



# CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA VELENJA



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD



MESTNA OBČINA  
VELENJE

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.«

**Naslov:**

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE VELENJE

**Avtorji:**

**b22 arhitekturno projektiranje, d. o. o.**  
Ulica Rada Simonitija 22, Nova Gorica

Tjaša Podgornik

**MK Projekt, družba za svetovanje in vodenje projektov, d. o. o.**  
Rogaška cesta 25, Šmarje pri Jelšah

Miha Jazbinšek  
Alja Vehovec

**PNZ svetovanje projektiranje, d. o. o.**  
Vojkova cesta 65, Ljubljana

Katja Zgonec  
David Trošt  
Marko Jelenc

**Podizvajalci:**

**M MUNDUS, prostorsko načrtovanje in arhitekturno projektiranje, Mateja Sušin Brencce, s. p.**  
Artiče 54, Artiče

Mateja Sušin Brencce

**Boson, trajnostno načrtovanje, d. o. o.**  
Prule 19, Ljubljana

Aljoša Jasim Tahir

**Studio 3, atelje za arhitekturo, d. o. o.**  
Goriška cesta 25, Ajdovščina

Viljem Fabčič

**Sodelavci:**

Polona Filipič (b22, d. o. o.), Jasmina Kodele, Marina Lovrič (MK Projekt, d. o. o.), Gregor Kralj, Miha Blaž, Matija Nose, Lea Ružič, Gregor Pretnar (PNZ, d. o. o.), Marko Kovač, Jasna Medved (Boson, d. o. o.)

**Avtorji fotografij:**

arhiv izvajalcev, Gregor Pirtovšek, Tadej Živko, David Verdnik, Peter Marinšek

**Založnik / Naročnik:**

**Mestna občina Velenje**  
Titov trg 1, Velenje

Bojan Kontič, župan MOV  
Katarina Ostruh

**Lektura:**

Lektor'ca, Nataša Purkat, s. p.

**Leto izida:** 2017

**Leto natisa:** 2017

**Naklada:** 200 izvodov

**Cena:** brezplačno

**Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.**

## **CIP - Kataložni zapis o publikaciji**

Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656(497.4Velenje)(082)

711.7(497.4Velenje)(082)

CELOSTNA prometna strategija Velenja / [Tjaša Podgornik ... et al.]. - Velenje : Mestna občina, 2017

ISBN 978-961-91862-9-9

1. Podgornik, Tjaša, 1976-

289331456

#### Seznam kratic:

- AŽP – Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije
- CPS – Celostna prometna strategija
- DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
- JPP – Javni potniški promet
- MO – Mestna občina
- MOV – Mestna občina Velenje
- MzI – Ministrstvo za infrastrukturo
- PLDP – Povprečni letni dnevni promet
- TM – trajnostna mobilnost



trajnostna mobilnost  
za zeleno Velenje

ukrepajmo danes za prijaznejši jutri!

# 00

## kazalo

- 9 **01 - vloga celostne prometne strategije**
  - 1.1 - izhodišče
  - 1.2 - namen in cilj celostne prometne strategije
  - 1.3 - metodologija
- 13 **02 - prednosti celostnega načrtovanja prometa**
- 14 **03 - ključni strateški izzivi**
- 17 **04 - ključne strateške priložnosti**
- 19 **05 - vizija celostne ureditve prometa v mestu Velenje**
  - 5.1 - vizija
  - 5.2 - strateški cilji
- 20 **06 - pet stebrov uspešne prihodnosti**
- 22 **07 - prvi steber - vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja**
  - 7.1 - izzivi
  - 7.2 - dosežki
  - 7.3 - cilji
  - 7.4 - ukrepi
  - 7.5 - akcijski načrt
- 28 **08 - drugi steber - uveljavitev hoje kot pomembnega načina premagovanja razdalj**
  - 8.1 - izzivi
  - 8.2 - dosežki
  - 8.3 - cilji
  - 8.4 - ukrepi
  - 8.5 - akcijski načrt

- 35 **09 - tretji steber** - oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov kolesarjenja
  - 9.1 - izzivi
  - 9.2 - dosežki
  - 9.3 - cilji
  - 9.4 - ukrepi
  - 9.5 - akcijski načrt
  
- 42 **10 - četrti steber** - razvoj privlačnega javnega potniškega prometa
  - 10.1 - izzivi
  - 10.2 - dosežki
  - 10.3 - cilji
  - 10.4 - ukrepi
  - 10.5 - akcijski načrt
  
- 50 **11 - peti steber** - sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa
  - 11.1 - izzivi
  - 11.2 - dosežki
  - 11.3 - cilji
  - 11.4 - ukrepi
  - 11.5 - akcijski načrt





# 01

## vloga celostne prometne strategije

**Mestna občina Velenje je regionalno savinjsko-šaleško središče z državno in mednarodno pomembnimi podjetji, razvito industrijo, trgovino ter raznimi upravnimi, izobraževalnimi in drugimi panogami. Današnje Velenje je obremenjeno z gostim motornim prometom, ki še povečuje potrebe po cestni infrastrukturi in ogroža šibkejše udeležence v prometu, ob tem pa se spopada še s slabo infrastrukturo javnega potniškega prometa (JPP), neurejenostjo ter nevarnostjo kolesarskih poti in pešpoti.**

Sodobna Mestna občina Velenje bo kot regijsko vozlišče v prihodnosti spodbujala in uvajala različne oblike trajnostne mobilnosti. Prizadevala si bo za dostopnost vseh prebivalcev, dnevnih migrantov iz naselij in zaselkov celotne Šaleške doline ter drugih obiskovalcev, ob tem se bo ponašala s privlačno urejenimi javnimi površinami in učinkovitimi povezavami v občini in regiji.

Ključno povezovalno vlogo med zdajšnjim in prihodnjim stanjem bo na področju razvoja prometa imela celostna prometna strategija (CPS), ki jo je Mestna občina Velenje (v nadaljevanju: MO Velenje ali MOV) med letoma 2016 in 2017 izdelala skupaj s strokovnjaki in ob pomoči javnosti ter pomeni eno izmed poglavitnih novosti novega načina načrtovanja. Tradicionalno načrtovanje prometa je pri sprejemanju odločitev glede pomembnih projektov v občini še do nedavnega dajalo prednost hitrosti in učinkovitosti, pri čemer sta se izgubljala transparentnost in vključevanje ključnih skupin deležnikov. Osrednji predmet obravnave sta bila poleg tega cestna infrastruktura in osredotočenost na avtomobile.

Sodobni pristop, za katerega smo se odločili in zanj uspešno pridobili nepovratna sredstva, ni le priprava in sprejetje strateškega prometnega

dokumenta MO Velenje, temveč pomeni začetek dolgoročnega procesa ustvarjanja trajnostnega prometnega sistema, pri katerem je gradnja šele zadnji korak reševanja izzivov v prometu. Zdajšnje načrtovalske prakse nadgrajuje s temeljito analizo stanja, vizijo prometnega razvoja, strateškimi cilji in stebri, ki celovito vključujejo področja dolgoročnega ukrepanja, kot so trajnostno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet.

Odločitev za trajnostno mobilnost tako pomeni odločitev za zeleno Velenje, ki bo vzdrževalo ravnovesje med družbeno enakostjo, kakovostjo življenjskega okolja in uspešnostjo gospodarskega razvoja. Sprejeli smo skupni izziv.

## 1.1 Izhodišče

V Sloveniji se zaradi pomanjkanja prakse in izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa motorizirani promet povečuje, kakovost bivanja se slabša, velika poraba proračunskih sredstev pa ne omogoči pomembnejšega izboljšanja stanja. Zdajšnji strateški državni in lokalni dokumenti (prostorski, okoljski in razvojni) trajnostni promet sicer obravnavajo, vendar se osredotočajo predvsem na cestno infrastrukturo. Ni pa strategij, ki bi omogočile ukrepe na podlagi celovite presoje in bi obravnavale tudi posamezne elemente prometnega sistema, kot so hoja, kolesarjenje, parkiranje, javni potniški promet itd. Poleg tega postopek sprejemanja odločitev velikokrat ni transparenten, na nekaterih področjih je mogoče zaznati tudi pomanjkanje usposobljenega kadra. Za vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah je Ministrstvo za infrastrukturo 16. oktobra 2015 v Uradnem listu RS, št. 78/2015, objavilo javni razpis za sofinanciranje operacij Celostne prometne strategije v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020.

MO Velenje je pristopila k razpisu in uspešno pridobila nepovratna sredstva za izdelavo strateškega dokumenta Celostna prometna strategija.

Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na zdajšnjih metodah načrtovanja, jih upošteva ter nadgrajuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za današnje in prihodnje generacije.

## 1.2 Namen in cilj celostne prometne strategije

Namen celostne prometne strategije je torej prispevanje k razvoju urbane mobilnosti in pomoč pri vzpostavitvi trajnostnega prometnega sistema, s katero MO Velenje stremi k:

- izboljšanju kakovosti zraka v mestu,
- zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov in porabe energije,
- izboljšanju privlačnosti in kakovosti življenjskega prostora v urbanih območjih,
- zagotovitvi dostopnosti delovnih mest in storitev za vse,
- izboljšanju povezanosti urbanih območij z njegovim zaledjem,
- izboljšanju izkoriščenosti prometne infrastrukture,
- zmanjšanju stroškov za mobilnost,
- zmanjšanju prometnih zastojev,
- povečanju prometne varnosti,
- povečanju možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj in
- zmanjšanju stroškov potniškega in tovornega prevoza.

Cilj izdelave strategije je določitev ukrepov trajnostne mobilnosti, kot so opredeljeni v Operativnem programu za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, in akcijskega načrta za njihovo izvedbo. Na tej podlagi se bo MO Velenje lahko potegovala za razpoložljiva sredstva v okviru nadaljnjih razpisov.



## 1.3 Metodologija

Izdelava Celostne prometne strategije skladno s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije (Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012 ) obsega 4 faze in 11 sklopov aktivnosti ter upošteva minimalne standarde kot so bili določeni v Razpisni dokumentaciji javnega razpisa za sofinanciranje Celostne prometne strategije, Ministrstvo za Infrastrukturo, oktober 2015, in dodatne zahteve, v skladu s specifikami Mestne občine Velenje.

### Transparentnost

Med celotnim trajanjem izdelave strategije sta bili v njeno sooblikovanje, kot novost, poleg strokovnjakov vključeni tudi ključna zainteresirana javnost s predstavniki širše delovne skupine in splošna javnost. Obisk aktivnosti smo zagotavljali na podlagi sprotnega obveščanja s promocijskimi gradivi, vabili, prek spleta, družbenih omrežij in tiska ter po radiu. **Aktivno sodelovanje javnosti** na delavnicah in v javnih razpravah ter v javnomnenjskih raziskavah (anketah in intervjujih) je med oblikovanjem strategije tako doprineslo k celovitejšemu vpogledu in je še **dodatno podprlo strokovne ugotovitve**, ki slonijo na uvodnem **pregledu obstoječih strategij in politik**, na podlagi katerih je bil tudi izoblikovan končni nabor ukrepov. Izbira teh je pomenila kritični del priprave celostne prometne strategije, saj bodo izbrani ukrepi odločali o uspešnosti pri doseganju zastavljenih strateških ciljev.

Vsi rezultati analiz, javnih razprav, anket in intervjujev so zbrani v vsebinskih poročilih o napredovanju del in njihovih prilogah, ki so dostopna pri MO Velenje.

### Območje obdelave

Celostna prometna strategija MO Velenje se osredotoča na prometni sistem prostora celotne občine. Skoncentriranost večine prometnih tokov, ki prinašajo večjo potrebo po ukrepanju, je razlog za poudarjeno obravnavo mesta Velenje. Velenje je namreč izrazito industrijsko središče in prerašča v regionalni savinjsko-šaleški center z razvito trgovino ter raznimi upravnimi, izobraževalnimi in drugimi dejavnostmi. Območje obdelave strategije je razširjeno tudi na druga naselja in zaselke Šaleške doline, ki so del MO Velenje. Kljub prednostni

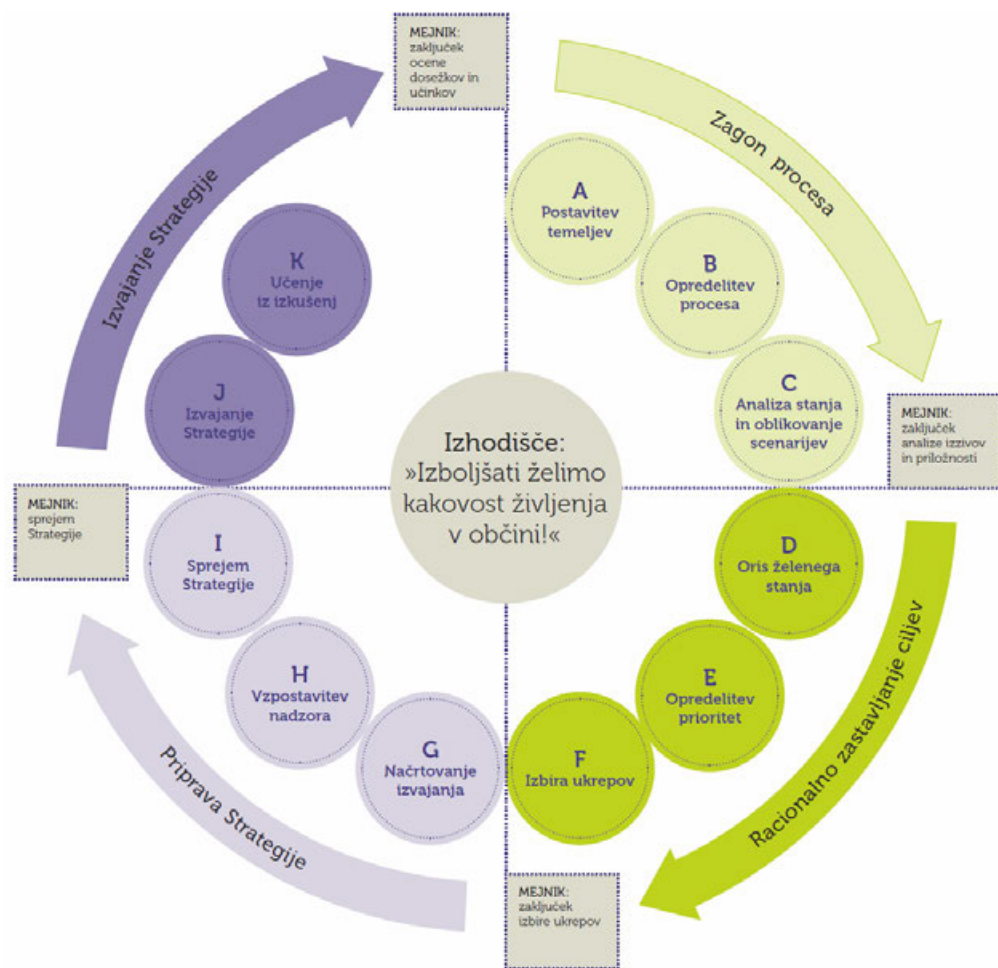
obravnavi strateških ciljev občine, ki jim prilagaja mobilnostne vzorce občanov, dnevnih migrantov in obiskovalcev Velenja, strategija upošteva tudi regionalne prometne tokove.

### Čas obdelave

Oblikovanje in začetek izvajanja strategije sta potekala leto dni, s pričetkom izvajanja aktivnosti septembra 2016 in zaključkom s sklepno prireditvijo na prostem aprila 2017. Ta dokument vsebuje ključne ugotovitve, pridobljene v posameznih fazah: faze postavitve temeljev, analize obstoječega stanja in oblikovanja scenarijev, opredelitve vizije in prednostnih nalog razvoja prometa, izbire ukrepov, načrtovanja izvajanja strategije, vzpostavitve nadzora oziroma spremljanja na podlagi dogovorjenih kazalnikov ter zakonitega sprejetja strategije na seji občinskega sveta MO Velenje.

V analizi stanja so bili upoštevani podatki izvedenih prometnih študij, štetja prometa in prometnih tokov v letu 2016 in v preteklih letih (primerjave).

Dokument je tudi temeljnega pomena za podrobnejši Akcijsko-proračunski načrt, ki je osrednji izvajalski del strategije in natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, ki se bodo izvedli v prvih petih letih izvajanja strategije od leta sprejetja, tj. od leta 2017 do leta 2022.



smernice za pripravo CPS (vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012)

# 02

## prednosti celostnega načrtovanja prometa

**Odločitev Mestne občine Velenje za celostno načrtovanje prometa temelji na številnih koristih, ki jih prinašajo odlike takšnega sodobnega načina načrtovanja, s katerim želimo v občini doseči:**

- ravnovesje med gospodarskim razvojem, socialno pravičnostjo in kakovostjo okolja,
- upoštevanje prakse in politike več sektorjev, ravni oblasti in sosednjih upravnih območij,
- vključevanje raznovrstne javnosti v vseh fazah načrtovalskega procesa,
- doseganje merljivih ciljev,
- upoštevanje širših družbenih stroškov in koristi in
- večjo strokovnost.

