



MESTNA OBČINA
VELENJE

Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Velenje

Gradivo za obravnavo: Svet Mestne občine Velenje



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Velenje

Naročnik: Mestna občina Velenje

Izdelava: Fakulteta za logistiko, Univerza v Mariboru

Avtorji in predstavniki izdelovalca:

Vodja projekta: dr. Darja Topolšek

Sodelavci: dr. Uroš Kramar, dr. Tina Cvahte Ojsteršek, dr. Marjan Sternad

Zunanja presoja kakovosti: mag. Sebastian Toplak

Oblikovanje: Manca Zrinski

Kataložni zapis....

Projekt izdelave Občinske celostne strategije Mestne občine Velenje sofinancirata Evropska unija in Republika Slovenija v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«.

Vsebina

1	Na poti do prijaznejše in varnejše mobilnosti v Mestni občini Velenje	2
2	Proces izdelave občinske celostne prometne strategije	4
3	Oris zelenega stanja.....	9
4	Obstoječe stanje prometa in mobilnosti v Mestni občini Velenje	15
5	Izzivi in priložnosti v prihodnje	25
6	Načrt razvoja in ukrepov na področju prometa in mobilnosti v občini	28
6.1	Celostno urejanje prometa	28
6.2	Hoja	32
6.3	Kolesarjenje	35
6.4	Javni potniški promet	39
6.5	Motoriziran in mirujoči promet	42
7	Akcijski načrt.....	46
8	Bibliografija.....	68

NAGOVOR ŽUPANA

Spoštovani,

Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Velenje je pomemben dokument, s katerim želimo vstopiti v novo dobo trajnostne mobilnosti.

A dokument sam ne bo spremenil našega vsakdana – spremembe bodo prišle z vsakim korakom, ki ga bomo naredili skupaj. To ni zgolj strategija občine, temveč dokument vseh nas, ki živimo v Velenju. Zato je sodelovanje vsakega posameznika, vsake družine, podjetja in ustanove ključnega pomena, da bo to, kar je zapisano na papirju, zaživel tudi v realnosti naših ulic in poti.

Osnovne temelje smo postavili že leta 2017, ko je bila strategija prvič sprejeta. Potrebno jo je bilo nadgraditi in prilagoditi trenutnim trendom ter izzivom, s katerimi se srečujemo na področju prometa in trajnostne mobilnosti.

Tudi v prihodnje želimo v ospredje postaviti najbolj ranljive skupine naših občanov – pešce in kolesarje, otroke, starejše ter vse, ki potrebujejo varen, dostopen in prijeten javni prostor. Izboljšati želimo mestni potniški promet Lokalc – na področju dostopnosti, digitalizacije in zmanjšanja izpustov. Še naprej bomo vlagali v ozaveščanje o pomenu trajnostne mobilnosti ter s konkretnimi ukrepi in projekti spodbujali občane k bolj zdravemu, varnejšemu in okolju prijaznemu načinu premikanja.

Iskreno se zahvaljujem vsem, ki ste že sodelovali v procesu – s predlogi, komentarji, udeležbo na delavnicah in javnih razpravah. K sodelovanju vas vabim tudi v prihodnje, saj verjamem, da lahko le skupaj ustvarimo mesto, v katerem bo kakovostno življenje omogočeno vsem generacijam – danes in jutri.

Verjamem, da bomo s skupnimi močmi, spoštovanjem različnih mnenj in z jasno usmeritvijo v trajnostni razvoj uspešno odgovorili na vse izzive, ki so pred nami.

Peter Dermol,

župan Mestne občine Velenje

1 Na poti do prijaznejše in varnejše mobilnosti v Mestni občini Velenje

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) predstavlja enega ključnih temeljev trajnostnega načrtovanja prometa v občini. Z njeno pripravo občina dobi usmeritve za sistematičen in dolgoročen razvoj prometnega sistema, ki temelji na načelih učinkovitosti, varnosti in trajnostne mobilnosti. Dokument ima pomembno vlogo pri zmanjševanju negativnih vplivov prometa na okolje, zdravje prebivalcev ter splošno kakovost življenja v občini.

Mestna občina Velenje (MOV) je svojo prvo Celostno prometno strategijo sprejela že leta 2017, s čimer smo postavili trdne temelje za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti. Sprejeti ukrepi so v zadnjih letih prispevali k številnim izboljšavam na področju prometne ureditve in dostopnosti. Z novo strategijo si prizadevamo nadgraditi obstoječe dosežke ter prometni sistem usmeriti v še bolj trajnostno, varno in uporabnikom prijazno mobilnost.

Strategija se osredotoča na reševanje ključnih prometnih izzivov v Mestni občini Velenje. Med najpomembnejšimi izzivi izstopa visoka uporaba osebnih avtomobilov za vsakodnevne poti, kar vodi v prometne obremenitve in negativne vplive na okolje. Kljub relativno kratkim razdaljam do delovnih mest ostaja delež uporabe koles in javnega prevoza nizek, pri čemer se kaže potreba po izboljšanju povezav in dostopnosti. Prav tako je treba posvetiti več pozornosti varnosti pešcev, zlasti otrok na šolskih poteh, ter spodbujanju odgovornega in strpnega vedenja vseh udeležencev v prometu.

Strategija si prizadeva bistveno povečati uporabo trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in uporaba javnega potniškega prometa. S celovitimi ukrepi se bo izboljšala prometna dostopnost, zmanjšale prometne obremenitve ter povečala varnost in udobje za vse, ki se vsakodnevno premikajo po občini – peš, s kolesom ali z javnim prevozom. Z izvajanjem strategije bomo prispevali k višji kakovosti življenja v zeleni in povezani skupnosti,



izboljšani prometni varnosti, boljši dostopnosti do osnovnih storitev ter k zmanjšanju negativnih vplivov prometa na zdravje ljudi in okolje. S tem bo oblikovano okolje, ki spodbuja aktivno, zdravo in vključujočo mobilnost za vse prebivalce.

OCPS Mestne občine Velenje je ključen dokument, ki bo omogočil postopno preoblikovanje prometnega sistema v smeri bolj trajnostne, varne in uporabnikom prijazne mobilnosti. Njegova priprava temelji na temeljiti analizi obstoječega stanja, aktivnem vključevanju javnosti in deležnikov ter na strateških usmeritvah, ki bodo zagotavljale dolgoročno izboljšanje kakovosti življenja v občini.

2 Proces izdelave občinske celostne prometne strategije

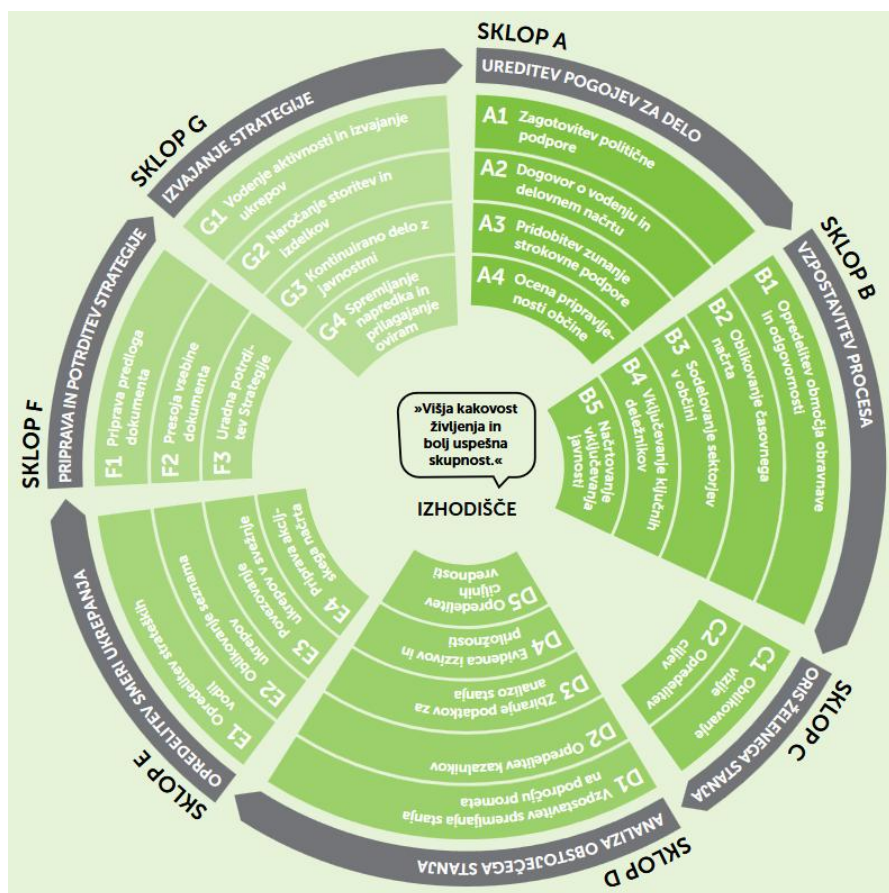
Proces priprave OCPS je potekal od junija 2024 in se zaključil junija 2025 s sprejetjem strategije na XXX seji Sveta Mestne občine Velenje (ta podatek bo dopolnjen po obravnavi in potrditvi na Svetu).

Za pripravo strategije je občina pridobila sofinanciranje na Javnem razpisu za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij, operacijo tako delno financira Evropska unija, in sicer iz Kohezijskega sklada. Operacija se izvaja v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo.

Priprava občinske celostne prometne strategije Mestne občine Velenje temelji na jasno določenih nacionalnih smernicah in standardih, ki zagotavljajo strokovno podprt in trajnostno naravnani pristop k urejanju prometa. Posebna pozornost je bila namenjena tudi zakonodajnim zahtevam, saj mora strategija služiti kot ustrezna podlaga za kandidiranje na javne razpise za infrastrukturne in neinfrastrukturne ukrepe na področju trajnostne mobilnosti. V ta namen so bila pri pripravi dosledno upoštevana določila Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22) ter prenovljene Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, usklajene z novo zakonodajo.

Sam proces priprave OCPS je potekal v več medsebojno povezanih fazah (Slika 1), katerih skupno izhodišče je izboljšanje kakovosti življenja in krepitev uspešnosti skupnosti. Proces vključuje temeljito analizo obstoječega stanja, vključevanje javnosti ter oblikovanje dolgoročnih ciljev in ukrepov.

