



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



# CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŠMARJE PRI JELŠAH

2. fazno poročilo

Celje, oktober 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.«*



**OBČINA**  
**ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



**EVROPSKA UNIJA**  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



# **CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA**

## **OBČINE ŠMARJE PRI JELŠAH**

2. fazno poročilo

Naročnik: Občina Šmarje pri Jelšah

Vodja projekta: Darja Topolšek

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

Člani delovne skupine: Tina Cvahte, Aleksandra Šuster Močnik

Celje, oktober 2016



## Kazalo vsebine

<b>SEZNAM OKRAJŠAV .....</b>	<b>XI</b>
<b>UVOD.....</b>	<b>1</b>
<b>A POSTAVITEV TEMELJEV .....</b>	<b>2</b>
A1 ZAVEZA NAČELOM TRAJNOSTNE MOBILNOSTI .....	2
A1.1 <i>Opredelitev trajnostne mobilnosti .....</i>	<i>2</i>
A1.2 <i>Opredelitev stebrov trajnostne mobilnosti .....</i>	<i>4</i>
A1.3 <i>Vpetost trajnostnih načel v regulativo .....</i>	<i>5</i>
A2 OCENA VPLIVA ŠIRŠEGA OKVIRA .....	11
A2.1 <i>Geografski obseg strategije .....</i>	<i>11</i>
A2.2 <i>Povzetek regulativnih okvirjev .....</i>	<i>13</i>
A3 SAMOOCENA.....	43
A3.1 <i>Celostno načrtovanje prometa v občini .....</i>	<i>43</i>
A3.2 <i>Dejavniki razvoja prometa in ovire .....</i>	<i>47</i>
A4 PREGLED RAZPOLOŽLJIVIH VIROV .....	49
A5 OPREDELITEV ČASOVNEGA NAČRTA.....	51
A6 OPREDELITEV KLJUČNIH DELEŽNIKOV .....	55
<b>B OPREDELITEV PROCESA .....</b>	<b>63</b>
B1 OPREDELITEV OBMOČJA IN ODGOVORNOSTI .....	63
B2 KOORDINACIJA POLITIK IN CELOSTEN PRISTOP K NAČRTOVANJU .....	65
B2.1 <i>Načrti razvoja prometa v občini.....</i>	<i>66</i>
B3 NAČRTOVANJE VKLJUČEVANJA JAVNOSTI .....	70
B3.1 <i>Komunikacijski načrt.....</i>	<i>70</i>
B4 DOGOVOR O DELOVNEM NAČRTU IN VODENJU .....	77
<b>C ANALIZA STANJA IN OBLIKOVANJE SCENARIJEV .....</b>	<b>81</b>
C1 ANALIZA IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI .....	81
C1.1 <i>Analiza stanja .....</i>	<i>82</i>
C2 OBLIKOVANJE SCENARIJEV.....	139
C2.1 <i>Opredelitev scenarijev .....</i>	<i>139</i>
C2.2 <i>Vplivi različnih usmeritev razvoja prometa na trajnostno mobilnost .....</i>	<i>140</i>



**OBČINA**  
**ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



**EVROPSKA UNIJA**  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

<b>SKLEP .....</b>	<b>145</b>
<b>SEZNAM LITERATURE IN VIROV .....</b>	<b>149</b>
<b>PRILOGE .....</b>	<b>157</b>
<b>PRILOGA 1: ANKETNI VPRAŠALNIK .....</b>	<b>1</b>



## Kazalo slik

SLIKA 1: NASELJA OBČINE ŠMARJE PRI JELŠAH .....	11
SLIKA 2: SUBREGIJE SAVINJSKE REGIJE.....	32
SLIKA 3: NAČRTOVANE KOLESARSKÉ POTI V SAVINJSKI REGIJI .....	34
SLIKA 4: SAMOOCENA - POSLANSTVO .....	45
SLIKA 5: SAMOOCENA – PODROČJA UKREPANJA.....	46
SLIKA 6: OCENA TRENUTNE PROMETNE SITUACIJE V OŠPJ S STRANI KLJUČNIH DELEŽNIKOV.....	59
SLIKA 7: NAJPOMEMBNEJŠE VREDNOTE PRI NAČRTOVANJU PROMETA V OŠPJ .....	60
SLIKA 8: ŠTEVILO PODJETIJ V OBČINI ŠMARJE PRI JELŠAH GLEDE NA PRAVNO OBLIKO.....	85
SLIKA 9: CELOTNI EKSTERNI STROŠKI V EU-27 LETA 2008 (v %).....	86
SLIKA 10: CELOTNI EKSTERNI STROŠKI PO VRSTAH TRANSPORTA V EU-27 LETA 2008 (v %).....	86
SLIKA 11: GIBANJE PREBIVALSTVA V OBČINI ŠMARJE PRI JELŠAH.....	88
SLIKA 12: GIBANJE ŠTEVILA CESTNIH VOZIL (BREZ OSEBNIH AVTOMOBILOV).....	90
SLIKA 13: GIBANJE ŠTEVILA OSEBNIH VOZIL V OBČINAH SPODNJE SAVINJSKE SUBREGIJE .....	90
SLIKA 14: CESTNO OMREŽJE OBČINE ŠMARJE PRI JELŠAH .....	92
SLIKA 15: LOKACIJE ŠTEVNIH MEST V ŠIRŠEM OBMOČJU OBČINE ŠMARJE PRI JELŠAH.....	93
SLIKA 16: KARTA PROMETNIH OBREMENITEV ŠIRŠEGA OBMOČJA OBČINE ŠMARJE PRI JELŠAH ZA LETO 2014.....	93
SLIKA 17: PLDP ZA LETO 2015 – TIP VOZILA .....	95
SLIKA 18: Odstotek tovornih vozil v okviru PLDP 2015 .....	95
SLIKA 19: POTEK REGIONALNIH ŽELEZNIŠKIH PROG .....	96
SLIKA 20: SKICA POSTAJE ŠMARJE PRI JELŠAH.....	97
SLIKA 21: SKICA POSTAJE STRANJE .....	97
SLIKA 22: LOKACIJE PROMETNIH NESREČ NA SLOVENSКИH CESTAH V LETU 2015 .....	99
SLIKA 23: UMRLI UDELEŽENCI V CESTNEM PROMETU PO STATISTIČNIH REGIJAH.....	100
SLIKA 24: LOKACIJE PROMETNIH NESREČ V OBČINI ŠMARJE PRI JELŠAH OD 2013 DO 2015 .....	103
SLIKA 25: VRSTA UDELEŽENCEV V CESTNIH PROMETNIH NESREČAH V OBČINI ŠMARJE PRI JELŠAH (2013-2015).....	104
SLIKA 26: LOKACIJE PROMETNIH NESREČ V OBČINI ŠMARJE PRI JELŠAH OD 2013 DO 2015, V KATERIH SO BILI UDELEŽENI PEŠCI .....	105
SLIKA 27: LOKACIJE PROMETNIH NESREČ V OBČINI ŠMARJE PRI JELŠAH OD 2013 DO 2015, V KATERIH SO BILI UDELEŽENI KOLESARJI.....	106
SLIKA 28: LOKACIJE PROMETNIH NESREČ V OBČINI ŠMARJE PRI JELŠAH OD 2013 DO 2015, V KATERIH SO BILI UDELEŽENI VOZNIKI ENOSLEDNIH MOTORNIH VOZIL.....	107
SLIKA 29: UDELEŽENCI V PROMETNIH NESREČAH V OBČINI ŠMARJE PRI JELŠAH GLEDE NA STAROST (2013-2015) .....	108



SLIKA 30: LOKACIJE VEČJIH PARKIRIŠČ V ŠMARJU PRI JELŠAH .....	110
SLIKA 31: OBSEG DELA ZA PROGOVNI ODSEK GROBELNO – STRANJE .....	112
SLIKA 32: ŠTEVILO VLAKOV ZA PROGOVNI ODSEK GROBELNO – STRANJE .....	112
SLIKA 33: OBSEG DELA ZA PROGOVNI ODSEK STRANJE – SVETI ROK OB SOTLI .....	113
SLIKA 34: ŠTEVILO VLAKOV ZA PROGOVNI ODSEK STRANJE – SVETI ROK OB SOTLI.....	113
SLIKA 35: OBSEG DELA ZA PROGOVNI ODSEK STRANJE – IMENO.....	114
SLIKA 36: ŠTEVILO VLAKOV ZA PROGOVNI ODSEK STRANJE – IMENO .....	114
SLIKA 37: UREJENOST POVRŠIN ZA PEŠCE V ŠMARJU PRI JELŠAH .....	116
SLIKA 38: MANJKAJOČA POVEZAVA ZA PEŠCE NA KOLODVORSKI ULICI .....	117
SLIKA 39: PLANIRANA TRASA KOLESARSKÉ STEZE PREKO OBČINE ŠMARJE PRI JELŠAH .....	118
SLIKA 40: PRIMER UREJENE KOLESARSKÉ INFRASTRUKTURE V OBČINI ŠMARJE PRI JELŠAH .....	119
SLIKA 41: UREJENO PARKIRIŠČE ZA INVALIDE.....	120
SLIKA 42: KRAJEVNA SKUPNOST STALNEGA PREBIVALIŠČA ANKETIRANCA.....	125
SLIKA 43: STAROSTNA STRUKTURA ANKETIRANCEV .....	125
SLIKA 44: NAJVIŠJA DOKONČANA IZOBRAZBA ANKETIRANCEV .....	126
SLIKA 45: TRENUTNI ZAPOSLOTVENI STATUS ANKETIRANCA .....	127
SLIKA 46: OCENA STANJA RAZLIČNIH INFRASTRUKTURNIH IN STORITVENIH ELEMENTOV V ŠMARJU PRI JELŠAH .....	128
SLIKA 47: OCENA KOLIČINE RAZLIČNIH INFRASTRUKTURNIH, STORITVENIH IN DRUGIH PROMETNIH ELEMENTOV V ŠMARJU PRI JELŠAH.....	129
SLIKA 48: MODAL SPLIT V OBČINI ŠMARJE PRI JELŠAH .....	130
SLIKA 49: POMEMBNOST PODROČIJ Z VIDIKA PROMETNEGA UREJANJA .....	131
SLIKA 50: POMEMBNOST PODROČIJ Z VIDIKA PROMETNEGA UREJANJA-UTEŽI .....	132
SLIKA 51: KOLIKO MINUT HOJE OD DESTINACIJE, KAMOR SO ANKETIRANCI NAMENJENI, OBIČAJNO PARKIRAJO SVOJE OSEBNO VOZILO?.....	133
SLIKA 52: KOLIKO MINUT HOJE ODDALJENO JAVNO PARKIRIŠČE JE ŠE SPREJEMLJIVO .....	133



## 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, DOPOLNJNIH Z ZAHTEVAMI OBČINE ŠMARJE PRI JELŠAH .....	52
TABELA 5: PRIČAKOVANJA KLJUČNIH DELEŽNIKOV GLEDE CPS.....	61
TABELA 6: TEŽAVE, DO KATERIH LAHKO PRIDE PRI URESNIČEVANJU CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE.....	62
TABELA 7: NAČRT RAZVOJNIH PROGRAMOV 2016 - 2019 .....	66
TABELA 8: TERMINSKI NAČRT VKLJUČEVANJA JAVNOSTI .....	74
TABELA 9: TABELA AKTIVNOSTI Z DEFINIRANIMI ODGOVORNOSTMI .....	78
TABELA 10: STATISTIČNI PODATKI PO KRAJEVNIH SKUPNOSTIH.....	83
TABELA 11: ŠTEVILO PODJETIJ V OBČINI ŠMARJE PRI JELŠAH PO SKD KLASIFIKACIJI.....	84
TABELA 12: EKSTERNI STROŠKI ZA POTNIŠKA IN TOVORNA VOZILA ZA SLOVENIJO .....	87
TABELA 13: PODATKI ŠTEVNIH MEST PLDP ZA LETO 2015 .....	87
TABELA 14: PREBIVALSTVO PO STAROSTNIH SKUPINAH V OBČINI ŠMARJE PRI JELŠAH.....	89
TABELA 15: DELOVNO AKTIVNO PREBIVALSTVO PO OBČINAH DELOVNEGA MESTA .....	89
TABELA 16: PROMETNE OBREMENITVE V ŠIRŠEM OBMOČJU OBČINE ŠMARJE PRI JELŠAH – POVPREČNI LETNI DNEVNI PROMET (PLDP) .....	94
TABELA 17: PROMETNE NESREČE IN POSLEDICE V TREH LETIH (2013-2015) V OBČINI ŠMARJE PRI JELŠAH.....	102
TABELA 18: ŠTEVILO PRODANIH VOZOVNIC IN PREPELJANIH POTNIKOV NAJBOLJ ZASEDENIH LINIJ V MESECU MAJU 2016....	111
TABELA 19: ŠOLSKE PREVOZE V OBČINI ŠMARJE PRI JELŠAH .....	121
TABELA 20: PREVOZI UČENCEV Z NEVARNO POTJO .....	122
TABELA 21: PSPN ANALIZA PROMETNEGA SISTEMA V OBČINI ŠMARJE PRI JELŠAH.....	136



**OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



**EVROPSKA UNIJA**  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

## **SEZNAM OKRAJŠAV**

ARSO	Agencija Republike Slovenije za okolje
CPS	Celostna prometna strategija
EU	Evropska unija
JPP	Javni potniški promet
OŠPJ	Občina Šmarje pri Jelšah
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 Postavitev temeljev;
- B Opredelitev procesa;
- C Analiza stanja in oblikovanje scenarijev.



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

## A POSTAVITEV TEMELJEV

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

### A1 Zaveza načelom trajnostne mobilnosti

Termin mobilnost se večinoma uporablja za sposobnost za vožnjo avtomobila. Vendar pa se mobilnost nanaša tudi na fizično ali mentalno 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«



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO 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 Šmarje pri Jelšah, 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	***	*	-	*	*	*	*	*	***
	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	***	*	*	***	***	***	***	***	***
<b>Zelena vozila in goriva</b>  <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 <sub>2</sub> 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 <sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil	*	-	-	-	-	-	***	-	*
<b>Kolesarjenje in</b>	Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega	***	-	-	-	-	-	-	-	-



<b>motociklizem</b>	parlamenta in sveta o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov									
<b>Prometna varnost</b>	Sporočilo komisije: Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020	*	-	-	***	***	-	*	-	-
<b>Inteligentne transportne storitve</b>	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	***	***	-	-	-	*	***	***	***
<b>Okolje</b>	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 zunanje 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 parkiršč	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 <sub>10</sub>	***	***	*	***	***	***	***	*	***

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 parkirnišč	Načrtovanje ulic in njihove podobe ter umirjanje prometa	Hoja	Kolesarjenje	Javni promet	Ukrepi, povezani z avtomobili	Upravljanje mobilnosti	Upravljanje tovornega prometa
Regionalni razvojni program Savinjske regije za obdobje 2014-2020	*	*	*	*	***	*	*	*	*
Območni razvojni program Obsotelje in Kozjansko 2014-2020	-	-	*	-	*	-	-	-	-
Kolesarske povezave v Savinjski regiji	-	-	-	*	***	-	-	-	-
Strategija lokalnega razvoja za lokalno akcijsko skupino Obsotelje in Kozjansko	*								
Lokalni energetskega koncept občine Šmarje pri Jelšah	*	-	-	-	*	*	*	-	-

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 Šmarje pri Jelšah glede trajnostnega delovanja občine.

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



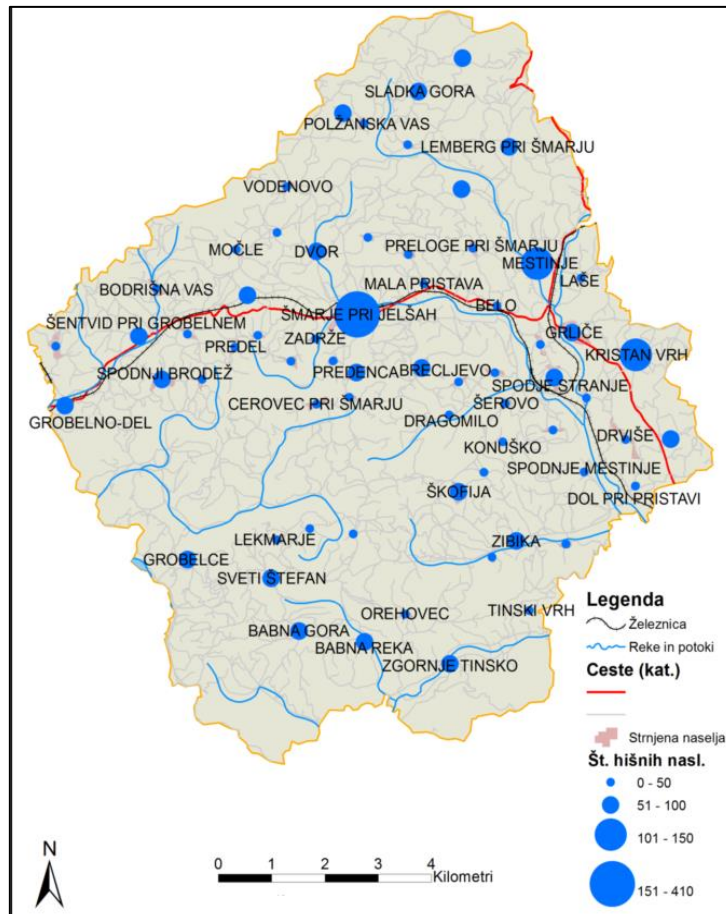
## A2 Ocena vpliva širšega okvira

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 območje občine Šmarje pri Jelšah in naselja v občini. Strategija se bo osredotočila na večja naselja v občini.

Slika 1: Naselja občine Šmarje pri Jelšah





Na območju Občine Šmarje pri Jelšah so ustanovljeni ožji deli občine. Naloge, organizacija in delovanje ter pravni status ožjih delov Občine Šmarje pri Jelšah so določeni s statutom občine (Ur. l. RS št. 35/2010, 59/2015).

Imena in območja ožjih delov občine so (Ur. l. RS št. 35/2010, 59/2015):

- Krajevna skupnost Dol - Spodnje Mestinje, ki obsega naselja: Dol pri Pristavi, Spodnje Mestinje.
- Krajevna skupnost Kristan Vrh, ki obsega naselja: Kristan Vrh, Hajnsko, Grličice, Laše.
- Krajevna skupnost Lemberg, ki obsega naselja: Lemberg pri Šmarju in Topolovec.
- Krajevna skupnost Mestinje, ki obsega naselja: Krtince, Mestinje, del Pijovc in Stranje.
- Krajevna skupnost Sladka Gora, ki obsega naselja: Beli potok pri Lembergu, Jerovska vas, Nova vas pri Šmarju, del Pijovc, Polžanska vas, Polžanska Gorca, Pečica, Sladka Gora.
- Krajevna skupnost Sveti Štefan, ki obsega naselja: Brezje pri Lekmarju, Babna Reka, Babna Gora, Babna Brda, Bukovje v Babni gori, Grobelce, Lekmarje, Sveti Štefan.
- Krajevna skupnost Šmarje pri Jelšah, ki obsega naselja: Bobovo pri Šmarju, Belo, Brecljevo, Cerovec pri Šmarju, Dvor, Dragomilo, Dol pri Šmarju, Globoko pri Šmarju, Gaj, Jazbina, Ješovec pri Šmarju, Kamenik, Koretno, Konuško, Korpule, Močle, Mala Pristava, Predel, Preloge pri Šmarju, Predenca, Sotensko pri Šmarju, Senovica, Šmarje pri Jelšah, Šerovo, Vodenovo, Vrh, Vinski Vrh pri Šmarju, Zastranje, Zadrže.
- Krajevna skupnost Šentvid pri Grobelnem, ki obsega naselja: Bodrišna vas, Bodrež, Gornja vas, Grobelno-Del, Lipovec, Platinovec, Rakovec, Spodnja Ponkvice, Spodnje Selce, Šentvid pri Grobelnem, Završe pri Grobelnem.
- Krajevna skupnost Tinsko, ki obsega naselja: Spodnje Tinsko, Zgornje Tinsko.
- Krajevna skupnost Zibika, ki obsega naselja: Bezgovica, Orehovec, Pustike, Vršna vas, Strtenica, Škofija, Zibika, Zibiška vas.



## 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: »Akcijski 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 nadaljnjega razvoja TEN-T, ki zajema:
  - Načrtovanje omrežja:
    - Prihodnost celovitega omrežja,
    - Morebitna vključitev prednostnega omrežja,
    - Konceptualni steber,
    - Vprašanja glede infrastrukture, ki so posebej pomembna za prihodnji razvoj TEN-T;
  - Različne potrebe potniškega in tovornega prometa,
  - Letališča in pristanišča kot povezovalne točke Evrope s svetom,
  - Vodni promet v EU,
  - Logistika tovornega prometa,
  - Inteligentni prometni sistemi,
  - Inovacije in
  - Osrednje omrežje TEN-T.
- Raven izvedbe. Politika TEN-T je za evropske državljane verodostojna samo, če se možnosti načrtovanja in izvedbene zmogljivosti ujemajo. Izbrana možnost načrtovanja mora zato ustrezati instrumentom za njeno izvedbo. Ta raven zajema področja:
  - Celotno financiranje projektov skupnega interesa, določenih v načrtih TEN-T,
  - Finančni instrumenti Skupnosti za podpiranje izvajanja TEN-T,
  - Nefinančni instrumenti Skupnosti za podpiranje izvajanja TEN-T.
- 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,



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

onesnaževanje in hrup, emisije CO<sub>2</sub> 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



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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, EKSREP, 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).



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

**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 energetska učinkovitih vozil, ki so nujno potrebne, da bi spodbudili usklajevanje ukrepov na strani povpraševanja sprejetih v državah članicah, in zagotoviti, da ne kršijo načela notranjega trga in so v celoti v skladu z obstoječimi pravili o državni pomoči (Evropska komisija, 2013, 28. februar).

**Sporočilo komisije evropskemu parlamentu, svetu, evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in odboru regij: »Zelena energija za promet: evropska strategija za alternativna goriva«**. V sporočilu je podan problem, da je Evropa pri mobilnosti in prometu zelo odvisna od uvožene nafte. To sporočilo oblikuje celostno strategijo za alternativna goriva in načrt za njeno izvedbo, pri čemer pokriva vse vrste prevoza. Njen namen je vzpostavitev dolgoročnega okvira politik za usmerjanje tehnološkega razvoja in investicij v rabo teh goriv ter vzbuditi zaupanje pri potrošnikih. Strateški pristop Unije za zadovoljitev dolgoročnih potreb vseh vrst prevoza mora zato temeljiti na celostni mešanici alternativnih goriv. V strategijo morajo biti vključene vse možnosti, ne da bi dali prednost določenemu gorivu, s čimer se ohrani 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>, kot bi ju omogočali posamezni nacionalni cilji. Pri določanju standardov emisijskih vrednosti je



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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 CO<sub>2</sub> za nova lahka gospodarska vozila. Ta uredba ob upoštevanju napredka v tehnologiji motorjev vozil ter inovativnih tehnologij določa povprečne emisije CO<sub>2</sub> za nova lahka gospodarska vozila na 175 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>/km za nova lahka gospodarska vozila, registrirana v Uniji, pod pogojem, da se potrди 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 CO<sub>2</sub> in nekaterih onesnaževal, da bi spodbudili trg čistih in energetske učinkovitih vozil in izboljšali prispevek prevoznega sektorja k okoljski, podnebni in energetske politiki Skupnosti (Evropski parlament, 2009, 23. april).

**Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil.** Ta uredba določa zahteve za vrednosti emisij CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile z namenom zagotavljanja ustreznega delovanja notranjega trga in doseganja skupnega cilja Evropske skupnosti, da bi povprečne emisije CO<sub>2</sub> novega voznega parka znižali na 120 g CO<sub>2</sub>/km. Ta uredba ob upoštevanju napredka v tehnologiji motorjev vozil določa povprečne emisije CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile na 130 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>/km za nov vozni



park v skladu s členom 13(5). Ta uredba bo dopolnjena z dodatnimi ukrepi, ki ustrezajo zmanjšanju za 10 g CO<sub>2</sub>/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:



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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

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

**Sporočilo komisije: »Akcijski načrt za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v Evropi.«** Cilj tega akcijskega načrta je pospeševanje in usklajevanje uvajanja inteligentnih prometnih sistemov (ITS), ki se uporabljajo v cestnem prometu, vključno z vmesniki do drugih vrst prevoza. Akcijski načrt opredeljuje šest prednostnih področij delovanja. Za vsako od teh področij so predvideni posebni ukrepi in jasen časovni





OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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. Akcijski načrt bo pomagal tudi povezati dostopne vire in instrumente in tako omogočil ustvariti znatno dodano vrednost Evropske unije. Akcijski načrt vključuje razloge za evropski pristop k ITS, ki vključujejo (Evropska komisija, 2008, 16. december):

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

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

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



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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

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

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

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

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



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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

**Partnerski sporazum (PS) med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014-2020** je strateški dokument in podlaga za črpanje sredstev iz skladov EU. Struktura dokumenta sledi pripravljene 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



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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 sosredstva, 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.



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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 PM<sub>10</sub>** (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 PM<sub>10</sub> 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 PM<sub>10</sub> 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 podajamo različne razvojne programe in strategije razvoja v Savinjski regiji.

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

Slika 2: Subregije Savinjske regije



Vir: (Razvojna agencija Savinjske regije, 2015)

Kot pomembna razvojna prednost Savinjske regije je identificirana dobra geostrateška lega z možnostjo povezovanja z evropskimi središči. Obe mestni občini predstavljata tudi pomembno urbano središče in prometno vozlišče s cestnimi in železniškimi povezavami do ostalih občin Savinjske regije. Mestna občina Celja predstavlja točko v





mednarodnih transportnih koridorjih. Slabosti, ki vplivajo na razvoj Savinjske regije, so predvsem neuravnotežen razvoj prometne infrastrukture in slaba izkoriščenost obstoječe železniškega omrežja.

