ki se kažejo na vseh področjih načrtovanja.

Izpostaviti je smiselno, da OZOS predvsem premalo poudarka daje na postavljanju ugodne klime za trajnostno prometno načrtovanje v samem administrativno-odločevalskem vidiku ter na spremljanju in vrednotenju aktivnosti, načrtov, izvedbe in delovanja posameznih načrtovalskih procesov, izvajanja aktivnosti in sledenja izvajanja ukrepov s področja trajnostne mobilnosti.

A4 Pregled razpoložljivih virov

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

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

V ožjo delovno skupino so vključeni predstavniki občine Zagorje ob Savi, in sicer direktor občinske uprave, sodelavca iz Oddelka za gospodarske javne službe in Oddelka za družbene dejavnosti in gospodarstvo ter ostali sodelavci iz drugih oddelkov in služb. Sestava širše delovne skupine je razvidna iz Zapisnika 1. sestanka med občino in izdelovalcem dne 25.5.2016 ter potrjenega seznama širše delovne skupine s strani občine Zagorje ob Savi dne 3.6.2016. Glede na sestavo delovne skupine je moč razbrati, katera znanja in profili so na voljo v okviru lokalne uprave in drugih deležnikov. Tu gre za vertikalno celovito pokrivanje odgovornosti na strani občine, dodatno pa za vključitev predstavnikov vseh ključnih skupin in deležnikov v delovno skupino. S tem so bila zagotovljena vsa potrebna vodstvena, tehnična in operativna znanja, hkrati pa vključitev vseh skupin in deležnikov, na katere prometna strategija občine vpliva. S tem je zagotovljena široka podpora procesu izdelave strategije in kasnejšemu vpeljevanju, pa

tudi intenzivno vključevanje vseh deležnikov v vsebinski del priprave strategije. Nabor vključenih profilov znanj, izkušenj in mnenjskih odločevalcev tako celo presega potrebna osnovna znanja za celostno načrtovanje prometa. Pri izvajanju priprave Celostne prometne strategije občine Zagorje ob Savi je pomembno holistično upravljanje znanja, ki se ga dosega z dogovorjenim načrtom upravljanja.

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

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

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

A5 Opredelitev časovnega načrta

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

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

Terminski plan predstavlja prvi del časovnega načrta in se navezuje na obdobje priprave CSP. Njegova groba opredelitev je bila podana v Tehnični specifikaciji Javnega naročila. Vsebinska priprava CPS obsega glede na razpisno dokumentacijo javnega naročila obdobje 12 mesecev in sicer od podpisa pogodbe med izdelovalcem in Občino Zagorje ob Savi do sprejema na Občinskem svetu. Znotraj posameznih faz se bodo izoblikovali tudi vsi ukrepi in časovni roki za izvedbo posameznih ukrepov ter tudi vrednotenja, revizije in prenove CPS. V tem obdobju se bo tudi sinhroniziralo aktivnosti in ukrepe z drugimi politikami in strategijami. Sinhroniziranje in usklajevanje z drugimi politikami in strategijami se bo nadaljevalo tudi po sprejetju CPS OZOS in upoštevalo pri prenovah in kasnejših revizijah CPS. Pri tem bo potrebno upoštevati izkušnje s procesi načrtovanja, institucionalne strukture, politični kontekst, trenutno in revidirano stanje prostorskega načrtovanja in sodelovanje prebivalcev občine, kot tudi čas volitev v občinski svet. Predvideno je, da se bo CPS OZOS oblikovala za obdobje treh od petih let, nakar bo

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

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

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

Tabela 4: Časovnica izvedbe faz, zahtevanih po minimalnih standardih za izdelavo Celostne prometne strategije, dopolnjenih z zahtevami OZOS

Faza	Aktivnost	Mesec izvedbe
1. faza: OD PODPISA POGODBE Z MZI DO PODPISA POGODBE Z IZDELOVALCEM		
	podpis pogodbe	Maj 2016
	1. fazno poročilo	Maj 2016
2. faza: OD PODPISA POGODBE Z IZDELOVALCEM DO PRVEGA MEJNIKA - ZAKLJUČEK IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI	od 18.5.2016 do 18.9.2016	
1. sklop: postavitve temeljev		
	ustanoviti delovno skupino	Maj 2016
	uvodni sestanek med občino in izdelovalcem	Maj 2016
	uvodni sestanek širše delovne skupine	Junij 2016
2. sklop: analiza stanja		
	ogledi stanja na terenu	Junij 2016
	2 javni razpravi z občani in drugo zainteresirano javnostjo;	Junij 2016
	1 delavnica z odgovornimi za promet na občini;	Junij 2016
	10 intervjujev;	Avgust 2016
	1 medijsko sporočilo;	Avgust 2016

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

	2 poročili;	Avgust 2016
	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	Junij, avgust 2016
nerazporejeno	izdelava logotipa	Junij 2016
nerazporejeno	aplikacija za mobilne telefone	Julij, avgust 2016
nerazporejeno	anketa in dodatna nagradna igra	Avgust 2016
3.faza : OD PRVEGA MEJNIKA DO DRUGEGA MEJNIKA - ZAKLJUČEK IZBIRE UKREPOV	od 18.9.2016 do 18.12.2016	
3.sklop: vključevanje javnosti		
	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	September 2016
	10 intervjujev;	September 2016
	1 medijsko sporočilo;	September 2016 (v tednu mobilnosti)
	1 zloženka za občane;	do decembra
	1 anketa za splošno javnost oz. občane na podlagi reprezentativnega vzorca;	Avgust, september 2016
	1 nagrada za občane, ki bodo preko ankete sodelovali v procesu vključevanja javnosti in bodo preko žreba vključeni v proces izbire nagrajenca;	September 2016
	2. poročili	Oktober, november 2016
nerazporejeno	prireditev na prostem	September 2016 (teden mobilnosti)
4. sklop: opredelitev vizije in priorit		
	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	Oktober, november 2016
	1 javna razprava;	September, oktober 2016
	1 delavnica;	September, oktober 2016
	1 medijsko sporočilo;	Oktober 2016
	1 vprašalnik za ključno zainteresirano javnost;	Oktober 2016
	1 razstava o izdelani viziji, ki jo predstavimo prebivalcem občine;	November 2016

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

	2 poročili;	Oktober, november 2016
5.sklop: izbira ukrepov		
	1 sestanek med občino in izdelovalcem;	december
	- 1 javno razpravo;	november
	- 10 intervjujev;	oktober
	- 2 poročili;	november, december
4.FAZA OD DRUGEGA MEJNIKA DO TRETJEGA MEJNIKA - SPREJEM CPS NA OBČINSKEM SVETU	od 18.12.2016 do 18.4.2016	
6. sklop: načrtovanja izvajanja CPS		
	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	Januar, februar 2017
	2 delavnici s ključno zainteresirano javnostjo;	Januar, februar 2017
	2 poročili;	Februar, marec 2017
7. sklop: vzpostavitev nadzora		
	1 sestanek med občino in izdelovalcem	pred predstavitvijo na Občinskem svetu OZOS
8. sklop: sprejem CPS		
	1 medijsko sporočilo;	po sprejetju na Občinskem svetu OZOS
	1 predstavitev in usklajevanje CPS na seji občinskega sveta; (še preden se predstavi na seji občinskega sveta, mora izvajalec CPS predstaviti ločeno tudi na odboru za okolje in prostor, kjer mora vzpostaviti možnost podaje pripomb, ki jih mora upoštevati)	glede na Občinski svet OZOS

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

	1 celostna prometna strategija občine, pripravljena v obliki publikacije in natisnjena v nakladi 200 izvodov;	po sprejetju na Občinskem svetu OZOS
9. sklop: po sprejemu strategije na občinskem svetu		
	1 medijsko sporočilo;	Marec, april 2017
	objava CPS na spletni strani občine;	Marec, april 2017

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

A6 Opredelitev ključnih deležnikov

Ključni deležniki pri pripravi CPS so osnova za ustvarjanje trdne podlage za trajno sodelovanje vseh interesnih skupin. Njihovo sodelovanje v celotnem procesu priprave strategije omogoča identifikacijo možnih sinergij ali sporov med zainteresiranimi stranmi in izboljšanje usmerjevalnih sposobnosti za pripravo in izvedbo načrta.

V okviru priprave CPS Občine Zagorje ob Savi je bil opravljen pregled pomembnih deležnikov, ki lahko prispevajo k načrtovanju, posledično sta bili identificirani dve skupini ključnih deležnikov. Prva »ožja« skupina predstavlja strokovnjake, ki so odgovorni za promet na občini (Rudi Medved, direktor občinske uprave, Ivo Vrtačnik, vodja oddelka za gospodarske javne službe Matej Drobež in Damir Kozolić, oddelek za družbene dejavnosti in gospodarstvo, Andrej Drnovšek, oddelek za gospodarske javne službe in Boris Grošel, skrbnik projekta CPS s strani občine), oziroma so pomemben element v prometu (Marko Bokal, PGD Zagorje mesto).

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

1. Občina Zagorje ob Savi
2. Upravna enota Zagorje ob Savi
3. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Zagorje ob Savi
4. Policijska postaja Zagorje ob Savi
5. Gasilska zveza Zagorje ob Savi
6. Medobčinski inšpektorat in redarstvo Zasavje
7. Zdravstveni dom Zagorje ob Savi
8. Društvo invalidov Zagorje ob Savi
9. Zasavska ljudska univerza

10. Srednja šola Zagorje
11. Vrtec Zagorje
12. Osnovna šola Toneta Okrogarja
13. Osnovna šola Ivana Skvarče
14. Osnovna šola Ivan Kavčič
15. Osnovna šola dr. Slavko Grum
16. Glasbena šola Zagorje
17. Mladinski center Zagorje
18. ŠKLAB- Klub zasavskih študentov
19. Društvo upokojencev Zagorje ob Savi
20. Dom starejših občanov Polde Eberl – Jamski Izlake
21. Aeroklub Zagorje
22. Kolesarski klub Zagorska dolina
23. Športno društvo Izlake
24. Zavod za šport Zagorje ob Savi
25. Krajevna skupnost Jože Marn
26. Krajevna skupnost Rudnik-Toplice
27. Krajevna skupnost Podkum
28. Krajevna skupnost Ravenska vas
29. Krajevna skupnost Franc Farčnik
30. Krajevna skupnost Kotredež
31. Krajevna skupnost Čemšenik
32. Krajevna skupnost Šentgotard
33. Krajevna skupnost Izlake
34. Krajevna skupnost Mlinše-Kolovrat
35. Krajevna skupnost Kisovec-Loke
36. Krajevna skupnost Šentlambert
37. Krajevna skupnost Tirna
38. Integral- avtobusni promet in turizem

39. AMD Zagorje ob Savi
40. AMD Izlake
41. Moto klub Klukhena Zagorje
42. Moto klub Katastrofa
43. Železniška postaja Zagorje
44. Stanovanjsko podjetje Zagorje ob Savi
45. Društvo trajnostne energetike
46. Komunala Zagorje
47. Območna obrtno-podjetniška zbornica Zagorje ob Savi
48. Gospodarska zbornica Slovenije
49. Podjetja: ETI Izlake, Bartec varnost Zagorje, IGM Zagorje, Xella porobeton Kisovec, Strip's Kandrše, EVJ Elektroprom Kisovec
50. Regionalna razvojna agencija Zasavje
51. LAS- Društvo za razvoj podeželja Zasavje
52. Občina Trbovlje
53. Občina Hrastnik
54. Občina Litija
55. Občina Lukovica
56. Državni zbor RS
57. Ministrstvo za infrastrukturo- Direkcija RS za infrastrukturo
58. Ministrstvo za infrastrukturo- Služba za trajnostno mobilnost in prometno politiko
59. Ministrstvo za infrastrukturo- skrbništvo CPS
60. Uprava RS za zaščito in reševanje
61. DRI, upravljanje investicij, Družba za razvoj infrastrukture, d.o.o.
62. Slovenske železnice d.o.o.

Z naborom teh deležnikov se je dosegla tudi načrtovalska koalicija, ki torej vključuje vse ključne deležnike in se tako izogiba resnejšim konfliktom. Vsi ključni deležniki sodelujejo

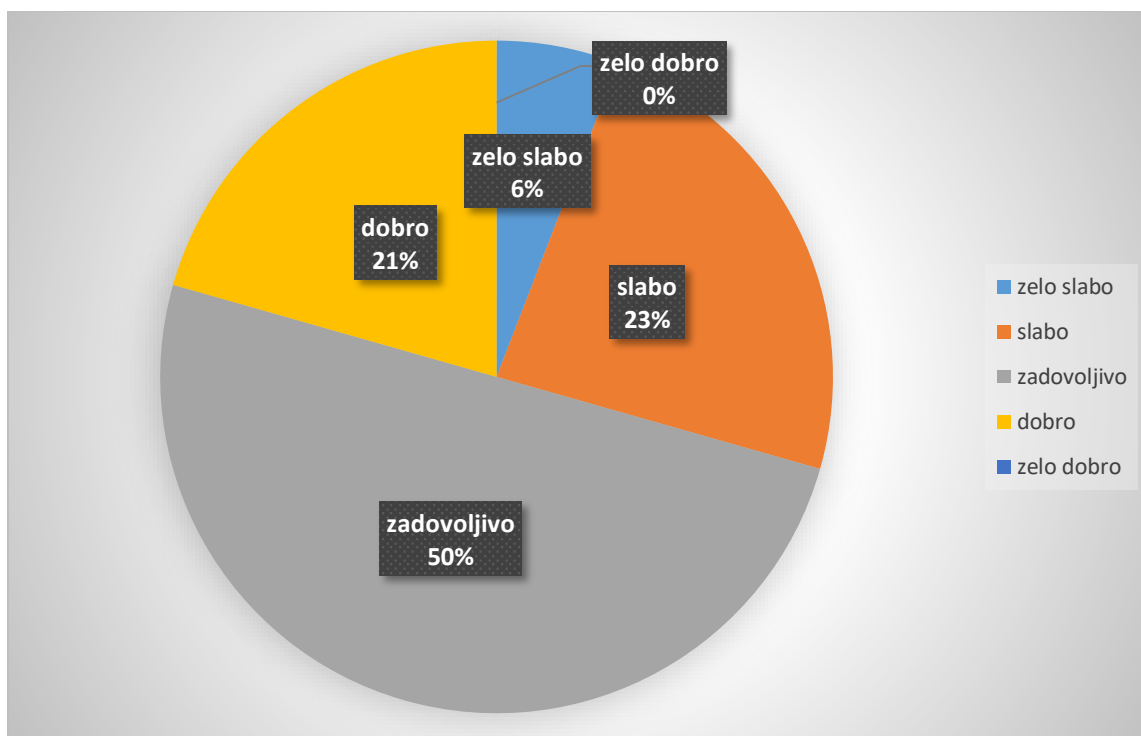
skozi celoten sistem priprave Celostne prometne strategije občine Zagorje ob Savi, kar izhaja iz osnovne strategije za koordinacijo deležnikov in vključevanje javnosti.

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

Ključne usmeritve pri izdelavi Celostne prometne strategije Občine Zagorje ob Savi so bile proučene s pomočjo vprašalnika za ključne deležnike ter prek interaktivnega dela na prvi javni razpravi. Vprašalnik je izpolnilo 36 udeležencev, ki so predstavljali različne skupine (policija, zaposleni na občini, invalidi, šole, vrtci, gasilci, upokojenci, občani in prebivalci, predstavniki krajevnih skupnosti, podjetij, inšpektorata in redarstva, študentje, športnega, kolesarskega in letalskega društva in razvojne agencije).

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

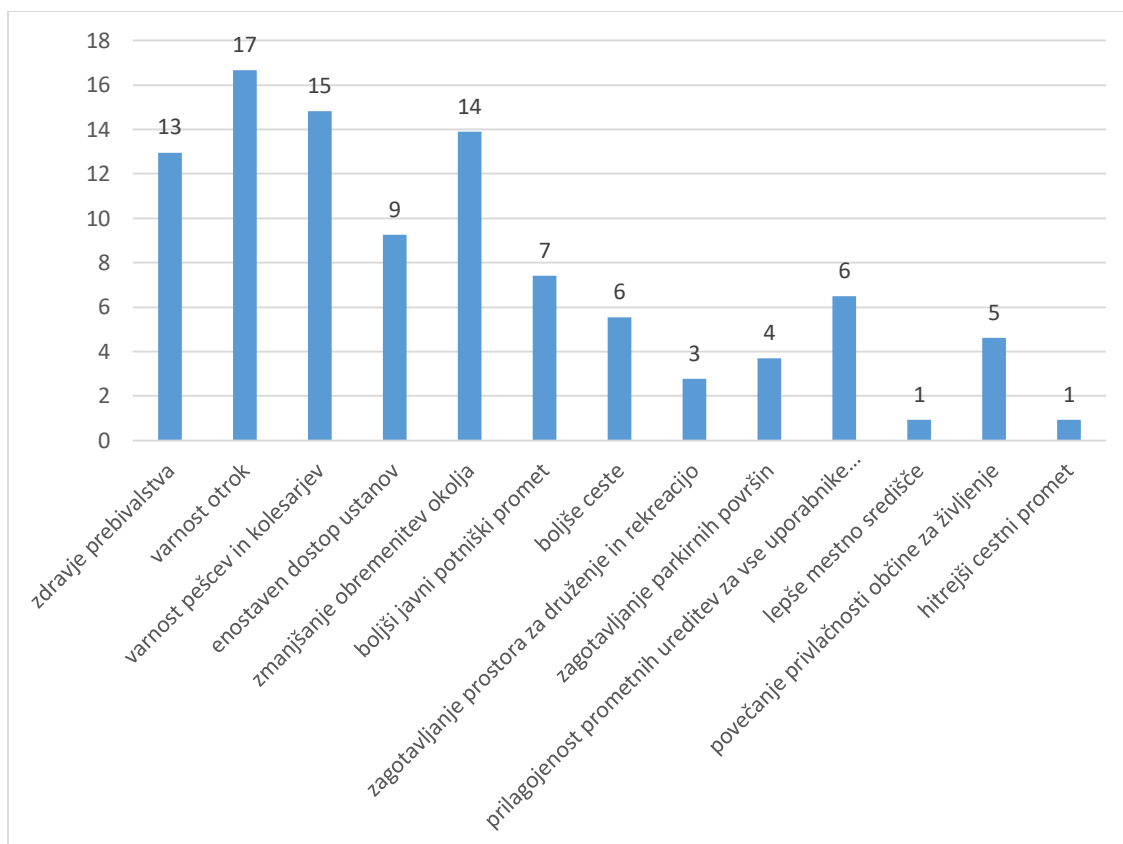
Slika 4: Ocena trenutne prometne situacije v OZOS s strani ključnih deležnikov



Razvidno je, da so ključni deležniki s stanjem prometa v OZOS povprečno zadovoljni, saj so najpogosteje odgovorili z zadovoljivo (50 %), nato slabo z 23 %, sledijo odgovori dobro z 21 % in zelo slabo s 6 %. Nihče izmed predstavnikov ključnih deležnikov ni izbral odgovora zelo dobro.

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

Slika 5: Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa v OZOS

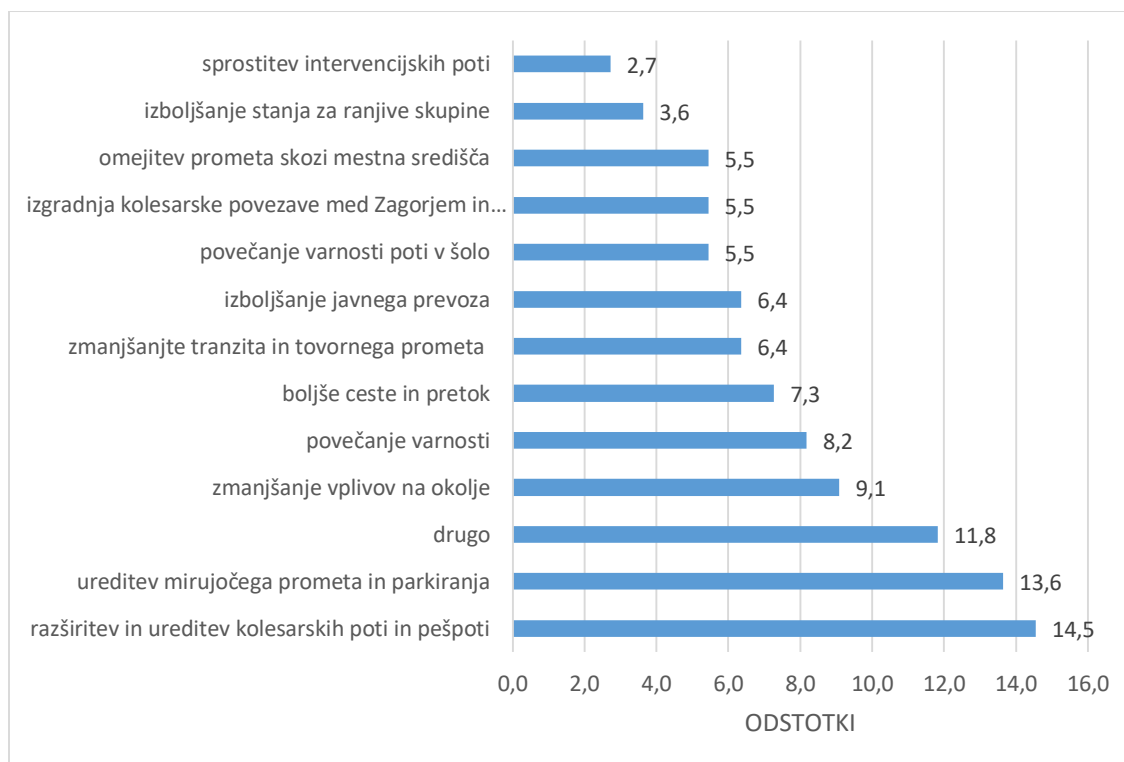


Kot najpogostejši odgovori so se pojavili varnost otrok (17 %), sledi varnost pešcev in kolesarjev (15 %), zmanjšanje obremenitev okolja (14 %) in zdravje prebivalstva (13 %). Najmanjšo pomembnost deležniki dodeljujejo hitrejšemu prometu in lepšemu mestnemu središču z 1 %.

Pri ključnih deležnikih so bila preverjena tudi njihova pričakovanja glede CPS OZOS. Najpogostejše so izpostavili razširitev in ureditev kolesarskih in pešpoti, vključno s postajališči, izposajo koles, označbami in s poudarkom na varnosti (14,5 % odgovorov). Med prednostnimi kolesarskimi in peš ureditvami so pogosto izpostavili kolesarsko in peš povezavo med Zagorjem, Kisovcem in Izlakami (5,5 % odgovorov). Med najpogostejšimi pričakovanji je bila izražena tudi ureditev mirujočega prometa s poudarkom na parkiriščih, tako v Zagorju kot v drugih urbanih središčih občine (13,6 %), zmanjšanje onesnaženosti okolja (9,1 %), povečanje varnosti (8,2 %), boljše ceste in

pretok (7,3 %), zmanjšanje tranzita skozi občino predvsem na relaciji Zagorje – Izlake – Trojane (6,4 %) in povečanje varnosti šolskih poti (5,5 %).

Slika 6: Pričakovanja ključnih deležnikov glede rezultatov CPS OZOS



Deležniki so imeli tudi možnost, da izrazijo svoje mnenje izven vnaprej določenih odgovorov. Med drugimi odgovori so se pogosto pojavljali takšni, ki se dotikajo spreminjanja potovalnih navad, promocije trajnosti in trajnostnih načinov prevoza:

- navdušiti občane in občanke k večji uporabi javnega potniškega prometa in koles;
- promocija trajnosti;
- zmanjšanje odvisnosti od avtomobila;
- več občanov motivirati k uporabi koles, hoje, javnih prevozov;
- več deljenja avtomobilov;
- spodbujanje podjetništva, vezanega na transport blaga in ljudi;
- spodbujanje e-vozil s kakovostno infrastrukturo;
- zdravje ljudi;

- sprostitev površin za druge dejavnosti in rekreativne površine;
- označba in predstavitev znamenitosti ter naravnih danosti;
- nadaljevanje projekta posodobitve vzletišča Ruardi.

Ugotoviti je mogoče, da so predispozicije pri ključnih deležnikih v skladu z usmeritvami in cilji celostnih prometnih strategij, kar pomeni, da lahko pričakujemo njihovo aktivno sodelovanje in kasnejšo podporo vpeljevanju CPS OZOS.

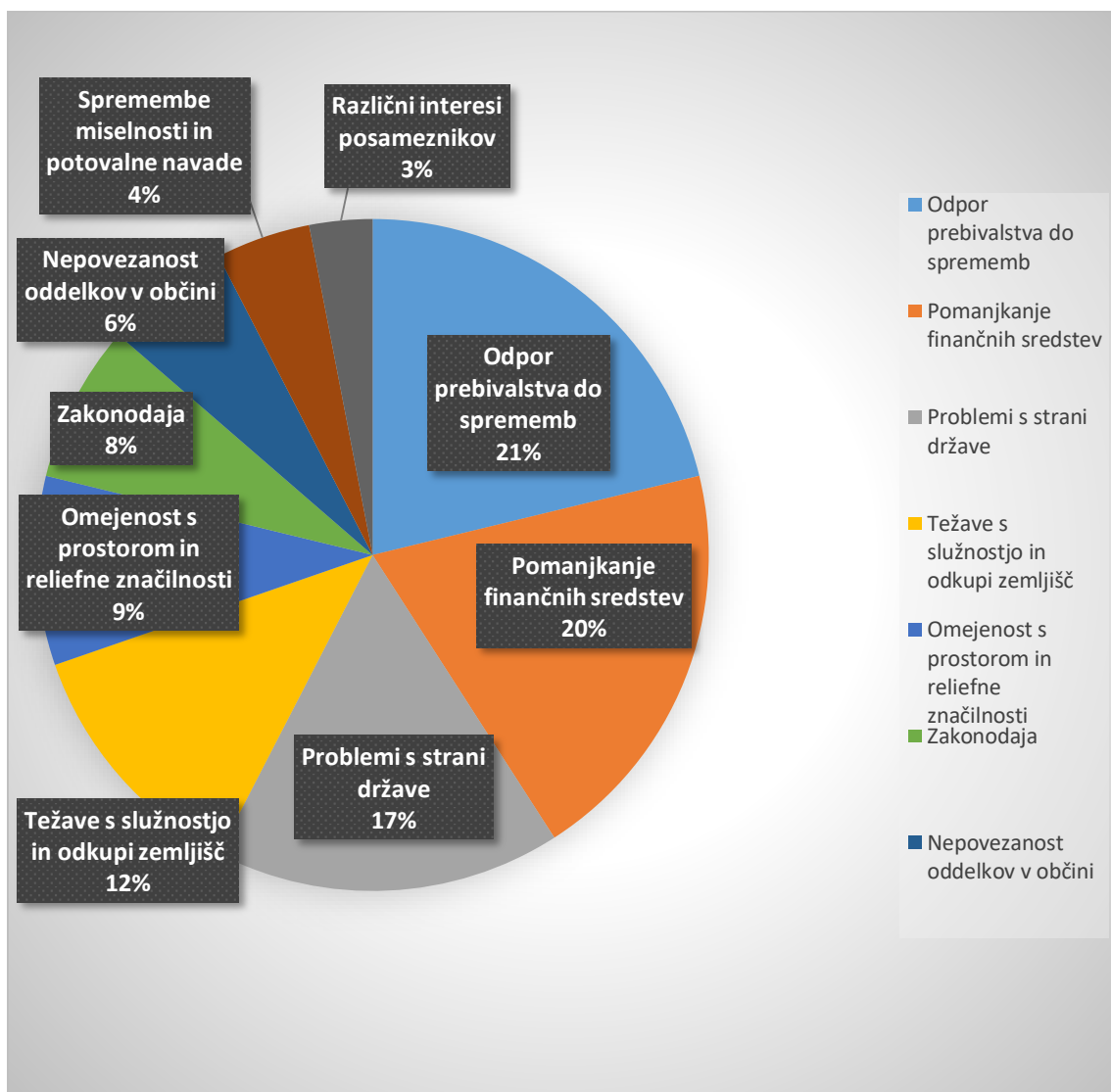
Ker so ključni deležniki tisti, ki najbolj poznajo prometni, politični in prebivalstveni sistem občine, so bile s pomočjo njihovega sodelovanja preverjene tudi potencialne težave, ki se lahko pojavijo pri izdelovanju in vpeljevanju CPS OZOS, ter tveganja, ki lahko zavrejo napredovanje. Najpogostejše predvidene težave so prikazane na Slika 7.

Poleg zgoraj opisanih se je pojavilo še nekaj dodatno identificiranih potencialnih težav ali tveganj:

- politika (ne gradi se na prioritetah ampak na sili močnejšega);
- nerazumevanje in nasprotovanje posameznikov – prevlada osebnih stališč nad skupnimi;
- pritisk raznih lobijev;
- razmejitve pristojnosti med lokalno samoupravo in državo;
- urejanje samo centra naselja Zagorje ob Savi;
- v strnjenem delu naselja težko delati spremembe;
- organizacija dela;
- neupoštevanje dogovorov s stanovalci;
- pripravljenost občine za investicije v infrastrukturo;
- neusklajenost organizacij in občanov;
- materializem pri deljenju avtomobilov;
- neustrezni ukrepi;
- neustrezen vozni red javnega potniškega prometa;

- zmanjšanje pretočnosti prometa pri izgradnji prehodov čez ceste;
- način sofinanciranja javnih prevozov (vsem enako ali določenim skupinam različno);
- težave pri realizaciji rešitev in predlogov zaradi pomanjkanja kulture pri udejstvovanju v prometu;
- izobraženost oz. seznanjenost vseh vpletenih;
- premalo politične volje za spremembe zaradi nezadovoljstva interesnih skupin, ki jim trenutno stanje ustreza.

Slika 7: Najpogostejše predvidene težave pri izdelavi in vpeljevanju CPS OZOS



B OPREDELITEV PROCESA

B1 Opredelitev območja in odgovornosti

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

Prostorska razporeditev potovalnih vzorcev je podana v nadaljevanju tega poročila in sicer v poglavju Analiza stanja in oblikovanje scenarijev. Potovalni vzorci so še posebej razvidni iz ankete, katere rezultati so podani v poglavju C1.1.15 Anketa med občani. Prostorska razporeditev potovalnih vzorcev ni omejena le na območje občine oziroma na območje administrativnih meja, saj so anketo (iz katere so tudi razvidni vzorci potovanja) lahko reševali tudi prebivalci drugih občin. Prav tako so prometnih tokovi (PLDP) obravnavani na širšem območju, torej preko administrativnih meja občine Zagorje ob Savi.

Geografski obseg strategije, ki je usklajen s ključnimi deležniki, je skladen z Odlokom o občinskem prostorskem načrtu Občine Zagorje ob Savi (Uradni list RS, št. 65/2011), ki kot mestna okolja znotraj občine opredeljuje Zagorje ob Savi, Kisovec in Izlake. Prav tako je to področje podrobneje že opredeljeno v poglavju A2.1 Geografski obseg strategije. Ker je geografski obseg strategije konkretno omejen na mestna okolja v občini Zagorje ob Savi, se z vabili na delavnice in izvedenimi intervjuji doseže dobro sodelovanje tudi s

sosednjimi občinami, kjer so posebej izpostavljene občine, s katerimi je občina Zagorje ob Savi »prometno povezana« oz. občine, ki sočasno pripravljajo CPS.

Pri celotni pripravi CPS se zagotovi komunikacija z deležniki, tako z ožjo in širšo delovno skupino kot tudi z ostalo zainteresirano javnostjo, preko delavnic ter javnih razprav, anket in intervjujev. Na ta način se zagotovi vključevanje javnosti in poudarjanje pomena njihove ključne vloge pri oblikovanju CPS, njihova vključenost pa je zagotovljena v vseh fazah priprave in izvajanja CPS. Enostranska komunikacija oziroma informiranje pa se zagotovi še z medijskimi sporočili, razstavami, prireditvami, ipd. Deležnikom se že na prvem sestanku ob ustanovitvi ožje/širše delovne skupine ter na prvi javni razpravi predstavi, kakšna je njihova krovna odgovornost, ki bo pripomogla pri uspehu celotnega CPS-ja.

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

B2 Koordinacija politik in celosten pristop k načrtovanju

Celovito načrtovanje prometa v občini zahteva sodelovanje in koordinacijo z vsemi področji in ravnmi. Zaradi tega so se opredelile potrebe in potenciali za koordinacijo z vsemi področji in ravnmi, ki so povezani s prometom preko sestave ožje/širše delovne skupine. V okviru ožje in širše delovne skupine so bila izvedena prva srečanja, kjer so se na podlagi različnih vidikov obravnavanja problematike oblikovala prva izhodišča celovitega načrtovanja prometa v občini. Vključeni deležniki, ki izhajajo tudi iz drugih ne-prometnih področij in s katerimi se v okviru priprave CPS OZOS odprto in transparentno sodeluje, so že v delu problemsko-razreševalnega procesa poskušali zajeti čim več vidikov. Sodelovanje na vseh ravneh namreč omogoča večjo uporabnost soodvisnih vidikov pri postavitvi ciljev. Ob tem prihaja do interdisciplinarnega celovitega sodelovanja že v najzgodnejših fazah razreševanja problemov. Pomembna je soodvisnost med posameznimi ravnmi, saj so elementi v kompleksnih sistemih kot je promet, soodvisni zaradi razlik, s katerimi drug drugega dopolnjujejo kot sestavine iste celote in se zato tudi razvijejo v skupno celoto z lastnostmi, ki jih vsak del zase in sam zase nima.

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

Načrti razvojnih programov občine, ki vplivajo na celostno načrtovanje prometa v občini, so usmerjeni v področja prometnega načrtovanja, upravljanja z mobilnostjo, razvoja kolesarskega in javnega potniškega prometa. Soodvisnost ukrepov se kaže predvsem na

energetskem področju, področju okolja in prostorskem načrtovanju, manj pa na ostalih področjih (npr. turizem).

V občinskem prostorskem načrtu Občine Zagorje ob Savi (Uradni list RS, št. 65/2011) se na področju omrežja prometne infrastrukture načrtujejo obvoznice za tri urbana središča. Za območje Zagorja ob Savi se načrtujeta dve obvoznici. Znotraj mesta se ohranja koridor za eno obvoznico. Poleg obvoznic se načrtujejo modernizacije, rekonstrukcije mestnih cest in ulic ter asfaltiranja cestnih površin. Sočasno Občina načrtuje in podpira razvoj površin za pešce, kolesarje ter umirjanje prometa, velika pozornost pa se posveča razvoju JPP. Poudarek na izgradnji obvoznic in modernizacije cestne infrastrukture je tudi v ostalih dveh urbanih središčih Kisovec in Izlake.

B2.1 Načrti razvoja prometa v občini

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

Načrti razvoja prometa v občini so razvidni iz sprejetih aktov, najbolj natančno v proračunu občine za leto 2016 (Občina Zagorje ob Savi, 2015a); (Občina Zagorje ob Savi, 2015b).

Tabela 5: Prednostni plani Občini Zagorje ob Savi

Prednostni plani in usmeritve v proračunu za leto 2016
adaptacija mostu pri IGM
pridobitev pravice graditi na zemljiščih, ki so potrebna za gradnjo obvoznice Ruardi

predviden začetek del na izvedbi prve etape obvoznice in sicer gradnja mostu preko potoka Kotredeščica

oblikovati in ponuditi občinskemu svetu v sprejem Prometno strategijo, kot temeljni dokument, na podlagi katerega bo mogoče v tej in prihodnjih finančnih perspektivah konkurirati na evropskih razpisih s področja prometa in prometne infrastrukture

brezplačni prevozi za osnovnošolce, subvencioniran lokalni avtobusni prevoz za upokojujence

Povzetek finančnih planov oddelkov – oddelek za gospodarske javne službe

redno letno in zimsko vzdrževanje cest, gozdnih cest ter vzdrževanje avtobusnih postajališč in parkirišč

začeti z adaptacijo mostu pri IGM

V okviru postavke investicije in investicijsko vzdrževanje občinskih cest bo oddelek izvajal le najnujnejša investicijsko vzdrževalna dela

občina bo, v primeru podpisa pogodbe o neposrednem dogovoru z ministrstvom za sofinanciranje operacije, pripravljala investicijsko dokumentacijo za nov projekt Zagorje pametno mesto-mobilnost

občina bo, v primeru podpisa pogodbe o neposrednem dogovoru z ministrstvom za sofinanciranje operacije, pripravljala investicijsko dokumentacijo za nov projekt Tehnološki letalski park, katerega cilj je posodobiti in izboljšati vzletno pristajalno stezo z namenom povečanja števila letalnih dni, pripravo cestne in komunalne infrastrukture (oblika industrijske cone), ki bo omogočala pravnim subjektom integracijo v ta prostor in umestitev svojih proizvodnih prostorov ob vzletišču

V proračunu občine za 2016 so specificirani Načrti razvojnih programov. Načrtovane aktivnosti, ki so povezane s celostnim urejanjem prometa, so prikazane v spodnji tabeli.