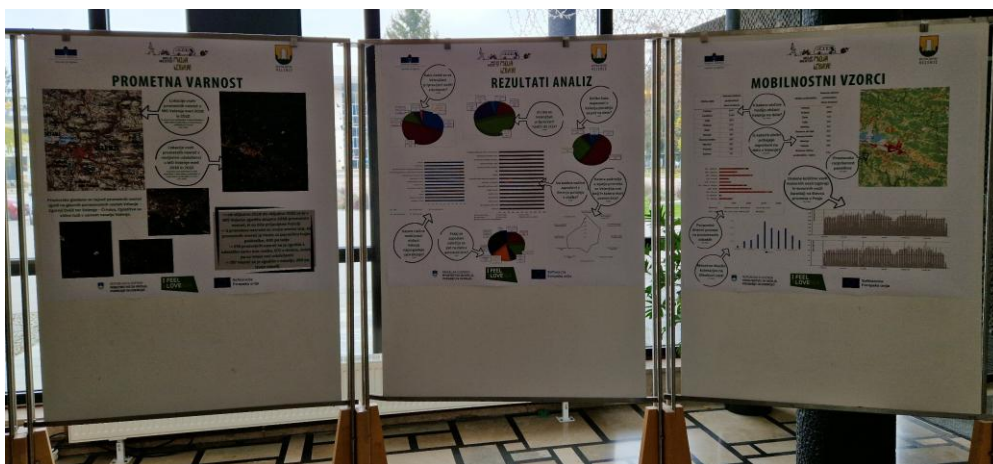
Slika 1: Proces priprave občinske celostne prometne strategije (OCPS)



Vir: Plevnik et al. (2023)

Proces priprave strategije se je začel z določitvijo osnovnih usmeritev in izvedbo samoocene Mestne občine Velenje. V sklopu opredelitve želenega stanja (Sklop C) smo organizirali javni razpravi za občane, pripravili razstavo (Slika 2) in izvajali usklajevanja vizije ter ciljev v sodelovanju s širšo javnostjo. V tej fazi so bili oblikovani vizija, ključni cilji in prednostne naloge, ki so predstavljeni v poglavju *Oris želenega stanja*.

Slika 2: Razstava OCPS v prostorih Mestne občine Velenje



Nadaljnje delo je bilo usmerjeno v celovito analizo obstoječega stanja mobilnostnega sistema v Mestni občini Velenje. Proučili smo prometne tokove, izvedli ankete med prebivalci ter opravili več terenskih ogledov.

Slika 3: Kolesarjenje kot alternativa avtomobilskemu prometu v MOV



Identificirali smo ključne izzive, kot so nepovezana mreža kolesarskih poti, neoptimalna povezljivost javnega potniškega prometa in potreba po izboljšanju prometne varnosti. V tej fazi (Sklop D) smo ponovno okrepili vključevanje javnosti in deležnikov preko drugega kroga javnih razprav, izvedli delavnice ter opravili intervjuje s predstavniki lokalnih skupnosti, podjetij, šol in ranljivih skupin. Poleg tega, da smo izvedli ankete med občani, smo izvedli tudi ankete z zaposlenimi pri večjih zaposlovalcih v občini ter šolskimi otroki, opravili pa smo tudi natančno analizo statističnih podatkov in podatkov štetja prometa. Pridobljena mnenja in predlogi so bili temeljito analizirani ter vključeni v določanje prioritet, kar zagotavlja, da strategija realno odraža potrebe in razvojne cilje Mestne občine Velenje. Rezultati so podrobneje predstavljeni v poglavju *Analiza stanja v MO Velenje* razkriva, da občina že v določeni meri **sledi načelom trajnostne mobilnosti** in v svojih aktivnostih poudarja **ukrepe za spodbujanje hoje, kolesarjenja ter izboljševanje prometnega okolja**. Kljub temu pa se kažejo pomembne priložnosti za nadaljnji napredek. Ob tem se kaže tudi potreba po **bolj ambicioznem pristopu** pri načrtovanju in izvedbi infrastrukture za pešce in kolesarje – pogosto so te površine še vedno preozke, nepovezane ali podrejene avtomobilskemu prometu, kar zmanjšuje njihovo privlačnost in funkcionalnost. To so pomembna spoznanja, ki lahko vodijo k bolj celostnemu in učinkovitemu načrtovanju trajnostne mobilnosti v prihodnje.

Izzivi in priložnosti v prihodnje.

Slika 4: Javna razprava kot ključni del priprave OCPS



V zaključni fazi (Sklop E) smo oblikovali nabor konkretnih ukrepov in pripravili akcijski načrt, ki določa ključne aktivnosti za uresničitev zastavljenih ciljev. Občinska celostna prometna strategija jasno opredeljuje prednostna področja ter časovne okvirje izvedbe ukrepov na področju celostnega urejanja prometa, hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa ter motoriziranega in mirujočega prometa. Na ta način smo zagotovili, da bo strategija Mestni občini Velenje prinesla dejanske spremembe na področju trajnostne mobilnosti. Podrobnejša vsebina ukrepov in razvojnih smernic je predstavljena v poglavju *Načrt razvoja in ukrepov na področju prometa in mobilnosti v občini*.

3 Oris zelenega stanja

Določitev zelenega stanja, oblikovanje vizije ter postavitev strateških ciljev in prioritet predstavljajo temeljne gradnike vsake celostne prometne strategije. Vizija predstavlja dolgoročno smer razvoja in izraža, kako si občina zamišlja prihodnost mobilnosti. Strateški cilji pa določajo konkretne, merljive smernice, ki omogočajo spremljanje napredka in prilagajanje ukrepov glede na dejanske potrebe ter dosežene rezultate.

Vizija OCPS Mestne občine Velenje:

Mestna občina Velenje kot regijsko vozlišče spodbuja in uvaja različne oblike trajnostne mobilnosti, ki so varne, zeleno naravnane in digitalno podprte. Velenje ima privlačne javne površine, vključuje sodobne tehnološke rešitve in se ponaša z učinkovitimi povezavami v občini in regiji. S celostnim pristopom, digitalnimi inovacijami in ozaveščanjem udeležencev prometa zagotavljamo dostopnost in kakovost življenja za vse.

Strateški cilji so nadgradnja zastavljene vizije in opredeljujejo ključna področja, ki bodo prednostno obravnavana v strategiji ter kasneje v ukrepih akcijskega načrta. Osnova za oblikovanje ciljev so bile nacionalne smernice za pripravo OCPS, ki smo jih v Mestni občini Velenje prilagodili lokalnim razmeram in razvojnim ambicijam občine. Cilji so bili tudi ovrednoteni in razvrščeni glede na njihovo pomembnost za prihodnji razvoj občine. Končna postavitev in rangiranje ciljev od najpomembnejšega do najmanj pomembnega je, kot sledi:

1. *Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.*
2. *Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.*
3. *Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.*
4. *Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.*
5. *Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.*
6. *Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.*
7. *Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.*

Postavitev prioritet (Tabela 1) omogoča osredotočeno reševanje ključnih izzivov in izkoriščanje največjih priložnosti za izboljšave. Na ta način zagotavljamo, da so ukrepi izvedljivi, učinkoviti in usklajeni z razvojnimi cilji občine. Jasno opredeljene prioritete prispevajo k boljšemu upravljanju virov in lažjemu pridobivanju zunanjih sredstev. S povezavo vizije, strateških ciljev in prioritet Mestna občina Velenje gradi trdne temelje za dolgoročno trajnostno prometno ureditev.

Tabela 1: Prioritete razvoja mobilnostnega sistema v Mestni občini Velenje

<i>Steber</i>	<i>Prioritete, urejene po pomembnosti</i>
CELOSTNO UREJANJE PROMETA	1. Izvedba celovitega popisa kritičnih prometnih točk in predlogi rešitev. 2. Povečanje dostopnosti do osnovnih storitev za vse prebivalce. 3. Vključevanje različnih deležnikov v prometno načrtovanje. 4. Promocija trajnostne mobilnosti z osveščanjem javnosti. 5. Podpora medgeneracijskim aktivnostim, ki vključujejo aktivno mobilnost. 6. Zagotavljanje dostopnosti za ranljive skupine.
HOJA	1. Spodbujanje hoje kot primarnega načina mobilnosti v mestnem središču. 2. Dogradnja peš poti v primestnih območjih in na podeželju. 3. Ureditev varnih poti za šolarje in otroke. 4. Povečanje varnosti na prehodih za pešce. 5. Vključevanje trajnostne mobilnosti v prostorsko načrtovanje. 6. Spodbujanje hoje in ozaveščanje o pomenu aktivne mobilnosti med šolarji in predšolskimi otroki.
KOLESARJENJE	1. Povečanje rabe kolesarjenja kot načina vsakodnevne mobilnosti. 2. Izvajanje promocije in spodbujanja kolesarjenja med šolarji in predšolskimi otroki.

	3. Razširitev in ureditev kolesarnic na ključnih točkah v občini, vključno z javnimi ustanovami in trgovskimi centri. 4. Spodbujanje uporabe koles za kratke poti znotraj mestnega območja. 5. Izboljšanje infrastrukture za varno kolesarjenje, predvsem na nepovezanih in prometno obremenjenih odsekih. 6. Povečanje ozaveščenosti o strpnosti do kolesarjev med vozniki in ostalimi udeleženci v prometu. 7. Razvoj in širitev sistema izposoje koles z dodatnimi postajališči v primestnih naseljih. 8. Uvedba programov za ozaveščanje o varnem kolesarjenju, s poudarkom na mladih in starejših. 9. Posodobitve voznega parka in digitalizacija storitve – sistem izposoje koles. 10. Povečan nadzor nad prometom in izboljšanje kolesarskega bontona.
JAVNI POTNIŠKI PROMET	1. Spodbujanje rabe sistema Kamerate z ozaveščanjem prebivalcev o brezplačnih prevozi za ranljive skupine. 2. Ureditev postajališč z nadstrešnicami, klopmi ali varnimi prostori za shranjevanje koles. 3. Spodbujanje podaljšanja obstoječih linij javnega prevoza za izboljšanje povezljivosti mestnega jedra z oddaljenimi naselji. 4. Zagotavljanje pogostejših voženj JPP v primestnih naseljih ter med Velenjem in sosednjimi mesti za boljšo dostopnost do večjih urbanih središč. 5. Povečanje usklajenosti voznih redov med različnimi oblikami javnega prevoza za olajšanje prestopanja in hitrejše potovanje.

**MOTORIZIRAN
IN MIRUJOČI
PROMET**

1. Vzpostavitev dodatnih parkirnih mest za invalide in družine z otroki, vzpostavitev con K&R (»Kiss & Ride«) pred večino osnovnih šol.
2. Povečan nadzor nad prometom in zaostritev parkirne politike.
3. Spodbujanje uporabe skupnih prevozov in povečanje zasedenosti avtomobilov.
4. Spodbujanje uvajanja mobilnostnih načrtov v podjetjih.
5. Spodbujanje širitve območij umirjenega prometa v stanovanjskih naseljih.
6. Ozelenitev in preureditev obstoječih parkirišč.
7. Izboljšanje infrastrukture za umirjanje prometa na ozkih, nepreglednih cestah brez pločnikov.

V procesu priprave izhodišč za OCPS smo strateške okvirje dodatno konkretizirali z določitvijo ciljnih vrednosti, ki jih bo Mestna občina Velenje zasledovala ter spremljala s pomočjo postavljenih kazalnikov. Pripravili smo nabor **ciljnih vrednosti**, razporejenih po posameznih stebrih, kot je predstavljeno v nadaljevanju:

- **Celostno urejanje prometa:**

- Izvedena vsaj ena promocija trajnostne in aktivne mobilnosti na leto.
- Vsakoletno sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti.
- Vsakoletna promocija prometne varnosti v šolah in vrtcih.
- Izdelava letnega poročila izvajanja OCPS.
- Do konca leta 2031 testno vzpostaviti sistem spremljanja prometa (vsi udeleženci) na vsaj eni lokaciji.

- **Hoja:**

- Do konca leta 2031 povečati delež zaposlenih v občini, ki vsaj občasno pridejo v službo peš, na 18 %.
- Do konca leta 2031 povečati delež otrok, ki vsaj občasno pridejo v šolo peš, na 70 %.