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

- vzpostavitev trajnostnega in integriranega prometa s krepitvijo javnega potniškega prometa ter izgradnjo manjkajočih kolesarskih povezav,
- izboljšanje cestnih in železniških povezav,
- spodbujanje uporabe JPP.

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

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

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

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

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



**Območni razvojni program Obsotelje in Kozjansko 2014-2020** (Mrežna razvojna agencija Obsotelje in Kozjansko, 2014) med projekti razvoja trajnostnega turizma zajema področje obnove in izgradnje turistično-prometne infrastrukture s poudarkom na izgradnji lokalnega in državnega kolesarskega omrežja.

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

Slika 3: Načrtovane kolesarske poti v Savinjski regiji



Vir: DRSC v (Razvojni center planiranje, 2011)

**Strategija lokalnega razvoja za lokalno akcijsko skupino Obsotelje in Kozjansko** (LAS Obsotelje in Kozjansko, 2015) opisuje tematska področja ukrepanja, usklajena s cilji EU.



Omenjeno je tudi področje trajnostne mobilnosti kot spodbujanje zdravega življenjskega sloga in uporabe okolju prijaznih načinov prevoza. Splošni cilji območja LAS, ki so pomembni za razvojni preboj območja, so opredeljeni kot:

- izboljšanje pogojev za življenje ljudi na območju LAS;
- izboljšanje konkurenčnosti gospodarstva in dvig gospodarske rasti območja LAS;
- razvoj destinacije trajnostnega turizma;
- dvig človeškega in socialnega kapitala ter izboljšanje prometne dostopnosti in infrastrukturne opremljenosti območja LAS.

#### **A2.2.4 Vključenost načel trajnostne mobilnosti v občinskih okvirjih**

Ključne ugotovitve **Lokalnega energetskega koncepta občine Šmarje pri Jelšah** (Envirodual, 2012) na področju prometa so:

- javni potniški promet je zastopan v minimalnem obsegu, predstavlja ga medkrajevni promet;
- kolesarske poti se v večji meri uporabljajo za rekreacijske in turistične namene;
- obremenitev cest v občini ni velika;
- rabe energije v prometu ni mogoče opredeliti.

Cilji Lokalnega energetskega načrta občine Šmarje pri Jelšah na področju prometa so usmerjeni v uravnoteženo uporabo različnih oblik prometa. Ukrepi povezani z rabo energije v prometu so povezani z vzpostavitvijo podpornega okolja za trajnostno mobilnost in razvojem kolesarskega omrežja. Predvidena je polnilna infrastruktura za električna akumulatorska vozila ali vozila na vodik.

**Odlok o pravilih in ureditvi cestnega prometa v naseljih Občine Šmarje pri Jelšah** (Uradni list RS št. 78/2015) v IV. delu določa ureditev mirujočega prometa s opredelitvijo parkirnih površin v občini. V odloku so opredeljene prepovedi parkiranja



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

koles, koles z motorjem in motornih koles. Ostala področja trajnostne mobilnosti niso zajeta v odloku.

#### ***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 pripravljene v sklopu strateških usmeritev občine in regije, da se zagotovi kontinuiteta strateških umeritev in izvajanja ukrepov. Celostna prometna strategija Občine Šmarje pri Jelšah 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 OŠPJ, 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.



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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

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

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

Slovenija je v letu 2014 pripravila tri ključne dokumente (Operativni program evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, Strategijo pametne specializacije in



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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 Šmarje pri Jelšah 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 prioritete razvoja trajnostnega prometa v občini.



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Temelj samoocene stanja trajnostnega prometnega načrtovanja v občini je vprašalnik, ki izhaja iz ADVANCE metodologije. Na delavnici z odgovornimi za promet Občine Šmarje pri Jelšah 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 Šmarje pri Jelšah 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, 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.

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



Slika 4: Samoocena - poslanstvo



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 5: Samoocena – področja ukrepanja



Iz rezultatov je razvidno, da OŠPJ na področju trajnostne mobilnosti spada v kategorijo občin, ki nimajo obsežnejših in povezanih ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Na večini področij dosegajo podpovprečne ocene, še posebej izstopajo področja upravljanja mobilnosti, tovornega prometa in upravljanja parkirišč, kjer se izvajajo samo posamezni manjši ukrepi. Priložnosti za izboljšave in spodbujanje trajnostne mobilnosti in uvajanja celovitih rešitev s področja prometa je torej v OŠPJ 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 OŠPJ, 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 41,4 leta, kar je nižje od slovenskega povprečja;
- 16,9 % prebivalcev je mlajših od 14 let, 17,5 % pa starejših od 65 let;
- koeficient starostne odvisnosti, ki pove, koliko otrok in starejših prebivalcev je odvisnih od 100 delovno sposobnih, je 52,5 (slovensko povprečje je 49,8), od tega je 25,9 mladih in 26,7 starih oseb;
- od 8.456 prebivalcev občine nad 15 let starosti jih je bilo na koncu leta 2015 3.895 zaposlenih (46,07 %), 631 brezposelnih (7,46 %), 704 učencev, dijakov in študentov (8,33 %) in 2.562 upokojencev (30,30 %);
- gostota poseljenosti je 95,3 oseb/km<sup>2</sup>, kar je nekoliko manj od slovenskega povprečja (101,8),
- konec leta 2015 je v občini bivalo 2.178 družin z otroki, od tega večina z enim (51,01 %) ali dvema (39,53 %) otrokoma;



- analize prirasta prebivalstva kažejo, da se prebivalstvo občine Šmarje pri Jelšah veča na račun priseljevanja. Leta 2015 je bil skupni prirast na 1.000 prebivalcev pozitiven, in sicer 7,1 prebivalca, od tega je naravni prirast -2,2 prebivalca na 1000 prebivalcev, selitveni pa +9,4;
- povprečna mesečna neto plača zaposlenega je v OŠPJ občutno nižja od slovenskega povprečja, saj v OŠPJ julija 2016 znaša 885,40 € mesečno, v Sloveniji pa povprečno 1.010,78 €;
- od vseh zaposlenih s prebivališčem v OŠPJ se je konec leta 2015 2.566 prebivalcev vozilo na delo v druge občine, največ v Celje (854), Rogaško Slatino (358), Šentjur (319), Ljubljano (265) in Štore (126).

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 Šmarje pri Jelšah velika, prav tako je relief razgiban. Skupno ta dva dejavnika povzročata, da je javni prevoz prebivalcem odročnejših naselij in zaselkov težko dostopen, vzpostavitev rednih linij, ki bi te zaselke povezoval na razvitejše prometno omrežje, pa skoraj da nemogoča.

V sklopu samoocene se je pokazalo, da OŠPJ 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 OŠPJ predvsem premalo poudarka daje na postavljanju ugodne klime za trajnostno prometno načrtovanje pri fazi izvedbe, predpogoje pa imajo dobro zastavljene. Sklepati je mogoče, da ima glede na trenutno stanje OŠPJ zelo dobre predispozicije za kratkoročno in dolgoročno uvajanje trajnostnih načel v svoje prometno načrtovanje.

## **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 Šmarje pri Jelšah, in sicer sodelavci iz Oddelka za okolje in prostor ter ostali sodelavci iz drugih oddelkov in služb. Dogovor o sestavi širše delovne skupine je razviden iz Zapisnika 1. sestanka med občino in izdelovalcem dne 3.6.2016 ter potrjenega seznama širše delovne skupine s strani občine Šmarje pri Jelšah. 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.



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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 Šmarje pri Jelšah 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 Šmarje pri Jelšah, 2015b) opredeljena ocena investicijskih stroškov in viri financiranja, v nadaljnjih fazah pa so ocenjeni realni proračunski okviri za izvedbo ukrepov, upoštevajoč priložnosti financiranja iz lokalnih, regionalnih, državnih in evropskih virov. S tem se zadosti opredelitev količine finančnih sredstev, potrebnih za proces celostnega prometnega načrtovanja in za pripravo Celostne prometne strategije.

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

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



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

## A5 Opredelitev časovnega načrta

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

V okviru celotne priprave CPS Občine Šmarje pri Jelšah 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 Šmarje pri Jelšah. 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 Šmarje pri Jelšah do zaključka 4. faze. 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 na Občinskem svetu občine Šmarje pri Jelšah 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 občine Šmarje pri Jelšah 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, ki prikazuje časovni redosled izvedbe posameznih faz.

Tabela 4: Časovnica izvedbe faz, zahtevanih po minimalnih standardih za izdelavo Celostne prometne strategije, dopoljenih z zahtevami občine Šmarje pri Jelšah

Faza	Aktivnost	Mesec izvedbe
<b>1. faza: OD PODPISA POGODBE Z MZI DO PODPISA POGODBE Z IZDELOVALCEM</b>		
	podpis pogodbe	maj 2016
	1. fazno poročilo	maj 2016
<b>2. faza: OD PODPISA POGODBE Z IZDELOVALCEM DO PRVEGA MEJNIKA - ZAKLJUČEK IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI</b>	<b>od 19.5.2016 do 19.10.2016</b>	
<b>1. sklop: postavitve temeljev</b>		
	ustanoviti delovno skupino	junij 2016
	uvodni sestanek med občino in izdelovalcem	junij 2016
	uvodni sestanek širše delovne skupine	junij 2016
<b>2. sklop: opredelitev procesa</b>		
	opredelitev območja in odgovornosti, koordinacija politik, načrtovanje	junij – julij 2016
<b>3. sklop: analiza stanja</b>		
	ogledi stanja na terenu	avgust – september 2016
	2 javni razpravi z občani in drugo zainteresirano javnostjo;	junij, september 2016



	1 delavnica z odgovornimi za promet na občini;	junij 2016
	10 intervjujev;	september 2016
	1 medijsko sporočilo;	september 2016
	2 poročili;	september 2016
	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	junij, avgust 2016
<b>nerazporejeno</b>	anketa	julij – avgust 2016
	2. fazno poročilo	oktober 2016
	poročilo o doseganju minimalnih standardov	oktober 2016
<b>3. faza : OD PRVEGA MEJNIKA DO DRUGEGA MEJNIKA - ZAKLJUČEK IZBIRE UKREPOV</b>	<b>od 20.10.2016 do 19.1.2017</b>	
<b>4. sklop: vključevanje javnosti</b>		
	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	oktober, november 2016
	10 intervjujev;	oktober - november 2016
	1 medijsko sporočilo;	november 2016
	1 zloženka za občane;	do decembra 2016
	1 anketa za splošno javnost oz. občane na podlagi reprezentativnega vzorca;	oktober - december 2016
	1 nagrada za občane, ki bodo preko ankete sodelovali v procesu vključevanja javnosti in bodo preko žreba vključeni v proces izbire nagrajenca;	januar 2017
	2 poročili;	november, december 2016
<b>5. sklop: opredelitev vizije in prioritet</b>		
	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	november, december 2016
	1 javna razprava;	november 2016
	1 delavnica;	november 2016
	1 medijsko sporočilo;	december 2016
	1 vprašalnik za ključno zainteresirano javnost;	november 2016



	1 razstava o izdelani viziji, ki jo predstavimo prebivalcem občine;	januar 2017
	2 poročili;	december 2016, januar 2017
<b>6.sklop: izbira ukrepov</b>		
	1 sestanek med občino in izdelovalcem;	december 2016
	1 javna razprava;	december 2016
	10 intervjujev;	november – december 2016
	2 poročili;	december 2016, januar 2017
	3. fazno poročilo	januar 2017
	poročilo o doseganju minimalnih standardov	januar 2017
<b>4. FAZA OD DRUGEGA MEJNIKA DO TRETJEGA MEJNIKA - SPREJEM CPS NA OBČINSKEM SVETU</b>	<b>od 20.1.2017 do 19.5.2017</b>	
<b>7. sklop: načrtovanje izvajanja CPS</b>		
	2 sestanka med občino in izdelovalcem;	januar, februar 2017
	2 delavnici s ključno zainteresirano javnostjo;	februar, marec 2017
	2 poročili;	marec, april 2017
<b>8. sklop: vzpostavitev nadzora</b>		
	1 sestanek med občino in izdelovalcem	pred predstavitvijo na Občinskem svetu OŠPJ
<b>9. sklop: sprejem CPS</b>		
	1 medijsko sporočilo;	sprejemanje na Občinskem svetu
	1 predstavitev in usklajevanje CPS na seji občinskega sveta;	glede na Občinski svet
	1 celostna prometna strategija občine, pripravljena v obliki publikacije in natisnjena v nakladi 200 izvodov;	po sprejetju na Občinskem svetu OŠPJ



<b>10. sklop: po sprejemu strategije na občinskem svetu</b>		
	1 medijsko sporočilo;	maj 2017
<b>Nerazporejeno</b>	objava CPS na spletni strani občine; prireditve na prostem	maj 2017 4. faza

Faze, po katerih se bo izdelovala CPS občine Šmarje pri Jelšah, 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 Šmarje pri Jelšah 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 (Peter Planinšek, vodja oddelka za okolje in prostor, Anita Reich, višja svetovalka na oddelku za okolje in prostor in skrbnik projekta CPS s strani občine, g. Bojan Žaberl, strokovni sodelavec na oddelku za okolje in prostor in g. Milan Konšak, inšpektor Medobčinskega inšpektorata in redarstva).

Širša skupina deležnikov v okviru priprave CPS Občine Šmarje pri Jelšah 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 Šmarje pri Jelšah
2. Upravna enota Šmarje pri Jelšah
3. Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Občine Šmarje pri Jelšah
4. Policijska postaja Šmarje pri Jelšah
5. Gasilska zveza Šmarje pri Jelšah
6. Zdravstveni dom Šmarje pri Jelšah
7. Društvo invalidov Zgornje Posotelje
8. Otroški vrtec Šmarje pri Jelšah
9. Osnovna šola Šmarje pri Jelšah
10. Varstveno delovni center Šentjur, Enota Šmarje pri Jelšah
11. Društvo upokojencev Šmarje pri Jelšah
12. Dom upokojencev Šmarje pri Jelšah
13. Univerza za tretje življenjsko obdobje
14. Športno društvo Šmarje pri Jelšah – Kolesarska sekcija
15. Športno društvo Mestinje
16. Krajevna skupnost Šmarje pri Jelšah
17. Krajevna skupnost Šentvid pri Grobelnem
18. Krajevna skupnost Sveti Štefan
19. Krajevna skupnost Mestinje
20. Krajevna skupnost Zibika
21. Krajevna skupnost Kristan Vrh
22. Krajevna skupnost Sladka Gora
23. Krajevna skupnost Tinsko
24. Krajevna skupnost Dol –Spodnje Mestinje
25. Krajevna skupnost Lemberg
26. Izletnik Celje d.d.
27. OKP Rogaška Slatina d.o.o.
28. Janko Orač s.p.
29. Marjan Sajko s.p.





OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

30. TIC Šmarje
31. Turistično društvo Šmarje pri Jelšah
32. Rogaške novice
33. Štajerski val
34. kozjansko.info
35. Novi tednik
36. Območna obrtno-podjetniška zbornica Šmarje pri Jelšah
37. Vitli Krpan d.o.o.
38. Jagros d.o.o.
39. LAS Obsotelje in Kozjansko
40. Občina Rogaška slatina
41. Občina Šentjur
42. Občina Podčetrtek
- 43.. Občina Kozje
44. Občina Rogatec
45. Terme Olimia
46. Ministrstvo za infrastrukturo - Direkcija RS za infrastrukturo
47. Ministrstvo za infrastrukturo - Služba za trajnostno mobilnost in prometno politiko
48. Ministrstvo za infrastrukturo - skrbništvo CPS
49. DRI, upravljanje investicij, Družba za razvoj infrastrukture, d.o.o.
50. Slovenske železnice d.o.o.
51. Mladinski klub Netek

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 Šmarje pri Jelšah, kar izhaja iz osnovne strategije za koordinacijo deležnikov in vključevanje javnosti.



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

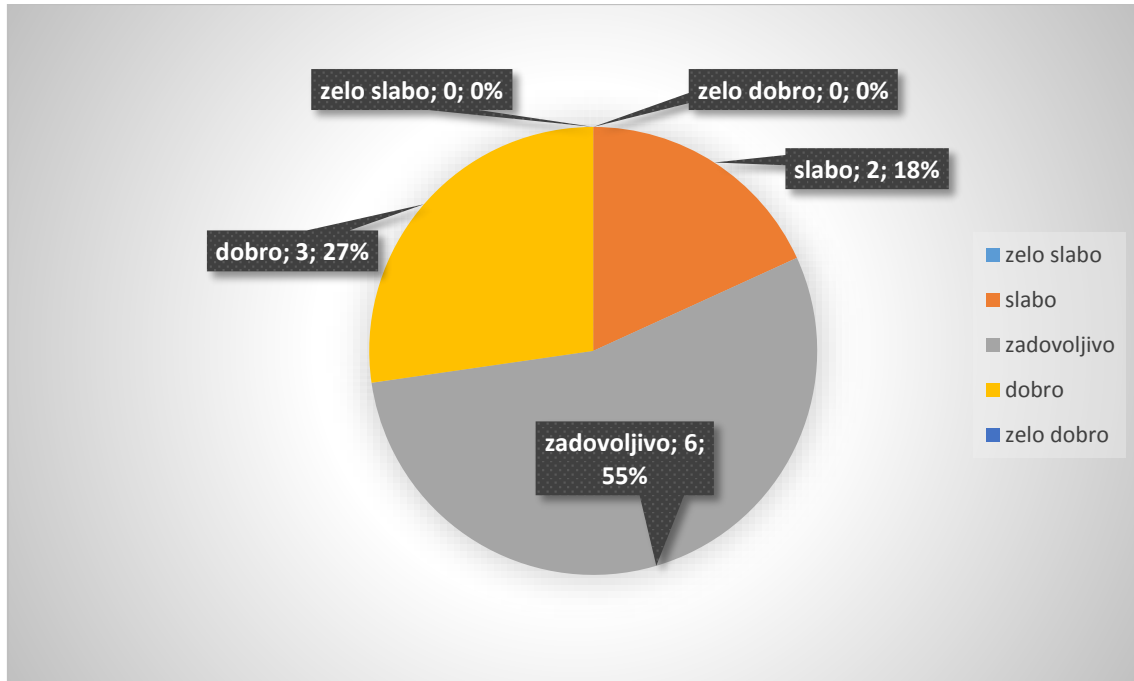
V fazi postavitve temeljev so bili ključni deležniki aktivno vključeni v snovanje izdelave Celostne prometne strategije, predvsem z namenom identifikacije njihovega mnenja o trenutnem stanju, največjih priložnosti in tveganj pri izdelavi CPS OŠPJ in njenem vpeljevanju. Rezultati mnenjske analize ključnih 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 Šmarje pri Jelšah so bile proučene s pomočjo vprašalnika za ključne deležnike ter prek interaktivnega dela na prvi javni razpravi. Vprašalnik je izpolnilo 24 udeležencev, ki so predstavljali različne skupine ključnih deležnikov.

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 6: Ocena trenutne prometne situacije v OŠPJ s strani ključnih deležnikov

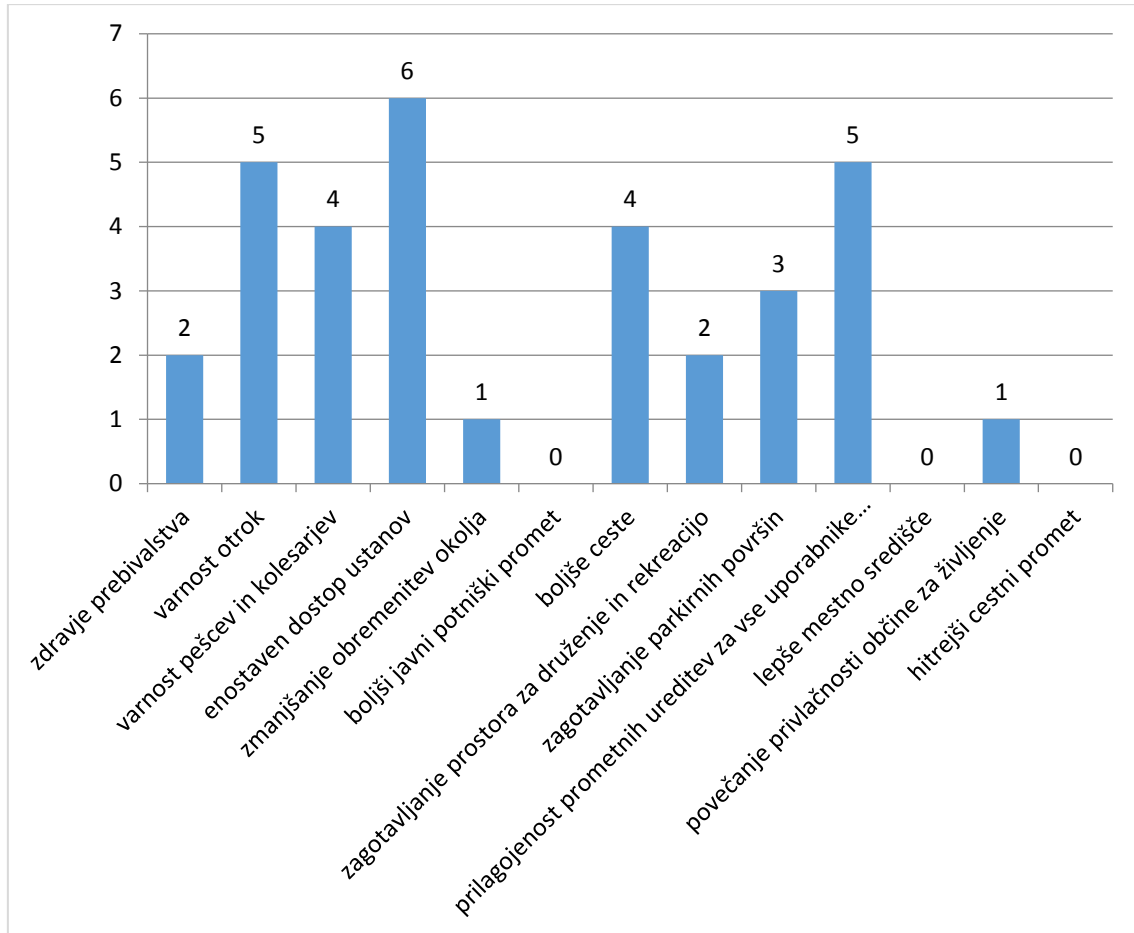


Razvidno je, da so ključni deležniki s stanjem prometa v OŠPJ povprečno zadovoljni, saj so udeleženi najpogosteje odgovorili z zadovoljivo (šest odgovorov in 55 %), nato dobro (trije odgovori, 27 %) in slabo (dva odgovora, 18 %). Odgovora zelo slabo in zelo dobro ni nihče izbral.

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 7: Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa v OŠPJ



Kot najpogostejši odgovor so deležniki izbrali enostaven dostop do ustanov (6 odgovorov), sledita odgovora varnost otrok in prilagojenost prometnih ureditev za vse uporabnike s po 5 odgovori, nato varnost pešcev in kolesarjev in boljše ceste s po štirimi odgovori. Nihče ni izbral odgovorov boljši javni potniški promet, lepše mestno središče in hitrejši cestni promet.

Pri ključnih deležnikih so bila preverjena tudi njihova pričakovanja glede CPS OŠPJ. Na vprašanje glede njihovih pričakovanj glede CPS je večje število odgovorov vezanih na državno cesto skozi Šmarje (Zagotoviti večjo pretočnost državne ceste skozi Šmarje in Mestinje s petimi odgovori in izgradnja obvoznice skozi Šmarje s tremi odgovori). Pogostejši odgovori so še bili: Prilagodili sistem vsem uporabnikom (npr. invalidom,



staršem z vozički, starostniki...), Izgradnja pločnikov ob glavnih cestah v celotni občini, Več kolesarskih poti in Izboljšanje javnega potniškega prometa vsak s po dvema odgovoroma.

Tabela 5: Pričakovanja ključnih deležnikov glede CPS

Pričakovanja	Število odgovorov
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zagotoviti večjo pretočnost državne ceste skozi Šmarje in Mestinje</li> </ul>	Pet odgovorov
<ul style="list-style-type: none"> <li>Izgradnja obvoznice skozi Šmarje</li> </ul>	Trije odgovori
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prilagodili sistem vsem uporabnikom (npr. invalidom, starši z vozički, starostniki...)</li> <li>Izgradnja pločnikov ob glavnih cestah v celotni občini (npr. pločnik Mestinje Podplat)</li> <li>Več kolesarskih poti</li> <li>Izboljšanje javnega potniškega prometa</li> </ul>	Po dva odgovora
<ul style="list-style-type: none"> <li>Racionalizacija uporabe osebnih avtomobilov,</li> <li>Povečanje rabe koles in pešačenja</li> <li>Kolesarska skozi Šmarje</li> <li>Varnejše prečkanje nekaterih ulic (npr. pri cerkvi)</li> <li>Izboljšanje varnosti otrok, pešcev, kolesarjev</li> <li>Uredili lepše mestno središče</li> <li>Izboljšanje izgleda občine in krajevnih skupnosti</li> <li>Ureditev krožišča skozi Šmarje</li> <li>Ureditev prometa skozi Šmarje</li> <li>Izboljšanje dostopa do javnih ustanov</li> <li>Izboljšati parkirna mesta</li> </ul>	Po en odgovor

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 OŠPJ.

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 OŠPJ, ter tveganja, ki lahko zavrejo napredovanje. Najpogosteje predvidene težave so prikazane v spodnji tabeli.

