

# JOINT ELABORATION OF A SUMP AT FUA LEVEL IN VELENJE

---

Deliverable D.T3.2.1

Version 2

03 2020

---





# Celostna prometna strategija funkcijske urbane regije Velenja

---

**Deliverable D.T3.2.1**

**Version 2**

**03 2020**

---





Številka projekta	CE1161								
Akronim projekta	SMART COMMUTING								
Delovni paket	T3 PILOT ACTIONS								
Verzija	Končna								
Zgodovina projekta	Verzija			Datum izida			Distribucija		
	verzija 1, osnutek			12 2019			Vsi projektni partnerji		
	verzija 2, končna			3 2020			Javno dostopno		
<b>Klasifikacija dokumenta</b>									
Osnutek		Končni	x	Zaupni		Omejitveni		Javni	x
Lastništvo partnerjev	Mestna občina Velenje;								
Glavni urednik	Mag. Katarina Ostruh								
Prispevek partnerjev	Mestna občina Velenje; IUAV - University of Venice; VUT - Vienna University of Technology								
Dostopno	Javno								
Referenca dokumenta	Helmut Lemmerer, Takeru Shibayama, Katarina Ostruh, Francesco Bruzzone; Joint Elaboration of a SUMP at FUA Level in Rimini, Koper/Capodistria and Zadar, Deliverable D.T3.2.1 of SMART COMMUTING, Co-funded by Interreg Central Europe, March 2020								



## Kazalo vsebine

1. POVZETEK .....	6
2. UVOD.....	8
3. STANJE PROMETA V REGIJI .....	10
4. IZZIVI TRAJNOSTNO MOBILNE REGIJE .....	13
5. CILJI IN SCENARIJ RAZVOJA PROMETA V REGIJI.....	14
STEBER JAVNI POTNIŠKI PROMET .....	15
STEBER KOLESARSKI PROMET.....	20
STEBER HOJA.....	23
STEBER MOTORNI PROMET .....	26
6. SUMMARY .....	33



## Kazalo slik

Slika 1 Metodologija priprave regijske celostne prometne strategije.....	9
Slika 2 Območje regijske celostne prometne strategije .....	10
Slika 3 Dnevne migracije v Velenje in iz Velenja na podlagi podatkov o občini dela in občini prebivališča .....	11
Slika 4 Delavnica določanja izzivov prometa v regiji.....	13
Slika 5 Železniška postaja Velenje (Foto: Gregor Pirtovšek) .....	15
Slika 6 Iz kampanje 'Pomlad je lepša s kolesom' (Foto: Peter Marinšek) .....	20
Slika 7 V regiji trenutno hodi v službo približno 18 % prebivalcev (Foto: Matej Vranič). .....	23
Slika 8 Prevladujoče prevozno sredstvo dnevne mobilnosti v regiji je avtomobil (vir fotografije: rlv.si) ...	26

## Kazalo grafikonov

Graf 1 Gibanje števila prebivalcev v regiji.....	10
Graf 2 Kljub zelo kratkim dnevnim razdaljam, se prebivalci v 70 % odločajo za uporabo avtomobila.....	11
Graf 3 Najpogostejša izbira anketiranih za prevoz v službo, šolo .....	26

## Kazalo tabel

Tabela 1 V Velenje se dnevno pripelje iz okoliških občin preko 7.000 prebivalcev .....	10
--	----



---

# Celostna prometna strategija funkcijske urbane regije Velenja

## Avtorji

mag. Katarina Ostruh, univ. dipl. geog.

Nela Halilović, mag. geog.

v sodelovanju s Helmut Lemmerer, Takeru Shibayama, VUT - Dunajska tehniška univerza

Francesco Bruzzone, IUAV - Univerza v Benetkah

**Marec 2020**



## 1. POVZETEK

Projekt Smart Commuting, ki je 85 % sofinanciran iz programa Interreg Centralna Evropa, naslavlja spremembe načina razmišljanja o izbiri prometnih sredstev in zagotavljanje osnov trajnostnega prometnega načrtovanja s pripravo osnutka celostne prometne strategije (CPS) na regionalni ravni. Projekt se je pričel 1. 6. 2017 in zaključil 31.5.2020. V triletnem času izvajanja projekta so Mestna občina Velenje in ostali projektni partnerji izvedli številne aktivnosti, s ciljem priprave osnutka dokumenta CPS na ravni funkcijskih regij mest.

Celotno prometno načrtovanje postavlja v ospredje ljudi namesto avtomobilov in enakovredno obravnava vse načine mobilnosti: pešce, kolesarje, javni potniški promet in avtomobile. Temelji na usklajevanju potreb gospodarskega razvoja, socialne pravičnosti z ozirom na kakovosti okolja. Je pristop, ki presega okvirje delitve pristojnosti na različnih prostorskih ravneh, saj povezuje lokalno, regionalno in državno raven z ustvarjanjem sinergij in zavez, temelječih na zaupanju in transparentnosti.

Celoten postopek priprave regijske celostne prometne strategije je temeljil na reševanju izzivov vsakdanjih prometnih tokovih, ki nastanejo zaradi prevoza v službo, šolo, ki se združujejo pod imenom dnevna mobilnost. Na podlagi teh poti je bilo tudi določeno območje urbane funkcijske regije Velenja. K sodelovanju pri spremembah politik in oblikovanju strateškega dokumenta so bili vključeni tako javna uprava, gospodarstvo, šolstvo, prevozniki, zainteresirane skupine, nevladne organizacije in seveda javnost. Analizo stanja je zajemala priprava SWOT analize, kabinetno delo za zbiranje ustreznih statističnih podatkov, ki kažejo na prometne trende v regiji. Opravljeno je bilo anketiranje na vzorcu 1500 prebivalcev za prepoznavanje mobilnostnih navad. Javnost je bila vključena skozi celoten projekt preko seminarjev, delavnic in drugih dogodkov. Za zagotavljanje politične podpore so bile izvedene tri konference županov, vodij in direktorjev pomembnejših večjih zaposlovalcev in drugih zainteresiranih posameznikom. V sklepni fazi se je pripravil akcijski načrt izvajanja ukrepov regijske celostne prometne strategije.

Funkcijska urbana regija Velenja obsega območja občin Velenje, Mislinja, Slovenj Gradec, Šoštanj, Šmartno ob Paki, Mozirje, Nazarje, Polzela, Žalec, Celje in Dobrna. V njej živi približno 150.000 prebivalcev in obsega približno 66.000 delovnih mest. 4 občine so izrazito delovne, kamor prebivalstvo dnevno potuje na delo. V regiji sta na voljo avtobusni prevoz v vseh in železniški prevoz v 6 občinah. Javni potniški promet v regiji ni konkurenčen avtomobilu, saj ne zagotavlja ustrezne pogostosti voženj in hitrosti v primerjavi z avtomobilom v jutranji in popoldanski konici. Število potnikov na sredstvih javnega potniškega prometa ali stagnira ali upada, kar vpliva negativno na sam razvoj. V Celju in Velenju je tudi na voljo mestni avtobusni prevoz in avtomatiziran sistem mestnih koles. V Velenju sta obe storitvi brezplačni. Celjski sistem izposoje koles pokriva tudi območje občin Polzela in Žalec, Velenjski sistem pa pokriva tudi območje občine Šoštanj. Razdalje, ki jih prebivalci dnevno premagujejo od doma do službe ali šole so v 35 % dolge do 5 km; 14 % jih je krajših od 1 km, 21 % pa je dolgih med 1 km in 5 km. To so razdalje, ki jih lahko še obvladujemo s kolesom. 21 % potovanj na delo ali v šolo je dolgih med 5 in 15 km, kolikor je udoben domet električnega kolesa in 44 % potovanj je daljših od 15 km. Kljub temu večina prebivalstva regije še vedno izbira osebni avtomobil za vsakdanje poti.

Glavni izzivi prometa funkcijske urbane regije so neučinkovit javni potniški promet, neizkoriščen potencial kolesarjenja in hoje na kratke razdalje in kot dopolnitev ostalim prevoznim sredstvom (multimodalnost), neizkoriščen potencial sopotništva, prevladujoč delež rabe osebnih avtomobilov za dnevno mobilnost, tovorni promet v naseljih.

Krovni cilj regijske celostne prometne strategije je, da se glede na trenutno stanje delež z avtomobilom opravljenih poti na delo in v šolo poti z avtomobilom zmanjšajo na 40 %, poti opravljene z JPP se povečajo na 23 %, s kolesom na 16 % in peš na 21%.

Pripravljen akcijski načrt za doseganje ciljev strategije temelji na 4 stebrih: javni potniški promet, kolesarjenje, hoja, motorni promet.



## Steber javni potniški promet: Več voženj z JPP za dnevno mobilnost

Ukrepi temeljijo na izboljšavi storitve in infrastrukture JPP ter prilagoditvi za možnost uporab več prevoznih sredstev hkrati (multimodalnost).

Cilj 1: Zvišanje deleža uporabe avtobusa za dnevno mobilnost z 10 % v 2018 na 17 % do leta 2025

Kazalnik: Delež uporabe avtobusa za dnevno mobilnost.

Cilj 2: Zvišanje deleža uporabe vlaka za dnevno mobilnost s 3 % v 2018 na 6 % do leta 2025

Kazalnik: Delež uporabe vlaka za dnevno mobilnost.

## Steber kolesarski promet: Več potovanj s kolesom

Ukrepi temeljijo na izboljšavi infrastrukture za kolesarjenje, skupaj z ozaveščanjem o pozitivnih učinkih aktivne mobilnosti na krajše razdalje.

Cilj 1: Zvišanje deleža uporabe koles za dnevno mobilnost s 7 % v 2018 na 16 % do leta 2025

Kazalnik: Delež uporabe koles za dnevno mobilnost.

Cilj 2: Znižanje deleža prometnih nesreč z udeleženi kolesarji za 50 % do leta 2025

Kazalnik: Delež prometnih nesreč z udeleženi kolesarji.

## Steber hoja: Več krajših poti opravljenih peš

Ukrepi temeljijo na izboljšavi infrastrukture za kolesarjenje, skupaj z ozaveščanjem o pozitivnih učinkih aktivne mobilnosti na krajše razdalje.