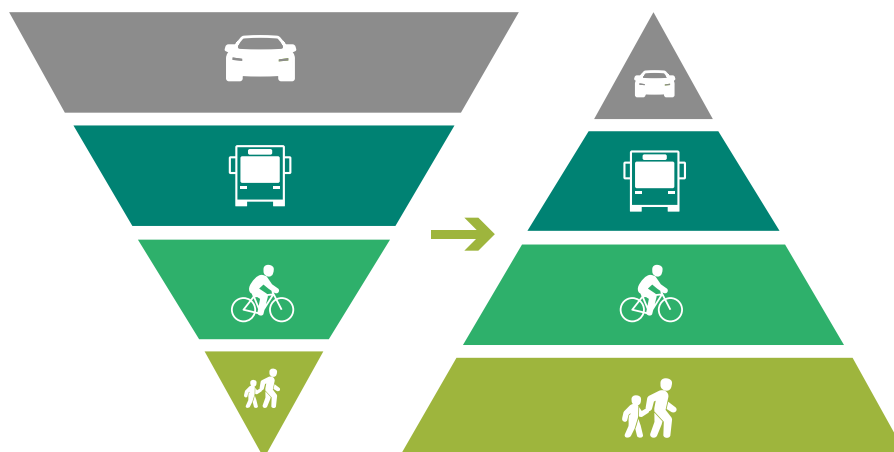
Občanom bodo takšni preventivno-kurativni ukrepi konkretnije omogočili:

- boljšo kakovost javnih prostorov, izboljšano varnost otrok, zmanjšanje količine toplogrednih plinov in podobno,
- pozitivne učinke na okolje in zdravje ter s tem pomembne prihranke pri stroških zdravljenja posledic ter
- večjo mobilnost različnih skupin uporabnikov in lažjo dostopnost do posameznih območij in storitev.

Občina pa bo pridobila:

- ugled, ki ga prinašata inovativnost in naprednost takšne strategije,
- javno legitimnost izbranih ukrepov,
- učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti, kot so direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom,
- nove in celovite politične vizije zagotavljanja mobilnosti, ki bodo dolgoročne, strateške in integrativne ter bodo vključevale sektorske politike, institucije in sosednje občine,
- dostop do razpoložljivih sredstev za inovativne rešitve in konkurenčnost pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.

*Slika prikazuje obrnjeno prometno piramido, ki ponazarja spremembo prioritete prometnega načrtovanja, ki daje prednost pešcem in kolesarjem ter javnemu potniškemu prometu na račun osebnega motornega prometa.*



# 03

## ključni strateški izzivi

**V analizi stanja prometa je bilo ugotovljeno, da se navkljub napredku v zadnjih letih Velenje spoprijema s številnimi strateškimi izzivi, ki so posredno ali neposredno povezani s prometom. Občina prepoznava potencial celostnega načrtovanja prometa pri spopadanju s tovrstnimi izzivi in za doseganje začrtanega trajnostnega razvoja.**

### Demografska podoba je negativna

V MO Velenje se je število prebivalcev med letoma 2008 in 2016 zmanjšalo za štiri odstotke. Kljub pozitivnemu naravnemu prirastu in večanju števila mladih delež prebivalcev v delovno aktivni dobi upada, hkrati pa se prebivalstvo stara. Skrb vzbujajoča je negativna selitvena bilanca, še posebej visoko izobraženih prebivalcev, ki je večinoma posledica gospodarskih razmer in visoke brezposelnosti, zlasti med mladimi. Že v Trajnostni urbani strategiji smo zapisali, da je eden izmed glavnih strateških izzivov omejiti beg možganov in spremeniti negativni trend z ustvarjanjem pogojev za oblikovanje novih poslovnih priložnosti na področjih, kjer ima Velenje največje primerjalne prednosti.

Z vidika prometa so problematični trendi v smislu podaljšanja potovalnih razdalj, premagovanje katerih v odsotnosti konkurenčnega javnega potniškega prometa sloni predvsem na avtomobilskem prevozu. Na eni strani se pojavlja suburbanizacija, saj število prebivalcev v nasprotju z mestom Velenje, kjer je bil med letoma 2008 in 2016 opazen sedemodstotni upad števila prebivalcev, v sosednjih krajih narašča (npr. Podkraj, Podgorje, Lipje, Bevče). Po drugi strani pa se povečuje delež delovnih migracij v druge občine, saj je ta med letoma 2005 in 2015 zrasel z 22 na 32 odstotkov. Podobno raste tudi stopnja motorizacije, ki je v istem obdobju narasla za 10 odstotkov, vseeno pa s 477 avtomobili na tisoč prebivalcev ostaja kar precej pod slovenskim povprečjem.

### Vpliv prometnih povezav na gospodarstvo

Trenutno stanje prometnih povezav izrazito negativno vpliva na razvoj lokalnega in regionalnega gospodarstva. Ob odsotnosti hitrih in varnih prometnih povezav obstaja resna nevarnost, da se bodo zaradi neustreznih prometnih povezav in posledično slabše konkurenčnosti nekateri proizvodni programi selili na logistično bolj povezana območja. Neustrezne prometne povezave negativno vplivajo tudi na privlačnost lokacije z vidika potencialnih vlagateljev. Cestna povezava do Arje vasi je neustrezna in nevarna, železniški sistem je nekonkurenčen, počasen in zastarel. Ob tem ko



*primer javne površine brez ustreznih naslonov za kolesa - Šolski center Velenje*

je opazen splošen gospodarski upad, so v turizmu pozitivni trendi, dobra dostopnost in mobilnost pa imata pri tem pomembno vlogo in bi te pozitivne spremembe le še okrepili.

## Kakovost življenja lahko še izboljšamo

Mestno občino Velenje označuje privlačno življenjsko okolje. Z vidika kakovosti okolja vloženi napor v okoljsko sanacijo in trajnostno naravnana investicijska politika dajejo dobre rezultate, ki so prepoznani med prebivalci in v širšem okolju. Kakovost okolja se je v zadnjih dveh desetletjih precej izboljšala, saj je okolje postalo eden najpomembnejših dejavnikov lokalne politike. Med vsemi večjimi mesti v Sloveniji, kjer se merijo koncentracije trdnih delcev PM10, ima Velenje najmanj preseganj dnevne mejne koncentracije v letu in njegove vrednosti so precej pod dovoljeno mejo. Vseeno pa ostajata vodilna onesnaževalca osebni in tovorni promet, ki potekata skoraj v celoti skozi mesto Velenje. Cestni promet je tudi največja težava z vidika hrupa, saj zmanjšuje kakovost bivanja.

Potovalne navade, pretirano vezane na osebne avtomobile, so eden izmed elementov čedalje bolj sedečega življenjskega sloga, ki pripomore k večjemu tveganju za pojav raznih bolezni. Tako je v občini skoraj 27 odstotkov otrok čezmerno prehranjenih, kar presega slovensko povprečje. Po drugi strani je tudi telesna aktivnost otrok v Velenju slabša od slovenskega povprečja. Uporaba bolj trajnostnih oblik mobilnosti ima veliko vlogo pri izboljšanju javnega zdravja tako s povečano telesno aktivnostjo kot zmanjšanjem zunanjih negativnih vplivov prometa.

Prometna varnost se je v zadnjih 15 letih močno izboljšala, vendar je več nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji, število nesreč, v katerih so udeleženi pešci, pa ostaja približno na ravni izpred 15 let. Varnost pešcev in kolesarjev je tako eden ključnih izzivov celostne prometne strategije.

## Avtomobil je prepogosta izbira mobilnosti

Trend naraščajočih potovalnih razdalj in stopnje motorizacije ter nekonkurenčnost javnega potniškega prometa so v vseh proučevanih letih privedli do tega, da prebivalci za večino poti uporabljajo avtomobil. V anketi je bilo ugotovljeno, da se skoraj šest od desetih občanov po opravih



*primer neustrezno izvedene kolesarske steze - Šaleška cesta, Velenje*

odpravi z avtomobilom, kar je sicer še vedno manj od večine slovenskih mest. Vseeno se s takimi trendi krepijo negativni vplivi prometa na kakovost življenja, ob tem pa tisti, ki ne vozijo, nimajo zagotovljenih enakovrednih pogojev za mobilnost. Medtem ko je v mestu stanje boljše, je težava pereča predvsem zunaj mesta.

Brezplačni mestni avtobus Lokalc omogoča dobro povezanost z javnim potniškim prometom v urbanem območju, vendar je veliko možnosti za optimizacijo, ki bi naredila prevoz prijaznejši za uporabnike in okolje. Medkrajevni promet je razmeroma zadovoljiv v ožjem območju, a so povezave z večjimi središči, kot so Celje, Maribor in Ljubljana, nezadovoljive. Podobno velja za železniške povezave, ki so zaznamovane z dolgimi potovalnimi časi in nizkimi frekvencami. Zaradi ugodnih geografskih danosti je kolesarjenje idealna oblika mobilnosti na krajših razdaljah v občini, k čemur pripomore tudi sistem avtomatizirane izposoje koles BICY, vendar je glavni omejitveni dejavnik za hitrejši razvoj kolesarjenja v vsakodnevnem življenju pomanjkljiva, mestoma nevarna kolesarska infrastruktura, ki onemogoča hitro in varno urbano kolesarjenje. To se kaže tudi v večinskem nezadovoljstvu anketirancev. Razmere za hojo so se precej izboljšale, na kar kaže tudi zadovoljstvo občanov z urejenostjo površin za pešce, vendar so pešci drugje prepogosto v podrejenem položaju z vidika načrtovanja infrastrukture. Posebno veliko možnosti je v prilagoditvi infrastrukture osebam z omejeno mobilnostjo.



*preobremenjene parkirne površine pred večstanovanjskimi objekti - naselje Gorica, Velenje*

## Prometno načrtovanje ni celostno

Na področju trajnostnega prometnega načrtovanja je občina v zadnjih letih naredila velik napredek, tako da ni presenetljivo, da smo bili v študiji Cipre (2011) uvrščeni na prvo mesto glede na prizadevanja za približevanje k trajnostni mobilnosti. Vseeno je prometno načrtovanje v občini še vedno pre pogosto podrejeno osebnim avtomobilom, navkljub trajnostnim vodilom v ključnih strateških dokumentih. Načrtovanje prometa je pomanjkljivo integrirano tako z drugimi sektorji na občinski ravni kot s preostalimi subjekti na področju proučevanja prostora. To še posebej velja za prostorsko politiko, v kateri niso izkoriščene možnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Izkoriščene niso niti možnosti upravljanja mobilnosti, rezerve pa imamo tudi pri spremljanju in vrednotenju potovalnih navad in učinkov ukrepov. Še vedno se premalo zavedamo pomena prometa za izboljšanje javnega zdravja in kakovosti življenja ter posledičnih vplivov na razvoj občine.



# 04

## ključne strateške priložnosti

**Mestna občina Velenje je že pred leti stopila na pot bolj celostnega prometnega načrtovanja, zato se zavedamo pozitivnih učinkov, ki jih prinaša trajnostna mobilnost. Hkrati priznavamo, da obstajca še veliko priložnosti za temeljito izboljšanje prometnega sistema in s tem večjo kakovost bivanja v občini.**

### Izkoriščanje geografskih danosti občine za hojo in kolesarjenje

Geografske danosti občine, vezane na relief, podnebje, gostoto naseljenosti in kratke razdalje, omogočajo, da bi večino kratkih poti lahko opravili peš ali s kolesom. Priložnost je predvsem v izboljšanju varnosti in udobnosti pešpoti in kolesarskih povezav, ki bi omogočala hitro premagovanje razdalj. Za to bi bilo smiselno nadgraditi uspehe zadnjih let na področju izboljšanja infrastrukture, umirjanja prometa, zapiranja središča za motorni promet, parkirne politike in prenove javnih prostorov in trgov. Velike možnosti prepoznavamo tudi v hoji in kolesarjenju kot turistični in rekreacijski ponudbi ter načrtovanih daljinskih kolesarskih povezavah.

### Optimizacija javnega potniškega prometa

Lokalca uporablja čedalje več prebivalcev, kar nam daje dodaten zagon za izboljšanje prevozov na širšem mestnem območju. Možnosti so predvsem v optimizaciji prog in vozniških redov, nadgradnji informacijskega sistema in sistema za izdajanje vozovnic, razširitvi storitve in voznega parka ter izboljšanju poslovnega modela. Velika priložnost je tudi v boljši integraciji oblik javnega potniškega prometa in preostalih prevoznih načinov z njimi.

### Tretja razvojna os

Gradnja tretje razvojne osi bo povezala regionalna središča mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena, povečala konkurenčnost območja, izboljšale se bodo gospodarske in institucionalne povezave in ne nazadnje tudi prometna varnost. Tretja razvojna os bo s preusmeritvijo tranzitnega prometa, ki trenutno poteka ob mestnem središču, v Velenju imela tudi neposredne vplive na kakovost življenja v mestu z zmanjšanjem obremenitve okolja s prometnimi izpusti in hrupom.

### Racionalnejša poraba sredstev za promet

V zadnjih desetletjih smo veliko sredstev namenili motornemu prometu, kar je, razumljivo, vodilo do osredotočanja na avtomobilski promet in odvisnosti od njega. Priložnost vidimo v spremembi načrtovalskih prednosti, ki bi več poudarka dajale trajnostnim oblikam mobilnosti.

### Dostop do evropskih sredstev in znanja

Velenje je že aktivno vpeto v projekte EU na področju trajnostne mobilnosti (npr. BICY, GUTS), želimo pa še aktivneje izkoristiti priložnosti za dostop do sredstev, znanja, informacij in izkušenj, ki jih omogoča Evropska komisija. Sprejetje strategije nam bo te priložnosti še povečalo.

### Sodelovanje z drugimi

Želimo izkoristiti možnosti regijskega sodelovanja, še posebej z občino Šoštanj in drugimi sosednjimi območji ter drugimi deležniki na področju javnega potniškega prometa in daljinskih kolesarskih povezav.



*dostopnost - peš*

Peš lahko v Velenju v 20 minutah prehodimo poti do vseh bližnjih ciljev.



*dostopnost - kolo*

S kolesom se poveča dostopnost do ciljev v širši okolici mesta.



*dostopnost - avto*

Prometna mreža dostopnosti v Velenju.

# 05

## vizija celostne ureditve prometa v mestu Velenje

### 5.1 Vizija

Vizija prometne ureditve je temelj za učinkovito izvajanje celostne prometne strategije. Pri oblikovanju vizije so sodelovali številni deležniki (člani delovne skupine in razširjene delovne skupine) in zainteresirana javnost, s čimer je zagotovljena večinska podpora skupnosti. Pri tem je bil promet postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja občine, ob upoštevanju vseh pomembnih področij, zlasti okvirov politik prostorskega načrtovanja, gospodarskega razvoja, okolja, socialne vključenosti, zdravja in varnosti.

Vizija celostne ureditve prometa Mestne občine Velenje v letu 2035 je naslednja:

»Velenje kot regijsko vozlišče spodbuja in uvaja različne oblike trajnostne mobilnosti. Je vsem dostopno mesto s privlačno urejenimi javnimi površinami in učinkovitimi povezavami v občini in regiji.«

### 5.2 Strateški cilji

Za uresničevanje vizije smo si na podlagi obširnega vključevanja javnosti zastavili naslednje strateške cilje:

1. povečati prometno varnost in zdravje ljudi,
2. povečati dostopnost in s tem kakovost življenja za vse skupine prebivalcev v občini (otroke, invalide, socialno ogrožene ...),
3. zagotoviti kakovostno dostopnost vseh naselij v občini,
4. podpirati razvoj lokalnega in regionalnega gospodarstva ter privabljanje vlagateljev,
5. podpirati turistični razvoj občine,
6. prispevati h kakovostnemu okolju.



nočna panorama Velenjske promenade iz zraka

# 06

## pet stebrov uspešne prihodnosti

Celostna prometna strategija MO Velenje predvideva pet ključnih področij ukrepanja na poti do uresničevanja vizije celostne ureditve prometa v občini. Vsi strateški stebri so medsebojno povezani in se dopolnjujejo, saj skupaj tvorijo smiselno celoto, ki omogoča doseganje strateških ciljev. Vsak strateški steber izpostavlja ključne izzive in priložnosti ter določa operativne cilje in ciljne vrednosti, ki izhajajo iz vizije in strateških ciljev. S cilji, ki so jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni, natančno nakazujemo smer dogodkov v prihodnosti. Ti cilji niso pomembni le za izbiro ukrepov v skladu z njimi, temveč nam bodo pozneje tudi omogočali spremljanje učinkovitosti in uspešnosti ukrepov.

Vsak steber ima poleg ciljev določene tudi ukrepe za doseganje začetih ciljev. Ukrepi so bili skrbno izbrani, tako da so v skladu s strateškimi in operativnimi cilji, da so družbeno koristni, trajnostni, izvedljivi in finančno smotni.