Tabela 6: Načrt razvojnih programov 2016 - 2019

Projekt ali aktivnost	Leto	Načrtovane finance v NRP v €	Vir sredstev
Prometna varnost - Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu	2016	7.000	Lastna proračunska sredstva
Inv. vzdrž. in obnove občinskih cest	2016	110.000	Lastna proračunska sredstva
	2017	300.000	
	2018	500.000	
	2019	500.000	
Nakup zemljišč za obč. ceste	2016	25.000	Lastna proračunska sredstva
	2017	30.000	
	2018	40.000	
	2019	40.000	
Pločnik RII 415 skozi nas. Mlinše s prehod.za pešce	2016	40.000	Lastna proračunska sredstva
Prenova prometne ureditve na Izlakah	2017	15.000	Lastna proračunska sredstva
	2018	120.000	
Celovita prenova degr. površ. Cankarjev trg-vzdrž.	2016	8.762	Lastna proračunska sredstva
	2017	2.500	
Celovita prenova degr.površ.Ceste B.Kidriča-vzdrž.	2016	5.255	Lastna proračunska sredstva
	2017	4.500	

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

Celostna prometna strategija	2016	38.250	Transfer iz državnega proračuna (EU sredstva)
		6.750	Transfer iz državnega proračuna
		19.588	Lastna proračunska sredstva
	2017	12.750	Transfer iz državnega proračuna (EU sredstva)
		2.250	Transfer iz državnega proračuna
		6.529	Lastna proračunska sredstva
Zagorje, pametno mesto-mobilnost	2016	10.000	Lastna proračunska sredstva
	2017	657.050	Transfer iz državnega proračuna (EU sredstva)
		105.950	Lastna proračunska sredstva
	2018	858.500	Transfer iz državnega proračuna (EU sredstva)
		151.500	Lastna proračunska sredstva
	2019	654.500	Transfer iz državnega proračuna (EU sredstva)

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

		115.500	Lastna proračunska sredstva
Obvoz.R1- 221 Plaz Ruardi	2016	20.000	Lastna proračunska sredstva
	2017	500.000	
	2018	500.000	
Sofinanciranje državnih cest - R1- 221 Izlake	2017	25.000	Lastna proračunska sredstva
Tehnološki letalski park	2016	10.000	Lastna proračunska sredstva
	2017	476.000	Transfer iz državnega proračuna (EU sredstva)
		74.000	Lastna proračunska sredstva
	2018	2.125.000	Transfer iz državnega proračuna (EU sredstva)
		375.000	Lastna proračunska sredstva
	2019	2.261.000	Transfer iz državnega proračuna (EU sredstva)
		399.000	Lastna proračunska sredstva
Nadomestni most na JP982351- Cesta 20 julija	2016	169.000	Transfer iz državnega proračuna

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

		201.000	Lastna proračunska sredstva
Investicijsko vzdrževanje in gradnja občinskih cest - Obnova in razvoj vasi v KS Čemšenik	2016	8.115	Lastna proračunska sredstva

Vir: (Občina Zagorje ob Savi, 2015b)

V okviru že izdelanih projektov in prednostnih planov občine so torej zajeta vsa področja oziroma modalitete prometa. Posebej je potrebno poudariti še, da se občina že zaveda pomena povezovanje med različnimi modalitetami, izveden pa je bil tudi projekt gradnje intermodalnih prestopnih središč s parkiriščem P+R.

B3 Načrtovanje vključevanja javnosti

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

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

B3.1 Komunikacijski načrt

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

B3.1.1 Cilj

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

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

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

B3.1.2 Ciljne skupine

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

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

B3.1.3 Strategija

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

Slika 8: Logotip Celostne prometne strategije Občine Zagorje ob Savi



B3.1.4 Aktivnosti

Komunikacijske aktivnosti zajemajo vsebine, združene v sledeče skupine aktivnosti:

- Komunikacijski načrt od 18.5.2016 do sprejema CPS na Občinskem svetu;
- Oblikovan logotip: V okviru priprave CPS je bil oblikovan logotip, ki bo predstavljal prepoznavni znak za občino in bo skupaj s celotno grafično podobo omogočal celostno predstavitev in seznanjanje širše javnosti s potekom, pripravo in izvajanjem CPS.
- Celostna grafična podoba: Za potrebe obveščanj in informiranja ter organiziranja javnih razprav, delavnic, javnih prireditev ipd. se bodo oblikovali enotni dokumenti, ki bodo omogočali večjo prepoznavnost. Pri tem se upoštevajo zahteve iz javnega naročila, ki opredeljujejo oblikovanje dokumentacije in fizičnih izdelkov, ter zahteve obveščanja javnosti o sofinanciranju izdelave CPS s strani Republike Slovenije in skladov EU..
- Spletno informiranje: Spletno informiranje javnosti bo zagotovljeno prek vzpostavitve podstrani na spletni strani občine Zagorje ob Savi. Razdelek bo

namenjen za potrebe informiranja glede priprave CPS, dogodkov, kot so javne razprave, delavnice, prireditve ipd. Podstran bo uporabljena tudi za namene predstavitve ugotovitev posameznih faz, kot tudi vizije, ciljev, prioritet in ukrepov ter objave fotografij, aktualnih novic, vprašalnikov in nagradnih iger.

- Javne razprave in delavnice: Izvedene bodo štiri javne razprave in tri delavnice, ki bodo potekale v različnih fazah izdelave CPS OZOS. Na javne razprave in delavnice bodo vabljeni predstavniki občine, širša delovna skupina (ključni deležniki) in širša zainteresirana javnost. Namen javnih razprav in delavnic je vključiti širšo zainteresirano javnost v pripravo CPS in hkratno informiranje o ciljih, ukrepih ipd. Predvidena je priprava vabil, obveščane preko e-liste, vsakokratno vabljenje prek plakatov na minimalno 15 plakatnih mestih ter prek spletne strani občine. Ustrezno bodo urejena gradiva, vodenje javnih razprav in delavnic ter priprava zapisnika s ključnimi ugotovitvami. Javne razprave in delavnice bodo težile k interaktivnosti in aktivnem sodelovanju udeležencev. Predvideno je trajanje najmanj dveh ur oziroma toliko časa, da bodo obravnavani vsi bistveni aspekti dnevnega reda ter faze, v kateri se nahaja izdelava CPS. Potekale bodo v prostorih, kot jih predvideva javno naročilo, in sicer: Dvorana v gasilskem domu Zagorje – center, Steklена dvorana KC Delavski dom Zagorje, Dom kulture Kisovec, Rudarski muzej Zagorje in Osnovna šola Izlake. V skladu z javnim naročilom bodo na javnih razpravah vedno prisotni vodja izvajalcev in najmanj dva člana strokovne delovne skupine izvajalcev. Javne razprave bodo uspešno izvedene, če bo na njej sodelovalo vsaj 30 posameznikov.
- Delavnice z odgovornimi za promet na občini: Namen delavnice z odgovornimi za promet na občini bo predstavitev ciljev, ukrepov in pogledov Občine na stanje v prometu. Čas izvedbe delavnice je predviden v fazi analize stanja. Vabljeni bodo predstavniki občine in izdelovalcev, ki tvorijo ožjo delovno skupino. Potek delavnice je predviden v prostorih občine in bo trajal najmanj dve uri.
- Medijska sporočila: Predvidenih je pet medijskih sporočil, od tega eno medijsko sporočilo v času tedna mobilnosti. Vsako medijsko sporočilo bo objavljeno najmanj v sledečih medijih:

- Radio center (RC marketing),
- Radio Kum Trbovlje Aktual,
- ETV (lokalna televizija),
- Zasavske onlajn novice, <http://www.zon.si/>,
- Spletne novice <http://www.zasavc.net/>
- Zasavski tednik (tiskan časopis)
- Občinska spletna stran (www.zagorje.si)

Oblika in obseg posameznih medijskih sporočil je predpisan v tehnični specifikaciji javnega naročila in sicer:

- obseg medijske objave na radiu: radijska objava mora biti najmanj v dolžini 120 sekund,
- obseg objave na lokalni televiziji: najmanj v obsegu 180 sekund,
- obseg objave na spletni strani: najmanj 1.000 znakov s presledki,
- obseg objave v tiskanem časopisu: najmanj ¼ strani.

Predvidena je predhodna potrditev in pregled s strani občine.

- Intervjuji: Predvideni so trije sklopi intervjujev. Znotraj posameznega intervjuja bo intervjuvanih 10 posameznikov. Posamezniki bodo predstavljali različne ključne skupine ljudi, intervjuji bodo izvedeni z namenom pridobiti čim širše informacije, vezane na posamezno fazo priprave CPS. Predviden je predhoden pregled in potrditev intervjujev s strani občine.
- Javne prireditve na prostem: Prva prireditev je predvidena v okviru Zagorske noči in sicer dne 06.08.2016, ki bo potekala v Zagorju ob Savi. Predvidena je promocija priprave CPS, izpolnjevanje nagradnega anketnega vprašalnika in podelitev nagrade – električni skuter, kot je bilo predlagano s strani občine. V okviru tedna mobilnosti je predvidena organizacija druge prireditve, ki se lahko združi z eno siceršnjih predvidenih prireditev v Občini Zagorje ob Savi. V okviru druge prireditve je v skladu s tehničnimi specifikacijami javnega naročila predvidena podelitev in izvedba še ene nagradne igre, kjer se bodo predvidoma podelile še druge nagrade: moško, žensko in otroško kolo.

- Razstava o izdelani viziji: Namen razstave je predstavitev vizije CPS širši javnosti in prebivalcem občine. Predvidena je seznanitev občanov s potekom izdelave CPS in predstavitvi namena izdelave CPS. Poudarek je na prikazu pomena trajnostne mobilnosti pri oblikovanju prometnega sistema občine.
- Zloženska za občane: Zloženske so namenjene splošni javnosti in bodo razposlane po vseh gospodinjstvih v občini. Vsebinsko bodo zajemale predstavitev projekta, trenutno stanje pri izdelavi strategije, možnosti sodelovanja zainteresirane javnosti ter preostale zanimivosti v zvezi s projektom. Predvidene aktivnosti v okviru priprave zloženek so tako:
 - vsebinska in kreativna zasnova,
 - priprava besedila,
 - oblikovanje in grafična priprava, ki mora vsebovati elemente celostne grafične podobe seznanitve ciljnih javnosti s projektom in njihove vloge pri doseganju načrtovanih ciljev na področju ureditve celostnih prometnih strategij,
 - tisk,
 - distribucija.

Predviden obseg:

- format zloženke: 21x29,7 cm,
- minimalno štiri strani,
- barvni tisk.

Zloženska bo izdelana v skladu s tehničnimi navodili o uporabi orodij za informiranje in obveščanje javnosti, ki jih izvajajo članice Evropske unije v zvezi s pomočjo iz Kohezijskega sklada. Pred tiskom in distribucijo je predvidena potrditev s strani občine Zagorje ob Savi. Predvidena je naklada 6.500 izvodov.

- Anketni vprašalniki: V okviru priprave CPS so predvideni vprašalniki, preko katerih se bodo pridobili pomembni pogledi zainteresirane javnosti na stanje v prometu v občini in pogledi na oblikovanje prioritet, ciljev in ukrepov CPS. Dva anketna vprašalnika bosta tudi osnova za dve nagradni igri.

- **Nagradne igre:** Predvideni sta priprava in izvedba dveh nagradnih iger, kjer se bodo podelile nagrade v skladu s tehničnimi specifikacijami javnega naročila. Podelile se bodo nagrade, ki promovirajo trajnostno mobilnost in izboljšanje kakovosti zraka ter višjo kakovosti bivanja. Predvidena nagrade so električni skuter in kolesa za mestno vožnjo. Predvidena je priprava nagradnih anketnih vprašalnikov, priprava pravil nagradne igre, priprava potrebnega za izvedbo žrebanja in kasnejšo izročitev nagrade nagrajencu.
- **Publikacija celostne prometne strategije:** Namen publikacije je predstavitev končne oblike CPS. Predviden je natis v nakladi 200 izvodov, pri čemer se bo upoštevalo:
 - končni izdelek mora imeti mehko vezavo,
 - format vsebine: A4, barve: 4/4 CMYK; obseg: najmanj 50 strani + ovitek;
 - publikacija mora biti izdana tudi kot elektronska knjiga v formatu *.epub.Dostopna mora biti brezplačno na portalu za distribucijo e-knjig. Dostopna mora biti tudi na spletni strani občine Zagorje ob Savi
- **Aplikacija za mobilne telefone:** Namen aplikacije za mobilne telefone je predstavitev CPS. Glede na tehnične specifikacije iz javnega naročila mora aplikacija ustrezati sledečim kriterijem:
 - interaktivna predstavitev CPS,
 - javljanje predlogov za CPS zainteresirane javnosti direktno iz aplikacije. Uporabniku mora aplikacija omogočati pošiljanje besedil, fotografij in natančne geo lokacije na e-naslov naročnika iz njegove lokacije na terenu,
 - aplikacija za IOS,
 - aplikacija za Android,
 - Aplikaciji morata biti brezplačni in dostopni na APPLE STORE (iOS) in GOOGLE PLAY ali AMAZON AppStore (Android).Aplikacija bo pred končno izdelavo potrjena s strani občine, za kar je predviden tudi sestanek med občino in izdelovalci CPS.

B3.1.5 Terminsko izvajanje aktivnosti

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

Tabela 7: Terminski načrt vključevanja javnosti

Komunikacijski načrt od 18.5.201 do sprejema CPS na Občinskem svetu	Junij 2016
Oblikovan logotip	Junij 2016
Celostna grafična podoba	Junij 2016
Podstran na spletni strani občine in objave na spletni strani	Od junija do konca izvedbe projekta CPS
Javne razprave in delavnice: - Prva javna razprava v okviru faze analize stanja - Druga javna razprava v okviru faze analize stanja - Tretja javna razprava v okviru faze opredelitve vizije in prioritet - Četrta javna razprava v fazi izbire ukrepov	- 14.06.2016 - 22.06.2016 - September, oktober 2016 - November 2016
Delavnice: - Prva delavnica v okviru faze opredelitve vizije in prioritet - Druga in tretja delavnica v okviru faze načrtovanje izvajanja CPS	September, oktober 2016 Januar, februar 2016
Delavnice z odgovornimi za promet na občini	Junij 2016
Medijska sporočila: - Prvo medijsko sporočilo v fazi analize stanja - Drugo medijsko sporočilo v fazi vključevanja javnosti	- Avgust 2016 - September 2016 po tednu mobilnosti

- Tretje medijsko sporočilo v fazi opredelitve vizije in prioritet - Četrto medijsko sporočilo v fazi sprejema CPS - Peto medijsko sporočilo v fazi po sprejemu strategije na občinskem svetu	- Oktober 2016 - Po sprejemu na Občinskem svetu - Marec, april 2017
Intervjuji: - Prvi sklop intervjujev v fazi analize stanja - Drugi sklop intervjujev v fazi vključevanja javnosti - Tretji sklop intervjujev v fazi izbire ukrepov	- Avgust 2016 - September 2016 - Oktober 2016
Javne prireditve na prostem - Prva prireditev - Druga prireditev	- V okviru Zagorske noči 06.08.2016 - V okviru tedna mobilnosti 17.09.2016
Razstava o izdelani viziji	November 2016
Zloženka za občane	Do decembra 2016
Anketni vprašalniki: Prvi anketni vprašalnik Drugi anketni vprašalnik	Od junija do 06.08.2016 Od sredine avgusta do 17.9.2016
Nagradne igre: Prva – električni skuter Druga – kolesa	06.08.2016 17.09.2016
Publikacija celostne prometne strategije	Po sprejetju na Občinskem svetu
Aplikacija za mobilne telefone	Julij, avgust 2016

Vključevanje javnosti je bilo torej v skladu s terminskim planom uvrščeno med standardne načrtovalske prakse. Prav tako pa je iz terminskega plana in

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

komunikacijskega načrta moč razbrati, da so deležniki vključeni od začetka do konca procesa načrtovanja, zlasti pa pri oblikovanju vizije, ciljnih vrednosti, ukrepov ter ocene Strategije.

B4 Dogovor o delovnem načrtu in vodenju

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

V pogodbi med Občino Zagorje ob Savi in izdelovalcem CPS Fakulteto za logistiko UM je definiran pooblaščen predstavnik za izvajanje obveznosti oziroma koordinator, ki nosi odgovornost in upravlja s sredstvi za organizacijo oblikovanja in uresničevanja Strategije, in sicer s strani naročnika (občine) Boris Grošelj in s strani izvajalcev Darja Topolšek.

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

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

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

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

Tabela 8: Tabela aktivnosti z definiranimi odgovornostmi

Faza	Aktivnost	Odgovorni pri izvajalcu
1. Faza: OD PODPISA POGODBE Z MZI DO PODPISA POGODBE Z IZDELOVALCEM		
	podpis pogodbe	predstavniki občine in predstavniki izvajalcev
	1. fazno poročilo	predstavniki občine
2. FAZA: OD PODPISA POGODBE Z IZDELOVALCEM DO PRVEGA MEJNIKA - ZAKLJUČEK IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI	od 19.5.2016 do 19.9.2016	
1. sklop: postavitve temeljev		
	ustanoviti delovno skupino	predstavniki občine, vodja izdelovalcev, strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	uvodni sestanek med občino in izdelovalcem	predstavniki občine, vodja izdelovalcev
	uvodni sestanek širše delovne skupine	predstavniki občine, vodja izdelovalcev, strokovnjak za področje vključevanja javnosti
2. sklop: analiza stanja		
	ogledi stanja na terenu	predstavniki izdelovalcev
	2 javni razpravi z občani in drugo zainteresirano javnostjo;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	1 delavnica z odgovornimi za promet na občini;	predstavniki občine, strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	10 intervjujev;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	1 medijsko sporočilo;	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv
	2 poročili;	predstavniki izdelovalcev

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	vodja in predstavniki izdelovalcev
nerazporejeno	izdelava logotipa	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv
nerazporejeno	aplikacija za mobilne telefone	predstavniki izvajalcev
nerazporejeno	anketa in dodatna nagradna igra	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
3.FAZA : OD PRVEGA MEJNIKA DO DRUGEGA MEJNIKA - ZAKLJUČEK IZBIRE UKREPOV	od 19.9.2016 do 19.12.2016	
3.sklop: vključevanje javnosti		
	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	vodja in predstavniki izdelovalcev
	10 intervjujev;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	1 medijsko sporočilo;	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv
	1 zloženka za občane;	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv
	1 anketa za splošno javnost oz. občane na podlagi reprezentativnega vzorca;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	1 nagrada za občane, ki bodo preko ankete sodelovali v procesu vključevanja javnosti in bodo preko žreba vključeni v proces izbire nagrajenca;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	2. poročili	predstavniki izvajalcev
nerazporejeno	prireditve na prostem	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
4. sklop: opredelitve vizije in prioritet		
	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	predstavniki občine, vodja izdelovalcev
	1 javna razprava;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	1 delavnica;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	1 medijsko sporočilo;	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv
	1 vprašalnik za ključno zainteresirano javnost;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

	1 razstava o izdelani viziji, ki jo predstavimo prebivalcem občine;	predstavniki izvajalcev
	2 poročili;	predstavniki izvajalcev
5.sklop (faza): izbire ukrepov		
	1 sestanek med občino in izdelovalcem;	predstavniki občine, vodja izdelovalcev
	- 1 javno razpravo;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	- 10 intervjujev;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	- 2 poročili;	predstavniki izvajalcev
4.FAZA OD DRUGEGA MEJNIKA DO TRETJEGA MEJNIKA - SPREJEM CPS NA OBČINSKEM SVETU	od 19.12.2016 do 19.4.2017	
6. sklop (faza): načrtovanja izvajanja CPS		
	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	predstavniki občine, vodja izdelovalcev
	- 2 delavnici s ključno zainteresirano javnostjo;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
	- 2 poročili;	predstavniki izvajalcev
7. sklop (faza): vzpostavitev nadzora		
	1 sestanek med občino in izdelovalcem	predstavniki občine, vodja izdelovalcev
8. sklop (faza): sprejem CPS		
	1 medijsko sporočilo;	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv
	- 1 predstavitev in usklajevanje CPS na seji občinskega sveta; (še preden se predstavi na seji občinskega sveta, mora izvajalec CPS predstaviti ločeno tudi na odboru za okolje in prostor, kjer mora vzpostaviti možnost podaje pripomb, ki jih mora upoštevati)	predstavniki občine, vodja izdelovalcev
	- 1 celostna prometna strategija občine, pripravljena v obliki publikacije in natisnjena v nakladi 200 izvodov (uporabljeno slikovno gradivo v publikaciji naj bo	predstavniki izdelovalcev

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

	iz občine, za katero je bila CPS pripravljena);	
9. sklop (faza): po sprejemu strategije na občinskem svetu		
	1 medijsko sporočilo;	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv
	- objava CPS na spletni strani občine;	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv

C ANALIZA STANJA IN OBLIKOVANJE SCENARIJEV

Analiza stanja se podrobneje osredotoča na dogovorjen geografski obseg oz. tri mesta Zagorje ob Savi, Izlake in Kisovec. V manjšem obsegu pa proučuje celoten geografski obseg OZOS.

C1 Analiza izzivov in priložnosti

Mobilnost je pomembno merilo socialnega razvoja in to ne le posameznikov, ampak tudi celotnega območja. Upravljanja mobilnosti predvsem stremijo k uporabi trajnostnih oblik transporta. Ferguson (1990, str. 442) razlaga upravljanje mobilnosti kot proces spreminjanja potovalnih navad, običajno zato, da se izognemo dražji obliki transportnega sistema. To pa zahteva sodelovanje mnogih udeležencev, kot so investitorji, lastniki zemljišč, delodajalci, podjetniške družbe in občinske, regionalne in državne ravni upravljanja. Upravljanje mobilnosti stremi k zmanjšanju uporabe avtomobilov in povečevanju trajnostnih oblik transporta, kot so javni transport, kolesarjenje in hoja (Taniguchi & Fujii, 2007, str. 38). Upravljanje mobilnosti pa zraven področja potniškega prometa zajema tudi tovorni promet, kar navajata Gronau in Kagermeier (2004, str. 316), ko podata eno najpogostejših definicij upravljanja mobilnosti, ki se je razvila v dveh raziskovalnih projektih EU. V primerjavi z omenjenimi definicijami pa Litman (2003, str. 245) v svojem delu enači termin upravljanja mobilnosti z upravljanjem povpraševanja po prevozu. Ta zagotavlja številne ugodnosti, kot so zmanjšanje prometnih zastojev, izboljšanje izbire prevoza za ne-voznike, prihranke potrošnikov, manj nesreč in zmanjšanje emisij. Gronau in Kagermeier (2004, str. 316) navajata, da so ukrepi načrtovanja transporta stroškovno ugodni, saj ne zahtevajo nujno velike finančne naložbe v primerjavi z visokim potencialom spremembe mobilnosti.

To so osnove, ki se jih mora občina zavedati in jih tudi upoštevati pri pripravi CPS-ja. Da pa se lahko občina usmeri v trajnostno mobilnosti in pripravi ukrepe, potrebuje

natančno opredelitev obstoječega prometnega sistema v občini. Posnetek sedanjega stanja bivanjskega in prometnega sistema v občini je tako osnova trajnostne mobilnosti za uspešno prihodnost. Zaradi tega v nadaljevanju podajamo pregled obstoječega stanja demografije, okolja ter prometnega sistema v občini.

C1.1 Analiza stanja

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

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

C1.1.1 Splošen pregled značilnosti občine

Občina Zagorje ob Savi leži v osrčju Slovenije, v osrednjem delu Posavskega hribovja in je ena od občin v Zasavju. Večji del (ca. 75 % ozemlja občine) je na levem bregu reke Save, manjši, JV del, pa na desnem. Prometne povezave so dobre, tako znotraj občine, kot tudi s sosednjimi občinami; na jugu OZOS meji na občino Litija, na zahodu na Moravče, na severozahodu na Lukovico, na severu na Kamnik in Vransko, na severovzhodu na Tabor, na vzhodu na Trbovlje, ter na jugovzhodu na Radeče. Območje

občine na severnem delu je direktno povezano z avtocestnim omrežjem, in sicer preko priključka Trojane.

Čeprav je dolinski del Zasavja gosto poseljen, je v mestnih jedrih ali v njihovi neposredni okolici veliko možnosti za nakup ali najem poslovnih objektov ali posameznih lokalov ter zemljišč, ki so namenjene gradnji poslovnih objektov (Podjetno Zasavje, 2015). V skladu z Odlokom o občinskem prostorskem načrtu Občine Zagorje ob Savi je v Kisovcu predvidena gospodarska cona ter manjši del v Zagorju ob Savi, kjer je predvidena prednostno obstoječa predelovalna in storitvena dejavnost (Uradni list RS, št. 65/2011). Občina Zagorje ob Savi načrtuje gradnjo OIC Selo in Tehnološkega parka Zagorje. Obe območji bosta namenjeni zasebnikom za izvajanje gospodarske dejavnosti.

Glede na to, da je cestna infrastruktura v občini dobro razvita, so okoliški kraji prometno dobro povezani z občinskim središčem. Prek mostu čez Savo je speljana cesta, ki se priključi na Zasavsko cesto, ta pa vodi zahodno proti Ljubljani in vzhodno proti Zidanemu Mostu. Cesta po dolini potoka Orehovica pelje proti Trojanam na priključek na avtocestni križ, južno od Izlake pa se od nje odcepi cesta po dolini potoka Medija in Kandrščice proti Moravčam. Ob reki Savi, vzporedno z regionalno cesto Litija – Trbovlje pa teče železnica Ljubljana - Zidani Most. Skozi mestno naselje Zagorje ob Savi in naselji Kisovec ter Izlake poteka glavna tranzitna cestna navezava Zasavja z avtocestnim križem na Trojanah (Občina Zagorje ob Savi, 2015c).

Občino sestavlja 13 krajevnih skupnosti (Jože Marn, Rudnik - Toplice, Franc Farčnik, Čemšenik, Izlake, Kisovec - Loke, Kotredež, Mlinše - Kolovrat, Podkum, Ravenska vas, Šentlambert, Tirna, Šentgotard), v katere je vključenih 78 naselij. Podrobnejša analiza sedanjega stanja na področju mobilnosti in ožje prometa se bo še posebej osredotočala na tri večja urbana območja in sicer na Zagorje ob Savi, Kisovec in Izlake.

C1.1.2 Podjetja

V letu 2014 je bilo v občini registriranih 1.106 podjetij. Največ podjetij je na področju strokovnih, znanstvenih in tehničnih dejavnosti, sledi sektor trgovine, vzdrževanja in popravila motornih vozil ter sektor gradbeništva.

Tabela 9: Število podjetij v občini Zagorje ob Savi po SKD klasifikaciji

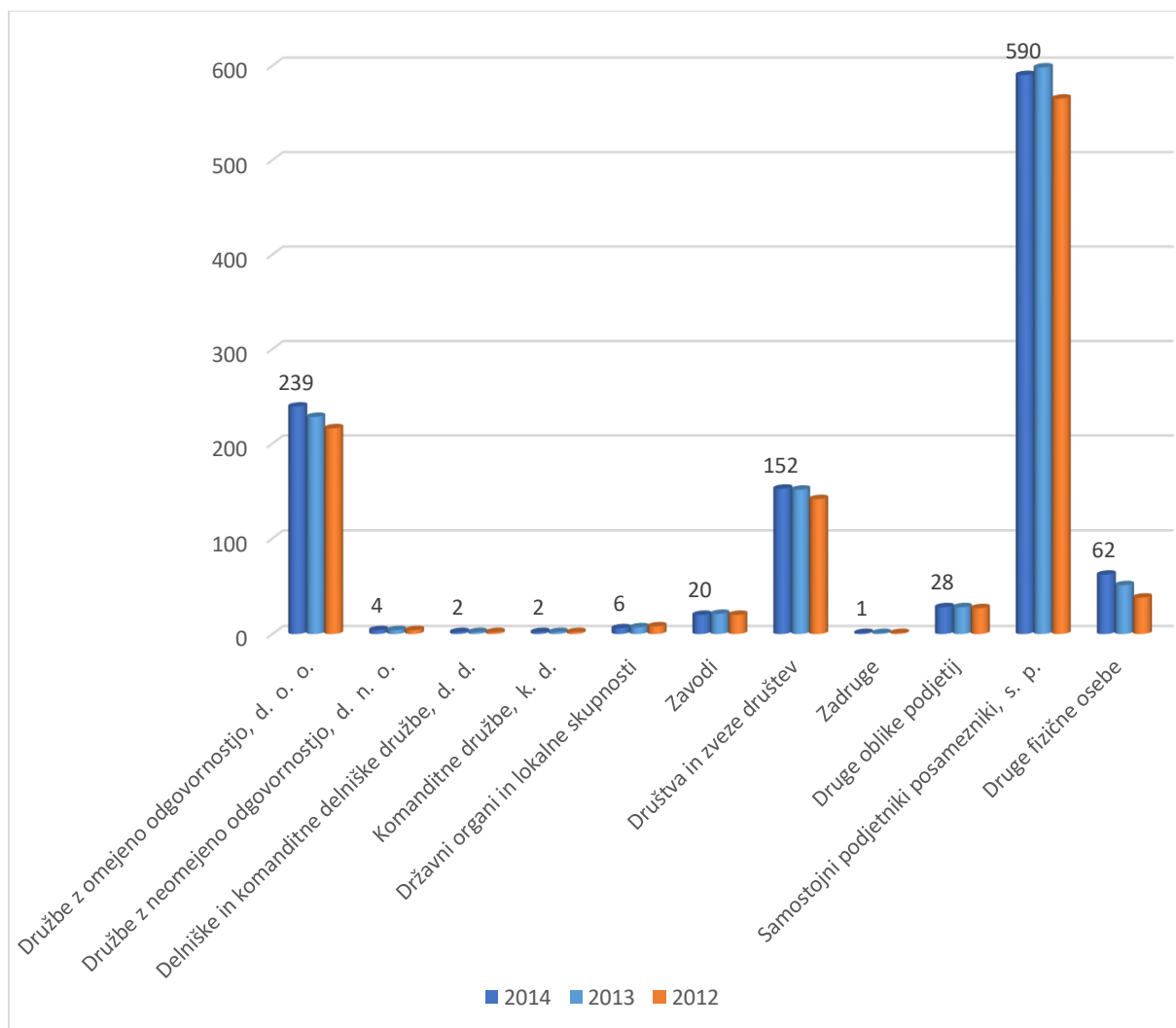
	2010	2011	2012	2013	2014
A KMETIJSTVO IN LOV, GOZDARSTVO, RIBIŠTVO	13	12	15	20	21
B RUDARSTVO	1	1	1	1	1
C PREDELOVALNE DEJAVNOSTI	117	113	110	113	117
D OSKRBA Z ELEKTRIČNO ENERGIJO, PLINOM IN PARO	4	5	9	7	6
E OSKRBA Z VODO, RAVNANJE Z ODPLAKAMI IN ODPADKI, SANIRANJE OKOLJA	2	2	1	1	1
F GRADBENIŠTVO	127	124	119	126	122
G TRGOVINA, VZDRŽEVANJE IN POPRAVILA MOTORNIH VOZIL	162	167	158	164	154
H PROMET IN SKLADIŠČENJE	67	61	60	58	57
I GOSTINSTVO	41	41	41	50	56
J INFORMACIJSKE IN KOMUNIKACIJSKE DEJAVNOSTI	26	31	42	52	54
K FINANČNE IN ZAVAROVALNIŠKE DEJAVNOSTI	6	6	7	6	5
L POSLOVANJE Z NEPREMIČNINAMI	4	4	4	4	4

M STROKOVNE, ZNANSTVENE IN TEHNIČNE DEJAVNOSTI	129	137	147	166	173
N DRUGE RAZNOVRSTNE POSLOVNE DEJAVNOSTI	21	21	28	30	35
O DEJAVNOST JAVNE UPRAVE IN OBRAMBE, DEJAVNOST OBVEZNE SOCIALNE VARNOSTI	24	23	23	22	21
P IZOBRAŽEVANJE	19	17	19	25	26
Q ZDRAVSTVO IN SOCIALNO VARSTVO	34	36	33	34	32
R KULTURNE, RAZVEDRILNE IN REKREACIJSKE DEJAVNOSTI	77	74	76	82	84
S DRUGE DEJAVNOSTI	128	134	131	132	137
SKUPAJ	1002	1009	1024	1093	1106

Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016)

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

Slika 9: Število podjetij v občini Zagorje ob Savi glede na pravno obliko



Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016)

C1.1.3 Okolje in prostor

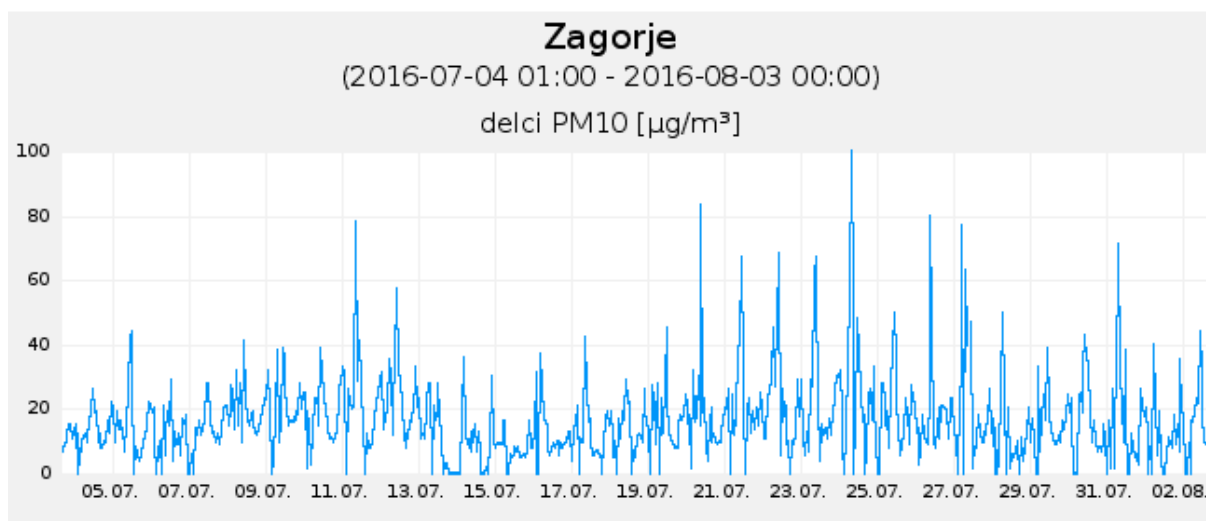
Na onesnaževanje okolja vplivajo številni dejavniki. Med pomembnimi dejavniki je tudi promet, ki je vir emisij PM₁₀. Kot območja z največjo obremenjenostjo z delci PM₁₀ so opredeljena območja Hrastnika, Trbovelj in Zagorja ob Savi. Območje Zasavja je problematično zaradi večkratnih prekoračitev mejnih vrednosti. Po podatkih ARSO (ARSO, 2016) je bilo letu 2015 največ prekoračitev v Zagorju ob Savi (70 prekoračitev).

Prekoračitve delcev so predvsem v zimskih mesecih. Kot najpomembnejši vir delcev po analizi v zimskem obdobju so identificirani (ARSO, 2010, februar):

- promet,
- kurjenje lesa,
- sekundarni delci in industrija.

Emisije v poletnih mesecih pa so predvsem posledica resuspenzije (ARSO, 2010, februar), ki nastane kot posledica prometa, predvsem so to delci, ki izvirajo iz porabe pnevmatik, zavor in cestišča.

Slika 10: Meritve PM₁₀ Zagorje ob Savi, julij 2016



Vir: ARSO (2016)

Povečan promet v občini Zagorje ob Savi je posledica povečanega prometa zaradi priključka na avtocesto v Trojanah. Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju Zasavja (Uradni list RS, št. 108/13) predvideva ukrepe za zmanjšanje emisij PM₁₀ in nosilce ukrepov. Ukrepi na področju prometa so:

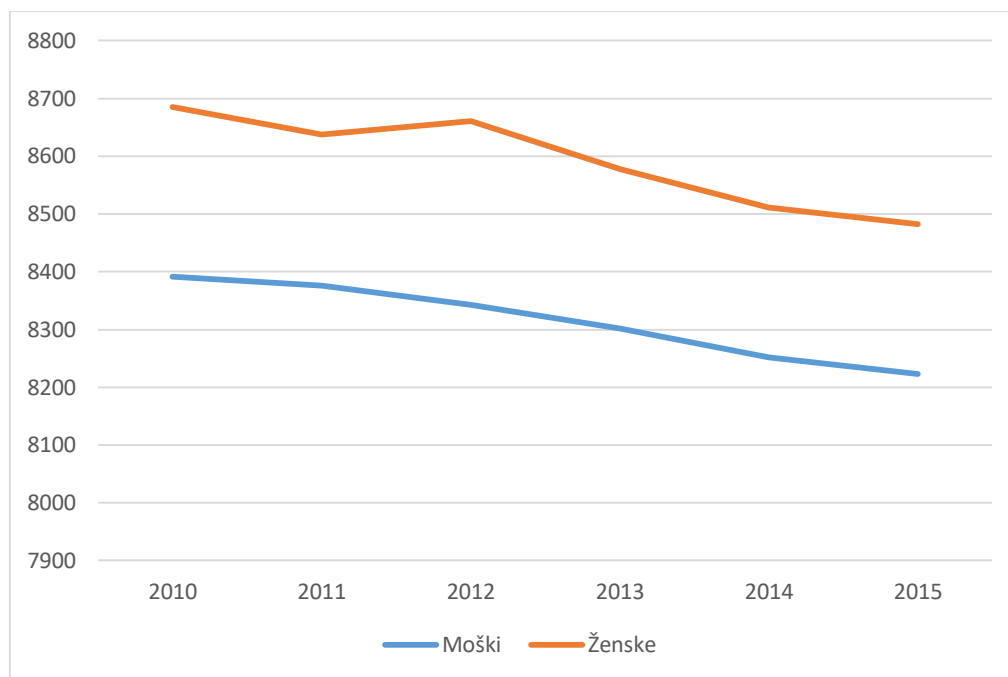
- spodbujanje trajnostnega prevoza na ravni mesta:
 - spodbujanje kolesarjenja tudi z umestitvijo novih kolesarskih stez in pešpoti;
 - predlagane nove poti JPP;

- urejanje mirujočega prometa;
- zagotovitev parkiranja koles na železniških postajališčih;
- nadgraditev obstoječih postaj in postajališč JPP z vidika prometne varnosti in standardov kakovosti storitev JPP;
- trajnostna parkirna politika;
- urejanje JPP;
- spodbujanje izdelave mobilnostnih načrtov in promocija trajnostne mobilnosti;
 - odgovorna raba avtomobilov;
 - spodbujanje hoje z načrti pešpoti;
 - spodbujanje kolesarjenja z varnimi kolesarnicami, službenim kolesom, kolesarju prijaznim delovnim mestom;
 - spodbujanje uporabe JPP;
 - zmanjševanje potovalnih potreb z delom na domu, gibljivim delovnim časom;
- preusmeritev tovarnega prometa na železnico;
- izboljšanje cestne infrastrukture;
- ukrepi za zmanjšanje emisij zaradi zimskega posipavanja cest;
- poostren nadzor nad izvajanjem predpisa, ki ureja nalaganje in pritrjevanje tovora v cestnem prometu;
- novejša komunalna vozila.