Cilj 1: Zvišanje deleža pešcev za dnevno mobilnost z 18 % v 2018 na 21 % v letu 2025

Kazalnik: Delež pešcev za dnevno mobilnost.

Cilj 2: Znižanje deleža prometnih nesreč z udeleženi pešci za 50 % do leta 2025

Kazalnik: Delež prometnih nesreč z udeleženi pešci.

## Steber motorni promet

Ukrepi temeljijo na omejevanju vsakdanje izbire avtomobila z namenom zmanjšanju udobja vožnje z avtomobilom in ozaveščanju o učinkih vsakodnevne vožnje z avtomobilom. Sopotništvo se spodbuja z zagotavljanjem ustrezne infrastrukture ter v sodelovanju z večjimi zaposlovalci.

### Racionalnejša uporaba osebnih avtomobilov

Cilj 1: Znižanje deleža uporabe avtomobilov za dnevno mobilnost z 60 % v 2018 na 40 % v letu 2025

Kazalnik: Delež uporabe avtomobila za dnevno mobilnost

Cilj 2: Povečevanje števila ulic z nižjimi omejitvami hitrosti in urbano infrastrukturo, prijazno prebivalcem, v vsaki občini za 10 do leta 2025

Kazalnik: Število ulic prijaznih prebivalcem

### Sopotništvo za dnevno mobilnost v regiji

Cilj 1: Zvišanje deleža sopotništva za 10 % do leta 2025

Kazalnik: Delež sopotništva v regiji za dnevno mobilnost.

### Zniževanje negativnih učinkov tovarnega prometa na dnevno mobilnost

Cilj 1: Zmanjšanje deleža tovarnega prometa

Kazalnik: Delež tovarnega prometa v regiji.





## 2. UVOD

Mestna občina Velenje je 1.6.2017 pristopila k projektu Smart Commuting, sofinanciranem v 85 % iz programa Interreg Centralna Evropa. Namen projekta je sprememba načina razmišljanja o izbiri prometnih sredstev in zagotovitev osnov trajnostnega načrtovanja prometa s pomočjo oblikovanja osnutka celostne prometne strategije na regionalni ravni.

Potreba po regijski celostni strategiji se je pokazala že ob sprejetju občinske celostne prometne strategije Velenja v letu 2017, saj načrtovanje prometa in ukrepov za prehod k bolj trajnostnim praksam sega preko občinskih meja. Projekt Smart Commuting obravnava izzive in priložnosti prometa na območju t. i. funkcijskih regij (angl. Functional Urban Areas). Gre za območje, ki povezuje proizvodno različna območja v pokrajinsko zaokroženo enoto, navadno navezano na določeno centralno naselje ali pomembno prometnico. Funkcijska regija združuje torej kraje med katerimi poteka intenzivna dnevna mobilnost. Celoten postopek priprave regijske celostne prometne strategije je temeljil na reševanju izzivov vsakdanjih prometnih tokovih, ki nastanejo zaradi prevoza v službo, šolo, ki se združujejo pod imenom dnevna mobilnost. K sodelovanju pri spremembah politik in oblikovanju strateškega dokumenta so bili vključeni tako javna uprava, gospodarstvo, šolstvo, prevozniki, zainteresirane skupine, nevladne organizacije in seveda javnost.

### Vizija regijske celostne prometne strategije

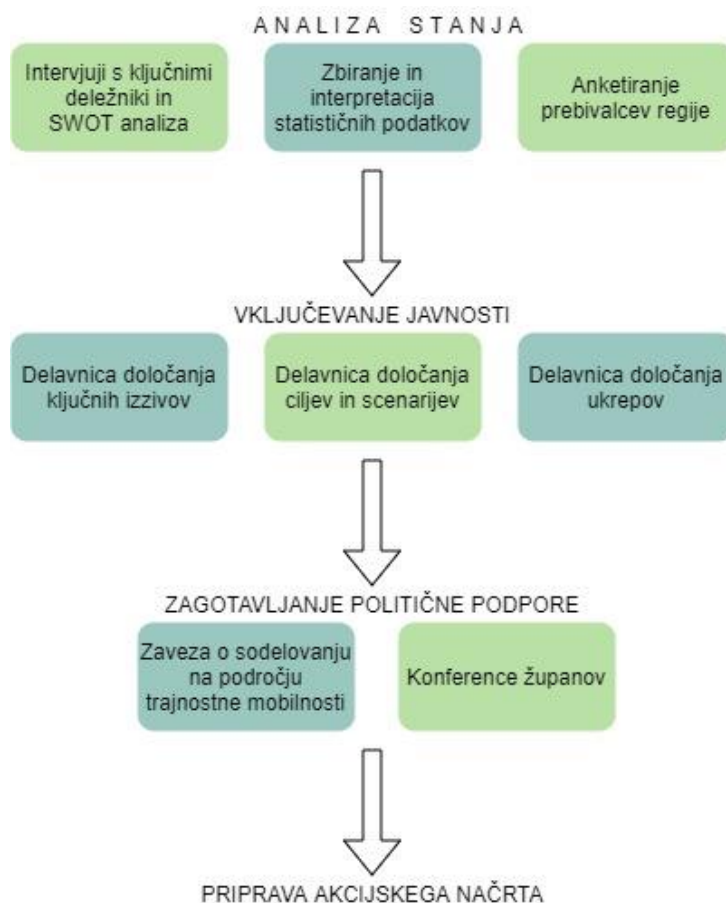
Prebivalstvo funkcijske urbane regije Velenja ima za vsakodnevne prevoze v službo, šolo različne možnosti trajnostnih načinov prevoza, ki se med seboj dopolnjujejo in omogočajo multimodalnost. Inovativne prometne prakse omogočajo trajnostno mobilnost tako za prevoze med občinami v regiji kot tudi dostop do regije in z drugimi regijami Slovenije. Trajnostno urejen prevoz temelji na učinkovitem, dostopnem, udobnem in varnem javnem prevozu, ki ga dopolnjujejo prakse aktivne mobilnosti (hoja in kolesarjenje) na krajše razdalje. S tem se bodo zmanjšala uporaba osebnega avtomobila, kar bo vplivalo na zniževanje vseh negativnih učinkov individualnega prometa. Prebivalci bodo zaradi tega imeli zagotovljeno visoko kakovostno bivalno in delovno okolje, ki bo temeljilo na vrednotah trajnostnega razvoja.

### Celostno prometno načrtovanje

Celostno prometno načrtovanje postavlja v ospredje ljudi namesto avtomobilov in enakovredno obravnava vse načine mobilnosti: pešce, kolesarje, javni potniški promet in avtomobile. Temelji na usklajevanju potreb gospodarskega razvoja, socialne pravičnosti z ozirom na kakovost okolja. Je pristop, ki presega okvirje delitve pristojnosti na različnih prostorskih ravneh, saj povezuje lokalno, regionalno in državno raven z ustvarjanjem sinergij in zavez, temelječih na zaupanju in transparentnosti.

Osnovne značilnosti celostnega prometnega načrtovanja so:

- Strateško in ciljno načrtovanje.
- Odločanje je participativno in transparentno.
- Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja.
- Osredotočenost na človeka.
- Stroškovno učinkovito načrtovanje.
- Upravljanje prometnega povpraševanja.
- Osredotočenost na učinkovite in postopno vpeljane izboljšave.
- Interdisciplinarnost in vključevanje sektorjev za zdravje, okolje in prostor.
- Strateško presojanje skladnosti projektnih možnosti in zastavljenih ciljev.



Slika 1 Metodologija priprave regijske celostne prometne strategije za velenjsko funkcijsko urbano regijo

Regijska celostna prometna strategija je bila pripravljena v okviru transnacionalnega projekta Smart Commuting. Sedem partnerjev iz Slovenije, Češke, Hrvaške, Avstrije in Madžarske je pod budnim očesom strateških strokovnih partnerjev - Tehniške univerze v Benetkah in Dunajske univerze za tehnologijo razvijalo lokalnim razmeram prilagojeno metodologijo priprave regijske celostne prometne strategije. Metodologija sledi smernicam za izdelavo celostnih prometnih strategij, ki jih je na evropski ravni pripravila Evropska komisija, na ravni Slovenije pa potrdilo Ministrstvo za infrastrukturo.

Priprava pričujočega dokumenta je vključevala različne deležnike in javnosti v vseh fazah projekta. V okviru **analize stanja** se je najprej pripravila SWOT analiza, v okviru katere so bili izvedeni **intervjuji** s pomembnimi deležniki - občinami, regionalnimi razvojnimi agencijami, pomembnejšimi regijskimi zaposlovalci, izobraževalnimi ustanovami, upravljalci prometne infrastrukture in storitev (prevozniki), zainteresirana javnost. **Zbrani so bili podatki iz različnih baz**, ki kažejo na stanje prometa v regiji. Opravili smo **anketiranje prebivalcev regije na spletu in na terenu**, v kateri je sodelovalo preko 1500 posameznikov, z namenom prepoznavne mobilnostnih navad v regiji. Analiza stanja je bila predstavljena na javnem seminarju in je postavila temelje za predelitev vizije dokumenta in ciljev, ki jih želimo doseči, kar je bilo preverjeno **na treh delavnicah**, ki jih je izvedel IPOP - Inštitut za politike prostora. Prva delavnica je bila namenjena identifikaciji **ključnih prometnih izzivov** na ravni Velenjske funkcijske regije. Druga delavnica je bila namenjena oblikovanju **krovnega cilja in strateških ciljev CPS**. Tretja delavnica je bila namenjena oblikovanju osnutka **akcijskega načrta ukrepov**, skladnih s strateškimi cilji CPS.