Strateški stebri delovanja celostne prometne strategije v prihodnosti so razvidni iz preglednice 1.

1	2	3	4	5
TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE	HOJA	KOLESARJENJE	JAVNI POTNIŠKI PROMET	MOTORNI PROMET
Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja	Uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina	Oblikovanje pogojev za izkoriščanje potencialov kolesarjenja	Razvoj privlačnega javnega potniškega prometa	Sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa

preglednica 1: prometni stebri CPS



# 07

## prvi steber - vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja

**MO Velenje je že leta znana kot občina, kjer je trajnostni razvoj, še posebej z vidika okolja, eden najpomembnejših dejavnikov lokalne politike, prebivalci pa so dobro okoljsko ozaveščeni. Trajnostni razvoj je vodilo ključnih strateških dokumentov, pozitivne spremembe tudi na področju prometa so očitne. Hkrati se zavedamo, da se promet ne razvija vedno v skladu z zastavljenimi cilji in načeli. S skladnim in celostnim prometnim načrtovanjem bomo strateške usmeritve dosledno tudi izvajali.**

### 7.1 Izzivi

V Sloveniji večina pristojnosti upravljanja mestnega prometa sloni na lokalni oziroma občinski ravni, vendar država ne zagotavlja finančnih in drugih orodij za kakovostno prometno načrtovanje. Zaradi odsotnosti regionalne ravni imajo predvsem večja mesta, vključno z Velenjem, velike težave pri reševanju prometnih težav, katerih vzrok je v njihovem funkcionalnem zaledju. Velenje namreč deluje kot funkcionalna regija z izobraževalnim in zaposlitvenim središčem, vendar mora občina zaradi slabe prometne povezanosti na regijski in državni ravni prenašati negativne učinke cestnega prometa, povezane z dnevnimi migracijami in industrijo.

MO Velenje ima razvito strukturo oddelkov in služb, ki so odgovorni za načrtovanje in upravljanje prometnega sistema, vendar je ta razdrobljenost pogosta ovira za enovit in jasno usmerjen razvoj. Tako naloge prometnega načrtovanja in umeščanja prometne infrastrukture v prostor, operativne naloge na področju prometa, gradnja infrastrukture, razvoj prometnih in parkirnih ureditev in upravljanje parkirišč niso vedno usklajeni med sabo.

Do zdaj so razvojni in prostorski akti nadomeščali prometne strategije, toda s takim pristopom smo pogosto obravnavali samo prometno infrastrukturo,

ne pa prometnega sistema in njegovega upravljanja kot celoto. Tako so pogosto izostale podrobnejše strategije javnega prometa, hoje, kolesarjenja, parkirne politike in predvsem upravljanja mobilnosti. Strateški razvojni dokument MO Velenje in predvsem Trajnostna urbana strategija se sicer bolj dotikata teh področij, a je obravnava premalo podrobna in obvezujoča. Občina je pred leti izdelala na primer Načrt TTVS za ljudi z okvaro vida z osnovnimi usmeritvami za načrtovanje, vendar je bil v praksi prezrt oziroma ni bilo povezovanja med njim



in drugimi strateškimi dokumenti na področju prometa. Poleg tega je še vedno opazno razhajanje med strateškimi usmeritvami in načrtovanimi ukrepi ter njihovo izvedbo.

Glede na izkušnje iz tujine je integracija s prostorsko politiko premajhna, tako na strateški kot izvedbeni ravni. So še možnosti za izboljšanje učinkovitosti prostorskega sektorja pri doseganju trajnostnega prometa, na primer s proučevanjem vplivov novih razvojnih projektov na prometni sistem, vrednotenje učinkov projektov in ukrepov, maksimalne parkirne standarde, vezane na dostopnost območja z javnim potniškim prometom, itd. Zaradi prostorske politike se dogaja tudi koncentracija trgovine v večjih kompleksih na obrobju naselij ali pa se trgovine pogosto širijo v slabše dostopna in obrobna območja, do koder je dostop zaradi razdalje in neurejene infrastrukture za pešce in kolesarje močno vezan na prevoz z avtomobili. Končno, težava neučinkovite prostorske politike je opazna

tudi v zapostavljenosti dostopnosti novogradenj z nemotoriziranimi načini in javnim potniškim prometom.

Upravljanje mobilnosti tudi v Velenju še ni uveljavljeno kot sestavni del upravljanja prometnega sistema, ki bi promoviralo trajnostni promet in uravnavalo povpraševanje po uporabi avtomobila na način, da spreminja stališča in potovalne navade prebivalcev. Tisti, ki ustvarjajo večji promet, se pogosto srečujejo s težavami s parkiranjem, vendar pri premisleku o izboljšanju dostopnosti svojih lokacij večinoma načrtujejo le povečevanje števila parkirnih mest. S spremembo pristopa in uvedbo upravljanja mobilnosti bi ta območja okrepila svojo dostopnost tudi z drugimi prometnimi načini, predvsem z javnim potniškim prometom in kolesom. Poleg razmišljanja o dragih infrastrukturnih ukrepih bi lahko tudi tako imenovani mehki ukrepi, kot so promocija, ozaveščenost in spodbude, pripomogli k spremembi potovalnih navad zaposlenih in obiskovalcev.

Vplivi prometa na kakovost bivalnega okolja in na zdravje prebivalcev večinoma še niso vključeni v pripravo prostorskih in prometnih dokumentov. Vključevanje argumentov zdravja v postopek sprejemanja prostorskih in prometnih odločitev ima še velike možnosti za razvoj, še večje so najbrž možnosti uporabe argumentov zdravja v ozaveščevalnih akcijah za spreminjanje potovalnih navad.

Vključevanje strokovne in širše javnosti, kot eden izmed ključnih vidikov CPS, v postopke strateških prometnih odločitev deluje na strateški ravni, vendar se vključenost javnosti precej zmanjša, ko gre za operativne odločitve in ukrepe na področju prometa.

Spremljanje stanja na področju mobilnosti je deloma vzpostavljeno s Strategijo razvoja MO Velenje in Trajnostno urbano strategijo, vendar gre predvsem za merjenje izvedenih ukrepov (npr. dolžina kolesarskih stez), ni pa merjenja potovalnih navad prebivalcev in učinkov naložb in ukrepov v prometnem sistemu. S temi si otežimo spremljanje in vrednotenje sprememb prometnega sistema.

## 7.2 Dosežki

Strategija razvoja Mestna občina Velenje (2008), Trajnostna urbana strategija (2015) in Občinski program varstva okolja (2016) so strateški dokumenti, ki so v ospredje postavili trajnostni razvoj prometa v občini oziroma mestu. Ukrepi, predvideni



tretja javna razprava

v teh dokumentih, se osredotočajo predvsem na kolesarjenje, javni potniški promet in mirujoči promet, rezultati katerih so že opazni. Glavni dosežki so brezplačni mestni avtobus, ureditev območij mirujočega prometa v mestu, uvedba električnih skuterjev in polnilnih mest zanje, medobčinsko in medregijsko sodelovanje in sodelovanje v EU ter ozaveščevalni ukrepi. Na regijski ravni sodelujemo pri načrtovanju in gradnji kolesarskega omrežja z lokalnimi deležniki, z občino Šoštanj smo partnerji v sistemu avtomatizirane izposoje koles BICY.

V sklopu projekta Velenje, starosti prijazno mesto smo na spletni strani uvedli možnost aktivnega vključevanja javnosti s postavljanjem vprašanj ter predložitvijo komentarjev in predlogov.

Občina je bila že vključena v evropske projekte trajnostne mobilnosti (BICY, GUTS), v katerih smo postavili sistem avtomatizirane izposoje koles BICY ter inovativni sistem za obveščanje potnikov v realnem času, ki uporabljajo Lokalca in sistem BICY. Občina vsako leto sodeluje v evropskem tednu

mobilnosti, v sklopu katerega redno izvedemo nove ukrepe ter intenzivno izvajamo promocijske in ozaveščevalne aktivnosti.

Občina je bila leta 2016 razglašena za razvojno najbolj prodorno občino v regiji med Koroško in Posavjem, glavni vzrok pa sta bili trajnostna mobilnost in vsesplošna aktivnost. Velenje je bilo označeno kot zelo razvita občina z inovativnimi pristopi, tudi s projekti trajnostne mobilnosti. Poleg tega je bilo Velenje izbrano za najlepše urejeni kraj v Sloveniji v kategoriji večjih mest, starosti prijazno mesto, občino po meri invalidov, najbolj zeleno mestno občino in energetske najučinkovitejšo mestno občino.



*primer primerne prometne ureditve za različne udeležence v prometu - Jenkova cesta, Velenje*



## 7.3 Cilji

Cilj	Ciljne vrednosti	Kazalci
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za sodelovanje občinskih služb in sosednjih občin pri urejanju mobilnosti	Sprejetje in zagon celostne prometne strategije občine leta 2017, revizija vsaki dve leti, prenova vsakih pet let.	Sprejetje, revizija in prenova CPS.
	Vsaj dva izvedena projekta TM na aktualno finančno perspektivo.	Število izvedenih projektov TM.
	Povečati sodelovanje med uradi in sosednjimi občinami na področju načrtovanja in izvajanja TM do leta 2018.	Število sestankov in udeležb na izobraževanjih s področja celostnega prometnega načrtovanja.
Sprememba načrtovalskih prednostnih nalog in njihova uveljavitev	Sprejetje takšnega občinskega proračuna v letu 2017 za leto 2018, ki bo povečal sredstva za izvedbo ukrepov TM glede na prejšnja leta.	Povečanje sredstev za izvedbo ukrepov TM.
Sistematično spremljanje vseh vrst mobilnosti	Vzpostaviti sistem celovitega in rednega spremljanja potovalnih navad do leta 2019 z osveževanjem na dve leti.	Sistem spremljanja in vrednotenja (anketa, štetje prometa ...).
Zagotavljanje vključevanja deležnikov in zainteresirane javnosti v vseh fazah načrtovanja in izvedbe mobilnosti	Od leta 2017 za vse večje naložbe v vseh ključnih fazah razvoja projekta zagotoviti vključevanje javnosti ter posvete s prebivalci in ključnimi deležniki.	Možnost vključevanja javnosti pri vseh večjih naložbah.

preglednica 2: cilji in ciljne vrednosti prvega prometnega stebra: trajnostno načrtovanje

## 7.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija MO Velenje predvideva na področju uveljavitve trajnostnega načrtovanja prometa naslednje ukrepe:

### a. Organizacija občinske uprave

Za uspešno izvajanje CPS bo uprava MO Velenje izvajala potrebne koordinacije in redna izobraževanja.

### b. Sprejetje, zagon, revizije in prenova strategije

Sprejetje CPS MO Velenje v letu 2017 pomeni začetek dolgoročnega procesa trajnostnega načrtovanja prometa, ki ga bomo nadaljevali s spremljanjem kazalnikov in revizijo strategije na vsaki dve leti (2019 in 2021) ter prenavo vsakih pet let (2022). Dokument za občino ne bo obvezujoč, a ji bo omogočal temelje za razvoj ukrepov.

### c. Spremljanje kazalnikov na področju trajnostne mobilnosti

V sklopu revizije se bodo na vsaki dve leti (2019 in 2021) spremljali in vrednotili ključni kvalitativni in kvantitativni kazalniki mobilnosti v občini (npr. potovalne navade, zadovoljstvo, zdravje, izpusti CO2 ipd.), ki bodo osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije. Podatki se bodo zbirali s preprostimi, ponovljivimi in cenovno nezahtevnimi metodami, kot sta štetje prometa in anketiranje.

### d. Sistem vključevanja prebivalstva

Eden izmed ključnih ukrepov CPS je vzpostavitev sistema vključevanja javnosti, ki bo lahko s pobudami sodelovala pri reševanju skupnih prometnih vprašanj. Prebivalstvo bo aktivno vključeno tudi z anketami, delavnicami, javnimi razpravami, izobraževanji in promocijami.

### e. Preveritev in po potrebi uskladitev prostorske politike občine z načeli celostnega prometnega načrtovanja

V sklopu izvajanja CPS se bo okrepila povezava med prostorskim in prometnim načrtovanjem, še posebej za tiste, ki ustvarjajo večji promet. S celovitimi presojami vplivov novogradenj na promet se lahko zmanjšujejo mobilnostne težave, ki jih objekti povzročajo.

### f. Priprava uravnoveženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov (trajnostne) mobilnosti

MO Velenje bo pripravila tak proračun, da bodo sredstva na področju mobilnosti uravnovežena glede na vse prevozne načine. Manj sredstev se bo namenilo za gradnjo drage nove infrastrukture za motorni promet, vzporedno pa se bodo povečale naložbe za zagotavljanje dobrih pogojev za hojo, kolesarjenje in JPP.

### g. Izdelava mobilnostnih načrtov za tiste, ki ustvarjajo večji promet

MO Velenje bo redno spodbujala izdelavo mobilnostnih načrtov, s katerimi bomo celostno reševali težave dostopnosti za tiste, ki ustvarjajo večji promet (občina, upravna enota, javni zavodi, šole, gospodarstvo ...).

### h. Načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti s sosednjimi občinami

Gre za projekte oziroma ukrepe, ki se nameravajo izvajati in imajo vpliv prek meja občine Velenje. Prihodnost je predvsem v širjenju kolesarske mreže in drugih zdajšnjih sistemov.

### i. Vzpostavitev mobilnostnega centra (info točka)

Leta 2017 se bo načrtovala vzpostavitev mobilnostnega centra, v okviru česar se bodo pridobile informacije o načinih prevoza v mestu za obiskovalce, študente, dnevne migrante in priseljence, turiste in druge, ki mesto obiščejo prvič ali želijo svoj način potovanja narediti še bolj trajnosten.

### j. Strateško načrtovanje dostopnosti za invalide in druge osebe z oviranostmi



Za učinkovito izvajanje ukrepov za izboljšanje dostopnosti za invalide se bo Načrt TTVS za osebe z okvaro vida (2013) prenovil in dopolnil z ukrepi za izboljšanje dostopnosti za druge skupine invalidov – izdelan bo Strateški načrt dostopnosti. Načrt vsebuje smernice in ukrepe za izboljšanje dostopnosti površin za hojo, pomemben del načrta pa je tudi dostop do informacij, kar je predvsem pomembno za izboljšanje dostopnosti JPP za vse uporabnike.



*primer možne rešitve preureditve poti na Gorico*

## 7.5 Akcijski načrt

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a.	Organizacija občinske uprave (koordinacija in redno izobraževanje)	prerazporeditev in delegiranje nalog	majhna	MOV	načrt/študija	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba
b.	Sprejetje, zagon, revizije in prenova strategije	5.000 € za revizije na dve leti 20.000 € za prenavo na pet let	majhna	MOV in zunanji izvajalec	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba
c.	Spremljanje kazalnikov na področju (trajnostne) mobilnosti glede na izbrano metodologijo (anketa, štetje...)	5.000 € za revizije na dve leti	srednja	MOV in zunanji izvajalec	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba
č.	Sistem vključevanja javnosti	10.000 € letno	srednja	MOV in zunanji izvajalec	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba
d.	Preveritev in po potrebi ukladitev prostorske politike občine z načeli celostnega prometnega načrtovanja	-	srednja	MOV	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba
e.	Priprava uravnoteženega občinskega proračuna za izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti	-	velika	MOV	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba
f.	Mobilnostni načrt za tiste, ki ustvarjajo večji promet (izdelava, pobude, promocija...)	-	srednja	MOV, javni zavodi, gospodarstvo, zunanji izvajalec	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba
g.	Načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti s sosednjimi občinami	-	majhna	MOV, sosednje občine	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba
h.	Vzpostavitev mobilnostnega centra (info točka)	-	majhna	Zavod za turizem	načrt/študija	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba
i.	Strateško načrtovanje dostopnosti za invalide in druge osebe z oviranostmi	8.000 € letno	majhna	MOV in zunanji izvajalec	načrt/študija	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba

 izvedba  
 načrt/študija

# 08

## drugi steber - uveljavitev hoje kot pomembnega načina premagovanja razdalj

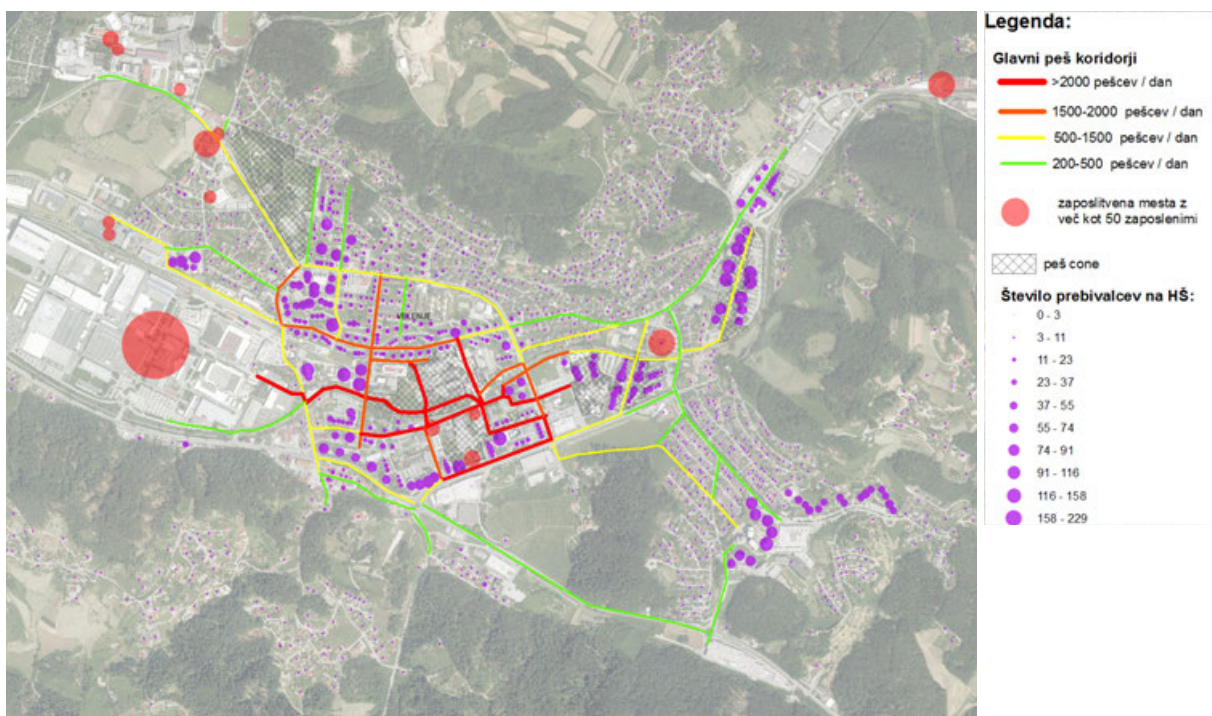
Hoja je najbolj naravno, okolju prijazno in zdravo gibanje in je primerna za premagovanje krajših razdalj, ob uporabi raznih pripomočkov pa nista ovira niti starost in zdravje. Še več, uporaba prav vsakega prevoznega načina vsebuje vsaj nekaj hoje, bodisi od ali do postajališča javnega potniškega prometa ali parkirišča. Zato je ključno, da je hoja prepoznana kot pomemben sestavni del vsakega prometnega sistema, še posebej v strnjениh mestnih območjih, kot je Velenje. Veliko kratkih poti, ki so trenutno opravljene z avtomobilom, bi bilo mogoče premagati peš, kar bi zmanjšalo pritiske na okolje, hrup, cestno infrastrukturo, zastoje, hkrati

pa pripomoglo k boljšemu javnemu zdravju.

### 8.1 Izzivi

Pregled zdajšnjih dokumentov in strategij je pokazal, da je pešačenje resda zavedeno v strateških dokumentih, vendar ni prednostno obravnavano, tako v ciljih kot ukrepih. Ukrepi za pešačenje so predvideni v manjši meri in predvsem posredno.

Čeprav je infrastruktura za pešačenje v mestnem območju razmeroma dobro urejena, stanje na področju pešačenja ni na ravni, kot bi pričakovali glede na našete danosti. Glede na štetje prometa znaša delež pešcev v prometu v mestnem središču od 10 do 15 odstotkov, na obrobju pa je ta delež manj kot petodstoten. Ena ključnih prepoznanih težav je, da je načrtovanje površin za pešce podrejeno drugim prometnim načinom. To se kaže bodisi z



glavni peš koridorji

namenjanjem premalo prostora zaradi dajanja prednostne vloge motornemu prometu, prepogosto pa se kolesarske poti naknadno umeščajo na pločnike, kar privede do konfliktov med pešci in kolesarji. Tudi če je infrastruktura dobra, tranzitni promet oziroma z njim povezan hrup zmanjšuje število in delež pešcev. Prav tako je manj pešcev tam, kjer ni dreves ali drugih elementov, ki bi povečali privlačnost pešačenja.

V manjših naseljih površin za pešce prepogosto kar ni, še posebej ob državnih cestah. Zunaj mesta Velenje so pogoji za pešačenje zaradi majhne gostote poselitve že tako omejeni. Ker na podeželju ni servisnih dejavnosti (trgovine, šole, delovna mesta ipd.), ki bi bile malo oddaljene od stanovanjskih objektov, je pešačenja malo. Niti v manjših naseljih ni infrastrukture za pešačenje (pločniki in pešpoti), še posebej je to problematično ob državnih cestah. Zaradi umeščanja trgovskih centrov na obrobje mesta pa je priložnosti za hojo manj tudi v mestu. Tudi demografski trendi kažejo na izseljevanje prebivalstva iz središča mesta na obrobje, zaradi česar hoja kot način premagovanja razdalj za dnevne opravke ni več mogoča, a je še vedno pomemben način dostopa do avtobusnih postajališč.

Tudi za izboljšanje dostopnosti za osebe z ovirano mobilnostjo so še velike možnosti. To niso samo invalidi, temveč tudi osebe z drugimi fizičnimi in psihičnimi omejitvami (bolniki, ostareli, majhni otroci), osebe z manj znanja lokalnega jezika in osebe s slabo orientacijo. Če se upoštevajo tudi začasne okoliščine, navadno kratkoročne, na primer nošenje težkih vrečk ali velikih kosov prtljage, okrevanje po operaciji ali bolezni, obiski druge države itd., je mogoče ugotoviti, da vsi trpimo zaradi omejene mobilnosti ob tej ali drugi priložnosti. Izboljšanje dostopnosti, torej da lahko vsi ljudje brez ovir uporabljajo javne prostore in javni prevoz, da je kakovost storitev in objektov za pešce, kolesarje in uporabnike javnega prevoza prilagojena vsem potrebam ter da so dnevne storitve dostopne tudi za nemotoriste, prinaša veliko koristi tako za posameznike kot družbo. Dobra dostopnost zahteva upoštevanje ne le prometne problematike, ampak tudi načrtovanje rabe zemljišč, načrtovanje mest, gradnjo, vzdrževanje, gospodarska in družbena vprašanja. Sodelovanje med delovnimi področji in organizacijskimi mejami je zato ključno (vir: ISEMOA). Med anketiranci je bilo tudi več takih, ki so bili s prilagojenostjo prometnih površin prej nezadovoljni kot zadovoljni. Ovire so slabe površine, preozki pločniki, razne ovire, stopnice, previsoki robniki in pomanjkanje klančin ter kratki intervali



*druga javna razprava*

na semaforjih. Tvrstni ukrepi imajo tudi največ podpore med prebivalci.

Če je bila hoja nekoč osnovni prometni način, je danes precej manj zaradi sprememb v strukturi naselij in motorizacije. Hkrati se število prometnih nesreč z udeležnim pešcem v nasprotju s splošnim trendom izboljšanja prometne varnosti ne zmanjšuje, saj ostaja približno na ravni izpred 15 let. To je dodaten razlog za manjši delež pešcev kot v preteklosti.

Hojo ocenjujemo kot veliko možnost pri obvladovanju vprašanj onesnaženja, hrupa in javnega zdravja. Redna hoja je za večino ljudi najlažji in najcenejši način povečanja telesne aktivnosti, kar zmanjšuje tveganje za razvoj srčno-žilnih bolezni, sladkorne bolezni, astme in tudi raka. Glede na nadpovprečno raven debelosti in podpovprečno telesno aktivnost otrok v občini hojo prepoznavamo kot idealen način za povečanje zdravja v občini.

## 8.2 Dosežki

Pogoji za razvoj pešačenja glede na velikost mesta (z roba mesta do središča je največ 20 minut peš), gostota poselitve in razporeditev dejavnosti so razmeroma ugodni. Mesto Velenje ima razmeroma dober sistem peščevih površin in poti, ki so večinoma ustrezno povezane. Velik korak k povečanju privlačnosti za pešačenje so območja za pešce. Eden glavnih projektov v zadnjih letih je prenova mestnega središča Velenja oziroma območij, ki smo jih zaprli za motorni promet. Glavno vodilo je oživetev mestnega središča in privabljanje nove vsebine s podporo nove infrastrukture, da bi povečali število ljudi, ki bi tu živeli. Predvsem smo lahko ponosni na

ureditev peš območij, promenade ob Paki skupaj s Trgom mladosti.

Prenovili smo celotno razsvetljavo, posebno pozornost smo namenili osvetlitvi prehodov, pri čemer sodelujemo s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Osnovne šole so vključene v program varnih poti v šolo, namen katerih je povečanje varnosti v šolskih okoliših in spodbujanje otrok k hoji.

Štetje peš prometa je pokazalo, da se delež pešcev v prometu v mestu počasi povečuje. Glede na druga mesta podobne velikosti je pešačenje v Velenju dobro uveljavljeno. Glede na analize anket se po vsakodnevnih opravkih peš odpravi do 20 odstotkov prebivalstva oziroma vsak peti prebivalec občine Velenje. Tudi anketiranci so izrazili razmeroma veliko zadovoljstvo z osvetljenostjo pešpoti, varnostjo šolskih poti, prehodi za pešce, pločniki in pešpotmi. S celotno prometno strategijo želimo nadaljevati pozitivne trende in še povečati delež hoje v prihodnjih petih letih. To bomo storili tako v okviru ozaveščevalnih akcij kot s postopnim izboljševanjem infrastrukture za pešce.



*shema dostopnosti - »peš se v Velenju daleč pride«  
Hitro in učinkovito lahko prehodimo pot do vseh pomembnejših točk v mestu.*

## 8.3 Cilji

Cilj	Ciljne vrednosti	Kazalci
Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del dnevnih poti peš.	Do leta 2022 vzpostaviti vsaj štiri ključne povezave in odpraviti vsaj pet problematičnih točk v omrežju pešpoti letno.	Število vzpostavljenih novih ključnih povezav in odpravljenih problematičnih točk. V letu 2016 je bilo ugotovljenih 33 problematičnih točk in odsekov z nezadostno infrastrukturo za pešce.
	Do leta 2022 prilagoditi infrastrukturo gibalno in senzorično oviranim osebam v ožjem središču in zaledju.	Število izvedenih prilagoditev infrastrukture. V letu 2016 je bila infrastruktura gibalno in senzorično oviranim osebam v ožjem središču in zaledju le deloma prilagojena.
Povečanje deleža hoje za premagovanje kratkih razdalj in povečanje prisotnosti pešcev v središčih naselij.	Do leta 2022 povečati število pešcev za 30 % glede na leto 2009.	Število pešcev na referenčnih mestih (vir: štetje).
	Do leta 2022 povečati delež vseh opravljenih poti peš za 25% glede na leto 2016.	Delež opravljenih poti peš glede na analizo stanja (vir: anketa). Leta 2016 je bilo 20,5 % vseh poti opravljenih peš (leta 2022: 25 %).
	Do leta 2022 povečati delež opravljenih poti v službo ali šolo peš za 20 % glede na leto 2016.	Delež opravljenih poti peš glede na analizo stanja (vir: anketa). Leta 2016 je bilo 16,9 % poti v službo in šolo opravljenih peš (leta 2022: 20 %).
Povečanje prometne varnosti in povečanje občutka varnosti pešcev.	Do leta 2022 zmanjšat število nesreč s poškodovanimi pešci za 50 % in izničenje števila smrtnih žrtev glede na povprečje v obdobju 2010 – 2015.	Število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci (vir: AVP). V obdobju 2013 – 2015 je bilo v prometnih nesrečah v povprečju udeleženih 16 pešcev na leto. V tem obdobju je bila ena žrtev s smrtnim izidom (leta 2022: 8 oziroma 0).

preglednica 3: cilji in ciljne vrednosti drugega prometnega stebra: hoja

## 8.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija MO Velenje predvideva na področju uveljavitve hoje naslednje ukrepe:

### a. Izdelava načrta in gradnja omrežja pešpoti z upoštevanjem načela dostopnosti za vse

Čeprav je infrastruktura za pešačenje v mestu Velenje dobro razvita, je treba nekatere manjkajoče odseke dopolniti, razširiti ozka grla ter vzpostaviti celosten in povezan sistem pešpoti skozi celotno mesto. V prvi fazi bomo izdelali podroben načrt omrežja pešpoti in trajnostnih koridorjev, ki bo povezoval posamezne ključne odseke mesta bolj neposredno s čim manj ovinki in ovirami za pešce. V nadaljnjih fazah pa bomo postopno izvajali razširitev omrežja pešpoti. Z načrtom bomo natančneje umestili trajnostni koridor, ki bo enotno povezoval mestno jedro in obrobne dele mesta. Predvidena je celostna ureditev trajnostnega koridorja ob Paki, na katerem bodo urejena počivališča ob vodi. Zeleni trajnostni koridorji bodo pešpoti, ki so ločene od motoriziranega prometa, s privlačnim ambientom, drevoredom, klopmi, dejavnostmi in javno razsvetljavo. Trajnostni koridor bo enotno označen in bo imel prednost pri prečkanju prometnic. Zaradi privlačnejših in skrajšanih pešpoti se bo skrajšal

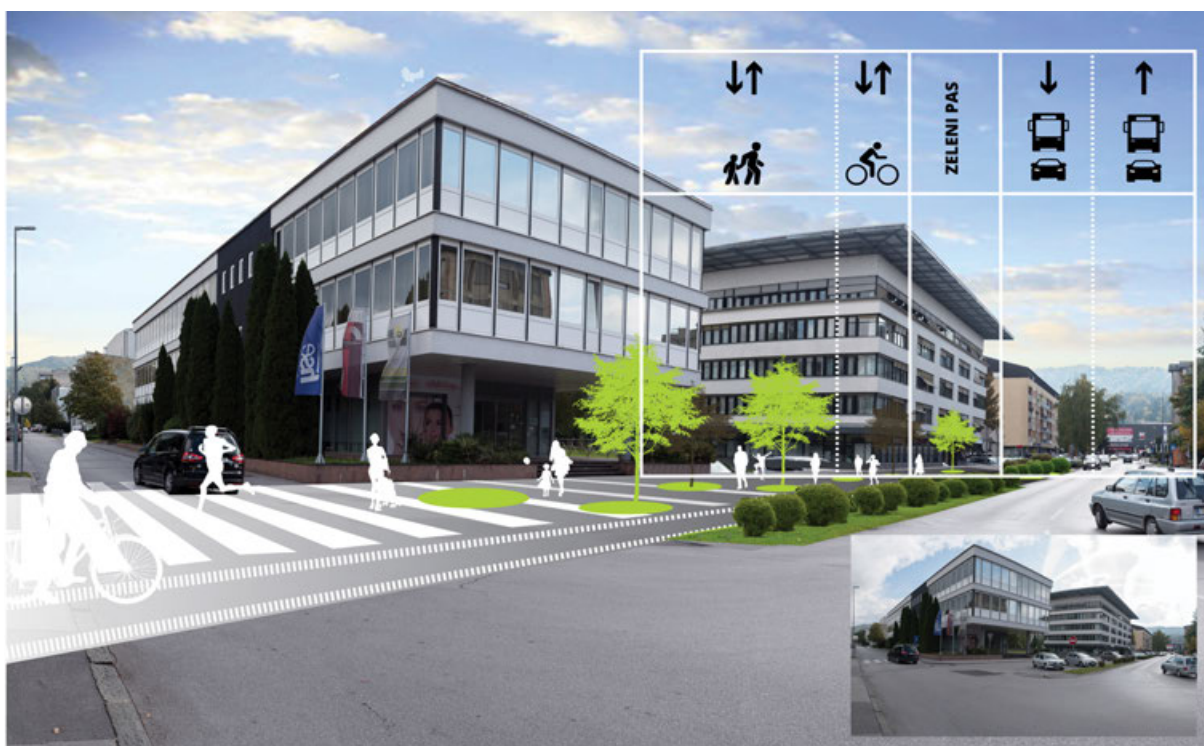
čas potovanja za pešce in povečal delež pešcev. Trajnostni koridor za pešačenje bo ponekod združen s kolesarskimi potmi in rekreacijskimi kolesarskimi vpadnicami v mesto.

### b. Vzpostavitev in vzdrževanje registra nevarnih točk z upoštevanjem načela dostopnosti za vse

Vzpostavili in vzdrževali bomo register nevarnih točk za pešačenje v mestu. Register bo enoten za celotno infrastrukturo (hoja, kolesarjenje, JPP in motorizirani promet).

### c. Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje pešačenja

Koristi hoje bomo redno in sistematično promovirali v medijih, z mobilnimi aplikacijami ter ozaveščevalnimi dogodki in akcijami za vse ciljne skupine prebivalstva. Ozaveščanje bomo izvajali s slogani za promocijo pešačenja. Priredili bomo dogodke in promocijske akcije (npr. nabiranje peš kilometrov), izvajali bomo redno izobraževanje v šolah in vrtcih, ob tem bomo



primer možne rešitve preureditve Rudarske ceste



ciljno izvajali spodbude za pešačenje na delovno mesto pri delodajalcih.