- Do konca leta 2031 povečati delež vseh opravljenih poti peš v mestu, na 42 %.
- Do konca leta 2031 izgraditi ali urediti vsaj 1000 m novih površin za pešce s poudarkom na povezavah med zgostitvami poselitev po celotni občini in zagotavljanju večje varnosti otrok.
- Urediti vsaj tri kritične točke za pešce in ranljive skupine na leto.
- **Kolesarjenje:**
 - Do konca leta 2031 zagotoviti vsaj 1000 m novih urejenih površin za kolesarje.
 - Do konca leta 2031 urediti vsaj 5 problematičnih točk za kolesarje.
 - Do konca leta 2031 povečati delež učencev, ki vsaj občasno v šolo pridejo s kolesom, na 5 %.
 - Do konca leta 2031 povečati delež zaposlenih v občini, ki vsaj občasno kolesari v službo, na 8 %.
 - Izgradnja vsaj enega pokritega kolesarskega parkirišča na ključnih točkah v občini (vključno z javnimi ustanovami in trgovskimi centri) do konca leta 2031.
 - Do konca leta 2031 povečati število uporabnikov avtomatiziranega sistema za izposajo koles za 10 %.
 - Posodobitev voznega parka in digitalizacija storitve sistema izposoje koles.
 - Letna izvedba programa za ozaveščanje o varnem kolesarjenju in obvezni opremi ter o prometnih pravilih in prometnem bontonu.
- **Javni potniški promet:**
 - Ohraniti raven uporabe Kameranata vsaj na ravni iz leta 2021.
 - Ohraniti raven rabe Lokalca.
 - Povečati promocijo uporabe JPP z vsaj eno promocijsko akcijo na leto.
 - Poslati pobudo izvajalcem JPP in DUJPP za povečanje števila voženj javnega potniškega prometa v primestnih naseljih ter do Celja in večjih središč ter uskladitev voznih redov.
 - Do konca leta 2031 dodatno, s prometno signalizacijo, urediti vsaj 20 avtobusnih postajališč za šolarje.
 - Do konca leta 2031 urediti vsaj eno parkirno mesto za kolo ali skiro pri postajališču javnega potniškega prometa.

- Do konca leta 2031 izboljšati dostopnost javnega potniškega prometa za gibalno ovirane osebe z uvedbo dvizhnih ramp na vseh avtobusih Lokalca.
- **Motoriziran in mirujoči promet:**
 - Nadaljevati aktivnosti s pristojnimi državnimi institucijami za rekonstrukcijo državnih cest.
 - Do konca leta 2031 zmanjšati delež učencev, ki jih v šolo vedno pripeljejo z osebnim avtomobilom, za 5 %.
 - Do konca leta 2031 zmanjšati delež zaposlenih v občini, ki se v službo vedno pripeljejo z osebnim avtomobilom za 5 %.
 - Do konca leta 2031 urediti usmerjanje (signalizacija) na parkirišča za turistične in rekreativne namene.
 - Do konca leta 2031 nameniti vsaj 10 dodatnih parkirnih mest za invalide in družine z otroki in spodbujanje uporabe garažnih hiš.
 - Do konca leta 2031 vzpostaviti cone K&R (Kiss & Ride) pred večino osnovnih šol.
 - Do konca leta 2031 postavitev vsaj enega merilnika hitrosti na novi lokaciji.
 - Do konca leta 2031 ozeleniti in preurediti vsaj 5 % obstoječih parkirišč v občini z dodajanjem dreves ali zelenih površin.

Določene zastavljene ciljne vrednosti temeljijo na podatkih iz leta 2024, ko imamo na voljo začetne vrednosti za posamezna področja. Tako je delež zaposlenih, ki vsaj občasno pridejo v službo peš, leta 2024 znašal 15 %, delež otrok, ki v šolo prihajajo peš, s skirojem, rolerji, kotalkami ali rolko, pa 67 %. Delež vseh opravljenih poti v mestu peš je bil ocenjen na 15 %, delež učencev, ki vsaj občasno v šolo pridejo s kolesom, pa znaša približno 1 %. Delež zaposlenih, ki kolesarijo v službo, je znašal nekaj več kot 6 %. V letu 2024 je bilo zabeleženih približno 301.995 prevozov z Lokalcem, storitev Kamerate pa je bila v letih 2021–2023 uporabljena med 285 in 650-krat letno. Poleg tega je bilo leta 2024 zabeleženo, da 77 % zaposlenih v službo prihaja z osebnim avtomobilom, od tega nekaj več kot 5 % kot sopotniki, medtem ko je približno 19 % otrok v šolo pripeljanih z avtomobilom. Ti podatki predstavljajo izhodišče za oblikovanje ciljev do leta 2031.

4 Obstoječe stanje prometa in mobilnosti v Mestni občini Velenje

Analiza obstoječega prometnega stanja v Mestni občini Velenje ni temeljila zgolj na pregledu razmer na terenu, ampak je vključevala tudi široko zbiranje mnenj in podatkov neposredno od uporabnikov mobilnostnega sistema. V analizo so bili vključeni osnovnošolci, prebivalci občine in zaposleni, ki dnevno uporabljajo prometno infrastrukturo.

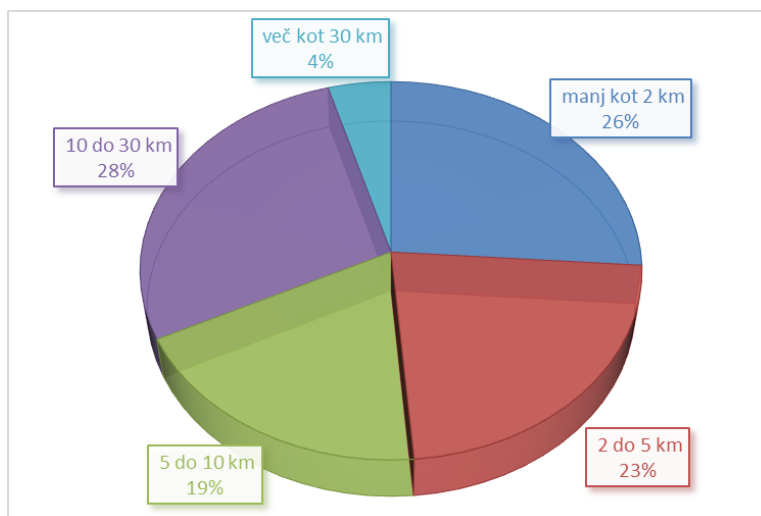
Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije je imela Mestna občina Velenje konec leta 2023 skupno 33.775 prebivalcev, s povprečno gostoto 402 prebivalca na km², kar presega slovensko povprečje. Naravni prirast je znašal 1,9 prebivalca na 1.000 prebivalcev, saj je bilo število rojstev višje od števila smrti. Selitveni prirast je bil prav tako pozitiven, znašal je 7,0 na 1.000 prebivalcev. Skupni prirast (naravni in selitveni skupaj) je dosegel 8,9 prebivalca na 1.000 prebivalcev.

Prevladuje starejša populacija. Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije znaša povprečna starost prebivalcev Mestne občine Velenje 43,5 let. Indeks staranja je 137,6, pri čemer kar 20,9 % prebivalcev predstavlja skupina starejših od 65 let. V vrtce je bilo konec leta 2023 vključenih 1.314 otrok, osnovno šolo je obiskovalo 3.258 učencev, iz občine pa je prihajalo tudi 1.202 dijakov in 1.058 študentov.

Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije je imela Mestna občina Velenje konec leta 2023 skupaj **14.825 delovno aktivnih prebivalcev**, kar pomeni skoraj 6-odstotno rast v primerjavi z letom 2019. Stopnja delovne aktivnosti je znašala 68,7 %.

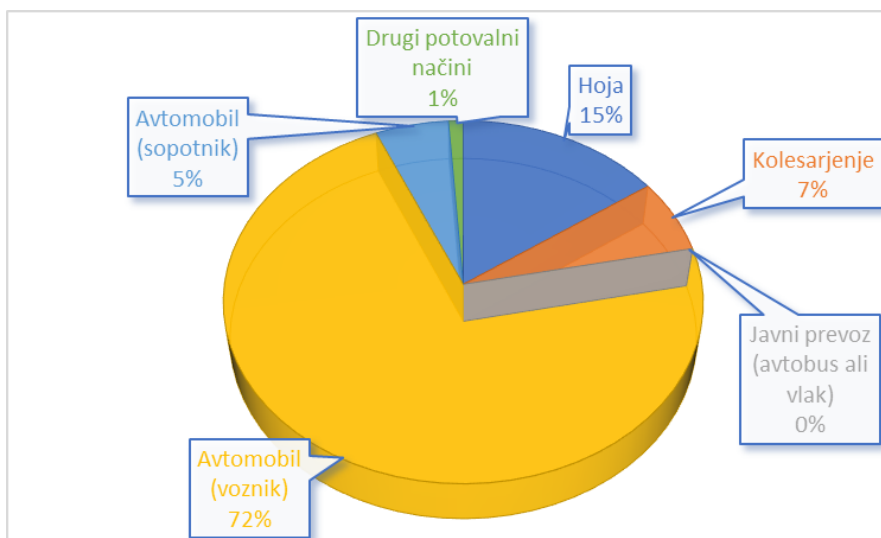
Delovne migracije so velike. Vsakodnevne poti na delo so pogosto daljše, saj se številni zaposleni iz Mestne občine Velenje vozijo v druge občine (največ občanov MO Velenje je bilo konec leta 2023 zaposlenih v občinah Velenje, Ljubljana in Celje). Takšna prostorska razpršenost delovnih mest pomeni, da je dolžina poti na delo (Slika 5) za mnoge precejšnja, kar vpliva na izbiro načina prevoza in odpira vprašanja trajnostne mobilnosti.

Slika 5: Razdalja, ki jo prebivalci Mestne občine Velenje v povprečju prevozijo na delo (v eno smer)



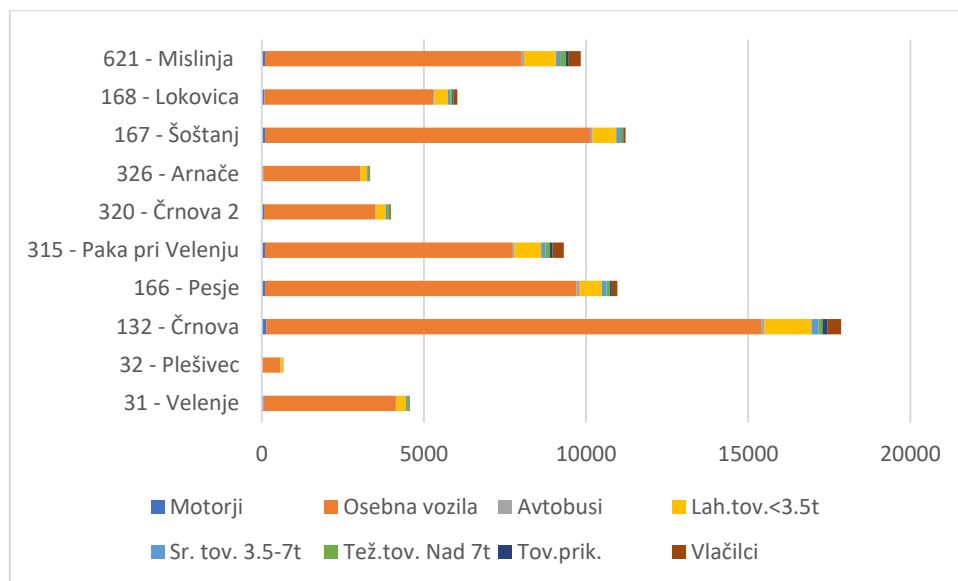
Velik delež zaposlenih v občini se na delo vozi z avtomobilom (več kot 77 %). V službo jih hodi peš 15 %, 6,5 % pa s kolesom.