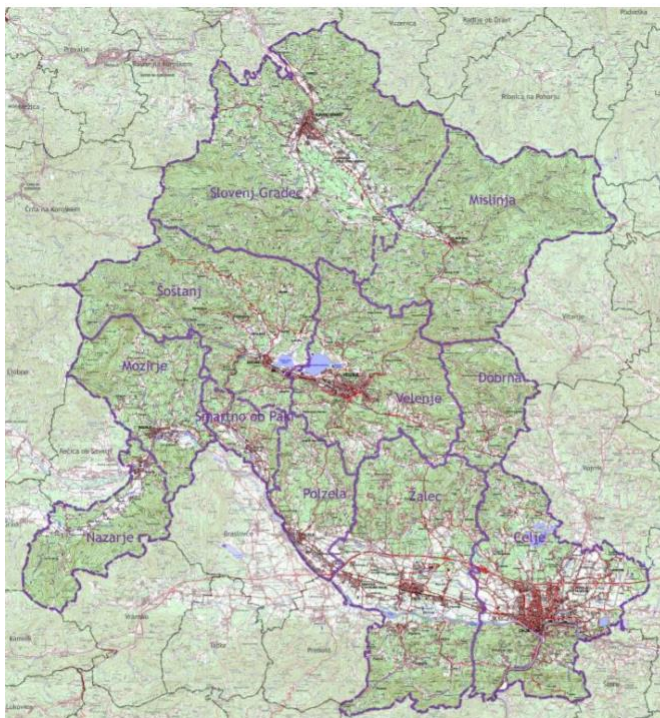
Posebno pozornost smo namenili **zagotavljanju politične podpore**, zato smo organizirali tri konference županov in ostalih pomembnih deležnikov. Na prvi so deležniki podpisali medijsko precej odmevno **Zavezo o sodelovanju na področju trajnostne mobilnosti**.

V sklepnih fazi in z ozirom na vse rezultate preteklega dela smo pripravili **akcijski načrt izvajanja ukrepov regijske celostne prometne strategije**, z opredeljenimi odgovornostmi za izvajanjem in potencialnim financiranjem.



### 3. STANJE PROMETA V REGIJI

#### Obravnavano območje: Funkcijska regija Velenja



Funkcijska regija Velenja je definirana glede na intenzivnost dnevnih migracij - kam iz Velenja in od kod v Velenje dnevno migrira največ delovno aktivnih prebivalcev. Obravnavano gravitacijsko območje Velenja oz. t. i. funkcijska regija tako za namen priprave regijske celostne prometne strategije obsega območja občin Velenje, Mislinja, Slovenj Gradec, Šoštanj, Šmartno ob Paki, Mozirje, Nazarje, Polzela, Žalec, Celje in Dobrna.

Tabela 1 V Velenje se dnevno pripelje iz okoliških občin preko 7.000 prebivalcev

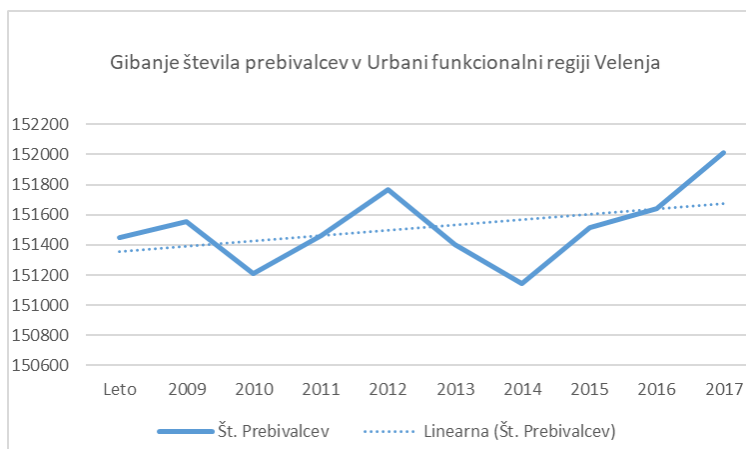
152.013
prebivalcev v regiji
66.637
delovnih mest v regiji
4
izrazito delovne občine v regiji

Slika 2 Območje regijske celostne prometne strategije

V regiji sta poleg Velenja še dve večji zaposlitveni središči, Celje in Slovenj Gradec, ki ustvarjata svoje širše gravitacijsko zaledje. Ti dve, prav tako regijski središči pomembni predvsem zaradi bolnišnic in izobraževalnih ustanov (srednje, višje, visoke šole) sta za središče funkcijske regije zelo pomembni, saj teh v Velenju ni (bolnišnic). V regiji se število prebivalcev postopno v povprečju povečuje. Z izjemo Celja se prebivalstvo krepi v manjših občinah in v nemestnih naseljih, kar kaže na proces suburbanizacije, oz. selitve prebivalstva iz mestnih središč na obrobje, s čimer se ustvarjajo dodatne razdalje na vsakdanjih poteh (v službo, šolo) in s tem tudi dodatni prometni tokovi.

Skladno z globalnim trendom, se tudi v urbani funkcijski regiji Velenja prebivalstvo stara. Kljub temu pa je prebivalstvo regije v povprečju mlajše od slovenskega povprečja.

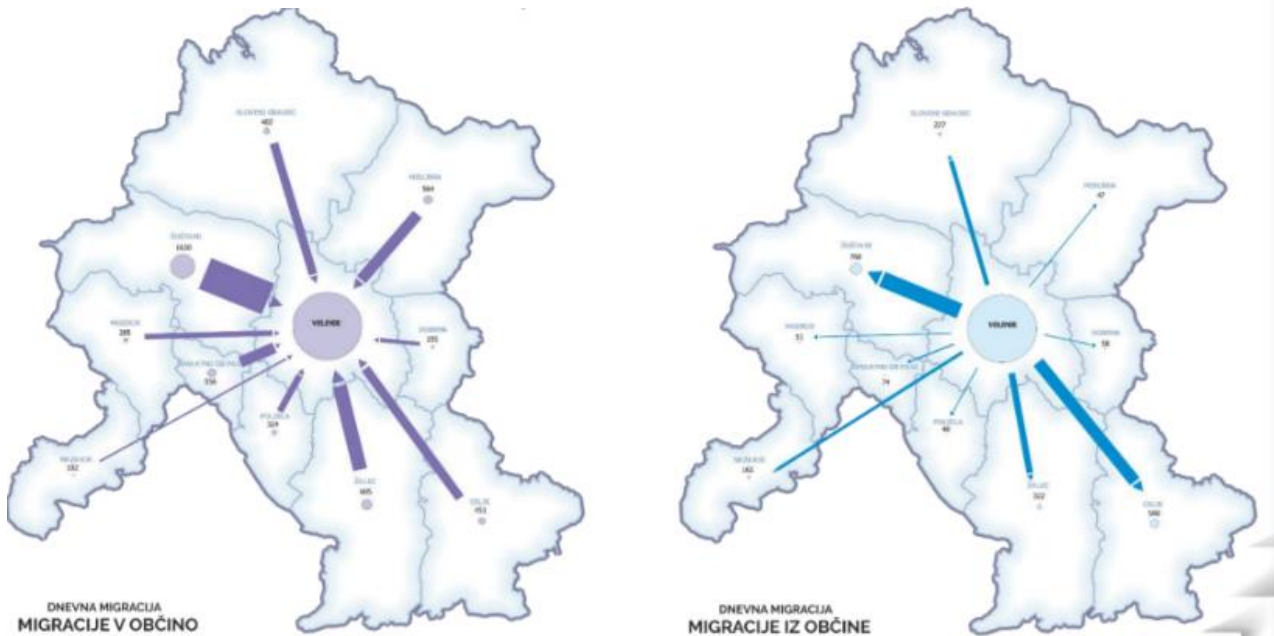
Gre za območje z visoko gostoto naseljenosti glede na slovensko povprečje, prisotne so številne dejavnosti, ki generirajo promet. Tri občine imajo tudi naselje (Velenje, Celje in Slovenj Gradec) s statusom središča nacionalnega in regionalnega pomena. Poleg velikega števila delovnih mest, gre



Graf 1 Gibanje števila prebivalcev v regiji



tudi za prisotnost upravnih, izobraževalnih, storitvenih in drugih dejavnosti, zaradi katerih se prebivalci dnevno odpravijo na pot in s tem ustvarjajo prometne tokove.



Slika 3 Dnevne migracije v Velenje in iz Velenja na podlagi podatkov o občini dela in občini prebivališča

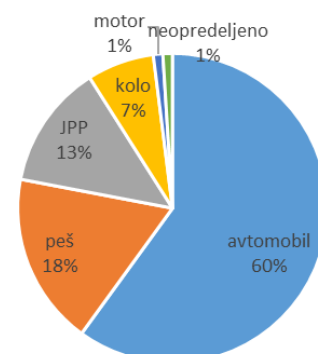
V obravnavani regiji so na voljo avtobusni in v šestih občinah železniški potniški promet. Slednjega izvaja en ponudnik, Slovenske železnice, ki je v delovnih dneh na voljo štirinajstkrat v dnevu. Medkrajevni avtobusni prevoz izvaja en prevoznik (Nomago) v vseh občinah, v Mozirju in Nazarjam se še pridružuje manjši lokalni prevoznik (Šamu turs), ki opravlja prevoze v Zgornji Savinjski dolini do Velenja. Javni potniški promet v regiji ni konkurenčen avtomobilu, saj ne zagotavlja ustrezne pogostosti voženj in hitrosti v primerjavi z avtomobilom. Vsa tri naselja (Celje, Slovenj Gradec, Šoštanj) po smereh v regiji iz Velenja so najhitreje dostopna z avtomobilom, z izjemo dostopnosti do Šoštanja z vlakom. Slednji sicer na zagotavlja tudi ugodne pogostosti voženj v za dnevno mobilnost. Avtobusne povezave v terminih prihoda in odhoda iz službe so zelo omejene in popolnoma nekonkurenčne osebnemu avtomobilu. Izhajajoč iz analiz celostnih prometnih strategij občin tudi število potnikov na sredstvih javnega potniškega prometa ali stagnira ali upada, kar vpliva negativno na sam razvoj. V Celju in Velenju je tudi na voljo mestni avtobusni prevoz in avtomatiziran sistem mestnih koles. V Velenju sta obe storitvi brezplačni. Celjski sistem izposoje koles pokriva tudi območje občin Polzela in Žalec, Velenjski sistem pa pokriva tudi območje občine Šoštanj.

## Mobilnostne navade prebivalcev v regiji

Rezultati anketiranja prebivalcev regije kažejo, da so razdalje, ki jih prebivalci dnevno premagujejo od doma do službe ali šole v 35 % dolge do 5 km; 14 % jih je krajših od 1 km, 21 % pa je dolgih med 1 km in 5 km. To so razdalje, ki jih lahko še obvladujemo s kolesom. 21 % potovanj na delo ali v šolo je dolgih med 5 in 15 km, kolikor je udoben domet električnega kolesa in 44 % potovanj je daljših od 15 km.