Tabela 6: Težave, do katerih lahko pride pri uresničevanju celostne prometne strategije

<b>Težave, do katerih lahko pride pri uresničevanju celostne prometne strategije</b>	<b>Število odgovorov</b>
Financiranje	5
Neodobravanje občanov	5
Zakonodaja, pravni postopki in pravilniki	3
Težave, povezane z državo: <ul style="list-style-type: none"><li>• Financiranje s strani države</li><li>• nezainteresiranost države da se aktivno vključi v odpravo prometnih težav</li><li>• Povezave z državo</li></ul>	3
Pomanjkanje strokovnega znanja	2
<ul style="list-style-type: none"><li>• Nezainteresiranost občanov</li><li>• Povezanost oddelkov v občini</li><li>• Predolgo odlaganje</li><li>• dolgoročno planiranje</li><li>• filozofija miselnosti</li></ul>	1



## 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 potovanj) lahko reševali tudi prebivalci drugih občin. Prav tako so prometnih tokovi (PLDP) obravnavani na širšem območju, torej preko administrativnih meja občine Šmarje pri Jelšah. Geografski obseg strategije, ki je usklajen s ključnimi deležniki, zajema celotno območje občine, konkretnije pa bo CPS usmerjen na naselje Šmarje pri Jelšah, ki je edino naselje v občini s statusom mestnega naselja. Ker je geografski obseg strategije konkretno omejen na mestna okolja v občini Šmarje pri Jelšah, se z vabili na delavnice in izvedenimi intervjuji doseže dobro sodelovanje tudi s sosednjimi občinami, kjer so posebej izpostavljene občine, s katerimi je občina Šmarje pri Jelšah »prometno povezana« oz. občine, ki sočasno pripravljajo CPS.



**OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



**EVROPSKA UNIJA**  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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

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





OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

## B2 Koordinacija politik in celosten pristop k načrtovanju

Celovito načrtovanje prometa v občini zahteva sodelovanje in koordinacijo z vsemi področji in ravnmi. V okviru ožje in širše delovne skupine so bila izvedena prva srečanja, kjer smo na podlagi različnih vidikov obravnavanja problematike oblikovali prva izhodišča celovitega načrtovanja prometa v občini. Vključeni deležniki so že v delu problemsko-razreševalnega procesa poskušali zajeti čim več vidikov. Sodelovanje na vseh ravneh namreč omogoča večjo uporabnost soodvisnih vidikov pri postavitvi ciljev. Ob tem prihaja do interdisciplinarnega celovitega sodelovanja že v najzgodnejših fazah razreševanja problemov. Pomembna je soodvisnost med posameznimi ravnmi, saj smo v kompleksnih sistemih kot je promet, soodvisni zaradi razlik, s katerimi drug drugega dopolnjujemo kot sestavine iste celote in se zato tudi razvijamo v skupno celoto z lastnostmi, ki jih vsak del zase in sam zase nima.

Soodvisnost načrtovanja predstavlja tudi povezovanje pri pripravi različnih strateških dokumentov. Dokumenti na regionalni ravni pomanjkljivo vključujejo ukrepe usmerjene v spodbujanje trajnostne mobilnosti. Posamezna področja ukrepanja zajemajo temeljna področja trajnostne mobilnosti in so zajeta v Regionalnem razvojnem programu Savinjske regije. Posamezna področja trajnostne mobilnosti so minimalno 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 prometa in pešačenja.



## B2.1 Načrti razvoja prometa v občini

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

Načrti razvoja prometa v občini so razvidni iz sprejetih aktov, najbolj natančno v proračunu občine za leto 2016 (Občina Šmarje pri Jelšah, 2015), kjer so specificirani Načrti razvojnih programov. Načrtovane aktivnosti, ki so povezane s celostnim urejanjem prometa, so prikazane v spodnji tabeli.

Tabela 7: Načrt razvojnih programov 2016 - 2019

Projekt ali aktivnost	Leto	Načrtovane finance v NRP v €	Vir sredstev
<b>Investicijsko vzdrževanje lokalnih cest</b>	Pred 2016	2.480.951	Transfer iz državnega proračuna Lastna proračunska sredstva Domači partnerji
	2016	300.000	Lastna proračunska sredstva
	2017	300.000	Lastna proračunska sredstva
<b>Nahod Športni park-OŠ Šmarje</b>	Pred 2016	14.266	Lastna proračunska sredstva
	2016	88.650	Lastna proračunska sredstva
<b>Obnova LC Mestinje-Lemberg-Nova vas</b>	Pred 2016	7.740	Lastna proračunska sredstva
	2016	620.000	Transfer iz državnega



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

			proračuna Lastna proračunska sredstva
	2017	180.000	Lastna proračunska sredstva
<b>Nadomestne ceste zaradi ukinitve železniških prehodov</b>	Pred 2016	13.466	Lastna proračunska sredstva
	2016	21.000	Lastna proračunska sredstva
<b>Kolesarska steza Dol-meja z občino Podčetrtek</b>	Pred 2016	63.923	Lastna proračunska sredstva
	2016	146.680	Lastna proračunska sredstva
<b>Pločnik Belo</b>	Pred 2016	39.471	Lastna proračunska sredstva
	2016	208.000	Lastna proračunska sredstva
<b>Povezovalna c. Gallusova-Poljana</b>	Pred 2016	123.488	Lastna proračunska sredstva
	2016	140.000	Lastna proračunska sredstva
<b>rekonstrukcija železniškega prehoda in križišča Dol-Zibika</b>	2016	113.000	Lastna proračunska sredstva
<b>Obnova LC406301 Sp. Mestinje- Zibika 1. in 2. etapa</b>	2017	620.000	Transfer iz državnega proračuna Lastna proračunska sredstva
	2018	595.530	Transfer iz državnega proračuna Lastna proračunska sredstva
	2019	244.212	Transfer iz državnega proračuna Lastna proračunska sredstva



<b>Rekonstrukcija mostu na Kolodvorski</b>	2016	108.000	Lastna proračunska sredstva
<b>Obnove mostov</b>	Pred 2016	2.987	Lastna proračunska sredstva
	2016	10.000	Lastna proračunska sredstva
<b>Pločnik Šentvid - Grobelno</b>	2016	50.000	Lastna proračunska sredstva
<b>Pločnik s prehodom za pešce Halarjev hrib</b>	2016	70.000	Lastna proračunska sredstva
<b>Izvedbe manjših pločnikov</b>	2016	82.000	Lastna proračunska sredstva
<b>Inv. v parkirišča, avtobusna postajališča</b>	Pred 2016	227.850	Lastna proračunska sredstva
	2016	35.273	Lastna proračunska sredstva
<b>Semaforizirani prehod za pešce v Šmarju</b>	Pred 2016	3.928	Lastna proračunska sredstva
	2016	24.727	Lastna proračunska sredstva
<b>OPN - občinski prostorski načrt</b>	Pred 2016	170.333	Lastna proračunska sredstva
	2016	20.334	Lastna proračunska sredstva
<b>Strokovne podlage za pripravo prostorskih aktov</b>	Pred 2016	161.072	Lastna proračunska sredstva
	2016	15.000	Lastna proračunska sredstva
<b>OPPN</b>	Pred 2016	5.856	Lastna proračunska sredstva
	2016	10.000	Lastna proračunska sredstva
<b>Prometna strategija občine</b>	2016	56.666	Transfer iz državnega proračuna Lastna proračunska sredstva



	2017	28.333	Transfer iz državnega proračuna Lastna proračunska sredstva
--	------	--------	--

Vir: (Občina Šmarje pri Jelšah, 2015)

V okviru že izdelanih projektov in prednostnih planov občine so torej zajeta vsa področja oziroma modalitete prometa.

Pomemben del prometa občine je glavna državna cesta skozi središče občine, ki predstavlja eno od pomembnejših prometnih žil v regiji in državi, zaradi česar je tudi močno prometno obremenjena. Področje urejanja prometa na tej prometnici je pretežno v pristojnosti državnih organov. V Resoluciji o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji (Ministrstvo za infrastrukturo RS, 2016) je kot prioriteta določeno tudi cestno omrežje s povezavo Kozjanskega, Rogaške Slatine in zaledja na osrednje omrežje, kar vključuje tudi območje občine Šmarje pri Jelšah. Glavni namen je zagotovitev povezanosti lokalnih središč s prometnim omrežjem in izboljšanje dostopnosti do regionalnih središč, predvsem s posegi v obstoječo infrastrukturo in le izjemoma s pripravo projektov izven obstoječih objektov. Za območje naselja Šmarje pri Jelšah je v resoluciji načrtovana obvoznica, za katero se bo plan izvedbe pripravil do leta 2023, izvedba pa je načrtovana med leti 2020 in 2026.

Na področju kolesarske infrastrukture sta v pripravi dva plana na državni ravni, in sicer:

- odsek Poljčane – Podplat – Rogaška Slatina – Podčetrtek – Bistrica ob Sotli v sklopu daljinske državne kolesarske povezave D5 Maribor – Ptuj – Poljčane – Podčetrtek – Brežice,
- odseka Šentjur pri Celju – Šmarje pri Jelšah – Mestinje – Podplat in Rogaška Slatina – Rogatec – MMP Dobovec v sklopu glavne državne kolesarske povezave G15 Šentjur pri Celju - Šmarje pri Jelšah – Mestinje – Podplat; Rogaška Slatina – Rogatec – MMP Dobovec.



## 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 (obveščeni) in možnosti priključevanja v razpravah.

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

### B3.1 Komunikacijski načrt

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

#### **B3.1.1 Cilj**

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

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



potniškega prometa 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 Aktivnosti**

Komunikacijske aktivnosti zajemajo vsebine, združene v sledeče skupine aktivnosti:

- Komunikacijski načrt od 19.5.2016 do sprejema CPS na Občinskem svetu;
- 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: V sklopu spletne strani občine bo vzpostavljena podstran, ki je oblikovana za potrebe informiranja glede priprave CPS, dogodkov, kot so javne razprave, delavnice, prireditve ipd. Podstran bo oblikovana tudi za namene predstavitve ugotovitev posameznih faz, kot tudi vizije, ciljev, prioritet in ukrepov ter objave fotografij, aktualnih novic, vprašalnikov in nagradnih iger.
- Javne razprave in delavnice: Izvedene bodo štiri javne razprave in tri delavnice, ki bodo potekale v različnih fazah izdelave CPS. 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, medijev (Štajerski val, Kozjansko.info) 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. V skladu z javnim naročilom bodo na javnih razpravah vedno prisotni vodja izvajalcev in najmanj dva člana strokovne delovne skupine izvajalcev.
- 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.
- Medijska sporočila: Predvidenih je pet medijskih sporočil, od tega eno medijsko sporočilo v času tedna mobilnosti. Vsako medijsko sporočilo bo objavljeno vsaj v enem od sledečih medijih:
  - Novi Tednik;
  - Kozjansko.info;





- Šmarske novice.
- Intervjuji: Predvideni so trije sklopi intervjujev. Znotraj posameznega intervjuja bo intervjuvanih najmanj 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 predhodni pregled in potrditev intervjujev s strani občine.
- Javne prireditve na prostem: Prireditve bo izvedena v zadnji fazi projekta. V okviru tedna mobilnosti je predvideno sodelovanje na javni prireditvi s ciljem promocije CPS.
- 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. Na razstavi bo izveden tudi žreb nagrad sodelujočim v anketah.
- 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 zloženk 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.

Zloženska bo izdelana v skladu s tehničnimi navodili o uporabi orodij za informiranje in obveščanje javnosti, ki jih izvajajo članice Evropske unije v zvezi s pomočjo iz Kohezijskega sklada.



- Anketni vprašalniki: V okviru priprave CPS so predvideni vprašalniki, preko katerih se bodo pridobili pomembni pogledi zainteresirane javnosti na stanje v prometu v občini in pogledi na oblikovanje prioritet, ciljev in ukrepov CPS. En anketni vprašalnik bo tudi osnova za nagradno igro.
- Nagradna igra: Predvideni sta priprava in izvedba nagradne igre, 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 električno kolo in kolo 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.

### **B3.1.4      Terminsko izvajanje aktivnosti**

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

Tabela 8: Terminski načrt vključevanja javnosti

Komunikacijski načrt od 19.5.2016 do zaključka 4. faze	Junij 2016
Celostna grafična podoba	Junij 2016
Spletno informiranje	Od junija 2016 do konca izvedbe projekta CPS
Javne razprave in delavnice:	
- Prva javna razprava v okviru faze analize stanja	28.06.2016
- Druga javna razprava v okviru faze analize stanja	20.09.2016
- Tretja javna razprava v okviru faze	



opredelitve vizije in prioritet - Četrta javna razprava v fazi izbire ukrepov	november 2016 december 2016
Delavnice: - Prva delavnica v okviru faze opredelitve vizije in prioritet - Druga in tretja delavnica v okviru faze načrtovanje izvajanja CPS	november 2016 februar, marec 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 - 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	september 2016 november 2016 december 2016 maj 2017 Po sprejemu na Občinskem svetu
Intervjuji: - Prvi sklop intervjujev v fazi analize stanja - Drugi sklop intervjujev v fazi vključevanja javnosti - Tretji sklop intervjujev v fazi izbire ukrepov	avgust - september 2016 november 2016 december 2016
Javna prireditve na prostem	V sklopu zadnje faze
Razstava o izdelani viziji	januar 2017
Zloženka za občane	Do decembra 2016
Anketni vprašalniki: Prvi anketni vprašalnik Drugi anketni vprašalnik	Od junija do 01.09.2016 Od sredine oktobra do 31.12.2016
Nagradna igra	januar 2017
Publikacija celostne prometne strategije	Po sprejetju na Občinskem svetu

Vključevanje javnosti je bilo torej v skladu s terminskim planom uvrščeno med standardne načrtovalske prakse. Prav tako pa je iz terminskega plana in komunikacijskega načrta moč razbrati, da so deležniki vključeni od začetka do konca



**OBČINA**  
**ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



**EVROPSKA UNIJA**  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

procesa načrtovanja, zlasti pa pri oblikovanju vizije, ciljnih vrednosti, ukrepov ter ocene Strategije.



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

## B4 Dogovor o delovnem načrtu in vodenju

S pomočjo ustanovitve širše delovne skupine, organiziranja javnih razprav ter delavnic se bo zagotovila širša podpora procesu priprave strategije. Prav tako se bo preko vključevanja članov občinskega sveta v javne razprave, predstavitve na pristojnih odborih 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 Šmarje pri Jelšah 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) Anita Reich in s strani izvajalcev Darja Topolšek.

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

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



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 Šmarje pri Jelšah z odgovornimi za njihovo izvajanje.

Tabela 9: Tabela aktivnosti z definiranimi odgovornostmi

Faza	Aktivnost
<b>1. Faza: OD PODPISA POGODBE Z MZI DO PODPISA POGODBE Z IZDELOVALCEM</b>	
podpis pogodbe	predstavniki občine in predstavniki izvajalcev
1. fazno poročilo	predstavniki občine
<b>2. FAZA: OD PODPISA POGODBE Z IZDELOVALCEM DO PRVEGA MEJNIKA - ZAKLJUČEK IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI</b>	
<b>1. sklop: postavitve temeljev</b>	
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
<b>2. sklop: opredelitev procesa</b>	
	predstavniki občine in predstavniki izvajalcev
<b>3. sklop: analiza stanja</b>	
ogledi stanja na terenu	predstavniki izdelovalcev
2 javni razpravi z občani in drugo zainteresirano javnostjo;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
1 delavnica z odgovornimi za promet na občini;	predstavniki občine, strokovnjak za področje vključevanja javnosti
10 intervjujev;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
1 medijsko sporočilo;	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv
2 poročili;	predstavniki izdelovalcev
2 sestanka med občino in izdelovalcem;	vodja in predstavniki izdelovalcev
dodatna anketa	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
<b>3. FAZA : OD PRVEGA MEJNIKA DO DRUGEGA</b>	



<b>MEJNIKA - ZAKLJUČEK IZBIRE UKREPOV</b>	
<b>4. sklop: vključevanje javnosti</b>	
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
<b>5. sklop: opredelitve vizije in prioritet</b>	
2 sestanka med občino in izdelovalcem;	predstavniki občine, vodja izdelovalcev
1 javna razprava;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
1 delavnica;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
1 medijsko sporočilo;	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv
1 vprašalnik za ključno zainteresirano javnost;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
1 razstava o izdelani viziji, ki jo predstavimo prebivalcem občine;	predstavniki izvajalcev
2 poročili;	predstavniki izvajalcev
<b>6. sklop (faza): izbire ukrepov</b>	
1 sestanek med občino in izdelovalcem;	predstavniki občine, vodja izdelovalcev
1 javna razprava;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
10 intervjujev;	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
2 poročili;	predstavniki izvajalcev
<b>4. FAZA OD DRUGEGA MEJNIKA DO TRETJEGA MEJNIKA - SPREJEM CPS NA OBČINSKEM SVETU</b>	
<b>7. sklop (faza): načrtovanja izvajanja CPS</b>	
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
<b>8. sklop (faza): vzpostavitev nadzora</b>	
1 sestanek med občino in izdelovalcem	predstavniki občine, vodja izdelovalcev
<b>9. sklop (faza): sprejem CPS</b>	
1 medijsko sporočilo;	strokovnjak za področje oglaševanja in oblikovanja gradiv
1 predstavitev in usklajevanje CPS na seji občinskega sveta	predstavniki občine, vodja izdelovalcev
1 celostna prometna strategija občine, pripravljena v obliki publikacije	predstavniki izdelovalcev



**OBČINA**  
**ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



**EVROPSKA UNIJA**  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

priredivitev na prostem	strokovnjak za področje vključevanja javnosti
10. 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, ki bo zajemal območje občine Šmarje pri Jelšah s poudarkom na večjih središčih.

### 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



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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 Šmarje pri Jelšah. 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 Šmarje pri Jelšah je del Zgornjesotelskega gričevja, subregije Obsotelje in Kozjansko, ki se širše navezuje na savinjsko statistično regijo. Kraj kot tak ni nikoli imel bogatega gospodarskega zaledja, pač pa je bil vedno pomembno upravno središče, vse od leta 1871, ko je bil povzdignjen v trg. Tako je bil v Šmarju pri Jelšah med obema svetovnima vojnama sedež velikega sreza, ki je obsegal območje, večje od današnje upravne enote, leta 1958 pa je s priključitvijo občin Kozje in Rogaška Slatina nastala velika občina Šmarje pri Jelšah, ki se je na šest manjših razdelila konec leta 1994. Kljub



delitvi je Šmarje pri Jelšah ostalo središče sodnih in upravnih funkcij. Šmarje pri Jelšah je pretežno kmetijska občina, dobro sta razvita predvsem vinogradništvo in živinoreja, vse bolj pa se razvijajo tudi dopolnilne dejavnosti in turizem na kmetijah. Za razvoj podjetništva je občina uredila poslovno-obrtne cone v Šmarju pri Jelšah in Mestinju (Občina Šmarje pri Jelšah, b. d. a).

Občino sestavlja 10 krajevnih skupnosti, v katere je vključenih 39 naselij. Statistični podatki po krajevnih skupnostih so prikazani v sledeči tabeli.

Tabela 10: Statistični podatki po krajevnih skupnostih

Krajevna skupnost	Površina (km <sup>2</sup> )	Št. prebivalcev (2015)	Število naselij
Šmarje pri Jelšah	32	4.454	29
Šentvid pri Grobelnem	16,2	1.554	11
Sveti Štefan	15,5	931	8
Mestinje	10,5	718	4
Zibika	9,2	802	8
Kristan Vrh	9	907	4
Sladka Gora	6,9	610	8
Tinsko	5,7	219	2
Dol – Spodnje Mestinje	3,1	103	2
Lemberg		156	2
<b>Skupaj</b>	<b>108</b>	<b>10.454</b>	

Vir: (Občina Šmarje pri Jelšah, b.d. b)

### **C1.1.2 Podjetja**

V letu 2014 je bilo v občini registriranih 697 podjetij. Največ podjetij je na področju sektorja trgovine, vzdrževanja in popravila motornih vozil ter sektor strokovne, znanstvene in tehnične dejavnosti.



Tabela 11: Število podjetij v občini Šmarje pri Jelšah po SKD klasifikaciji

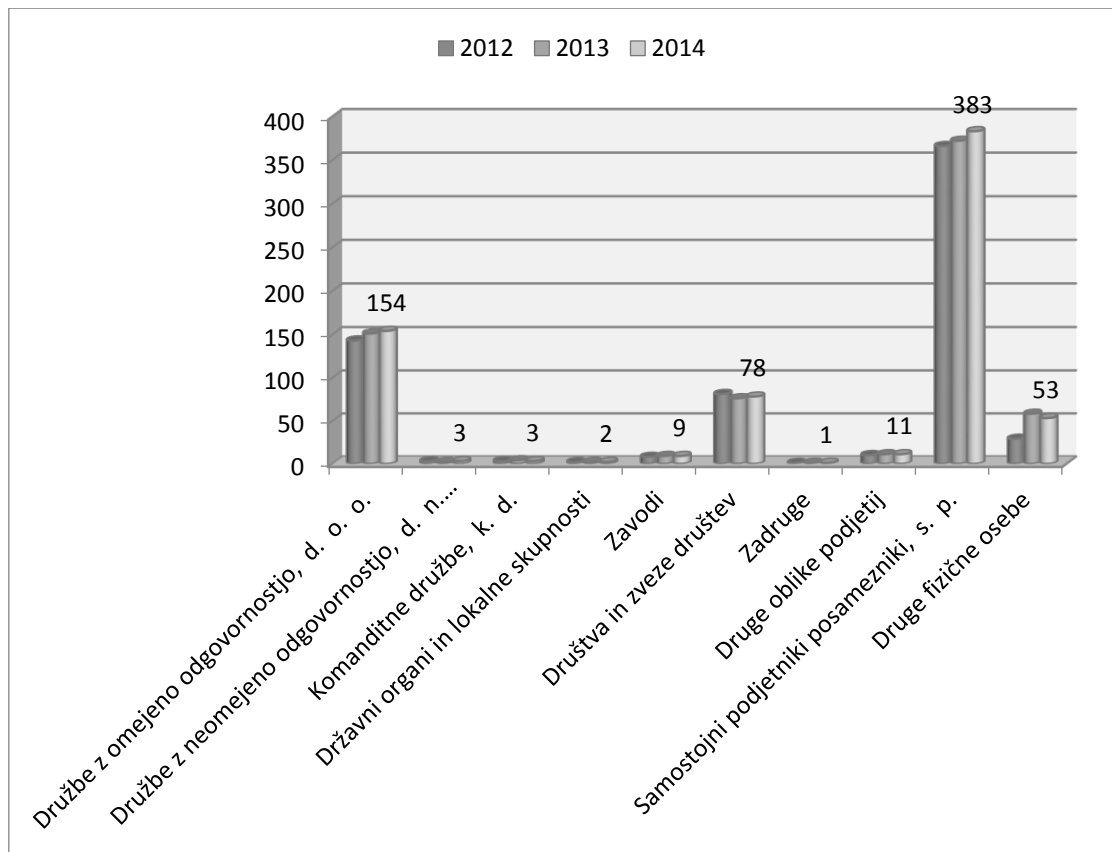
	2010	2011	2012	2013	2014
<b>A KMETIJSTVO IN LOV, GOZDARSTVO, RIBIŠTVO</b>	12	14	14	20	16
<b>B RUDARSTVO</b>	1	1	1	1	1
<b>C PREDELOVALNE DEJAVNOSTI</b>	84	84	89	95	90
<b>D OSKRBA Z ELEKTRIČNO ENERGIJO, PLINOM IN PARO</b>	5	5	8	13	11
<b>E OSKRBA Z VODO, RAVNANJE Z ODPLAKAMI IN ODPADKI, SANIRANJE OKOLJA</b>		1	1	1	1
<b>F GRADBENIŠTVO</b>	104	97	100	105	112
<b>G TRGOVINA, VZDRŽEVANJE IN POPRAVILA MOTORNIH VOZIL</b>	92	94	94	99	109
<b>H PROMET IN SKLADIŠČENJE</b>	48	50	49	47	46
<b>I GOSTINSTVO</b>	23	25	26	39	40
<b>J INFORMACIJSKE IN KOMUNIKACIJSKE DEJAVNOSTI</b>	18	19	21	20	23
<b>K FINANČNE IN ZAVAROVALNIŠKE DEJAVNOSTI</b>	5	5	6	6	6
<b>L POSLOVANJE Z NEPREMIČNINAMI</b>	4	2	3	3	2
<b>M STROKOVNE, ZNANSTVENE IN TEHNIČNE DEJAVNOSTI</b>	59	67	68	73	72
<b>N DRUGE RAZNOVRSTNE POSLOVNE DEJAVNOSTI</b>	11	9	13	17	16
<b>O DEJAVNOST JAVNE UPRAVE IN OBRAMBE, DEJAVNOST OBVEZNE SOCIALNE VARNOSTI</b>	10	10	10	10	10
<b>P IZOBRAŽEVANJE</b>	8	9	11	11	12
<b>Q ZDRAVSTVO IN SOCIALNO VARSTVO</b>	11	11	12	10	9
<b>R KULTURNE, RAZVEDRILNE IN REKREACIJSKE DEJAVNOSTI</b>	34	34	36	33	37
<b>S DRUGE DEJAVNOSTI</b>	75	80	84	83	84
<b>SKUPAJ</b>	604	617	646	686	697

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 8: Število podjetij v občini Šmarje pri Jelšah glede na pravno obliko



Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016)

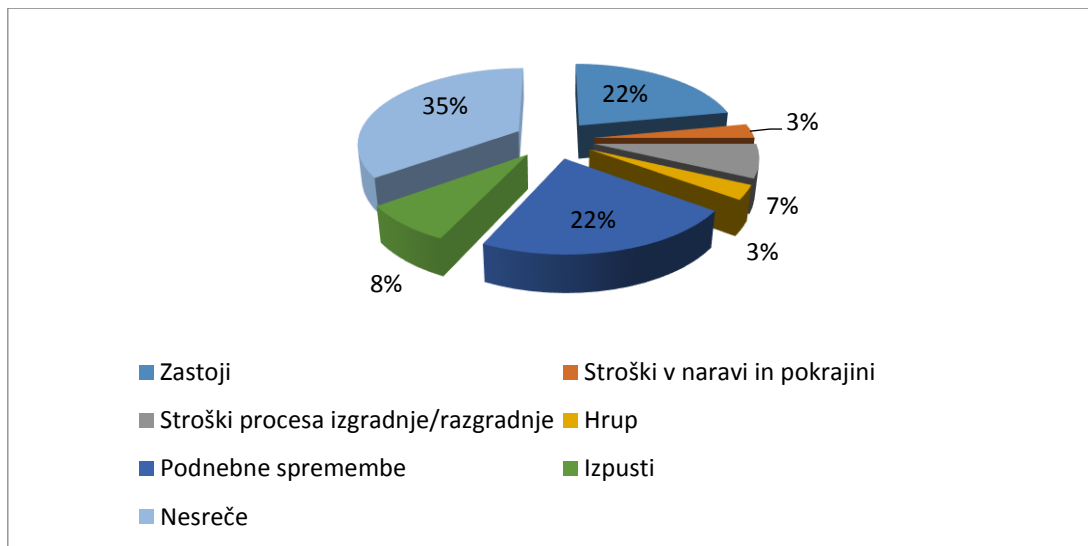
### C1.1.3 Okolje in prostor

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

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



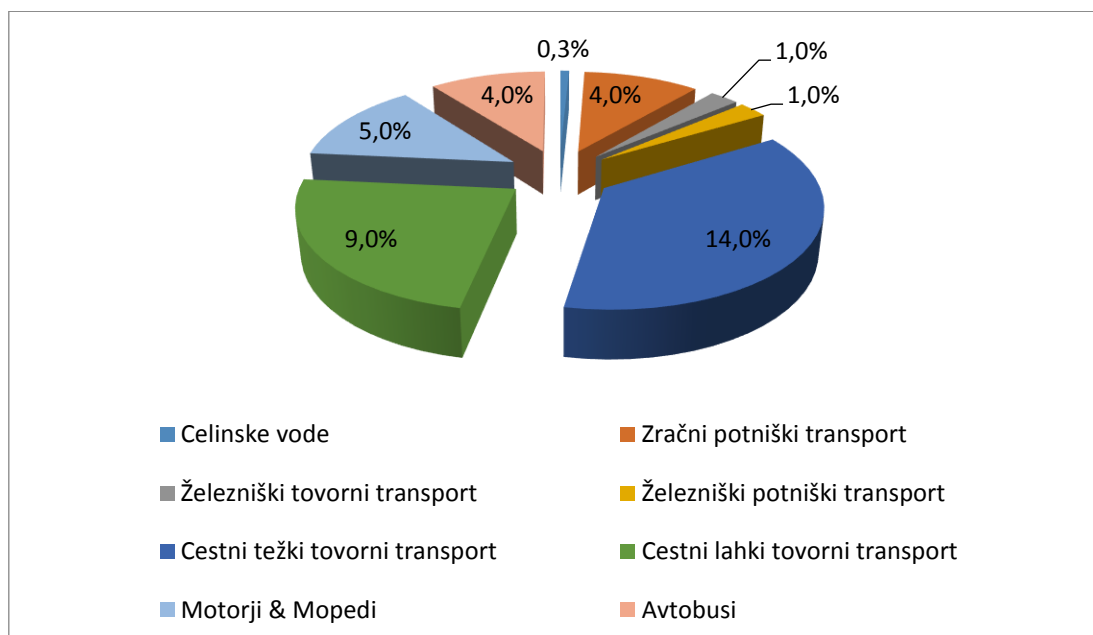
Slika 9: Celotni eksterni stroški v EU-27 leta 2008 (v %)



Vir: (UIC – International Union of Railways, 2012, str. 2)

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

Slika 10: Celotni eksterni stroški po vrstah transporta v EU-27 leta 2008 (v %)



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



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

Tabela 12: Eksterni stroški za potniška in tovorna vozila za Slovenijo

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

Vir: (Essen, in drugi, 2011)

\*pkm – potniški kilometri;

\*\* tkm – tonski kilometri;

Na višino eksternih stroškov vpliva količina prometa. V tabeli so prikazani podatki povprečnega letnega dnevnega prometa (PLDP) za pet merodajnih števnih mest.