Slika 6: Kako prebivalci MOV potujejo na delo?



Največji delež v prometu predstavljajo osebna vozila, kar je pričakovano glede na vsakodnevne migracije prebivalcev. Podatki o povprečnem dnevnem letnem prometu (PLDP), prikazani v spodnjem grafu (Slika 7), to jasno potrjujejo – osebna vozila močno prevladujejo med vsemi vrstami cestnega prometa na glavnih prometnicah v občini.

Slika 7: PLDP za leto 2022 po vrstah vozil



Vir: (Direkcija Republike Slovenije za ceste, 2023)

Povprečna zasedenost osebnega avtomobila v Mestni občini Velenje znaša 1,26 potnika na vozilo, kar kaže na nizko stopnjo souporabe prevoznih sredstev.

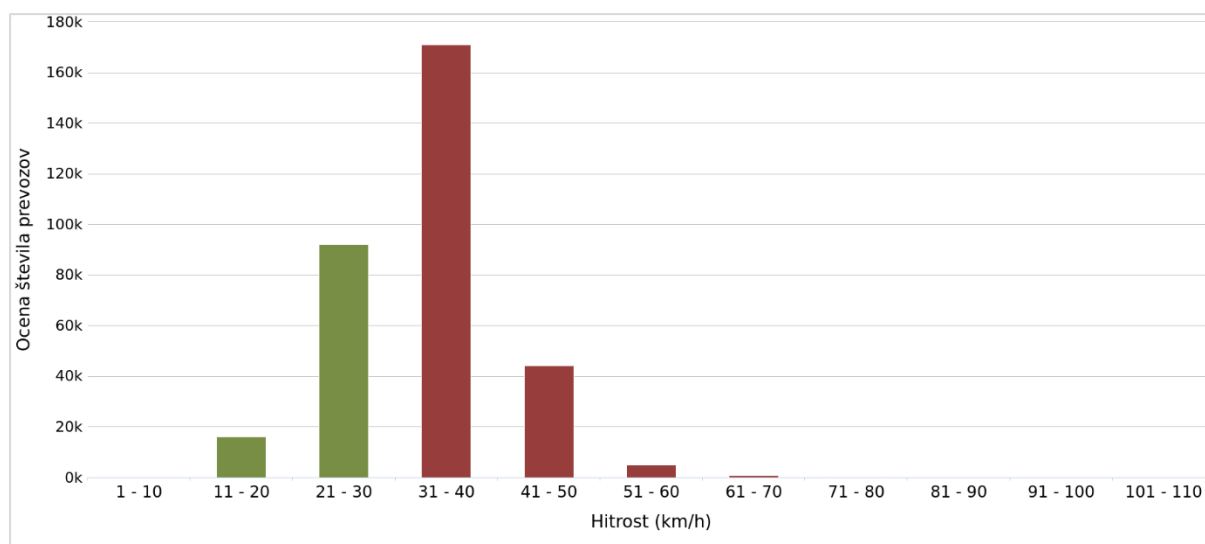


Prometna varnost v občini je dobra, vendar obstajajo izzivi, povezani tudi z varnostjo ranljivejših skupin. Med leti 2018 in 2022 se je skupno zgodilo 1086 prometnih nesreč, od tega 3 prometne nesreče s smrtnim izidom, 42 prometnih nesreč je imelo za posledico hujše

poškodbe, 420 pa lažje. Če se osredotočimo na nesreče, ki vključujejo ranljive skupine, torej kolesarje, pešce in voznike koles z motorjem, jih je bilo v zadnjih 5 letih 138, kar je skoraj 13 % vseh prometnih nesreč.

Prometna kultura udeležencev cestnega prometa je nizka. Prometna kultura v Mestni občini Velenje je razmeroma nizka. Pogosta so nepravilna parkiranja pri šolah, kjer vozila ovirajo pešce in ogrožajo varnost otrok. Vozniki pogosto ne upoštevajo omejitev hitrosti (Slika 8).

Slika 8: Porazdelitev izmerjenih hitrosti v obdobju septembra in oktobra 2024 – lokacija Cesta talcev (omejitev 30 km/h)



Vir: (Sipronika, 2024)

Kolesarji se vozijo v napačni smeri (Slika 9), mladi pa uporabljajo skuterje na površinah, namenjenih pešcem in kolesarjem.

Slika 9: Kolesar na kolesarski stezi v napačni smeri – izziv prometne kulture

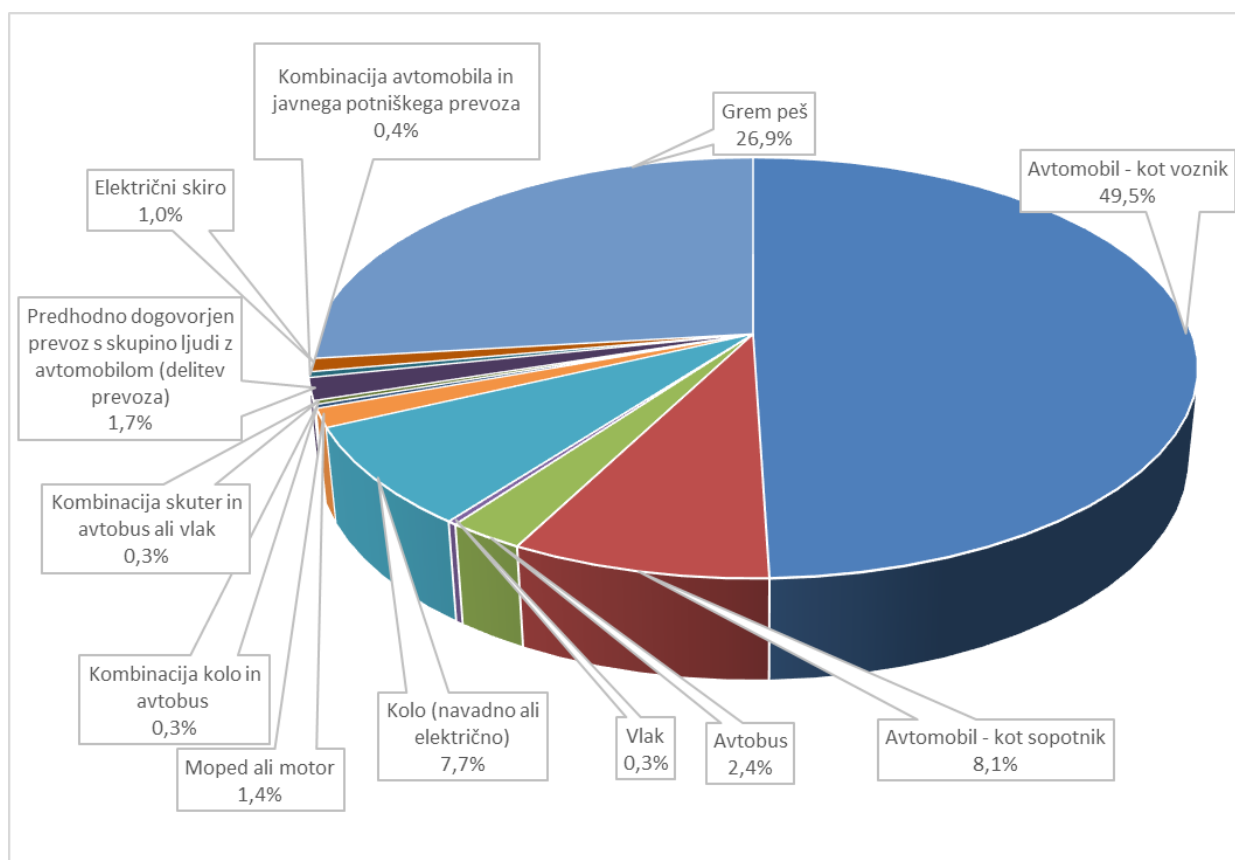


Sistem Kamerate, ki je namenjen mobilnosti starejših, ima potencial za širitev in optimizacijo, kar bi izboljšalo dostopnost storitev za starejše v bolj odmaknjenih delih občine.

Povprečna zasedenost potniških kombijev je nizka, kar pomeni, da so ti prevozi neizkoriščeni in ekonomsko manj učinkoviti. **Potencial se kaže tudi v Lokalcu.**

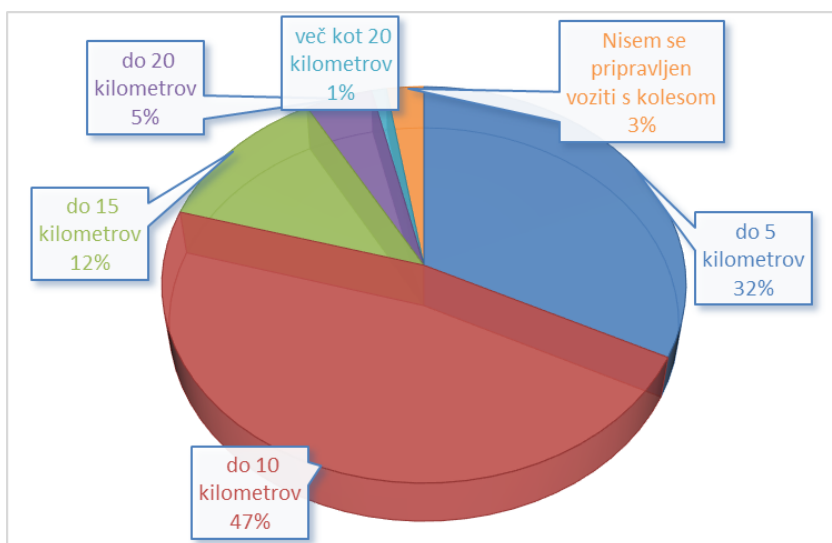
Prebivalci Mestne občine Velenje za svoje najpogostejše poti (npr. v službo, v šolo, po opravkih) **najpogosteje uporabljajo osebni avtomobil**, saj kar 72 % prebivalcev uporablja vozilo (kot voznik) skoraj vsak dan. Slika (Slika 10) prikazuje razdelitev uporabe različnih prevoznih sredstev za vsakodnevna potovanja, kar pomaga prikazati, kako prebivalci Mestne občine Velenje izbirajo načine prevoza glede na svoje dnevne potrebe.