Anketiranci v skoraj 60 % za vsakodnevni prihod v službo izberejo avtomobil. 18 % jih v službo pešači, 14 % jih uporablja JPP in 7 % jih kolesari. 1 % delež predstavlja tiste, ki se pripeljejo v službo ali v šolo z motorjem. Podatek o

Delež potovanj na delo s posameznimi prevoznimi sredstvi v funkcijski urbani regiji Velenja (2018)



Graf 2 Kljub zelo kratkim dnevnim razdaljam, se prebivalci v večini odločajo za uporabo avtomobila



deležu potovanj na delo s posameznimi prevoznimi sredstvi je precej zaskrbljujoč glede na zelo kratke razdalje, ki jih prebivalci vsakodnevno premagujejo.

Več kot 50 % anketirane populacije meni, da jim izbrani način prevoza predstavlja najhitrejšo možnost, čemur sledita, da je izbrani način najcenejši oz. da jim delovni čas v službi onemogoča izbiro drugega prevoznega sredstva. Tudi dejstvo, da ne obstajajo optimalne zamenjave za izbiro avtomobila (odsotnost učinkovitega JPP ali drugega prevoznega sredstva) so zelo pomembni vzroki. Nekoliko manj pomembna je infrastruktura za kolesarjenje ali hojo, ali dodatne storitve pri delodajalcu, za spodbujanje kolesarjenja (garderobe, tuši, samopopravljanice koles, varna parkirišča, ...). Kot najmanj pomembno za izbor vsakodnevnega prevoza v službo ali v šolo so izbrali dejavnik zdravja, ki bi jim onemogočalo npr. aktivni prihod v službo.



## 4. IZZIVI TRAJNOSTNO MOBILNE REGIJE

Na podlagi rezultatov ene izmed delavnic z javnostjo in različnimi deležniki so bili določeni ključni izzivi trajnostne mobilnosti v regiji.

### Neučinkovit javni potniški promet v regiji

V regiji so avtobusne in železniške povezave slabe. Zaradi neprilagojenih voznih redov (med vikendom na določenih relacijah vožnja z JPP sploh ni mogoča), nezadostnih možnosti za kombiniranje z ostalimi vrstami mobilnosti, JPP ne more nadomeščati osebnega avtomobila za vožnjo v službo. Infrastruktura in storitev JPP sta zastareli in kot taki neprilagodni. Frekvenca voženj je prenizka, linije avtobusa pa premalo razvejane.



Slika 4 Delavnica določanja izzivov prometa v regiji

### Neizkoriščen potencial kolesarjenja in hoje na kratke razdalje in kot dopolnitev ostalim prevoznim sredstvom (multimodalnost)

V regiji je infrastruktura za hojo in kolesarjenje slabo urejena, pomanjkljiva, nepovezana in mestoma nevarna. Na ravni regije manjkajo daljinske kolesarske povezave. Ozaveščenost posameznih ciljnih skupin o pozitivnih učinkih aktivne mobilnosti je nizka. Delež prebivalcev, ki za vsakdanje poti kolesarijo ali hodijo je zelo nizek.

### Prevladujoč delež rabe osebnih avtomobilov za dnevno mobilnost

Prometne politike v regiji ne omejujejo rabe osebnih avtomobilov. Osebni avtomobil se uporablja tudi na zelo kratke razdalje, ki bi se enostavno sicer premagale peš ali s kolesom. Delež uporabe osebnih avtomobilov za dnevno mobilnost je prevladujoč. Pomanjkljiva infrastruktura za spodbujanje multimodalnosti (P+R parkirišča).

### Sopotništvo za dnevno mobilnost

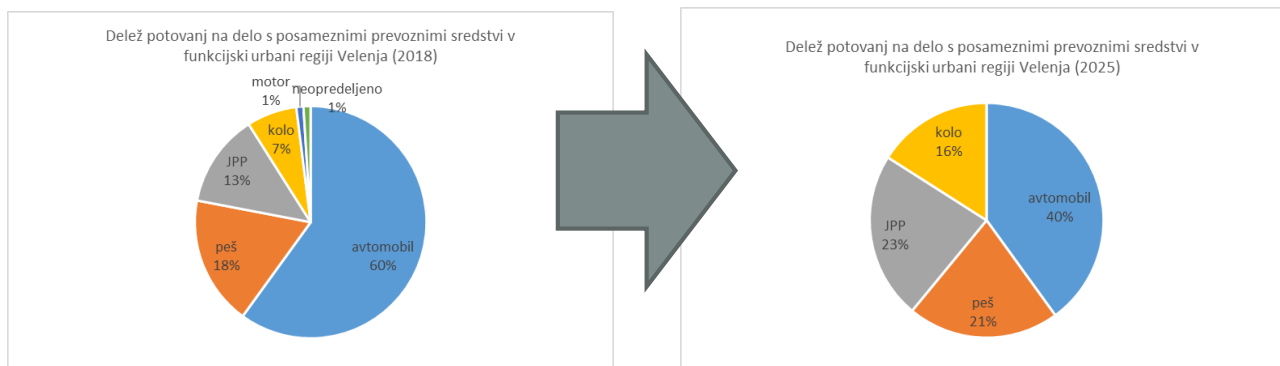
Delež uporabe osebnih avtomobilov za dnevno mobilnost je prevladujoč in zelo je problematična nezasedenost avtomobilov. Sopotništvo je značilno le za družinske člane, ki potujejo v isto smer, ni pa značilno za deljenje prevoza na poti v službo s sodelavcem, ki npr. v avtomobil prisede na poti.

### Tovorni promet v naseljih

Visok delež tovornega prometa v naseljih, ki vplivajo na hrupno onesnaževanje, cestno infrastrukturo ter prometne zamaške v prometnih konicah.



## 5. CILJI IN SCENARIJ RAZVOJA PROMETA V REGIJI



Krovni cilj regijske celostne prometne strategije je, da se glede na trenutno stanje delež z avtomobilom opravljenih poti na delo in v šolo poti z avtomobilom zmanjšajo na 40 %, poti opravljene z JPP se povečajo na 23 %, s kolesom na 16 % in peš na 21%.

### Steber javni potniški promet: Več voženj z JPP za dnevno mobilnost

1. Več novih uporabnikov JPP
2. Večji delež potovanj v šolo in službo z JPP
3. Več možnosti kombiniranja različnih sredstev JPP med sabo
4. Dvig konkurenčnosti JPP

### Steber kolesarski promet: Več potovanj s kolesom

1. Večji delež potovanj v šolo in službo s kolesom
2. Več udobnih in varnih kolesarskih povezav
3. Dvig ozaveščenosti o varnosti in pozitivnih učinkih kolesarjenja na zdravje
4. Več spodbud uporabi kolesa s strani delodajalcev

### Steber hoja: Več krajših poti opravljenih peš

1. Večji delež poti v šolo in službo opravljenih peš
2. Več varnih in udobnih peš povezav
3. Izboljšanje dostopnosti postaj JPP in intermodalnih prestopnih točk za pešce

### Steber motorni promet: Racionalnejša uporaba avtomobilov

1. Manj voženj z avtomobili na kratke razdalje
2. Manj poškodovanih v prometnih nesrečah
3. Manj prometnih zastojev
4. Manj težav s parkiranjem avtomobilov
5. Več deljenja prevozov
6. Večji delež e-avtomobilov
7. Manj cestnega tovornega prometa
8. Manjši delež potovanj na delo z avtomobilom



# STEBER JAVNI POTNIŠKI PROMET

## VEČ VOŽENJ Z JPP ZA DNEVNO MOBILNOST

### Stanje

JPP v regiji je neučinkovit in ni konkurenčen osebni avtomobilu, saj ne zagotavlja ustreznih pogostosti voženj in hitrosti v primerjavi z osebnim avtomobilom. Število potnikov na avtobusih in vlakih stagnira ali upada. Avtobusne povezave v terminih prihoda in odhoda iz službe so zelo omejene in popolnoma nekonkurenčne osebni avtomobilu. Izhajajoč iz analiz celostnih prometnih strategij občin tudi število potnikov na sredstvih javnega potniškega prometa ali stagnira ali upada, kar vpliva negativno na sam razvoj.



Slika 5 Železniška postaja Velenje (Foto: Gregor Pirtovšek)

### Cilji

1. Zvišanje deleža uporabe avtobusa za dnevno mobilnost z 10 % v 2018 na 17 % do leta 2025
2. Zvišanje deleža uporabe vlaka za dnevno mobilnost s 3 % v 2018 na 6 % do leta 2025





## Cilj 1: Zvišanje deleža uporabe avtobusa za dnevno mobilnost z 10 % v 2018 na 17 % do leta 2025

### Ukrepi

#### a. Posodobitev voznega reda in linij

Posodobil se bo vozni red in linije avtobusnih povezav, s prilagoditvijo v prid prevozom dnevne mobilnosti in sinhronizacijo med različnimi ravni (državno, lokalno) ter različnimi prevoznimi sredstvi.

#### b. Povezava/integracija lokalnih linij avtobusa v en sistem funkcijske urbane regije

Linije lokalnih avtobusnih povezav se bodo povezale in integrirale v en sistem funkcijske urbane regije.

#### c. Uvedba prevozov na klic v območjih z manj gosto poselitvijo območjih

V območjih z nižjo gostoto poselitve, kjer uvedba dodatnih linij avtobusa ni smotrna se bo uvedel prevoz na klic za prebivalce s teh območij.

#### d. Integracija šolskih prevozov v sistem JPP

Šolski prevozi v regiji se izvajajo skladno z nacionalno zakonodajo in so priložnost za integracijo v redne linije avtobusnih prevozov, zato se bodo preverile možnosti in v skladu s slednjimi tudi prilagodili.

#### e. Posodobitev infrastrukture

Postajališča se bodo posodobila in bodo imela ažurne informacije o voznih redih, klopi, nadstreške, prilagodila se bodo za osebe z različnimi oviranostmi

#### f. Prilagoditev oz. uvedba avtobusnih postajališč v multimodalne točke (avto-bus, kolo-bus, hoja-bus)

Določena avtobusna postajališča se bodo prilagodila in dopolnila na način, da bodo lahko služila tudi kot multimodalna točka (parkiraj in pelji P+R) za kombinacijo avtomobila in avtobusa, kolesa in avtobusa, hoje in avtobusa.