Tabela 13: Podatki števnih mest PLDP za leto 2015

Vrsta vozila	Števno mesto				622 - Stopče
	126 – Podplat	136 – Podplat 2	756 – Podplat 3	188 – Mestinje	
Avtomobili	3.609	7.309	7.189	6.964	7.712
Avtobusi	19	40	38	41	35
Motorna kolesa	36	55	68	55	61
Lahka tovorna vozila	327	579	590	546	577
Težka tovorna vozila	373	479	543	454	448

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

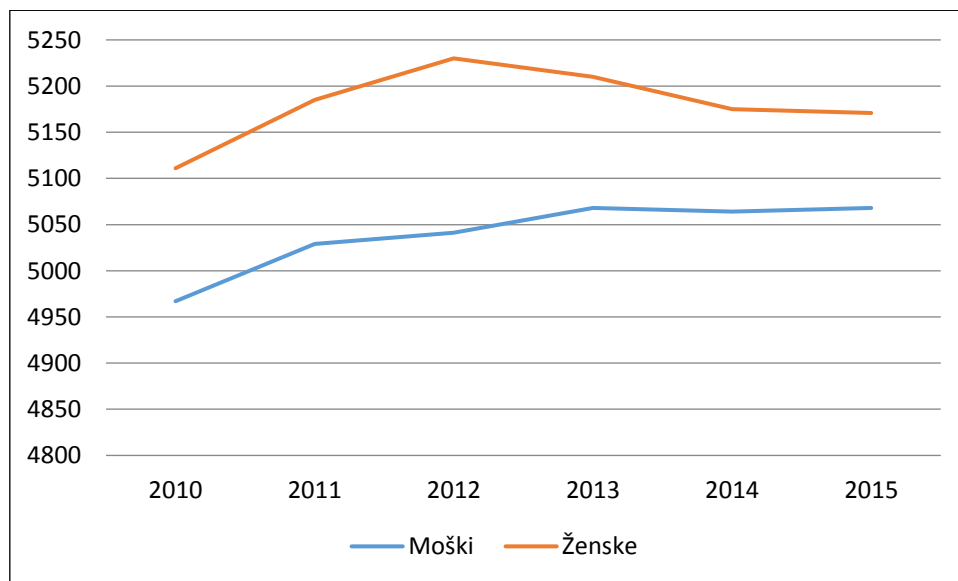


Zniževanje eksternih stroškov je predvsem odvisno od ukrepov za zmanjševanje števila osebnih avtomobilov, ki imajo največji delež med vozili.

#### **C1.1.4 Demografija občine**

Občina Šmarje pri Jelšah je del Savinjske statistične regije. Po površini meri 108 km<sup>2</sup>. Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije (Statistični urad Republike Slovenije, 2016a) je imela občina konec leta 2015 10.250 prebivalcev. Občina beleži negativni selitveni prirast prebivalstva. Stopnja registrirane brezposelnosti konec leta 2015 znaša 13,7 %.

Slika 11: Gibanje prebivalstva v občini Šmarje pri Jelšah



Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016a)

Povprečna starost prebivalstva v občini Šmarje pri Jelšah je bila v letu 2015 41,4 let. Največji delež prebivalstva predstavlja skupina od 15-64 let. Podatki so prikazani v sledeči tabeli. V vrtce je bilo konec leta 2015 vključenih 494 otrok, v osnovne šole pa 930.





Tabela 14: Prebivalstvo po starostnih skupinah v občini Šmarje pri Jelšah

Starostna skupina	Število prebivalcev
0-14	1.746
15-18	400
19-26	768
26-49	3.435
49-64	2.124
65+	1.766

Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016a)

Konec leta 2015 je bilo 4.133 delovno aktivnih prebivalcev v občini. Največ prebivalcev je delo opravljalo v občini Celje. V tabeli je prikazanih 10 občin, kjer dela največ prebivalcev občine Šmarje pri Jelšah.

Tabela 15: Delovno aktivno prebivalstvo po občinah delovnega mesta

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

Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016)

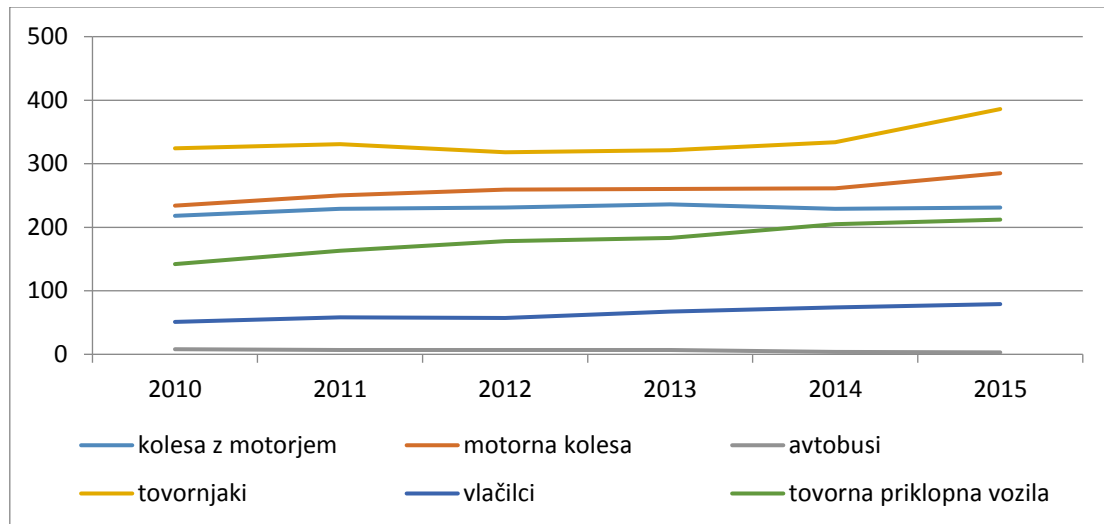
### **C1.1.5 Motorizacija v občini Šmarje pri Jelšah**

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 Šmarje pri Jelšah, predvsem motornih koles in tovornih vozil.

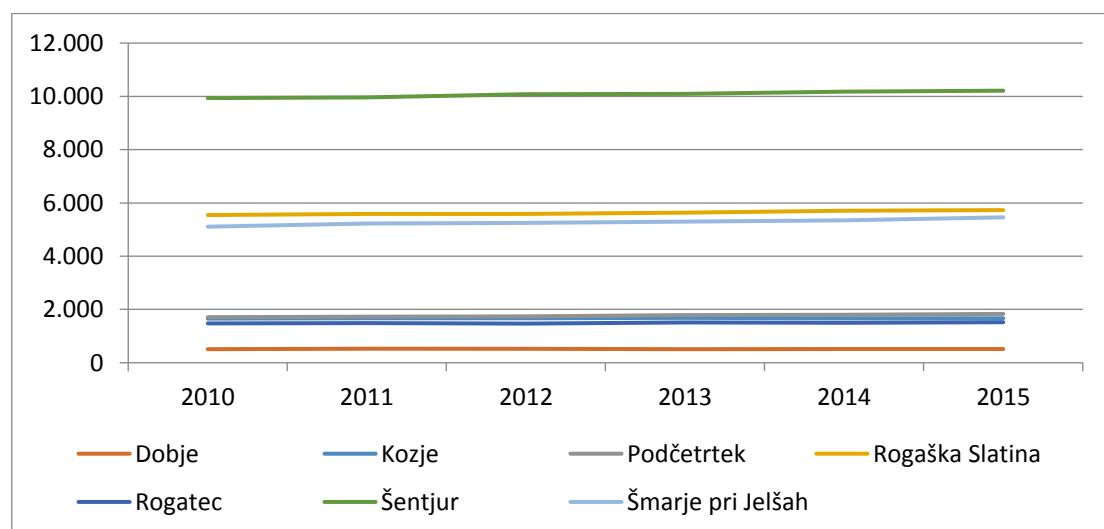
Slika 12: Gibanje števila cestnih vozil (brez osebnih avtomobilov)



Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, 2016)

V večini občin subregije Obsotelje in Kozjansko se število registriranih vozil povečuje. Slika prikazuje gibanje števila osebnih vozil na dan 31.12.

Slika 13: Gibanje števila osebnih vozil v občinah Spodnje savinjske subregije



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.

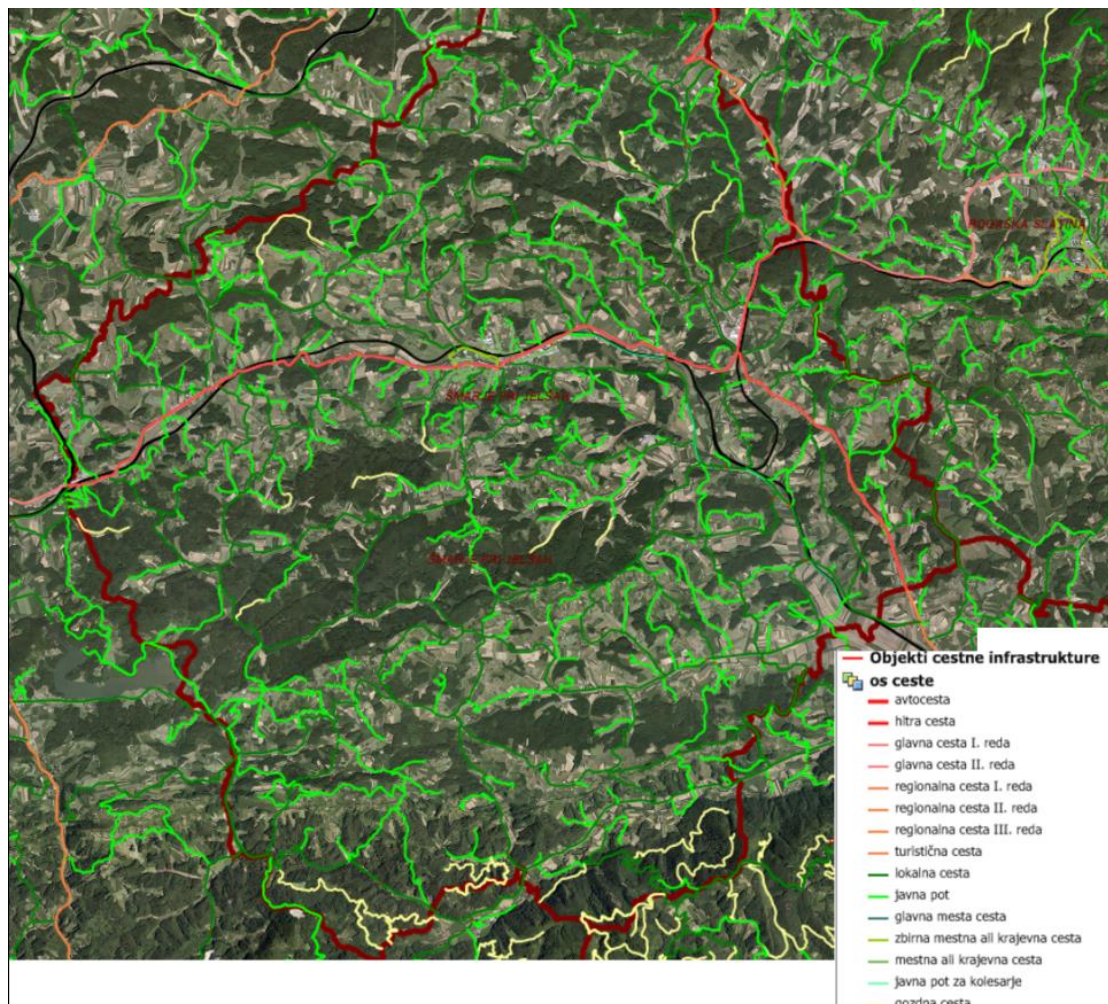
Cestni promet predstavlja najpomembnejši prometni sistem v občini. Državne ceste, ki potekajo po območju občine Šmarje pri Jelšah, so:

- glavna cesta II. reda št. 107 Šentjur - Dobovec;
- regionalna cesta II. reda št. 219 Mestinje – Bistrica ob Sotli – Čatež ob Savi.

Občinska cesta je javna cesta, ki jo občina v skladu z merili za kategorizacijo javnih cest razglasi za javno cesto določene kategorije in jo lahko vsak prosto uporablja na način in pod pogoji, določenimi s predpisi, ki urejajo ceste in pravili cestnega prometa ter niso kategorizirane kot državne ceste. Občinske ceste se kategorizirajo na lokalne ceste (LC), javne poti (JP) in občinske kolesarske poti (KP). Lokalne ceste v Občini Šmarje pri Jelšah se v skladu z merili za kategorizacijo javnih cest razvrstijo v dve podkategoriji: zbirne mestne ali zbirne krajevne ceste (LZ) in mestne ali krajevne ceste (LK). Inšpekcijski in redarski nadzor nad izvajanjem določb tega odloka in določb predpisov o cestah, ki se neposredno uporabljajo za občinske ceste, izvaja Medobčinski inšpektorat in redarstvo (Ur. l. RS, št. 59/2015).



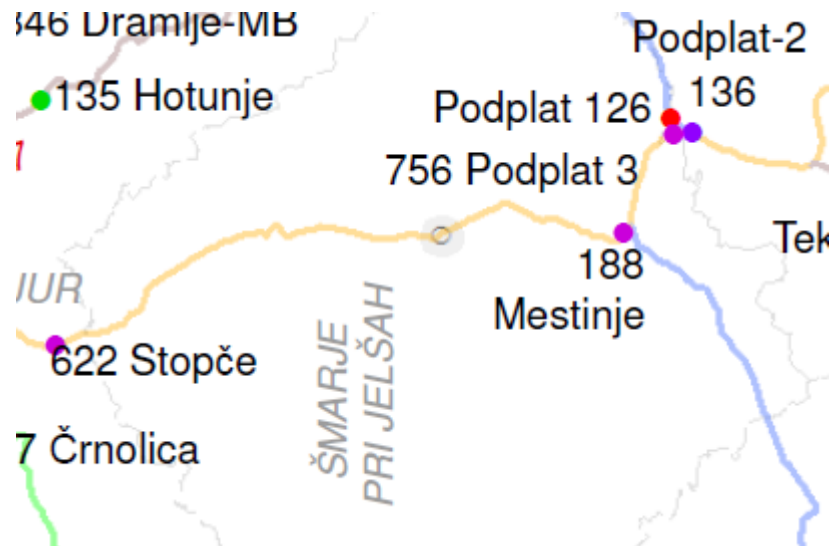
Slika 14: Cestno omrežje občine Šmarje pri Jelšah



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



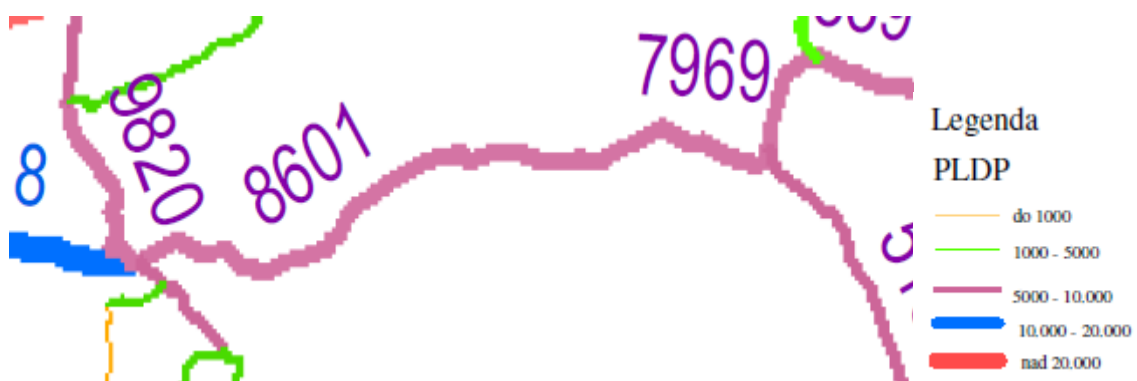
Slika 15: Lokacije števnih mest v širšem območju občine Šmarje pri Jelšah



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

Na območju občine Šmarje pri Jelšah je več števnih mest, nekatera pa je potrebno opazovati tudi zunaj občine Šmarje pri Jelšah, saj so tudi takšna števna mesta pokazatelj prometnih obremenitev na posameznih cestnih odsekih. V nadaljevanju podajamo še karto prometnih obremenitev za leto 2014 (Slika 16).

Slika 16: Karta prometnih obremenitev širšega območja občine Šmarje pri Jelšah za leto 2014



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



Iz zgornje slike (Slika 16) je težje razbrati podatke o posameznih prometnih obremenitvah na območju občine Šmarje pri Jelšah, zato je v nadaljevanju podana še tabela o PLDP za števna mesta v širšem območju občine Šmarje pri Jelšah (Tabela 16).

Tabela 16: Prometne obremenitve v širšem območju občine Šmarje pri Jelšah –  
Povprečni letni dnevni promet (PLDP)

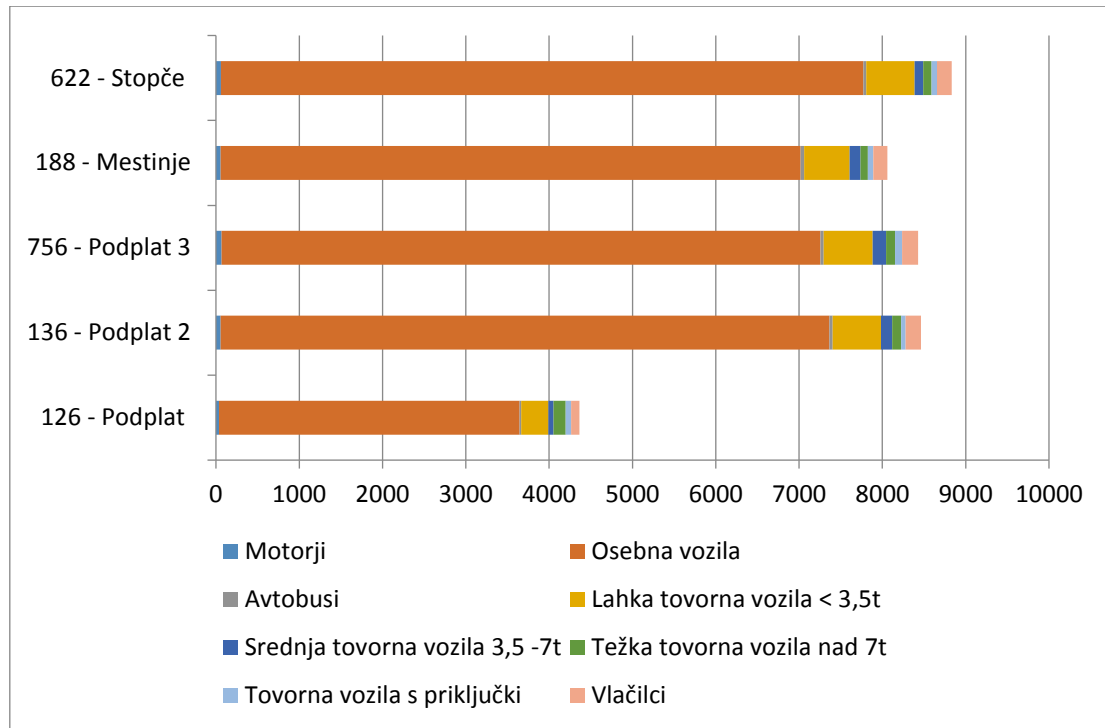
Števno mesto	Opis lokacije	Leto 2011	Leto 2012	Leto 2013	Leto 2014	Leto 2015
126 – Podplat	Poljčane – Podplat	4.440	4.242	4.080	4.259	4.363
188 – Mestinje	Šmarje pri Jelšah – Mestinje	8.446	8.090	7.887	7.969	8.061
756 – Podplat 3	Mestinje – Podplat	/	8.071	7.953	8.212	8.428
<b>Merodajni števci prometa zunaj občine Šmarje pri Jelšah</b>						
136 – Podplat 2	Podplat – Tekačevo	8.604	8.242	8.011	8.391	8.462
622 – Stopče	Šentjur – Šmarje pri Jelšah	9.083	8.675	8.504	8.601	8.832

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 suprastrukture v cestnem prometu. Zaradi tega v nadaljevanju podajamo graf (Slika 17), ki prikazuje PLDP v odvisnosti od tipa vozila (za leto 2015).

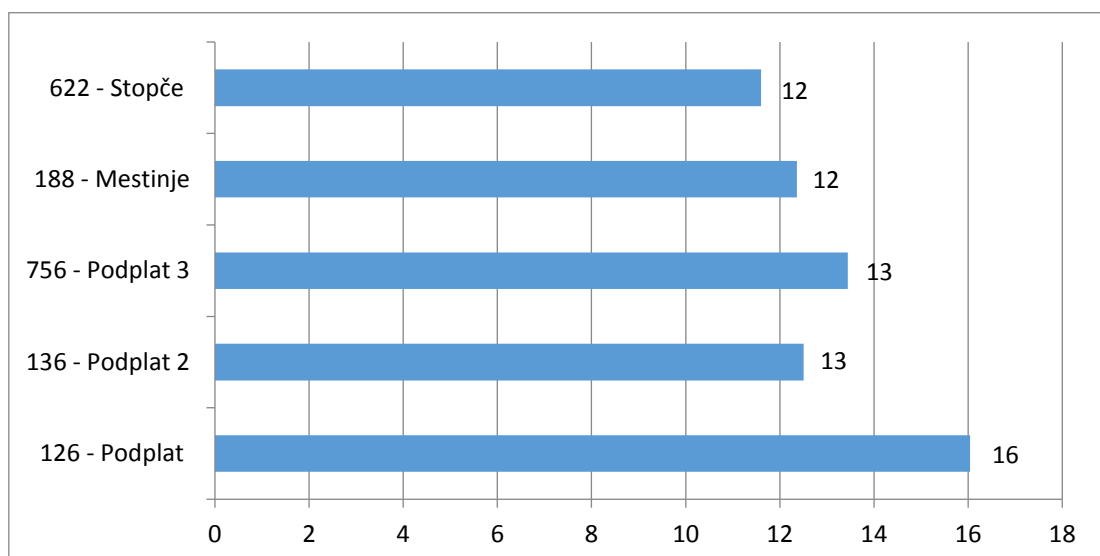


Slika 17: PLDP za leto 2015 – tip vozila



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 126 - Podplat (Slika 18).