#### **d. Nadgradnja varnih poti v šolo**

V Velenju je že vzpostavljen sistem varnih poti v šolo. Izvajali bomo izobraževanja za ravnatelje, večji poudarek bomo namenili izvajanju načrtov, tudi v smislu spodbud šole. Nadgradnja varnih poti v šolo se bo izvajala vsako leto.

#### **e. Povečanje privlačnost pešpoti**

Obstoječe pešpoti se bodo z rednim vzdrževanjem stalno izboljševale in nadgrajevale. Obnavljali (preplastili ali tlakovali) bomo dotrajane pešpoti in pločnike, zamenjali in dodajali bomo ulično pohištvo, kot so zasaditve drevoredov in grmovnic, pitniki, koši za smeti, razsvetljava, ulična umetnost (galerija na prostem), ter dodali pešcem uporabno in privlačno (prometno) signalizacijo. Na podlagi registra nevarnih točk bomo odpravljali kritična mesta, tako da bodo primerna za vse vrste uporabnikov – otroke, starejše, gibalno in senzorično ovirane, uporabnike na rolerjih, za vožnjo otroških vozičkov in z invalidskimi vozički ipd.

#### **f. Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk**

Da bi povečali privlačnost in prepoznavnost pešačenja, bomo vzpostavili zabavne oznake za pešačenje (npr. odtisi stopinj na tleh, tlakovci znanih osebnosti) in oznake časov potovanja do posameznih delov mesta (npr. Do jezera: 20 minut ipd.). Označbe bodo usklajene z oznakami za kolesarje. Smerokazi bodo tudi informativne oznake za turiste.

#### **g. Ureditev in označitev rekreacijskih, turističnih in tematskih pešpoti ter drugih pešpoti v občini**

Poleg pešačenja v mestu Velenje bomo z ukrepi tematskih poti povečali pešačenje tudi drugje po občini. Izvedli bomo pregled poti v naravi, ki potekajo ločeno od prometa in bi jih lahko uporabili kot pešpoti predvsem v rekreacijske in turistične namene, deloma pa tudi za opravljanje dnevnih poti (do šole ali službe). Izdajali bomo informativne zloženke, informacijske karte z opisi, postavili

smerokaze in table. Skupaj z deležniki na podeželju (gostilne, kmečki turizmi ipd.) in Zavodom za turizem bomo izdelali sistem tematskih poti.

#### **h. Širitev peš območij**

Še naprej bomo širili peš območja v Velenju, ta so odprt javni prostor, ki ni namenjen samo prehajanju, temveč tudi udejstvovanju v javnem življenju: druženju in komercialni dejavnosti brez motečega hrupa motoriziranega prometa. V nadaljevanju je predvidena širitev peš območij v starem Velenju.

#### **i. Odprava nevarnih mest na površinah za pešce**

Na podlagi registra nevarnih točk bomo redno in sproti odpravljali nevarna mesta, kjer so najpogostejše prometne nesreče s pešci. Dogradili bomo manjkajoče odseke pločnikov in pešpoti, uredili bomo prehode za pešce v skladu z varnostnimi standardi (talna razsvetljava in drugi ukrepi za izboljšanje varnosti, pregled varnosti na prehodih tudi na državnih cestah), uredili bomo tudi peš povezave med naselji in avtobusnimi postajališči. Ob tem bomo upoštevali tudi prednostno ureditev nevarnih mest za slepe in slabovidne, ki bodo opredeljena v Strateškem načrtu dostopnosti.

## 8.5 Akcijski načrt

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a.	Izdelava načrta in gradnja omrežja pešpoti z upoštevanjem načela dostopnosti za vse	1.100.000 €	srednja	MOV in zunanji izvajalec	načrt/študija	načrt/študija	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba
b.	Vzpostavitev in vzdrževanje registra nevarnih točk in z upoštevanjem načela dostopnosti za vse	10.000 € v letu 2017 (vzpostavitev) 5.000 € letno (2018 – 2022) (vzdrževanje)	srednja	MOV, zunanji izvajalec in javnost	načrt/študija	načrt/študija				
c.	Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje pešačenja	7.000 € letno	srednja	MOV, vrtci, šole, javni zavodi in zunanji izvajalec	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba
č.	Nadgradnja varnih pešpoti v šolo	2.000 € letno	majhna	MOV, vrtci, šole, javni zavodi	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba
d.	Povečanje privlačnosti pešpoti	50.000 € v letih 2017 in 2018 5.000 € letno (2019 – 2022)	srednja	MOV in zunanji izvajalec	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba
e.	Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk	10.000 € v letu 2018 5.000 € letno (2019 – 2022)	majhna	MOV in zunanji izvajalec		izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba
f.	Ureditev in označitev rekreacijske, turistične in tematske pešpoti ter drugih pešpoti v občini	10.000 € v letu 2018 5.000 € letno (2019 – 2022)	srednja	MOV in zunanji izvajalec		izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba
g.	Širitev peš območij	Ob predpostavki sofinanciranja 1.000.000 € v 5 letih	srednja	MOV in zunanji izvajalec	načrt/študija	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba
h.	Odprava nevarnih mest na površinah za pešce	Ob predpostavki sofinanciranja 500.000 € v 5 letih	velika	MOV in zunanji izvajalec		izvedba	izvedba	izvedba	izvedba	izvedba

izvedba  
 načrt/študija

# 09

## tretji steber - oblikovanje pogojev za izkoriščanje možnosti kolesarjenja

**Kolesarjenje je poleg zdravega načina rekreacije tudi vrsta prometa, ki ne onesnažuje okolja, ne povzroča hrupa in zmanjšuje težave s parkiranjem. V urbanih naseljih omogoča celo najhitrejše premagovanje krajših razdalj. Zaradi omenjenih gospodarskih, ekoloških in rekreacijskih razlogov se kolesarjenje znova vključuje v prometni sistem, pri čemer kot alternativa avtomobilskemu prometu dobiva čedalje večjo vlogo in pomen.**

### 9.1 Izzivi

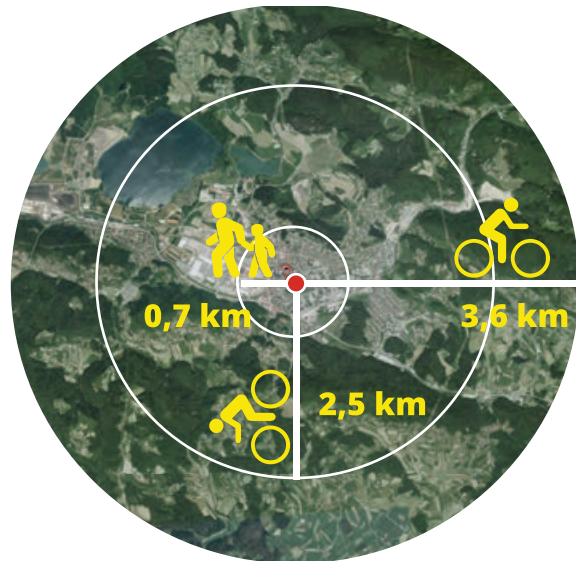
Kljub ugodnim geografskim danostim (pretežno ravninska lega, kratke razdalje in ugodne vremenske razmere, ki omogočajo celoletno kolesarjenje) možnosti kolesarjenja še niso dovolj izkoriščene. V mestu Velenje je že precej površin, ki so namenjene kolesarjem, vendar površine v večini primerov niso sklenjene. Glavni omejitveni dejavnik za še hitrejši razvoj kolesarjenja v vsakodnevnem življenju v Velenju je pomanjkljiva, mestoma nevarna kolesarska infrastruktura, ki onemogoča hitro in varno urbano kolesarjenje. Slabše razvite pa so kolesarske povezave med več stanovanjskimi območji ter zaposlitvenimi, upravnimi in storitvenimi območji. Z vidika preostale kolesarske infrastrukture je v mestu opazno pomanjkanje parkirnih mest za kolesa in kolesarnic.




Posebej problematični sta slaba tehnična izvedba zdajšnje kolesarske infrastrukture in podrejenost cestni infrastrukturi, saj gre za nevarne in neudobne rešitve, kot so umeščanje kolesarjev na pločnike, preozke steze, previsoki robniki, dvigi in spusti ob stranskih dovozih, nenadne prekinitve, urbana oprema in prometna signalizacija kot ovira, vodenje v križiščih, slabo vzdrževana površina, nepropustnost enosmernih cest za dvosmerno kolesarjenje, ovire za motorna vozila ipd. Nepopolne izvedbe so se pojavile tudi zato, ker občina nima sprejetih

standardov ob gradnji ali prenovi infrastrukture.

Omrežje je zapleteno in ne vodi nujno po najkrajših poteh, kolesarjem neprijazna je tudi ureditev v območju za pešce. Obseg motornega prometa onemogoča varno gibanje kolesarjev in motornih vozil, še posebej v križiščih. V prostorskih aktih nimamo opredeljenih zahtev glede parkiranja koles, zato se praviloma na ta element pozablja ali je izveden pomanjkljivo. Še veliko možnosti za izboljšave je v aplikaciji dobrih praks in znanj iz drugih mest.

Tudi med anketiranci je bilo precej več takih, ki so s pogoji za kolesarjenje prej nezadovoljni kot zadovoljni, še posebej to velja za vidik sklenjenosti in varnosti kolesarskih povezav ter urejenosti parkirnišč za kolesa. Tovrstni ukrepi imajo tudi večinsko podporo med prebivalci.



	Povprečna hitrost	Razdalja, ki jo naredite v 10 minutah	Območje
	<b>4,0 km</b>	<b>0,7 km</b>	<b>ca. 1,5 km</b>
	<b>15,0 km</b>	<b>2,5 km</b>	<b>ca. 20 km</b>
	<b>22,0 km</b>	<b>3,6 km</b>	<b>ca. 40 km</b>

Prometna varnost kolesarjev je precej skrb vzbujajoča, saj se število prometnih nesreč z njihovo udeležbo ne zmanjšuje. V zadnjih letih je bilo povprečno 21 nesreč na leto, kar je precej več kot v obdobju 2002–2010. Eden izmed pomembnih razlogov je zagotovo tudi povečanje števila kolesarjev, a vseeno stremimo k povečanju varnosti kolesarjev.

Za povečanje deleža kolesarjev v prometu in posledično boljše okoljske učinke in učinke na zdravje prebivalstva so potrebni večplastni ukrepi. Izboljšati je treba stanje kolesarske infrastrukture, predvsem sklenitev omrežja mestnih kolesarskih poti, ki mora omogočati hitro in varno kolesarjenje.

## 9.2 Dosežki

Velenje ima glede na geografske danosti vse možnosti, da se razvije v sodobno kolesarsko mesto. V 20 minutah je mogoče iz središča Velenja kolesariti vse do sosednjih naselij. Čeprav glede kakovosti infrastrukture zaostajamo za kolesarsko razvitejšimi mesti, smo v zadnjih letih naredili napredek v širjenju kolesarskega omrežja, postavili smo tudi nova kolesarska stojala. Urejenih je že več kot 16 km kolesarskih povezav. Leta 2012 uvedeni brezplačni avtomatizirani sistem za izposajo mestnih

koles BICY je z 11 postajališči v občini in štirimi v občini Šoštanj uspešna zgodba, saj ga uporablja več kot 2.000 ljudi. Tudi večina anketirancev je zadovoljna s sistemom BICY, tako z vidika števila kot lokacije postaj. Mestno kolesarsko omrežje je solidno razvito v smeri vzhod–zahod, s povezavo KS Gorica in rekreacijskega območja ob jezerih.

Vzpostavili smo tudi tematske kolesarske poti: Tematska kolesarska pot Paški Kozjak, Šentjanška kolesarska pot in Vinskogorska kolesarska pot. Aktivno sodelujemo tudi pri načrtovanju in gradnji regionalnih in državnih kolesarskih poti, izdelali smo dokumentacijo za kolesarsko pot Huda luknja (G11), ki bo Velenja povezala s Koroško, aktivnosti potekajo tudi v sklopu kolesarske povezave Šoštanj–Vinska Gora skozi Velenje.

Glede na anketo 10 odstotkov ljudi uporablja kolo za svoje poti, kar je precej glede na slovensko povprečje.

**KOLESARJENJE po našem mestu je ”  
“ZDRAVO IN ZABAVNO!”**



*kolesarka v Velenju*

## 9.3 Cilji

Cilj	Ciljne vrednosti	Kazalci
Vzpostavitev razmer za načrtovanje kolesarjenja na ravni občine in regije.	Do leta 2018 vzpostaviti sodelovanje s krajevnimi skupnostmi in sosednjimi občinami na področju kolesarjenja.	Število sestankov na temo kolesarjenja s krajevnimi skupnostmi in sosednjimi občinami.
	Do leta 2022 vzpostaviti vsaj štiri ključne povezave in odpraviti vsaj pet problematičnih točk v kolesarskem omrežju letno.	Število vzpostavljenih novih sklenjenih kolesarskih povezav in število odpravljenih problematičnih točk.
Zagotovitev razmer za udobno, varno in privlačno kolesarjenje ter parkiranje koles na ravni občine in regije.	Do leta 2027 vzpostaviti celovito kolesarsko omrežje.	Sklenjeno kolesarsko omrežje.
	Do leta 2022 zagotoviti vsaj pet kakovostnih in varnih parkirišč za kolesa pri javnih zgradbah letno.	Število javnih zgradb s kakovostnimi kolesarskimi parkirišči.
Povečanje deleža kolesarjenja.	Do leta 2022 povečati število kolesarjev za 30 % glede na leto 2016.	Število kolesarjev na referenčnih mestih glede na analizo stanja (vir: štetje).
	Do leta 2022 povečati delež s kolesom opravljenih poti v službo ali šolo za 50 % glede na leto 2016.	Delež s kolesom opravljenih poti glede na analizo stanja (vir: anketa). Leta 2016 je bilo 6,5 % poti v službo ali šolo opravljenih s kolesom (leta 2022: 10 %)
	Do leta 2022 povečati število uporabnikov avtomatiziranega sistema za izposajo koles Bicy za 50 % glede na leto 2015.	Število uporabnikov. Leta 2015 je bilo v sistemu Bicy registriranih 2.311 ljudi (leta 2022: 3.500).
Povečanje prometne varnosti in povečanje občutka varnosti kolesarjev.	Do leta 2022 zmanjšati število nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50 % in nič smrtnih žrtev glede na povprečje v obdobju 2010 – 2015.	Število prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji (vir: AVP). V obdobju 2013 – 2015 je bilo v prometnih nesrečah v povprečju udeleženi 19 kolesarjev na leto, žrtev s smrtnim izidom pa ni blo (leta 2022: 9 oziroma 0).

preglednica 4: cilji in ciljne vrednosti tretjega prometnega stebra: kolesarjenje

## 9.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija MO Velenje predvideva na področju kolesarjenja naslednje ukrepe:

### a. Izdelava načrta in pridobitev ustrezne dokumentacije za dopolnitev mestnega kolesarskega omrežja

Občina bo vzpostavila kakovostno omrežje kolesarskih povezav na območju mesta, ki bodo omogočale varno, udobno in hitro kolesarjenje.

Omrežje bo varno, gosto in povezano, saj le tako lahko omogoča dobro dostopnost. Glavno vodilo pri načrtovanju bo zagotavljanje varnosti kolesarjev in pešcev, pri čemer bo upoštevano načelo ločevanja kolesarjev od motornega prometa, kadar je to nujno potrebno, ter mešanja prometa, če je to varno. Omrežje se bo načrtovalo na podlagi obstoječih povezav, prednostno pa se bodo načrtovale manjkajoče povezave.

## b. Izdelava načrta in pridobitev ustrezne dokumentacije za gradnjo regijskega in državnega kolesarskega omrežja ter povezav s primestnimi naselji

Občina bo aktivno sodelovala pri načrtovanju in gradnji regijskih in državnih kolesarskih povezav ter tako nadgradila zdajšnje aktivnosti na tem področju.

## c. Izdelava registra nevarnih točk

Ker je analiza stanja pokazala, da zdajšnje kolesarsko omrežje ni povsod dovolj varno za kolesarje, bomo pripravili register nevarnih točk za kolesarje, ki bo podlaga za njihovo odpravljanje. Primeri takih točk so okolica glasbene šole, nekateri prehodi čez cesto, prehodi s površin za kolesarje na cesto ter stebri javne razsvetljave na kolesarskih površinah ipd.