C1.1.4 Demografija občine

Občina Zagorje ob Savi je del zasavske statistične regije. Po površini meri 147 km². Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije (2016) je imela občina konec leta 2015 16.705 prebivalcev. Občina beleži negativni prirast prebivalstva. Stopnja registrirane brezposelnosti znaša 14,3 %.

Slika 11: Gibanje prebivalstva v Občini Zagorje ob Savi



Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016)

Povprečna starost prebivalstva je bila v letu 2015 43 let. Največji delež prebivalstva predstavlja skupina od 15-64 let. Podatki so prikazani v sledeči tabeli. V vrtce je bilo konec leta 2015 vključenih 621 otrok, v osnovne šole pa 1.420 (Statistični urad Republike Slovenije, 2016).

Tabela 10: Prebivalstvo po starostnih skupinah v občini Zagorje ob Savi

Starostna skupina	Število prebivalcev
0-14	2471
15-18	635
19-26	1343
26-49	5407
49-64	3764
65+	3085

Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016)

Konec leta 2015 je bilo v občini 6.629 delovno aktivnih prebivalcev. Po podatkih SURS-a je zunaj občine Zagorje ob Savi delalo 55,7 % delovno aktivnih prebivalcev občine. Največ prebivalcev je delo opravljalo v občini Ljubljana. V tabeli je prikazanih 10 občin, kjer dela največ prebivalcev občine Zagorje ob Savi (Statistični urad Republike Slovenije, 2016).

Tabela 11: Delovno aktivno prebivalstvo po občinah delovnega mesta

Občina dela	Št. zaposlenih s prebivališčem v OZOS
Ljubljana	1.806
Trbovlje	541
Litija	177
Domžale	143
Lukovica	122
Hrastnik	103
Celje	54
Šmartno ob Litiji	47
Trzin	47
Kamnik	33

Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016)

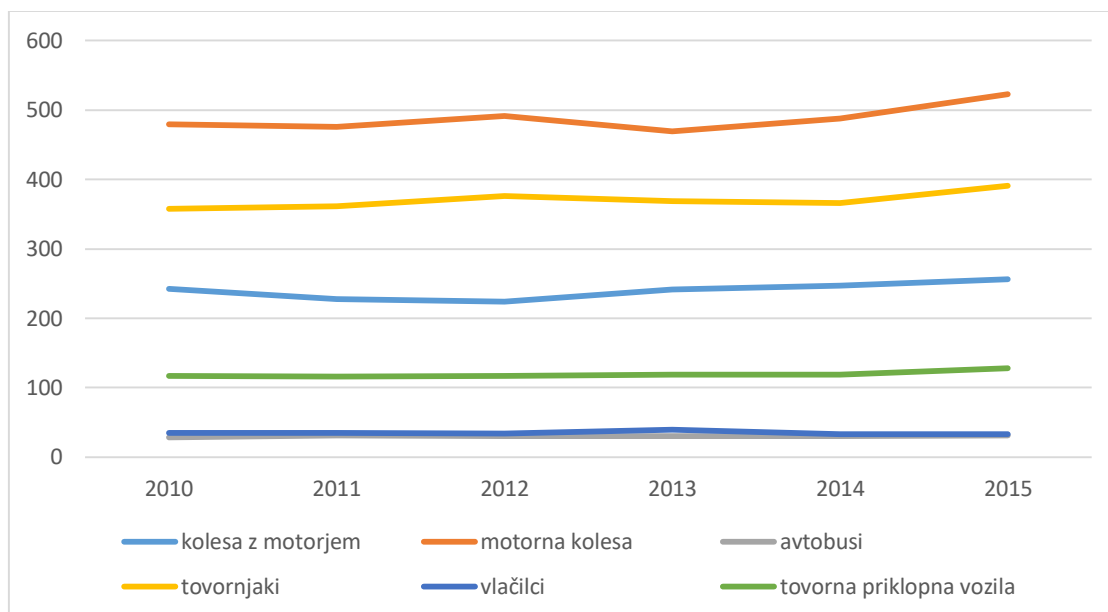
C1.1.5 Motorizacija v občini Zagorje ob Savi

Število registriranih vozil

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

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

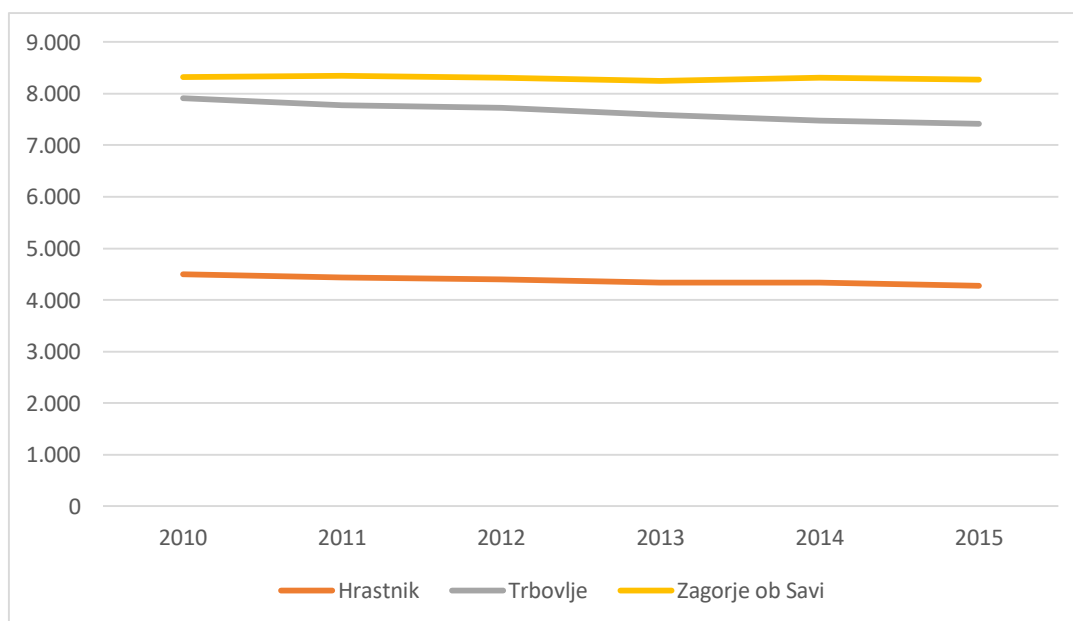
Slika 12: Gibanje števila cestnih vozil (brez osebnih avtomobilov)



Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016)

Zmanjševanje števila vozil je opazno tudi v ostalih dveh Zasavskih občinah. Slika prikazuje gibanje števila osebnih vozil na dan 31.12.2015.

Slika 13: Gibanje števila osebnih vozil v Zasavskih občinah



Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016)

C1.1.6 Prometna infrastruktura in obremenitve

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

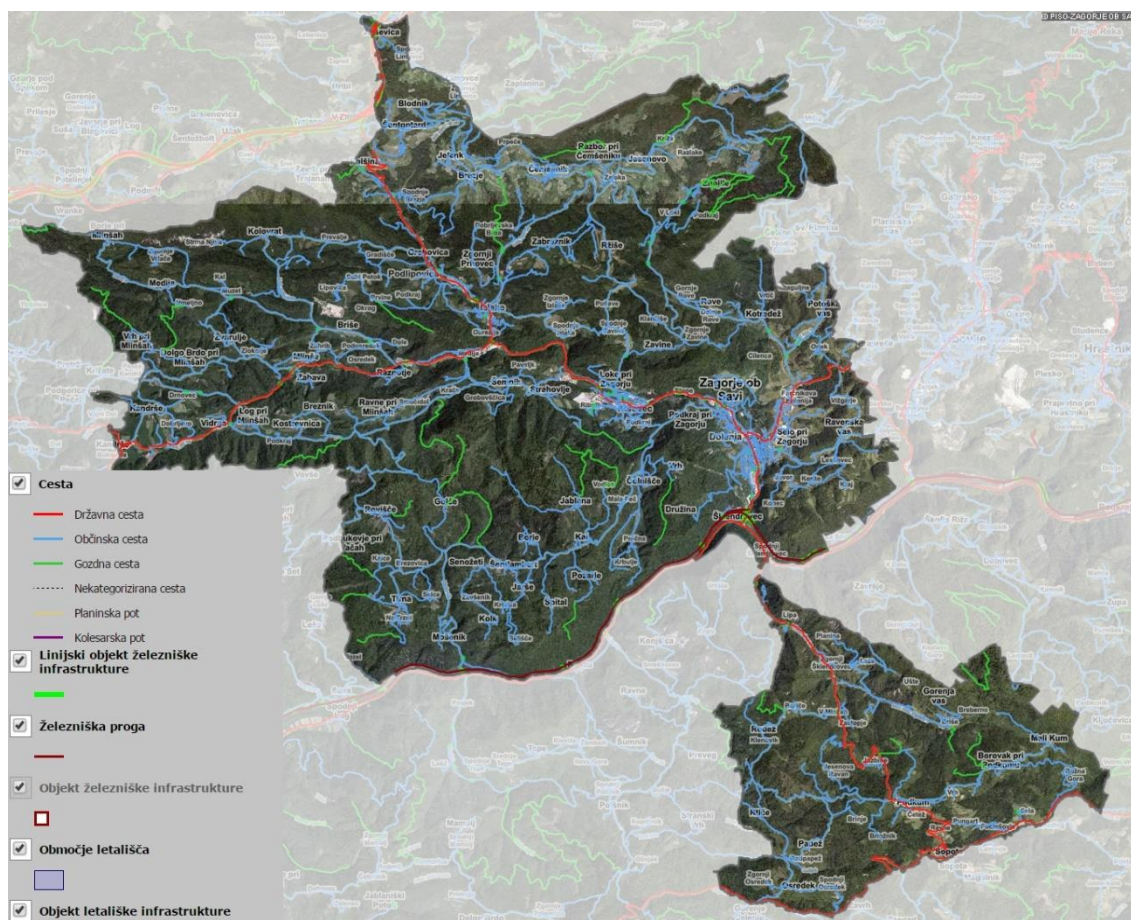
(a) Cestno prometno omrežje v občini Zagorje ob Savi

Cestni promet predstavlja najpomembnejši prometni sistem v občini. Državne ceste, ki potekajo po območju občine Zagorje ob Savi so (ERICO, 2012, februar, str. 33):

- avtocesta A1 Šentilj – Koper;
- glavna cesta I. reda št. 10 Ljubljana – Trojane – Maribor;
- glavna cesta II. reda št. 108 Ljubljana – Litija – Zidani most;
- regionalna cesta I. reda št. 221 Trojane – Izlake – Trbovlje – Hrastnik – Šmarjeta;
- regionalna cesta I. reda št. 222 Zagorje – most čez Savo;
- regionalna cesta II. reda št. 415 Želodnik – Drtija – Izlake;
- regionalna cesta II. reda št. 921 Kandrše – Vače – Zg. Hotič;
- regionalna cesta III. reda št. 666 Zagorje – Podkum – Sopota;
- regionalna cesta III. reda št. 665 Sopota – Radeče.

Na sledeči sliki (Slika 14) je podana prostorska razvejanost prometnega omrežja v občini Zagorje ob Savi.

Slika 14: Prostorska umeščenost prometne infrastrukture



Vir: (PISO, 2016)

Podatki o prometnih obremenitvah so pripravljani na osnovi podatkov, pridobljenih iz avtomatskih števec prometa, pridobljenih od Prometno-informacijskega centra za državne ceste. V nadaljevanju so podane lokacije števnih mest za območje občine Zagorje ob Savi za leto 2014 (Slika 15).

Na območju občine Zagorje ob Savi je več števnih mest, nekatera pa je potrebno opazovati tudi zunaj občine Zagorje ob Savi, saj so tudi takšna števna mesta pokazatelj prometnih obremenitev na posameznih cestnih odsekih. V nadaljevanju je podajana še karta prometnih obremenitev za leto 2014 (Slika 16).

Iz zgornje slike (Slika 16) je težje razbrati podatke o posameznih prometnih obremenitvah na območju občine Zagorje ob Savi, vsled česa je v nadaljevanju podana še tabela o PLDP za števna mesta v širšem območju občine Zagorje ob Savi (Tabela 12).

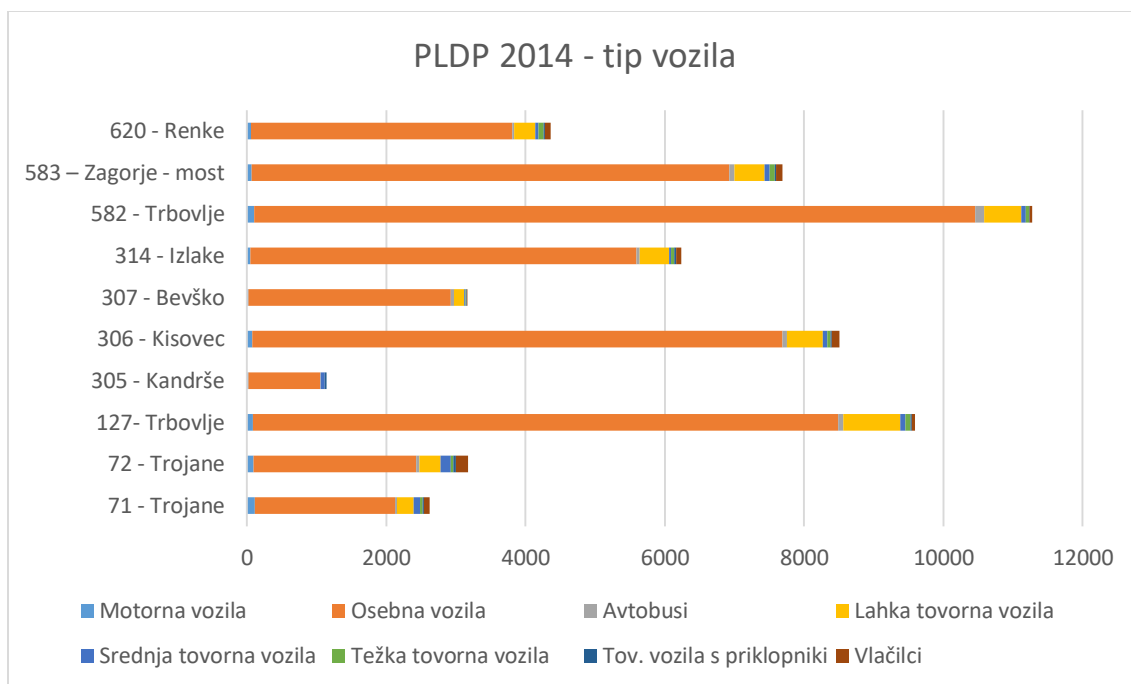
Tabela 12: Prometne obremenitve v širšem območju občine Zagorje ob Savi –
Povprečni letni dnevni promet (PLDP)

Števno mesto	Opis lokacije	Leto 2011	Leto 2012	Leto 2013	Leto 2014	Leto 2015
71 - Trojane	Ločica - Trojane	2.020	2.604	2.914	3.406	2.622
72 - Trojane	Trojane - Lukovica	2.201	2.293	2.923	3.018	3.171
127- Trbovlje	Bevško – Most čez Savo	10.300	9.182	9.449	9.406	9.293
305 - Kandrše	Trata - Izlake	1.184	1.104	1.087	1.119	1.138
306 - Kisovec	Izlake - Zagorje	8.810	8.388	8.238	8.369	8.506
307 - Bevško	Zagorje - Bevško	3.531	3.359	3.135	3.206	3.161
314 - Izlake	Trojane - Izlake	6.320	6.091	6.027	6.112	6.232
582 - Trbovlje	Bevško - Trbovlje	12.729	11.717	11.453	11.458	11.276
583 – Zagorje - most	Zagorje – Most čez Savo	7.997	7.591	7.562	7.608	7.693
620 - Renke	Litija - Zagorje	4.838	4.462	4.252	4.270	4.356

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

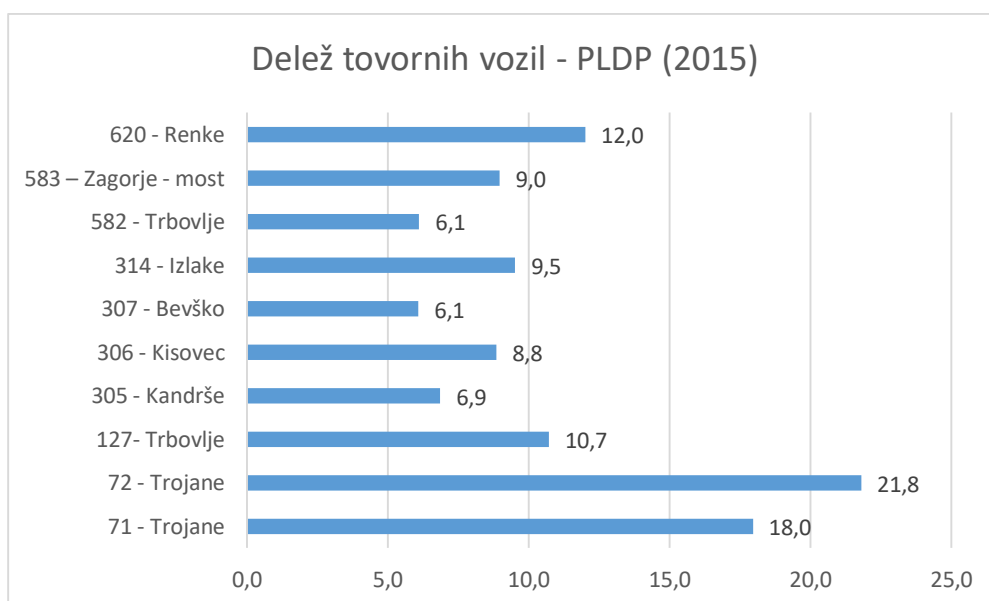
PLDP ni edino merilo o prometu, saj je za določitev nivoja storitev na cestah potrebno poznati (med drugim) tudi delež tovornih vozil in ostalih skupin vozil v cestnem prometu. Zaradi tega v nadaljevanju podajamo graf (Slika 17), ki prikazuje PLDP v odvisnosti od tipa vozila (za leto 2015).

Slika 17: PLDP za leto 2015 – tip vozila



Ugotoviti je mogoče, da prevladujejo osebna vozila (Slika 17), s tem, da je največji delež tovornih vozil (skupno za lahka, srednja in težka tovorna vozila, ter za vozila s priklopniki in vlačilci) značilen za števno mesto 71 – Trojane (Slika 18).

Slika 18: Delež tovornih vozil v okviru PLDP 2015



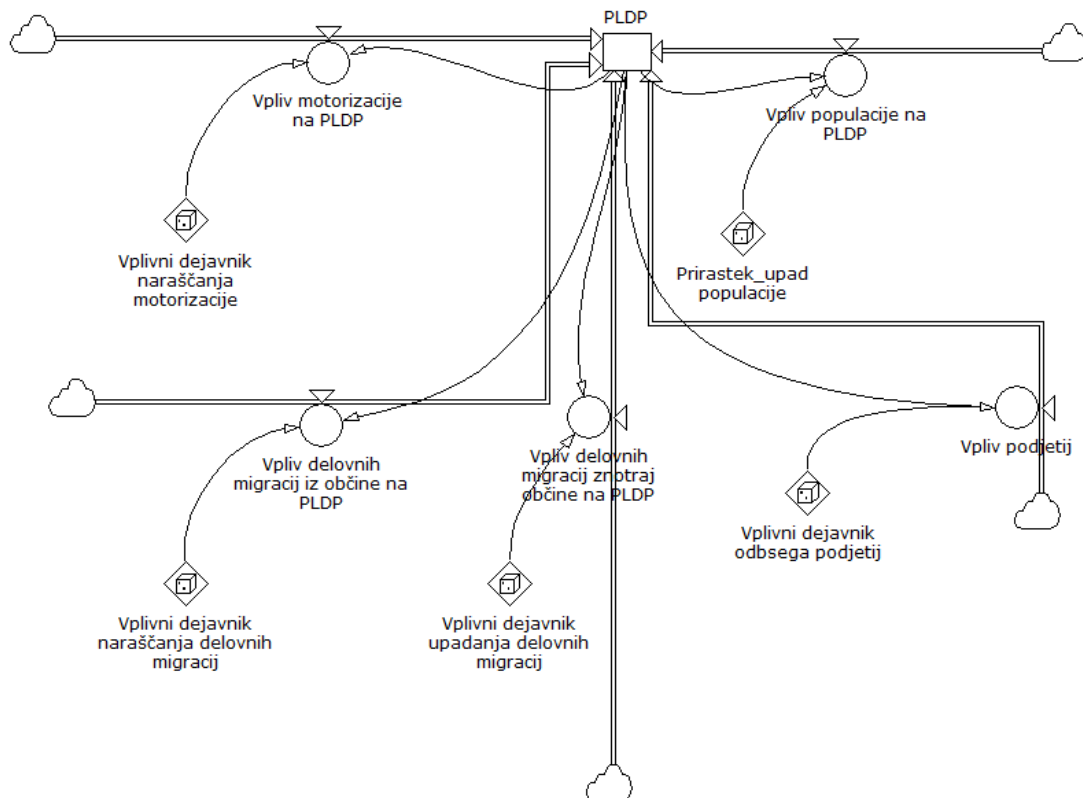
Povprečni letni dnevni promet (PLDP) v občini Zagorje ob Savi je moč razbrati iz več števnih mest v (ali v okolici) občini. Glede na podatke iz analize stanja Prometne infrastrukture v občini Zagorje ob Savi je moč zaključiti, da PLDP med leti niha. Za števno mesto Kisovec (306) je moč v letu 2012 (napram 2011) moč zaznati upad PLDP-ja za dobre 4 %, kar je moč ugotoviti tudi za naslednje leto. Leta 2013 napram 2012 pa je moč zaznati porast PLDP-ja za 1,5 %, prav tako je v letu 2015 (napram 2014) moč zaznati porast PLDP-ja za dobrih 1,6%. Enako nihanje je moč zaznati tudi za števno mesto Izlake (314), kjer je v letih 2012 in 2013, napram predhodnemu letu, moč zaznati upad PLDP-ja za več kot 3 %. V letih 2014 in 2015 pa je moč zaznati porast PLDP-ja za skoraj 2 %. Podobno je moč zaznati tudi za števno mesto Zagorje most (583).

V okviru analize obstoječega stanja je smiselno tudi kvantificirati scenarije razvoja prometnih obremenitev v prihodnosti. V primeru, da se bo nadaljeval obstoječ način upravljanja mobilnostnega sistema v občini Zagorje ob Savi, je mogoče pričakovati porast motoriziranega prometa, kar izhaja tudi iz v nadaljevanju predstavljene dinamične simulacije PLDP v občini Zagorje ob Savi.

Predlagan dinamičen model je osnovan na tujih in lastnih spoznanjih povezanosti PLDP na eni strani in vplivnimi dejavniki povečevanja PLDP-ja na drugi strani. Model temelji na osnovni tezi obstoječega PLDP za leto 2015 za določena števna mesta.

Število oziroma vrednost PLDP-ja je izražena z dejavniki populacije v občini Zagorje ob Savi, z vplivom nihanja delovnih migraciji (na nivoju občine) ter z vplivom naraščanja motorizacije (na nivoju države). V pričujočem dinamičnem modelu zasledimo tako pozitivne kot negativne povratne zveze. Pozitivne povratne zveze ojačajo spremembo, negativne povratne zveze pa težijo k ravnovesnemu stanju. Na osnovi izdelave diagrama vpliva se izdelava še dinamičen model (Slika 19), ki zajema vse omenjene vplivne dejavnike.

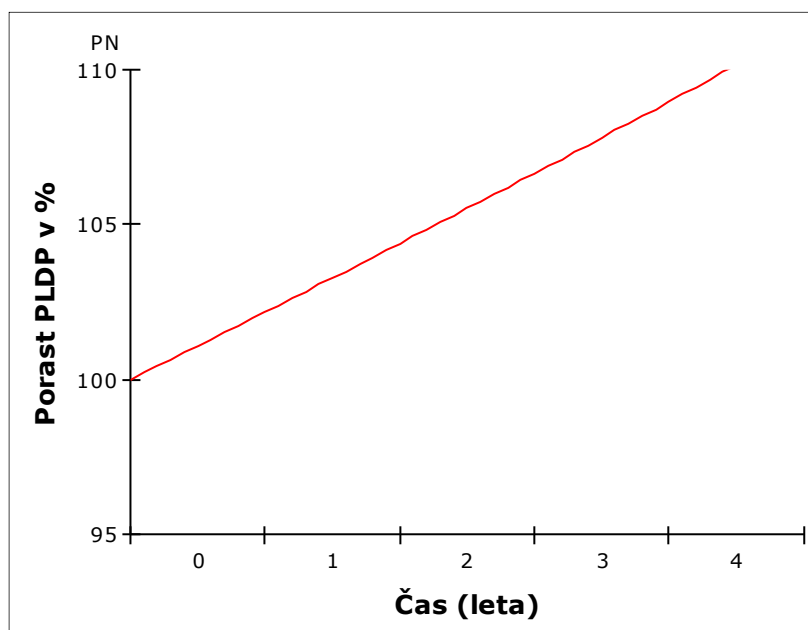
Slika 19: Dinamičen model vplivnih dejavnikov na število PLDP



Vplivni dejavnik naraščanja motorizacije predstavlja naključno vrednost v simulaciji in je vezana na nihanje stopnje motorizacije v zadnjih petih letih v Sloveniji; podatki izhajajo iz statističnega urada. Vplivni dejavnik naraščanja delovnih migracij se nanaša na podatke vezane na občino Zagorje ob Savi za obdobje zadnjih petih let ($\text{RANDOM}(0,0035 < \text{yr}^{-1} >; 0,0233 < \text{yr}^{-1} >)$) (vir podatkov Statistični urad). Vplivni dejavnik upadanja delovnih migracij podaja nihanje zadnjih petih let in sicer za področja tistih, ki delajo zunaj občine – tudi tukaj je upoštevana naključna funkcija. Obseg podjetij predstavlja spremembe upada/porasta podjetij v občini Zagorje ob Savi. V analizo je bilo vključenih zadnjih pet let, v okviru katerih je moč zaznati porast podjetij na naključnem nivoju med 0,0063 in 0,04. Prirastek populacije prav tako vpliva na generacijo prometa in tako tudi na prihajajoči PLDP. Podatki o populaciji v občini Zagorje ob Savi izhajajo iz Statističnega urada, zaznati pa je moč upad števila prebivalcev v občini.

Rezultati dinamične simulacije (1st order, Euler), ki se je izvajala za obdobje petih let, so podani na sledečem grafu (za izbrana števna mesta), ki prikazuje procentualno vrednost (začnemo s 100 %) porasta PLDP.

Slika 20: Procentualna vrednost porasta PLDP v občini Zagorje ob Savi



Ugotoviti je mogoče (Slika 20), da bo, glede na obravnavane dejavnike, PLDP v občini Zagorje ob Savi naraščal in sicer tudi do 2,17 % na letni ravni. Posledično se bo, ob nadaljevanju trenutnega načina upravljanja prometa v občini Zagorje ob Savi, poslabšala tudi prometna varnost.

(b) Železniško prometno omrežje v občini Zagorje ob Savi

Železniško omrežje v južnem delu občine predstavlja daljinska železniška proga mednarodnega pomena (G1) Ljubljana – Zidani most – Celje – Maribor. Opredelimo jo lahko tudi kot progo E69 Središče – Pragersko – Zidani most – Ljubljana – Divača – Koper oziroma kot E 70 Sežana – Ljubljana – Zidani most – Dobova. Spada med

najpomembnejše proge v državi, tako za potniški kot tovorni promet (ERICO, 2012, februar).

Občina Zagorje ob Savi leži ob glavni železniški progi, ki poteka od državne meje (d.m.) in Dobove do Ljubljane (proga št. 10). Dolžina železniške proge št. 10 je 114,7 km (SŽ-Infrastruktura, 2015). Železniška proga je dvotirna in v celoti elektrificirana s sistemom vleke 3 kV, le začetni odsek d.m. – Dobova ima sistem vleke 25 kV. Prepustna moč proge na odseku Zidani Most – Ljubljana je 300 vlakov v 24 urah. Po podatkih Programa omrežja za leto 2016 je proga 43 % zasedena (SŽ – Infrastruktura, 2015).

Slika 21: Potek glavne železniške proge

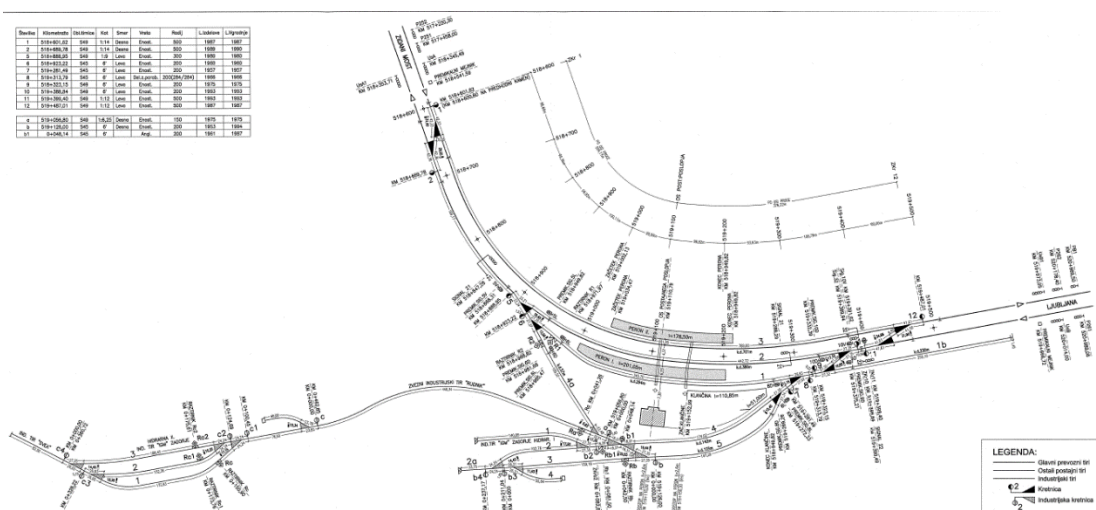


Proga je uvrščena v kategorijo D3, kar omogoča 22,5 t osno obremenitev. Proga je usposobljena za izvajanje oprtnega sistema »A« tehnologije. Za oprtno tehnologijo »A« je značilno, da se na železniške vagone s spuščnim dnom natovori kamion s polprikolico ali polprikoličar s polprikolico (celotno vozilo cestnega prometa). Tehnologijo oprtnega transporta »A« pogoste opredeljujejo tudi kot tehnologijo premične (gibljive) avtoceste (Rollende Landstrasse, RO-La).

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

Na progi je umeščenih 18 železniških postaj. Dolžina železniške postaje Zagorje je 885 m. Na postaji sta 2 glavna tira (SŽ – Infrastruktura, 2015).

Slika 22: Skica postaje Zagorje

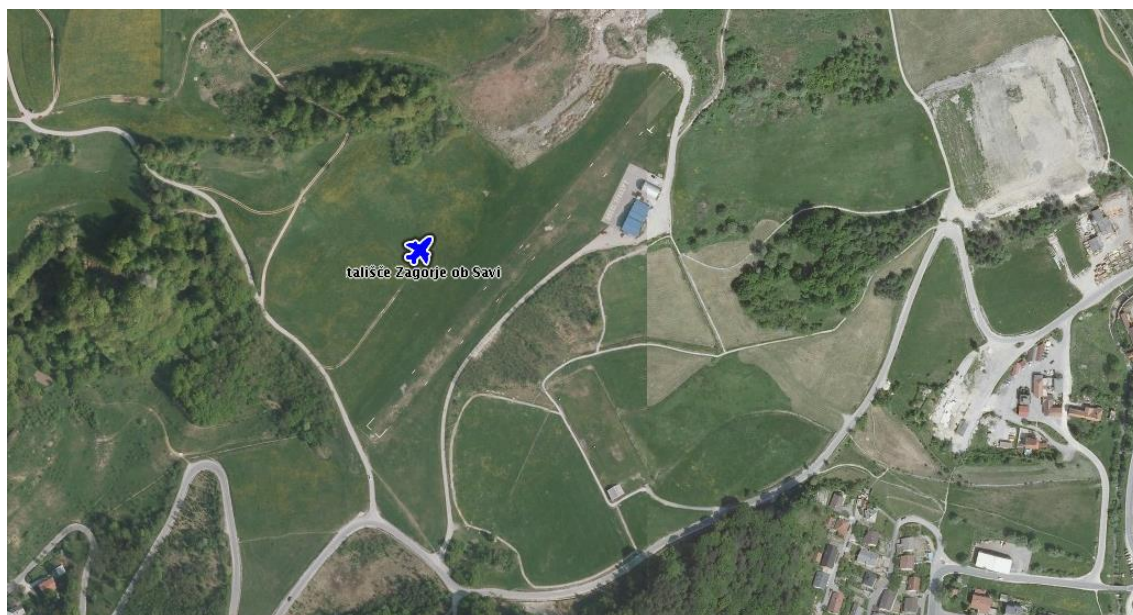


Vir: (SŽ – Infrastruktura, 2015)

(c) Zračno prometno omrežje v občini Zagorje ob Savi

Na območju občine Zagorje ob Savi deluje tudi vzletišče, ki leži 600m severovzhodno od centra mesta Zagorje ob Savi na platoju Ruardi. Na vzletišču je zaradi karakteristik steze in terena v uporabi izključno šolski krog jugo-vzhodno od steze z višino 1.800 ft MSL (700 ft AGL), kar omogoča normalno konstrukcijo kroga in ustrezno višino preleta okoliškega terena in naseljenih krajev. Letališče uporablja tudi dve pilotažni coni s centroma Železniška postaja in vasjo Šemnik z višino 2.500 ft MSL – 3.500 ft MSL (izjemoma pa tudi cono nad letališčem) (Aeroklub Zagorje, 2016).

Slika 23: Lokacija letališča v občini Zagorje ob Savi



Vir: (Geopedia, 2016)

C1.1.7 Prometna varnost

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

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

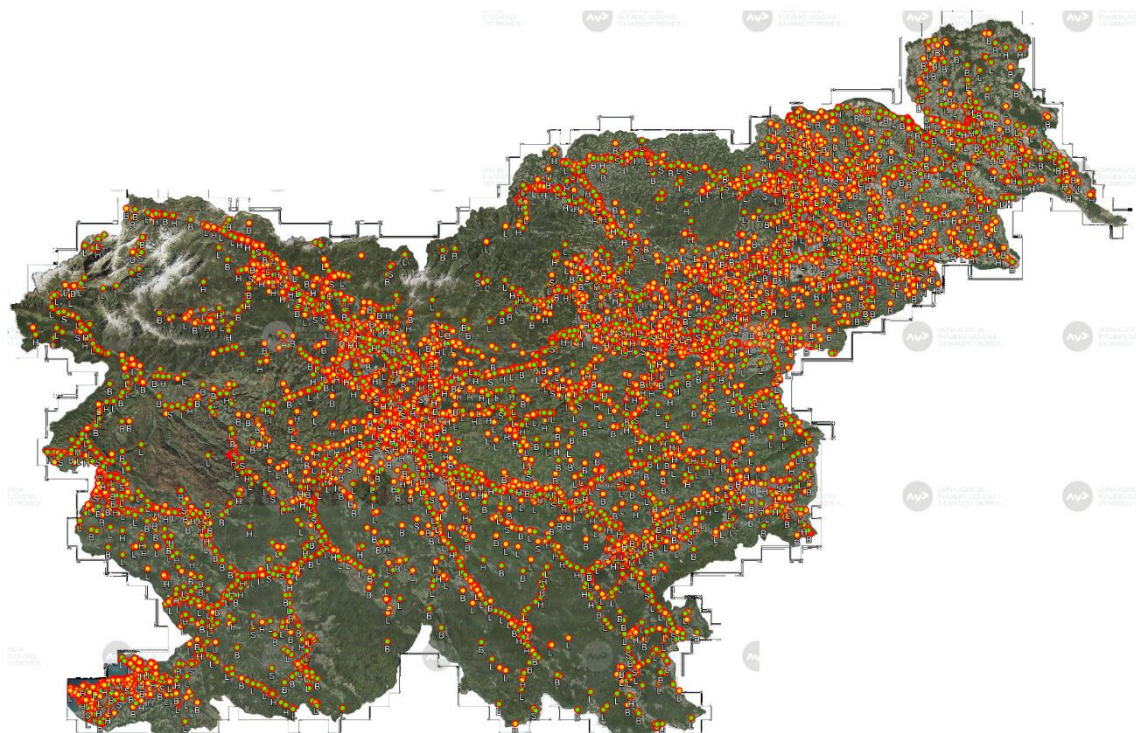
Kljub dobremu napredku v zadnjih letih pa je število prometnih žrtev še vedno visoko tudi v najbolj uspešnih državah. Zavedati se je potrebno, da število smrtnih žrtev zaradi prometnih nesreč v državah IRTAD predstavlja le majhen delež (6 %) oz. 1,3 milijona smrtnih žrtev na cestah po celem svetu. 90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

(a) Prometna varnost v Sloveniji

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

V nadaljevanju prodajamo sliko (Slika 25), ki prikazuje prostorsko umestitev prometnih nesreč v letu 2015 na slovenskih cestah. Slika izhaja iz spletne aplikacije »Pregled prometnih nesreč«, ki je namenjena pregledovanju podatkov o prometnih nesrečah na področju Republike Slovenije. Spletna aplikacija omogoča pregled vseh lokacij evidentiranih prometnih nesreč v obdobju od leta 1994 do leta 2015.