#### g. Uvedba posebnih pasov za avtobuse na glavnih mestnih vpadnicah

Za povečanje hitrosti JPP v primerjavi z osebnim avtomobilom se uvedejo posebni pasovi za avtobuse na glavnih mestnih vpadnicah.

#### h. Posodobitev oz. uvedba novih avtobusov

Posodobi se vozni park avtobusov, ki je bolj privlačen. Avtobusi bodo okolju prijazni, z internetno povezavo, prilagojeni osebam z različnimi oviranostmi, prilagojeni za prevoz koles.

#### i. Nakup vozovnic preko spleta

Posodobi se storitev, da se omogoči lažji nakup vozovnic preko spleta.



## Akcijski načrt

### Kazalnik doseganja cilja

Delež uporabe avtobusa za dnevno mobilnost.

#### Prioriteta 1: Več voženj z JPP za dnevno mobilnost

##### Cilj 1: Zvišanje deleža uporabe avtobusa za dnevno mobilnost z 10 % v 2018 na 17 % do leta 2025

Ukrep	Odgovornost za uvedbo	Strošek uvedbe	Vir financiranja	Odgovornost za vzdrževanje in delovanje	Strošek vzdrževanja in delovanja	Vir financiranja	
1	Posodobitev voznega reda in linij (prilagoditev v prid prevozom dnevne mobilnosti, sinhronizacija linij med različnimi ravnmi (državne, lokalne, ...) in med različnimi prevoznimi sredstvi (vlak, avtobus, ...))	JPP ponudnik, RRA in občine	10.000 za študijo posodobitve JPP	JPP ponudnik in občine	JPP ponudnik	brez stroška	brez stroška
2	Povezava/integracija lokalnih linij avtobusa v en sistem funkcijske urbane regije	občine	30.000 na sistem	JPP ponudnik in občine	JPP ponudnik, RRA in občine	ni možno oceniti	JPP ponudnik, RRA in občine
3	Uvedba prevozov na klic v območjih z manj gosto poselitvijo	občine, RRA	30.000 na sistem	občine, RRA	občine, RRA	12.000 na leto	občine, RRA
4	Integracija šolskih prevozov v sistem JPP	občine, JPP ponudnik	1000 na občino	občina, JPP ponudnik	občina & JPP ponudnik	brez stroška	brez stroška
5	Posodobitev infrastrukture (postajališča z ažurnimi informacijami o voznih redih, klopi, nadstreški, prilagojeno za osebe z različnimi oviranostmi, parkiraj in pelji (P+R))	občine, JPP ponudnik	10.000 na JPP postajališče	občina, JPP ponudnik, subvencije	občina & JPP ponudnik	1.000 na leto	občina, JPP ponudnik
6	Prilagoditev oz. uvedba avtobusnih postajališč v multimodalne točke (avto-bus, kolo-bus, hoja-bus)	občine, JPP ponudnik	10.000 na JPP postajališče	občina, JPP ponudnik, subvencije	občina, JPP ponudnik	1.000 na leto	občina, JPP ponudnik
7	Uvedba posebnih pasov za avtobuse na glavnih mestnih vpadnicah	občine, MZI	Ni možno oceniti	občine, MZI	občina, MZI	500 na leto	občina, MZI
8	Posodobitev oz. uvedba novih avtobusov (okolju prijazni, z internetno povezavo, prilagojeni osebam z različnimi oviranostmi, prilagojeni za prevoz koles, ...)	JPP ponudnik, občine	100.000 na avtobus	JPP ponudnik, subvencije	JPP ponudnik	5.000 na leto na avtobus	JPP ponudnik
9	Nakup vozovnic preko spleta	JPP ponudnik	ni možno oceniti	JPP ponudnik, MZI, subvencije	JPP ponudnik	ni možno oceniti	JPP ponudnik



## Cilj 2: Zvišanje deleža uporabe vlaka za dnevno mobilnost s 3 % v 2018 na 6 % do leta 2025

### Ukrepi

#### a. Posodobitev voznega reda in linij

Posodobil se bo vozni red in linije železniških povezav, s prilagoditvijo v prid prevozom dnevne mobilnosti in sinhronizacijo med različnimi ravni ter različnimi prevoznimi sredstvi.

#### b. Zagotovitev politične podpore za posodobitev železniške infrastrukture

Posodobitev železniške infrastrukture in storitve železniškega prometa je v domeni države in podjetja Slovenske železnice d.o.o. Za spodbujanje in zagovorništvo železniškega prometa je potrebna politična podpora na lokalni, regionalni ravni z namenom pritiska na odločevalce na državni ravni.

#### c. Posodobitev infrastrukture

Postajališča se bodo posodobila in bodo imela ažurne informacije o voznih redih, klopi, nadstreške, prilagodila se bodo za osebe z različnimi oviranostmi

#### d. Prilagoditev oz. uvedba železniških postajališč v multimodalne točke (avto-vlak, kolo-vlak, hoja-vlak)

Določena postajališča se bodo prilagodila in dopolnila na način, da bodo lahko služila tudi kot multimodalna točka (parkiraj in pelji P+R) za kombinacijo avtomobila in vlaka, kolesa in vlaka, hoje in vlaka.

#### e. Posodobitev oz. uvedba novih vlakov

Posodobi se vozni park vlakov, ki je bolj privlačen. Avtobusi bodo okolju prijazni, z internetno povezavo, prilagojeni osebam z različnimi oviranostmi, prilagojeni za prevoz koles..

#### f. Nakup vozovnic preko spleta

Posodobi se storitev, da se omogoči lažji nakup vozovnic preko spleta.



## Akcijski načrt

### Kazalnik doseganja cilja

Delež uporabe vlaka za dnevno mobilnost.

#### Prioriteta 1: Več voženj z JPP za dnevno mobilnost

##### Cilj 1: Zvišanje deleža uporabe avtobusa za dnevno mobilnost z 10 % v 2018 na 17 % do leta 2025

Ukrep	Odgovornost za uvedbo	Strošek uvedbe	Vir financiranja	Odgovornost za vzdrževanje in delovanje	Strošek vzdrževanja in delovanja	Vir financiranja
1	Posodobitev voznega reda in linij (prilagoditev v prid prevozom dnevne mobilnosti, sinhronizacija linij med različnimi ravnmi (državne, lokalne, ...) in med različnimi prevoznimi sredstvi (vlak, avtobus, ...))	JPP ponudnik, občine, MZI	1000 na občino	JPP ponudnik, občine, MZI, subvencije	JPP ponudnik	JPP ponudnik, občine, MZI, subvencije
2	Zagotovitev politične podpore za posodobitev železniške infrastrukture	občine, RRA, zaposlovalci	ni stroška	ni stroška	občine, RRA, zaposlovalci	brez stroška
3	Posodobitev infrastrukture (postajališča z ažurnimi informacijami o voznih redih, klopi, nadstreški, prilagojeno za osebe z različnimi oviranostmi, parkiraj in pelji (P+R))	JPP ponudnik	10.000 na JPP postajališče	občina, JPP ponudnik, subvencije	Občina, JPP ponudnik	1.000 na leto
4	Prilagoditev oz. uvedba postajališč vlaka v multimodalne točke (avto-vlak, kolo-vlak, hoja-vlak)	občine in JPP ponudnik	10.000 na JPP postajališče	občina, JPP ponudnik, subvencije	občina, JPP ponudnik	1.000 na leto
5	Posodobitev oz. uvedba novih vlakov (okolju prijazni, z internetno povezavo, prilagojeni osebam z različnimi oviranostmi, prilagojeni za prevoz koles, ...)	JPP ponudnik	10.000 na JPP postajališče	občina, JPP ponudnik, subvencije	občina, JPP ponudnik	1.000 na leto
6	Nakup vozovnic preko spleta	JPP ponudnik	ni možno oceniti	JPP ponudnik, MZI, subvencije	JPP ponudnik	ni možno oceniti



# STEBER KOLESARSKI PROMET

## VEČ POTOVANJ S KOLESOM

### Stanje

Kolesarjenje v regiji ima velik potencial, saj približno 35 % anketiranih v okviru analize živi na razdalji do 5 km od delovnega mesta, ki bi jo enostavno premagali aktivno. V primeru uporabe električnih koles se ta razdalja lahko poveča do razdalje 10 km na smer, kamor pade približno polovica anketiranih.

Sicer pa je razvoj kolesarjenja na ravni regije predvsem pomemben v okviru kombinacije z drugimi prevoznimi sredstvi (multimodalnost). Za razvoj kolesarjenja je poleg ozaveščanja potrebna ustrezna infrastruktura, ki se v okviru aktualnih projektov v obravnavanih občinah razvija. Poleg mestnega kolesarskega omrežja, sta regionalno in državno kolesarsko omrežje predvidena v idejnih načrtih. Državni kolesarski povezavi naj bi do konca leta 2023 povezali Velenje z Mislinjo (do Slovenj Gradca je povezava že urejena), z Dobrno in Šoštanjem ter Šmartnim ob Paki. Kot regijska kolesarska povezava se pojavlja tudi povezava s Polzelo, vendar zaenkrat še ni podrobneje načrtovana. V Celju in Velenju je na voljo sistem izposoje koles. Celjski pokriva tudi območje občin Polzela in Žalec, Velenjski sistem pa pokriva tudi območje občine Šoštanj.



Slika 6 Iz kampanje 'Pomlad je lepša s kolesom' (Foto: Peter Marinšek)

### Cilji

1. Zvišanje deleža uporabe koles za dnevno mobilnost s 7 % v 2018 na 16 % do leta 2025
2. Znižanje deleža prometnih nesreč z udeleženi kolesarji za 50 % do leta 2025



## Cilj 1: Zvišanje deleža uporabe koles za dnevno mobilnost s 7 % v 2018 na 16 % do leta 2025

### Ukrepi

- a. Gradnja varnega, sklenjenega regijskega kolesarskega omrežja z ustrezno urbano infrastrukturo

Dogradilo in posodobilo se bo regijsko kolesarsko omrežje, ki bo varno, sklenjeno ter dopolnjeno z ustrezno infrastrukturo.