Slika 18: Odstotek tovornih vozil v okviru PLDP 2015

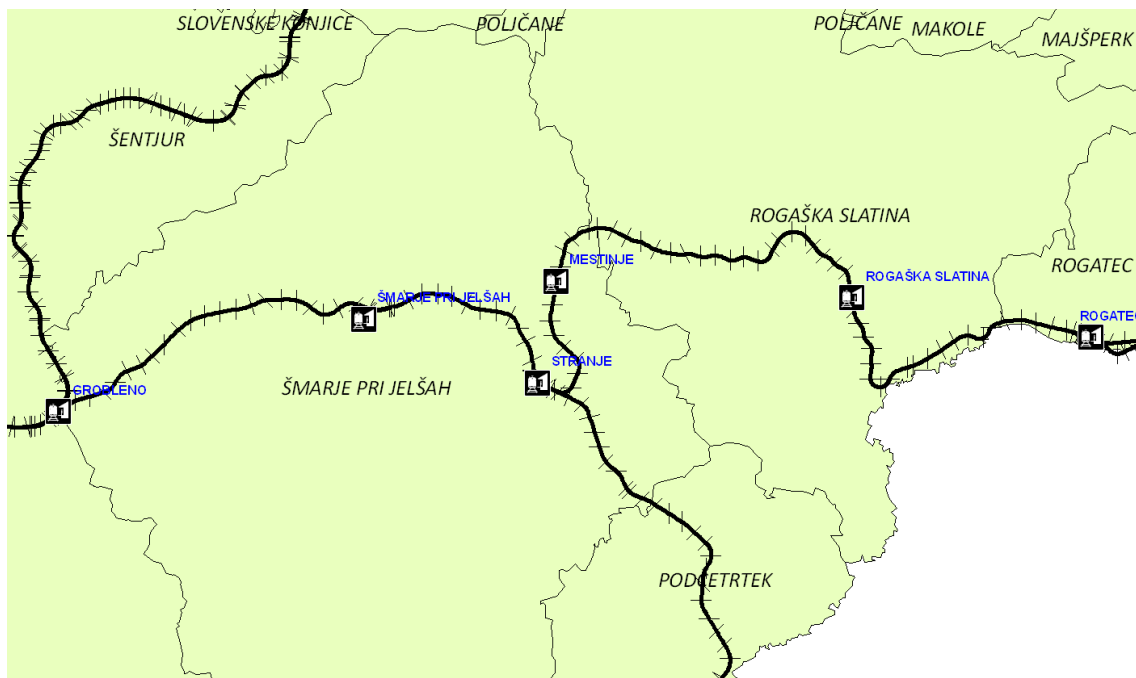




### Železniško prometno omrežje v občini Šmarje pri Jelšah

Občina Šmarje pri Jelšah leži ob regionalnih železniških progah številka 32, ki poteka od državne meje – Rogatec do Grobelnega in številka 33 od Imenega do Stranja. Dolžina železniške proge št. 32 je 36,4 km, proge št. 33 pa 14,3 km (SŽ-Infrastruktura, 2015). Železniška proga je enotirna in s sistemom dizel vleke. Prepustna moč proge št. 32 je 40 vlakov v 24 urah. Po podatkih Programa omrežja za leto 2016 je proga 48 % zasedena. Prepustna moč proge št. 33 je 55 vlakov v 24 urah. Po podatkih Programa omrežja za leto 2016 je proga 22 % zasedena (SŽ – Infrastruktura, 2015).

Slika 19: Potek regionalnih železniških prog



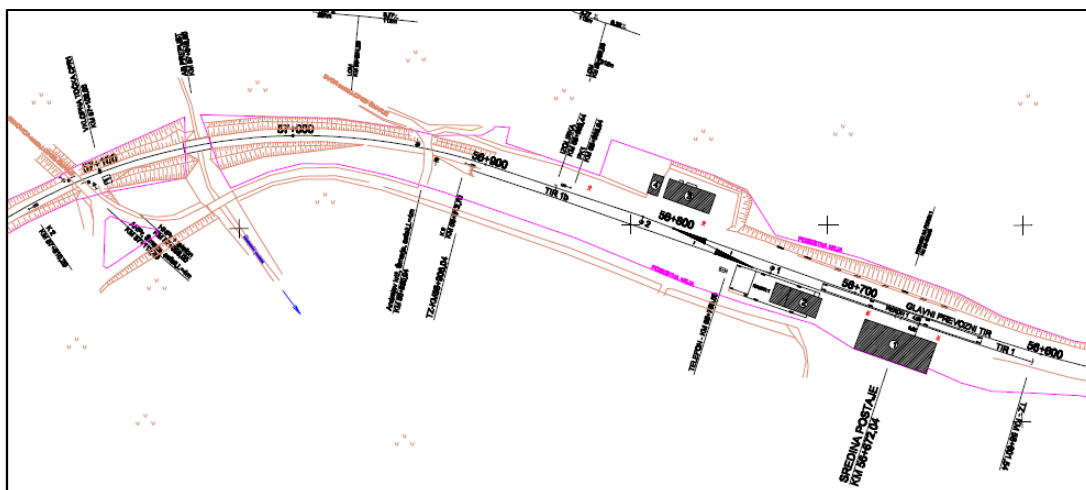
Železniška proga št. 32 je razdeljena na 3 progovne odseke. Proga je uvrščena v kategorijo C3, kar omogoča 20 t osno obremenitev. Železniške postaje za potniški promet v občini Šmarje pri Jelšah so Grobelno, Šentvid, Šmarje pri Jelšah, Stranje, Mestinje in Podplat.





V občini Šmarje pri Jelšah so tri tovarne postaja. Dolžina železniške postaje Šmarje pri Jelšah je 162 m. Na postaji sta 2 glavna tira.

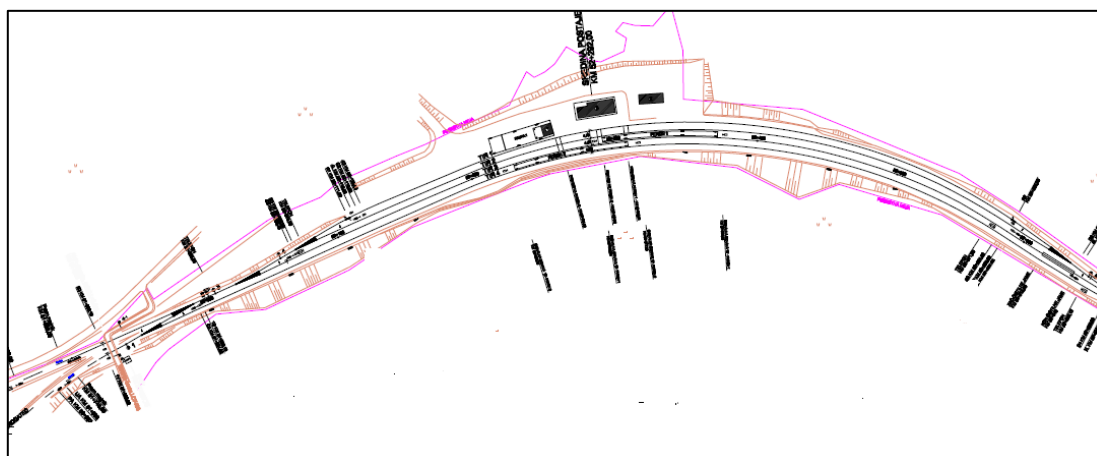
Slika 20: Skica postaje Šmarje pri Jelšah



Vir: (SŽ – Infrastruktura, 2015)

Dolžina železniške postaje Stranje je 784 m. Na postaji so 3 glavni tiri.

Slika 21: Skica postaje Stranje



Vir: (SŽ – Infrastruktura, 2015)



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

### **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*

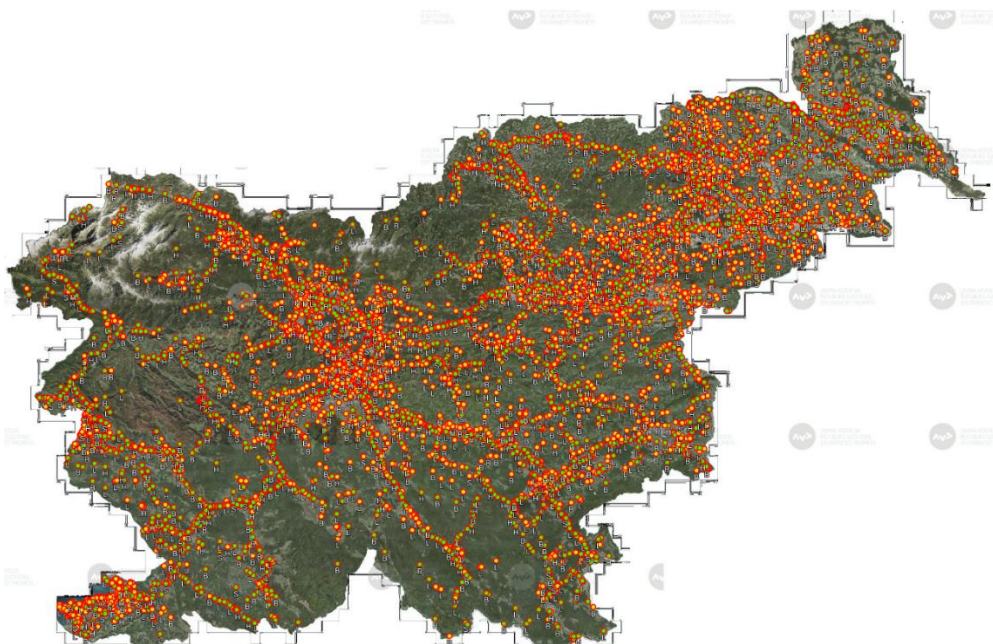
Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa vsakoletno podaja poročilo »Analiza in pregled stanja varnosti cestnega prometa«. V okviru poročila za leto 2015 ugotavlja, da je bilo leto 2015 z vidika števila prometnih nesreč najuspešnejše do sedaj, saj se je leta 2015 pripetilo 2 % manj nesreč 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, 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 22: Lokacije prometnih nesreč na slovenskih cestah v letu 2015



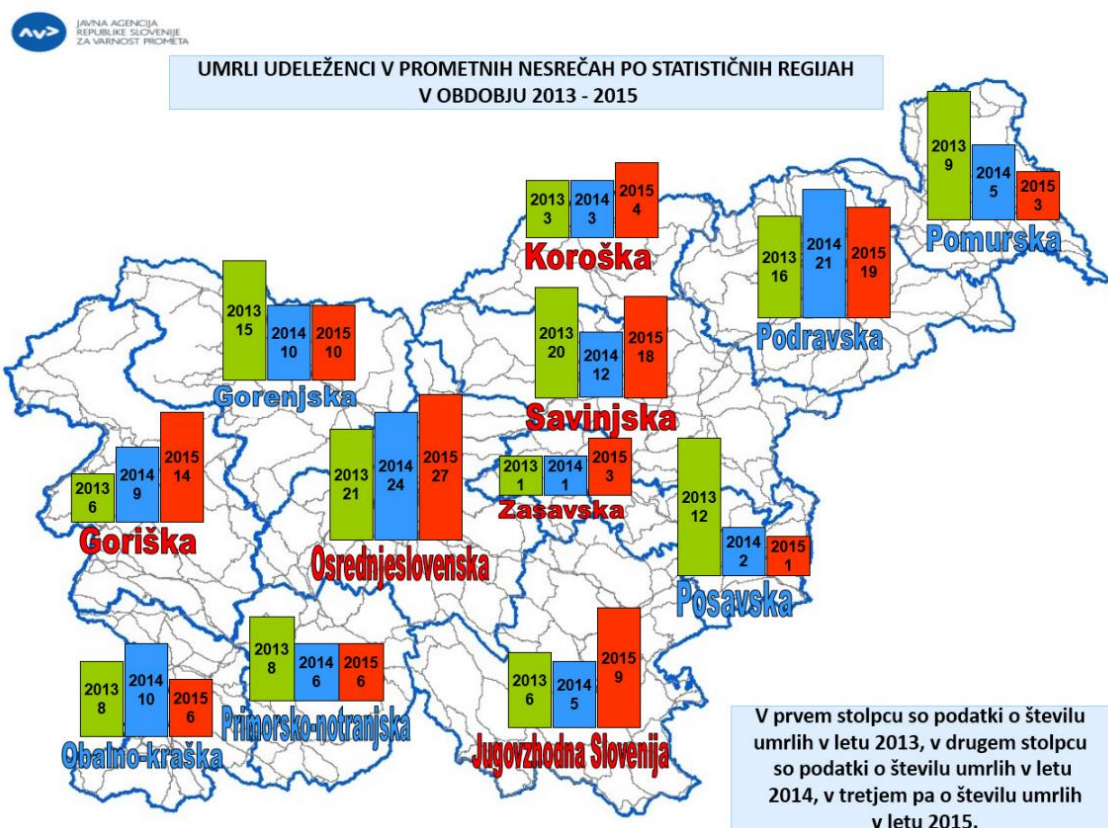
Vir: (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, b. d.)



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 23) števila mrtvih udeležencev v cestnem prometu po statističnih regijah.

Slika 23: Umrli udeleženci v cestnem prometu po statističnih regijah



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



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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 od 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 Šmarje pri Jelšah*

Prometna varnost v Savinski regiji, katere del je tudi občina Šmarje pri Jelšah, je dolgoročno na visokem nivoju. Sicer je v letu 2015 število umrlih naraslo za 50 % oz. iz 12 umrlih v letu 2014 na 18 umrlih udeležencev v letu 2015. Število umrlih je preseglo



določeno kritično mejo umrlih (14 umrlih). Največ umrlih je bilo med potniki – 6 umrlih, vozniki motornih koles in vozniki osebnih vozil – po 4 umrli, 2 umrla pešca ter 1 umrli voznik tovornega vozila in kolesar. Na lokalnih cestah je umrlo največ udeležencev in sicer 7. Sledijo avtoceste z 5 umrlimi, regionalne ceste z 4 umrlimi ter glavna cesta z 2 umrlima (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, 2015).

Prometne nesreče in posledice v zadnjih treh letih (2013 – 2015) so podane v sledeči tabeli. Podatki izhajajo iz statistike, pridobljene s strani Policije, iz katere so izbrana vsa naselja občine Šmarje pri Jelšah. V analizo so torej zajete vse prometne nesreče v naseljih občine Šmarje pri Jelšah, prav tako pa tudi nesreče, ki so se pripetile na cestah, ki so povezovala naselja v občini Šmarje pri Jelšah z naseljem, ki je v drugi občini – zaradi česar lahko prihaja do manjših odmikov v številu nesreč.

Tabela 17: Prometne nesreče in posledice v treh letih (2013-2015) v občini Šmarje pri Jelšah

Leto	Število prometnih nesreč	Posledice			
		Smrt	Huda telesna poškodba	Lažja telesna poškodba	Brez poškodb
2015	66	-	-	32	77
2014	43	-	3	23	45
2013	77	-	2	29	95

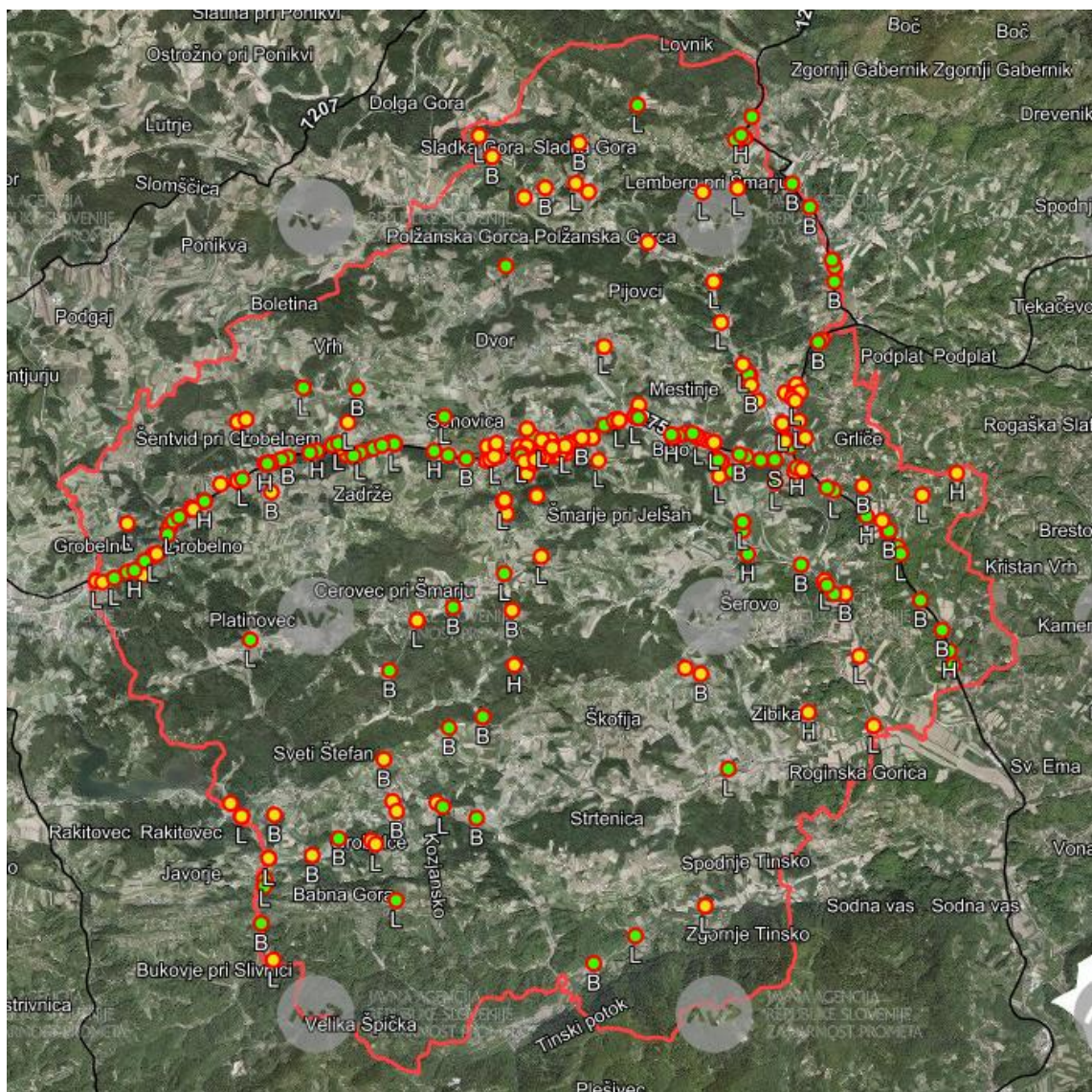
Vir: (Policija, 2016)

Tabela prikazuje primerjavo podatkov o prometnih nesrečah in posledicah za obdobje zadnjih treh let za naselja v občini Šmarje pri Jelšah. 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 nesreč z materialno škodo (oziroma brez poškodb).



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

Slika 24: Lokacije prometnih nesreč v občini Šmarje pri Jelšah od 2013 do 2015



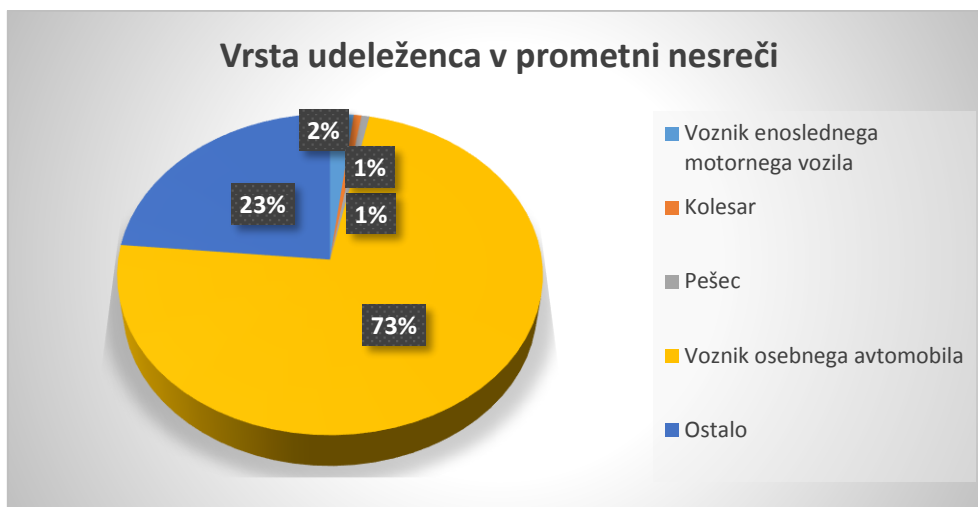
Legenda: B-BREZ POŠKODBE; H-HUDA TELESNA POŠKODBA; L-LAŽJA TELESNA POŠKODBA; S-SMRT; U-BREZ POŠKODBE-UZ

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



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 podajana slika, ki prikazuje podatke o vrsti udeležениh v cestnih prometnih nesrečah v občini Šmarje pri Jelšah.

Slika 25: Vrsta udeležencev v cestnih prometnih nesrečah v občini Šmarje pri Jelšah (2013-2015)



Leta 2015 je bilo v prometnih nesrečah v občini Šmarje pri Jelšah udeležениh 10 posameznikov, ki so predstavljali omenjeno ranljivo skupino. Glede deleža ni moč zaznati večjih nihanj.

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





OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 26: Lokacije prometnih nesreč v občini Šmarje pri Jelšah 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-UZ

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



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 27: Lokacije prometnih nesreč v občini Šmarje pri Jelšah od 2013 do 2015, v katerih so bili udeleženi kolesarji



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

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



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Slika 28: Lokacije prometnih nesreč v občini Šmarje pri Jelšah 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-UZ

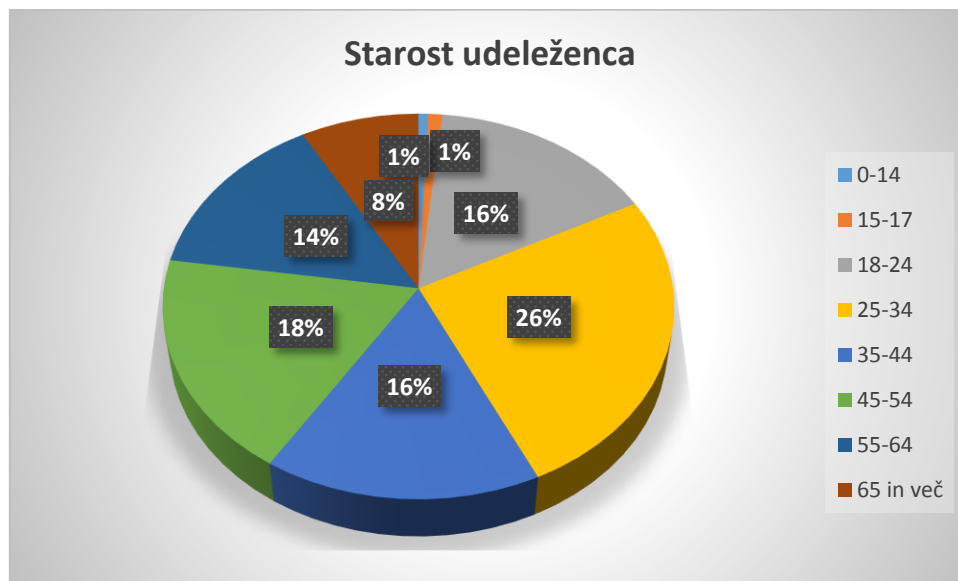
Vir: (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, b. d.)

Starostno strukturo udeležениh prikazujemo v nadaljevanju. V analizo so zajeta zadnja tri leta (2013-2015), kar podaja okvirni prikaz deleža udeleženca glede na starost. Seveda je ta podatek potrebno razumeti v odvisnosti od starosti populacije v



določenem območju. Prav tako pa gre tukaj za udeležence v nesrečah, ki niso nujno tudi prebivalci občine.

Slika 29: Udeleženci v prometnih nesrečah v občini Šmarje pri Jelšah glede na starost (2013-2015)



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

### **C1.1.8 Mirujoči promet**

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

Dejstvo je, da je za zmanjšanje uporabe avtomobila v mestnih središčih potrebna tudi primerna politika parkiranja. Zagotavljanje več parkirnih mest, zlasti brezplačnih, lahko



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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).

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.

Na območju Občine Šmarje pri Jelšah so za parkiranje vozil namenjene javne parkirne površine. Kjer so javne parkirne površine označene s talno označbo, je parkiranje dovoljeno le znotraj zaznamovanih parkirnih mest. Na javnih prometnih površinah, kjer je dovoljeno parkiranje ali ustavitve vozil imetnikom dovolilnic, morajo vozniki na vidno mesto armaturne plošče ob prednje vetrobransko steklo namestiti ustrezno dovolilnico. Na javnih prometnih površinah, kjer je parkiranje plačljivo ali časovno omejeno (modre cone), mora voznik na vidno mesto armaturne plošče ob prednje vetrobransko steklo namestiti parkirni listek, iz katerega je razviden dovoljeni čas parkiranja ali parkirno uro, odvisno od režima, določenega na parkirni površini (Uradni list RS št. 78/2015).



Modre cone se nahajajo na naslednjih lokacijah:

- ob občinski stavbi,
- pri upravni enoti,
- pri knjižnici,
- pri pošti,
- pri zdravstvenem domu,
- pri fizioterapiji,
- v enosmerni ulici pri cerkvi in
- pri Šmarskem hramu.

Slika 30: Lokacije večjih parkirišč v Šmarju pri Jelšah



Legenda:

modra oznaka – javna parkirišča;

rdeča oznaka – večja parkirna površina pred trgovinami.

### **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).

*(a) Avtobusni promet*

Avtobusne prevoze v občini Šmarje pri Jelšah opravlja podjetje Izletnik Celje. Podatki o številu prodanih vozovnic in prepeljanih potnikov v mesecu maju, so za linije v in preko občine Šmarje pri Jelšah prikazani v sledeči tabeli.