## d. Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje uporabe kolesa

Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti na področju kolesarjenja so oblika tako imenovanih mehkih

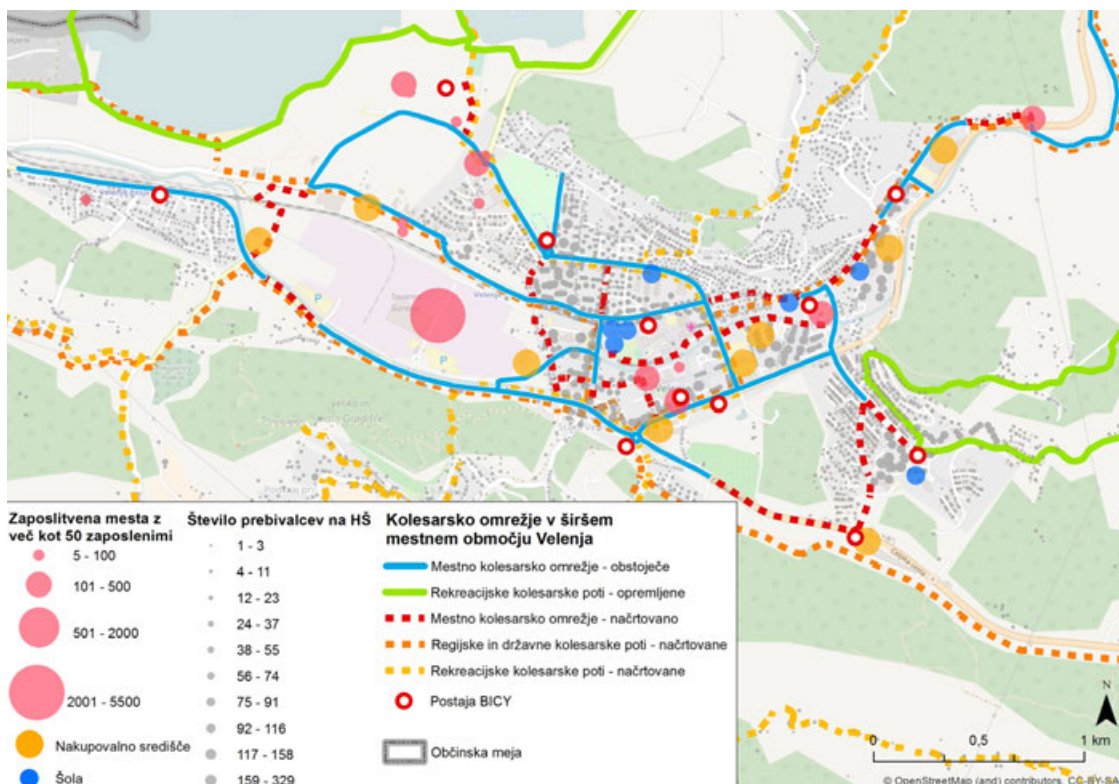
ukrepov, ki so lahko zelo učinkoviti še posebej v kombinaciji s kolesarskimi infrastrukturnimi ukrepi. Aktivnosti bodo potekale v obliki dogodkov, inštalacij, aplikacij, razstav in tekmovanj, poseben poudarek bo na kolesarjenju na delo in izobraževanje ter do glavnih storitvenih dejavnosti. Ponudnike storitev pa bomo pozvali, naj se tudi sami vključijo v spodbujanje dostopa do njih s kolesom.

## e. Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk

Sestavni del kolesarskega omrežja bodo tudi smerokazi, ki bodo označevali primarne kolesarske povezave skozi mesto ter v zaledju ter časovno dostopnost lokacij. Ta ukrep bo olajšal orientacijo kolesarjev, hkrati pa bo promoviral kolesarjenje in povečal njegovo opaznost v občini.

## f. Ureditev in označitev rekreacijskih kolesarskih poti v občini

Rekreacijske kolesarske poti so poleg primarnih in sekundarnih povezav tretji element kolesarskega omrežja. Povezovala bodo širše mestno območje z zelenim oziroma podeželskim zaledjem ter ključnimi zanimivostmi. Poudarek bo na izboljšanju kakovosti



kolesarsko omrežje v širšem mestnem območju Velenja

in označitvi zdajšnjih poti, na primer s smerokazi, rednim vzdrževanjem, mesti za počitek in parkiranje koles, pitniki, tematskimi kartami, aplikacijami itd.

### **g. Gradnja manjkajočih delov površin za kolesarje v občini in odprava pomanjkljivosti na zdajšnjem omrežju**

Končni cilj ukrepa je gradnja manjkajočih delov površin za kolesarje in odprava pomanjkljivosti na zdajšnjem omrežju v širšem mestnem omrežju. Omrežje bo sestavljeno iz primarnih in sekundarnih povezav, ki bodo omogočale dostop do glavnih ciljev v mestu. Primarne povezave, od prometa ločene kolesarske površine, bodo osnova omrežja. Te pa bodo dopolnjevale sekundarne povezave, ki bodo potekale po cestah z nižjimi hitrostmi in manjšim obsegom prometa.

### **h. Gradnja regijskih, državnih in drugih primestnih kolesarskih povezav**

Občina bo poleg aktivnega sodelovanja pri načrtovanju sodelovala tudi na področju gradnje regijskih in državnih kolesarskih povezav ter tako nadgradila zdajšnje aktivnosti na tem področju.

### **i. Gradnja kolesarskih parkirišč pri javnih ustanovah in druge infrastrukture**

Mesta za varno in udobno parkiranje koles so pomemben vidik izboljšanja pogojev za kolesarjenje, ki se pogosto zanemari. To obsega kratkotrajno in dolgotrajno parkiranje koles. Kratkotrajno parkiranje vključuje na primer kolesarska stojala za obiskovalce ob storitvenih objektih, ki jih je mogoče zagotoviti preprosto in poceni. Za zaposlene in šolarje ter ob postajah javnega potniškega prometa bomo zagotovili še varnejša parkirišča z boljšo zaščito pred vremenskimi vplivi, ki bodo omogočali dolgotrajno parkiranje.

### **j. Nadgradnja avtomatiziranega sistema za izposajo koles**

Občina bo nadgradila sistem BICY in v ta namen pripravila študijo rešitev za optimalno upravljanje sistema. Prvi namen je širitev omrežja (npr. železniška postaja, glasbena šola, večje trgovine in zaposlitvena središča (v sodelovanju s podjetji), ob Velenjskem

jezeru, stanovanjske soseske) ter nadgradnja z e-sistemom, ki bo olajšala premagovanje razdalj in vzpostavila možnost za širjenje sistema tudi zunaj mesta (območja z večjimi nakloni), seveda ob urejeni varni kolesarski infrastrukturi. Drugi namen pa je povezati uporabniško kartico BICY z Lokalcem in drugimi storitvami v mestu, kar bo pripomoglo k integraciji prometnih načinov in olajšanju večmodalnosti.

### **k. Povečanje privlačnosti kolesarskih poti**

Za kolesarsko omrežje ne zadošča le, da je varno, udobno, povezano in neposredno vodeno, temveč mora biti tudi privlačno. V ta namen bomo na izbranih lokacijah ob primarnih kolesarskih povezavah postavili servisna stojala, zasadili več zelenja in izboljšali ulično osvetlitev. Postavili bomo tudi kolesarske števec, ki bodo povečali opaznost kolesarjev, spodbujali h kolesarjenju in navsezadnje omogočili redno spremljanje števila kolesarjev.

## 9.5 Akcijski načrt

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a.	Izdelava načrta in pridobitev ustrezne dokumentacije za doplonitev mestnega kolesarskega omrežja	100.000 €	velika	MOV in zunanji izvajalec						
b.	Izdelava načrta in pridobitev ustrezne dokumentacije za gradnjo regijskega in državnega kolesarskega omrežja ter povezav s primestnimi naselji	100.000 €	srednja	MOV in zunanji izvajalec Direkcija RS za infrastrukturo						
c.	Izdelava in vzdrževanje registra nevarnih točk	10.000 € v letu 2017 (vzpostavitev) 5.000 € letno (2018 – 2022) (vzdrževanje)	srednja	MOV, zunanji izvajalec in javnost						
č.	Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje uporabe kolesa	7.000 € letno	srednja	MOV, vrtci, šole, javni zavodi in zunanji izvajalec						
d.	Postavitev smerokazov z označitvijo časa do glavnih ciljnih točk	10.000 € v letu 2018 5.000 € letno (2019 – 2022)	majhna	MOV in zunanji izvajalec						
e.	Ureditev in označitev rekreacijskih kolesarskih povezav v občini	10.000 € v letu 2018 5.000 € letno (2019 – 2022)	srednja	MOV in zunanji izvajalec						
f.	Gradnja manjkajočih delov površin za kolesarje v občini in odprava pomanjkljivosti na zdajšnjem omrežju	1.000.000 €	velika	MOV in zunanji izvajalec						
g.	Gradnja regijskih, državnih in drugih primestnih kolesarskih povezav	Ob predpostavki sofinanciranja 1.000.000 € v letno	velika	MOV in zunanji izvajalec Direkcija RS za infrastrukturo						
h.	Gradnja kolesarskih parkirišč pri javnih ustanovah in druge infrastrukture	Ob predpostavki možnosti sofinanciranja 10.000 € letno	srednja	MOV in zunanji izvajalec						
i.	Nadgradnja avtomatiziranega sistema za izposajo koles	Ob predpostavki možnosti sofinanciranja 50.000 € letno	srednja	MOV in zunanji izvajalec						
j.	Povečanje privlačnosti kolesarskih poti	50.000 € v letih 2017 in 2018 5.000 € letno (2019 – 2022)	velika	MOV in zunanji izvajalec						





# 10

## četrty steber - razvoj privlačnega javnega potniškega prometa

**Javni potniški promet povečuje izkoristek transporta kot celote, zmanjšuje prometne zastoje in težave s parkiranjem in je okolju prijaznejši od avtomobilov. Pomembna je tudi njegova družbeno koristna vloga, saj omogoča mobilnost tistim prebivalcem, ki drugih oblik prevoza ne morejo uporabljati (starejši občani, otroci in osebe brez lastnega osebnega avtomobila). Namen javnega prevoza je omogočiti potniku alternativno izbiro prevoznega sredstva. Kakovostni avtobusni in železniški sistem mora zato izpolnjevati nekatera merila, kot so cenovna sprejemljivost, lahka dostopnost, dobra povezljivost ter predvsem hitrost in kakovost storitve, da bo postal zanimiv za potencialne potnike.**

### 10.1 Izzivi

Brezplačni mestni avtobus Lokalc sicer omogoča dokaj dobro povezanost z javnim potniškim prometom in prinaša možnost optimizacije storitve, da bo ta še bolj primerna za vse vrste uporabnikov, bolj ekonomična in še bolj prijazna do okolja. Možnosti so v optimizaciji prog in voznih redov, nadgradnji informacijskega sistema in sistema za izdajanje vozovnic in uvedbi avtobusov z bolj ekološko sprejemljivimi pogonskimi motorji (elektrika, stisnjeni zemeljski plin, vodik), ki omogočajo tudi boljšo promocijo storitve – boljša identifikacija uporabnikov s sodobno in ekološko rešitvijo. Najbolj problematična je povezanost z javnim potniškim prometom v večini naselij zunaj mesta Velenje (razen proti Šoštanj), saj so medkrajevne avtobusne povezave preredke, da bi bile konkurenčne rabi avtomobila. Do glavnih državnih središč, kot so Ljubljana, Celje in Maribor, je zelo malo neposrednih avtobusnih povezav, potovalni časi so dolgi, postajališča pa niso primerno urejena.

Število potnikov v železniškem prometu vsako leto upada, kar je posledica nekonkurenčnih potovalnih časov, nizkih frekvenc voženj in zastarelega sistema. Avtobusni in železniški sistem nista integrirana ne prostorsko ne časovno, ob tem so slabe možnosti kombiniranja sistemov s prevozom koles. Anketiranci so večinoma nezadovoljni z urejenostjo železniške postaje, ki ni prilagojena invalidom, enako velja za potniške vagone.

Na področju turističnega potniškega prometa in tovarnega prometa se Velenje spoprijema s pomanjkanjem parkirnih možnosti za turistične avtobuse in za tranzitna tovarna vozila.

### 10.2 Dosežki

Študija javnega potniškega prometa v izvedbi Cipre (2011) je MO Velenje uvrstila na prvo mesto glede prizadevanj za približevanje k trajnostni mobilnosti, predvsem zaradi rasti števila potnikov in potniških kilometrov, brezplačnega prevoza, kakovosti voznega parka in opremljenosti postajališč.

Leta 2008 smo uvedli brezplačen mestni avtobusni prevoz Lokalc. Število potnikov je med letoma 2013

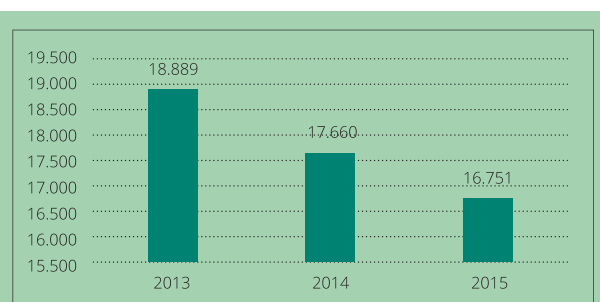
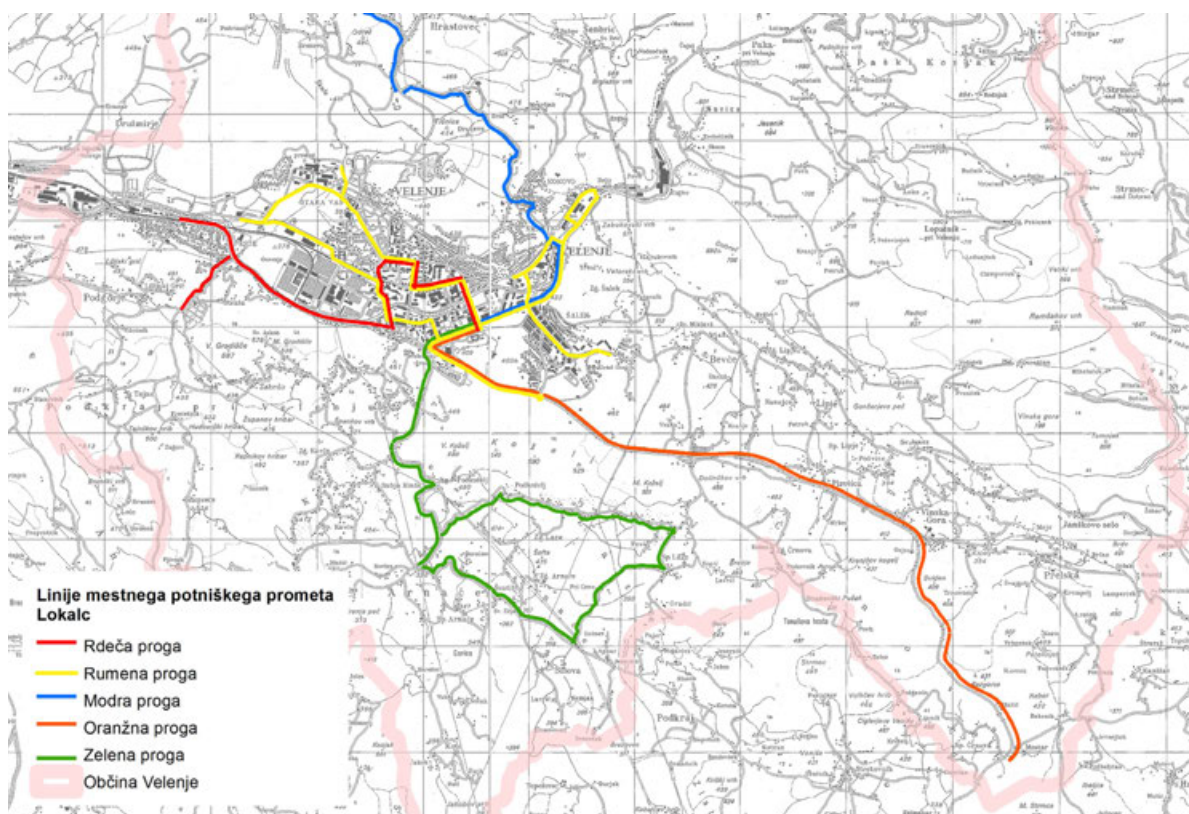


diagram: število prodanih vozovnic na železniški postaji Velenje (Vir: Slovenske železnice)

Upad števila voženj na letni ravni torej znaša približno 6 % na leto. Upad potnikov je dokaj konstanten in nakazuje na nepriljubljenost vlaka kot načina prevoza.

in 2015 naraslo za 13 odstotkov, predvsem zaradi rumene proge. V sklopu projekta GUTS je bil razvit inovativni sistem za obveščanje potnikov Lokalca v realnem času. Vozni park je med novejšimi v državi in stalno izboljšujemo avtobusna postajališča. Prebivalci so v anketi izrazili večinsko zadovoljstvo z Lokalcem, tako glede pogostosti lokacij kot časovnih intervalov in poteka linij.

Medkrajevni promet je dober proti Šoštanju. Priložnost pa vidimo tudi v uvajanju enotne vozovnice na državni ravni.