- b. Uvedba varovanih kolesarnic in kolesarskih parkirišč na postajališčih JPP (avtobus, vlak) in na lokacijah večjih zaposlovalcev

Na ustreznih lokacijah se bodo postavile varovane kolesarnice in kolesarska parkirišča, z namenom spodbujanja uporabe koles za dnevno mobilnost ter za multimodalnost.

- c. Uvedba oz. nadgradnja v en sistem avtomatizirane izposoje koles v regiji

Že obstoječa sistema v Celju in Velenju, ki pokrivata del ostalih občin v regiji se nadgradita v en sistem avtomatizirane izposoje koles v regiji.

- d. Uvedba postaj avtomatiziranega sistema izposoje koles na postajališčih JPP

Določena postajališča dopolnila na način, da bodo lahko služila tudi kot multimodalna točka (parkiraj in pelji P+R) za kombinacijo različnih prevoznih sredstev s kolesom.

### Akcijski načrt

#### Kazalnik doseganja cilja

Delež uporabe koles za dnevno mobilnost.

#### Prioriteta 1: Več potovanj s kolesom

#### Cilj 1: Zvišanje deleža uporabe koles za dnevno mobilnost s 7 % v 2018 na 16 % do leta 2025

Ukrep	Odgovornost za uvedbo	Strošek uvedbe	Vir financiranja	Odgovornost za vzdrževanje in delovanje	Strošek vzdrževanja in delovanja	Vir financiranja	
1	Gradnja varnega, sklenjenega regijskega kolesarskega omrežja z ustrezno urbano infrastrukturo	občine, RRA, MZI	30.000.000	Ministrstva, subvencije, občine	občine, RRA, MZI	ni možno oceniti	občine, RRA, MZI
2	Uvedba varovanih kolesarnic in kolesarskih parkirišč na postajališčih JPP (avtobus, vlak) in na lokacijah večjih zaposlovalcev	JPP ponudnik, zaposlovalci	20.000 na parkirišče	JPP ponudnik, zaposlovalci, subvencije	JPP ponudnik, zaposlovalci	ni možno oceniti	JPP ponudnik, zaposlovalci
3	Uvedba oz. nadgradnja v en sistem avtomatizirane izposoje koles v regiji	občine, regionalne razvojne agencije	50.000 na regijo	občine, regionalne razvojne agencije	občine, regionalne razvojne agencije	1.000 na leto	občine, regionalne razvojne agencije
4	Uvedba postaj avtomatiziranega sistema izposoje koles na postajališčih JPP	JPP ponudnik	20.000 na lokacijo	JPP ponudnik, subvencije	JPP ponudnik	1.000 na leto	JPP ponudnik



## Cilj 2: Znižanje deleža prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji za 50 % do leta 2025

### Ukrepi

- a. Gradnja varnega, sklenjenega regijskega kolesarskega omrežja z ustrezno urbano infrastrukturo

Dogradilo in posodobilo se bo regijsko kolesarsko omrežje, ki bo varno, sklenjeno ter dopolnjeno z ustrezno infrastrukturo.

### Akcijski načrt

#### Kazalnik doseganja cilja

Delež prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji

#### Prioriteta 1: Več potovanj s kolesom

#### Cilj 2: Znižanje deleža prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji za 50 % do leta 2025

Ukrep	Odgovornost za uvedbo	Strošek uvedbe	Vir financiranja	Odgovornost za vzdrževanje in delovanje	Strošek vzdrževanja in delovanja	Vir financiranja
1 Gradnja varnega, sklenjenega regijskega kolesarskega omrežja z ustrezno urbano infrastrukturo	občine, RRA, MZI	30.000.000	Ministrstva, subvencije, občine	občine, RRA, MZI	ni možno oceniti	občine, RRA, MZI



# STEBER HOJA

## VEČ KRAJŠIH POTI OPRAVLJENIH PEŠ

### Stanje

V kontekstu regijske ravni je hoja pomembna predvsem kot dopolnitev ostalim prevoznim sredstvom ter za razvoj multimodalnosti. Hoja je neločljiv del regionalne prometne sheme, še posebej ob navezavi na JPP. Zato je treba izboljšati dostopnost prestopnih točk za pešce tako, da jih bodo z veseljem uporabljale tudi najbolj ranljive skupine prebivalcev regije. Analiza je pokazala, da je delež hoje glede na vsakodnevne razdalje zelo nizek. To se pripisuje pomanjkljivi infrastrukturi, ki ni varna, sklenjena in udobna.



Slika 7: V regiji trenutno hodi v službo približno 18 % prebivalcev (Foto: Matej Vranič).

### Cilji

1. Zvišanje deleža pešcev za dnevno mobilnost z 18 % v 2018 na 21 % v letu 2025
2. Znižanje deleža prometnih nesreč z udeleženiimi pešci za 50 % do leta 2025





## Cilj 1: Zvišanje deleža pešcev za dnevno mobilnost z 18 % v 2018 na 21 % v letu 2025

### Ukrepi

- a. Gradnja varne, sklenjene infrastrukture za pešce v bližini postajališč JPP

Z namenom spodbujanja multimodalnosti se bo gradila sklenjena, varna in povezana infrastruktura za pešce v bližini postajališč JPP.

- b. Gradnja varne, sklenjene infrastrukture za pešce v bližini večjih zaposlovalcev

Z namenom spodbujanja hoje v službo se bo gradila sklenjena, varna in povezana infrastruktura za pešce v bližini večji zaposlovalcev.

### Akcijski načrt

#### Kazalnik doseganja cilja

Delež pešcev za dnevno mobilnost.

#### Prioriteta 1: Več krajših poti opravljenih peš

##### Cilj 1: Zvišanje deleža pešcev za dnevno mobilnost z 18 % v 2018 na 21 % v letu 2025

Ukrep	Odgovornost za uvedbo	Strošek uvedbe	Vir financiranja	Odgovornost za vzdrževanje in delovanje	Strošek vzdrževanja in delovanja	Vir financiranja
1	Gradnja varne, sklenjene infrastrukture za pešce v bližini postajališč JPP	občine, RRA, JPP ponudnik	20.000 na lokacijo	občine, RRA, JPP ponudnik	1.000 na leto	občine, JPP ponudnik
2	Gradnja varne, sklenjene infrastrukture za pešce v bližini večjih zaposlovalcev	občine, zaposlovalci	20.000 na lokacijo	občine in zaposlovalci	1.000 na leto	občine, zaposlovalci



## Cilj 2: Znižanje deleža prometnih nesreč z udeleženiimi pešci za 50 % do leta 2025

### Ukrepi

- a. Gradnja varne, sklenjene infrastrukture za pešce v bližini postajališč JPP

Z namenom spodbujanja multimodalnosti se bo gradila sklenjena, varna in povezana infrastruktura za pešce v bližini postajališč JPP.

- b. Gradnja varne, sklenjene infrastrukture za pešce v bližini večjih zaposlovalcev

Z namenom spodbujanja hoje v službo se bo gradila sklenjena, varna in povezana infrastruktura za pešce v bližini večji zaposlovalcev.

### Akcijski načrt

#### Kazalnik doseganja cilja

Delež prometnih nesreč z udeleženiimi pešci.

#### Prioriteta 1: Več krajših poti opravljenih peš

##### Cilj 1: Znižanje deleža prometnih nesreč z udeleženiimi pešci za 50 % do leta 2025

Ukrep	Odgovornost za uvedbo	Strošek uvedbe	Vir financiranja	Odgovornost za vzdrževanje in delovanje	Strošek vzdrževanja in delovanja	Vir financiranja	
1	Gradnja varne, sklenjene infrastrukture za pešce v bližini postajališč JPP	občine, JPP ponudnik	20.000 na lokacijo	občine, RRA in zaposlovalci	občine, RRA JPP ponudnik	1.000 na leto	občine, JPP ponudnik
2	Gradnja varne, sklenjene infrastrukture za pešce v bližini večjih zaposlovalcev	občine, RRA, zaposlovalci	20.000 na lokacijo	občine, RRA in zaposlovalci	občine, zaposlovalci	1.000 na leto	občine, zaposlovalci



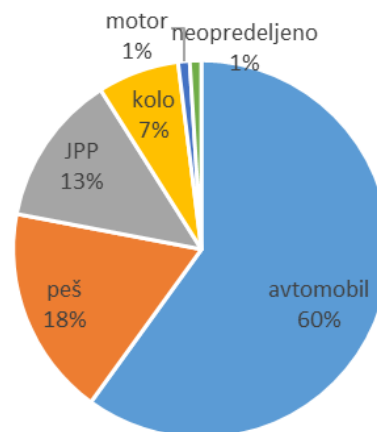
# STEBER MOTORNI PROMET

## Stanje

Podatki o povprečnem letnem dnevnem prometu (PDLP) na števnih mestih v Velenju na vpadnicah iz pomembnejših smeri v regiji kaže na porast prometa v 10 letnem obdobju. Od tega je najbolj narasel tovorni promet v smeri proti Koroški, kar kaže na višanje deleža tranzitnega prometa skozi Velenje. Tovorni promet je na splošno problematičen, saj je zaradi njegove prisotnosti zmanjšan občutek varnosti za ranljivejše udeležence v prometu (predvsem pešce in kolesarje).

Motorizacija oz. število avtomobilov na 1000 prebivalcev v letu 2016 je bila v petih obravnavanih občinah višja od državnega povprečja, sicer pa je ta najnižja v Velenju. Povprečje vseh občin skupaj, ki kaže na motorizacijo obravnavane regije kaže na nižjo stopnjo motorizacije (520) v primerjavi s slovenskim povprečjem. V mestnih naseljih, kjer je največ zgoščenih dejavnosti, ki privlačijo in generirajo promet, je tudi največ prometnih nesreč. Iz ankete o potovalnih navadah prebivalcev je razvidno, da je avtomobil daleč najbolj pogosto uporabljeno vozilo za prevoz v službo. Podatek o deležu tistih, ki se v službo pripeljejo z avtomobilom je zaskrbljujoč, glede na podatke da jih 35 % živi v razdalji do 5 km od delovnega mesta, ki bi jo enostavno premagali bodisi peš ali s kolesom. V 90 % populacije anketiranih, imajo na voljo brezplačno parkiranje v službi, kar je nedvomno dejavnik izbire prevoznega sredstva ne glede na razdaljo.