Slika 10: Razdelitev prevoznih načinov za vsakodnevna potovanja v Mestni občini Velenje



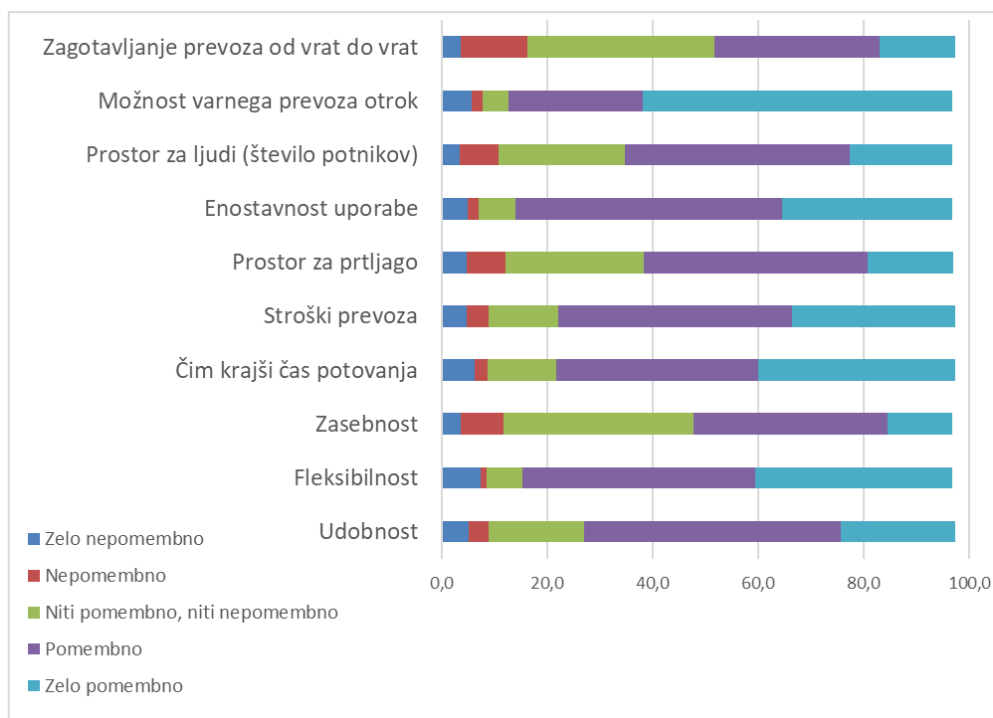
Kolesarske povezave so dobre. **Občani poročajo, da redno kolesarijo** (za opravljanje vsakodnevnih poti) v skoraj 12 %, vsaj enkrat tedensko pa v 23 %. Prebivalci Mestne občine Velenje so se pripravljeni voziti s kolesom za vsakodnevne poti po urejenih in primernih kolesarskih površinah. **Skoraj polovica anketiranih občanov (47 %)** bi bila pripravljena dnevno prevoziti razdaljo **do 10 km**, 12 % pa bi jih sprejelo tudi pot do 15 km (Slika 11).

Slika 11: Pripravljenost anketirancev za vožnjo s kolesom



Občanom so glede pomembnosti kriterijev pri izbiri načina modalitete pomembne različne stvari. Tistim, ki imajo otroke in jih vozijo v šolo, vrtec, popoldanske dejavnosti, je možnost **varnega prevoza otrok** zelo pomemben dejavnik. Izstopajo tudi: **enostavnost uporabe, čas potovanja, fleksibilnost in udobnost** (Slika 12).

Slika 12: Kaj vpliva na odločitev občanov pri izbiri načina prevoza?



Pomanjkanje **ozaveščenosti in motivacije** med prebivalci za **uporabo trajnostnih oblik** prevoza otežuje prizadevanja za prehod v bolj trajnostno naravnano mobilnost.

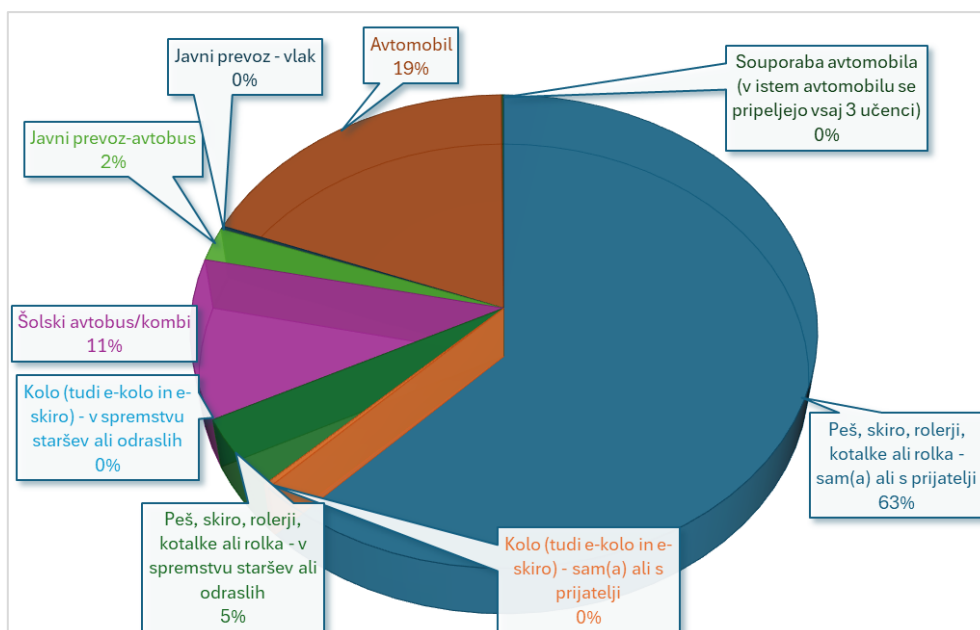
Rezultati ankete kažejo, da prebivalcem Mestne občine Velenje največ pomenita **zagotavljanje večjega števila parkirnih mest** za avtomobile ter **večja varnost pešpoti**, kar prikazuje tudi graf pomembnost različnih področij (Slika 13).

Slika 13: Kaj je občanom pomembno v prometu?



Urejene in varne pešpoti so ključnega pomena za spodbujanje **samostojne hoje otrok v šolo**. **Bolj kot so poti varne, dostopne in prilagojene najmlajšim udeležencem v prometu, več otrok se lahko varno odloča za vsakodnevno pešačenje do šolskih ustanov**. Učenci v Mestni občini Velenje **za prihod v šolo** uporabljajo različne načine prevoza, pri čemer **prevladuje aktivna mobilnost** (Slika 14).

Slika 14: Pot v šolo: načini prihoda učencev v Mestni občini Velenje



Analiza stanja v MO Velenje razkriva, da občina že v določeni meri **sledi načelom trajnostne mobilnosti** in v svojih aktivnostih poudarja **ukrepe za spodbujanje hoje, kolesarjenja ter izboljševanje prometnega okolja**. Kljub temu pa se kažejo pomembne priložnosti za nadaljnji napredek. Ob tem se kaže tudi potreba po **bolj ambicioznem pristopu** pri načrtovanju in izvedbi infrastrukture za pešce in kolesarje – pogosto so te površine še vedno preozke, nepovezane ali podrejene avtomobilskemu prometu, kar zmanjšuje njihovo privlačnost in funkcionalnost. To so pomembna spoznanja, ki lahko vodijo k bolj celostnemu in učinkovitemu načrtovanju trajnostne mobilnosti v prihodnje.

5 Izzivi in priložnosti v prihodnje

Na podlagi analize stanja in zbranih mnenj deležnikov smo izoblikovali ključne izzive ter priložnosti, ki jih je treba nasloviti pri nadaljnjem razvoju trajnostnega mobilnostnega sistema v Mestni občini Velenje. Med **izzivi** so najpomembnejši identificirani sledeči:

- **Veliko prebivalcev** Mestne občine Velenje za svoje dnevne poti **uporablja osebne avtomobile**. Ta visoki delež prispeva k povečanemu prometu, zastoju in emisijam, kar negativno vpliva na okolje in prometno infrastrukturo.
- **Večina zaposlenih** v Mestni občini Velenje se **v službo vozi z avtomobilom**. Kar je presenetljivo glede na dejstvo, da je njihova vsakodnevna pot na delo v povprečju kratka (manj kot 2 km 26 %, od 2 – 5 km 22 %).
- Le **malo prebivalcev** uporablja **kolesa za poti v službo** (dobrih 6 %), in to kljub dejstvu, da je kolesarska infrastruktura dobro urejena (z manjšimi pomanjkljivostmi, ki se kažejo predvsem v njihovi nepovezanosti).
- **Javni potniški promet** v Mestni občini Velenje je **podprt z Lokalcem**, čeprav se še **kažejo želje po večji frekventnosti in dostopnosti** izven centra mesta. Podatki kažejo tudi na delni upad uporabe v zadnjih letih.
- Obstajajo **pomisliki s strani občanov glede varnosti za pešce**, zlasti v primestju in tam, kjer potekajo tudi šolske poti.
- Večina **otrok** v osnovno **šolo prihaja brez spremstva** (62 %) z **osebnimi avtomobili pa jih vozijo slabih 20 %**, medtem ko je souporaba avtomobilov zelo nizka (0,14 %).

Identificirane so bile naslednje **priložnosti**:

- **Tretja razvojna os** (razbremenitev mesta s tovornimi vozili). Z vzpostavitvijo 3. razvojne osi bi se lahko **zmanjšal pritisk tovornega prometa na mesto, kar bi izboljšalo kakovost življenja prebivalcev Mestne občine Velenje**. Boljša pretočnost tovornega prometa bi pripomogla k **večji varnosti**, zmanjševanju hrupa in onesnaženja ter omogočila boljše pogoje za sprehajalce in kolesarje.

- **Povezanost kolesarskih poti.** Krepitev in širitev kolesarskih poti po celotni občini bi omogočila **varnejšo in bolj dostopno uporabo koles** kot prevoznega sredstva. Z izboljšanjem povezave kolesarskih poti z obrobni delov do mestnega središča bi občina spodbujala trajnostno mobilnost in zmanjšala odvisnost od avtomobilov, kar bi imelo pozitivne učinke na zdravje prebivalcev, in zmanjšalo prometne zastoje.
- **Celoviti pristop k povezavi prometa** (mobilnost; tudi gibalno ovirani) **in turizma.** Z integracijo prometnih storitev, ki vključujejo tudi prilagoditve za gibalno ovirane osebe, bi Mestna občina Velenje lahko izboljšala dostopnost za vse uporabnike ter obenem prispevala k razvoju turizma. Povezovanje turističnih točk s trajnostnimi oblikami prevoza, kot so kolesa in javni potniški promet, bi obiskovalcem omogočilo enostavnejši in bolj prijazen dostop do znamenitosti.
- **Usmerjanje obiskovalcev na parkirišča** (npr. rekreativci). Sistem za usmerjanje rekreativcev in drugih obiskovalcev na ustrezna parkirišča bi prispeval k boljši organizaciji prometa in zmanjšanju prometnih obremenitev. Na primer, s postavitvijo oznak in informativnih tabel bi občina lahko izboljšala pretočnost prometa ter zagotovila, da obiskovalci parkirajo na za to namenjenih lokacijah, kar bi zmanjšalo gnečo in kaos na cestišču.
- **Striktno izvajanje prometne politike in nadzora** (večja prisotnost policistov, redarjev, radarjev). Strožje izvajanje prometnih predpisov, z večjo prisotnostjo policistov, redarjev, in z uporabo radarjev, bi pripomoglo k **zmanjšanju hitrosti in izboljšanju varnosti** na cestah. Dosledna uporaba kaznovalnih ukrepov bi imela preventivni učinek in zmanjšala število kršitev, kar bi vplivalo na bolj odgovorno obnašanje voznikov.
- **Navezava JPP s kolesarstvom.** Integracija javnega potniškega prometa z mrežo kolesarskih poti bi omogočila lažji dostop do vseh delov Mestne občine Velenje za prebivalce in obiskovalce. Na primer, **z vzpostavitvijo dodatnih postaj za izposajo koles** na ključnih **postajališčih javnega potniškega** prometa bi se omogočil nemoten prehod med obema oblikama trajnostne mobilnosti.
- **Prilagoditev linije in voznega reda Lokalca.** Z optimizacijo linij in voznih redov Lokalca, glede na potrebe prebivalcev, bi občina lahko povečala privlačnost uporabe javnega

potniškega prometa. Na primer, **z večjo frekvenco prevozov v času konic** in **boljšimi povezavami z obrobnimi območji** bi Lokalec postal učinkovitejša alternativa osebnemu avtomobilu, kar bi zmanjšalo prometno obremenitev in spodbudilo trajnostno mobilnost.