Slika 24: Lokacije prometnih nesreč na slovenskih cestah v letu 2015

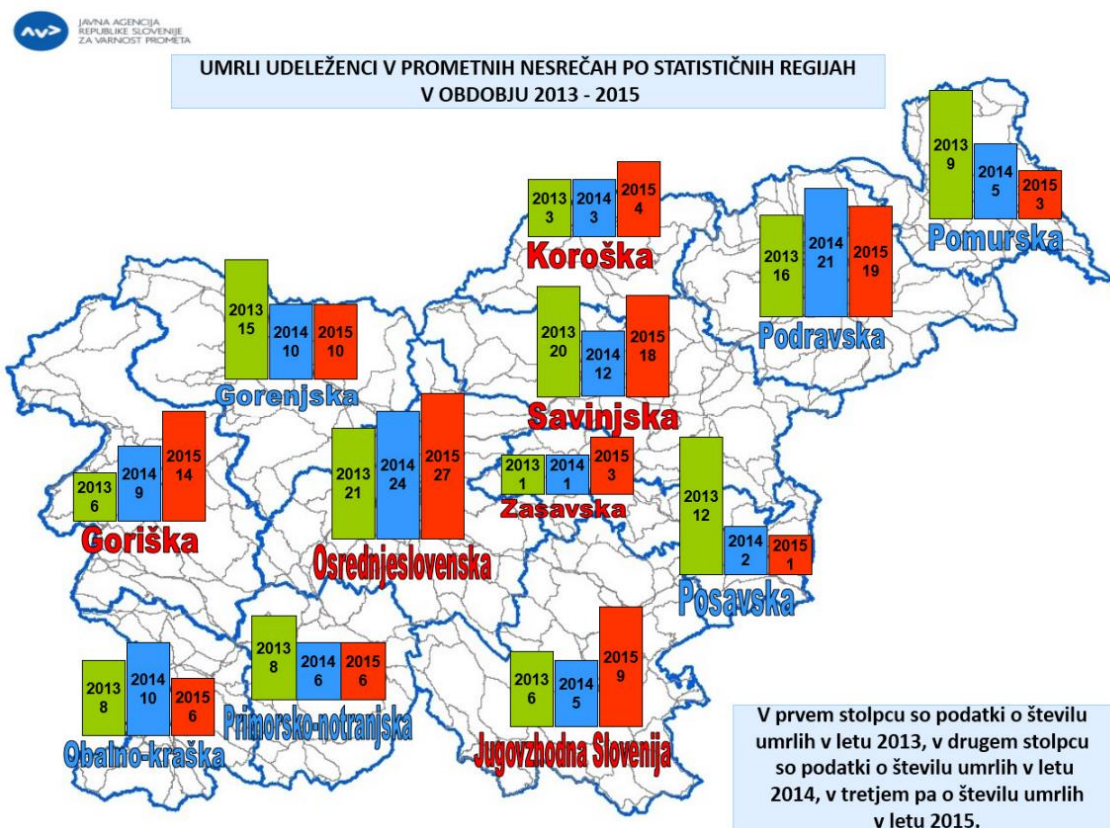


Vir: (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, b. d.)

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

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa je v poročilu Analiza in pregled stanja varnosti cestnega prometa za leto 2015 podala prikaz (Slika 25) števila mrtvih udeležencev v cestnem prometu po statističnih regijah.

Slika 25: Umrli udeleženci v cestnem prometu po statističnih regijah



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

Največ umrlih udeležencev v cestnih prometnih nesrečah v letu 2015 je bilo v Osrednjeslovenski regiji – 27 (24 umrlih v 2014) oz. 23 % vseh umrlih v letu 2015. Zmanjšanje števila umrlih udeležencev v cestnem prometu beležimo v Obalno-kraški regiji in sicer za 40 % (iz 10 na 6 umrlih), v Posavski regiji za 50 % (iz 2 na 1 umrlega), v Podravski regiji za 10 % (iz 21 na 19 umrlih) ter v Pomurski regiji za 40 % (iz 5 umrlih na 3 umrle). Število umrlih ostaja enako v Gorenjski (10 umrlih) in Primorsko-notranjski regiji (6 umrlih). V regijah kot so Goriška, Savinjska, Notranjsko-kraška, Jugovzhodna Slovenija in Podravska je bila preseženo kritično število umrlih udeležencev cestnega prometa, ki je bilo določeno za posamezno regijo (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, 2015).

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

(b) Prometna varnost v Občini Zagorje ob Savi

Prometna varnost v Zasavski regiji, katere del je tudi občina Zagorje ob Savi, je na državno primerljivem nivoju. Sicer je v letu 2015 število umrlih naraslo za 200 % oz. iz 1 umrlega v letu 2014 na 3 umrle udeležence v letu 2015. Dva umrla udeleženca sta bila voznika motornih koles, eden pa je bil potnik. Dva sta umrla na glavni cesti, eden pa na regionalni cesti (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, 2015).

Prometne nesreče in posledice v zadnjih treh letih (2013 – 2015) so podane v sledeči tabeli (Tabela 13). Podatki izhajajo iz statistike Policije, iz katere so bila izločena naselja občine Zagorje ob Savi. V analizo so torej zajete vse prometne nesreče v naseljih občine Zagorje ob Savi, prav tako pa tudi nesreče, ki so se pripetile na cestah, ki so povezovale naselja v občini Zagorje ob Savi z naseljem, ki je v drugi občini – zaradi česar lahko prihaja do manjših razmikov v številu nesreč.

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

Tabela 13: Prometne nesreče in posledice v treh letih (2013-2015) v občini Zagorje ob Savi

Leto	Število prometnih nesreč	Posledice			
		Smrt	Huda telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Brez poškodb
2015	109	-	4	21	134
2014	89	2	4	39	85
2013	98	-	-	26	120

Vir: (Policija, 2016)

Število prometnih nesreč skozi leta v obravnavanem območju niha, tako se je v letu 2015 pripetilo več nesreč kot v predhodnem letu. Večina prometnih nesreč je imela za posledico materialno škodo (oziroma brez poškodb).

Slika 26: Lokacije prometnih nesreč v občini Zagorje ob Savi od 2013 do 2015



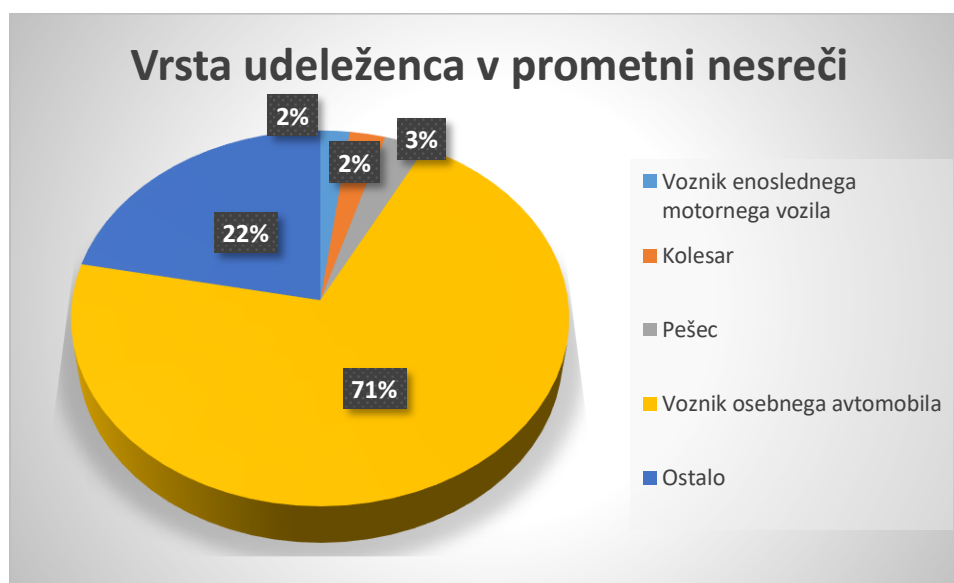
Legenda: B-BREZ POŠKODBE; H-HUDA TELESNA POŠKODBA; L-LAŽJA TELESNA POŠKODBA; S-SMRT; U-BREZ POŠKODBE

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

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

Za pripravo celostne prometne strategije občine je prometna varnost pešcev in kolesarjev zelo pomembna, saj trajnostna mobilnost v največji meri spodbuja hojo in kolesarjenje. V nadaljevanju je tako podajana slika (Slika 27), ki prikazuje podatke o vrsti udeležencev v cestnih prometnih nesrečah v občini Zagorje ob Savi.

Slika 27: Vrsta udeležencev v cestnih prometnih nesrečah v občini Zagorje ob Savi (2013-2015)

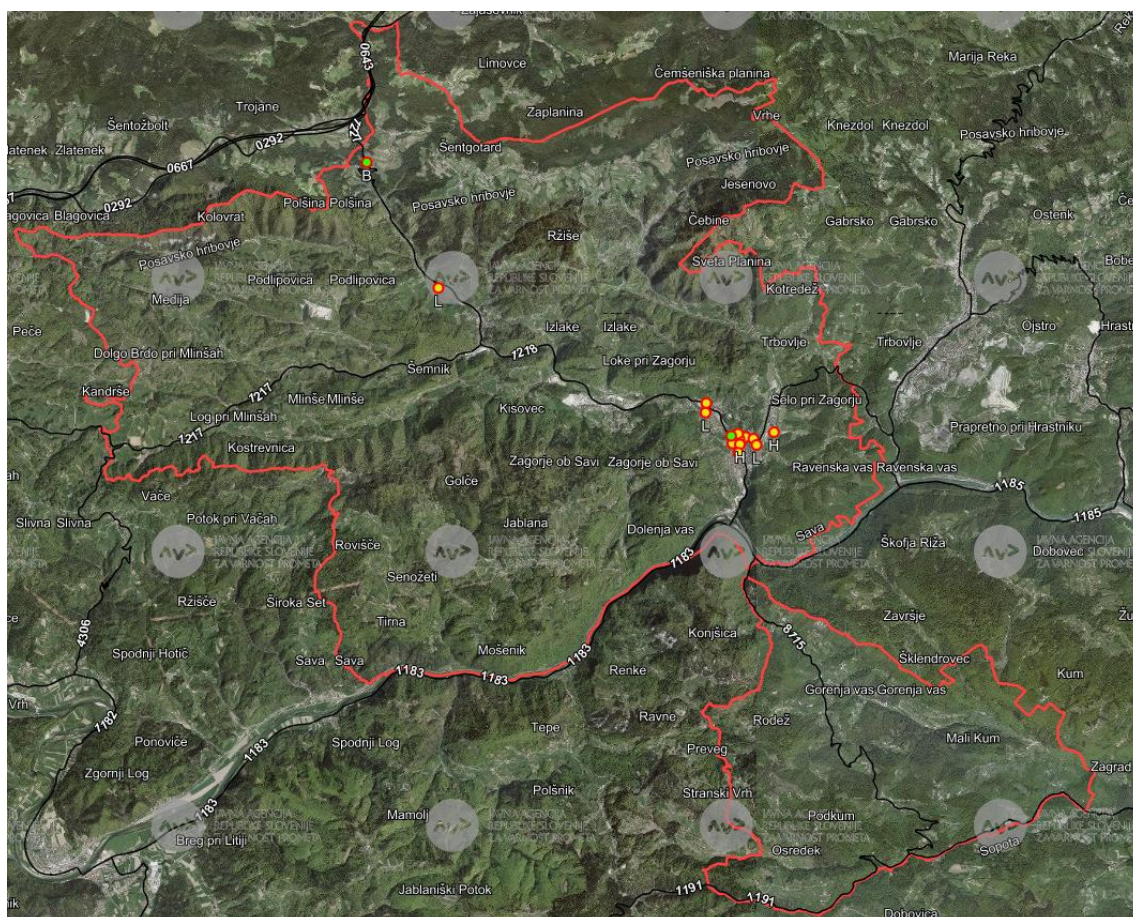


Leta 2015 je bilo v prometnih nesrečah v občini Zagorje ob Savi udeleženi 33 posameznikov, ki so predstavljali omenjeno ranljivo skupino. Glede deleža ni moč zaznati večjih nihanj.

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

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

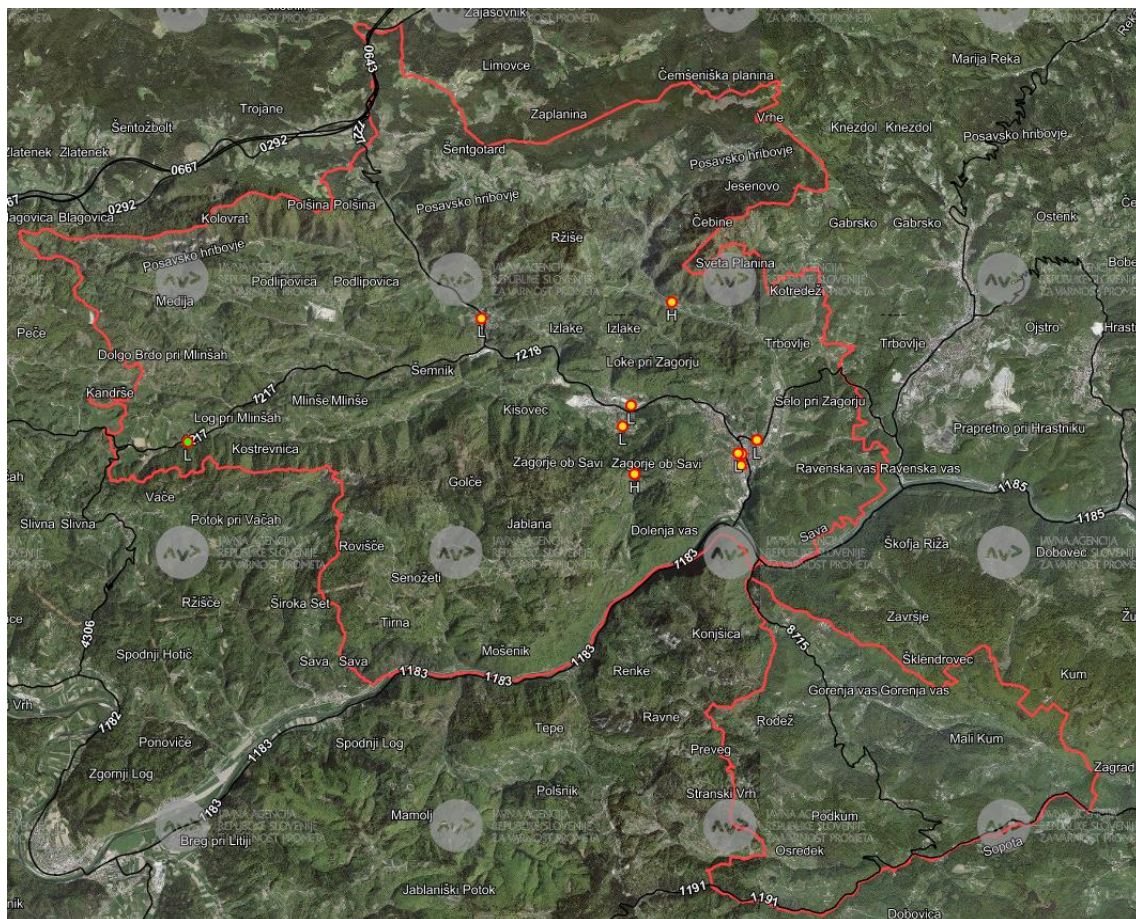
Slika 28: Lokacije prometnih nesreč v občini Zagorje ob Savi od 2013 do 2015, v katerih so bili udeleženi pešci



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

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

Slika 29: Lokacije prometnih nesreč v občini Zagorje ob Savi od 2013 do 2015, v katerih so bili udeleženi kolesarji



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

Slika 30: Lokacije prometnih nesreč v občini Zagorje ob Savi od 2013 do 2015, v katerih so bili udeleženi vozniki enoslednih motornih vozil

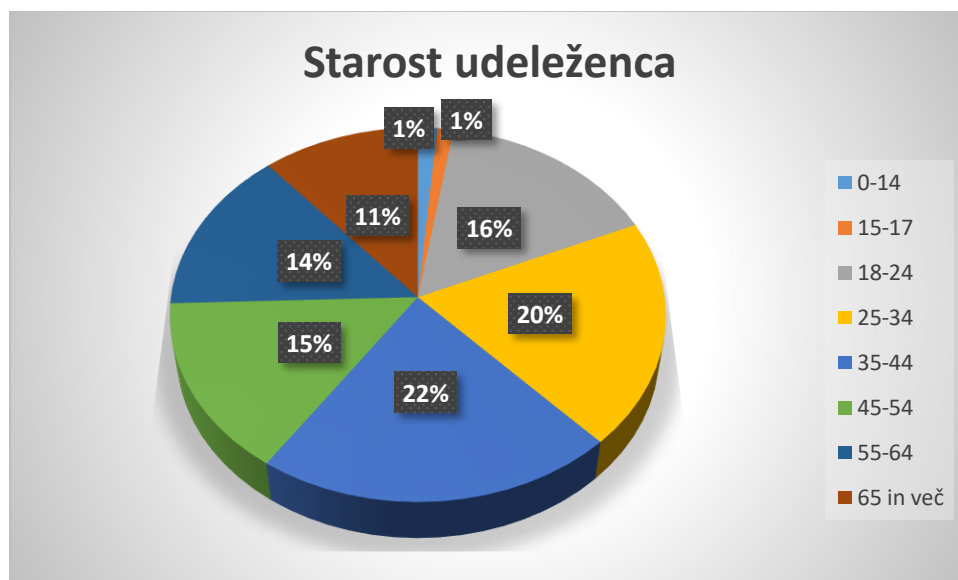


Legenda: B-BREZ POŠKODBE; H-HUDA TELESNA POŠKODBA; L-LAŽJA TELESNA POŠKODBA; S-SMRT; U-BREZ POŠKODBE

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

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

Slika 31: Udeleženci v prometnih nesrečah v občini Zagorje ob Savi glede na starost (2013-2015)



Iz grafa (Slika 31) je mogoče ugotoviti, da je največ udeležencev v prometnih nesrečah v občini starih od 35-44 let, najmanj pa je tistih starih od 0-14 oziroma od 15-17 let.

C1.1.8 Mirujoči promet

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

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

parkiranje na obrobju mest in visoke parkirnine v središčih) (Evropska komisija, 2007, 25. september).

V obravnavani občini na področju parkiranja vozil trenutno veljajo tradicionalna načela prometnega načrtovanja, saj občina omogoča brezplačno uporabo parkirišč; medtem ko trajnostno načrtovanje predvideva, da so cene za uporabo parkirišč določene najmanj za povrnitev obratovalnih stroškov in hkrati temeljijo na izračunih mejnih stroškov, ki zagotavljajo ekonomsko učinkovitost.

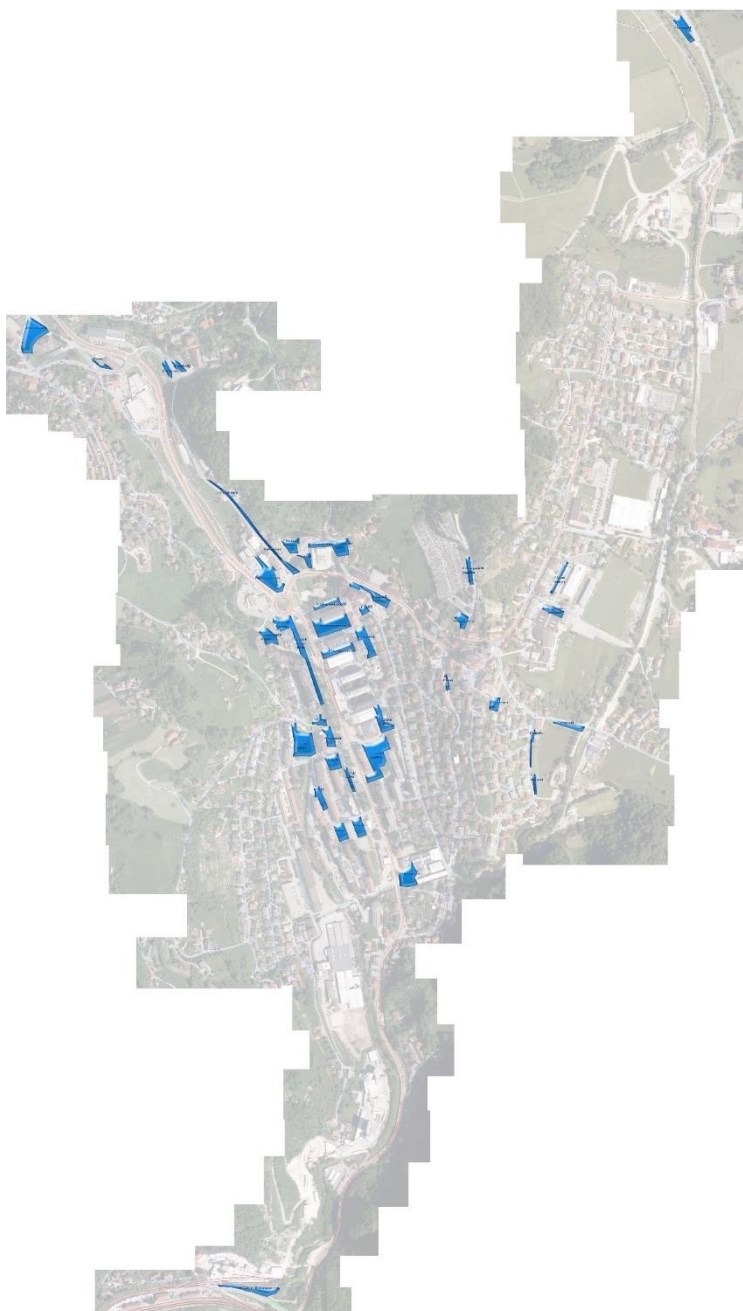
Uredba o prostorskem redu Slovenije (Uradni list RS, št. 122/2004) v 97. členu (načrtovanje površin za mirujoči promet) določa, da je pri načrtovanju poselitvenih območij treba za motorna vozila zagotoviti ustrezno število parkirnih mest na površinah za mirujoči promet, pri čemer se v ta namen ne smejo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

Nadzor nad občinskimi cestami in parkirišči v občini Zagorje ob Savi izvaja Medobčinski inšpektorat in redarstvo Zasavje. V področje dela Medobčinskega redarstva in inšpektorata spada tudi nadzor nad mirujočim prometom skladno z določbami Zakona o varnosti cestnega prometa, kjer redarji kot pooblaščen osebe prekrškovnega organa pri opravljanju nalog izrekajo globe in opozorila ter izvajajo pooblastila in ukrepe, ki so preneseni nanje s tem in drugimi zakoni, ter seveda ukrepe določene z občinskimi predpisi (Občina Zagorje ob Savi, b. d.). Parkirna mesta v osrednjem delu mesta Zagorje

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

ob Savi so večino dneva zasedena. Na javnih parkiriščih namreč parirajo svoja vozila tudi stanovalci bližnjih zgradb. V nadaljevanju bomo podali lokacije in število parkirnih mest za tri večja naselja v obravnavani občini in sicer za Zagorje ob Savi, Kisovec in Izlake.

Slika 32: Lokacije javnih parkirišč v mestu Zagorje ob Savi



Parkirišča v mestu Zagorje ob Savi so zaradi preglednosti prikaza razdeljena na štiri območja. Prvo območje je na začetku mesta, iz smeri Kisovca (Slika 33), kjer se nahajajo tri javna parkirišča, in sicer parkirišče Šolska ulica (okvirno 80 parkirnih mest), parkirišče Olea (12 parkirnih mest), parkirišče Stari trg (25 parkirnih mest).

Slika 33: Območje parkirišč – začetek mesta iz smeri Kisovca



V osrednjem delu mesta Zagorje ob Savi se nahaja drugo območje parkirišč (Slika 34). V tem območju se nahaja 26 večjih parkirišč. V nadaljevanju so podana njihova imena, v oklepaju pa okvirno številno parkirnih mest. Parkirišča v osrednjem delu mesta Zagorje ob Savi so: P Kidričeva (35 parkirnih mest), P ZZS (13), P Mercator Živa (60), P Ploščad Kidričeva (22), P Delavski dom (40), P Cesta zmage (35), P Cesta zmage Polje (54), P Lunar (27), P Cesta zmage bloki (40), P Zdravstveni dom spredaj (28), P Zdravstveni dom zadaj (58), P srednja šola (20), P Cesta 8. avgusta (38), P Stolpnica (27), P DUPZ (8), P Tržnica Zagorje 1 (24), P Tržnica Zagorje 2 (80), P Polje beton (70), P Piramida (14), P Polje1 (33), P Polje2 (20), P Polje 3 (30), P Polje 4 (24), P Polje – Pošta (23), P Polje 5 (12) in P Komunala (50 parkirnih mest).

Slika 34: Osrednje območje parkirišč v mestu Zagorje ob Savi



Tretje območje parkiranja je prav tako v bližini osrednjega dela mesta Zagorje ob Savi. Na tem območju se nahaja sedem parkirišč (Slika 35), s tem, da so parkirišča Ribnik na treh ločenih lokacijah. Tukaj se torej nahaja parkirišče Pokopališče, ki je v dveh delih in zagotavlja skupno okvirno 43 parkirnih mest, parkirišče Kum z 10 parkirnimi mesti, parkirišče Vrtec Smrkci z 55 parkirnimi mesti, parkirišče Športna dvorana z 20 parkirnimi mesti, parkirišče Cankarjev dom z 20 parkirnimi mesti in parkirišča na območju Ribnika s skupno 50 parkirnimi mesti.

Slika 35: Drugi del parkirnega območja v mestu Zagorje ob Savi



Posebno območje parkiranja se nahaja na območju Evroparka, kjer je zagotovljenih 42 parkirnih mest (Slika 36).

Slika 36: Parkirišče pri Evroparku



Na območju železniške postaje pa se nahaja še t. i. P&R parkirišče z 53 parkirnimi mesti (Slika 37). Prav tako je na tem parkirnem mestu tudi polnilnica za električna vozila (Slika 38).

Slika 37: Parkirišče pri železniški postaji



Slika 38: Polnilnica za električna vozila na parkirišču P&R pri železniški postaji



Skupno je tako v mestu Zagorje ob Savi več kot 1.200 javnih parkirnih mest.

V naselju Kisovec se nahaja 9 javnih parkirišč (Slika 39). V nadaljevanju so podana njihova imena in v oklepaju navedeno okvirno število parkirnih mest: P Šola Kisovec (10 parkirnih mest), P Borovniško naselje (28), P Trg Pohorskega bataljona (36), P Rudarska (34), P Petelinkarjeva bloki (26), P OIC Loke (110), P Rudarska bloki (28), P Skakalnica (25) in P NK igrišče Kisovec (22 parkirnih mest).

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

Slika 39: Lokacija parkirišč v naselju Kisovec



V Izlakah je prav tako določeno število parkirišč, ki so javna in s katerimi upravlja občina (Slika 40). Gre za šest parkirnih območij, ki imajo skupno okvirno 145 parkirnih mest in sicer P Tuš (15 parkirnih mest), P Bloki Izlake (30), P Igrišče Izlake (10), P Šola (15), P Pokopališče Izlake (20) in P KS Izlake (okvirno 55 parkirnih mest).

Slika 40: Parkirna mesta v kraju Izlake



Parkiranje v občini Zagorje ob Savi (predvsem v glavnih urbanih območjih) porablja velike količine prostora. Celotna občina (v glavnih treh urbanih območjih) ima skupno več kot 1.750 javnih parkirnih mest. V avtomobilsko odvisnih mestih je parkiranje (in parkirna mesta) lahko zelo omejujoče, saj mora vsaka gospodarska dejavnost zagotoviti zadostno število parkirnih mest. Parkiranje je torej takšna raba zemljišč, ki močno zvišuje potrebo po mestnih zemljiščih. V občini Zagorje ob Savi je tako smiselno začeti razmišljati o nadziranju parkirnega sistema – t. i. modrih conah, kjer se omogoča časovno omejeno brezplačno parkiranje.

C1.1.9 JPP

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

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

Javni potniški promet v občini Zagorje ob Savi zagotavljata cestni prevoznik Integral Zagorje in železniški prevoznik Slovenske železnice.

(a) Avtobusni promet

Po podatkih podjetja Integral (Integral Zagorje, 2016) je bilo v letu 2015 prevoženih 755.037 km in prepeljanih 848.348 potnikov v linijskem transportu. V posebnem linijskem transportu (šolski prevozi) je bilo dodatno prevoženih 20.300 km in prepeljanih 44.000 potnikov (otrok). Transportno delo je bilo opravljeno z 19 avtobusi podjetja Integral, od tega so:

- 4 avtobusi z motorji EURO 6;
- 8 avtobusom z motorjem EURO 5;
- 3 avtobusi z motorjem EURO 4 in
- 4 avtobusi z motorjem EURO 3.

Tabela 14: Prevoženi kilometri in prepeljani potniki v občini Zagorje ob Savi v letu 2015

Oznaka linije	Naziv linije	Prevoženi kilometri	Število potnikov
PRA117010	Tirna - Šentlambert - Zagorje ob Savi	21.392	37.142
PRA118002	Zagorje ob Savi. - Litija Predilnica	57.340	44.224
PRA118003	Zagorje ob Savi. - Trbovlje Komunala	3.820	4.404
PRA118004	Zagorje ob Savi. - Trojane - Ljubljana	32.130	8.898
PRA118007	Medija - Kolovrat - Zagorje ob Savi	25.212	13.440
PRA118008	Zagorje ob Savi – Trbovlje Žale	202.182	214.552
PRA118011	Kandrše - Zagorje ob Savi	12.988	35.758
PRA118013	Podklanec/Orehovici - Zagorje ob Savi ŽP	200.695	372.109
PRA118014	Podkum - Zagorje ob Savi.	16.808	20.323
PRA118015	Čemšenik - Jesenovo - Zagorje ob Savi	29.883	43.931
PRA119002	Dobrljevo - Limovce - Zagorje ob Savi	3.629	17.675
PRA119003	Dobrljevo - Jelenk - Zagorje ob Savi	14.516	8.876
PRA119004	Zagorje ob Savi. - Ravne - Kandrše	17.572	1.856
PRA119005	Zagorje ob Savi. - Litija - Senožeti/Litiji K	9.180	406
PRA119006	Zagorje ob Savi - Moravče - Črnuče - Ljubljana	107.690	24.754

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

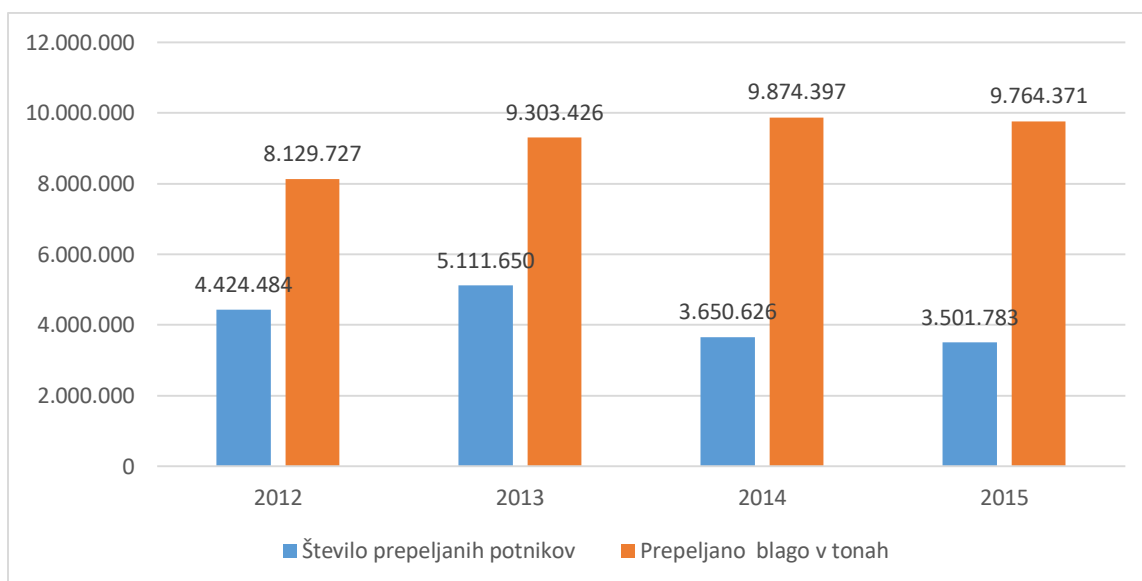
SKUPAJ	755.037	848.348
---------------	----------------	----------------

Vir: (Integral Zagorje, 2016)

(b) Železnice

Obseg dela potniškega železniškega prometa kaže povečanje do leta 2013, kasneje je zaznati bistveno zmanjšanje števila prepeljanih potnikov. V tovornem železniškem prometu se je količina prepeljanega tovora do leta 2014 povečevala, leta 2015 pa je zaznati manjši padec prepeljanega blaga (Statistika SŽ, 2016).

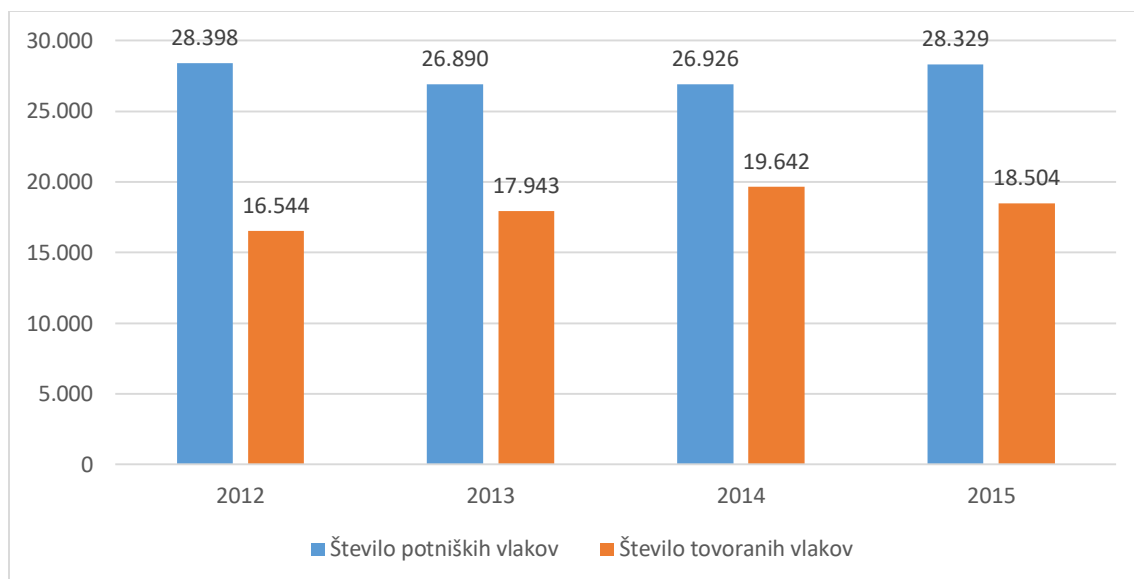
Slika 41: Obseg dela za progovni odsek Zidani Most – Zalog



Vir: (Statistika SŽ, 2016)

Število potniških vlakov se je v obdobju 2012-2015 zmanjšalo, medtem pa se je število tovornih vlakov povečalo, saj je proga del povezave Luke Koper s Srednjo Evropo (Statistika SŽ, 2016).

Slika 42: Število vlakov za progovni odsek Zidani Most – Zalog



Vir: (Statistika SŽ, 2016)

C1.1.10 *Park&Ride*

Privlačna parkirišča »parkiraj in se pelji« (angl. Park & Ride) so lahko spodbuda za kombiniranje zasebnega in skupinskega prevoza. Z integriranim prevoznim sistemom je neposredna povezanost parkirišč z učinkovitim in visokokakovostnim javnim prevozom tako omogočila sprostitev prometa v mestnih središčih.

Občina Zagorje ob Savi je s prijavo na razpis Ministrstva za infrastrukturo in prostor za dodelitev nepovratnih sredstev za izgradnjo P+R (parkiraj in pelji se) parkirišč pristopila k izgradnji parkirišča P + R pri železniški postaji Zagorje ob Savi. Osnovni namen operacije je vzpostavitev učinkovitega sistema javnega potniškega prometa in spodbujanje uporabe le tega z izgradnjo območja parkiraj in pelji se na prestopni točki (Parkirišče P+R) osebni avto - javni prevoz. Posledično izgradnja parkirišča P+R pomenila prestopno točko za uporabo javnega prevoza (mestni avtobusni prevoz – železnica na Železniški postaji Zagorje ob Savi) (Občina Zagorje ob Savi, 2014b).

V sklopu Park&Ride parkirišča na železniški postaji obratuje 53 parkirnih mest, pokrita kolesarnica, dve polnilnici za električna vozila ter videonadzor. Načrtuje se tudi dokončanje navezave parkirišča na peš in kolesarske poti do središča Zagorja ob Savi.

C1.1.11 Peš promet

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

Glavne sestavine prostorskega odtisa mestnega transporta so tudi površine za pešce oz. količina prostora, namenjenega hoji. Ta prostor je pogosto deljen s cestami, kjer je za hojo namenjenih med 10 in 20 odstotkov skupnega prostora. V večini primerov je prostor namenjen pešcem izkoriščen zaradi dostopnosti do parkiranih vozil. Težave za pešce so bodisi posledica intenzivnega prometa, kjer je mobilnost pešcev in tudi vozil oslABLJENA in omejena, ali pa so te težave posledica očitno pomanjkljivega načrtovanja objektov v mestih, v okviru katerih so pešce prezrli (ali pozabili na njih) (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006).

V treh večjih urbanih območjih občine Zagorje ob Savi (mesto Zagorje ob Savi, Kisovec in Izlake) so površine za peš promet večinoma primerno izvedene, zaradi tega so v nadaljevanju podane slike z dobrimi/slabimi primeri; celoten izris pločnikov pa je zaradi gostote tovrstnih infrastrukturnih objektov nepregleden. Določena območja so opremljena tudi s klopmi. Poudariti je torej potrebno, da je na podlagi oglada stanja razvidno, da občina Zagorje ob Savi velik pomen daje tudi peš prometu in redno ureja in gradi nove površine za pešce.

Slika 43: Urejenost površin za pešce v mestu Zagorje ob Savi

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija



Na območjih, kjer infrastrukturni objekti omejujejo širino cestišča in površin za pešce, so v občini Zagorje ob Savi problem reševali s sistemom delitve prostora, kot tudi prikazuje sledeča slika.