Delež potovanj na delo s posameznimi prevoznimi sredstvi v funkcijski urbani regiji Velenja (2018)



Graf 3 Najpogostejša izbira anketiranih za prevoz v službo, šolo



Slika 8 Prevladujoče prevozno sredstvo dnevne mobilnosti v regiji je avtomobil (vir fotografije: rlv.si)



## Prioritete in cilji

Racionalnejša uporaba osebnih avtomobilov

1. Znižanje deleža uporabe avtomobilov za dnevno mobilnost z 60 % v 2018 na 40 % v letu 2025
2. Povečevanje števila ulic z nižjimi omejitvami hitrosti in urbano infrastrukturo, prijazno prebivalcem, v vsaki občini za 10 do leta 2025

Sopotništvo za dnevno mobilnost v regiji

1. Zvišanje deleža sopotništva za 10 % do leta 2025

Zniževanje negativnih učinkov tovornega prometa na dnevno mobilnost

1. Zmanjšanje deleža tovornega prometa

## RACIONALNEJŠA RABA AVTOMOBILOV

**Cilj 1: Znižanje deleža uporabe avtomobilov za dnevno mobilnost z 60 % v 2018 na 40 % v letu 2025**

### Ukrepi

- a. Uvedba sistema izposoje oz. deljenja avtomobilov (car sharing) v regiji

Po vzoru sistemov z drugih slovenskih mest in iz tujine, se bo uvedel sistem izposoje oz. deljenja avtomobilov v regiji.

- b. Zagotavljanje učinkovitih zamenjav za avtomobil

Za zmanjševanje deleža poti opravljenih z osebnim avtomobilom, se bodo postopoma zagotovile učinkovite zamenjave (JPP, deljenje avtomobila, sopotništvo, urejena infrastruktura za hojo in kolesarjenje).

- c. Uvedba omejevalnih parkirnih politik

Eden izmed pomembnejših vidikov zagotavljanja pogojev za trajnostno mobilnost, je omejujoča parkirna politika, ki spodbuja prebivalstvo k premisleku o izbiri prevoznega sredstva za vsakdanje prevoze.

- d. Skupna regijska komunikacijska kampanja za promocijo trajnostne mobilnosti

Pripravila se bo skupna komunikacijska kampanja na regijski ravni, saj je promocija trajnostne mobilnosti med prebivalci zelo pomembna za ozaveščanje o prednostih uvajanja ukrepov za posameznika in skupnost.

- e. Mobilnostni načrti za zaposlovalce

Zaposlovalci v regiji se bodo spodbudili, da pripravijo in uradno sprejmejo mobilnostne načrte, saj z osredotočanjem na ukrepe delodajalcev neposredno vplivamo na potovalne navade zaposlenih v okviru dnevne mobilnosti.



## Akcijski načrt

### Kazalnik doseganja cilja

Delež uporabe avtomobilov za dnevno mobilnost.

#### Prioriteta 1: Racionalnejša raba avtomobilov

##### Cilj 1: Znižanje deleža uporabe avtomobilov za dnevno mobilnost z 60 % v 2018 na 40 % v letu 2025

Ukrep	Odgovornost za uvedbo	Strošek uvedbe	Vir financiranja	Odgovornost za vzdrževanje in delovanje	Strošek vzdrževanja in delovanja	Vir financiranja	
1	Uvedba sistema izposoje oz. deljenja avtomobilov (car sharing) v regiji	podjetja/org anizacije za sopotništvo, RRA, zaposlovalci	ni možno oceniti	podjetja/org anizacije za sopotništvo, RRA, zaposlovalci	Podjetja/org anizacije za sopotništvo, RRA, zaposlovalci	ni možno oceniti	podjetja/org anizacije za sopotništvo, RRA, zaposlovalci
2	Zagotavljanje učinkovitih zamenjav za avtomobil (JPP, deljenje avtomobila, sopotništvo, urejena infrastruktura za hojo in kolesarjenje)	občine, JPP ponudniki, zaposlovalci, RRA, MZI	ni možno oceniti	občine, JPP ponudniki, zaposlovalci, RRA, MZI, subvencije	občine, JPP ponudniki, zaposlovalci, RRA, MZI	ni možno oceniti	občine, JPP ponudniks, zaposlovalci, RRA, MZI
3	Uvedba omejevalnih parkirnih politik	občine	brez stroška	občine	občine	brez stroška	občine
4	Skupna regijska komunikacijska kampanja za promocijo trajnostne mobilnosti	občine, regionalne razvojne agencije	15.000 na regijo	občine, regionalne razvojne agencije	občine, regionalne razvojne agencije	10.000 na regijo na leto	občine, regionalne razvojne agencije
5	Mobilnostni načrti za zaposlovalce	zaposlovalci	5000 na srednje veliko podjetje (200 zaposlenih)	zaposlovalci, državne subvencije	zaposlovalci	približno 10.000 na leto (odvisno od ukrepa)	zaposlovalci



## Cilj 2: Povečevanje števila ulic z nižjimi omejitvami hitrosti in urbano infrastrukturo, prijazno prebivalcem, v vsaki občini za 10 do leta 2025.

### Ukrepi

#### a. Uvajanje ulic z nižjimi omejitvami hitrosti in urbano infrastrukturo, prijazno prebivalcem

Uvedle se bodo ulice na primernih lokacijah (npr. v bližini šol, vrtcev, stanovanjskih naselij, JPP postajališč), ki so privlačne za ljudi in vplivajo njihovo zadrževanje na njih, ter posledično tudi na uvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti. Praviloma imajo te ulice nižje omejitve hitrosti za avtomobile za zagotavljanje varnosti in atraktivno urbano infrastrukturo, ki vabi prebivalce, da tam postojijo, sedijo, ...

#### b. Uvajanje območij z omejitvami hitrostu v bližini šol, vrtcev, stanovanjskih naselij in postajališč JPP

Poleg ulic prijaznih prebivalcem, se bodo uvedla tudi večja območja z atraktivno urbano infrastrukturo (klopi, pitniki, ...), z nižjimi omejitvami hitrosti za prebivalce. S tem se odvzema prostor avtomobilom v mestih in daje prednost dejavnostim ljudi.

### Akcijski načrt

#### Kazalnik doseganja cilja

Število ulic prijaznih prebivalcem.

#### Prioriteta 1: Racionalnejša raba avtomobilov

##### Cilj 1: Povečevanje števila ulic z nižjimi omejitvami hitrosti in urbano infrastrukturo, prijazno prebivalcem, v vsaki občini za 10 do leta 2025.

Ukrep	Odgovornost za uvedbo	Strošek uvedbe	Vir financiranja	Odgovornost za vzdrževanje in delovanje	Strošek vzdrževanja in delovanja	Vir financiranja
1 Uvajanje ulic z nižjimi omejitvami hitrosti in urbano infrastrukturo, prijazno prebivalcem, v bližini šol, vrtcev, stanovanjskih naselij in JPP postajališč	občine	10.000 na občino	občine	občine	500 na leto	občine
2 Uvajanje območij z omejitvami hitrostu v bližini šol, vrtcev, stanovanjskih naselij in postajališč JPP	občine	10.000 na občino	občine	občine	500 na leto	občine



## SOPOTNIŠTVO ZA DNEVNO MOBILNOST V REGIJI

### Cilj 1: Zvišanje deleža sopotništva za 10 % do leta 2025

#### Ukrepi

- a. Uvajanje multimodalnih točk za sopotništvo v bližini avtocest (parkiraj in pelji P+R)

Uvedle se bodo uradne prestopne točke v obliki parkirišč parkiraj in pelji, kjer parkirajo tisti, ki prestopijo v avto sodelavca, prijatelja, ... in nadaljujejo pot kot sopotniki.

- b. Uvajanje spodbud za sopotnike pri zaposlovalcih na regijskih ravni

Zaposlovalci v regiji se bodo spodbudili, da sprejmejo ukrepe nagrajevanja (finančno, praktične nagrade, boljše parkirno mesto, ...) za tiste, ki si prevoz delijo na poti v službo.

#### Akcijski načrt

#### Kazalnik doseganja cilja

Delež sopotništva v regiji za dnevno mobilnost.

#### Prioriteta 2: Sopotništvo za dnevno mobilnost

##### Cilj 1: Zvišanje deleža sopotništva za 10 % do 2025.

Ukrep	Odgovornost za uvedbo	Strošek uvedbe	Vir financiranja	Odgovornost za vzdrževanje in delovanje	Strošek vzdrževanja in delovanja	Vir financiranja	
1	Uvajanje multimodalnih točk za sopotništvo v bližini avtocest (parkiraj in pelji P+R)	občine, RRA, DARS	500.000 na P+R	občine, RRA in DARS	DARS	10.000 na leto	DARS
2	Uvajanje spodbud za sopotnike pri zaposlovalcih na regijskih ravni	zaposlovalci, regionalne razvojne agencije	5.000 na podjetje na leto	zaposlovalci, regionalne razvojne agencije	zaposlovalci, regionalne razvojne agencije	5.000 na zaposlovalca na leto	zaposlovalci, regionalne razvojne agencije



## ZNIŽEVANJE UČINKOV TOVORNEGA PROMETA NA DNEVNO MOBILNOST

### Cilj 1: Zmanjšanje deleža tovarnega prometa skozi mesto

#### Ukrepi

- a. Politična podpora za povečevanje deleža tovora na vlakih

Zagotovi se politična podpora na lokalni ravni za spodbujanje preusmerjanja tovora iz cest na vlake. S tem se krepi zagovorništvo ukrepa na državni ravni, ki neposredno lahko vpliva za doseganje cilja. Ukrep

- b. Gradnja 3. razvojne osi za razbremenitev lokalnih cest s tovarnim prometom

Nadaljujejo se postopki za gradnjo 3. razvojne osi, kamor se preusmeri tovorni promet in s tem se razbremenijo lokalne ceste.

- c. Omejevanje tovarnega prometa v času prometnih konic in ponoči

Na vključujoč način se načrtuje in izvede ukrep omejevanja tovarnega prometa v času prometnih konic in ponoči zaradi hrupnega onesnaževanja.

- d. Spodbujanje političnega diskurza za omejevanje tovarnega prometa na območjih z dostopom do železnice

Zagovarjalo se bo omejevanje tovarnega prometa na območjih z dostopom do železnice v regiji, z namenom spodbujanja političnega diskurza na področju.