- **Souporaba vozil med prebivalci** (v smislu skupnih voženj, več potnikov v avtomobilu), zlasti za šolarje in delavce, bi lahko znatno zmanjšala število vozil na cestah in zmanjšala prometno obremenitev ter emisije.
- Uvedba dodatnih varnostnih ukrepov, kot so **prehodi za pešce, kolesarske steze** in **zmanjšanje hitrosti** na kritičnih točkah, bi lahko **izboljšala varnost** za ranljive udeležence v prometu in **spodbudila trajnostno mobilnost**.
- **Izobraževalne kampanje in programi** ozaveščanja bi lahko **prebivalce spodbudili k uporabi trajnostnih načinov prevoza**, kot so kolesarjenje, hoja in javni potniški promet. To bi prispevalo k bolj **zdravemu življenjskemu slogu** in zmanjšanju emisij. Še posebej je smiselno fokus usmeriti na šolarje.
- **Razširitev in optimizacija sistema Kamerate** bi lahko povečala dostopnost storitev za starejše in ranljive skupine v občini, kar bi izboljšalo socialno vključenost in mobilnost.

6 Načrt razvoja in ukrepov na področju prometa in mobilnosti v občini

Na podlagi celovite analize obstoječega stanja ter jasno določenih prioritet in usmeritev smo pripravili akcijski načrt ukrepov po petih stebrih urejanja prometa in mobilnosti v Mestni občini Velenje. Akcijski načrt je oblikovan kot sedemletni program dela, ki vključuje širok nabor ukrepov — od infrastrukturnih izboljšav za podporo trajnostni mobilnosti do promocijskih aktivnosti in ukrepov za izboljšanje dostopnosti ter prijaznega prometnega okolja za vse uporabnike.

Ukrepi v akcijskem načrtu so zasnovani tako, da hkrati prispevajo k doseganju več strateških ciljev. Temeljijo na strokovnih analizah in aktivnem vključevanju javnosti ter ključnih deležnikov.

Ukrepi, ki jih načrtujemo za krajše časovno obdobje, so v strategiji natančneje opredeljeni, pogosto tudi z navedbo konkretnih lokacij izvedbe. Nasprotno pa so dolgoročni ukrepi zasnovani širše, predvsem na ravni kategorij ukrepov, brez natančnih lokacijskih določitev. Takšna zasnova omogoča, da se zaznane prioritete učinkovito naslovijo v kratkoročnem obdobju, hkrati pa strategija ostaja dovolj prilagodljiva, da se lahko v prihodnje odziva na nove okoliščine in potrebe.

6.1 Celostno urejanje prometa

Celostno urejanje prometa je strateški pristop, ki prometno načrtovanje povezuje z različnimi oblikami trajnostne mobilnosti in prostorskim razvojem. Njegov cilj je ustvariti dostopen, varen, učinkovit in okolju prijazen prometni sistem, ki enakovredno upošteva potrebe pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega potniškega prometa in ostalih udeležencev v prometu. V stebru celostnega urejanja prometa v Mestni občini Velenje bomo posebno pozornost namenili izboljšanju prometne varnosti, povečanju dostopnosti osnovnih storitev,

vključevanju javnosti in deležnikov v prometno načrtovanje, spodbujanju trajnostne mobilnosti, podpori medgeneracijskim aktivnostim ter zagotavljanju dostopnosti za ranljive skupine.

Strateško vodilo v stebru celostnega urejanja prometa odraža ambicije in pristop, ki mu bomo sledili za doseganje strateških ciljev.

Dosegal se bo premik k trajnostni mobilnosti z vključevanjem javnosti v načrtovanje prometa, ozaveščanjem o prednostih trajnostnih načinov prevoza in razvojem sodobnih (digitalnih) rešitev za spremembo potovalnih navad, ob hkratnem izboljšanju prometne varnosti za vse udeležence.

Ukrepe (U1 – U15) v stebru celostnega urejanja prometa smo povezali v štiri svežnje:

- I. **Ozaveščanje in promocija trajnostne mobilnosti.** Z ukrepi ozaveščanja in promocije bomo spodbujali aktivno in trajnostno mobilnost ter povečali prometno varnost, zlasti med otroki, ranljivimi skupinami, in v okviru medgeneracijskega sodelovanja. Načrtujemo izvedbo vsaj ene promocijske aktivnosti trajnostne in aktivne mobilnosti letno, redno sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti ter vsakoletno promocijo prometne varnosti v šolah in vrtcih.

U1.Promocija trajnostne mobilnosti skozi redne akcije z organizacijo različnih promocijskih aktivnosti in izobraževanj s področja trajnostne mobilnosti in vsakoletno sodelovanje v ETM.

U2.Promocija prometne varnosti za otroke in ranljive skupine z izvajanjem rednih aktivnosti ozaveščanja otrok, starejših in drugih ranljivih skupin o varnem vedenju v prometu.

U3.Podpora medgeneracijskim aktivnostim za trajnostno mobilnost s spodbujanjem skupnih dejavnosti različnih generacij, kot so delavnice, dogodki in kampanje, kjer bomo krepili zavedanje o trajnostni mobilnosti ter spodbujali prenos znanja in izkušenj med mladimi, odraslimi in starejšimi.

- II. **Vključujoče načrtovanje in upravljanje mobilnosti**, ki obsega krepitev vloge trajnostne mobilnosti v načrtovanju in upravljanju prometa, aktivno vključevanje javnosti, povezovanje na regionalni ravni, spodbujanje priprave mobilnostnih načrtov ter vzpostavitev sistema za spremljanje in analizo podatkov o mobilnosti.

U4.Vzpostavitev vloge koordinatorja za trajnostno mobilnost in sistematično spremljanje OCPS, ki bo skrbel za usklajevanje in nadzor nad izvajanjem ukrepov ter za redno poročanje Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo (MOPE). V okviru tega ukrepa bo koordinator zadolžen tudi za krepitev kapacitet občinske uprave na področju celostnega prometnega načrtovanja.

U5.Spodbujanje in krepitev aktivnega vključevanja javnosti v prometno načrtovanje in upravljanje trajnostne mobilnosti, s čimer bomo zagotovili čim širšo udeležbo občanov pri oblikovanju prometnih rešitev.

U6.Povečanje vključevanja trajnostne mobilnosti v prometno načrtovanje, da zagotovimo prehod od tradicionalnega načrtovanja prometa, osredotočenega predvsem na motoriziran promet, k celostnemu načrtovanju, ki enakovredno upošteva vse oblike trajnostne mobilnosti.

U7.Vključitev Mestne občine Velenje v pripravo Regionalne celostne prometne strategije, s čimer bomo nadgradili obstoječi OCPS in zagotovili usklajen razvoj trajnostne mobilnosti v povezavi s širšo regijo.

U8.Spodbujanje večjih zaposlovalcev k izvedbi Mobilnostnega načrta, s katerimi se spodbujajo trajnostne oblike prevoza zaposlenih in s tem zmanjšuje obremenjenost prometnega omrežja ter vpliv na okolje.

U9.Vzpostavitev integriranega sistema za zbiranje in analizo podatkov o prometu in mobilnosti ter izboljššan dostop do storitev, da bodo vsi ključni podatki zbrani na enem mestu, kar bo omogočilo učinkovitejše spremljanje stanja in lažje načrtovanje ukrepov za razvoj trajnostne mobilnosti.

- III. **Celostno urejanje prometne infrastrukture in zelenih ureditev**, ki vključuje popis in odpravo kritičnih točk v prometu, celovito prenovo prometne infrastrukture skladno z načeli trajnostne mobilnosti ter zasaditev zelenih pasov ob cestah, kolesarskih poteh in pešpoteh. S temi ukrepi ustvarjamo varnejše, bolj povezano in okolju prijazno

prometno omrežje ter hkrati postavljamo predpogoje za doseganje dolgoročnega cilja trajnostnega razvoja mobilnosti in kakovostnejšega bivanjskega okolja v Mestni občini Velenje.

U10. Popis kritičnih točk v prometu ter priprava rešitev za celovitost cestnih, kolesarskih in peš površin, z namenom prepoznati nevarna ali neurejena območja ter načrtovati izboljšave za bolj varno, povezano in dostopno prometno omrežje.

U11. Celovita preureditev dela cestne prometne infrastrukture skladno z načeli trajnostne mobilnosti, s ciljem izboljšati varnost, zmanjšati prometne obremenitve ter ustvariti prostor, ki enakovredno upošteva potrebe pešcev, kolesarjev, javnega prometa in motornih vozil.

U12. Zasaditve zelenih pasov ob prometnicah, kolesarskih povezavah in pešpoteh, za izboljšanje kakovosti okolja, zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje ter povečanje privlačnosti in udobja za uporabnike trajnostnih oblik mobilnosti.

IV. Izvedbeni okvir OCPS: spremljanje, poročanje in financiranje, ki bo omogočal tudi iskanje virov za financiranje ukrepov ter vsakoletno poročanje o napredku izvajanja OCPS Mestne občine Velenje

U13. Financiranje in prijava na nacionalne in evropske razpise za financiranje ukrepov trajnostne mobilnosti, za zagotovitev potrebnih sredstev za izvedbo načrtovanih ukrepov in podporo razvoju trajnostne mobilnosti v občini.

U14. Sprejetje, izvajanje in prenova strategije OCPS ter spremljanje kazalnikov in poročanje na letni ravni, s čimer bomo zagotavljali sprotno prilagajanje ukrepov aktualnim potrebam ter pregledno spremljali napredek pri uresničevanju ciljev.

U15. Izdelava letnega poročila izvajanja OCPS, kot orodje za redno oceno uspešnosti izvedenih ukrepov in osnovo za nadgradnjo prihodnjih aktivnosti.

6.2 Hoja

Hoja je najbolj naravna in trajnostna oblika mobilnosti, ki prispeva k zdravju prebivalcev, zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje ter izboljšanju kakovosti bivanjskega prostora. Kljub njenim prednostim infrastruktura za hojo pogosto ni ustrezno razvita, kar omejuje varno in udobno uporabo. V Mestni občini Velenje bomo zato v okviru akcijskega načrta posebno pozornost namenili spodbujanju hoje v mestnem središču, dogradnji pešpoti na podeželju, ureditvi varnih poti za šolarje, izboljšanju varnosti na prehodih za pešce, vključevanju trajnostne mobilnosti v prostorsko načrtovanje ter ozaveščanju najmlajših o pomenu aktivne mobilnosti.

Strateško vodilo na področju hoje izraža usmeritve in pristop, ki ga bomo zasledovali za uresničitev zastavljenih ciljev.