Slika 44: Ureditev peš prometa v območju prostorskih omejitev



Potrebna je tudi rešitev problematike povezave Kidričeve ceste z nakupovalnim središčem Spar, kjer bi bila smiselna izgradnja brvi čez Medijo pri nakupovalnem središču

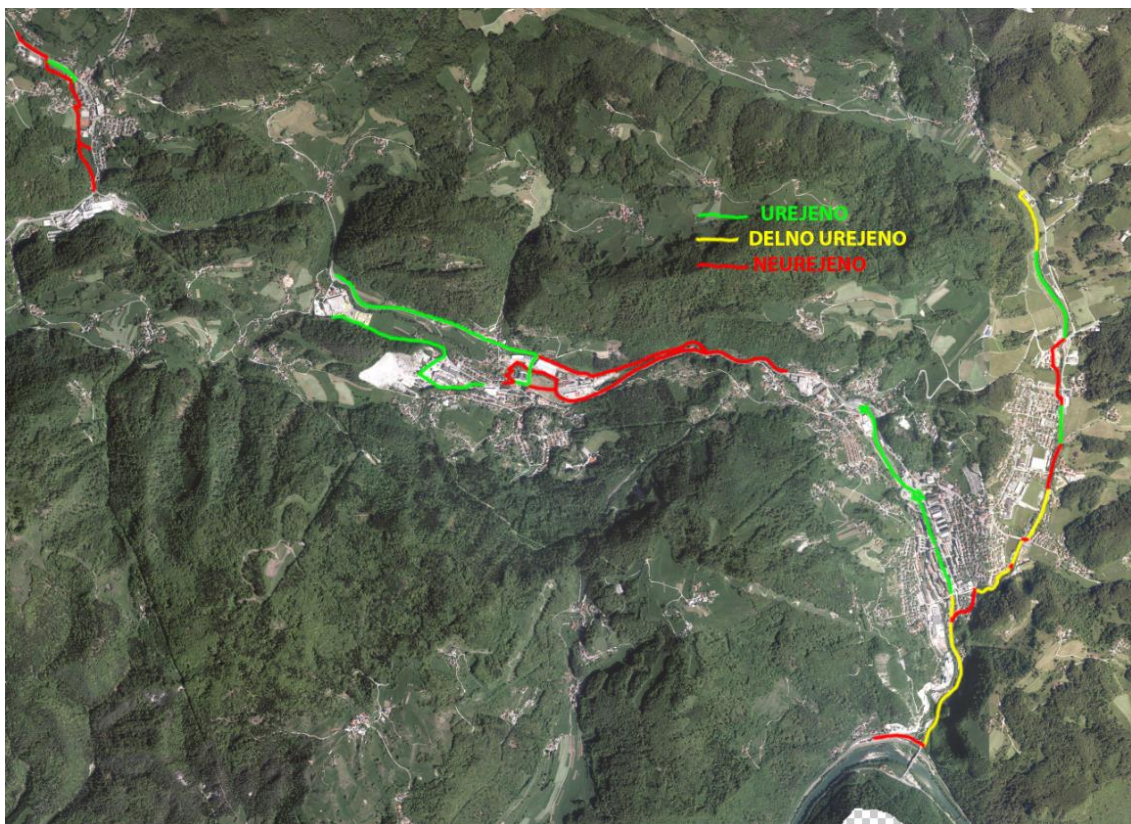
Spar. Problem povezave se pojavlja pri navezavi centra s pokopališčem in Farčnikovo kolonijo.

C1.1.12 Kolesarji

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

Kolesarske površine v občini Zagorje ob Savi so še vedno v t. i. fazi razvoja, kar je razvidno tudi iz sledeče slike (Slika 45).

Slika 45: Urejenost kolesarskih stez v občini Zagorje ob Savi



Trajnostna mobilnost spodbuja alternativne načine prevoza, kot je tudi kolesarjenje, vendar je osnova tej modaliteti urejena infrastruktura, kar za OZOS le deloma velja.

Slika 46: Primer urejene kolesarske infrastrukture v Zagorju ob Savi



V občini Zagorje ob Savi prav tako na splošno ni primerne spremljajoče kolesarske infrastrukture, obstajajo pa izjeme, saj se v sklopu novogradenj ali prenov v večini primerov izgradi še ustrezna kolesarska infrastruktura. Primer je pred kratkim zgrajeno parkirišče P&R na območju železniške postaje, kjer se nahaja urejena kolesarnica (Slika 47), ki ima prav tako urejena parkirišča za motorna kolesa, ali pa kolesarska infrastruktura pred Rudarskim muzejem Loke- Kisovec.

Slika 47: Urejena kolesarnica na območju P&R pri železniški postaji



C1.1.13 Invalidi

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

Za obravnavano področje invalidov je Komisija za izvedbo projekta »Občina Zagorje ob Savi po meri invalidov« pripravila dokument »Analiza položaja invalidov v občini Zagorje ob Savi glede na standardna pravila OZN o izenačevanju možnosti invalidov« (2007,

november). Ta dokument zajema analizo stanja o položaju invalidov v občini Zagorje ob Savi in kot takšen zajema trenutno stanje. Hkrati je osnova za izdelavo načrta dela, ki bi v bodoče zagotavljal še kvalitetnejše izenačevanje možnosti invalidov, ki bivajo v obravnavani lokalni skupnosti. V občini Zagorje ob Savi delujejo tri društva, katerih dejavnost je izključno namenjena invalidnim osebam. To so Društvo invalidov Zagorje ob Savi, društvo Sožitje - društvo za pomoč osebam z motnjami v duševnem razvoju in sekcija Društva vojnih invalidov Zasavja Zagorje ob Savi.

V zadnjih letih (2007-2016) je bilo v Občini Zagorje ob Savi odpravljenih precej ovir za dostopnost invalidov, predvsem pri urejanju pločnikov in dostopa do posameznih javnih zgradb. V nadaljevanju podajamo kratek pregled dostopnosti za invalide, in sicer kar izhaja iz omenjenega dokumenta (Komisija za pripravo projekta »Občina Zagorje ob Savi po meri invalidov«, 2007, november), posvetovanja s sodelavci občine ter ogledov stanja:

- V Zdravstvenem domu Zagorje, ki je lociran v samem centru mesta, je zagotovljena ustrezna dostopnost invalidom in starejšim v vse ambulate in spremljajoče prostore doma, zdravstveni dom ima tudi ustrezno urejena in označena parkirišča za invalide tik ob domu.
- Zasavske lekarne Trbovlje imajo v občini Zagorje eno enoto, ki je locirana v samem centru mesta in eno podružnično enoto na Izlakah. Dostopnost do lekarne v centru mesta je neprimerna, dostopnost do lekarne na Izlakah pa je ustrezna.
- Dom starejših občanov Polde Eberl Jamski je prilagojen za potrebe nepokretnih, težjih invalidov in starejših občanov. Vhod in dostop do doma sta primerno urejena, domski oskrbovanci imajo dostop v vsa nadstropja (tri dvigala), sanitarije so ustrezno prilagojene invalidom.
- V preteklih letih so pri Centru za socialno delo Zagorje in pri knjižnici Zagorje uredili klančino, ki omogoča dostopnost tudi gibalno oviranim invalidnim osebam.

- Vrtec Zagorje ob Savi ima primerne prostorske pogoje za vključitev gibalno oviranih otrok, v tej enoti je urejen primeren dostop tako za otroke kot tudi za odrasle invalidne osebe (klančine).
- Osnovna šola s prilagojenim programom – šola dr. Slavka Gruma ima urejen vhod tudi za invalide, kakor tudi stopniščni vzpenjalnik.
- Urejeno dvigalo v upravni stavbi občine in Upravne enote Zagorje
- Vse osnovne šole in podružnice imajo omogočen dostop za gibalno ovirane učence
- Varstveno delovni center Zagorje in osnovne šole imajo urejen dostop invalidom (v šoli Kisovec so leta 2001 poskrbeli tudi za ustrezen dostop gibalno oviranih otrok do objekta in hkrati tudi možnost dostopa do vseh šolskih prostorov – dvigalo).
- Urejen pa je tudi dostop do vseh ostalih pomembnih objektov v občini, in sicer: Mestni park Zagorje ob Savi, Mestna ploščad v mestu Zagorje, Cankarjev trg Evropark, Športno-rekreacijski center na Izlakah, ter parkirišča in pločniki.

Na osnovi pregleda omenjenega dokumenta in aktivnosti, ki so bile izvedene v obdobju 2007-2016, je mogoče ugotoviti, da se stanje glede dostopnosti gibalno oviranih oseb do javnih objektov in do javnega prostora v zagorski občini iz leta v leto izboljšuje. Na podlagi oglada stanja pa je treba dodati, da je dostopnost do pomembnejših objektov v občini primerno urejena. Več aktivnosti v bodoče pa bo potrebno posvetiti slepim, slabovidnim in naglušnim osebam za varno udeležbo v prometu.

C1.1.14 Šolske poti

Šolski prevozi v občini Zagorje ob Savi so primerno urejeni. To spoznanje izhaja iz javne razprave, razgovora z odgovornimi za promet na občini, ter intervjuja z direktorjem podjetja Integral – Zagorje, d.o.o g. Romanom Plescem, univ.dipl.org. Integral – Zagorje namreč v posebnem linijskem šolskem prevozu prevozi 20.300 km in prepelje 44.000 potnikov (otrok), kar okoli 80 % prevozov šolskih otrok pa kombinira z rednim linijskim prevozom. Zaradi tega področje ni posebej obravnavano kot problematično. Glede na

potrebo, spremembe zakonodaje in pobude šol se v lokalni skupnosti vsakoletno odpirajo nove linije ali ukinjajo neaktualne linije šolskih prevozov.

C1.1.15 Anketa med občani

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

(a) Metodologija

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

Pripravljen vprašalnik zajema skupno 15 vprašanj. Prvo vprašanje je namenjeno zaznavanju kraja prebivanja anketiranca, ki je lahko izbral med krajevnimi skupnostmi občine ali je izbral možnost »Ne prebivam v občini Zagorje ob Savi, temveč v:«, saj so anketo lahko izpolnjevali tudi obiskovalci občine Zagorje ob Savi. Sledeče vprašanje se je nanašalo na kraj v občini Zagorje ob Savi, katerega anketiranec najpogosteje obišče. Fokus teh vprašanj je bil določen z geografskim obsegom strategije, torej se je nanašal na tri mestna naselja v občini. Sledeči dve vprašanji sta se nanašali na ocenitev stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v najpogosteje obiskanem naselju (katerega je anketiranec izbral v predhodnem vprašanju), ter na oceno količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v izbranem naselju. Za ugotovitev modal splita so anketiranci v 5. vprašanju podali oceno pogostosti uporabe

posameznega prevoznega sredstva. V šestem vprašanju ankete so anketiranci določene trditve, ki so se nanašale na področje z vidika prometnega urejanja, razporedili po pomembnosti na lestvici od 1 do 12, kjer 1 pomeni za njih najpomembnejše, 12 pa najmanj pomembno področje. Vprašanji 7 in 8 sta se nanašali na »koliko minut hoje...« anketiranec hodi oz. je še pripravljen hoditi od parkirišča do nekega cilja. V 9. vprašanju je anketiranec lahko podal svoje predloge, kako bi dosegli vključevanje trajnostnega razvoja v sistem prometa v občini Zagorje ob Savi. V anketi so sledila še demografska vprašanja.

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

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

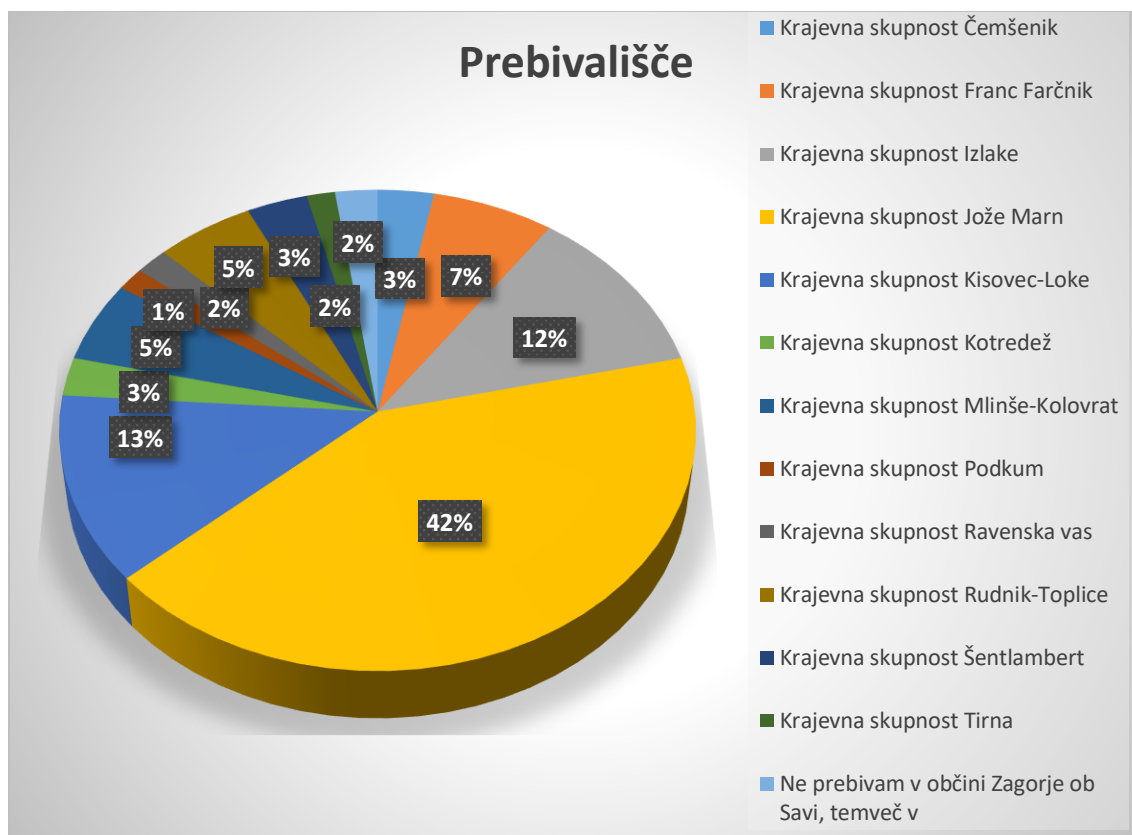
(b) Socio-demografska struktura

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

Najprej bo prikazana struktura anketirancev glede na krajevno skupnost, v kateri prebivajo. Upoštewane so bile vse krajevne skupnosti v občini Zagorje ob Savi, in sicer: Krajevna skupnost Jože Marn, Krajevna skupnost Rudnik-Toplice, Krajevna skupnost Podkum, Krajevna skupnost Ravenska vas, Krajevna skupnost Franc Farčnik, Krajevna skupnost Kotredež, Krajevna skupnost Čemšenik, Krajevna skupnost Šentgotard, Krajevna skupnost Izlake, Krajevna skupnost Mlinše-Kolovrat, Krajevna skupnost Kisovec-Loke, Krajevna skupnost Šentlambert, Krajevna skupnost Tirna. Ker so anketo

lahko reševali tudi obiskovalci občine Zagorje ob Savi, je bila v anketi tudi ta možnost, s tem, da so anketiranci dopisali, v kateri občini prebivajo.

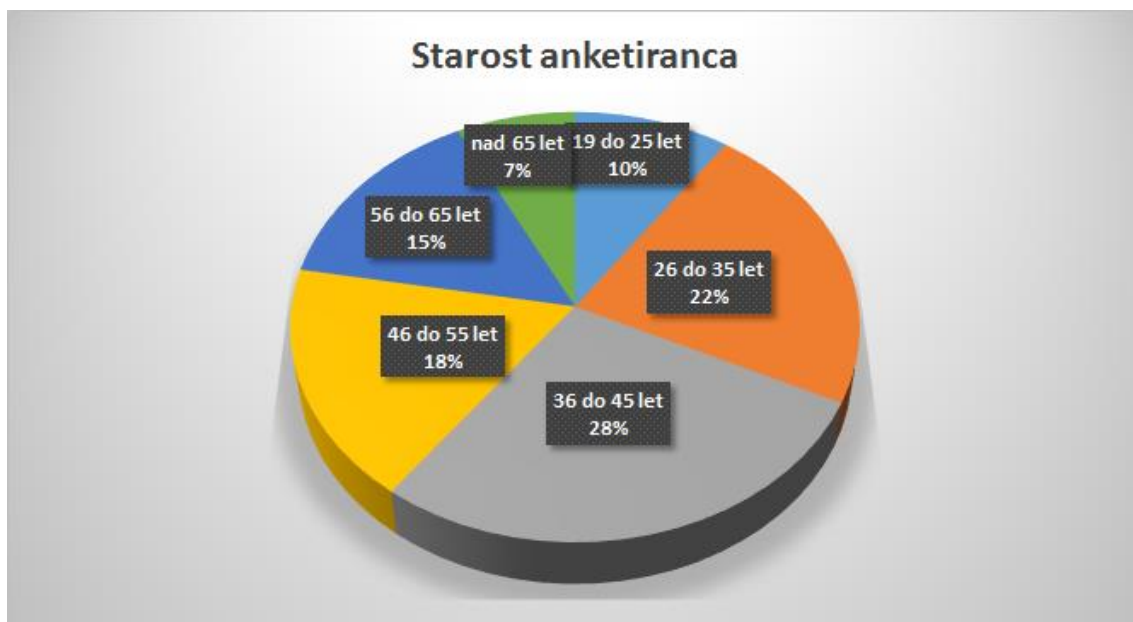
Slika 48: Krajevna skupnost stalnega prebivališča anketiranca



Glede na analizo krajevne skupnosti, v kateri prebiva anketiranec, je mogoče zaključiti, da večina anketiranih prebiva v Krajevni skupnosti Jože Marn, 9 anketirancev pa prihaja iz drugih občin.

Starostna struktura je v okviru priprave CPS pomemben demografski podatek. V nadaljevanju (Slika 49) se tako podaja starostna struktura anketirancev, razdeljena v starostne skupine.

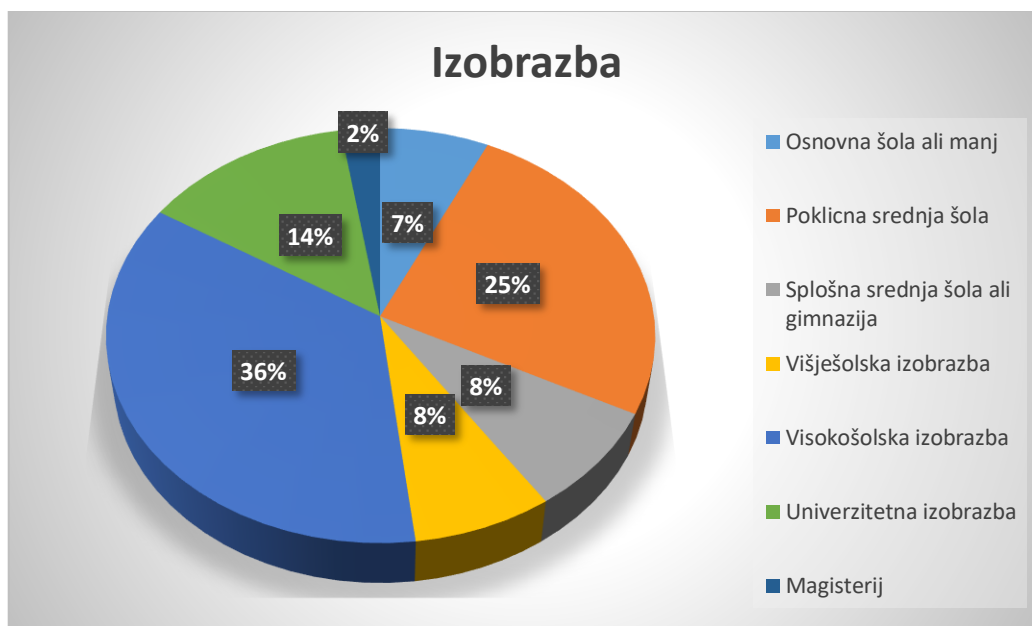
Slika 49: Starostna struktura anketirancev



Glede na rezultate analize je mogoče ugotoviti, da je največ anketirancev starih med 36 do 45 let. Vse starostne skupine so primerno zastopane. Glede na spol anketiranca je mogoče zaključiti, da sta oba spola enakovredno zastopana (49 % ženske, 51 % moški). S tem je zagotovljen demografsko dober vzorec anketirancev.

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

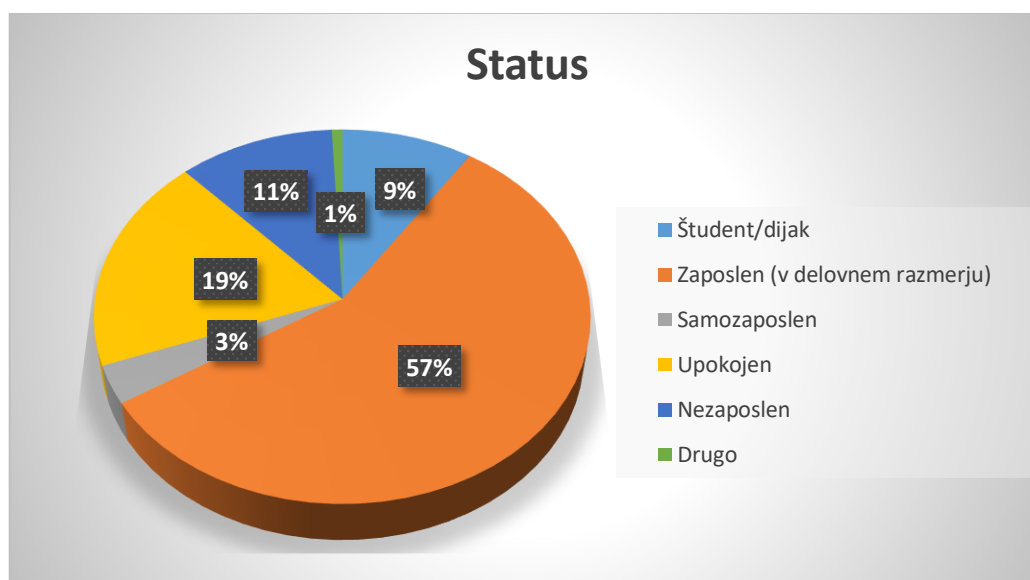
Slika 50: Najvišja dokončana izobrazba anketirancev



Iz grafa o izobrazbi je mogoče razbrati, da gre za reprezentativni vzorec anketirancev glede na stopnjo izobrazbe. Iz grafa ni mogoče razbrati, da imata dva anketiranca najvišjo možno stopnjo izobrazbe-doktorat, saj gre pri tej kategoriji manj kot za 1 % anketiranih.

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

Slika 51: Trenutni zaposlitveni status anketiranca



57 % anketiranih je zaposlenih, 9 % pa je študentov ali dijakov. Za ti dve skupini je značilno, da opravljajo vsakodnevne migracije, ki so seveda odvisne od oddaljenosti (lokacije) njihovega prebivališča in lokacije njihovega delovnega mesta oziroma šole/fakultete.

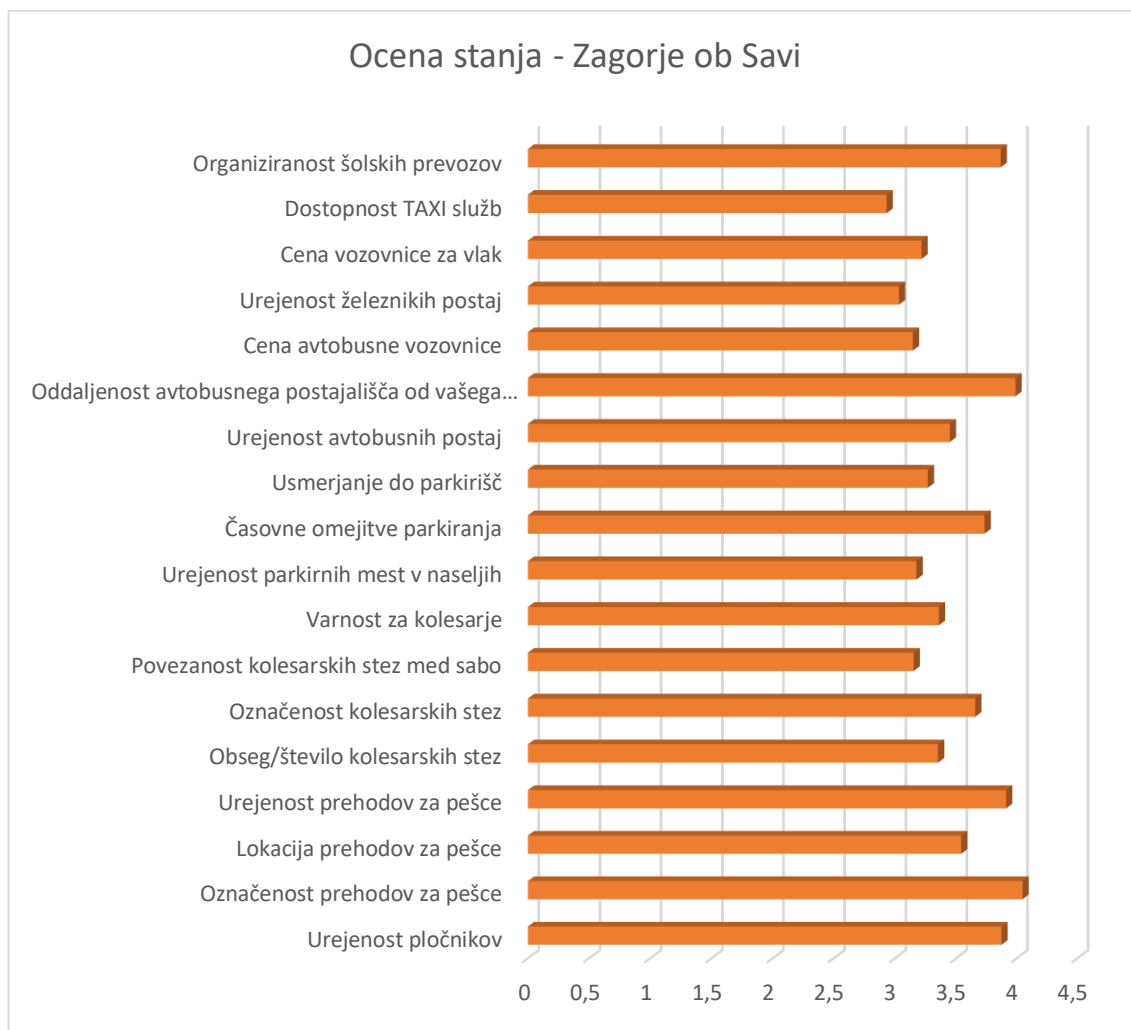
Posebno pozornost je potrebno posvetiti tudi invalidnim osebam. Ugotoviti je možno, da je v anketi sodelovala ena gluha ali naglušna oseba, osem oseb z gibalnimi in fizičnimi prizadetostmi, ki za gibanje uporabljajo bergle, osem oseb z gibalnimi in fizičnimi prizadetostmi, ki za gibanje uporabljajo invalidski voziček, ter devet slepih ali slabovidnih oseb.

(c) Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov

V okviru ankete so anketiranci ocenjevali stanje različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v izbranem naselju (javni potniški promet, kolesarske steze in pasovi, prometni znaki in oznake na cestišču ipd.). Ocena je zajemala sledeča področja:

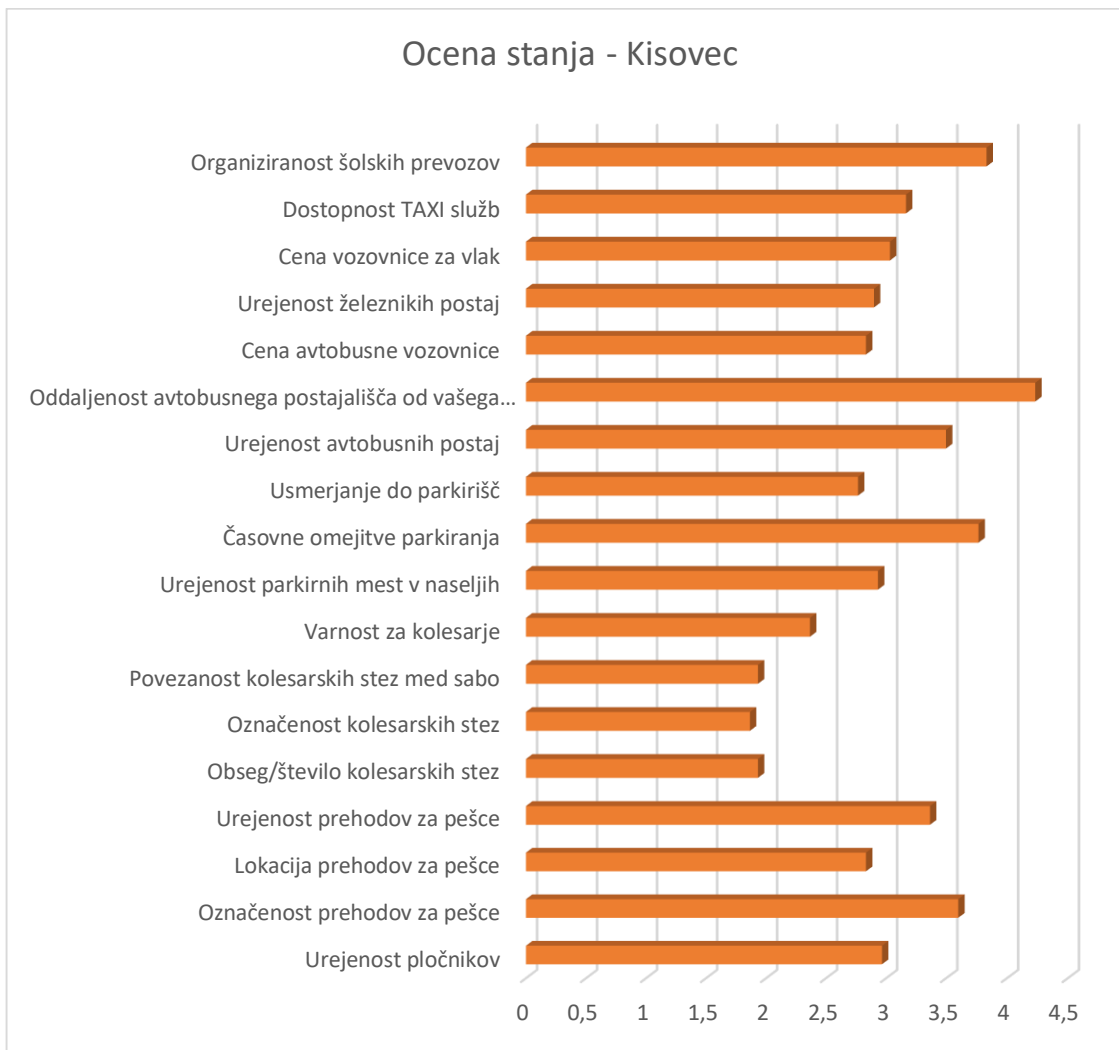
Urejenost pločnikov, Označenost prehodov za pešce, Lokacija prehodov za pešce, Urejenost prehodov za pešce, Obseg/število kolesarskih stez, Označenost kolesarskih stez, Povezanost kolesarskih stez med sabo, Varnost za kolesarje, Urejenost parkirnih mest v naseljih, Časovne omejitve parkiranja, Usmerjanje do parkirišč, Urejenost avtobusnih postaj, Oddaljenost avtobusnega postajališča od vašega doma, Cena avtobusne vozovnice, Urejenost železniških postaj, Cena vozovnice za vlak, Dostopnost TAXI služb, Organiziranost šolskih prevozov. Za ta področja so anketiranci podali oceno na lestvici od 1 do 5, kjer 1 pomeni najslabšo oceno, 3 predstavlja povprečno oceno, 5 pa najboljšo oceno. V nadaljevanju so tako podane njihove ocene za posamezno področje, in sicer ločeno za tri naselja, za Zagorje ob Savi, Kisovec in Izlake.

Slika 52: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Zagorju ob Savi



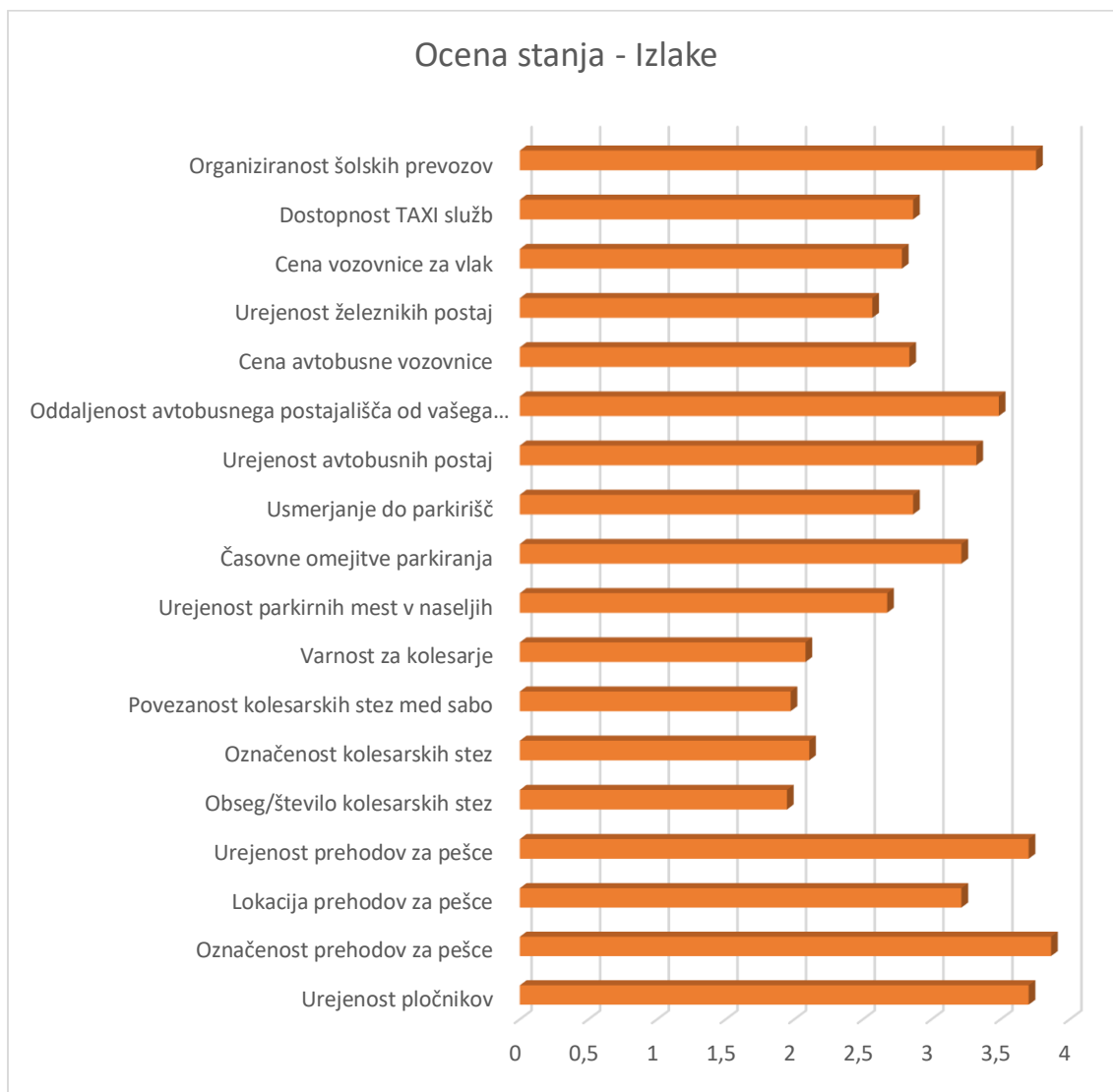
Rezultati ankete za področje ocene stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Zagorju ob Savi (Slika 52) podajajo visok nivo, saj so vsa področja anketiranci ocenili nadpovprečno. Najvišjo oceno so anketiranci dodelili Označenosti prehodov za pešce, najnižjo pa za Dostopnost TAXI služb ter Urejenost železniških postaj.

Slika 53: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Kisovcu



Rezultati ankete za področje ocene stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Kisovcu (Slika 53) prav tako podajajo visok nivo, čeprav je moč zaznati večja nihanja med posameznimi ocenami kot v primeru naselja Zagorje ob Savi. Najvišjo oceno so anketiranci dodelili Oddaljenosti avtobusnega postajališča od vašega doma, najnižjo pa za Označenost kolesarskih stez in za Obseg/število kolesarskih stez ter Povezanost kolesarskih stez med sabo.

Slika 54: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Izlakah

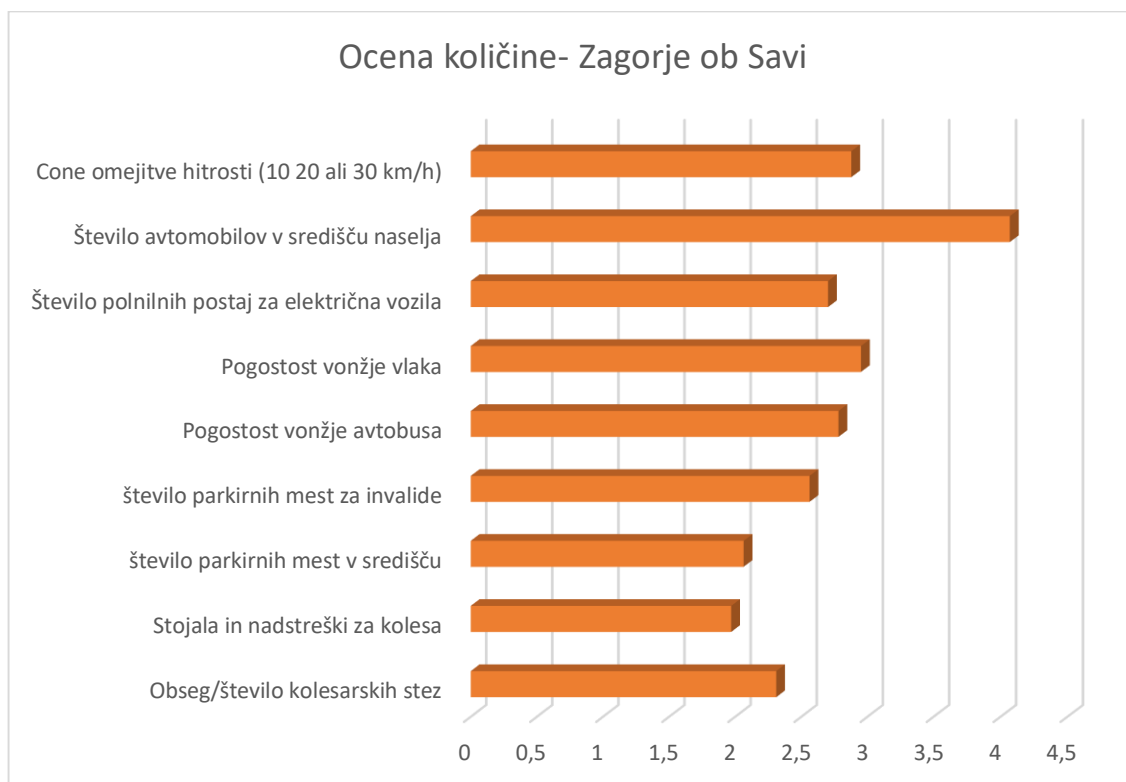


Rezultati ankete za področje ocene stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Izlakah (Slika 54) prav tako podajajo visok nivo, čeprav je moč zaznati večja nihanja med posameznimi ocenami kot v primeru naselja Zagorje ob Savi. Najvišjo oceno so anketiranci dodelili Organiziranost šolskih prevozov, najnižjo pa za Označenost kolesarskih stez in za Obseg/število kolesarskih stez ter Povezanost kolesarskih stez med sabo – kar sovpada z ocenami za naselje Kisovec.