*linije mestnega potniškega prometa Lokalca*



*zastarel in neprivačen železniški promet*

### 10.3 Cilji

Cilj	Ciljne vrednosti	Kazalci
Povečanje uporabe JPP.	Do leta 2022 povečati število potnikov v mestnem in medkrajevnem avtobusnem prometu za 20% glede na leto 2015.	Število prepeljanih potnikov v avtobusnem prometu na leto (vir: podatki prevoznika). V letu 2015 je bilo na progah mestnega prometa LOKalc prepeljanih 446.269 potnikov, podatkov medkrajevnega prometa v času izdelave ni bilo na voljo (leta 2022: 535.500, X*1,2).
	Do leta 2022 povečati število potnikov na ŽP Velenje za 10 % glede na leto 2015.	Število prodanih kart v železniškem prometu na leto (vir: podatki SŽ). Leta 2015 je bilo prodanih 16.751 vozovnic (leta 2022: 18.500). V obdobju 2013 – 2015 je bil 6-odstotni letni upad.
	Do leta 2022 povečati delež poti, opravljenih z avtobusom, za 30 % glede na leto 2016.	Delež opravljenih poti z avtobusom glede na analizo stanja (vir: anketa). Leta 2016 je bilo 7,5 % vseh poti opravljenih z avtobusom (leta 2022: 10 %).
Izboljšanje kakovosti JPP.	Do leta 2022 povečanje frekvence voženj in optimizacija tras JPP.	Dolžina časovnega intervala med vožnjami in število prilagoditev tras JPP.
	Do leta 2019 10-odstotni delež ponudnikov JPP vključenih v sistem enotne vozovnice.	Vzpostavitev enotne mestne kartice in integracija z državnim sistemom.
	Do leta 2022 prilagoditi celoten JPP gibalno in senzorično oviranim osebam.	Delež vozil in postajališč, ki so prilagojena gibalno oviranim. Leta 2016 je bil za invalide prilagojen en mestni avtobus (leta 2022: vsa vozila in vsa postajališča v mestu).

*preglednica 5: cilji in ciljne vrednosti četrtega prometnega stebra: javni potniški promet*

## 10.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija MO Velenje predvideva na področju javnega potniškega prometa naslednje ukrepe:

### a. Študija optimizacije mestnega potniškega prometa (Lokalca) in integracije šolskega prevoza z rednimi linijami in Lokalcem

Naročili bomo študijo, da bi našli načine za optimizacijo mestnega avtobusnega prometa (Lokalca). Namen je razširiti pokritost območij z omrežjem Lokalca, optimizirati časovni interval voženj in potek linij, da uporabnikom zagotovimo najbolj optimalno možno storitev. Predvsem želimo izboljšati povezave primestnih naselij z mestom v času prometnih konic, ki so trenutno problematične. Hkrati želimo proučiti možnost integracije povezave s šolskimi prevozi, kot je to že praksa v nekaterih občinah.

### b. Študija optimizacije medkrajevnih prevozov in integracija s sistemom Lokalca

Izvesti želimo tudi študijo optimizacije medkrajevnega avtobusnega prometa in njegove povezave z Lokalcem. Naloga bo obsegala študijo števila potnikov, študijo potreb po prevozu med vikendi in usklajevanje s prevozniki glede zagotavljanja prevozov med vikendi.

### c. Vključitev sistema enotne vozovnice

Po zgledu dobrih slovenskih in tujih praks želimo bolj povezati prometne sisteme v enega, kar bo uporabnikom olajšalo dostop do storitev. Te trenutno obsegajo BICY, avtomatizirani sistem za izposajo koles, parkiranje v plačljivih območjih in brezplačen mestni avtobus Lokalca. Cilj je, da uporabniki uporabljajo samo eno kartico, s katero lahko dostopajo do vseh storitev. Proučili bomo tudi možnost vključitve drugih, neprometnih storitev, kot so na primer knjižnice idr.

### d. Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za povečanje uporabe JPP

Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti so podobno kot pri hoji in kolesarjenju najučinkovitejše, kadar so izvedene v povezavi z izboljšanjem ponudbe javnega potniškega prometa. Aktivnosti bodo potekale v obliki dogodkov, z izobraževanjem v šolah in vrtcih, promocijskimi akcijami, aplikacijami in spodbujanjem delodajalcev.

### e. Informatizacija mestnega JPP Lokalca

V sklopu informatizacije sistema Lokalca načrtujemo uvedbo prikazovalnikov časov prihodov avtobusov na postajališčih. To bo pomembno prispevalo k izboljšanju kakovosti ponudbe javnega potniškega prometa, saj prispeva k prijetnejši uporabniški izkušnji. Potniki si namreč lahko skrajšajo čakalni čas na postajališču, zmanjša se tudi stres, povezan z nepredvidljivostjo prihodov avtobusov. Izboljša pa se lahko tudi delovanje prevoznika, saj omogoča boljše upravljanje voznega parka in zmanjšuje obseg zamud, kar pripomore tudi k boljši javni podobi javnega potniškega prometa.

### f. Prilagoditev voznega parka Lokalca gibalno in senzorično oviranim osebam ter prevozu koles

Trenutno vozni park ni v celoti prilagojen gibalno in senzorično oviranim osebam. Ker želimo, da je velenjski javni potniški promet resnično dostopen vsem, bomo vozni park prilagodili tako, da bodo vsi avtobusi nizkopodni, da bodo imeli zvočna oznanila in informacijske zaslone. Poleg tega bomo vzpostavili tudi sistem za prevoz koles na avtobusih.

*Razvita država  
“Je tista, kjer tu  
Gustavo Petro - župan*

### **g. Prilagoditev avtobusnih postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam**

Trenutno postajališča niso povsem prilagojena gibalno in senzorično oviranim osebam. Ker želimo, da je velenjski javni potniški promet resnično dostopen vsem, bomo postajališča prilagodili tako, da bodo ustrezala nizkopodnim avtobusom, informacije bodo prikazane tudi v pisavi za slepe in slabovidne, dodane bodo taktilne oznake, kot bo določeno v strateškem načrtu dostopnosti za ljudi z okvaro vida. Prenovo bomo izvajali fazno, glede na število potnikov in možnost raznih oblik omejene mobilnosti na posameznih postajališčih.

### **h. Okolju prijazen vozni park Lokalca**

Čeprav je vozni park Lokalca med slovenskimi mesti med mlajšimi in čeprav so vozila standarda EURO 4, si v občini želimo še bolj čiste avtobuse, ki bodo povzročali še manj onesnaženja in hrupa.

### **i. Javni prevoz po sistemu na poziv**

V občini so z javnim potniškim prometom najslabše pokrita območja z manjšo gostoto poselitve. Zato bomo proučili možnost vzpostavitve javnega prevoza na poziv, ki bo omogočal dostopnost prebivalcem v krajih in ob časih, ko tradicionalne oblike javnega prevoza niso zadovoljive. Hkrati bi tak prevoz lahko bil v uporabi za prevoz večjih skupin obiskovalcev na grad, za prevoze v času festivalov in drugih večjih dogodkov.



*«a ni tista, kjer imajo tudi revni avtomobile.»  
Tudi bogati uporabljajo JAVNI PROMET.*



an Bogote, Kolumbija



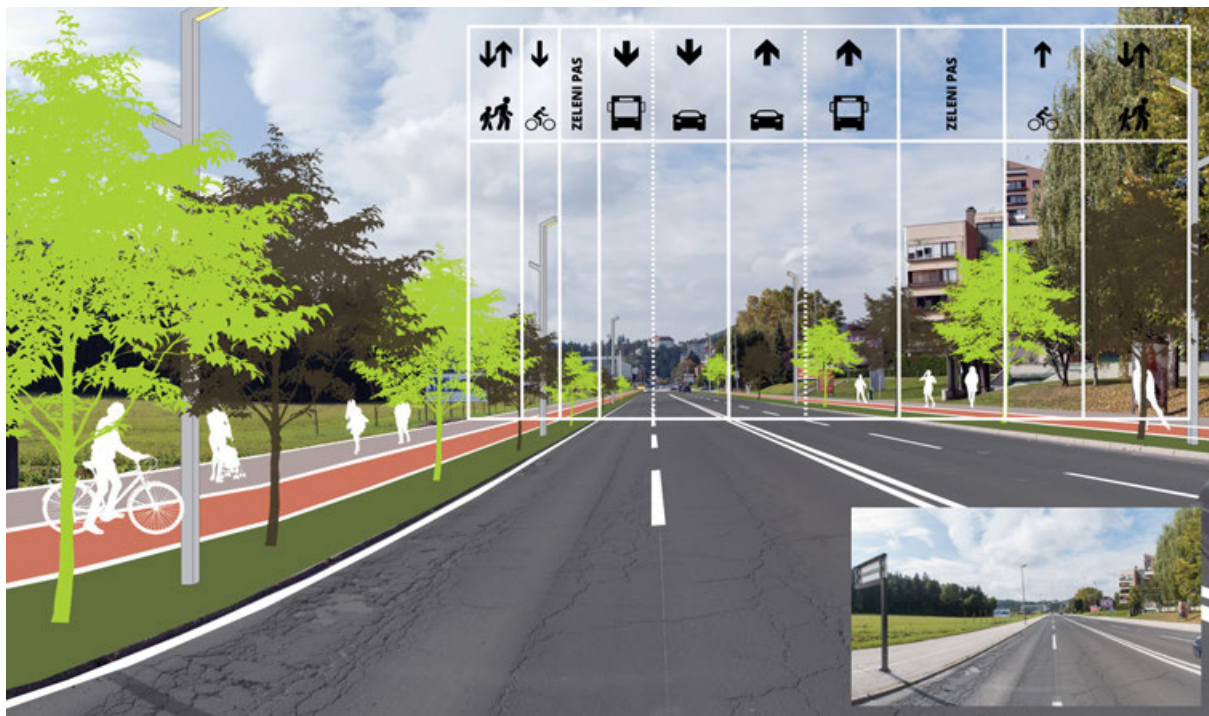
*brezplačni mestni avtobus »Lokalc«, ki nudi priložnosti za izboljšave*

## 10.5 Akcijski načrt

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a.	Optimizacija mestnega JPP Lokalc in integracija šolskega prevoza z rednimi linijami in Lokalcem	50.000 € v letu 2017 (študija) 5.000 € letno (2018 – 2022) (izvedba, vzdrževanje)	srednja	MOV, sosednje občine in zunanji izvajalec						
b.	Optimizacija medkrajevnega JPP in integracija s sistemom Lokalca	20.000 € (študija) 5.000 € letno (izvedba, vzdrževanje)	srednja	MOV, MzL, prevozniki in zunanji izvajalec						
c.	Vključitev sistema enotne vozovnice (Bicy, Lokalc, parkiranje in druge javne storitve)	40.000 €	srednja	MOV, zunanji izvajalec						
č.	Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za povečanje uporabe JPP	7.000 € letno	srednja	MOV, vrtci, šole, javni zavodi in zunanji izvajalec						
d.	Informatizacija mestnega JPP Lokalc (prikazovalniki časov, aplikacija...)	ob predpostavki možnosti sofinanciranja 200.000 € (vzpostavitev) 20.000 € letno (vzdrževanje)	velika	MOV, prevoznik in zunanji izvajalec						
e.	Prilagoditev voznega parka Lokalc gibalno in senzorično oviranim osebam ter prevozu koles	rezultat podpisa koncesijske pogodbe	majhna	MOV, prevoznik in zunanji izvajalec						
f.	Prilagoditev postajališč gibalno in senzorično oviranim osebam	ob predpostavki možnosti sofinanciranja 100.000 € v 5 letih	srednja	MOV, DRSI, AŽP, zunanji izvajalec						
g.	Okolju prijazen vozni park Lokalca	rezultat podpisa koncesijske pogodbe (postopno uvajanje)	majhna	MOV, prevoznik in zunanji izvajalec						
h.	Javni prevoz po sistemu na poziv	50.000 € (nakup vozila) 1.000 € letno (vzdrževanje) 20.000 € letno (izvajanje)	velika	MOV, zunanji izvajalec, Zavod za turizem						

 izvedba  
 načrt/študija





*primer možne rešitve preureditve Šaleške ceste*

# 11

## peti steber - sprememba navad uporabnikov motoriziranega prometa

**Čprav je delež lastništva avtomobilov v Velenju pod slovenskim povprečjem, se je v zadnjih dveh desetletjih seveda tudi v naši občini močno povečala uporaba avtomobilov. S tem se krepijo negativni vplivi motornega prometa na družbo in povečujejo se pritiski mirujočega prometa na prostor. Avtomobil bo sicer ostal zelo pomembna in v marsikaterih primerih optimalna oblika mobilnosti, vendar je veliko še posebno kratkih poti, ki bi jih lahko premagali z uporabo bolj trajnostnih prometnih načinov. S spodbujanjem odgovornejše rabe osebnih motornih vozil, ko je to smiselno, lahko dosežemo pomembne pozitivne učinke na kakovost bivanja v občini.**

### 11.1 Izzivi

Stopnja motorizacije se je v Velenju v samo desetih letih od leta 2002 zvišala s 399 na 490 vozil na 1.000 prebivalcev. Zaradi povečane motorizacije, večjega deleža dnevnih migracij iz občine in trendov suburbanizacije se je povečal tudi delež uporabe avtomobila: za pot na delo je ta delež leta 2002 znašal 55 %, v anketi pa je bilo ugotovljeno, da je delež danes že 71-odstoten.

Z večjo uporabo avtomobila so se pojavile tudi parkirne težave, predvsem v stanovanjskih območjih, ki so bila načrtovana za manjše lastništvo avtomobilov. Pojavljajo se konflikti med uporabniki zaradi neupoštevanja prepovedi parkiranja in, po mnenju prebivalcev, premajhnega števila parkirišč glede na število stanovanj. Težave pogosto obremenjujejo tudi pešce in kolesarje, in sicer zaradi nepravilnega parkiranja. Parkiranje v mestu je še vedno razmeroma poceni, povsod je omogočeno vsaj brezplačno kratkotrajno parkiranje, kar verjetno ne odseva realnih stroškov z vzdrževanjem in urejanjem parkirišč.

Delež izdatkov za mobilnost v Sloveniji znaša približno 15 odstotkov oziroma skoraj eno tretjino več sredstev, kot jih namenijo gospodinjstva v drugih državah EU, kar nas uvršča na neslavno drugo mesto. To povečuje socialno neenakost, saj so prebivalci, ki si ne morejo ali nočejo privoščiti avtomobila, zapostavljeni in neenakovredno obravnavani pri prometnem načrtovanju.

Tudi zaradi slabe strateške prometne lege in slabe povezanosti z železniškim omrežjem promet v občini večinoma sloni na cestni infrastrukturi. Ta v celoti poteka skozi mesto Velenje, kjer so najpomembnejši vplivi onesnaževanje zraka z onesnaževali (izpusti plinov in prašnih delcev), onesnaževanje tal in rastlinstva (predvsem ob prometnicah), hrup, prometne nesreče, prometni zastoji zaradi povečane gostote prometa in poškodbe infrastrukture. Prometna kultura in nedisciplinarnost pomembno prispevata k slabši prometni varnosti, še posebej ranljivih uporabnikov, kot so pešci in kolesarji, med njimi še posebej otroci in starostniki. Posredno je problematičen čedalje bolj sedeč življenjski slog, povezan tudi z uporabo avtomobila, kar pripomore k slabšemu stanju v javnem zdravstvu.

Prometno najbolj obremenjena je smer sever-jug, ki povezuje koroško regijo z osrednjo Slovenijo. Sorazmerno velika obremenjenost je tudi v smeri vzhod-zahod, in sicer na cesti, ki povezuje Velenje in Šoštanj, in cesti, ki vodi v Šmartno ob Paki. Prometni zastoji se pojavljajo v času konic ob začetku in koncu delovnega časa podjetij, kar kaže na izrazito migracijo na delovna mesta z osebnimi avtomobili.

Po mnenju prebivalcev so državne ceste na splošno v slabem stanju in neurejene, ob tem so po njihovem mnenju lokalne ceste in ulice slabo oziroma površno vzdrževane, preozke in z neurejenimi bankinami.

Velika težava je tovorni promet, kjer na najbolj obremenjenih državnih cestah znaša od 10 pa tudi do 20 odstotkov celotnega motornega prometa. To povzroča velike obremenitve za prometno infrastrukturo in zmanjšuje občutek varnosti drugih udeležencev v prometu, predvsem pešcev

in kolesarjev. Na drugi strani je težava voznikov tovornih vozil tudi ta, da v Velenju ni primerne počivališča, kjer bi ti vozniki lahko zakonito in normalno opravljali zakonsko predpisane počitke.

Neugodne prometne povezave s sosednjimi regijami imajo velik negativni vpliv na gospodarski razvoj. Večja podjetja v regiji grozijo s selitvijo proizvodnje na logistično in poslovno ugodnejša območja. Razvoj takšnih scenarijev bi imel katastrofalne posledice za gospodarstvo in socialno stanje v mestu in regiji.