Omogočanje hoje kot osnovnega načina premikanja v mestnem in primestnem okolju z dograditvijo manjkajoče infrastrukture, izboljšanjem varnosti na ključnih točkah ter ozaveščanje o pomenu hoje za zdravje, s posebnim poudarkom na otrocih in starejših.

Ukrepe (U1 – U20) v stebru hoje smo povezali v štiri svežnje.

- I. **Načrtovanje in zagotavljanje varnih poti za pešce** vključuje ukrepe, namenjene izboljšanju varnosti, dostopnosti in udobja za pešce v Mestni občini Velenje. S popisom obstoječih poti, analizo kritičnih točk, izboljšavami prehodov za pešce ter namestitvijo osvetlitve bomo ustvarili varnejše pogoje za hojo, še posebej za otroke in ranljive skupine.

U1. Izdelava popisa pešpoti in načrta celovitega omrežja za pešce, z namenom pridobiti celovit pregled nad obstoječimi potmi ter načrtovati povezano in varno omrežje za hojo po celotni občini.

U2. Popis in analiza kritičnih točk za pešce, z namenom prepoznati nevarna območja za pešce in ranljive skupine, pri čemer bomo do konca leta 2031 uredili vsaj tri kritične točke na leto.

U3. Ureditev prehodov za pešce z osvetlitvijo in ustreznimi oznakami, za izboljšanje varnosti pešcev, kar bo prispevalo k večji uporabi hoje kot načina prihoda v šolo in na delo ter podprlo doseg ciljev.

U4. Umirjanje prometa s hitrostnimi merilniki in ovirami na kritičnih točkah za večjo varnost pešcev, s čimer bomo izboljšali pogoje za varno hojo in tako spodbudili tudi več prebivalcev k izbiri hoje kot vsakodnevnega načina premikanja, kar prispeva k cilju, da do konca leta 2031 delež vseh opravljenih poti peš znotraj mesta doseže 42 %.

U5. Nadgradnja varnejših pešpoti v šolo, z namenom povečati varnost otrok na poti v šolo ter spodbuditi pogostejšo izbiro hoje med šolarji, s čimer bomo prispevali k cilju, da do konca leta 2031 vsaj 70 % otrok občasno pride v šolo peš.

U6. Postavitev osvetlitve za varno uporabo v večernih urah, za izboljšanje varnosti in občutka udobja pešcev v času zmanjšane vidljivosti ter spodbujanje pogostejše izbire hoje tudi v večernem času.

U7. Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje aktivne mobilnosti in hoje, z namenom povečanja prepoznavnosti koristi hoje ter motiviranja prebivalcev, da za vsakodnevne poti pogosteje izberejo aktivno in trajnostno obliko mobilnosti.

II. **Izgradnja in nadgradnja infrastrukture za pešce** vključuje ukrepe, namenjene zagotavljanju varnih, povezanih in dostopnih pešpoti v celotni občini. S prenovo obstoječih in gradnjo novih površin za pešce bomo izboljšali varnost na ključnih prometnih odsekih, zlasti v okolici šol in v naseljih. Z izvajanjem teh ukrepov zasledujemo cilj, da do konca leta 2031 zgradimo ali uredimo vsaj 1000 metrov novih pešpoti, s poudarkom na povezovanju gostejših območij poselitve, ter da vsako leto uredimo najmanj tri kritične točke za večjo varnost pešcev in ranljivih skupin.

U8. Ureditev novih in preureditev obstoječih površin za večjo varnost pešcev, z namenom izboljšanja pogojev za hojo, povečanja varnosti pešcev na najbolj obremenjenih odsekih in spodbujanja večje uporabe hoje kot trajnostne oblike mobilnosti.

U9. Obnova pohodnih in povoznih površin za pešce na Cankarjevi ulici, za izboljšanje varnosti, udobja in dostopnosti hoje ter zagotovitev kakovostnejšega javnega prostora za pešce v mestnem središču. Ta ukrep je povezan z ukrepom U11. Celovita preureditev dela cestne prometne infrastrukture skladno z načeli trajnostne mobilnosti (steber: Celostno urejanje prometa).

U10. Ureditev pasu za pešce na vozišču Ulice Janka Ulriha v Pesju, z namenom zagotavljanja večje varnosti pešcev ter izboljšanja dostopnosti in povezljivosti znotraj naselja.

U11. Izgradnja pločnika ob Podgorski cesti, s katerim bomo zagotovili varnejšo peš povezavo in prispevali k doseganju cilja izgradnje novih pešpoti za boljšo povezanost območij poselitve in večjo varnost otrok do konca leta 2031.

U12. Izgradnja manjkajočega odseka pločnika na Koželjskega ulici v Gorici, za izboljšanje neprekinjenosti pešpoti in zagotavljanje varnega dostopa za pešce.

U13. Izgradnja pločnika v naselju Šentilj, z namenom izboljšanja prometne varnosti za pešce, posebej otroke in zagotavljanja povezave do ključnih točk v naselju.

U14. Ureditev pešpoti čez deponijo, izvedene sočasno z novogradnjo kolesarske povezave, s čimer bomo zagotovili dodatno varno povezavo za pešce v sklopu širšega sistema trajnostne mobilnosti.

U15. Urejanje pločnikov v okolici šol, za povečanje varnosti otrok na poti v šolo in spodbujanje aktivne mobilnosti, s čimer bomo prispevali k cilju, da do leta 2031 vsaj 70 % otrok občasno pride v šolo peš.

III. **Dvig kakovosti pešpoti in doživetja hoje** vključuje ukrepe za izboljšanje udobja, privlačnosti in varnosti pešpoti v Mestni občini Velenje. Z urejanjem in oživljanjem mestnih, tematskih in rekreacijskih poti, postavitvijo počivališč in pitnikov ter ozelenitvijo pešpoti bomo prebivalcem omogočili prijetnejšo in dostopnejšo izkušnjo hoje. S temi ukrepi prispevamo k spodbujanju hoje kot vsakodnevnega načina

mobilnosti in zasledujemo cilj, da do leta 2031 delež vseh opravljenih poti peš znotraj mesta doseže 42 %.

U16. Ureditev in povečanje privlačnosti mestnih, tematskih in rekreacijskih pešpoti, z namenom izboljšanja doživljajske vrednosti hoje ter spodbujanja večje uporabe pešpoti za vsakodnevne in rekreacijske namene.

U17. Postavitev počivališč in pitnikov ob poteh, za povečanje udobja in dostopnosti pešpoti ter podporo daljšim in prijetnejšim pešačenjem, zlasti za ranljive skupine.

U18. Ozelenitev pešpoti in spodbujanje sistema posaditve dreves v sodelovanju z občani, s ciljem izboljšanja bivalnega okolja, povečanja privlačnosti pešpoti in vključevanja skupnosti v ustvarjanje prijetnejšega javnega prostora.

IV. **Dostopnost in vključevanje ranljivih skupin** zajema ukrepe za izboljšanje dostopnosti javnih površin za vse prebivalce, še posebej za gibalno ovirane osebe. S prilagoditvami infrastrukture želimo zagotoviti enakovreden dostop do storitev, rekreacijskih površin in urbanih središč ter zagotoviti vključujoče okolje, ki omogoča aktivno mobilnost vsem skupinam prebivalcev.

U19. Zagotavljanje dostopnosti za gibalno ovirane osebe, z namenom odstranitve ovir v javnem prostoru ter omogočanja enostavnega in varnega gibanja za vse uporabnike.

U20. Vzpostavitev dostopa do površin za kopanje za gibalno ovirane osebe na Velenjski plaži, za omogočanje enakovredne uporabe rekreacijskih površin in večjo vključenost ranljivih skupin v aktivnosti na prostem.

6.3 Kolesarjenje

Kolesarjenje je ena izmed najbolj trajnostnih, zdravih in učinkovitih oblik mobilnosti, ki pomembno prispeva k zmanjšanju prometnih obremenitev, izboljšanju kakovosti zraka in spodbujanju aktivnega življenjskega sloga. Kljub številnim prednostim kolesarjenja infrastruktura pogosto še ni dovolj razvita ali povezana, kar omejuje varno in udobno uporabo za vse starostne skupine. V Mestni občini Velenje bomo v okviru akcijskega načrta posebno

pozornost namenili dograditvi in urejanju novih kolesarskih površin, odpravi kritičnih točk za kolesarje, spodbujanju varne uporabe koles med otroki in zaposlenimi ter nadgradnji sistema javne izposoje koles. S temi ukrepi zasledujemo cilje povečanja deleža kolesarjev med učenci in zaposlenimi, povečanja uporabe sistema izposoje koles ter vzpostavitve varnih in dostopnih pogojev za kolesarjenje po vsej občini.

Strateško vodilo na področju kolesarjenja določa smernice in pristop, ki nas bodo vodili pri doseganju zastavljenih ciljev.

Razširitev in povezovanje obstoječih kolesarskih poti, spodbujanje uporabe koles za dnevne poti in posodobitev sistema izposoje koles, ki bo vključeval tudi primestna območja, s poudarkom na varnosti in ozaveščanju o pravilih kolesarjenja.

Ukrepe (U1 – U20) v stebru kolesarjenja smo povezali v štiri svežnje.

- I. **Načrtovanje in usmerjanje razvoja kolesarske mreže** vključuje ukrepe za sistematično načrtovanje, širitev in izboljšanje kolesarske infrastrukture v Mestni občini Velenje. S celovitimi ukrepi bomo izboljšali povezanost omrežja, povečali varnost kolesarjev in olajšali uporabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva. Z izvedbo ukrepov zasledujemo cilje, da do konca leta 2031 zagotovimo vsaj 1000 metrov novih kolesarskih površin, uredimo najmanj 5 problematičnih točk za kolesarje, povečamo delež učencev in zaposlenih, ki prihajajo v šolo ali na delo s kolesom, ter nadgradimo in razširimo sistem izposoje koles.

U1. Popis stanja in priprava načrta za celovito omrežje kolesarskih površin, z namenom oblikovati pregledno in povezano kolesarsko omrežje ter zagotoviti usmerjeno širitev kolesarskih poti.

U2. Popis stanja problematičnih točk za kolesarje in njihova ureditev, za povečanje varnosti in udobja pri kolesarjenju, z jasno usmeritvijo k odpravi vsaj petih kritičnih točk do konca leta 2031.

U3. Vzpostavitev in označitev zelenih kolesarskih koridorjev, z namenom spodbujanja vsakodnevnega kolesarjenja na daljših razdaljah ter ustvarjanja varnih, zelenih in privlačnih povezav med ključnimi območji v občini.

U4. Postavitev usmerjevalnih tabel za kolesarje z označitvijo smeri in razdalj, za lažje načrtovanje poti in večjo prepoznavnost kolesarskih povezav, kar bo prispevalo k povečanju deleža uporabnikov koles za vsakodnevne poti.

U5. Razširitev, posodobitev in digitalizacija sistema izposoje mestnih koles, z nadgradnjo voznega parka, vzpostavitvijo dodatnih postaj in uvedbo sodobnih digitalnih storitev, s čimer bomo do konca leta 2031 povečali število uporabnikov sistema izposoje koles za vsaj 10 %.