Tabela 18: Število prodanih vozovnic in prepeljanih potnikov najbolj zasedenih linij v mesecu maju 2016

Naziv linije	Št. prodanih vozovnic	Št. prepeljanih potnikov
Dobovec pri Rogatcu – Rogatec – Celje	1.244	7.702
Trebče/Sotli – Bistrica/Sotli – Mestinje – Celje	208	4.172
Sp.Tinsko – Loka/Žusmu – Dobrina – Sv. Štefan – Celje	338	3.445
Celje AP – Šmarje pri Jelšah – Rog. Slatina – Dobovec	1.110	2.088
Celje – Šmarje pri Jelšah – Bistrica/Sotli – Krško	225	1.851
Krško – Kozje – Buče – Virštanj – Šmarje pri Jelšah – Celje	215	975
Celje – Šmarje pri Jelšah – Buče – Trebče/Sotli	42	636

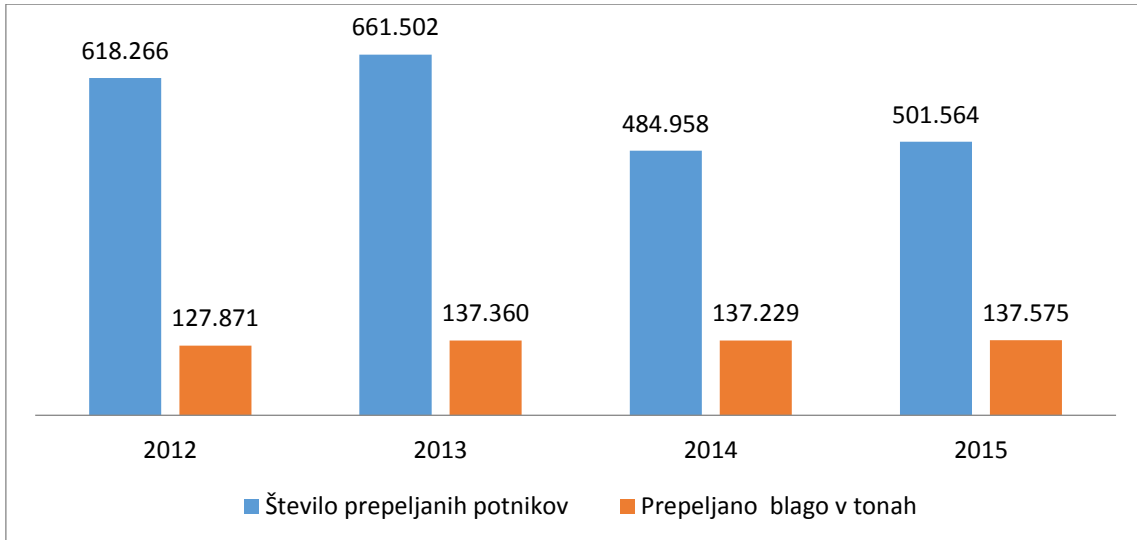
Vir: (Izletnik Celje , 2016)

*(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 povečevala.



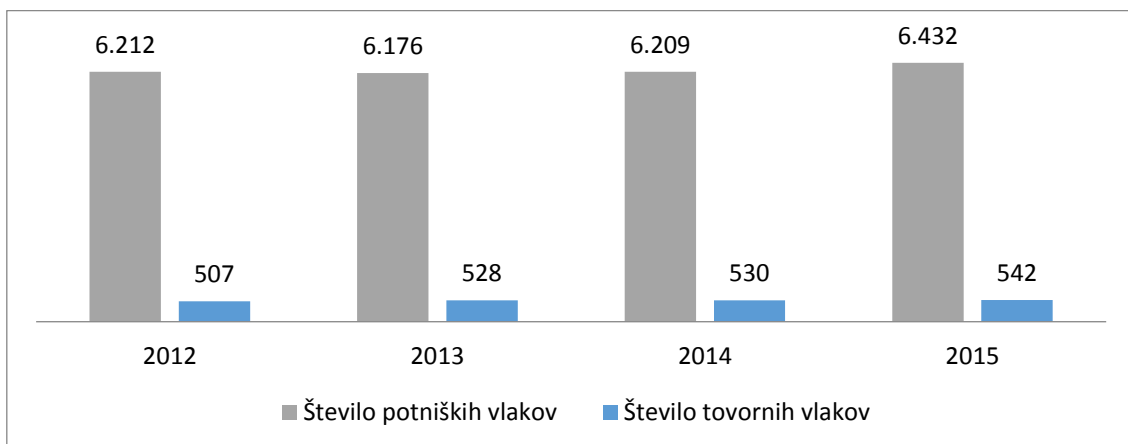
Slika 31: Obseg dela za progovni odsek Grobelno – Stranje



Vir: (Statistika SŽ, 2016)

Število potniških in tovornih vlakov se je v obdobju 2012-2015 povečalo na odseku Grobelno - Stranje.

Slika 32: Število vlakov za progovni odsek Grobelno – Stranje



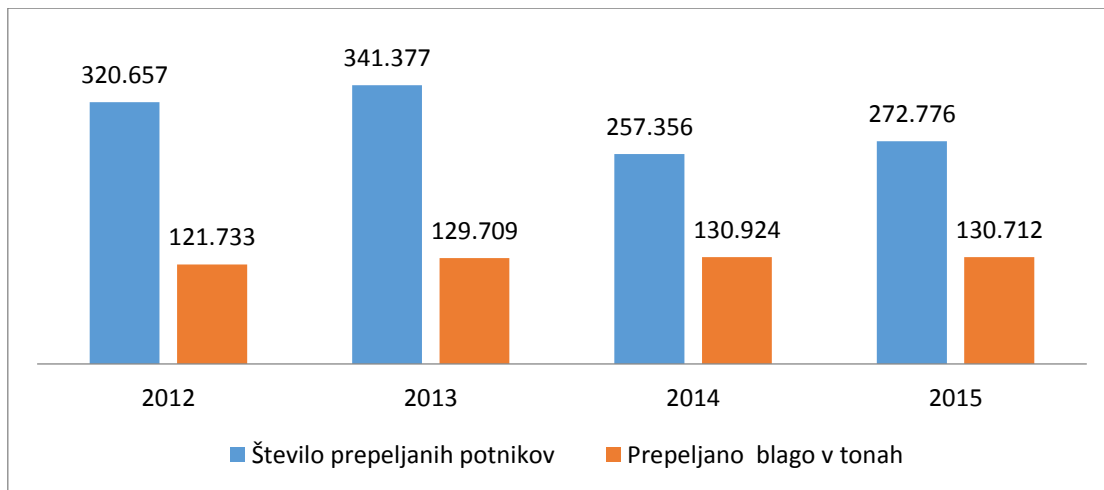
Vir: (Statistika SŽ, 2016)

Progovni odsek Stranje – Sveti Rok ob Sotli kaže podobno povečanje potnikov do leta 2013. Količina tovora po letih malo povečuje.





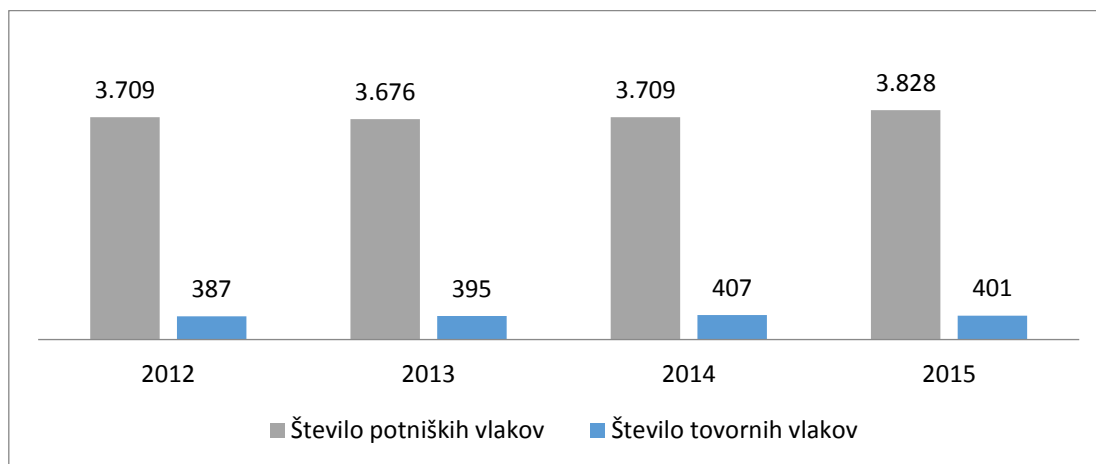
Slika 33: Obseg dela za progovni odsek Stranje – Sveti Rok ob Sotli



Vir: (Statistika SŽ, 2016)

Število potniških in tovornih vlakov malo narašča, saj se povpraševanje po transportnih storitvah bistveno ne povečuje.

Slika 34: Število vlakov za progovni odsek Stranje – Sveti Rok ob Sotli

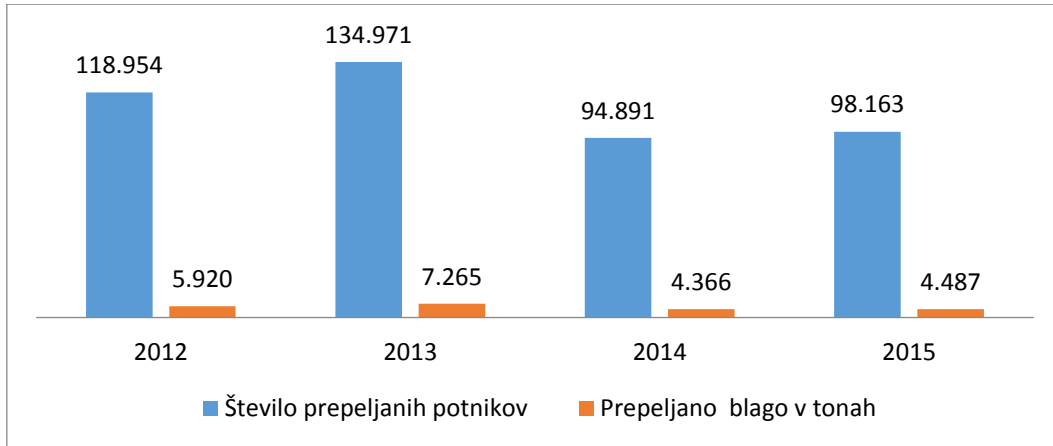


Vir: (Statistika SŽ, 2016)

Gibanje števila potnikov na progovnem odseku Stranje - Imeno je podobno s prelomom leta 2014, količina tovora pa je leta 2014 bistveno zmanjšala.



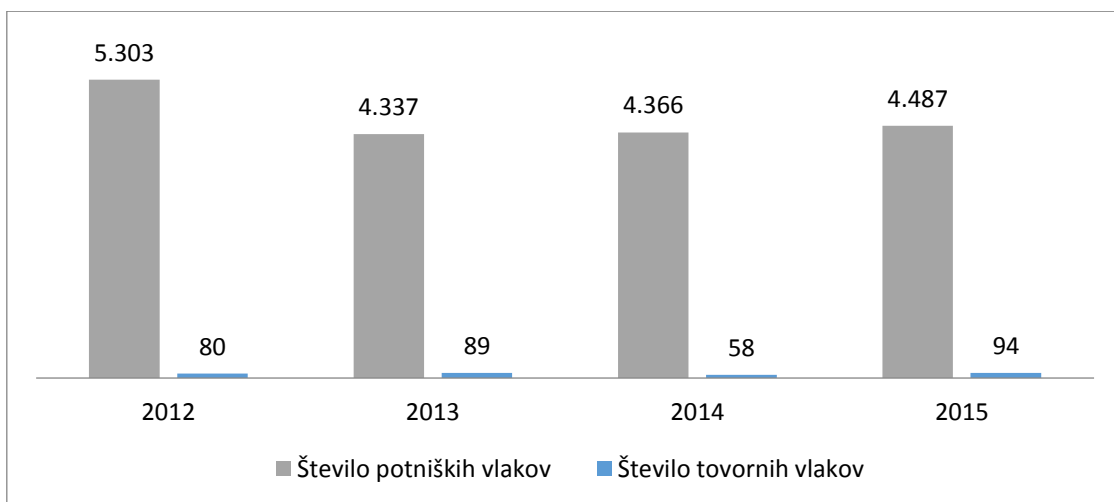
Slika 35: Obseg dela za progovni odsek Stranje – Imeno



Vir: (Statistika SŽ, 2016)

Število vlakov se prilagaja povpraševanju po transportnih storitvah, predvsem na tovrnem delu. Število potniških vlakov pa se povečuje, kar pomeni večja ponudbo transportnih potniških storitev, ki je pogoj za spremembe potovalnih navad ljudi.

Slika 36: Število vlakov za progovni odsek Stranje – Imeno



Vir: (Statistika SŽ, 2016)



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

### **C1.1.10 Peš promet**

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

Glavne sestavine prostorskega odtisa mestnega transporta so tudi površine za pešce oz. količina prostora, namenjenega hoji. Ta prostor je pogosto deljen s cestami, kjer je za hojo namenjenih med 10 in 20 odstotkov skupnega prostora. V večini primerov je prostor namenjen pešcem izkoriščen zaradi dostopnosti do parkiranih vozil. Težave za 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 naselju Šmarje pri Jelšah kot urbanem središču Občine so površine za peš promet večinoma primerno izvedene, zaradi tega so v nadaljevanju podane slike z dobrimi/slabimi primeri. Poudariti je torej potrebno, da je na podlagi ogleda stanja razvidno, da občina Šmarje pri Jelšah velik pomen daje tudi peš prometu in redno ureja in gradi nove površine za pešce.



Slika 37: Urejenost površin za pešce v Šmarju pri Jelšah



Pločniki so deloma urejeni tudi ob nekaterih ulicah, kjer je večje število vozil. Določena mesta pa še vedno predstavljajo kritične točke.

Eden večjih problemov predstavlja Kolodvorska ulica od športnega parka preko mostu do križišča, kjer gre za manjkajočo povezavo za pešce, ob tem pa preozek most onemogoča srečanje dveh avtomobilov, kar še pomeni dodatno nevarnost za pešce. Omenjeno lokacijo za sprehode uporablja Vrtec Šmarje pri Jelšah in šolarji, ki gredo preko zavarovanega železniškega prehoda do šole.



Slika 38: Manjkajoča povezava za pešce na Kolodvorski ulici



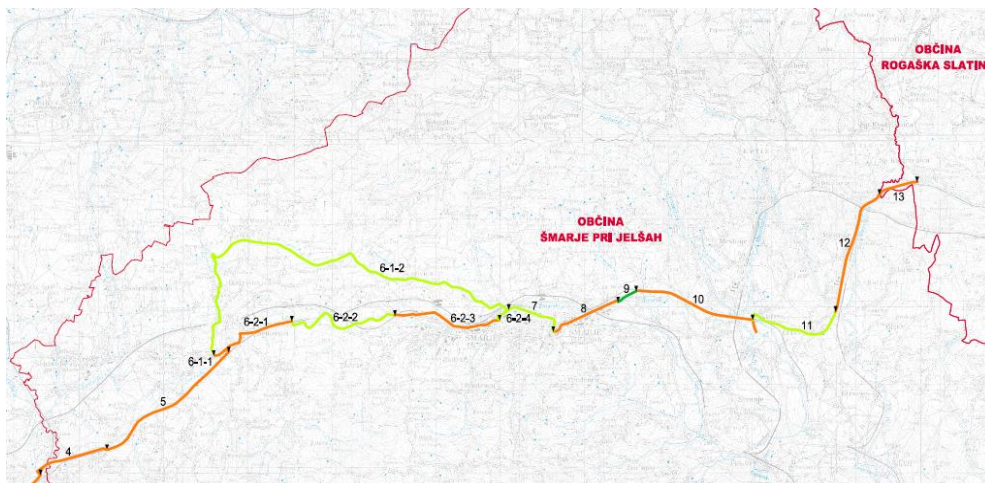
#### **C1.1.11 Kolesarji**

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

Kolesarske površine v občina Šmarje pri Jelšah so še vedno v t. i. fazi razvoja. Vzpostavljena je povezava iz Šmarja pri Jelšah do Pristave in povezuje naselje Šmarje pri Jelšah s Podčetrtkom in Rogaško Slatino. Realiziran je bil pododsek 10, ki povezuje vzhodni del naselja Šmarje pri Jelšah in naselje Belo.



Slika 39: Planirana trasa kolesarske steze preko občine Šmarje pri Jelšah



LEGENDA

	OBČINSKE MEJE
	NOVOGRADNJA (kolesarska pot ali steza)
	POTEK PO CESTI (državna, lokalna cesta, javna ali nekategorizirana pot)
	UREJENI POTOI (jarna, poljska, moklatska pot)
	OBSTOJEČA KOLESARSKA PONEZAVA (kolesarska pot ali steza)
	OZNAKE PODODESEKOV

Vir: (Razvojni center planiranje, 2011)

Na planirani trasi so sledeče povezave (Razvojni center planiranje, 2011):

- pododsek 4 – novogradnja po predlogu DPN v naselju Grobelno;
- pododsek 5 – novogradnja ob železniški progi do naselja Šentvid;
- pododsek 6-1-1 – novogradnja ob državni cesti v naselju Šentvid;
- pododsek 6-1-2 – potek po lokalnih cestah od naselja Šentvid do naselja Šmarje pri Jelšah;
- pododsek 6-2-1 – novogradnja ob državni cesti in železniški progi;
- pododsek 6-2-2 – potek po državni cesti čez Halarjev klanec;
- pododsek 6-2-3 – novogradnja ob Šmarskem potoku do naselja Šmarje pri Jelšah;
- pododsek 6-2-4 – potek po lokalni cesti v naselju Šmarje pri Jelšah;
- pododsek 7 – potek po lokalnih cestah v naselju Šmarje pri Jelšah;
- pododsek 8 – novogradnja ob državni cesti do kolesarske steze na vzhodnem delu naselja Šmarje pri Jelšah;



- pododsek 9 – kolesarska steza ob javni poti;
- pododsek 10 – novogradnja ob železniški progi do naselja Belo;
- pododsek 11 – potek ob državni cesti skozi Mestinje do meje z občino Rogaška Slatina;
- pododsek 12 – novogradnja ob državni cesti skozi Mestinje do meje z občino Rogaška Slatina;
- pododsek 13 – novogradnja ob državni cesti do križišče z državno cesto v naselju Podplat.

Trajnostna mobilnost spodbuja alternativne načine prevoza, kot je tudi kolesarjenje, vendar je osnova tej modaliteti urejena infrastruktura, kar za občino Šmarje pri Jelšah le deloma velja. Večinoma se za kolesarjenje uporablja glavna cesta, ki pa je zaradi gostote prometa nevarna. Kolesarji lahko uporabijo tudi lokalne ceste in ulice, ki pa nimajo posebej urejenega kolesarskega prometa. Pričetek kolesarske steze je na koncu naselja pri bencinski črpalki.

Slika 40: Primer urejene kolesarske infrastrukture v občini Šmarje pri Jelšah



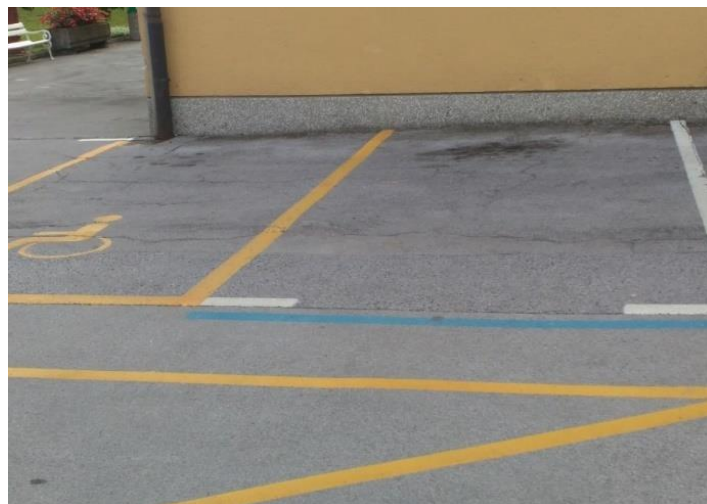


### **C1.1.12 Invalidi**

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

Na podlagi ogleda stanja pa je treba dodati, da je dostopnost do pomembnejših objektov v občini primerno urejena. Društvo invalidov Posotelje vidi težave predvsem v neprilagojeni infrastrukturi za invalide in omogočanje dostopa do raznih inštitucij (banka, knjižnica). V okviru občin se prijavljajo projekti za brezplačne prevoze za težko gibljive invalide. V kolesarsko omrežje je potrebno povezati vse krajevne skupnosti, tudi za invalidske vozičke.

Slika 41: Urejeno parkirišče za invalide







### C1.1.13 Šolske poti

Učenci, ki so od šole oddaljeni več kot 4 km, imajo pravico do brezplačnega prevoza. Tako je organiziran prevoz z avtobusi, ki ga izvaja avtobusno podjetje Izletnik Celje. V centralno šolo in podružnice se vozi vsak dan 483 učencev. Avtobusi prevozijo dnevno 526 km. Urnik in relacije so prikazane v tabeli.

Tabela 19: Šolski prevozi v občini Šmarje pri Jelšah

BUS 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.50 Ponkvica – 7.00 Grobelno – 7.05 Šentvid – 7.15 OŠ Šmarje</li> <li>• 7.25 OŠ Šmarje – 7.35 Ponkvica – 7.45 Grobelno – 7.50 Šentvid – 7.55 OŠ Šmarje</li> <li>• 8.00 Stranje – Belo – OŠ Šmarje</li> <li>• 13.00 Šmarje – Grobelno</li> <li>• 14.00 OŠ Šmarje – OŠ Šentvid – Grobelno – Ponkvica</li> </ul>
BUS 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.45 Sv. Štefan – 7.00 Ločnec – 7.15 OŠ Šmarje</li> <li>• 7.45 Sv. Štefan – 7.55 Ločnec – 8.05 OŠ Šmarje</li> <li>• 13.00 OŠ Šmarje – Ločnec – Sv. Štefan</li> <li>• 14.00 OŠ Šmarje – Ločnec – Sv. Štefan</li> </ul>
BUS 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.50 Gabernik – Pečica – Lemberg – 7.00 Sladka Gora – Mestinje – 7.15 OŠ Šmarje</li> <li>• 7.20 OŠ Šmarje – 7.30 Sladka Gora – Lemberg – Gabernik – 7.55 OŠ Mestinje – 8.05 OŠ Šmarje</li> <li>• 13.00 OŠ Šmarje – OŠ Mestinje – Sladka Gora – Gabernik – Podplat</li> <li>• 14.00 OŠ Šmarje – Mestinje – Sladka Gora – Gabernik – Podplat</li> </ul>
BUS 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.40 Mestinje – Kristan Vrh – Hajnsko – Vršna vas – 7.05 Zibika – Stranje – 7.15 OŠ Šmarje</li> <li>• 7.15 OŠ Šmarje – 7.25 Zibika – 7.35 Tinsko – Vršna vas – Zibika – Hajnsko – 8.05 OŠ Šmarje</li> <li>• 13.00 OŠ Šmarje – Kristan Vrh – Hajnsko – Zibika – Tinsko – Vršna vas – Šmarje</li> <li>• 14.00 OŠ Šmarje – Stranje – Zibika – Tinsko – Kristan Vrh – Šmarje</li> </ul>

Vir: (Občina Šmarje pri Jelšah, 2016)



Na podlagi kriterijev za ugotavljanje ogroženosti učencev na poti v šolo je varnost učencev ogrožena:

- v vseh primerih, ko morajo učenci prihajati v šolo ob državnih cestah, kjer ni zagotovljenih varnih površin za pešce;
- v primerih, ko morajo učenci opraviti daljšo pot po lokalnih cestah, na katerih ni zagotovljenih varnih površin za pešce in je zaradi hitrosti, gostote ali vrste prometa večja ogroženost učencev;
- v primerih, ko mora učenec prečkati eno ali več nevarnih cestnih odsekov in je organiziranje prevoza boljša rešitev od izvedbe ukrepov za varno prečkanje ceste;
- v primerih, ko poteka šolska pot na območjih, kjer so se že zgodile prometne nesreče, v katerih so bili udeleženi pešci.

Za učence, ki imajo do šole nevarno pot ob prometnih cestah, je organiziran prevoz z minibusom. V tabeli je prikaz urnik prevozov.

Tabela 20: Prevozi učencev z nevarno potjo

Relacija	Čas odhoda	Čas prihoda
Šmarje–Gornja vas–Bodrež–Rakovec–Lipovec–Šentvid	7.00	7.30
Šentvid–Halarjev breg–Močle–Vodenovo–Halarjev breg–Senovica–šola Šmarje	7.30	7.50
Šmarje–Mestinje–šola Kristan Vrh–Plat–Kačji Dol–Kristan Vrh–Šmarje	7.50	8.15
Šmarje–Stranje–Šmarje	13.00	13.15
Šmarje–Vodenovo–Šmarje	13.15	13.40
Kristan Vrh /šola/–Plat–Kristan Vrh /šola/–Mestinje	14.05	14.15
Šmarje–Šentvid–Gobelno–Rakovec–Gobelno–Šentvid–Zg. Bodrež–Gornja vas–Šmarje	14.30	15.00

Vir: (Občina Šmarje pri Jelšah, 2016)



### ***C1.1.14 Anketa med občani***

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

#### *(a) Metodologija*

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

Pripravljen vprašalnik zajema 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 Šmarje pri Jelšah, temveč v:«, saj so anketo lahko izpolnjevali tudi obiskovalci občine Šmarje pri Jelšah. Sledeče vprašanje se je nanašalo na kraj v občini Šmarje pri Jelšah, katerega anketiranec najpogosteje obišče. Fokus teh vprašanj je bil določen z geografskim obsegom strategije, torej se je nanašal na devet naselij 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



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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 Šmarje pri Jelšah. 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 85 v celoti izpolnjenih anket, katerih analiza je bila izvedena s programoma Excel.