## 11.2 Dosežki

Podatki kažejo, da je stopnja motorizacije dosegla svoj vrh, tako kot v preostali Sloveniji, leta 2009, od takrat pa je za malenkost upadla in stagnira ter znaša 477 vozil na 1.000 prebivalcev. Tako je stopnja v Velenju nižja od slovenskega povprečja, ki znaša 523 vozil na 1.000 prebivalcev. Hkrati se količina motornega prometa v zadnjih letih zmanjšuje, kar dokazujejo tudi rezultati opravljenih štetij. V povprečju se je ves motorni promet v obdobju 2006–2016 zmanjšal za 15 odstotkov, kar je resda verjetno tudi posledica upada gospodarske aktivnosti. V anketi je večina sodelujočih izrazila zadovoljstvo s pretočnostjo prometa v občini.

Izdelali smo Strategijo ureditve mirujočega prometa v Mestni občini Velenje 2010–2030. Tako smo v zadnjih letih začeli izvajati bolj trajnostno prometno politiko, ki deli Velenje na parkirna območja glede na dovoljeni čas parkiranja in ceno. Večjih parkirnih težav na javnih parkiriščih v Velenju sicer ni zaznati, kar je uspeh. Prav tako je glede na anketo več zadovoljnih kot nezadovoljnih na področju parkirnega režima v modrih conah in s številom parkirišč.

V zadnjem desetletju smo močno izboljšali splošno prometno varnost, saj se je število vseh nesreč zmanjšalo za več kot tretjino. Število smrtnih žrtev od leta 2009 nikoli ne preseže ene žrtve na leto, kar je precej bolje kot v obdobju 2002–2008, ko so na cestah umrli tudi po trije ali štirje ljudje na leto. Vseeno želimo še izboljšati varnost, tako da smrtnih žrtev sploh ne bi bilo. Sodelujemo tudi z nevladnimi organizacijami, šolami in občani v okviru Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter Sosveta za izboljšanje varnosti občanov. Uvedli smo merjenje hitrosti s stacionarnimi radarji, izvajamo pa tudi projekt V Velenju vozimo varno. Poleg uvedbe območij za pešce, kjer je motorni promet prepovedan, smo umirili promet v številnih soseskah, kjer so postavljene talne ovire in ploščadi

ter prometna signalizacija za omejitev hitrosti na 30 oziroma 40 km/h.

V anketi sta bila kot najnujnejša ukrepa opredeljena prav umirjanje prometa v naseljih in zmanjšanje števila avtomobilov na cestah in parkiriščih.

Za spodbujanje uporabe okolju bolj prijaznih vozil smo uvedli električne polnilnice na Titovem trgu in na Šaleški cesti.

Aktivno sodelujemo pri umeščanju trase tretje razvojne osi, ki predvideva povezavo regionalnih središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena, povečanje konkurenčnosti območja, izboljšanje gospodarskih in institucionalnih povezav in ne nazadnje tudi prometne varnosti. Tretja razvojna os bo s preusmeritvijo tranzitnega prometa, ki trenutno poteka ob mestnem središču, v Velenju imela tudi neposredne vplive na kakovost življenja v mestu z zmanjšanjem obremenitve okolja s prometnimi izpusti in hrupom.

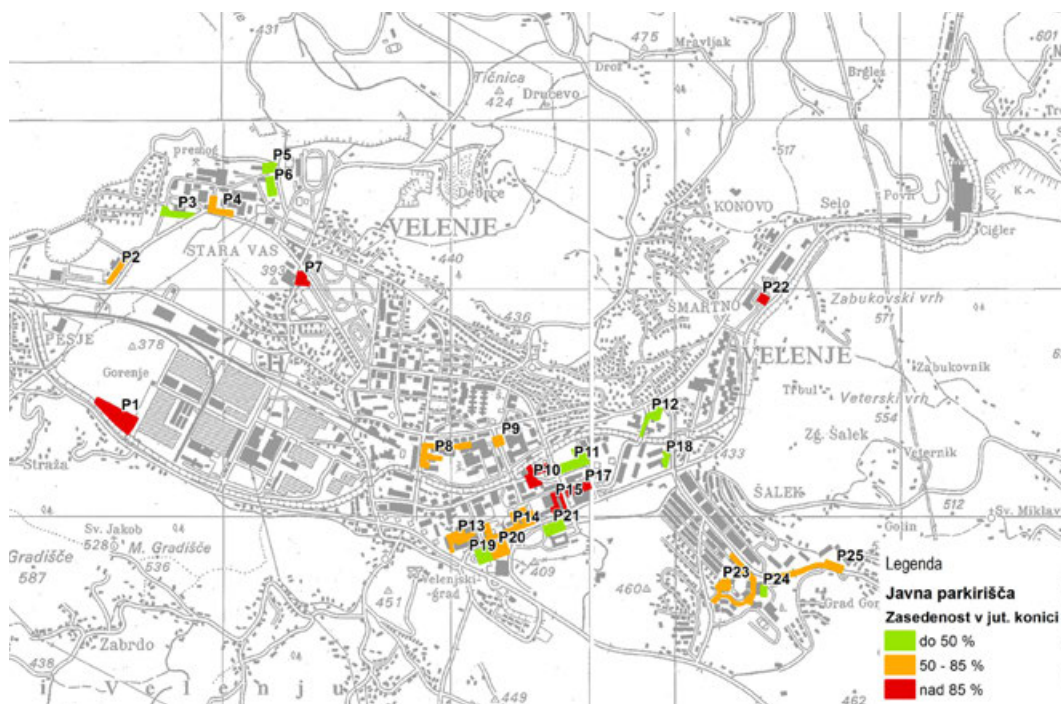


*primer neprivlačnih javnih površin  
v okolici Glasbene šole FKK Velenje*

## 11.3 Cilji

Cilj	Ciljne vrednosti	Kazalci
Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila.	Do leta 2022 zmanjšati količino motornega prometa v občini za 10% glede na leto 2016.	Število vozil na referenčnih mestih (vir: štetje).
	Do leta 2022 zmanjšati delež uporabe avtomobila za poti na delo in v šolo za 10 % glede na leto 2016.	Delež z avtomobilom opravljenih poti v službo ali šolo (vir: anketa). Leta 2016 je bilo 66,9 % poti v službo ali šolo opravljenih z avtomobilom (leta 2022: 60 %).
	Do leta 2022 zmanjšati število avtomobilov na prebivalca za 1 %.	Stopnja motorizacije (vir: STAT). Stopnja motorizacije v MOV je leta 2015 znašala 477 vozil/ 1.000 prebivalcev (leta 2022: 472).
Umirjanje motornega prometa.	Do leta 2022 umiriti promet na vsaj enem območju letno v mestu in vsaj treh primestnih naseljih v občini.	Število območij z umirjanjem prometa.
Zmanjšanje negativnih vplivov parkiranja.	Do leta 2022 sprememba parkirne politike.	Vzpostavitev trajnostno usmerjene parkirne politike.
Povečanje prometne varnosti.	Do leta 2022 zmanjšati število poškodovanih v nesrečah z motoriziranimi udeleženci za 50 % glede na obdobje 2013 – 2015 in izničiti število smrtnih žrtev.	Število prometnih nesreč (vir AVP). V obdobju 2013 – 2015 je bilo v povprečju 111 prometnih nesreč, od tega povprečno 1 prometna nesreča s smrtnim izidom letno (leta 2022: 55 oziroma 0).

preglednica 6: cilji in ciljne vrednosti petega prometnega stebra: motorni promet



javna parkirišča in njihova zasedenost v jutranji konici

## 11.4 Ukrepi

Celostna prometna strategija MO Velenje predvideva na področju racionalne rabe motoriziranega prometa naslednje ukrepe:

### a. Študija in predlog optimizacije parkirne politike

Do leta 2018 bomo izdelali študijo in predlog parkirne politike MO Velenje, ki bo temeljila na ciljih in usmeritvah CPS. Nova parkirna politika bo spodbujala nadaljevanje nadzorovanega parkiranja. Parkirne tarife bodo določene tako, da bodo s časovnimi omejitvami in ceno parkirnin v mestnem središču spodbujale kratkotrajno parkiranje ter, obratno, spodbujale dolgotrajno parkiranje zunaj strogega mestnega jedra in v garažnih hišah, ki trenutno samevajo.

### b. Vzpostavitev sistema vodenja mirujočega prometa

Zelo velika težava v zvezi z mirujočim prometom je iskanje prostih parkirnih površin, kar največkrat povezujemo s pomanjkanjem parkirnih površin, vendar ni vedno tako. Da bi se izognili zastojem in zmanjšani varnosti udeležencev v prometu, bomo vzpostavili sistem vodenja mirujočega prometa. S tem se bodo voznikom prek informacijskih tabel posredovale informacije o lokacijah in številu prostih parkirnih mest na prostem in v garažnih hišah.

### c. Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za racionalnejšo uporabo motornih vozil

Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za racionalnejšo uporabo motornih vozil so najuspešnejše v kombinaciji z akcijami za spodbujanje trajnostnih prometnih načinov, te pa v kombinaciji z izboljšanimi pogoji za uporabo teh prometnih načinov. Zato bomo izvajali ustrezna promoviranja, ki se bodo povezovala z ukrepi ter promocijskimi in ozaveščevalnimi aktivnostmi preostalih stebrov.

### d. Vzpostavitev parkirišča za tovorna vozila in turistične avtobuse

V občini danes nimamo zagotovljenega parkirišča za tovorna vozila in turistične avtobuse. Da bi se izognili negativnim vplivom, bomo proučili možnosti za umestitev parkirišč na strateško primerni lokaciji.



*zasebno parkirišče - Gorenje*

### e. Širitev omrežja električnih polnilnic za električne avtomobile in električna kolesa

Podpora za večjo uporabo okolju prijaznih vozil je pomembna predvsem z vidika zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov, izboljšanja kakovosti zraka in zmanjševanja odvisnosti od fosilnih goriv. V ta namen bo MO Velenje razširila omrežje električnih polnilnic in s tem olajšala uporabo električnih vozil, da se njihov delež v prometu poveča. Ob tem bo več polnilnic za električna kolesa, ki so primerna za kolesarjenje na daljše razdalje in na razgibanem reliefu.

### f. Obvozna cesta za zmanjšanje tranzitnega prometa

Da bi se izognili negativnim vplivom motornega prometa na glavnih cestah skozi Velenje, je v prihodnosti v načrtu gradnja obvozne ceste (Tretja razvojna cesta), ki bo preusmerila tranzitni promet iz mesta. Občina ima omejene možnosti vpliva na gradnjo infrastrukture, ki je v domeni države. Kljub temu so možni mehki načini vpliva z intenzivnim povezanim dialogom med lokalnimi skupnostmi in odločevalci na državni ravni.

### g. Gradnja in ureditev parkirišč P + R

Sistem P + R (Park & Ride oziroma Parkiraj in se pelji) je oblika integracije prometnih načinov, ki omogoča uporabnikom osebnih motornih vozil (in koles) parkiranje na parkirišču, od koder nadaljujejo pot v mesto z javnim potniškim prometom (z Lokalcem) ali s kolesom.

Glede na smer in intenzivnost dnevnih migracij bomo uredili parkirišče P + R ob Velenjskem jezeru, na katerega bomo usmerili dnevne migrante, ki v mesto vstopajo po Partizanski cesti (PLDP leta 2014: 11.799 vozil/dan) in bodo v prihodnjih letih vstopali po predvideni hitri cesti (tretja razvojna os), katere priključek je predviden prav na tem območju. Del

dnevnih migrantov, ki zdaj v mesto vstopajo po Celjski cesti (PLDP leta 2014: 16.383 vozil), se bo po novem v mesto prav tako pripeljal po hitri cesti. Glede na napoved prometa za leto 2040 naj bi po njej v Velenje pripeljalo približno 1.700 osebnih vozil na dan oziroma skupaj v obe smeri 3.400 osebnih vozil/dan (vir: Novelacija prometnega modela za celotno vplivno območje poteka tretje razvojne osi od Avstrije do avtoceste A1, Prometna študija za različico F2-2, PNZ, april 2016).



S tem želimo tudi spodbujati hojo in kolesarjenje. V ta namen bomo proučili potrebo po dodatnih sklenjenih območjih umirjanja prometa, v katerih bomo dosegli zmanjšanje hitrosti znižanjem hitrostnih omejitev ter preurejanjem elementov na cestah in križiščih. Na zdajšnjih območjih umirjenega prometa bomo dodajali dodatne potrebne ukrepe umirjanja (hitrostni otoki, šikane, deljeni prostor »shared space« idr.).

## h. Umirjanje prometa

Z umirjanjem prometa želimo izboljšati prometno varnost in kakovost okolja z zmanjšanjem obsega in hitrosti motornega prometa v preurejenih območjih.

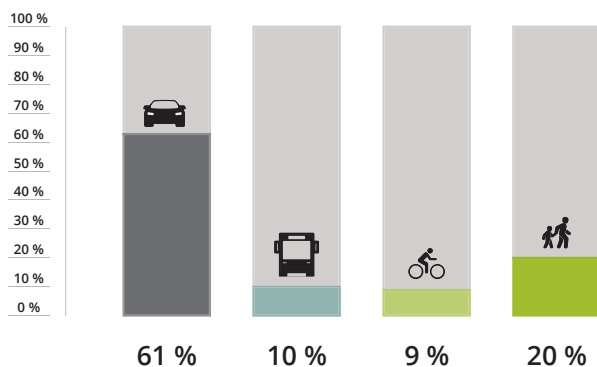
### 11.5 Akcijski načrt

Zap. št.	Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2017	2018	2019	2020	2021	2022
a.	Študija in predlog optimizacije parkirne politike	50.000 € (študija)	srednja	MOV in zunanji izvajalec						
b.	Vzpostavitev sistema vodenja mirujočega prometa	100.000 € (načrt in izvedba)	srednja	MOV in zunanji izvajalec						
c.	Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za racionalnejšo uporabo motornih vozil	7.000 € letno	srednja	MOV, vrtci, šole in drugi javni zavodi ter zunanji izvajalec						
č.	Vzpostavitev parkirišča za tovorna vozila	50.000 € (načrt) 200.000 € (odkupi zemljišč + izvedba)	srednja	MOV in zunanji izvajalec						
d.	Širitev omrežja električnih polnilnic za električne avtomobile in električna kolesa	4.000 € / polnilnica	majhna	MOV in zunanji izvajalec						
e.	Obvozna cesta za zmanjšanje tranzitnega prometa (aktivno sodelovanje pri umeščanju in gradnji)	-	zelo velika	MOV, DRSI in zunanji izvajalec						
f.	Gradnja in ureditev parkirišč P+R	ob predpostavki sofinanciranja 1.454.000 € (načrt in izvedba)	velika	MOV in zunanji izvajalec						
g.	Umirjanje prometa	20.000 € (načrt) 50.000 € (izvedba)	velika	MOV, DRSI in zunanji izvajalec						

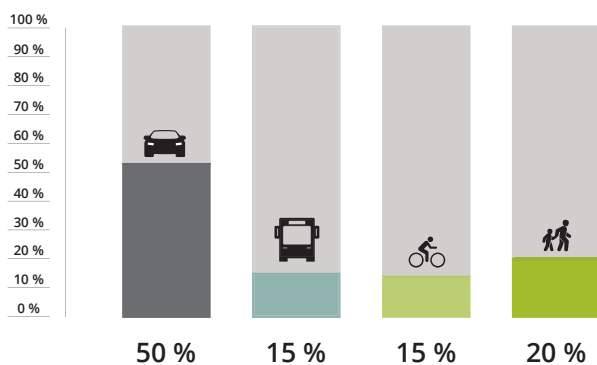
 izvedba  
 načrt/študija

## Kaj želimo za prihodnost?

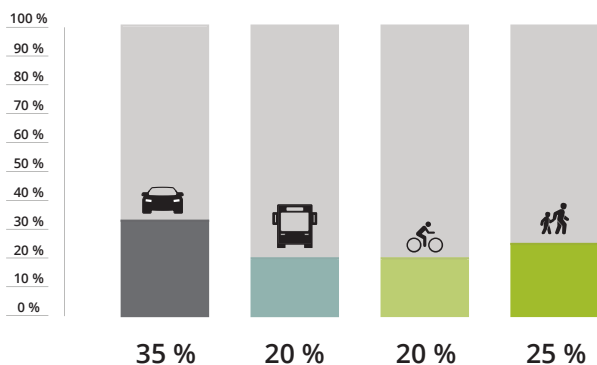
Cilj je povečati uporabo trajnostnih načinov potovanja na račun zmanjšanja uporabe osebnih vozil.



### leto 2016



### leto 2022



### leto 2035

*delež različnih oblik mobilnosti*



1000  
arhitekturna  
projektarna družba  
s. Plova, Družinska 2/1  
SI-1000 Novo mesto



**MKPROJEKT10**  
Projektarna družba



Konzorcij izvajalcev CPS Velenje