Sledeče vprašanje, vprašanje 4, se prav tako kot predhodno vprašanje nanaša na izbrano naselje, torej na Zagorje ob Savi, Kisovec ali Izlake. Vprašanje 4 se je glasilo: Na lestvici

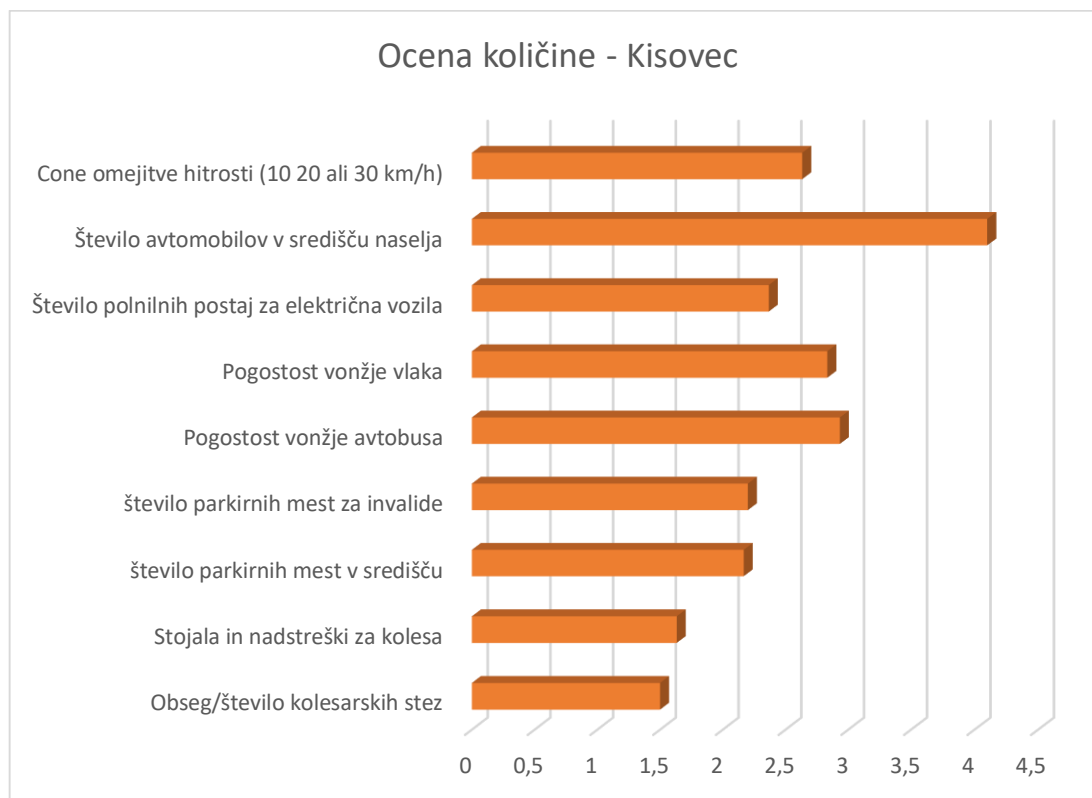
od 1 do 5, kjer 1 pomeni občutno premalo določenega elementa, 3 predstavlja dovolj določenih elementov, 5 pa občutno preveč določenih elementov, ocenite količino različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v izbranem naselju (pogostost voženj javnega potniškega prometa, število parkirnih mest, število avtomobilov v središču in podobno).

Slika 55: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v Zagorju ob Savi



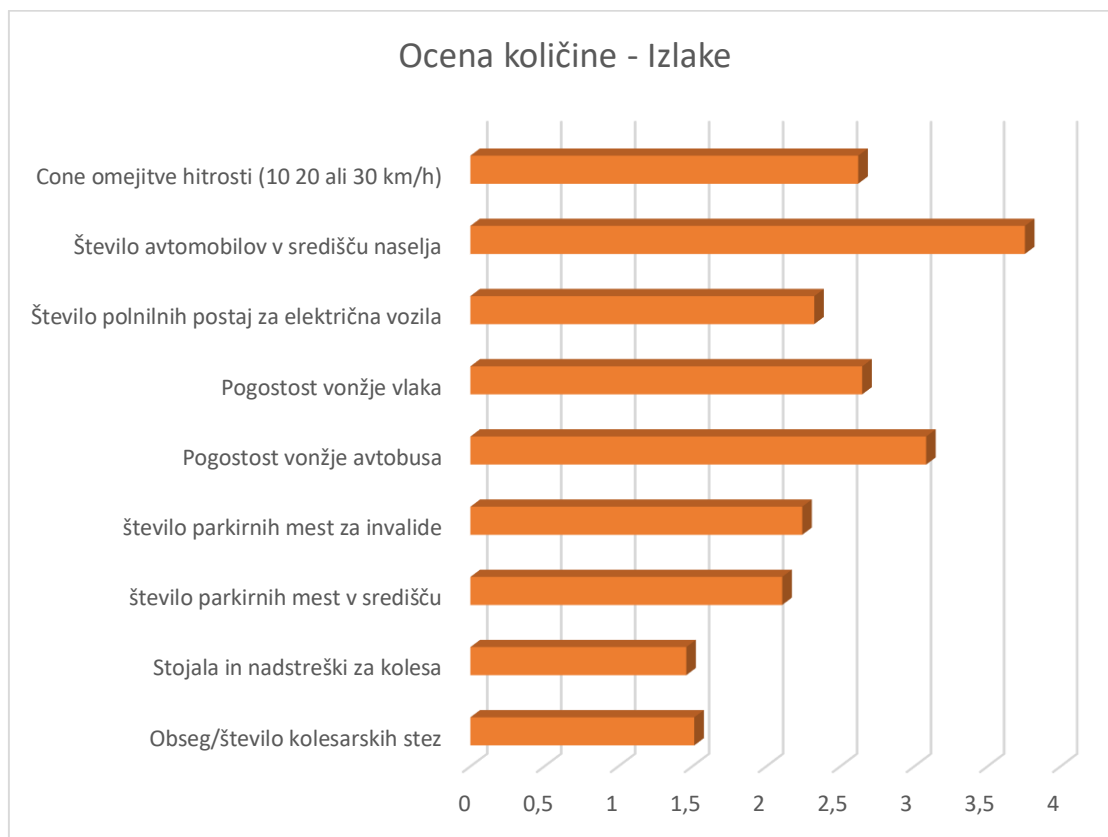
Anketiranci so v povprečju podali srednjo vrednost ocene količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v Zagorju ob Savi. Po mnenju anketirancev je v mestu Zagorje ob Savi občutno preveč Avtomobilov v središču naselja, občutno premalo pa je Stojal in nadstreškov za kolesa.

Slika 56: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v Kisovcu



Za območje Kisovca so anketiranci v povprečju nekoliko nižje ocenili količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v primerjavi z Zagorjem ob Savi. Po mnenju anketirancev je v Kisovcu prav tako kot v Zagorju ob Savi občutno preveč Avtomobilov v središču naselja, občutno premajhen pa je Obseg/število kolesarskih stez.

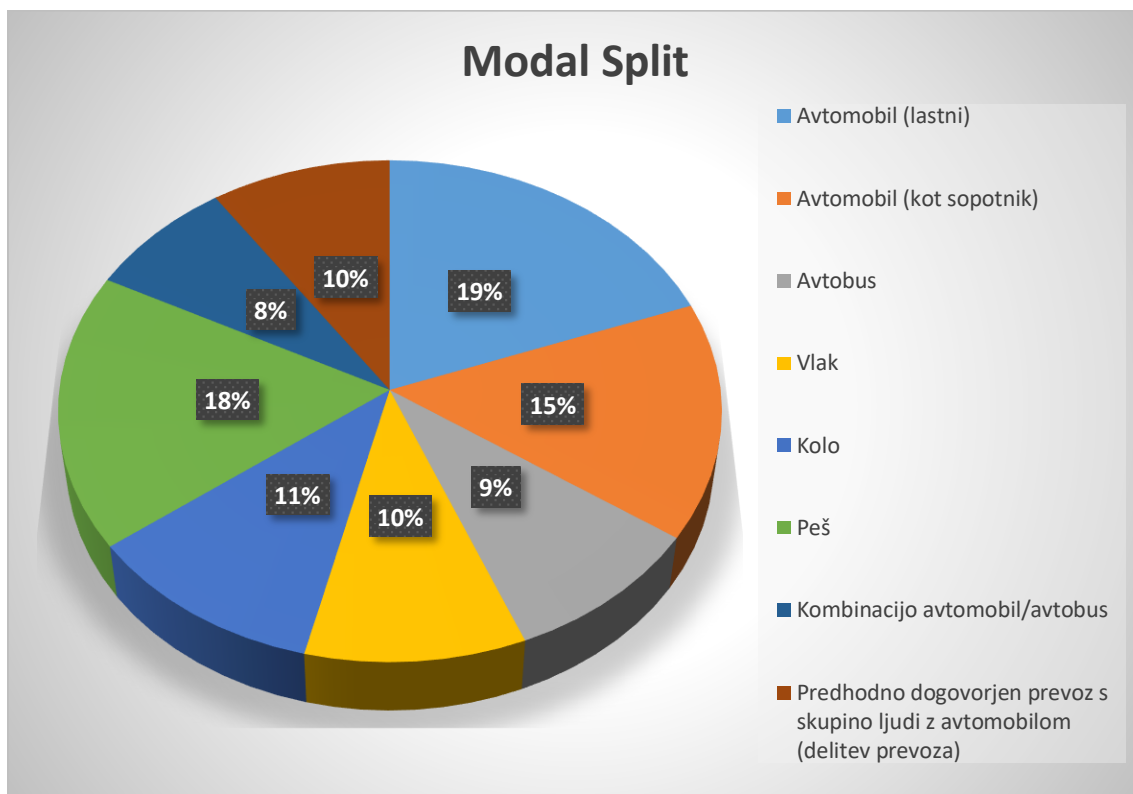
Slika 57: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v Izlakah



Za območje Izlake so anketiranci v povprečju podali srednjo vrednost ocene količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov. Po mnenju anketirancev je v Izlakah prav tako kot v Zagorju ob Savi in Kisovcu občutno preveč Avtomobilov v središču naselja, občutno premalo pa je Stojal in nadstreškov za kolesa ter Obseg/število kolesarskih stez.

V nadaljevanju so anketiranci podajali, kako pogosto uporabljajo posamezno prevozno sredstvo. To vprašanje omogoča okvirno določitev modal splita (razdelitve rabe posameznih modalitet prevoza), ki je značilen za prebivalce v občini Zagorje ob Savi.

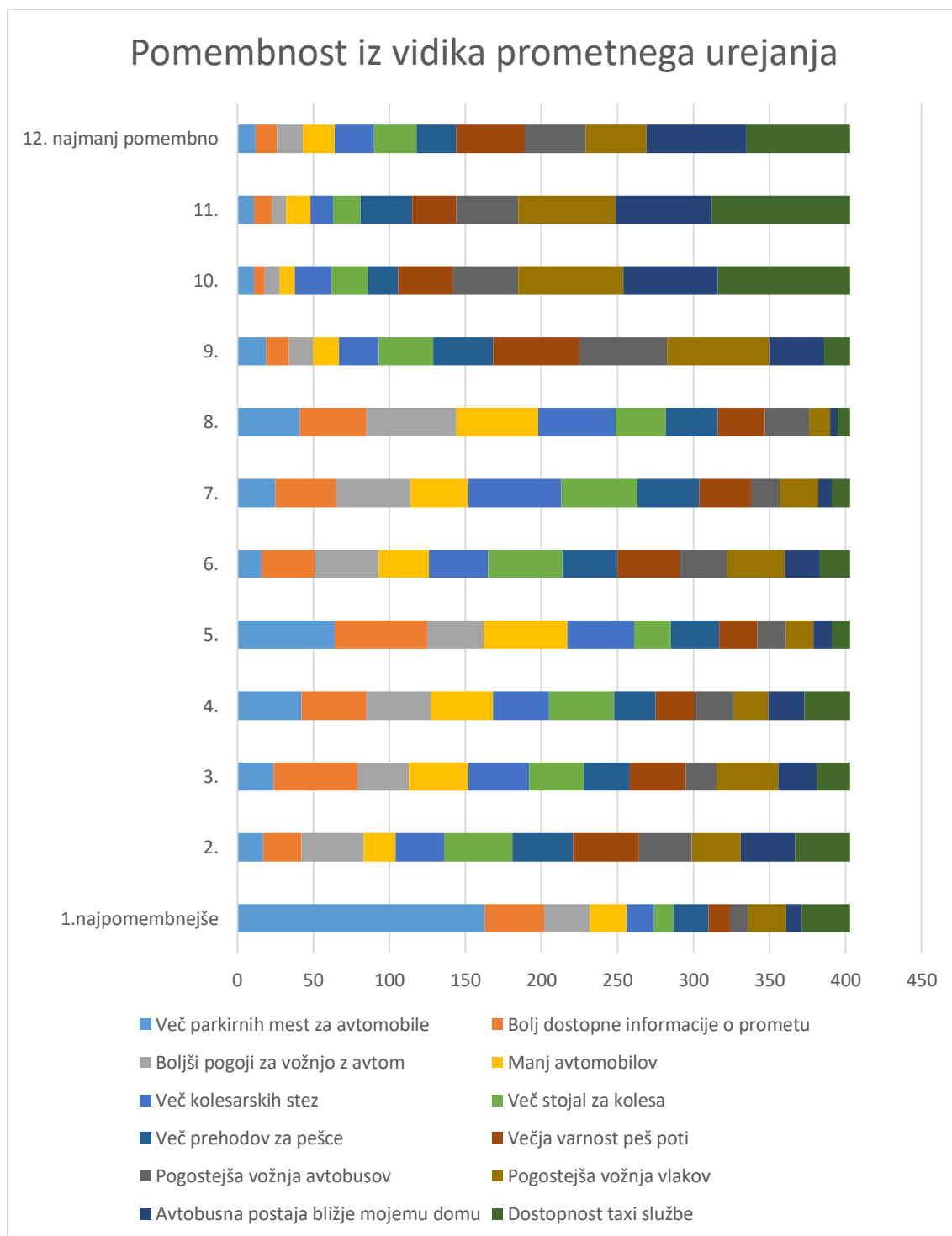
Slika 58: Modal split v občini Zagorje ob Savi



Anketiranci so v anketi podali tudi oceno pogostosti uporabe posameznega prevoznega sredstva, ki ga najpogosteje uporabljajo za svoje potovanje. Izbirali so lahko med sledečimi načini: Avtomobil (lastni), Avtomobil (kot sopotnik), Avtobus, Vlak, Kolo, Peš, Kombinacijo avtomobil/avtobus in Predhodno dogovorjen prevoz s skupino ljudi z avtomobilom (delitev prevoza). Glede na odgovore anketirancev je moč zaključiti, da je najpogostejša uporaba avtomobila (19 %), kateremu sledi hoja (18%), najmanj pa uporabljajo kombinacijo avtomobil/avtobus ter sam avtobus.

Vprašanje 6 se je glasilo: Spodnje trditve razporedite po pomembnosti na lestvici od 1 do 12, kjer 1 pomeni za vas najpomembnejše področje z vidika prometnega urejanja, 12 pa najmanj pomembno. Tukaj je šlo za sledeče trditve: Več parkirnih mest za avtomobile, Bolj dostopne informacije o prometu, Boljši pogoji za vožnjo z avtom, Manj avtomobilov, Več kolesarskih stez, Več stojal za kolesa, Več prehodov za pešce, Večja varnost pešpoti, Pogostejša vožnja avtobusov, Pogostejša vožnja vlakov, Avtobusna postaja bližje mojemu domu, Dostopnost TAXI službe.

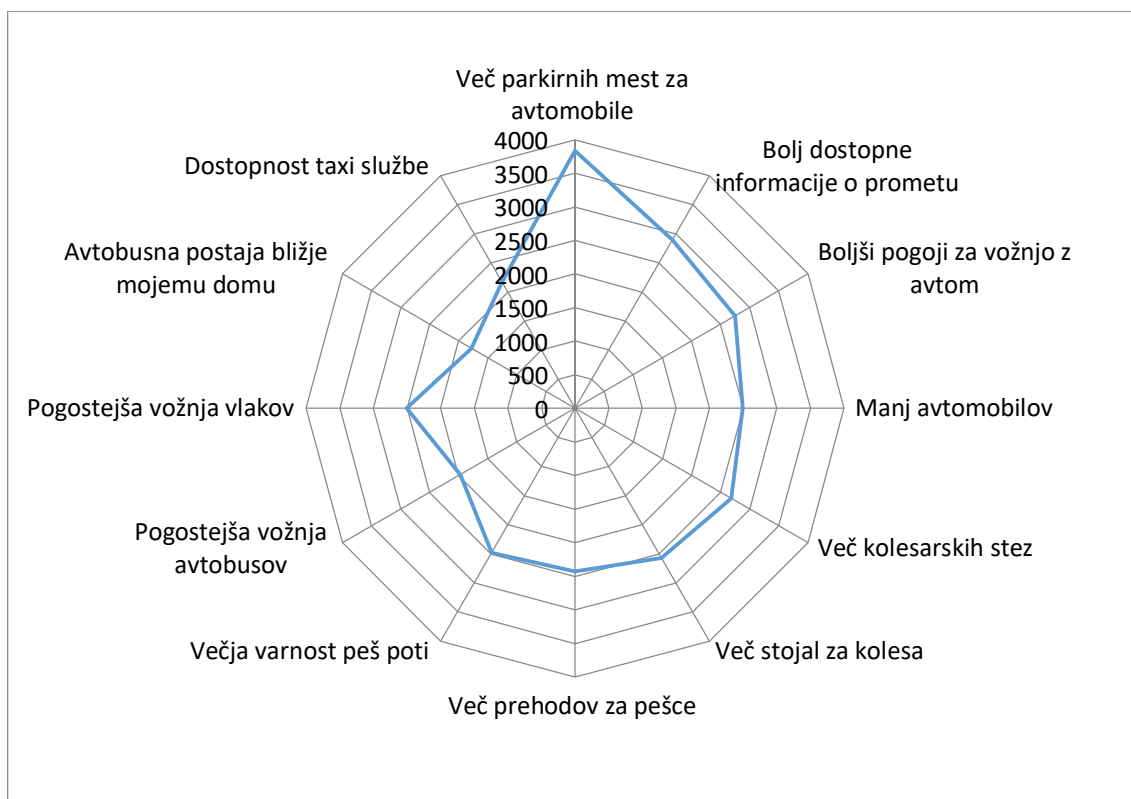
Slika 59: Pomembnost področij z vidika prometnega urejanja



Iz predhodnega grafa (Slika 59) je moč razbrati, kaj je za anketirance najpomembnejše.

Zaradi lažje preglednosti je bilo isto vprašanje obdelano še iz vidika uteži (Slika 60).

Slika 60: Pomembnost področij z vidika prometnega urejanja-uteži



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

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

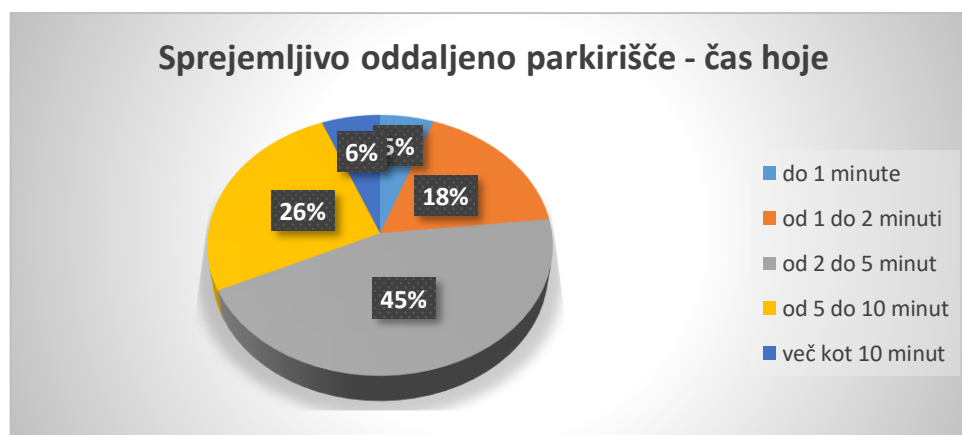
Slika 61: Koliko minut hoje od destinacije, kamor so anketiranci namenjeni, običajno parkirajo svoje osebno vozilo?



Najpogosteje anketiranci svoje vozilo parkirajo v bližini destinacije (Slika 61). Na vprašanje, koliko minut hoje od destinacije, kamor so anketiranci namenjeni, običajno parkirajo svoje osebno vozilo, so anketiranci v 42 % odgovorili, da je to od 2 do 5 minut hoje. Le 5 % anketiranih svoje vozilo parkira tako daleč od destinacije, da hodi več kot 10 minut.

Vprašanje 8 se je glasilo: »Koliko minut hoje oddaljeno javno parkirišče se vam zdi še sprejemljivo?« Anketiranci so lahko izbirali med sledečimi možnostmi: do 1 minute, od 1 do 2 minuti, od 2 do 5 minut, od 5 do 10 minut, več kot 10 minut.

Slika 62: Koliko minut hoje oddaljeno javno parkirišče je še sprejemljivo



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

C1.1.16 *Ogled stanja na terenu*

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

Prvi ogled stanja na terenu se je izvedel 22. 06. 2016. Ogled stanja se je izvedel skupaj z g. Borisom Grošljem iz uprave občine Zagorje ob Savi. Na ogledu so bili še predstavniki izdelovalca in sicer: Darja Topolšek, vodja projektne skupine; Marjan Sternad, član projektne skupine; Uroš Kramar, član projektne skupine; Tina Cvahte, članica delovne skupine. Ogled stanja se je izvedel na širšem območju občine, posebna pozornost pa je bila posvečena potrjenemu geografskemu obsegu. V okviru ogleda je bil izveden torej ogled celotnega prometnega sistema v Občini, prav tako pa so bila izpostavljena kritična mesta na infrastrukturi.

Drugi ogled stanja se je izvedel 06. 07. 2016. Namen drugega ogleda stanja je podrobnejša seznanitev izvajalca s stanjem javnega potniškega prometa v občini Zagorje ob Savi. V okviru drugega ogleda stanja se je med vožnjo po regionalni cesti iz smeri Trojane proti mestu Zagorje ob Savi opazovalo tudi stanje cestne infrastrukture. Zaradi prisotnosti člana projektne skupine, ki se strokovno in znanstveno ukvarja z električnimi vozili in polnilnicami, se je izvedel še ogled lokacij postavitve polnilnih postaj za električna vozila. Na ogledu so bili sledeči predstavniki izdelovalca: Darja Topolšek, vodja

projektne skupine; Matjaž Knez, član projektne skupine; Tina Cvahte, članica delovne skupine.

Tretji ogled stanja se je izvedel 06. 08. 2016, ko se je izvajalec še posebno seznanil z urejenostjo prometa v primeru prireditev in zapor cest. V okviru tega ogleda se je izvajalec bolj podrobno seznanil tudi s stanjem mirujočega prometa v Zagorju ob Savi. Poudarek je bil na ugotavljanju zasedenosti parkirišč, s poudarkom na dostopnosti in informiranosti. Prav tako je bil poudarek na delovanju in izkoriščenosti večjih parkirišč na obrobju in stanju mirujočega prometa ob izrednih dogodkih (prireditve na prostem). V okviru ogleda je bil izveden tudi ogled cestne infrastrukture, s poudarkom na ogledu urejenosti površin za pešce v navezavi s kritičnimi mesti glede prehodov za pešce. Na ogledu so bili sledeči predstavniki izdelovalca: Darja Topolšek, vodja projektne skupine; Marjan Sternad, član projektne skupine; Uroš Kramar, član projektne skupine; Tina Cvahte, članica delovne skupine.

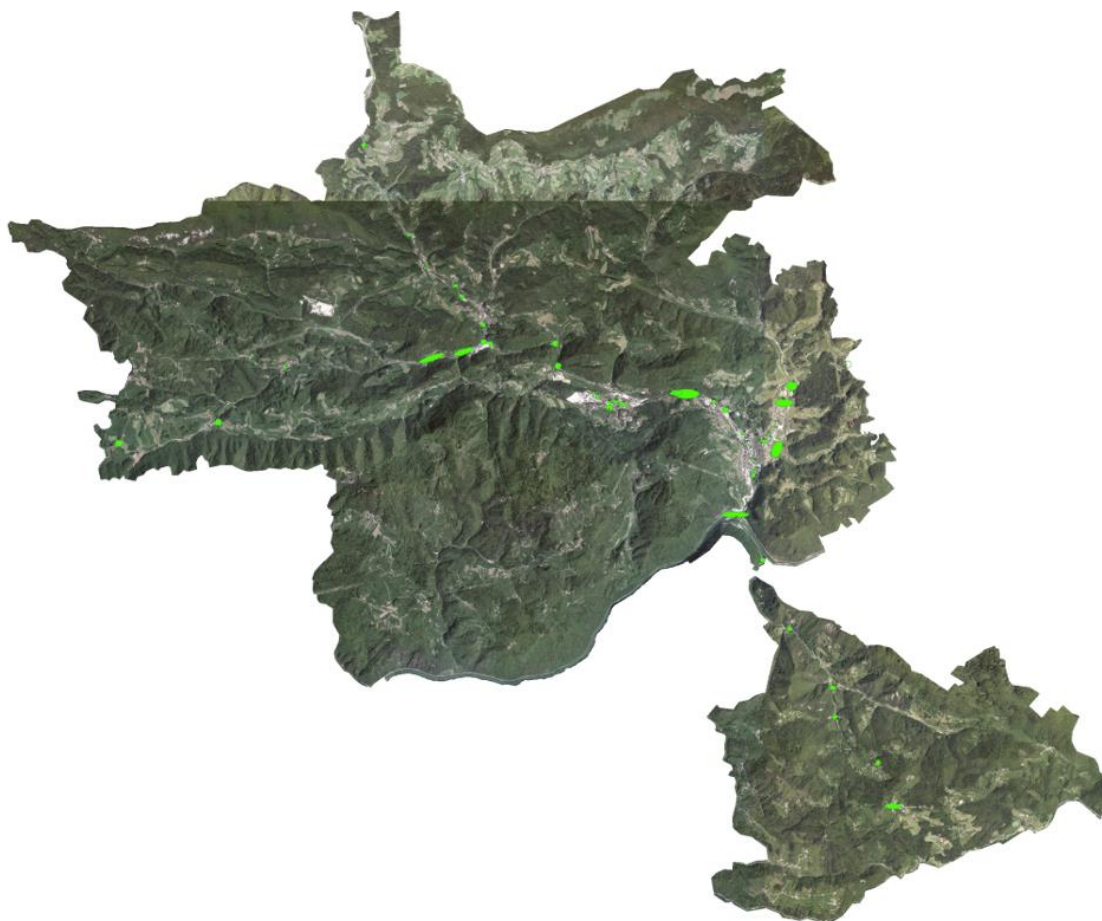
Četrty ogled stanja mobilnostnega sistema v občini Zagorje ob Savi se je izvedel 12. 08. 2016. V okviru ogleda se je izdelovalec še bolj podrobno seznanil s stanjem na področju cestnega javnega potniškega prometa in kolesarjenja. V okviru ogleda se je izvedel tudi sestanek ter intervju z direktorjem podjetja Integral – Zagorje, z g. direktor Romanom Plescem, univ.dipl.org. V okviru tega ogleda so se izvedli še ogledi specifičnih lokacij, kot je npr. možnost kolesarske povezave med Zagorjem ob Savi in Kisovcem ipd., saj so določene analize podatkov pokazale potrebo po dodatnih ogledih. Na ogledu sta bili sledeči predstavnici izdelovalca: Darja Topolšek, vodja projektne skupine; Tina Cvahte, članica delovne skupine.

V okviru preučitve in ogleda stanja je mogoče zaznati več kritičnih mest oziroma točk na transportni infrastrukturi v občini Zagorje ob Savi (Slika 63), ki so z vidika celostnega in trajnostnega urejanja prometa v občini pomembne in potrebne pozornosti. Kritične

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

točke so določene na podlagi sodelovanja z odgovornimi za promet na OZOS ter ogledov stanja na terenu.

Slika 63: Lokacije kritičnih mest transportne infrastrukture v občini Zagorje ob Savi



V nadaljevanju so tako podane izstopajoče točke, katerih lokacijo je moč razbrati iz slike, opis posamezne točke pa sledi za sliko z lokacijo.

Slika 64: Kritični točki na cestni infrastrukturi-Kandrše (št. 1) in Vidrga (št. 2)



Kritična točka označena s točko 1 (Kandrše) se nanaša na pomanjkanje prehoda za pešce (v navezavi z avtobusnim postajališčem) in pločnika, ki se sicer nahaja vzdolž ceste (415), vendar le na območju podjetja Strip's.

Slika 65: Urejenost pločnika (levo) in avtobusno postajališče



Podobno problematiko je moč zaznati v območju Vidrge (kritična točka št. 2 -

Slika 64), saj tam ni prehoda za pešce, ki bi omogočal tudi varen dostop do avtobusnega postajališča.

Slika 66: Vidrga (št. 2), prehod za pešce (slaba preglednost)



Na območju občine Zagorje ob Savi so postajališča določenih avtobusnih linij neprimerna, saj komaj zadostujejo minimalnim projektno – tehničnim elementom in minimalnim pogojem za ureditev avtobusnih postajališč na javnih cestah. Na območju avtobusnega postajališča Mlinše (Slika 65) ni urejenega prehoda za pešce (šolarje) in ni varnih navezav za pešce, neprimerno pa je tudi samo postajališče.

Slika 67: Kritična točka na cestni infrastrukturi-območje avtobusnega postajališča
Mlinše



Sledeča kritična mesta se nahajajo na širšem območju Izlak (Slika 68).

Slika 68: Kritične točke na cestni infrastrukturi-širše območje Izlak



Prva takšna lokacija, označena s številko 4 (Slika 68), je povezana z avtobusnim postajališčem Polje pri Izlakah, saj tam ni urejenega postajališča, prav tako ni urejene peš navezave proti Izlakam, problematičen pa je tudi varen prehod čez cesto, saj ni urejenega prehoda za pešce.

Za kritično mesto številka 5 (Slika 68) je značilno, da ni urejene peš navezave z obstoječim pločnikom, prav tako pa ni prehoda za pešce proti ETI-ju.

Slika 69: Urejenost cestne infrastrukture na območju ETI-ja



Kritično mesto številka 6 (Slika 68) se nahaja na območju nekanaliziranega križišča na cesti Trojane-Izlake-Šmarjeta, na katerih so prometni manevri kompleksnejši in za voznike zahtevnejši kot na odprtih odsekih cest. Zaradi tega so ta območja zaradi spremembe smeri vožnje potencialna območja konfliktnih točk oz. konfliktnih situacij. Na tem območju sta se v letih od 2010 do 2015 pripetili dve prometni nesreči (ena z lažjimi poškodbami, ena pa z materialno škodo). V območju je potrebno urediti avtobusno postajališče. V tem območju je problematika povezana tudi s hitrostjo vožnje cestnih vozil. Za omenjenim križiščem v smeri proti Zagorju ob Savi je zaznano tudi neurejeno avtobusno postajališče (kritična točka števila 7), kar lahko negativno vpliva na uporabo JPP-ja.

Kritično območje številka 8 (Slika 68) se nanaša na problematiko hitrosti vožnje skozi del naselja na cesti Trojane-Izlake, kjer so sicer izvedeni pločniki in potrebna vertikalna in horizontalna signalizacija.

Na območju Medijskih toplic (kritično mesto št. 9 - Slika 68) je mogoče zaznati neurejena avtobusna postajališča, pomanjkanje prehodov za pešce, ter velike hitrosti vožnje ob slabi preglednosti cestnih priključkov.

Slika 70: Območje Medijskih toplic



Kritično mesto z označbo št. 10 (Slika 68) se nahaja na cesti Trojane-Izlake (regionalna cesta I. reda št. 221 Trojane – Izlake – Trbovlje – Hrastnik – Šmarjeta) in predstavlja še eno kritično mesto za pešce. Na tem območju namreč ni zagotovljen varen prehod za pešce s cestno označbo - zebro.

Kritično območje številka 11 (Slika 68) je prav tako povezano s težavami pešcev, saj na tem območju ni peš navezav, kakor tudi ne prehodov za pešce, kar je povezano tudi s samimi avtobusnimi postajališči (postajališče Orehovica pri Izlakah).

Slika 71: Kritično mesto št. 11 – območje avtobusnega postajališča Orehovica pri Izlakah



Kritično mesto št. 12 je širšega pomena za celotno območje naselja Orehovica, saj gre za problematiko vhoda v samo naselje.

Na sledeči sliki je prikazana lokacija kritične točke na območju avtobusnega postajališča Hrastnik pri Trojanah. Na tem območju je mogoče zaznati problematiko neurejenega postajališča (tudi prehoda za pešce), kakor tudi nepreglednega izvoza.

Slika 72: Kritična točka na cestni infrastrukturi - območje avtobusnega postajališča Hrastnik pri Trojanah



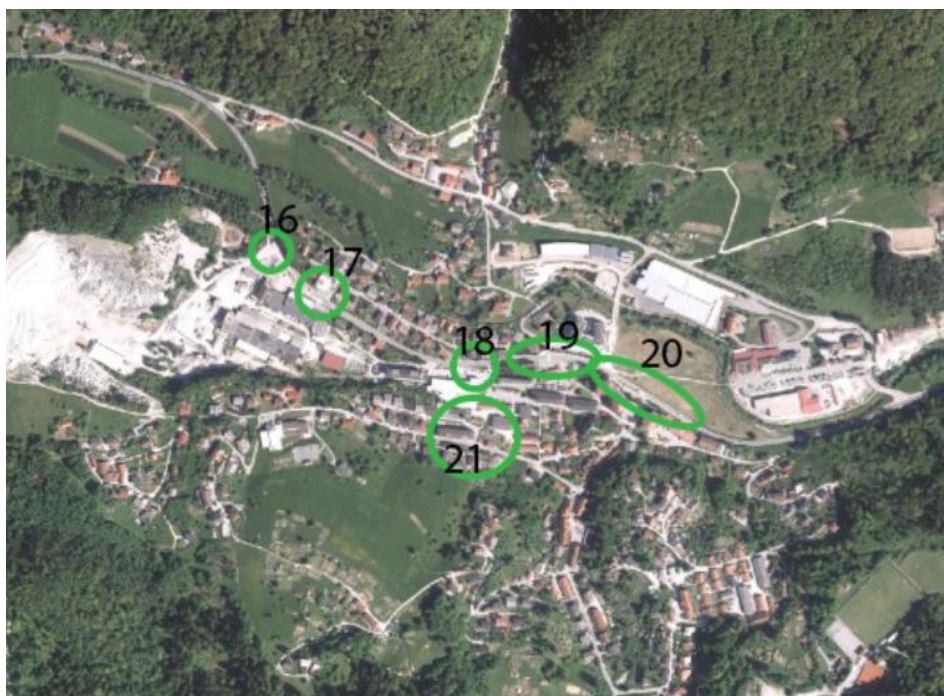
Kritični mesti oziroma točki 14 in 15 se nahajata na cesti Trojane – Izlake (regionalna cesta I. reda št. 221 Trojane – Izlake – Trbovlje – Hrastnik – Šmarjeta). Lokacija št. 14 se nanaša na problematiko neurejenega avtobusnega postajališča, problematika na točki št. 15 pa na odsotnost prehoda za pešce, ki je še posebno pomemben za zagotavljanje kakovosti avtobusnega prometa na območju podjetja Xella (Slika 73).

Slika 73: Kritični točki na cestni infrastrukturi – območje avtobusnega postajališča Zagorje ob Savi Bregar (14) in avtobusnega postajališča Zagorje ob Savi Siporeks (15)



Naselje Kisovec je eno izmed večjih naselij v občini Zagorje ob Savi. Na ožjem območju urbanega območja Kisovec je analiza stanja nakazala več kritičnih mest (16 – 21) (Slika 74).

Slika 74: Kritične točke na cestni infrastrukturi – Kisovec



Kritično mesto oziroma točka z označbo št. 16 je povezana s problematiko nekanaliziranega križišča ceste 221 (regionalna cesta I. reda št. 221 Trojane – Izlake – Trbovlje – Hrastnik – Šmarjeta) in ceste v Borovniško naselje, kjer so hitrosti vožnje velike in ni zagotovljeno varno vključevanje na glavno prometnico.

Slika 75: Kritično mesto št. 16 – območje nekanaliziranega križišča ceste R 221 in ceste v Borovniško naselje



Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

V križišču glavne ceste z Jevšnikovo ulico se nahaja kritično mesto št. 17 (Slika 74), saj na tem območju ni zagotovljen varen prehod za pešce, prav tako pa ni zagotovljena zadostna preglednost v križišču.