- e. Uvedba parkirišč za tovornjake izven mestnih središč in uvedba praks zelene logistike v mestih (multimodalne točke)

Občine bodo uvedle parkirišča za tovornjake izven mestnih središč, v slednjih pa se bo spodbujalo uvajanje zelene logistike v mestih. Parkirišča izven mestnih središč bodo služila kot multimodalne točke za prenos materiala iz tovornjakov na druga prevozna sredstva.





## Akcijski načrt

### Kazalnik doseganja cilja

Delež tovornega prometa v regiji.

#### Prioriteta 3: Zniževanje učinkov tovornega prometa na dnevno mobilnost.

##### Cilj 1: Znižanje deleža tovornega prometa za 5 % do leta 2025

Ukrep	Odgovornost za uvedbo	Strošek uvedbe	Vir financiranja	Odgovornost za vzdrževanje in delovanje	Strošek vzdrževanja in delovanja	Vir financiranja
1	Politična podpora za povečevanje deleža tovora na vlakih	ni možno oceniti	občine, RRA, MZI, MOP	-	-	-
2	Gradnja 3. razvojne osi za razbremenitev lokalnih cest s tovrnim prometom	800.000.000	DARS	DARS	ni možno oceniti	DARS
3	Omejevanje tovornega prometa v času prometnih konic in ponoči	10.000	občine, MZI	občine, MZI	-	občine, MZI
4	Spodbujanje političnega diskurza za omejevanje tovornega prometa na območjih z dostopom do železnice	ni možno oceniti	občine, RRA, MZI, MOP	-	-	-
5	Uvedba parkirišč za tovornjake izven mestnih središč in uvedba praks zelene logistike v mestih (multimodalne točke)	200.000 na lokacijo	občine, RRA, MZI, MOP	občine, RRA, MZI, MOP	50.000 na leto	občine, RRA, MZI, MOP



## 6. SUMMARY

Smart Commuting project, which is 85% co-financed by the Interreg Central Europe program, addresses changes in the way of thinking about the choice of means of transport and providing the basics of sustainable transport planning by drafting a sustainable urban mobility plan (SUMP) at regional level. The project started on June 1, 2017, and ended on May 31, 2020. During the three-year project implementation period, Municipality of Velenje and other project partners carried out several activities, with the aim of preparing a draft SUMP document at the level of functional regions of cities.

Sustainable mobility planning puts people at the forefront instead of cars and equally addresses all modes of mobility: pedestrians, cyclists, public passenger transport and vehicles. It is based on harmonizing the needs of economic development, social justice concerning the quality of the environment. It is an approach that goes beyond the division of competences at different spatial levels, linking the local, regional and national levels with the creation of synergies and commitments based on trust and transparency.

The whole process of drawing up a regional SUMP was based on addressing the challenges of the everyday traffic flows that result from commuting to work or school, which come together under the name daily mobility. Based on these routes, the area of Velenje urban functional region was also determined. Public administration, the economy, education, carriers, stakeholders, non-governmental organizations and, of course, the public, were involved in the creation of the document. The analysis of the situation was covered by the preparation of the SWOT analysis, cabinetwork for the collection of relevant statistics pointing to traffic trends in the region. A survey was conducted on a sample of 1500 inhabitants to identify mobility habits. The public was involved throughout the project through seminars, workshops and other events. Three conferences of mayors, leaders and directors of major employers and other interested individuals were held to provide political support. At the final stage, an action plan for the implementation of regional integrated transport strategy measures was prepared.

The functional urban region of Velenje covers the areas of the municipalities of Velenje, Mislinja, Slovenj Gradec, Šoštanj, Smartno ob Paki, Mozirje, Nazarje, Polzela, Žalec, Celje and Dobrna. It has a population of about 150,000 and comprises about 66,000 workplaces. Four municipalities have an above-average number of workplaces, where the community travels daily for work. The region has bus and train services in 6 municipalities. Public passenger transport in the region is not competitive with the car as it does not provide the adequate frequency of travel and speed compared to the car in the morning and afternoon peak. The number of passengers on public passenger transport is either stagnant or declining, which has a negative impact on the development itself. In Celje and Velenje there is also a city bus service and an automated city bike system. In Velenje, both services are free of charge. The Celje bicycle rental system also covers the Polzela and Žalec municipalities, while the Velenje system also covers the Šoštanj municipality. The distances travelled daily from home to work or school are 35% up to 5 km; 14% are shorter than 1 km, and 21% are between 1 km and 5 km. These are distances that can still be done by bicycle or by walking. 21% of trips to or from school are between 5 and 15 km long, as far as the comfortable range of an electric bicycle and 44% of trips are longer than 15 km. Nevertheless, most of the region's population still choose a passenger car for everyday commuting.

The main challenges of transport in the functional urban region are inefficient public passenger transport, untapped potential of cycling and walking at short distances and in addition to other means of transport (multimodality), the dominant share of passenger cars for daily mobility, untapped potential of car pool, freight transport in settlements.

The goal of Regional SUMP is to reduce the proportion of car journeys to and from school by 21% compared to the current situation. At the same time, the use of PPP will increase by 5%, bicycles 6% and walking distance will remain the same - 20%.

The Action Plan prepared to achieve the Strategy's targets is based on 4 priorities (PTT, cycling, walking, , aiming to achieve an overarching goal: Environmental friendly commuter transport.



## Public passenger transport: More PPP rides for daily mobility

The measures are based on improving the PPP service and infrastructure and adapting it to the possibility of using multiple modes of transport (multimodality).

Target 1: Increase of the share of the bus for commuting from 10% in 2018 up to 17% by 2025

Indicator: Share of bus use for daily mobility.

### Measures

- Renewal of PT itineraries & timetables (adaptation for commuters, an adaptation of national lines with local lines and between bus & train);
- Connecting / integration PT local bus lines in conurbation areas (into one system);
- Introduction of on-demand transport for less inhabited areas related to PT;
- Integration of school buses in the PT system;
- Newly equipped PT stops (with timetables, benches, roof, adaptations for disabled, P&R);
- PT stops as transport / multimodal hubs (car/bus, bike/bus, walk/bus);
- Priority lanes for PT (bus) in the main roads entering the towns;
- New modern bus fleets (environmentally friendly, WI-FI equipped, disabled friendly, adapted for the transport of bikes);
- Online tickets.

Target 2: Increase of the share of trains for commuting from 3% in 2018 up to 6% by 2025

Indicator: Percentage of train use for daily mobility.

### Measures

- Renewal of PT timetables (adaptation for commuters, an adaptation of national lines with local lines and between bus & train);
- Political pressure for restoration of railway infrastructure;
- Newly equipped train stations (with timetables, benches, roof, adapted for disabled);
- Train stations as transport / multimodal hubs (car/train, bike/train, walk/train);
- Introduction of new modern trains (fast, environmentally friendly, WI-FI equipped, disabled friendly, adapted for the transport of bikes);
- Online tickets.

## Cycling: Increased use of bikes in commuting

The actions are based on improving cycling infrastructure, together with raising awareness of the positive effects of active short-distance mobility.

Target 1: Increase of the share of cycling for commuting from 7% in 2018 up to 16% by 2025

Indicator: Percentage of bicycle use for daily mobility.



#### Measures

- Building a safe, coherent regional cycling network with the urban cycling equipment;
- Building bike lockers and cycling parking spots at the PT (bus, train) stations and by the main employers;
- Providing one system / integrated system for bike-sharing in the region;
- The building of bike-sharing system stations at the PT stations.

Target 2: Decrease of traffic accidents with cyclists injured by 50% by 2025

Indicator: Percentage of road accidents involving cyclists involved.

#### Measures

- Building a safe, coherent regional cycling network with the urban cycling equipment.

### **Walking: Higher share of walking in commuting**

The actions are based on improving cycling infrastructure, together with raising awareness of the positive effects of active short-distance mobility.

Target 1: Increase of the share of pedestrians for commuting from 18% in 2018 up to 21% in 2025

Indicator: Pedestrian share for daily mobility.

#### Measures

- Building of safe, coherent walking infrastructure around PT stations;
- Building of safe, coherent walking infrastructure near the employment centers.

Target 2: Decrease of traffic accidents with pedestrians injured for 50% by 2025

Indicator: Proportion of traffic accidents involving pedestrians involved.

#### Measures

- Building of safe, coherent walking infrastructure around PT stations;
- Building of safe, coherent walking infrastructure near the employment centers.

### **Motor traffic**

The measures are based on restricting the daily choice of the car in order to reduce the comfort of driving and to raise awareness of the effects of daily driving. Collaboration is encouraged through the provision of adequate infrastructure and in cooperation with larger employees.

### **Decreased use of cars in commuting**

Target 1: Decrease of the share of vehicles for commuting from 60% in 2018 to 40% in 2025

Indicator: Share of car use for daily mobility

#### Measures

- Implementation of car-sharing system in the region;
- Providing of good alternatives to cars (improved PT, cycling and walking infrastructure, carpooling, carsharing);
- Strict parking policies;



- A common regional marketing campaign for sustainable mobility;
- Mobility plans for employers.

Target 2: Increase of the number of residential streets for 10 in each municipality by 2025

Indicator: Number of streets friendly to residents

Measures

- Implementing residential streets near the schools, kindergartens, residential areas, PT stops;
- Introducing speed reductions near the schools, kindergartens, residential areas, PT stops.

### **Increased number of car-poolers in commuting**

Target 1: Increase in the use of carpooling for 10% by 2025

Indicator: Share of travel in the region for daily mobility.

Measures

- Transport / multimodal hubs for car-poolers near highways (P&R);
- Implementing bonuses for car-poolers from the companies or on regional level.

### **The decreased negative influence of cargo transport on commuting**

Target 1: Decrease of cargo transit for 5% by 2025

Indicator: Share of freight in the region.

Measures

- Stimulation of political processes for increasing of cargo transportation on trains;
- The buildings of a high way for reducing the freight on local roads;
- Restrictions for cargo traffic /transit during the peak hours and during the night;
- Stimulation of political discussions on restrictions of cargo traffic on itineraries where the railway is alternative;
- Parking for trucks outside of towns and introduction of green logistics in cities (multimodal hub).