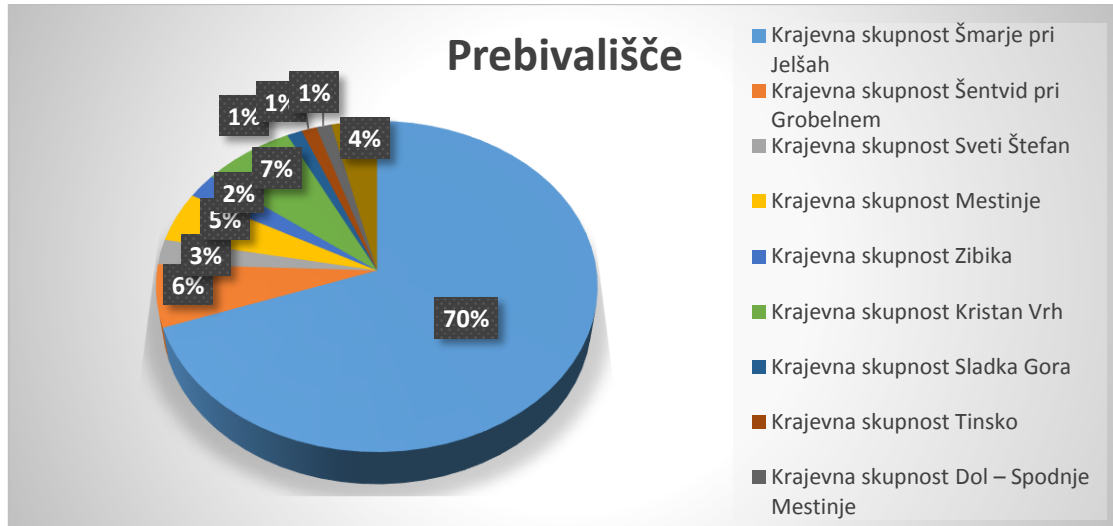
#### *(b) Socio-demografska struktura*

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 je prikazana struktura anketirancev glede na krajevno skupnost, v kateri prebivajo. Upoštevane so bile vse krajevne skupnosti v občini Šmarje pri Jelšah, in sicer: Krajevna skupnost Šmarje pri Jelšah, Krajevna skupnost Šentvid pri Grobelnem, Krajevna skupnost Sveti Štefan, Krajevna skupnost Mestinje, Krajevna skupnost Zibika, Krajevna skupnost Kristan Vrh, Krajevna skupnost Sladka Gora, Krajevna skupnost Tinsko, Krajevna skupnost Dol – Spodnje Mestinje, Krajevna skupnost Lemberg. Ker so anketo lahko reševali tudi obiskovalci občine Šmarje pri Jelšah, je bila v anketi tudi ta možnost, s tem, da so anketiranci dopisali, v kateri občini prebivajo.



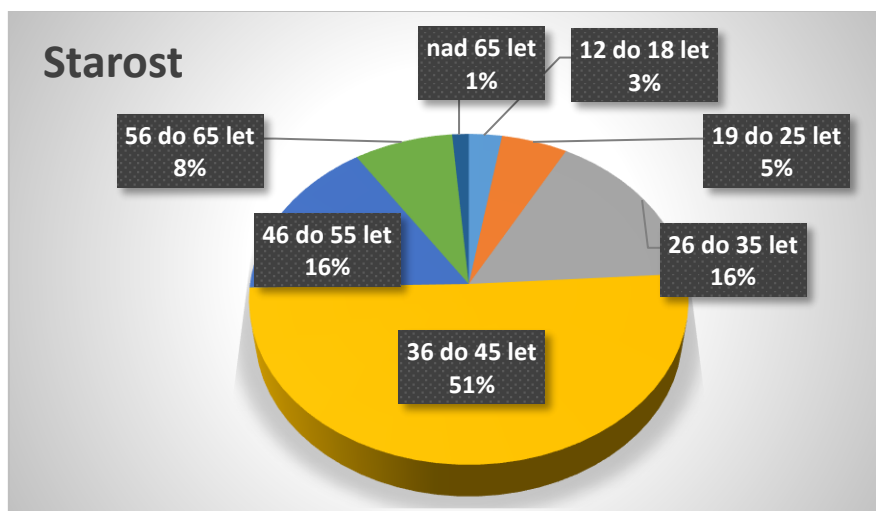
Slika 42: Krajevna skupnost stalnega prebivališča anketiranca



Glede na analizo krajevne skupnosti, v kateri prebiva anketiranec (Slika 42), je mogoče zaključiti, da večina anketiranih prebiva v Krajevni skupnosti Šmarje pri Jelšah, 3 anketiranci pa prihajajo iz drugih občin.

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

Slika 43: Starostna struktura anketirancev

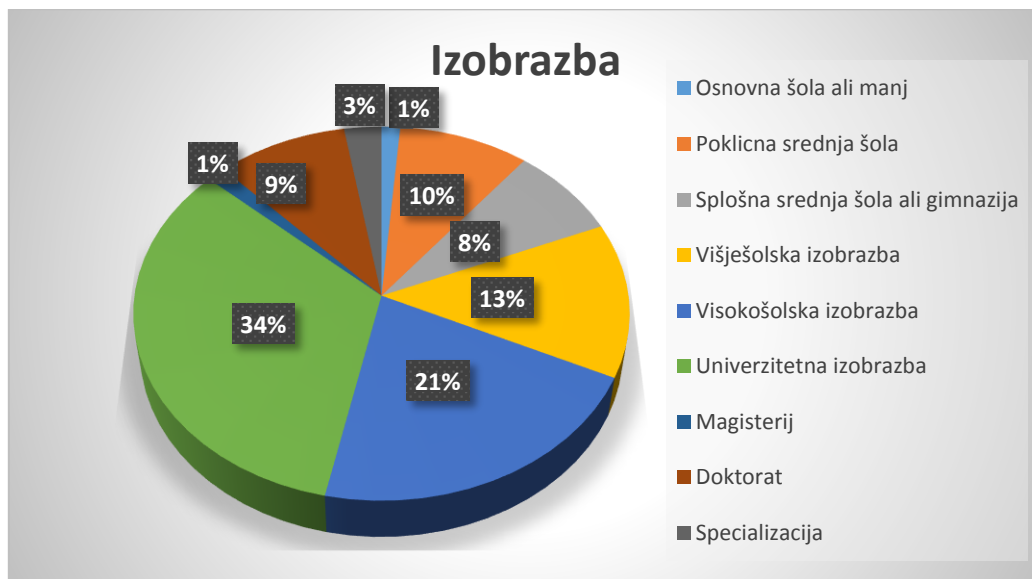




Glede na rezultate analize je mogoče ugotoviti, da je največ anketirancev starih med 36 do 45 let. Vse starostne skupine so primerno zastopane. Glede na spol anketiranca je mogoče zaključiti, da sta oba spola enakovredno zastopana (53 % ženske, 47 % moški). S tem je zagotovljen demografsko dober vzorec 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 44: Najvišja dokončana izobrazba anketirancev

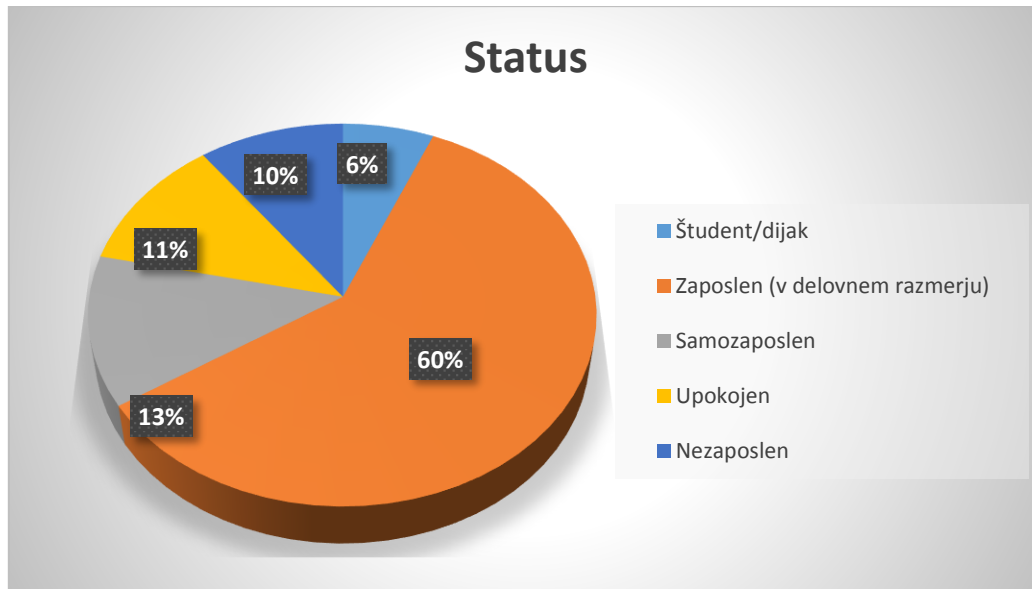


Iz grafa o izobrazbi je mogoče razbrati, da gre za reprezentativni vzorec anketirancev glede na stopnjo izobrazbe.

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 45: Trenutni zaposlitveni status anketiranca



60 % anketiranih je zaposlenih, 6 % 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 so v anketi sodelovale tudi tri oseba z gibalnimi in fizičnimi prizadetostmi, ki za gibanje uporablja invalidski voziček, ter dve osebi z gibalnimi in fizičnimi prizadetostmi, ki za gibanje uporablja bergle ali podobne pripomočke.

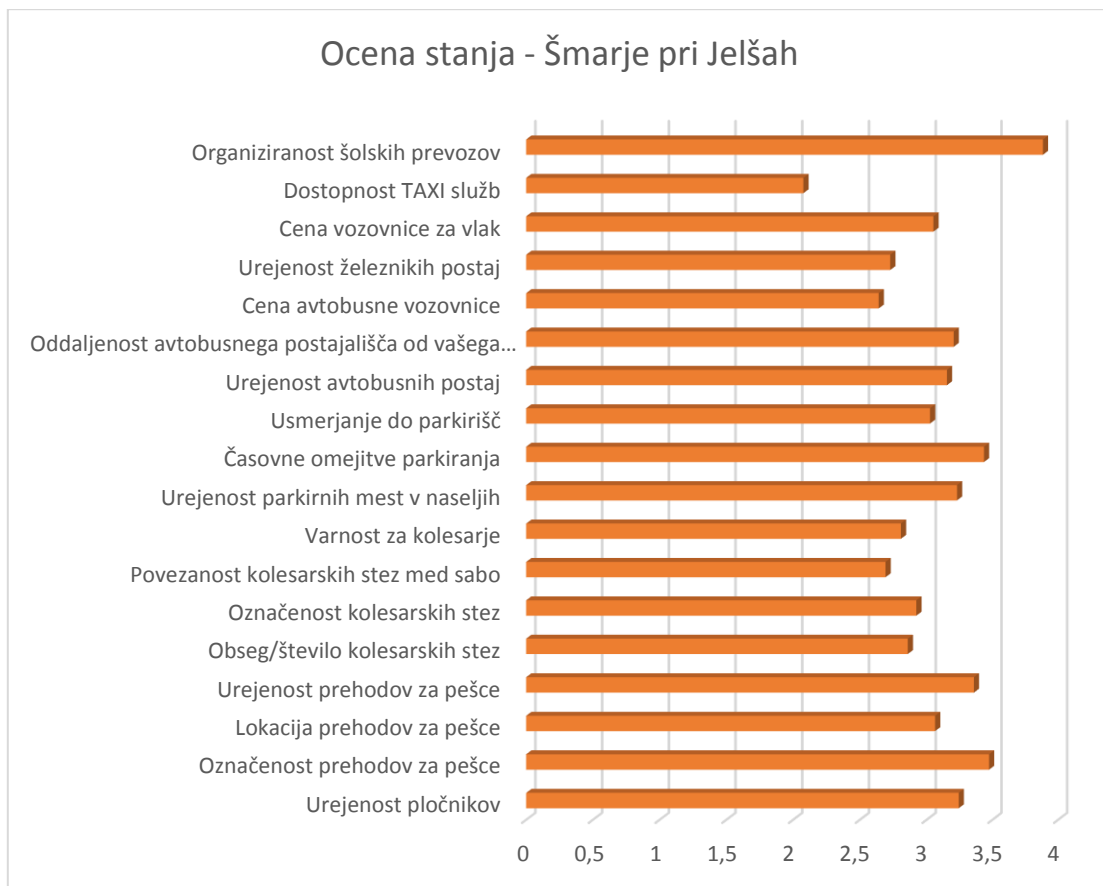
### *(c) Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov*

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 le za Šmarje pri Jelšah, saj je ostala naselja opisovalo minimalno število anketirancev in sicer za Šentvid pri Grobelnem en anketiranec, Sveti Štefan en anketiranec, Mestinje 2 anketiranca, Zibika en anketiranec, Kristan Vrh dva anketiranca in Sladka Gora en anketiranec; za ostala naselja ni bilo odgovorov.

Slika 46: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Šmarju pri Jelšah



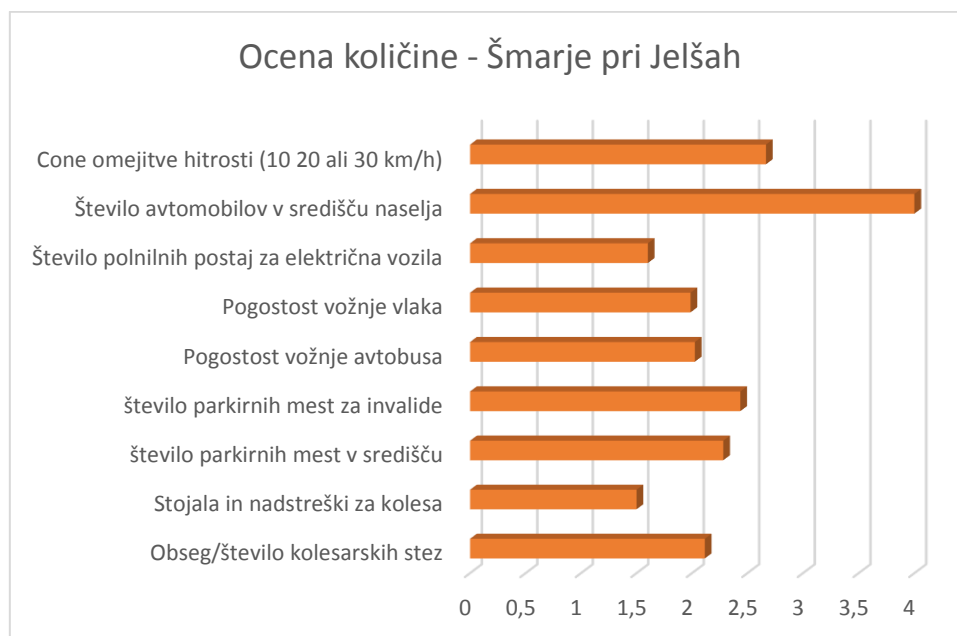




Rezultati ankete za področje ocene stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Šmarju pri Jelšah podajajo visok nivo, saj so vsa področja anketiranci ocenili nadpovprečno. Najvišjo oceno so anketiranci dodelili Organiziranosti šolskih prevozov, najnižjo pa za Dostopnost Taxi služb.

Sledeče vprašanje, vprašanje 4, se prav tako kot predhodno vprašanje nanaša na izbrano naselje, torej le na Šmarje ob Jelšah (zaradi že prej omenjene problematike). 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 47: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v Šmarju pri Jelšah



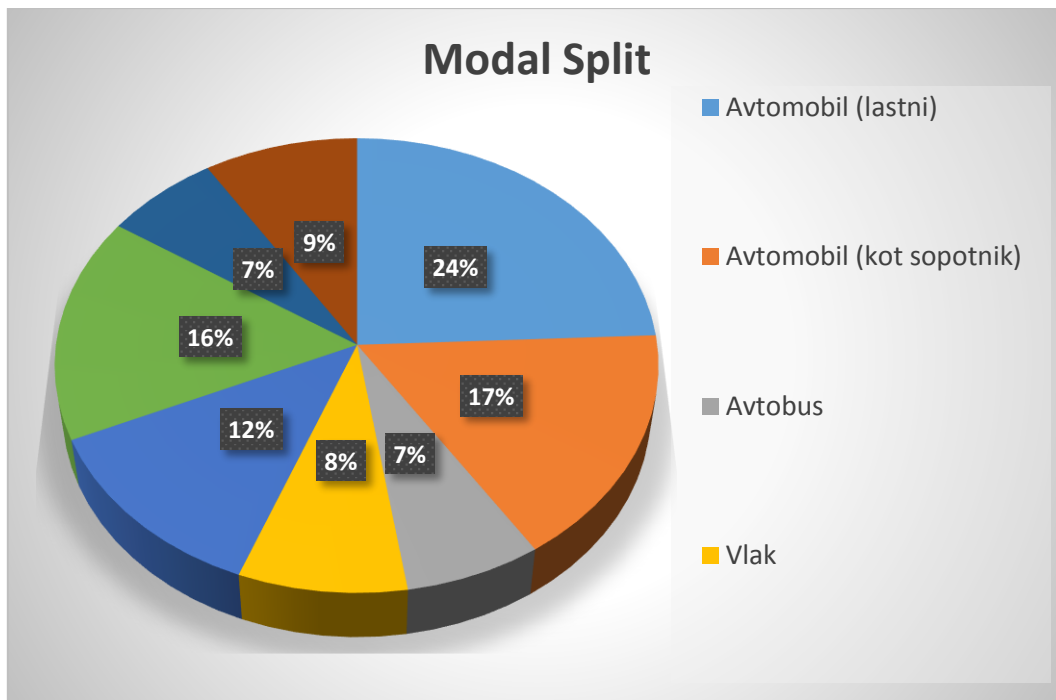
Anketiranci so v povprečju podali srednjo vrednost ocene količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v Šmarju pri Jelšah. Po



mnenju anketirancev je v naselju Šmarje pri Jelšah občutno preveč Avtomobilov v središču naselja, občutno premalo pa je Polnilnih postaj za električna vozila in Stojal in nadstreškov za kolesa.

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 Šmarje pri Jelšah.

Slika 48: Modal split v občini Šmarje pri Jelšah



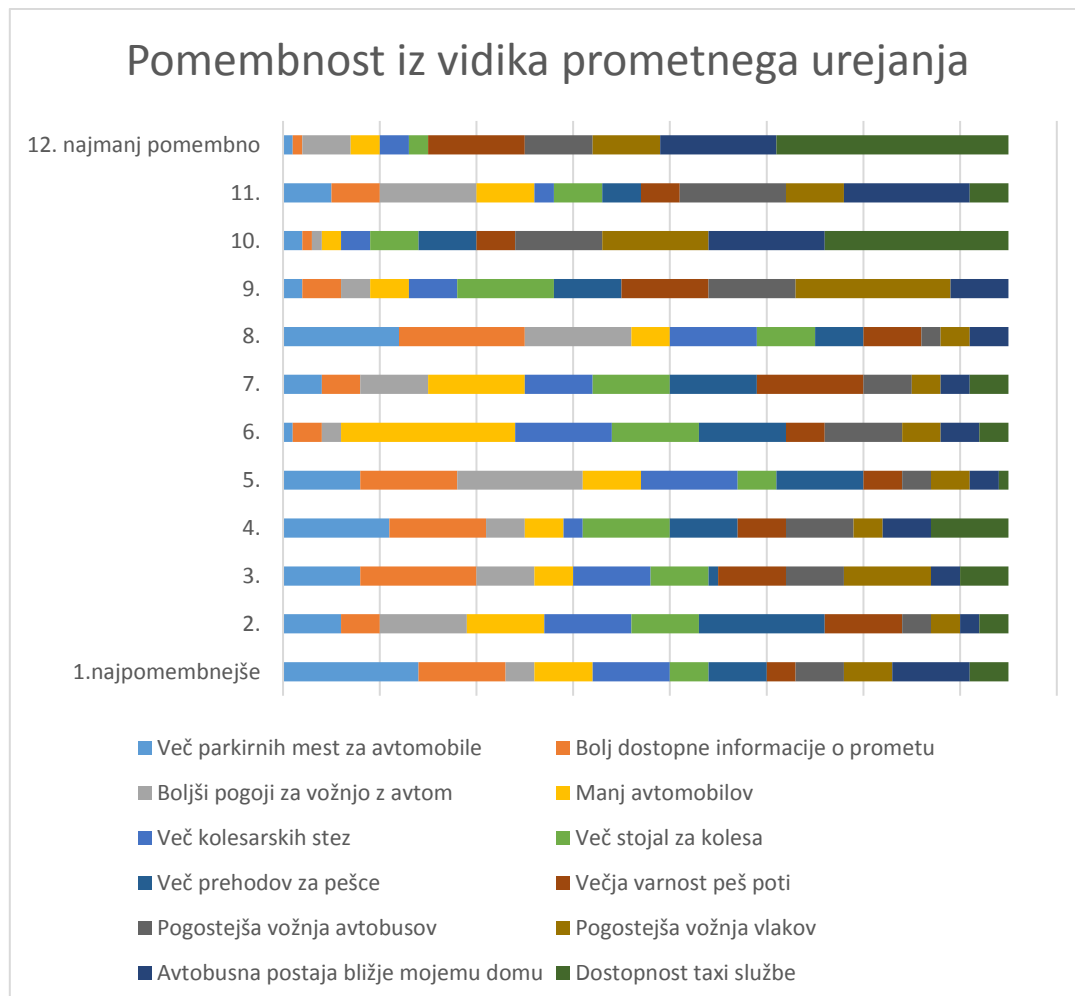
Anketiranci so v anketi podali tudi oceno pogostosti uporabe posameznega prevoznega sredstva, ki ga najpogosteje uporabljajo za svoje potovanje. Izbirali so lahko med sledečimi načini: Avtomobil (lastni), Avtomobil (kot sopotnik), Avtobus, Vlaku, Kolo, Peš, Kombinacijo avtomobil/avtobus in Predhodno dogovorjen prevoz s skupino ljudi z avtomobilom (delitev prevoza). Glede na odgovore anketirancev je moč zaključiti, da je najpogostejša uporaba avtomobila (24 %), kateremu sledi uporaba avtomobila – kot



sopotnik (17 %), 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 49: Pomembnost področij z vidika prometnega urejanja





Iz predhodnega grafa je moč razbrati, kaj je za anketirance najpomembnejše. Zaradi lažje preglednosti je bilo isto vprašanje obdelano še iz vidika uteži.

Slika 50: Pomembnost področij z vidika prometnega urejanja-uteži

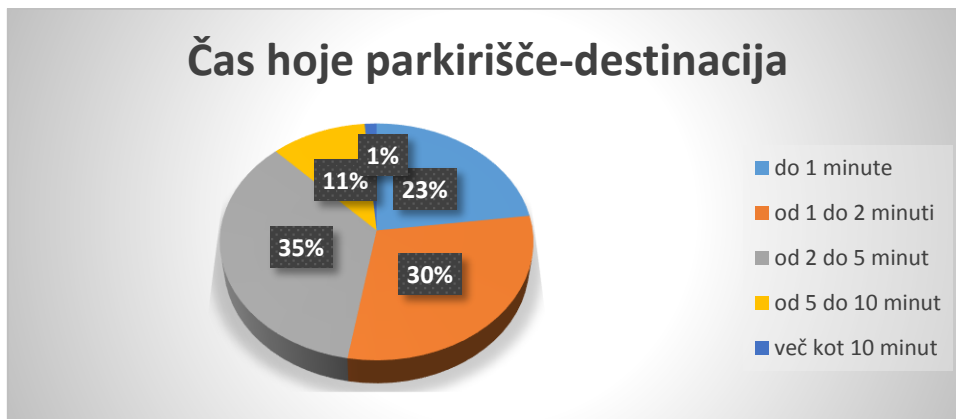


Anketiranci so odgovarjali tudi na vprašanje, iz katerega je mogoče razbrati pomembnost posameznega področja z vidika prometnega urejanja. Kot najpomembnejše so anketiranci ocenili Več parkirnih mest za avtomobile in Bolj dostopne informacije o prometu, kot najmanj pomembna pa so ocenili sledeča področja: Dostopnost taxi službe, Avtobusna postaja bližje mojemu domu in 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 51: Koliko minut hoje od destinacije, kamor so anketiranci namenjeni, običajno parkirajo svoje osebno vozilo?



Najpogosteje anketiranci svoje vozilo parkirajo v bližini destinacije. Na vprašanje, koliko minut hoje od destinacije, kamor so anketiranci namenjeni, običajno parkirajo svoje osebno vozilo, so anketiranci v 35 % odgovorili, da je to od 2 do 5 minut hoje. Le 1 % anketiranih svoje vozilo parkira tako daleč od destinacije, da hodi več kot 10 minut.

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 52: Koliko minut hoje oddaljeno javno parkirišče je še sprejemljivo





OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Najpogosteje so anketiranci od parkirišča do destinacije pripravljeni hoditi od 2 do 5 minut. Glede na rezultate je mogoče sklepati, da anketiranci torej niso pripravljeni hoditi več kot 10 minut (razen 3 % anketiranih).

#### ***C1.1.15 Ogled stanja na terenu***

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

Prvi ogled stanja na terenu se je izvedel 9. avgusta 2016. Ogled stanja se je izvedel skupaj z go. Anito Reich in g. Bojanom Žaberlom iz občine Šmarje pri Jelšah. Na ogledu so bili še predstavniki izdelovalca, in sicer: Darja Topolšek, vodja projektne skupine; Marjan Sternad, član projektne skupine, in Tina Cvahte, članica delovne skupine. Ogled stanja se je izvedel na širšem območju občine, s poudarkom na naselju Šmarje pri Jelšah in večjih naseljih v občini Šmarje pri Jelšah. V okviru ogleda je bil izveden ogled celotnega prometnega sistema v Občini, prav tako pa so bila izpostavljena kritična mesta na infrastrukturi.

Drugi ogled stanja se je izvedel 10. avgusta 2016. Namen drugega ogleda stanja je bila podrobnejša seznanitev izvajalca s pogoji za pešačenje, kolesarjenje in JPP v občini Šmarje pri Jelšah. V okviru drugega ogleda stanja se je med vožnjo po cesti Šmarje pri Jelšah – Sladka Gora – Mestinje – Sv. Štefan – Šentvid – Šmarje pri Jelšah opazovalo tudi stanje cestne infrastrukture s poudarkom na uporabi osebnega vozila. Na ogledu so bili sledeči predstavniki izdelovalca: Darja Topolšek, vodja projektne skupine; Marjan Sternad, član projektne skupine, Uroš Kramar, član projektne skupine.