Slika 76: Kritično mesto št. 17 – križišče z Jevšnikovo ulico



Na območju avtobusnega postajališča Zagorje ob Savi Kisovec ni povsod zagotovljenega varnega prehoda za pešce (ali ga je potrebno preurediti – kritično mesto št. 19 - Slika 74) čez glavno cesto – ta se sicer nahaja na območju avtobusnega postajališča (urejenost) v smeri proti Zagorju ob Savi (kritično mesto št. 18 in 19).

Slika 77: Kritično mesto št. 18 (19) – območje avtobusnega postajališča Kisovec



Na območju glavne ceste Trojane-Zagorje ob Savi (ob Rudarski cesti) je mogoče zaznati potrebo po preureditvi križišča in parkirišča (kritično mesto št. 20 - Slika 74).

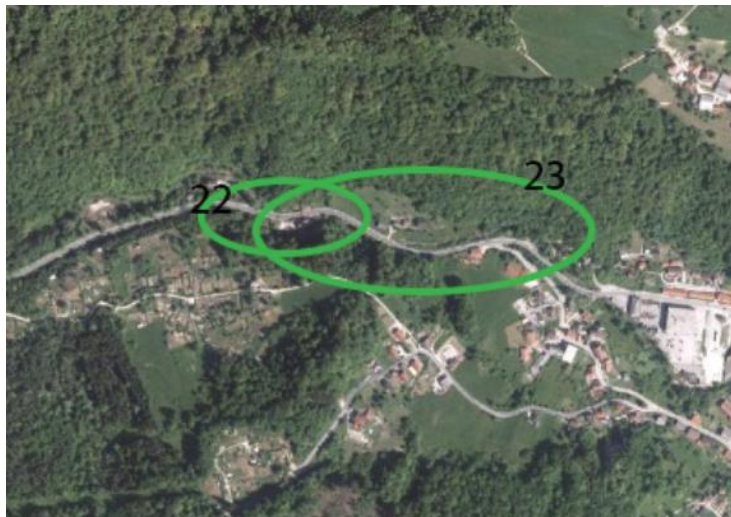
Na območju Ceste 15. aprila (kritično mesto št. 21 - Slika 74) je neprimerno urejeno križišče, prav tako pa je potrebno urediti avtobusna postajališča v povezavi z ureditvijo prehoda pešce. Gre za območje, kjer otroci hodijo v šolo peš.

Slika 78: Kritični odsek št. 21 – območje Ceste 15. aprila



Zaradi visokih hitrosti vožnje na glavni cesti št. 221 (Trojane – Izlake – Trbovlje – Hrastnik – Šmarjeta) je več kritičnih mest v povezavi s hitrostjo vožnje. Kritično mesto št. 22 (Slika 79) se tako nanaša na problematiko sekanja dvojnega ovinka, kar predstavlja problematiko za ranljivejše udeležence v prometu in za vzdrževanje bankin.

Slika 79: Kritični točki št. 22 in št. 23 na cestni infrastrukturi – R221



Kritično območje št. 23 (Slika 79) je povezano s problematiko varnosti pešcev, saj so na tem območju neurejene površine za pešce.

Slika 80: Kritično območje št. 23 – nepregledni ovinki v navezavi z neurejenimi površinami za pešce (denivelacija)



Na območju varnejših poti v šolo je potrebno zagotavljati primerno urejene površine z varnimi prehodi za pešce. Na območju mesta Zagorje ob Savi je več kritičnih mest

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

povezanih z varnostjo ranljivejših udeležencev v prometu. Eno takšno mesto je kritično mesto št. 24 (Slika 81), kjer je zaznan pomanjkljivo urejen prehod za pešce.

Slika 81: Lokaciji kritičnih točk št. 24 in št. 25 na cestni infrastrukturi – Zagorje ob Savi



Kritično mesto št. 25 (Slika 81) se nanaša na urejenost križišča na območju centra Spar (Slika 82).

Slika 82: Kritično mesto št. 25 – križišče pri Spar-u v Zagorju ob Savi



V nadaljevanju podajamo lokacije kritičnih mest (Slika 83) na območju mesta Zagorje ob Savi.

Slika 83: Lokacije kritičnih točk v mestu Zagorje ob Savi



Kritično mesto št. 26 se nanaša na območje ceste 9. avgusta in je povezano z varnostjo pešcev. Na tem območju namreč ni urejenega prehoda za pešce (Slika 84).

Slika 84: Pomanjkanje prehoda za pešce – kritično mesto št. 26



Na cesti z oznako 222 je sledeče kritično mesto (št. 27 - Slika 83), kjer prav tako ni primerno urejenega prehoda za pešce. Na območju ceste 221 je moč zaznati tudi zožitev pločnika za pešce (kritično mesto št. 28 - Slika 85), kar v določenih situacijah »prisili« pešce, da stopijo na vozišče. Enaka problematika je na območju kritičnega mesta št. 29 (Slika 83).

Slika 85: Kritično mesto št. 29 – ožina za pešce



Kritično območje št. 30 (Slika 83) se nanaša na nevaren odsek za kolesarje, saj gre za območje ceste, kjer je omejena širina zaradi fiksnih infrastrukturnih objektov (razvidno tudi iz predhodne slike - Slika 85).

Kritični mesti št. 31 (neprimeren izvoz) in številka 32 (pomanjkljiv prehod za pešce) se nahajata za Avtobusno postajo Koprivc (Slika 83).

Na odseku Trboveljske ceste je moč razmišljati o obvoznici za Kotedrščico na relaciji Kolodvorska – Selo. S tem bi se v veliki meri razbremenila glavna cesta, ki ima, kot že omenjeno, veliko kritičnih točk in tudi odsekov.

Na Cesti zmage je več kritičnih točk povezanih s pomankanjem prehodov za pešce. Vsekakor je potrebno za to problematiko poudariti kritični točki št. 34 in št. 35 (Slika 83), kjer ni prehoda čez glavno omenjeno ulico.

Slika 86: Manjkajoči prehodi na Cesti zmage - kritično mesto št. 34



Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

Ureditev avtobusnega postajališča je potrebna na postajališču Košenina (kritično mesto št. 36 - Slika 83 in Slika 87), kjer je potrebno urediti še prehod za ranljivejše udeležence v prometu (pešce in kolesarje).

Slika 87: Kritično mesto št. 36



Na območju mesta Zagorje ob Savi so območja, kjer se kolesarske steze končajo oziroma območja, kjer jih ni (niso povezane med sabo).

Slika 88: Lokacija kritičnega območja številka 37



Kot kritično območje, povezano s kolesarji, je tako moč izpostaviti območje št. 37 (Slika 88), kjer je potrebno nadaljevanje kolesarske povezave do železniške postaje (v navezavi s kolesarnicami – Slika 89).

Slika 89: Kolesarnica pred železniško postajo – navezava na kritično mesto št. 37



Na območju Ceste 9. avgusta je mogoče določiti sledečo kritično mesto št. 38, kjer ni prehoda za pešce (Slika 83), v nadaljevanju (na isti cesti) pa je kritično mesto št. 39, kjer se ponovno pojavi ožina za pešce.

Predvidena izgradnja obvoznice Ruardi (kritično območje št. 40 - Slika 83) je povezana s problematiko montažnega mostu, bus postajališč, prometa pešcev, kolesarjev, ostrih ovinkov in tovornega prometa.

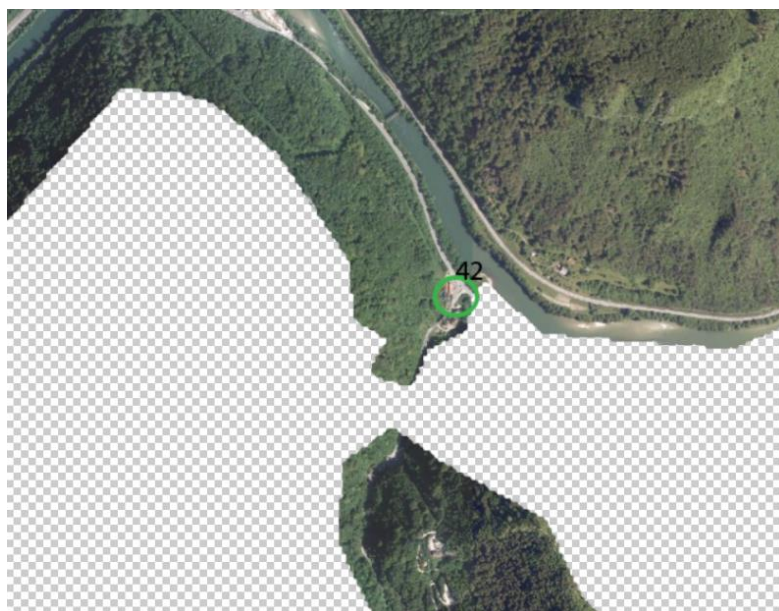
Na območju križišča ceste 221 s cesto v Potoško vas se nahaja kritično območje št. 41 (Slika 83), v katerem je mogoče zaznati pomanjkljivosti z urejenostjo samega križišča (Slika 90) in avtobusnega postajališča.

Slika 90: Območje križišča s cesto v Potoško vas- kritično območje št- 41



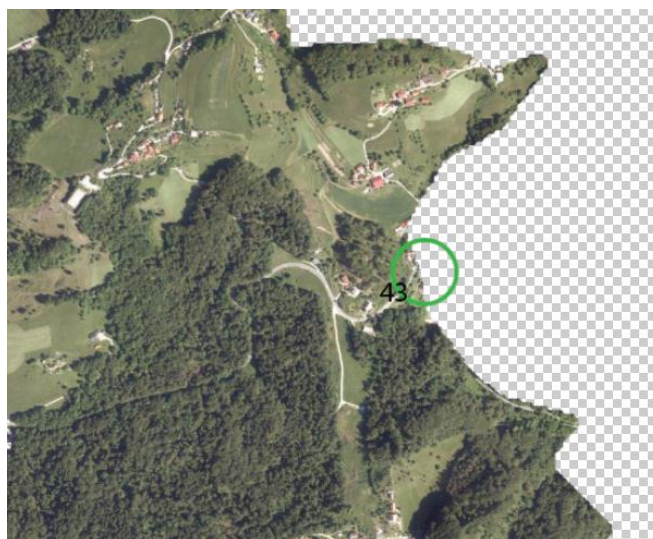
Na območju Šklendrovca (Slika 91) je neurejeno avtobusno postajališče (kritična točka št. 42) in to na območju, kjer je zaradi topografije omejena tudi preglednost.

Slika 91: Kritična točka št. 42 na cestni infrastrukturi – Šklendrovec



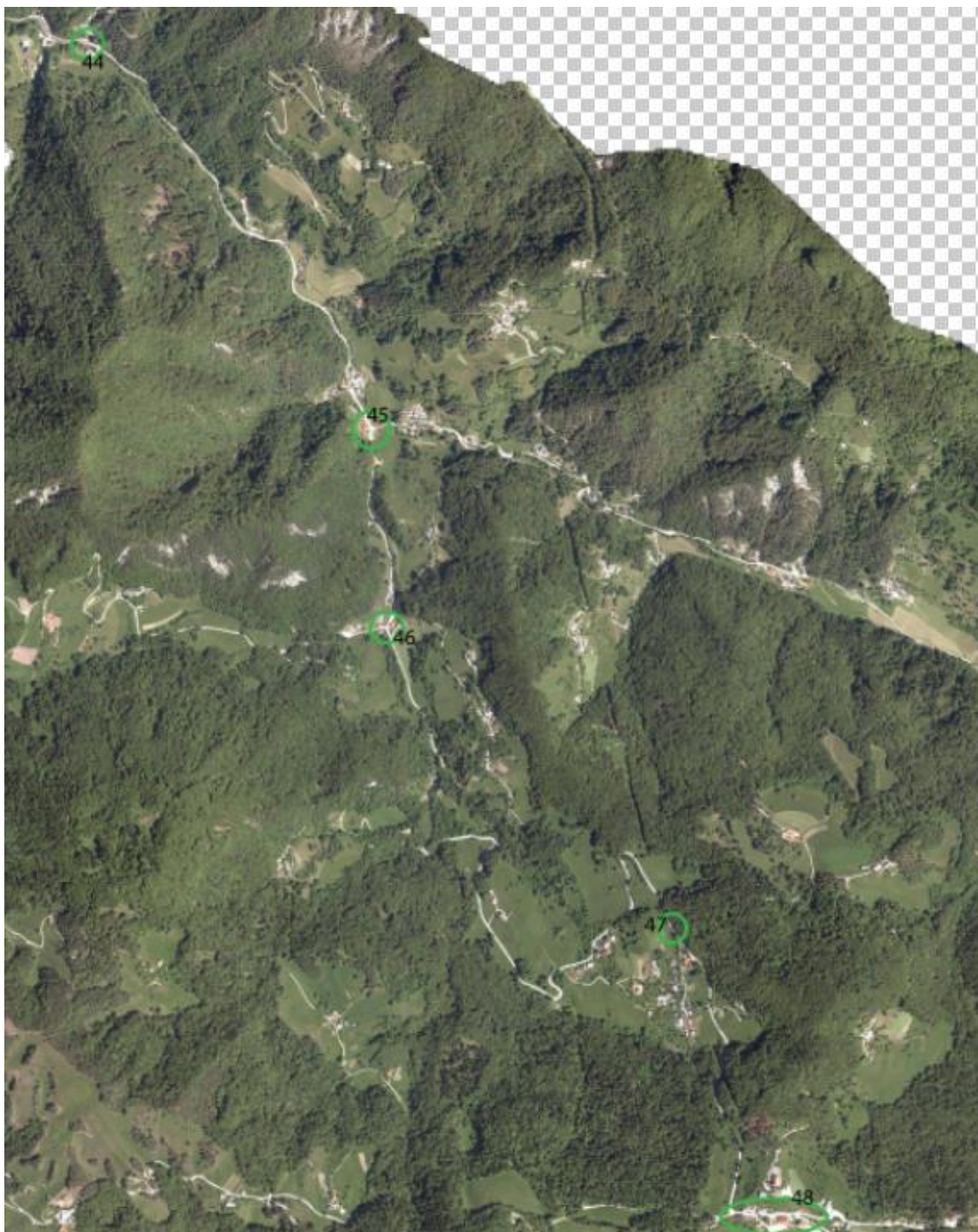
Podobna problematika z avtobusnimi postajališči je tudi v kritični točki št. 43 (Slika 92), kjer je mogoče zaznati problematiko neurejenega avtobusnega postajališča, prav tako ni prehoda za pešce, kar je še posebno pomembno zaradi nepreglednosti na tem območju.

Slika 92: Lokacija kritične točke št. 43



Na širšem območju Šklendrovca (Slika 93) je moč zaznati problematiko urejenosti avtobusnih postajališč – kritična mesta št. 44, 45, 46, 47 in št. 48, kjer je moč zaznati še problematiko, povezano s hitrostjo vožnje.

Slika 93: Kritične točke - Šklendrovec



Tukaj so podani povzetki ugotovitev, povezanih s podatki, posredovanimi s strani odgovornih na občini Zagorje ob Savi ter iz več ogledov stanja na terenu. Skozi celoten pregled stanja je mogoče ugotoviti veliko problematiko na področju zagotavljanja varnosti za pešce (manjkajoči prehodi za pešce/pomanjkljivo urejeni prehodi za pešce,

ožine, pločniki,...), ki je na več območjih povezana z urejenostjo avtobusnih postajališč; slaba urejenost vpliva na kakovost JPP in posledično na njegovo uporabo. Določena kritična mesta se nanašajo tudi na obstoječa križišča, ki v veliki meri ne zagotavljajo varnega vključevanja v promet, ali pa v koničnih urah ne zagotavljajo zadostne pretočnosti. Poudariti je potrebno tudi področje, ki se nanaša na varnost kolesarjev. Na območju občine Zagorje ob Savi je sicer izvedenih nekaj kolesarskih površin, ki pa se velikokrat končajo brez primerne zaključka, ali pa posamezne kolesarske steze med sabo niso povezane. Varnost kolesarjev je na več območjih regionalne ceste I. reda št. 221 Trojane – Izlake – Trbovlje – Hrastnik – Šmarjeta resno ogrožena.

C1.1.17 Investicije občine v promet od leta 2010 naprej

OZOS je v zadnjih petih letih izvedla relativno veliko investicij v prometno infrastrukturo in suprastrukturo ter spremljajoče aktivnosti. Pregled investicij po posameznih postavkah, ki so povezane s prometnim urejanjem občine, je podan v spodnjih tabelah. Viri podatkov so:

- Proračun občine Zagorje ob Savi za leto 2016 (Občina Zagorje ob Savi, 2015b);
- 1. rebalans proračuna Občine Zagorje ob Savi za leto 2015 (Občina Zagorje ob Savi, 2015d);
- 1. rebalans proračuna Občine Zagorje ob Savi za leto 2014 (Občina Zagorje ob Savi, 2014a);
- 1. rebalans proračuna Občine Zagorje ob Savi za leto 2013 (Občina Zagorje ob Savi, 2013);
- 1. rebalans proračuna Občine Zagorje ob Savi za leto 2012 (Občina Zagorje ob Savi, 2012);
- 1. rebalans proračuna Občine Zagorje ob Savi za leto 2011 (Občina Zagorje ob Savi, 2011);
- 1. rebalans proračuna Občine Zagorje ob Savi za leto 2010 (Občina Zagorje ob Savi, 2010).

Tabela 15: Administracija občinske uprave - projekti in aktivnosti, relevantne za
Celostno prometno strategijo

Projekt ali aktivnost	Leto	Načrtovane finance v proračunu ali, kjer je relevantno, v rebalansu v €	Realizacija ali, kjer je relevantno, ocena realizacije v €
Medobčinski inšpektorat in redarstvo Zasavje	2016	60.123	
	2015	58.200	58.200
	2014	56.200	54.349
	2013	53.900	51.633
	2012	53.600	54.216
	2011	64.000	54.401
	2010	38.800	46.530

Tabela 16: Pomoči šolajočim - projekti in aktivnosti, relevantne za Celostno prometno
strategijo

Projekt ali aktivnost	Leto	Načrtovane finance v proračunu ali, kjer je relevantno, v rebalansu v €	Realizacija ali, kjer je relevantno, ocena realizacije v €
Prevozi otrok v šolo	2016	427.000	
	2015	420.000	423.600

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

	2014	440.000	434.345
	2013	420.000	406.985
	2012	400.000	369.185
	2011	400.000	392.698
	2010	370.000	371.458

Tabela 17: Socialno varstvo - projekti in aktivnosti, relevantne za Celostno prometno strategijo

Projekt ali aktivnost	Leto	Načrtovane finance v proračunu ali, kjer je relevantno, v rebalansu v €	Realizacija ali, kjer je relevantno, ocena realizacije v €
Subvencioniranje mesečnih avtobusnih vozovnic za upokoјence	2016	10.000	
	2015	12.000	13.238

Tabela 18: Prometna varnost - projekti in aktivnosti, relevantne za Celostno prometno strategijo

Projekt ali aktivnost	Leto	Načrtovane finance v proračunu ali, kjer je relevantno, v rebalansu v €	Realizacija ali, kjer je relevantno, ocena realizacije v €

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu	2016	13.000	
	2015	13.000	6.000
	2014	8.000	6.975
	2013	6.220	5.974
	2012	9.000	8.131
	2011	10.000	9.172
	2010	10.000	6.977

Tabela 19: Upravljanje in tekoče vzdrževanje občinskih cest

Projekt ali aktivnost	Leto	Načrtovane finance v proračunu ali, kjer je relevantno, v rebalansu v €	Realizacija ali, kjer je relevantno, ocena realizacije v €
Letno vzdrževanje občinskih cest	2016	311.000	
	2015	348.000	345.672
	2014	275.000	259.828
	2013	267.000	252.730
	2012	290.000	263.467
	2011	293.500	314.948
	2010	350.000	255.885
Zimsko vzdrževanje občinskih cest	2016	275.000	
	2015	275.000	274.298

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

	2014	262.000	256.301
	2013	533.000	545.414
	2012	311.500	326.689
	2011	357.000	359.923
	2010	300.000	441.109

Tabela 20: Investicijsko vzdrževanje in gradnja občinskih cest - projekti in aktivnosti, relevantne za Celostno prometno strategijo

Projekt ali aktivnost	Leto	Načrtovane finance v proračunu ali, kjer je relevantno, v rebalansu v €	Realizacija ali, kjer je relevantno, ocena realizacije v €
Investicije in inv. vzdrževanje občinskih cest	2016	505.000	
	2015	130.000	77.886
	2014	485.000	492.758
	2013	782.612	787.653
	2012	589.206	595.812
	2011	380.000	401.101
	2010	229.000	566.324
Rekonstrukcija LC Zaloka - Jesenovo - Vrhe	2010	605.063	449.332

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

Rekonstrukcija LC Šentlambert - Mošenik	2010	395.317	238.548
Celovita prenova degradiranih površin - Cesta Borisa Kidriča	2016	5.255	
	2015	10.300	9.964
	2014	0	1.817
	2013	21.703	21.754
	2012	544.893	296.224
	2011	755.290	755.290
	2010	712.832	149.997
Celovita prenova degradiranih površin - Cankarjev trg	2016	8.762	
	2015	6.750	0
	2012	996.265	996.265
	2011	386.416	100.953
	2010	0	166.433
Revitalizacija mestnega trga v Zagorju	2015	3.372.083	3.440.045
	2014	30.000	24.022
Sanacija mostu pri IGM Zagorje	2013	432.000	/
	2011	37.793	29.370
	2010	0	61.471

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

Pločnik Mlinše s prehodom za pešce	2016	40.000	
	2014	7.423	7.423
	2013	11.000	11.068
	2012	2.856	2.856
Prenova prometne ureditve na Izlakah	2013	11.000	10.988
	2012	1.000	0

Tabela 21: Urejanje cestnega prometa - projekti in aktivnosti, relevantne za Celostno prometno strategijo

Projekt ali aktivnost	Leto	Načrtovane finance v proračunu ali, kjer je relevantno, v rebalansu v €	Realizacija ali, kjer je relevantno, ocena realizacije v €
Tekoče vzdrž. AP, PS, NZ in oglaševanje	2016	44.000	
	2015	44.000	34.000
	2014	46.750	40.025
	2013	54.803	52.934
	2012	50.000	51.578
	2011	50.000	47.846
	2010	45.000	42.146
Investicije in inv. vzdrževanje parkirišč, AP in PS	2014	10.000	7.015

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

	2013	27.280	17.479
	2012	30.000	28.504
	2011	142.600	99.760
	2010	25.000	26.358
Izgradnja parkirišča P+R v Zagorju ob Savi	2014	368.427	312.750
	2013	0	5.928
Celostna prometna strategija	2016	64.588	
Zagorje, pametno mesto-mobilnost	2016	10.000	

Tabela 22: Investicijsko vzdrževanje in gradnja državnih cest - projekti in aktivnosti,
relevantni za Celostno prometno strategijo

Projekt ali aktivnost	Leto	Načrtovane finance v proračunu ali, kjer je relevantno, v rebalansu v €	Realizacija ali, kjer je relevantno, ocena realizacije v €
Sofinanciranje državnih cest - obvoznica	2010	13.442	2.911
Sofinanciranje državnih cest - R1-221 obvoznica Ruardi	2016	20.000	
	2015	15.000	0
	2013	46.000	23.837

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

	2012	6.300	6.283
	2011	10.000	0
Sofinanciranje državnih cest - R1-222			
Cesta zmage-	2014	24.156	9.352
Kolodvorska cesta			
	2013	20.000	20.000
	2012	20.000	14.796
	2011	10.000	
Sofinanciranje državnih cest - R1-221			
Izlake	2015	6.112	4.462
	2014	73.500	74.545
	2013	60.000	48.702

Tabela 23: Druge komunalne dejavnosti - projekti in aktivnosti, relevantni za Celostno prometno strategijo

Projekt ali aktivnost	Leto	Načrtovane finance v proračunu ali, kjer je relevantno, v rebalansu v €	Realizacija ali, kjer je relevantno, ocena realizacije v €
Tehnološki letalski park	2016	10.000	

Tabela 24: Krajevne skupnosti - projekti in aktivnosti, relevantni za Celostno prometno strategijo

Projekt ali aktivnost	Leto	Načrtovane finance v proračunu ali, kjer je relevantno, v rebalansu v €	Realizacija ali, kjer je relevantno, ocena realizacije v €
KS Čemšenik - vzdrževanje javnih poti	2016	22.426	
	2015	20.652	20.652
	2014	15.769	11.778
	2013	22.069	24.818
	2012	16.968	12.222
	2011	20.059	18.667
KS Izlake - vzdrževanje javnih poti	2016	20.595	
	2015	16.325	16.325
	2014	16.591	16.591
	2013	18.468	18.202
	2012	16.325	16.325
	2011	17.672	17.672
KS Mlinše Kolovrat - vzdrževanje javnih poti	2016	32.539	
	2015	38.866	38.866
	2014	40.242	27.169
	2013	55.910	41.461

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

	2012	57.030	26.913
	2011	57.438	26.201
KS Kisovec Loke- vzdrževanje javnih poti	2016	7.332	
	2015	7.267	7.267
	2014	5.554	5.365
	2013	5.108	4.610
	2012	9.160	9.818
	2011	10.814	11.612
KS Podkum - vzdrževanje javnih poti	2016	29.082	
	2015	23.053	23.053
	2014	23.746	23.746
	2013	23.216	22.523
	2012	24.874	24.711
	2011	23.979	22.158
KS Šentgotard - vzdrževanje javnih poti	2016	8.652	
	2015	9.172	9.172
	2014	10.186	7.871
	2013	11.705	8.378
	2012	10.294	5.447
	2011	11.332	7.896

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

KS Jože Marn - vzdrževanje javnih poti	2016	4.285	
	2015	8.433	8.433
	2014	7.108	993
	2013	5.975	1.184
	2012	4.368	1.108
	2011	4.281	860
KS Franc Farčnik - vzdrževanje javnih poti	2016	1.712	
	2015	3.062	3.062
	2014	2.179	110
	2013	3.426	240
	2012	3.632	1.254
	2011	2.736	352
KS Ravenska vas - vzdrževanje javnih poti	2016	4.843	
	2015	4.384	4.384
	2014	3.602	3.469
	2013	6.548	6.547
	2012	5.638	3.098
	2011	6.211	4.174
KS Rudnik Toplice - vzdrževanje javnih poti	2016	1.199	
	2015	2.054	2.054

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

	2014	1.435	0
	2013	4.178	1.895
	2012	2.106	147
	2011	1.813	646
KS Kotredež - vzdrževanje javnih poti	2016	9.943	
	2015	7.644	7.644
	2014	7.842	9.056
	2013	7.644	7.446
	2012	6.144	6.440
	2011	11.547	11.547
KS Šentlambert - vzdrževanje javnih poti	2016	29.265	
	2015	41.537	41.537
	2014	47.210	29.571
	2013	59.868	35.856
	2012	48.153	11.482
	2011	43.447	16.992
KS Tirna - vzdrževanje javnih poti	2016	6.102	
	2015	5.678	5.678
	2014	7.818	8.084
	2013	9.401	8.920
	2012	10.388	5.323
	2011	12.489	6.938

C1.1.18 Ključni izzivi razvoja prometa

Videnja ključnih deležnikov predstavljajo izhodišče za načrtovanje CPS OZOS. Ključni deležniki in zainteresirana javnost so bili v identifikacijo ključnih izzivov razvoja prometa in vpeljave trajnostnih načel vključeni prek javnih razprav, katerih namen je bil definirati izzive v okolju s širšim konsenzom. Z izdelavo PSPN (angl. SWOT) analize, torej pregleda prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti, so bila pridobljena mnenja predstavnikov različnih pomembnejših organizacij, občanov in druge zainteresirane javnosti glede sedanjega in prihodnjega stanja v prometnem sistemu v občini, kar predstavlja tudi ključne izzive razvoja prometa v občini Zagorje ob Savi. V sodelovanju z glavnimi deležniki na javni razpravi je bila izvedena tudi analiza izhodiščnega stanja, s katero je moč prepoznati ključne izzive, ki jih bo prednostno obravnavala Celostna prometna strategija. Udeleženci so tako prepoznali prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti razvoja prometa v OZOS, ki so prikazane v spodnji tabeli.

Tabela 25: PSPN analiza prometnega sistema v Občini Zagorje ob Savi

PREDNOSTI	SLABOSTI
Gradnja kolesarskih in peš poti Pripravljenost in želja občine za spremembe Bližina avtoceste in železnice Šolski prevozi Dobre povezave z javnimi prevozi	Tovorni transport čez občino zaradi zaprtega mostu čez Savo Zapostavljenost oddaljenih krajev in njihova povezanost z javnim prevozom Urejenost parkirnih mest Kolesarska infrastruktura in ozaveščenost o prednostih kolesarjenja Kakovost javnega prevoza (ni vozni redov, neusklajenost) Cestna infrastruktura na križiščih (npr. pri Sparu) Dostopnost informacij o prometu

PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
Izgradnja varnih kolesarskih poti	Povečanje prometa
Urejena infrastruktura za pešce in kolesarje	Toga regulativa
Izgradnja parkirišč na robu naselij	Nepripravljenost na spremembe potovalnih navad
Ureditev parkirnega sistema	Zapostavljenost okoliških krajev
Spodbujanje javnega prevoza v podjetjih	Poslabšanje stanja na področju mirujočega prometa

Komplementarno je bilo izvedeno tudi posvetovanje z odgovornimi za promet na OZOS, in sicer v sklopu delavnice z odgovornimi za promet na občini. V sklopu delavnice z odgovornimi za promet na občini Zagorje ob Savi so bili identificirani konkretni problemi prometnega sistema, ki predstavljajo največje izzive načrtovanja prometa in njegovega razvoja v kratkoročnem časovnem okviru in pomenijo največje ovire za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v OZOS. Ti so sledeči:

- Na področju prometne infrastrukture je občina omejena s strani države in državnega proračuna. Pomembnejše in bolj obremenjene ceste skozi Zagorje ob Savi, ki pogosto potekajo skozi središča večjih krajev in predstavljajo potencialno nevarnost tudi za pešce, so v domeni države. Po njih poteka močan tranzitni promet, saj je glavna državna cesta skozi občino Zagorje ob Savi glavna povezovalna cesta do avtoceste Ljubljana – Celje tudi za druge večje občine, kot so na primer Trbovlje ali Hrastnik. Ta cesta je tudi neurejena z vidika pločnikov in kolesarskih poti, čeprav je tudi ključna povezovalna cesta med tremi večjimi naselji v občini: Zagorje ob Savi, Kisovec in Izlake. Problem predstavljajo tudi umestitve pločnikov in pasov za zavijanje levo.
- V načrtih in idejnih zasnovah so že bile predvidene obvoznice (mimo Zagorja ob Savi, Kisovca in Izlak), vendar v bližnji prihodnosti njihova izgradnja ni realna.

- Težavo tranzitnega prometa skozi občino povečuje tudi zapora ceste za tovorni promet proti Litiji. Med velikimi generatorji tovarnega prometa je bilo omenjeno podjetje IGM.
- V preteklosti so se že pojavljale pobude za izgradnjo počasnega pasu čez Trojanski klanec, vendar še ni prišlo do zasnov, načrtov ali realizacije.
- Izpostavljene so bile pobude za preučitev možnosti prenosa tovarnega prometa iz ceste na železnico.
- Izpostavljen je bil problem cest skozi stari del Zagorja ob Savi (Prešernova, Cankarjeva in Trboveljska cesta) zaradi umestitve cest skozi urbano središče z omejeno širino cestišča in kategorizacijo cest. Te ceste imajo obliko mestne ulice, vendar preko njih poteka povezovalni promet med severom in jugom Zagorja ob Savi. Pojavlja se problem kategorizacije ceste in alternativnih načinov prometa med severom in jugom.
- Izpostavljen je bil problem majhnega števila redarjev za nadzor nad mirujočim in ostalim prometom v krajevnih središčih.
- Varnost šolske poti v Kisovcu je problematična. Šolska pot do osnovne šole v Kisovcu deloma poteka po cesti (Cesta 15. aprila), saj ni možna izgradnja pločnika ali njegova razširitev.
- Problematika nedokončane kolesarske steze skozi Zagorje. Pojavlja se problem odkupa zemljišč za dokončanje steze in potreba po prekategoriizaciji sedanjih cest.
- Proučitev optimalnega prometnega toka vodenja prometa na Kopališki ulici v Zagorju ob Savi pri Sparu. V izdelavi je študija pretočnosti in varnosti križišča pri Sparu.
- Proučitev možnosti uvedbe enosmernih cest (npr. Prešernova ulica v Zagorju ob Savi).
- Ureditev parkirnega sistema v Zagorju ob Savi. Parkirišča so javna, hkrati pa jih uporabljajo tudi stanovalci. Že v preteklosti so se pojavljale pobude za ureditev časovno omejenega načina parkiranja in možnosti preusmeritve na večja parkirišča.

Problem parkirnih prostorov se pojavlja tudi zaradi načina gradnje stanovanjskih naselij v preteklosti, ki so se gradila brez parkirnih prostorov za stanovalce.

- Neurejen status ceste preko Ruardija. Pobude za ureditev za cestni promet ali za kolesarsko stezo.
- Pobude za izgradnjo kolesarske povezave med Zagorjem ob Savi in Izlakami.
- Pobude za zmanjšanje hitrosti skozi krajevna središča.
- Problem varnosti pešcev v naselju Mlinše: že 20 let se pojavljajo težave z umestitvijo prehoda za pešce na cesto
- V izvedbi je že idejni projekt za krožišče za obrtno cono v Kisovcu.
- Izpostavljena je bila problematika neustreznih cest, ki ne izpolnjujejo današnjih zahtev po varnosti.
- Vzletišče Ruardi predstavlja potencial za razvoj zračnega prometa.
- Izpostavljena je bila problematika parkiranja vozil na relaciji Izlake – priključek na avtocesto v Trojanah, z vidika prevozov na delo v druge kraje (predvsem Ljubljano).
- Problem predstavljajo intervencijske poti v Zagorju ob Savi, ki so velikokrat neprevozne zaradi zasedenosti z osebnimi vozili in arhitektonskimi ovirami. Narejen je idejni projekt za rešitev te problematike.
- Proučitev možnosti boljše povezanosti šolskih in javnih prevozov.

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

C2 Oblikovanje scenarijev

C2.1 Opredelitev scenarijev

Kot zaključek analize stanja so v nadaljevanju predstavljeni oblikovani scenariji prihodnjega razvoja prometnega sistema v občini Zagorje ob Savi. Oblikovani so trije scenariji. Prvi scenarij opisuje razvoj dogodkov, če se izvaja samo dejavnosti, ki so že vključene v občinske programe, drugi scenarij, ki ga lahko imenujemo pesimistični, daje poudarek na avtomobilih, kjer ni strateških usmeritev v povezavi s trajnostnim razvojem prometa, tretji scenarij (optimistični) pa daje poudarek na celovitem pristopu s poudarkom na trajnostni mobilnosti.

Pri oblikovanju scenarijev so bile presojene medsebojne odvisnosti trendov različnih sektorjev in sinergije, možnosti za integracijo in negativne učinke različnih trendov. Vključene so osnovne prednosti in slabosti sedanjega stanja ter priložnosti in nevarnosti, ki se lahko pojavijo v prihodnosti.

V okviru druge javne razprave je bila opravljena kvalitativna in kvantitativna diskusija o različnih možnih scenarijih. Za potrebe javne razprave so bili oblikovani štirje scenariji, ki so bili osnova za končne scenarije:

1. Prvi scenarij, kjer:

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

2. Drugi scenarij, kjer:

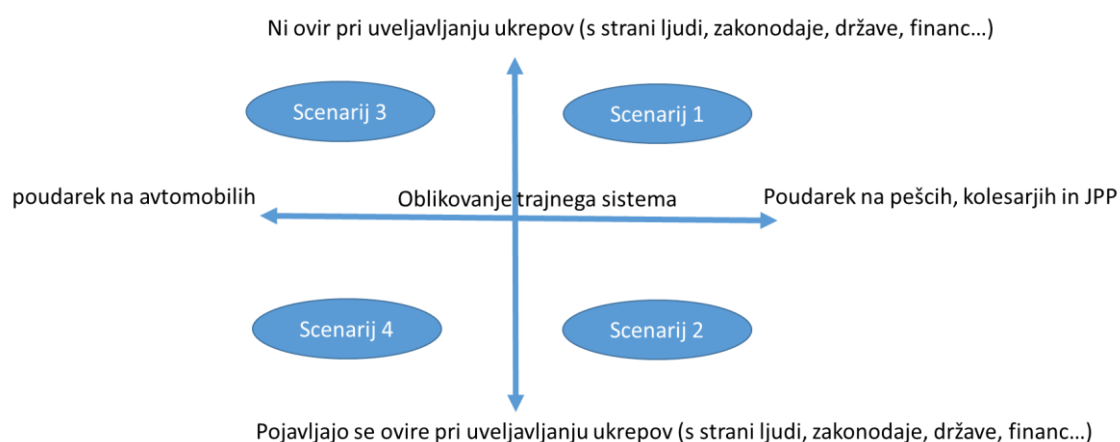
- je bil poudarek na pešcih, kolesarjih in JPP, vendar
- so se pojavljale ovire pri uveljavljanju ukrepov (s strani ljudi, zakonodaje, države, financ...).

3. Tretji scenarij, kjer:

- je bil poudarek na avtomobilih,

- ni ovir pri uveljavljanju ukrepov (s strani ljudi, zakonodaje, države, financ ...).
4. Četrty scenarij, kjer:
- je bil poudarek na avtomobilih, vendar
 - so se pojavljale ovire pri uveljavljanju ukrepov (s strani ljudi, zakonodaje, države, financ ...)

Slika 94: Osnova za oblikovanje scenarijev



Po razpravi in diskusiji o možnih prihodnjih dogodkih v prometu so udeleženci izmed štirih možnih scenarijev razvoja dali prednost pešcem, kolesarjem in razvoju JPP. Pri tem so ugotavljali, da bo takšen razvoj potreboval uvedbo tudi nepriljubljenih ukrepov, ki lahko posežejo na področje uporabe avtomobilov in na prvi pogled zmanjšujejo njihovo ugodnost. Težave, ki jih izpostavljajo pri takšnem scenariju, so tudi odkupi zemljišč in zakonodaja s strani države, saj določeni ukrepi in rezultati zahtevajo močno vključenost države preko državnih cest in državne regulative. Kljub oviram so udeleženci raje izbirali trajnostni razvoj kot poudarek na cestnem prometu, saj bi dodatna rast cestnega prometa kljub začetnim všečnim rezultatom prinesla tudi veliko negativnih posledic, kot so povečan promet, zmanjšana varnost in negativni vplivi na okolje. Oblikovani scenariji so tudi izpostavili potrebo po obvoznici okoli treh večjih naselij v občini, garažni hiši v centru Zagorja ob Savi in modernizaciji cest, kar bi po mnenju udeležencev tudi bilo želeno prihodnje stanje.

C2.2 Vplivi različnih usmeritev razvoja prometa na trajnostno mobilnost

V nadaljevanju so predstavljeni možni scenariji razvoja prihodnjih dogodkov na področju prometa v Občini Zagorje ob Savi.

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

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

- Izvajajo se projekti, ki so že vključeni v občinske programe, z enako hitrostjo in podporo tako s strani politike in občinske uprave kot s strani prebivalcev. Pri tem se zaradi zadovoljevanja različnih uporabnikov in parcialnega reševanja prometnih problemov kljub težnjam po uveljavljanju načel trajnostne mobilnosti ne sprejemajo usklajeni ukrepi, ki bi prinašali večje sinergijske učinke. Pri tem se sicer rešuje prometna problematika, ki pa se zaradi necelovitega pristopa in majhne podpore trajnostnim načelom s strani občanov usmerja predvsem v osebne avtomobile, saj je ta način prevoza tudi najštevilčnejši.
- Okoljska problematika s poudarkom na onesnaženem zraku se le deloma zmanjša oz. ostaja na isti ravni.
- Zaradi povečanja prometa se zmanjša prometna varnost vseh udeležencev v prometu.
- Gospodarska aktivnost se znova poveča, kar povzroči povečanje tovarnega in tudi potniškega prometa. Problem tranzita naraste.
- Ker ni finančnih sredstev za izgradnjo obvoznice in ker ni mogoče pričakovati velikih sprememb v potovalnih navadah, se poveča promet skozi mestna središča.
- Prav tako se zaostri problematika parkiranja, saj še naprej prihaja do »konfliktov« med prebivalci in obiskovalci z mestnih središčih, predvsem v Zagorju ob Savi.

- Zaradi omejenosti finančnih sredstev na strani občine in tudi na strani države se infrastruktura za potrebe pešcev in kolesarjev le počasi spreminja na bolje. K temu prispevajo še težave z odkupi zemljišč in neodobravanje posameznikov, ki zaradi osebnih interesov nasprotujejo določenim odsekom. Tako se kljub vlaganjem v kolesarsko infrastrukturo in pešpoti ne povečuje delež kolesarjev in pešcev. Se pa preko izgradnje in urejanja kolesarskih poti in pešpoti širi urejenost predvsem mesta Zagorje ob Savi.
- Uporaba javnega prevoza se še naprej zmanjšuje, poveča se občutek zapostavljenosti obrobni krajev.
- Spodbud za spremembo potovalnih navad ni, prav tako spodbud za mobilnostne načrte v večjih organizacijah v občini.
- Dostopnost do EU sredstev je še vedno otežena.
- Urejenost dostopnosti za ranljive skupine se deloma izboljša.

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

Za drug scenarij je značilno reševanje prometne problematike brez strateških usmeritev. Pri tem se ne gradi na trajnostnih načelih. Reševanje prometne problematike je usmerjeno v reševanje problemov, povezanih z osebnimi avtomobil, medtem ko so alternativni načini prevozov močno zapostavljeni:

- Promet skozi občino naraste, prav tako se poveča število prometnih nesreč.
- Poveča se onesnaženost zraka, ki je posledica povečanega prometa.
- Gneče in zastoji na cestah povzročijo poslabšanje kulture voznikov.
- Konflikti med različnimi udeleženci v prometu (npr. ranljive osebe, otroci, kolesarji, vozniki, upokojeanci...) se povečajo.
- Povečajo se potrebe po širitvah cest tudi na račun pločnikov in kolesarskih stez.

- Poveča se število kritičnih točk. Financiranje prometnega sistema se tako usmeri v cestno infrastrukturo, kar zmanjša pripravljenost občine za vlaganje v alternative avtomobilu.
- Zaradi infrastrukturnih ovir se zmanjša varnost otrok na poti v in iz šole.
- Zmanjša se število pešcev in kolesarjev zaradi zmanjšanega občutka varnosti in zaradi neurejenih kolesarskih in pešpoti, ki so razdrobljene in nepovezane.
- Povečajo se težave s prečkanji cest.
- Ranljive osebe imajo še bolj otežen dostop do ustanov.
- Naraste težava z odkupi zemljišč, kar ohromi izgradnjo kolesarskih in pešpoti.
- Javni prevoz postane še bolj nekonkurenčen, prav tako se zmanjša njegova kakovost, kar ima za posledico zmanjšanje pogostosti voženj.
- Povezanost med kraji se zmanjša, kar povečuje odvisnost prebivalstva od avtomobilov. Posledično se tudi poveča število avtomobilov, kar povzroča večje zastoje in poslabšanje razmer na področju parkiranja. Pri tem se poveča nezadovoljstvo občanov zaradi neurejenega parkirnega sistema, kar privede do gradenj garažnih hiš v središčih urbanih središč in do zmanjšanja zelenih površin, prostora za druženje in prostocasne aktivnosti.
- Pri urbanistični zasnovi ima avtomobil izključno prednost.
- Prebivalci oddaljenih krajev se čutijo še bolj zapostavljene in njihova dostopnost do urbanih središč se zmanjša.
- Pripravljenost prebivalcev za spremembe potovalnih navad je zelo nizka, občutek odvisnosti od avtomobila se poveča.
- Promocija trajnostne mobilnosti je zelo majhna.

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

Za tretji scenarij je značilen celovit pristop, kjer so ukrepi medresorsko usklajeni in strateško usmerjeni. Pri tem se gradi na načelih trajnostne mobilnosti, kjer se daje

prednost pešcem, kolesarjem in upravljanju z mobilnostjo. Tako se tradicionalna usmerjenost ukrepov v avtomobile in izgradnjo nove infrastrukture dopolni in deloma nadomesti z ukrepi s področja alternativ avtomobilom in boljše izkoriščenosti obstoječe infrastrukture:

- Usklajeno delovanje različnih politik in ukrepov omogoča sinergijske učinke, ki povečajo privlačnost pešačenja, kolesarjenja in javnega prevoza.
- S pomočjo CPS občina uspešno kandidira za EU in državna sredstva s področja trajnostne mobilnosti.
- Poveča se povezanost sosednjih občin, ki uspešno oblikujejo regionalne projekte, povezane s kolesarskimi potmi in usmerjanjem prometa. Prihaja do povečanega sodelovanja na celotnem prometnem področju, kar omogoča tudi boljše pogajalsko pozicijo napram državi. Zaradi povezanosti občin se zmanjšajo tudi težave s tranzitnim prometom.
- Izboljša se informiranosti o načrtih občine, vezanih na razvoj trajnostne mobilnosti.
- Povezanost Zagorja ob Savi, Kisovca in Izlak s kolesarsko stezo in urejenimi peš potmi je zaključena.
- Poveča se gradnja kolesarskih in pešpoti tudi izven urbanih središč.
- Pospešeno se gradijo pločniki, prav tako se poveča število prehodov za pešce in kolesarje.
- Ureditev kolesarske povezave in pešpoti do Evroparka poveča število rekreativcev, kar povečuje ozaveščenost o zdravem načinu življenja in posledično zdravem načinu potovanja.
- Izboljša se povezanost železniškega in avtobusnega prometa skupaj z ureditvijo parkirišč in dostopnostjo s kolesom ali peš, vključno z razširjenim Parkiraj in se pelji sistemom, kar omogoča večjo intermodalnost.
- Izboljša se modal split (razdelitev po modalitetah) občine, kjer se opazi porast števila kolesarjev, ki dnevno kolesarijo. Poveča se tudi delež pešcev, ki prehodijo tudi daljše razdalje.

- Zaradi urejenega parkirnega sistema in hkratnega ozaveščanja, informiranja in promocije, se izboljša parkiranje v urbanih središčih, predvsem v Zagorju. Hkrati se poveča zasedenost parkirišč na obrobju. Posledično se povečajo površine, namenjene ljudem, kar poveča privlačnost mestnih središč.
- Večja promocija trajnostne mobilnosti in alternativ avtomobilu v organizacijah, šolah, vrtcih in podjetjih, vpliva na spremembe potovalnih navad, kar povzroči povečano uporabo javnih prevozov, ki so tudi bolj kakovostni. Večje organizacije tudi oblikujejo mobilnostne načrte, kar se pozna tudi na povečanem deležu pešcev, kolesarjev in zmanjšanju števila avtomobilov zaradi njegove povečane souporabe.
- Zaradi povečanje promocije in usmerjenosti tudi v javni prevoz se uvede subvencioniran oz. brezplačni avtobusni prevoz, ki povezuje pomembnejše kraje in točke v občini s pomočjo oblikovanega sistema, ki ga podpirajo tudi gospodarske službe, avtobusni prevozniki, občina in lokalna skupnost – sistem se povezuje tudi na šolske prevoze. Uvede se krožna mestna linija.
- Preko šolskih prevozov in izboljšanega javnega prevoza preko različnih načinov spodbujanja in promocije se izboljša povezanost oddaljenih krajev z urbaniimi središči.
- Zaradi vedno večje ozaveščenosti se poveča skrb za varnost, kar vpliva na kulturo voznikov.
- Občina uvede mobilnostni center, kjer so zbrane potrebne informacije za načrtovanje potovanj, ki slonijo na intermodalnosti.
- Občina še naprej vlaga v električna vozila.

SKLEP

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

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

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

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

prometa. S sprejetjem Lokalnega energetskega koncepta je Občina Zagorje ob Savi naredila velik korak proti vključevanju trajnostnih načel v svoje odločevalske procese.

V začetni fazi je potekala tudi samoocena trenutnega stanja načrtovalskih procesov ter vpeljave ukrepov trajnostne mobilnosti po metodologiji ADVANCE. Rezultati kažejo na to, da v Občini Zagorje ob Savi šele pričenjajo z vključevanjem trajnosti v svoje načrte, največ prostora za izboljšave pa obstaja na področju priprav, spremljanja in vrednotenja. Torej sama vpeljava nekega načela ali ukrepa ni toliko problematična, bolj problematično je zagotavljanje dolgoročne uspešnosti. Ugotoviti je tudi mogoče, da občina največ poudarka daje načrtovanju ulic ter umirjanju prometa, zmerno pa se posveča tudi ukrepom, povezanim z avtomobili ter kolesarjenju. Gre torej za bolj »tradicionalna« področja ukrepanja, alternativnim področjem pa se občina trenutno ne posveča v zadostni meri.

Osnovne demografske značilnosti kažejo na staranje prebivalstva, kar pomeni tudi večjo odvisnost starejših prebivalcev od mlajših ter povečane potrebe po mobilnosti za ranljive skupine. Ker v občini ni večjih terciarnih izobraževalnih institucij, se pojavljajo obsežne dnevne migracije študentov. Poleg tega so izjemno obsežne tudi delovne migracije, saj se več kot 55 % zaposlenih vsakodnevno vozi na delo izven občine Zagorje ob Savi, kljub temu, da je v občini registriranih več kot 1.000 podjetij.

Občina Zagorje ob Savi kot tudi celotna zasavska regija je ena izmed degradiranih območij v Sloveniji s prekomernimi emisijami PM₁₀ delcev v Sloveniji, k čemur pomembno prispeva tudi promet. Število vozil vsakoletno raste, posledično povprečne dnevne obremenitve cest v občini ostajajo vsaj na enaki ravni, nekatere pa se celo višajo. Dinamična simulacija PLDP za prihodnja leta v občini Zagorje ob Savi ob predpostavki nadaljevanja obstoječega stanja kaže na letno povišanje PLDP za skoraj 2,2 %. Kljub temu, da je prometna varnost v občini trenutno na zadovoljivi ravni, pa povečanje prometnih tokov nezadržno pomeni tudi poslabšanje varnosti.

Med najbolj težavnimi področji tako z vidika občine kot z vidika prebivalcev in obiskovalcev je mirujoči promet. V treh največjih naseljih občine, Izlake, Kisovec in Zagorje ob Savi, občina upravlja z več kot 1.750 parkirnimi mesti, ki so vsa neregulirana in dostopna brez omejitev. Komplementarno se pojavlja nekonkurenčen javni potniški prevoz, še posebej na ravni občine in mestnih naselij, kar kaže na veliko stopnjo odvisnosti prebivalstva od avtomobilov.

Površine za pešce in kolesarje v občini so urejene segmentirano, ponekod zelo dobro, ponekod pa jih ni. Še posebej težavna je nepovezanost posameznih segmentov med seboj, kar zmanjša vrednost tudi ostalim, že izgrajenim površinam za pešce in kolesarje.

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

Usmeritve za nadaljnje delo, torej za oblikovanje vizije, postavljanje prioritet ter izdelavo dejanske strategije, so bile dosežene prek konsenza s ključnimi deležniki. Kot ključne vrednote, ki so povezane z oblikovanjem CPS, med občani veljajo varnost, izboljšanje okolja in zdravje prebivalstva. Največja pričakovanja, ki jih naj zasleduje CPS, so razširitev in ureditev kolesarskih in pešpoti, ureditev mirujočega prometa s poudarkom pa parkiriščih, zmanjšanje onesnaženosti okolja, povečanje varnosti, boljše ceste in zmanjšanje tranzita skozi občino. Kot največje težave, ki se lahko pojavijo pri oblikovanju in vpeljavi CPS, pa so bile izpostavljene: odpor prebivalstva do sprememb, pomanjkanje finančnih sredstev, problemi s strani države in težave s služnostjo in odkupi zemljišč. Kot največji prednosti sedanjega prometnega sistema so ključni deležniki izpostavili gradnjo kolesarskih ter pešpoti in pripravljenost in željo občine za spremembe. Največji slabosti trenutnega stanja prometa v občini Zagorje ob Savi, kot ju vidijo ključni deležniki, sta

tovorni promet čez občino zaradi tovarnega prometa, ki zaradi omejitev vožnje tovarnega prometa čez most čez Savo v veliki meri poteka na relaciji proti Trojanam, in zapostavljenost oddaljenih krajev ter njihova povezanost z javnim prevozom. Kot največji priložnosti za bodoče so izpostavili izgradnjo varnih kolesarskih poti in urejeno infrastrukturo za pešce in kolesarje. Največji nevarnosti pa predstavljata povečanje prometa in toga regulativa.

Vprašalnik, ki je zajel širši krog prebivalcev, je pokazal na podobna področja. Kot najbolj urejena področja v naselju Zagorje ob Savi prebivalci izpostavljajo šolske prevoze ter urejenost prehodov za pešce, podobno tudi v Kisovcu in Izlakah. V naseljih Kisovec in Izlake se je kot najbolj težavno izkazalo področje kolesarskih poti, v Zagorju ob Savi pa taxi prevozi in železniška postaja. Tudi glede infrastrukturnih in drugih elementov med prebivalci naselja Zagorje ob Savi obstaja konsenz, da je v središču mesta občutno preveč avtomobilov, želijo pa si tudi boljše možnosti uporabe JPP ter več infrastrukture za kolesarjenje, rezultati so enaki tudi za naselji Izlake in Kisovec. Neskladje se je pokazalo v željah prebivalcev, da bi se v središčih mestnih naselij zagotovilo več parkirnih mest, kar je v diametralnem nasprotju z oceno, da je v mestih preveč avtomobilov. Na pripravljenost prebivalcev za spremembe v njihovih potovalnih navadah oziroma na nepripravljenost pa kaže tudi podatek, da je samo 5 % prebivalcev do svoje destinacije pripravljenih hoditi 10 minut ali več.

Scenariji razvoja prometa, ki so bili oblikovani na podlagi zbranih podatkov v fazi analize stanja, prikazujejo tri usmeritve, ki so za prihodnost prometa v občini Zagorje ob Savi realni in so odvisni predvsem od tega, kako uspešna bo občina pri vključevanju načel trajnostne mobilnosti v svoje načrtovalske procese ter pri vpeljavi in izvajanju celostne prometne strategije. V primeru pesimističnega scenarija je mogoče pričakovati občuten porast avtomobilskega prometa, zmanjšanje varnosti ter poslabšanje onesnaženosti. V primeru scenarija, ki nadaljuje razvoj, kot je zastavljen trenutno, je mogoče pričakovati ohranjanje trenutnega stanja, torej manjše, nepovezane ukrepe, ki bodo zajezili rast

prometa, ne bodo pa dosegli bistvenih izboljšanj na področju uporabe alternativnih načinov prevoza. Optimistični scenarij pa pričakuje, da bo občina Zagorje ob Savi v prihodnosti delovala v celoti trajnostno in k temu spodbudila tudi svoje prebivalce, kar bo omogočalo čistejše, bolj varno in zdravo okolje ter trajnostno mobilnost.

SEZNAM LITERATURE IN VIROV

- ADVANCE consortium. (2013). *Final ADVANCE Audit Scheme and Guidelines*. Bruselj, Belgija: Traject.
- ADVANCE consortium. (2014). *Development of the ADVANCE Audit Scheme to increase the quality of Sustainable Urban Mobility Plans in cities*. Graz: Austrian Mobility research, FGM-AMOR.
- Aeroklub Zagorje. (2016). *Vzletišče Zagorje ob Savi*. Pridobljeno iz <http://www.aeroklub-zagorje.si/>
- ARSO. (2010, februar). *Opredelitev virov delcev PM10 v Zagorju ob Savi*. Ljubljana: Urad za hidrologijo in stanje okolja in Urad za varstvo okolja in narave.
- ARSO. (2016). *Podatki avtomatskih merilnih postaj o kakovosti zraka*. Pridobljeno iz http://www.arso.gov.si/zrak/kakovost%20zraka/podatki/amp/eg_30.html
- Council of European Municipalities and Regions [CEMR]. (2014, april). *Urban Mobility Package: Support to local authorities' action in building sustainable local mobility plans*. COM(2013) 913 final – Together towards competitive and resource-efficient urban mobility. Pridobljeno iz http://www.ccre.org/img/uploads/piecesjointe/filename/CEMR_opinion_Urban_mobility_package_EN.pdf
- Društvo za razvoj podeželja Zasavje. (2008, junij). *Razvoj podeželja na območju občin Zagorje ob Savi, Trbovlje in Hrastnik za programsko obdobje 2007-2013. Lokalna razvojna strategija*. Pridobljeno iz <http://www.zagorje.si/dokument.aspx?id=1529>
- ELTIS. (2014, januar). *Guidelines - Developing and implementing a sustainable urban mobility plan*. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans.
- ERICO. (2010, januar). *Poročilo o stanju okolja v Občini Zagorje ob Savi*. Pridobljeno iz <http://www.zagorje.si/dokument.aspx?id=2313>
- ERICO. (2012, februar). *Občinski program varstva okolja za Občino Zagorje ob Savi*. Velenje: ERICO. Pridobljeno iz <http://www.zagorje.si/dokument.aspx?id=2311>

EU funding. (b. d.). Pridobljeno iz Resources: www.eltis.org/resources/eu-funding

Evropska komisija. (2007, 18. oktober). *Akcijski načrt za logistiko tovarnega prometa.*

Pridobljeno iz
http://europa.eu/legislation_summaries/transport/rail_transport/tr0053_sl.htm

Evropska komisija. (2007, 25. september). *Zelena knjiga: Za novo kulturo mobilnosti v mestih.* Pridobljeno iz

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/sl/com/2007/com2007_0551sl01.pdf

Evropska komisija. (2008, 16. december). *Akcijski načrt za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v Evropi.* Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/sl/TXT/?uri=CELEX%3A52008DC0886>

Evropska komisija. (2008, 8. julij). *Greening Transport*. Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0433:FIN:EN:PDF>

Evropska komisija. (2009). *A sustainable future for transport: Towards an integrated, technology-led and user friendly system.* Pridobljeno iz http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2009_future_of_transport/2009_comm_future_of_transport_policy_en.pdf

Evropska komisija. (2009, 01. april). *Bela knjiga: Prilagajanje podnebnim spremembam: evropskemu okviru za ukrepanje naproti.* Pridobljeno iz [http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com\(2009\)0147_/com_com\(2009\)0147_sl.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com(2009)0147_/com_com(2009)0147_sl.pdf)

Evropska komisija. (2009, 04. februar). *TEN-T: pregled politike: Naproti bolj povezanemu vseevropskemu prometnemu omrežju v službi skupne prometne politike.* Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/DOC/?uri=CELEX:52009DC0044&from=SL>

Evropska komisija. (2009, 30. september). *Akcijski načrt o mobilnosti v mestih.* Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:FIN:SL:PDF>

- Evropska komisija. (2010, 20. julij). *Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020*. Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC0389&from=CS>
- Evropska komisija. (2010, 20. julij). *Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020*. Pridobljeno iz http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_sl.pdf
- Evropska komisija. (2011, 11. maj). *Uredba o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil*. Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A52012PC0393>
- Evropska komisija. (2011, 28. marec). *Bela knjiga: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu*. Pridobljeno iz <http://www.gbc-slovenia.si/wp-content/uploads/2014/07/Roadmap-to-a-Single-European-Transport-Area.pdf>
- Evropska komisija. (2013, 24. januar). *Zelena energija za promet: evropska strategija za alternativna goriva*. Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/DOC/?uri=CELEX:52013PC0017&from=en>
- Evropska komisija. (2013, 28. februar). *Guidelines on financial incentives for clean and energy efficient vehicles*. Pridobljeno iz [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive/doc/swd\(2013\)27-financial-incentives.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive/doc/swd(2013)27-financial-incentives.pdf)
- Evropska komisija. (2014, 11. december). *Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020*. Pridobljeno iz <http://www.eu-skladi.si/kohezija-do-2013/ostalo/operativni-programi/op-2014-2020-december-konni>

- Evropski parlament. (2008, 21. maj). *Direktiva Evropskega parlamenta in sveta o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo*. Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:152:0001:0044:SL:PDF>
- Evropski parlament. (2009, 23. april). *Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz*. Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0033>
- Evropski parlament. (2009, 23. april). *Uredba (ES) Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil*.
- Evropski parlament. (2010, 7. julij). *Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza*. Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=celex:32010L0040>
- Evropski parlament. (2011, 13. december). *Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje*. Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A32011L0092>
- Evropski parlament. (2013, 15. januar). *Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in sveta o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov*. Pridobljeno iz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=celex:32013R0168>
- Ferguson, E. (1990). Transportation Demand Management Planning, Development, and Implementation. *Journal of the American Planning Association*, 56(4), 442 - 456.
- Geopedia. (2016). *Letališča in vzletišča*. Pridobljeno iz http://www.geopedia.si/?params=L664#T105_L664_x500299_y110868_s17_b2
- Gronau, W., & Kagermeier, A. (2004). Mobility management outside metropolitan areas: case study evidence from North Rhine-Westphalia. *Journal of Transport Geography*, 12(4), 315 - 322.

- Hensher, D. A., & Alsnih, R. (2013). The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 37(10), 903–916.
- Integral Zagorje. (2016).
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. (2015). *Analiza in pregled stanja varnosti cestnega prometa v letu 2015*. Pridobljeno iz <https://www.avp-rs.si/management-varnosti-cestnega-prometa/stanje-varnosti-cestnega-prometa/>
- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. (b. d.). *Aplikacija "Pregled prometnih nesreč"*. Pridobljeno iz <https://www.avp-rs.si/aplikacija-pregled-prometnih-nesrec/>
- Keller, P. (2000). *A Challenge in Future Transportation Research and Planning, Energy Technologies for a Sustainable Future*. Villigen: Paul Scherrer Institute.
- Komisija za pripravo projekta »Občina Zagorje ob Savi po meri invalidov«. (2007, november). *Analiza položaja invalidov v občini Zagorje ob Savi glede na standardna pravila OZN o izenačevanju možnosti invalidov*. Pridobljeno iz <http://www.zagorje.si/dokument.aspx?id=1531>
- Litman, T. A. (2003). The Online TDM Encyclopedia: mobility management information gateway. *Transport Policy*, 10(3), 245 - 249.
- Litman, T. A. (2011). *Reinventing transportation: Exploring the paradigm shift needed to reconcile transportation and sustainability objectives*. Victoria Transport Policy Institute.
- Medved, S., Vetršek, J., Domjan, S., & Tahir, A. J. (2012, julij). *Lokalni energetske koncept občine Zagorje ob Savi*. Ljubljana: UL, Fakulteta za strojništvo. Pridobljeno iz <http://www.zagorje.si/dokument.aspx?id=2144>
- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor Republike Slovenije [MIP RS]. (b. d.). *Kaj je trajnostna mobilnost?* Pridobljeno iz http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Dogodki/Kaj_je_trajna_mobilnost.pdf

- Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije [MI RS]. (2015, 29. julij). *Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji*. Pridobljeno iz http://www.mzi.gov.si/si/dogodki/strategija_razvoja_prometa_v_rs/
- Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije. (2015, julij). *Okoljsko poročilo za celovito presojo vplivov na okolje za strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji*. Pridobljeno iz http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DMZ/Strategija_razvoja_prometa_v_RS/Okoljsko_porocilo_julij_2015.pdf
- Občina Zagorje ob Savi. (2010). *1. rebalans proračuna Občine Zagorje ob Savi za leto 2010*. Pridobljeno iz <http://www.zagorje.si/povezava.aspx?pid=988>
- Občina Zagorje ob Savi. (2011). *1. rebalans proračuna Občine Zagorje ob Savi za leto 2011*. Pridobljeno iz <http://www.zagorje.si/podrocje.aspx?id=182>
- Občina Zagorje ob Savi. (2012). *1. rebalans proračuna Občine Zagorje ob Savi za leto 2012*. Pridobljeno iz <http://www.zagorje.si/podrocje.aspx?id=205>
- Občina Zagorje ob Savi. (2013). *1. rebalans proračuna Občine Zagorje ob Savi za leto 2013*. Pridobljeno iz <http://www.zagorje.si/podrocje.aspx?id=225>
- Občina Zagorje ob Savi. (2014a). *1. rebalans proračuna Občine Zagorje ob Savi za leto 2014*. Pridobljeno iz <http://www.zagorje.si/podrocje.aspx?id=234>
- Občina Zagorje ob Savi. (2014b). *Novelacija dokumenta identifikacije investicijskega projekta DIIP: Izgradnja parkirišča P&R v Zagorju ob Savi*.
- Občina Zagorje ob Savi. (2015a). *Prednostne naloge Občine Zagorje ob Savi v letu 2016*. Pridobljeno iz <http://www.zagorje.si/dokument.aspx?id=4056>
- Občina Zagorje ob Savi. (2015b). *Proračun 2016*. Pridobljeno iz <http://www.zagorje.si/dokument.aspx?id=4057>
- Občina Zagorje ob Savi. (2015c). *DIIP Celostna prometna strategija*.
- Občina Zagorje ob Savi. (2015d). *1. rebalans proračuna Občine Zagorje ob Savi za leto 2015*. Pridobljeno iz <http://www.zagorje.si/podrocje.aspx?id=249>
- Občina Zagorje ob Savi. (b. d.). *Medobčinski inšpektorat in redarstvo Zasavje*. Pridobljeno iz <http://www.zagorje.si/podrocje.aspx?id=81>

Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Zagorje ob Savi. (št. 65/2011). *Uradni list RS*.

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

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

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

PISO. (2016). *Občina Zagorje ob Savi - Prostorski informacijski sistem*. Pridobljeno iz Gospodarska infrastruktura > Promet: <http://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=ZAGORJE>

Podjetno Zasavje. (2015). Pridobljeno iz Poslovne površine: <http://www.podjetno-zasavje.si/si/poslovne-povrsine/>

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

Prometno-informacijski center za državne ceste. (b. d.). *Podatki o prometu, (PLDP)*. Pridobljeno iz Prometne obremenitve: <http://www.promet.si/portal/sl/podatki-o-prometnih-obremenitvah.aspx>

Regionalni center za razvoj. (2015, 6. oktober). *Regionalni razvojni program zasavske regije za obdobje 2014-2020*. Pridobljeno iz <http://www.rcr-zasavje.si/>

Regionalni center za razvoj Zasavje. (2016, 8. julij). *Osnutek dogovora za razvoj regije Zasavje 2016 - 2019*. Zagorje ob Savi. Pridobljeno iz <http://www.rcr-zasavje.si/uploads/Metod/OSNUTEK%20DOGOVORA%20ZA%20RAZVOJ%20REGIJE.pdf>

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

Statistični urad Republike Slovenije. (2016). *Prebivalstvo po starosti in spolu, občine, Slovenija, polletno*. Pridobljeno iz

http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05C4002S&ti=&path=../Database/Dem_soc/05_prebivalstvo/10_stevilo_preb/20_05C40_prebivalstvo_obcine/&lang=2

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

Statistika SŽ. (2016). *Obseg dela skupine SŽ d.o.o. po progovnih odsekih od leta 2012 do 2015*. Ljubljana: Slovenske Železnice d. o. o.

Uradni list RS. Statut občine Zagorje ob Savi. (št. 30/2015).

SŽ – Infrastruktura. (2015). *Program omrežja Republike Slovenije 2015*. Ljubljana: Slovenske železnice – Infrastruktura d.o.o.

Špendl, R., Kejžar, I., Drašler, D., Vrhovec, J., Kobetič, L., & Mezgec, V. (2006). *Načrt trajnostne mobilnosti na širšem območju Nove Gorice*. Domžale: Mestna občina Nova gorica. Pridobljeno iz www.nova-gorica.si/mma_bin.php?id=524

Taniguchi, A., & Fujii, S. (2007). Promoting public transport using marketing techniques in mobility management and verifying their quantitative effects. *Transportation*, 34(1), 37 - 49.

Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju Zasavja. Uradni list RS. (št. 108/13).

Zakon o financiranju občin. Uradni list RS. (št. 123/06, 57/08, 36/11 in 14/15 – ZUJFO).

Urbanistični inštitut RS. (2012). *Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije*. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor.

Uredba o prostorskem redu Slovenije. Uradni list RS. (št. 122/2004).

Vlada Republike Slovenije. (2009, 3. november). *Operativni program varstva zunanjega zraka pred onesnaževanjem s PM10*. Pridobljeno iz http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/zakonodaja/varstvo_okolja/operativni_programi/op_onesnazevanje_pm10.pdf

Vlada Republike Slovenije. (2013, avgust). *Strategija razvoja Slovenije 2014-2020*. Pridobljeno iz <http://www.eu-skladi.si/kohezija-do-2013/2014-2020/strategija-razvoja-slovenije>

- Vlada Republike Slovenije. (2013, marec). *Program državnih razvojnih prioritet in investicij Republike Slovenije za obdobje 2014-2017*. Pridobljeno iz http://www.svrk.gov.si/si/delovna_podrocja/evropska_kohezijska_politika/razvojno_nacrtovanje_in_programiranje_strateskih_in_izvedbenih_dokumentov/drzavni_razvojni_program_prioritet_in_investicij_2014_2017_drpi_2014_2017/
- Vlada Republike Slovenije. (2014, oktober). *Partnerski sporazum med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014 - 2020*. Pridobljeno iz http://www.svrk.gov.si/fileadmin/svrk.gov.si/pageuploads/Dokumenti_za_objavo_na_vstopni_strani/PS__koncna_potrjena_141028.pdf
- World Commission on Environment and Development [WCED]. (1987). *Our Common Future*. Oxford: World Commission on Environment and Development.
- Zasavska turistična organizacija. (2013, september). *Strategija razvoja turizma v Zasavju do 2020*. Pridobljeno iz <http://www.rcr-zasavje.si/>
- ZON.si. (2014, 3. september). *Zasavje online novice*. Pridobljeno iz Konec parkiriščne zagate na zagorski ŽP: <http://www.zon.si/konec-parkiriscne-zagate-na-zagorski-zp/>
- Žnidar, B. (2016). *Sofinanciranje občinskih infrastrukturnih projektov s sredstvi EU - s poudarkom na sredstvih za regionalni razvoj*. Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta.

PRILOGE

Priloga 1: Anketni vprašalnik

Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru je kot izbrani izvajalec pričela z izdelavo Celostne prometne strategije občine Zagorje ob Savi. Prosimo vas, da spodnji vprašalnik rešite ter s tem pripomorate k trajnostnemu razvoju vaše občine. Rezultati bodo uporabljeni izključno za namene izdelave Celostne prometne strategije Občine Zagorje ob Savi. Vsi, ki boste oddali veljavno izpolnjen anketni vprašalnik ter v njem vpisali tudi svoje kontaktne podatke, se boste preko žrebanja potegovali za praktične nagrade. V kolikor svojih kontaktnih podatkov ne želite posredovati, lahko anketo rešite anonimno. V nagradni igri ne morejo sodelovati izdelovalci CPS in uslužbenci občine. Informacije o nagradni igri bodo dostopne na spletni strani Občine Zagorje ob Savi, <http://www.zagorje.si> kjer bodo objavljeni datumi žrebanja predvidoma v mesecu avgustu (6.8.2016) in septembra (v tednu mobilnosti) 2016.

Anketo lahko rešite le enkrat!

Za sodelovanje se Vam najlepše zahvaljujemo!

Obrazložitev: Celostna prometna strategija za občino Zagorje ob Savi bo pomembno prispevala k razvoju urbane mobilnosti in s tem k izboljšanju kakovosti zraka ter k boljši povezanosti urbanih območij z njihovim zaledjem, zmanjšanju prometnih zastojev, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora in povečanju prometne varnosti na območju občine Zagorje ob Savi. Naložbo sofinancirata Evropska unija in Republika Slovenija iz kohezijskega sklada ter Občina Zagorje ob Savi.

Ime in priimek (zaposleni na občini pusti prazno)

Naslov (ulica in hišna številka)

Pošta

Prebivam v Krajevni skupnosti:

1. Krajevna skupnost Jože Marn
2. Krajevna skupnost Rudnik-Toplice
3. Krajevna skupnost Podkum
4. Krajevna skupnost Ravenska vas
5. Krajevna skupnost Franc Farčnik
6. Krajevna skupnost Kotredež
7. Krajevna skupnost Čemšenik
8. Krajevna skupnost Šentgotard
9. Krajevna skupnost Izlake



10. Krajevna skupnost Mlinše-Kolovrat

11. Krajevna skupnost Kisovec-Loke

12. Krajevna skupnost Šentlambert

13. Krajevna skupnost Tirna

14. Ne prebivam v občini Zagorje ob Savi, temveč v

: _____



V občini Zagorje ob Savi največkrat obiščem središče naselja/mesta (Možen samo EN odgovor):

1. Zagorje ob Savi
2. Kisovec
3. Izlake
4. Drugo: _____

Prosimo, da naslednji dve vprašanji izpolnjujete izključno za zgoraj označeno naselje/mesto.

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

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

Na lestvici od 1 do 5, kjer 1 pomeni občutno premalo določenega elementa, 3 predstavlja dovolj določenih elementov, 5 pa občutno preveč določenih elementov, ocenite količino različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v izbranem naselju (pogostost voženj javnega potniškega



prometa, število parkirnih mest, število avtomobilov v središču in podobno)?

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

V nadaljevanju odgovarjajte splošno (neodvisno od izbranega naselja)!

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

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



Spodnjim trditvam razporedite točke od 1 do 12, kjer ena (1) pomeni za vas najpomembnejše področje z vidika prometnega urejanja, 12 pa najmanj pomembno področje:

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

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

- Do 1 minute
- Od 1 do 2 minut
- Od 2. do 5 minut
- Od 5 do 10 minut
- Več kot 10 minut

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

- Do 1 minute
- Od 1 do 2 minut
- Od 2. do 5 minut
- Od 5 do 10 minut
- Več kot 10 minut

Trajnostni razvoj je ideja o razvoju družbe tako, da z njim ne bi povzročali onesnaževanja okolja in izčrpavanja naravnih virov. Trajnostni razvoj zadovoljuje potrebe sedanjega človeškega rodu, ne da bi ogrozil enake možnosti razvoja prihodnjim rodovom.

Z eno povedjo opišite, kako bi predlagali vključevanje trajnostnega razvoja v sistem prometa v občino?



Demografski podatki

Koliko ste stari?

1. od 12 do 18 let
2. 19 do 25 let
3. 26 do 35 let
4. 36 do 45 let
5. 46 do 55 let
6. 56 do 65 let
7. nad 65 let

Katerega spola ste?

1. Ženska
2. Moški

Kakšna je vaša najvišja dokončana izobrazba?

1. Osnovna šola ali manj
2. Poklicna srednja šola
3. Splošna srednja šola ali gimnazija
4. Višješolska izobrazba
5. Visokošolska izobrazba
6. Univerzitetna izobrazba
7. Specializacija
8. Magisterij
9. Doktorat

Kakšen je vaš trenutni zaposlitveni status?

1. Študent/dijak
2. Zaposlen (v delovnem razmerju)
3. Samozaposlen
4. Upokojen
5. Nezaposlen
6. Drugo _____

Eden izmed pomembnejših ciljev Celostne prometne strategije Občine Zagorje ob Savi je zagotavljanje mobilnosti tudi za ranljivejše skupine prebivalcev in obiskovalcev. Zato vas prosimo, da odgovorite tudi na spodnje vprašanje, s čimer bomo lahko ukrepe, predvidene v strategiji, čim bolj prilagodili specifičnim potrebam ranljivih skupin. Odgovor na vprašanje pa ni obvezen. Sem:

1. oseba z gibalnimi in fizičnimi prizadetostmi, ki za gibanje uporablja invalidski voziček
2. oseba z gibalnimi in fizičnimi prizadetostmi, ki za gibanje uporablja bergle ali podobne pripomočke
3. slepa ali slabovidna oseba
4. gluha ali naglušna oseba
5. nič od zgoraj naštetega