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Tretji ogled stanja se je izvedel 23. septembra 2016 in je bil namenjen ogledu naselja Šmarje pri Jelšah. Podrobno smo opazovali pogoje za pešačenje, kolesarjenje, uporabo osebnega vozila in uporabo JPP. Identificirali smo kritične točke v naselju, ki so prikazane v nadaljevanju. Na ogledu so bili sledeči predstavniki izdelovalca: Darja Topolšek, vodja projektne skupine; Marjan Sternad, član projektne skupine; Uroš Kramar, član projektne skupine; Bojan Rosi, član projektne skupine; Tina Cvahte, članica delovne skupine.

Četrty ogled stanja mobilnostnega sistema v občini Šmarje pri Jelšah se je izvedel 27. septembra 2016. V okviru četrtega ogleda stanja se je med vožnjo po cesti Šmarje pri Jelšah – Lemberg – Tinsko – Dol pri Mestinju – Šmarje pri Jelšah opazovalo tudi stanje cestne infrastrukture s poudarkom na pogojih za peš promet in kolesarjenje. Na ogledu so bili sledeči predstavniki izdelovalca: Darja Topolšek, vodja projektne skupine; Marjan Sternad, član projektne skupine; Uroš Kramar, član projektne skupine.

V okviru preučitve in ogleda stanja je mogoče zaznati več kritičnih mest oziroma točk na transportni infrastrukturi v občini Šmarje pri Jelšah, ki so z vidika celostnega in trajnostnega urejanja prometa v občini pomembne in potrebne pozornosti. Kritične točke so določene na podlagi sodelovanja z odgovornimi za promet na občine Šmarje pri Jelšah ter ogledov stanja na terenu. Natančno so kritične točke predstavljene v Poročilu o ogledih stanja.

#### ***C1.1.16 Ključni izzivi razvoja prometa***

Videnja ključnih deležnikov predstavljajo izhodišče za načrtovanje CPS OŠPJ. Ključni deležniki in zainteresirana javnost so bili v identifikacijo ključnih izzivov razvoja prometa in vpeljave trajnostnih načel vključeni prek javnih razprav, katerih namen je bil definirati izzive v okolju s širšim konsenzom. Z izdelavo PSPN (angl. SWOT) analize, torej pregleda prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti, so bila pridobljena mnenja



predstavnikov različnih pomembnejših organizacij, občanov in druge zainteresirane javnosti glede sedanjega in prihodnjega stanja v prometnem sistemu v občini, kar predstavlja tudi ključne izzive razvoja prometa v občini Šmarje pri Jelšah. V sodelovanju z glavnimi deležniki na javni razpravi je bila izvedena tudi analiza izhodiščnega stanja, s katero je moč prepoznati ključne izzive, ki jih bo prednostno obravnavala Celostna prometna strategija. Udeleženci so tako prepoznali prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti razvoja prometa v OŠPJ, ki so prikazane v spodnji tabeli.

Tabela 21: PSPN analiza prometnega sistema v Občini Šmarje pri Jelšah

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

Komplementarno je bilo izvedeno tudi posvetovanje z odgovornimi za promet na OŠPJ, in sicer v sklopu delavnice z odgovornimi za promet na občini. V sklopu delavnice z odgovornimi za promet na občini Šmarje pri Jelšah 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 OŠPJ. Ti so sledeči:

- povezava šola – naselje Šmarje pri Jelšah: prehodi čez železniški tir, železniški vkop, obstoječi nadhod;
- povezava kolesarske steze iz centra naselja Šmarje pri Jelšah do daljinske kolesarske steze;
- problematičnost odcepa iz glavne ceste G2 -107 proti OŠ Šmarje pri Jelšah;
- šolski prevozi;
- JPP večinoma v obliki vlaka, avtobusni prevozi so zanemarjeni;
- potrebna bi bila posodobitev lokalnega železniškega prometa – elektrifikacija, dodatna postajališča, večja pogostost voženj;
- veliko dnevnega prometa proti Celju;
- na Grobelnem pri železniški postaji je premalo parkirišč, saj se občani pripeljejo do postaje z avtom, pot pa nadaljujejo z vlakom;
- v centru Šmarja je težava s parkirnimi mesti, ker jih je v strogem centru premalo;
- parkirišč na obrobju je dovolj, lahko bi se uporabljala za deljenje prevozov, primanjkuje pa jih v smeri proti Celju;
- peš dostop do šole v Mestinju je problematičen, promet gre sedaj tudi mimo šole, ker je nova cesta skozi poslovno cono;
- križišče na stiku regionalne ceste iz Podčetrтка na glavno cesto v naselju Mestinje, problem je predvsem železnica, tam je problem tudi za pešce in kolesarje;
- Kalvarija sv. Roka: manjka stopnišče ali pločnik od Kulturnega doma do Muzeja baroka;
- točka Stranje, na lokaciji lokalne ceste čez železniški prehod, sploh z vidika kolesarjev, ki morajo prečkati železnico in cesto.

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



**OBČINA**  
**ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



**EVROPSKA UNIJA**  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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 Šmarje pri Jelšah. Da bi bili pridobljeni čim širši pogledi na prihodnje stanje prometa v občini, je bila v okviru druge javne razprave pripravljena tudi diskusija o različnih možnih prihodnjih stanjih prometa v občini. Tako je potekala diskusija o tem, kakšen prometni sistem si občani želijo.

Pri oblikovanju scenarijev so predstavniki ključnih deležnikov in zainteresirane javnosti oblikovali, kakšno bi lahko bilo stanje na področju prometa čez 10 do 15 let. Pri tem se niso omejevali na možno in nemožno. Prav tako oblikovani scenariji niso predstavljali napovedi prihodnosti glede na možnosti, temveč je bil poudarek na opis dogodkov in stanja v prihodnosti glede na izhodiščno smer razvoja.

Oblikovani so bili naslednji trije scenariji:

- 1. scenarij: nič se ne spremeni – izvajajo se samo projekti, ki so sedaj v teku;
- 2. scenarij: poudarek na avtomobilih – prednost pri načrtovanju imajo avtomobili, ni strateškega in celovitega načrtovanja;
- 3. scenarij: poudarek na trajnostni mobilnosti – poudarek na kolesarjih, pešcih, javnem prevozu, spremembi potovalnih navad, zmanjšanju potreb po avtomobilih, značilno strateško in usklajeno načrtovanje.

Diskutiralo se je o zgoraj predstavljenih možnih scenarijih. Udeleženci so se strinjali, da je najboljša prihodnja pot v celovitem strateškem načrtovanju prometa v celotni občini Šmarje pri Jelšah, ki bo omogočalo večje sinergijske učinke in boljše procese pri sprejemanju odločitev v prid trajnostni mobilnosti. Tako so kljub ugotovljenim oviram



udeleženci dali prednost trajnostnemu razvoju, predvsem kolesarjenju in pešcem, pred avtomobili.

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

## **C2.2 Vplivi različnih usmeritev razvoja prometa na trajnostno mobilnost**

### ***C2.2.1 Prvi scenarij: Nič se ne spremeni***

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

- Izvajajo se projekti, ki so že vključeni v občinske programe, z enako hitrostjo in podporo tako s strani politike, uprave kot s strani prebivalcev. Pri tem se zaradi zadovoljevanja različnih uporabnikov in parcialnega reševanja prometnih problemov kljub težnjam po uveljavljanju načel trajnostne mobilnosti ne sprejemajo usklajeni ukrepi, ki bi prinašali večje sinergijske učinke. S tem se sicer rešuje prometna problematika, ki pa se zaradi necelovitega pristopa in majhne podpore trajnostnim načelom s strani občanov usmerja predvsem v osebne avtomobile, saj je ta način prevoza tudi najštevilčnejši.
- Občina sicer poskuša uveljavljati načela trajnostne mobilnosti, vendar se zaradi močnih interesov posameznikov in posameznih skupin ta načela s težavo uveljavljajo, saj se rešujejo predvsem problemi, povezani z osebnimi avtomobili.



- Občina sicer še naprej vlaga v izgradnjo pločnikov in kolesarskih poti, ki pa zaradi težav z odkupi poteka počasi. Skladno z nespremenjenimi potovalnimi navadami in miselnostjo, da brez avtomobila ne pridemo nikamor, se tudi delež kolesarjev in pešcev ne spremeni.
- Povečujejo se težnje po novi cestni infrastrukturi, kar zadovoljuje večino prebivalcev, vendar se prometna slika v občini ne spremeni.
- Še vedno je opazen upad javnega potniškega prometa.
- Občutek varnosti s strani pešcev in kolesarjev je zmanjšan.
- Težnje po novih parkirnih mestih in večji propustnosti zmanjšujejo zelene površine, ki se namenjajo za povečanje parkirišč in hitrejše ceste.
- Zaradi pomanjkanja celovitega načrtovanja, ki bi omogočalo usklajenost različnih politik in sektorjev, kot je na primer povezanost mobilnostne politike in urbanističnega načrtovanja, se še poveča problem tovornega prometa skozi urbana središča.
- Kljub naporom Občine, da bi usklajeno vlagala v prometni sistem po celotni občini, se zaradi pomanjkanja komunikacije in slabšega sodelovanja krajevnih skupnosti povečuje nezadovoljstvo posameznih prebivalcev, saj imajo občutek zapostavljenosti.
- Večajo se pritiski s strani občanov po izgradnji obvoznice. Ti pritiski so povezani s povečanim številom vozil v smeri Hrvaške in Celja.

### **C2.2.2     *Drugi scenarij: Poudarek na avtomobilih***

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 prevoza močno zapostavljeni. Značilno je parcialno reševanje prometne problematike, ki favorizira infrastrukturne projekte, vezane na



širitev cest, večanje hitrosti potovanja in večanje dostopnosti do praktično vseh stavb in hiš s povečanjem parkirnih površin. Posledice tovrstne politike so:

- Prisotno je vplivno vodenje, kjer se odločitve sprejemajo na podlagi možnosti vplivanja na odločitve in glede na interesne skupine.
- Zmanjšana je ozaveščenost o trajnostnih načelih in trajnostnem razvoju, ker je skrb za okolje in zelene površine postavljena v ozadje.
- Posledica takšnega načina oblikovanja prometnega sistema je povečan promet z večjim številom kritičnih točk, ki zmanjšujejo stopnjo varnosti. Stopnja varnosti se poslabša za vse udeležence v prometu, predvsem pa za ranljive osebe.
- Zaradi povečanega prometa se pričnejo tudi pojavljati novi zastoji in nezadovoljstvo voznikov, kar se pozna na načinu vožnje s povečano stopnjo nestrpnosti.
- Kakovost bivanja se zmanjša. Prav tako se zmanjšujejo zelene površine, predvsem v urbanih okoljih.
- Urbanistično planiranje je usmerjeno v avtomobile in zadovoljevanje potreb, ki jih ustvarjajo avtomobili.
- Vedno več ljudi postane odvisnih od avtomobila, urejenost in privlačnost urbanih središč se zmanjša, konflikti med gospodarskimi subjekti in prebivalci se povečajo zaradi skupne rabe cest, ki potekajo preko urbanih središč.
- Javni prevoz zaradi kakovosti in preferiranja avtomobilov postane še bolj nekonkurenčen in privlačen, kar najbolj čutijo prebivalci oddaljenih krajev in ranljive skupine prebivalcev.
- Naraste tudi težava z odkupi zemljišč, kar ohromi izgradnjo kolesarskih in pešpoti.
- V občini se ne pojavljajo težnje po spremembi potovalnih navad, kolesarji in pešci pa so »potisnjeni« v ozadje. Kolesarjenje se uporablja samo za rekreativne namene.

### **C2.2.3 Tretji scenarij: Poudarek na trajnostni mobilnosti**

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



prednost pešcem, kolesarjem in upravljanju z mobilnostjo. Tako se tradicionalna usmerjenost ukrepov v avtomobile in izgradnjo nove infrastrukture dopolni in deloma nadomesti z ukrepi s področja alternativ avtomobilom in boljši izkoriščenosti obstoječe infrastrukture. Glavne značilnosti razvoja v tem scenariju so:

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



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- Zaradi spodbud za boljšo izkoriščenost industrijskih con in logističnih centrov se gospodarske dejavnosti ne širijo znotraj urbanih in spalnih naselij. S tem se zmanjša pritisk na urbano okolje, kar poveča privlačnost urbanega okolja in manjše onesnaževanje.
- Kot posledica večje ozaveščenosti o pomenu alternativ avtomobilu se poveča skrb za ureditev dostopnosti tudi za oddaljena naselja v občini.
- Povečajo se vlaganja v promocijo trajnostne mobilnosti, predvsem preko izobraževalnih ustanov.
- Za potrebe pretoka informacij in lažjega načrtovanja poti občina oblikuje mobilnostni center, kjer so na enem mestu zbrane vse informacije glede različnih načinov potovanja in o samem prometnem sistemu, kar omogoča intermodalna potovanja.





OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

## SKLEP

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

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

Pregled obstoječih dokumentov kaže, da na ravni EU trajnostna načela vedno bolj pridobivajo prvenstveno vlogo pri usmeritvah in predpisih, enako velja za predpise in usmeritve na državni ravni. Na regionalni ravni Savinjska regija vključuje trajnostna načela v svoje dokumente, predvsem v Regionalnem razvojnem programu regije, v preteklosti je zaslediti le vključevanje tradicionalnih načel načrtovanja prometa.



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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 Šmarje pri Jelšah šele pričenjajo z vključevanjem trajnosti v svoje načrte. Razvidno je, da OŠPJ največ pozornosti posveča vključevanju načel trajnostne mobilnosti v svoje strateške dokumente ter zagotavljanju predpogojev, kar kaže na pripravljenost občine za dolgoročno zagotavljanje pogojev in spodbujanje trajnostne mobilnosti. Tu je ocena povprečna. Pri zagotavljanju organizacije, izvedbe ter spremljanja in vrednotenja, torej pri konkretizaciji ukrepov in prenosa trajnostnih načel v prakso pa trenutno OŠPJ dosega podpovprečne rezultate. Iz rezultatov je razvidno, da OŠPJ na področju trajnostne mobilnosti spada v kategorijo občin, ki nimajo obsežnejših in povezanih ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Na večini področij dosegajo podpovprečne ocene, še posebej izstopajo področja upravljanja mobilnosti, tovornega prometa in upravljanja parkirišč, kjer se izvajajo samo posamezni manjši ukrepi. Priložnosti za izboljšave in spodbujanje trajnostne mobilnosti in uvajanja celovitih rešitev s področja prometa je torej v OŠPJ veliko.

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

Med najbolj težavnimi področji tako z vidika občine kot z vidika prebivalcev in obiskovalcev je tranzitni promet, saj statistika prikazuje povečanje prometa na merodajnih številih mestih. Komplementarno se pojavlja nekonkurenčen javni potniški prevoz, še posebej na ravni občine, kar kaže na veliko stopnjo odvisnosti prebivalstva od avtomobilov.



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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 dostopnost, varnost in prilagodljivost. 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: pomanjkanje finančnih sredstev, problemi s strani države in težave s služnostjo in odkupi zemljišč. Kot največji prednosti sedanjega prometnega sistema so ključni deležniki izpostavili šolske prevoze in dobro geolokacijo občine. Največji slabosti trenutnega stanja prometa v občini Šmarje pri Jelšah, kot ju vidijo ključni deležniki, je tranzitni promet čez občino, saj ni urejene obvoznice. Kot največji priložnosti za bodoče so izpostavili spremembo potovalnih navad in povečanje hitrosti na državni cesti. Največji nevarnosti pa predstavljata financiranje in še večja vloga avtomobila.

Rezultati ankete za področje ocene stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Šmarju pri Jelšah podajajo visok nivo, saj so vsa področja anketiranci



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

ocenili nadpovprečno. Najvišjo oceno so anketiranci dodelili Organiziranosti šolskih prevozov, najnižjo pa za Dostopnost TAXI služb. Po mnenju anketirancev je v mestu Šmarje pri Jelšah občutno preveč avtomobilov v središču naselja, občutno premalo pa je polnilnih postaj za električna vozila in stojal in nadstreškov za kolesa.

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 Šmarje pri Jelšah realni in so odvisni predvsem od tega, kako uspešna bo občina pri vključevanju načel trajnostne mobilnosti v svoje načrtovalske procese ter pri vpeljavi in izvajanju celostne prometne strategije. V primeru scenarija, ki nadaljuje razvoj, kot je zastavljen trenutno, je mogoče pričakovati ohranjanje trenutnega stanja, torej manjše, nepovezane ukrepe, ki bodo zajezili rast prometa, ne bodo pa dosegli bistvenih izboljšanj na področju uporabe alternativnih načinov prevoza. V primeru pesimističnega scenarija je mogoče pričakovati občuten porast avtomobilskega prometa, zmanjšanje varnosti ter poslabšanje onesnaženosti. Optimistični scenarij pa pričakuje, da bo občina Šmarje pri Jelšah v prihodnosti delovala v celoti trajnostno in k temu spodbudila tudi svoje prebivalce, kar bo omogočalo čistejše, bolj varno in zdravo okolje ter trajnostno mobilnost.



## 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.
- 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](http://www.ccre.org/img/uploads/piecesjointe/filename/CEMR_opinion_Urban_mobility_package_EN.pdf)
- ELTIS. (2014, januar). *Guidelines - Developing and implementing a sustainable urban mobility plan*. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans.
- Envirodual. (2012). *Lokalni energetske koncept občine Šmarje pri Jelšah*. Šmarje pri Jelšah: Občina Šmarje pri Jelšah.
- Essen, H., Schroten, A., Otten, M., Sutter, D., Schreyer, C., Zandonella, R., . . . Doll, C. (2011). *External Costs of Transport in Europe. Update Study for 2008*. Delft: University of Delft.
- EU funding*. (b. d.). Pridobljeno iz Resources: [www.eltis.org/resources/eu-funding](http://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](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](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](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: Prilaganje 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](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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> iz lahkih tovornih vozil*.



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- 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.
- 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.
- Izletnik Celje . (2016). *Interni vir*.
- 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.





OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

- LAS Obsotelje in Kozjansko. (2015). *Strategija lokalnega razvoja za lokalno akcijsko skupino Obsotelje in Kozjansko*. Šmarje pri Jelšah: Lokalna akcijska skupina Obsotelje in Kozjansko.
- 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.
- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor Republike Slovenije [MIP RS]. (b. d.). *Kaj je trajnostna mobilnost?* Pridobljeno iz [http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Dogodki/Kaj\\_je\\_trajnostna\\_mobilnost.pdf](http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Dogodki/Kaj_je_trajnostna_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/](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](http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DMZ/Strategija_razvoja_prometa_v_RS/Okoljsko_porocilo_julij_2015.pdf)
- Ministrstvo za infrastrukturo RS. (2016). *Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji*. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo RS.
- Mrežna razvojna agencija Obsotelje in Kozjansko. (2014). *Območni razvojni program Obsotelje in Kozjansko 2014-2020*. Šmarje pri Jelšah: Razvojna agencija Sotla, Razvojna agencija Kozjansko.
- Občina Šmarje pri Jelšah. (2015). *Načrt razvojnih programov Občine Šmarje pri Jelšah 2016 - 2019*.
- Občina Šmarje pri Jelšah. (2015b). *DIIP Celostna prometna strategija*.
- Občina Šmarje pri Jelšah. (2016). *Podatki o šolskih prevozih*.



- Občina Šmarje pri Jelšah. (b. d. a). *O občini*. Pridobljeno iz <http://smarje.si/o-obcini/>
- Občina Šmarje pri Jelšah. (b.d. b). *Krajevne skupnosti*. Pridobljeno iz <http://smarje.si/krajevne-skupnosti/>
- Odlok o občinskih cestah v Občini Šmarje pri Jelšah. (brez datuma). *Ur. l. RS, št. 59/2015*.
- Odlok o pravilih in ureditvi cestnega prometa v naseljih Občine Šmarje pri Jelšah. (brez datuma). *Uradni list RS št. 78/2015*.
- 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](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](http://europa.eu/european-union/about-eu/funding-grants_sl)
- Policija. (2016). *Prometna varnost*. Pridobljeno iz Statistika: <http://www.policija.si/index.php/statistika/prometna-varnost>
- Prometno-informacijski center za državne ceste. (b. d.). *Podatki o prometu, (PLDP)*. Pridobljeno iz Prometne obremenitve: <http://www.promet.si/portal/sl/podatki-o-prometnih-obremenitvah.aspx>
- Razvojna agencija Savinjske regije. (2015). *Regionalni razvojni program Savinjske razvojne regije za obdobje 2014-2020*. Celje: RASR, Razvojna agencija Savinjske regije in Območne razvojne agencije.
- Razvojni center planiranja. (2011). *Kolesarske povezave v Savinjski regiji*. Celje: Razvojna agencija Savinjske regije.
- Rodrigue, J. P., Comtois, C., & Slack, B. (2006). *The Geography of Transport Systems*. Taylor & Francis e-Library.
- Statistični urad Republike Slovenije. (2016). *Presečni podatki po občinah*. Pridobljeno iz <http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Obcine/Obcine.asp>



- Statistični urad Republike Slovenije. (2016a). *Prebivalstvo po starosti in spolu, občine, Slovenija, polletno*. Pridobljeno iz [http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05C4002S&ti=&path=../Database/Dem\\_soc/05\\_prebivalstvo/10\\_stevilo\\_preb/20\\_05C40\\_prebivalstvo\\_obcine/&lang=2](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)
- Statistika SŽ. (2016). *Obseg dela skupine SŽ d.o.o. po progovnih odsekih od leta 2012 do 2015*. Ljubljana: Slovenske Železnice d. o. o.
- Statut Občine Šmarje pri Jelšah. (brez datuma). *Ur. l. RS št. 35/2010, 59/2015*.
- Sternad, M., & Rosi, B. (2011). *Mednarodna podjetniška logistika*. 2011: Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru.
- 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](http://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.
- UIC – International Union of Railways. (2012). *Greening transport*. The voice of European Railways.
- Uradni list RS. (št. 123/06, 57/08, 36/11 in 14/15 – ZUUJFO). *Zakon o financiranju občin*.
- Urbanistični inštitut RS. (2012). *Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije*. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor.
- Uredba o prostorskem redu Slovenije. (št. 122/2004). *Uradni list RS*.
- Vlada Republike Slovenije. (2009, 3. november). *Operativni program varstva zunanjega zraka pred onesnaževanjem s PM10*. Pridobljeno iz



OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

[http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/zakonodaja/varstvo\\_okolja/operativni\\_programi/op\\_onesnazevanje\\_pm10.pdf](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 prioritiet 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/](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](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.

Žnidar, B. (2016). *Sofinanciranje občinskih infrastrukturnih projektov s sredstvi EU - s poudarkom na sredstvih za regionalni razvoj*. Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta.



**OBČINA**  
**ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



**EVROPSKA UNIJA**  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

## **PRILOGE**



## Priloga 1: Anketni vprašalnik

Spoštovani!

Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru je kot izbrani izvajalec pričela z izdelavo Celostne prometne strategije občine Šmarje pri Jelšah. Da bo celostna prometna strategija občine čim bolj prilagojena zahtevam in željam vas, uporabnikov, vam pošiljamo anketo s katero bomo lahko identificirali usmeritve za prihodnji prometni razvoj občine Šmarje pri Jelšah. Zato vas prosimo, da spodnjo anketo rešite ter s tem pripomorate k trajnostnemu razvoju vaše občine. Rezultati bodo uporabljeni izključno za namene izdelave Celostne prometne strategije Občine Šmarje pri Jelšah.

Obrazložitev: Celostna prometna strategija za občino Šmarje pri Jelšah 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 Šmarje pri Jelšah. Operacijo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada. Operacija se izvaja v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020.

### 1. Prebivam v Krajevni skupnosti:

- Krajevna skupnost Šmarje pri Jelšah
- Krajevna skupnost Šentvid pri Grobelnem
- Krajevna skupnost Sveti Štefan
- Krajevna skupnost Mestinje
- Krajevna skupnost Zibika
- Krajevna skupnost Kristan Vrh
- Krajevna skupnost Sladka Gora
- Krajevna skupnost Tinsko
- Krajevna skupnost Dol – Spodnje Mestinje
- Krajevna skupnost Lemberg
- Ne prebivam v občini Šmarje pri Jelšah, temveč v \_\_\_\_\_

### 2. V občini Šmarje pri Jelšah največkrat obiščem središče naselja (Možen samo EN odgovor):

- Šmarje pri Jelšah
- Šentvid pri Grobelnem
- Sveti Štefan
- Mestinje
- Zibika
- Kristan Vrh
- Sladka Gora
- Lemberg
- Grobelno
- Drugo \_\_\_\_\_



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

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

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



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

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

### V nadaljevanju odgovarjajte splošno (neodvisno od izbranega naselja)!

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

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





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

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

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

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

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

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

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



Sledijo še demografska vprašanja.

**10. Koliko ste stari?**

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

**11. Katerega spola ste?**

- Ženska
- Moški

**13. Kakšna je vaša najvišja dokončana izobrazba?**

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

**14. Kakšen je vaš trenutni zaposlitveni status?**

- Študent/dijak
- Zaposlen (v delovnem razmerju)
- Samozaposlen
- Upokojen
- Nezaposlen
- Drugo \_\_\_\_\_

**15.** Eden izmed pomembnejših ciljev Celostne prometne strategije Občine Šmarje pri Jelšah 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 ni obvezen! Sem:

- Starejši nad 65 let
- Otrok do 12 let



**OBČINA  
ŠMARJE PRI JELŠAH**

Naložbo sofinancirata  
Republika Slovenija in  
Evropska unija iz  
Kohezijskega sklada



**EVROPSKA UNIJA**  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

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

**Za sodelovanje se vam zahvaljujemo!**