II. Izgradnja, širitev in prilagoditev kolesarske infrastrukture vključuje ukrepe, s katerimi bomo zagotovili varno, povezano in dostopno kolesarsko omrežje v Mestni občini Velenje. S širitvijo kolesarskih povezav, odpravo infrastrukturnih omejitev in izboljšavami obstoječih poti bomo ustvarili pogoje za varnejše in bolj privlačno vsakodnevno kolesarjenje. Ukrepi neposredno podpirajo cilje, da do konca leta 2031 uredimo vsaj 1000 metrov novih kolesarskih površin, odpravimo kritične točke, povečamo delež učencev in zaposlenih, ki prihajajo v šolo oziroma službo s kolesom, ter nadgradimo splošno uporabo kolesa kot trajnostnega načina mobilnosti.

U6. Vzpostavitev in širitev varne kolesarske infrastrukture, z namenom zagotoviti neprekinjeno in varno mrežo kolesarskih poti, kar bo prispevalo k povečanju deleža kolesarjev med učenci, zaposlenimi in ostalimi prebivalci.

U7. Odprava infrastrukturnih omejitev za kolesarje na najpomembnejših povezavah, s ciljem izboljšati prehodnost, varnost in udobje kolesarjev na ključnih odsekih ter spodbuditi večjo uporabo kolesa za vsakodnevno mobilnost.

U8. Izgradnja kolesarske povezave čez deponijo, kot del širšega omrežja, ki bo povezal obstoječe kolesarske poti ter omogočil varno in neprekinjeno povezavo med pomembnimi območji v občini.

U9. Prilagoditev kolesarske infrastrukture na Cankarjevi cesti z omejitvijo hitrosti na hitrost hoje, za povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu ter spodbujanje skupne rabe prostora med pešci in kolesarji.

U10. Posodobitev kolesarskih ovir na Efenkovi cesti, z namenom izboljšanja varnosti, pretočnosti in udobja za kolesarje ter odprave nepotrebnih ovir, ki ovirajo vsakodnevno uporabo kolesa.

III. Izboljšanje kakovosti kolesarske infrastrukture in opreme zajema ukrepe za nadgradnjo udobja, varnosti in privlačnosti kolesarjenja v Mestni občini Velenje. Z urejanjem varovanih in pokritih kolesarnic, postavitvijo pitnikov, počivališč, osvetlitvijo ter ozelenitvijo ob kolesarskih povezavah bomo izboljšali pogoje za kolesarje vseh generacij. Ukrepi podpirajo cilje povečanja deleža vsakodnevnega kolesarjenja med prebivalci, večjo uporabo sistema izposoje koles ter izboljšanje kakovosti bivalnega okolja.

U11. Postavitev pokritih kolesarnic na ključnih lokacijah, z namenom zagotavljanja varnega in udobnega parkiranja koles ter spodbujanja uporabe koles za vsakodnevne opravke.

U12. Vzpostavitev varovane kolesarnice z možnostjo polnjenja e-koles na Velenjski plaži, za izboljšanje dostopa do rekreacijskih površin in spodbujanje uporabe električnih koles kot trajnostne oblike mobilnosti.

U13. Postavitev počivališč in pitnikov ob poteh, za povečanje udobja kolesarjev ter podaljševanje razdalj, ki jih uporabniki lahko prevozijo na trajnosten način.

U14. Ozelenitev kolesarskih površin in spodbujanje sistema posaditve dreves v sodelovanju z občani, za izboljšanje kakovosti kolesarskega prostora, zmanjševanje toplotnih otokov in povečanje privlačnosti kolesarskih povezav.

U15. Ozelenitev kolesarskih površin in kolesarskih počivališč, s ciljem ustvariti prijetnejše in bolj senčene poti za kolesarje ter izboljšati estetsko vrednost javnega prostora.

U16. Postavitev osvetlitve za varno uporabo v večernih urah, za povečanje varnosti in uporabnosti kolesarskih poti tudi v času zmanjšane vidljivosti. Ukrep se bo izvajal po potrebi (pobude).

U17. Povečanje pogostosti in strogosti nadzora kolesarskega prometa, za izboljšanje prometne varnosti, večje upoštevanje prometnih pravil in spoštovanje vseh udeležencev v prometu.

IV. Spodbujanje kolesarske kulture in vključevanje skupnosti vključuje ukrepe za krepitev kulture varnega, odgovornega in trajnostnega kolesarjenja v Mestni občini Velenje. Kljub naraščajočemu številu kolesarjev je zaznati nizko raven prometnega bontona in pogosto neupoštevanje prometnih pravil. S programi za promocijo, ozaveščanjem in aktivnim vključevanjem vseh generacij bomo izboljšali vedenjske vzorce, spodbudili odgovorno uporabo koles in povečali prepoznavnost kolesarjenja kot vsakodnevne trajnostne oblike mobilnosti.

U18. Spodbujanje kolesarjenja za vse generacije občanov, z namenom povečati vključenost različnih starostnih skupin v trajnostne oblike mobilnosti ter ga uveljaviti kot del vsakdanjega življenjskega sloga.

U19. Spodbujanje kolesarjenja med zaposlenimi na Mestni občini Velenje, za zgledno promocijo trajnostnega prihoda na delo in krepitev vloge občinske uprave pri spodbujanju trajnostne mobilnosti.

U20. Izvedba programov za promocijo kolesarjenja, ozaveščanje o varnem kolesarjenju in spodbujanje kolesarskega bontona, s poudarkom na izboljšanju spoštovanja prometnih pravil, varne vožnje ter odgovornega vedenja kolesarjev v prometu.

6.4 Javni potniški promet

Javni potniški promet ima ključno vlogo pri oblikovanju trajnostnega prometnega sistema, saj omogoča dostopno, varno in okolju prijazno mobilnost za vse prebivalce. V Mestni občini Velenje bomo s ciljno usmerjenimi ukrepi skrbeli za ohranjanje in izboljševanje storitev javnega potniškega prometa, povečanje njegove privlačnosti ter dostopnosti za vse skupine uporabnikov, vključno z ranljivimi skupinami. Posebno pozornost bomo namenili ohranjanju visoke ravni uporabe sistemov Kamerate in Lokalca, redni promociji uporabe javnega potniškega

prometa, izboljšanju prometne infrastrukture pri avtobusnih postajališčih ter zagotavljanju večje dostopnosti za gibalno ovirane osebe.

Strateško vodilo na področju javnega potniškega prometa izraža usmeritve in pristop, ki ga bomo zasledovali za uresničitev zastavljenih ciljev.

Izboljšanje sistema javnega prevoza, ki bo privlačnejši in bolj dostopen z večjo frekvenco prevozov, optimizacijo voznih redov in boljšo povezljivostjo z regijskimi središči ter primestnimi naselji, ob hkratni promociji uporabe med prebivalci.

Ukrepe (U1 – U10) v stebru javnega potniškega prometa smo povezali v štiri svežnje.

- I. **Načrtovanje in razvoj javnega potniškega prometa** vključuje ukrepe za stalno spremljanje, prilagajanje in nadgradnjo storitev javnega potniškega prometa v Mestni občini Velenje. Z analizo uporabe, pobudami za izboljšave in optimizacijo omrežja bomo zagotovili, da JPP ostane privlačna izbira za čim širši krog uporabnikov. Ukrepom sledimo z namenom ohranjanja visoke ravni uporabe Kamerate in Lokalca, izboljšanja dostopnosti primestnih območij, spodbujanja trajnostne mobilnosti ter večje integracije javnega prevoza z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti.

U1. Spremljanje in analiza uporabe JPP za strateške izboljšave in optimizacija mestnega javnega prevoza Lokalca, z namenom prilagajanja storitev dejanskim potrebam uporabnikov ter zagotavljanja ohranitve in povečanja uporabe lokalnega javnega prevoza.

U2. Pobude za prilagoditev omrežja, frekvenc in voznih redov JPP za boljšo povezanost z obrobjem in primestnimi območji, za izboljšanje dostopa do storitev javnega potniškega prometa ter boljšo povezanost Velenja z okoliškimi naselji.

- II. **Dostopnost in vključevanje ranljivih skupin** zajema ukrepe, namenjene izboljšanju dostopnosti javnega potniškega prometa za vse prebivalce, še posebej za gibalno in senzorično ovirane osebe. Z nadgradnjo avtobusnega voznega parka, prilagoditvijo postajališč ter uvedbo taktilnih oznak bomo omogočili enakopravno uporabo storitev

javnega potniškega prometa in izboljšali varnost ter udobje za ranljive skupine. S temi ukrepi bomo sledili cilju, da do konca leta 2031 zagotovimo dvizhne rampe na vseh avtobusih Lokalca ter izboljšamo dostopnost postajališč za vse uporabnike.

U3. Prilagoditev voznega parka in postajališč za gibalno in senzorično ovirane osebe, z namenom zagotoviti enakovredno dostopnost javnega potniškega prometa za vse prebivalce ter izboljšati uporabniško izkušnjo za ranljive skupine.

U4. Prilagoditev vseh avtobusov Lokalca gibalno oviranim osebam, z uvedbo dvizhnih ramp ter drugimi prilagoditvami, da bo uporaba javnega potniškega prometa omogočena vsem brez ovir.

U5. Proučitev omejitev dostopnosti do postajališč Lokalca za gibalno in senzorno ovirane osebe ter izvedba možnih izboljšav, za odpravo fizičnih in drugih ovir ter zagotavljanje varnejšega in bolj dostopnega vstopanja in izstopanja iz avtobusov.

U6. Celostno urejanje taktilnih oznak za izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa, z namenom omogočiti boljšo orientacijo in varnejšo uporabo javnega prevoza za slepe in slabovidne osebe.

III. Urejanje in izboljšave avtobusnih postajališč zajema ukrepe za povečanje varnosti, dostopnosti in udobja na postajališčih javnega potniškega prometa, zlasti za šolarje in ranljive skupine. Z jasno označitvijo šolskih postajališč in nadgradnjo nadstrešnic bomo izboljšali pogoje čakanja ter povečali prepoznavnost in varnost postajališč. S temi ukrepi zasledujemo cilj, da do konca leta 2031 dodatno uredimo vsaj 20 avtobusnih postajališč za šolarje s prometno signalizacijo in drugo ustrezno infrastrukturo.

U7. Označitev avtobusnih postajališč, ki jih uporabljajo šolski prevozi, z namenom povečanja varnosti in prepoznavnosti postajališč za šolarje ter izboljšanja prometne organizacije.

U8. Izgradnja in nadgradnja nadstrešnic na postajališčih, za izboljšanje pogojev čakanja na avtobus, zaščito pred vremenskimi vplivi ter povečanje udobja uporabnikov javnega prevoza, še posebej otrok.

IV. Promocija in ozaveščanje zajema ukrepe za povečanje prepoznavnosti in uporabe javnega potniškega prometa v Mestni občini Velenje. S promocijskimi akcijami bomo

redno ozaveščali prebivalce o prednostih uporabe JPP in sistemov, kot je Kamerate, še posebej med ranljivimi skupinami. S tem bomo zasledovali cilj izvajanja vsaj ene promocijske akcije na leto ter ohranjanja in povečanja uporabe javnega prevoza v prihodnjih letih.

U9. Promocijske in ozaveševalne aktivnosti za povečanje uporabe JPP, z namenom spodbujanja trajnostne mobilnosti ter povečanja prepoznavnosti in uporabe storitev javnega prevoza med prebivalci.

U10. Promocija sistema Kamerate za ranljive skupine, za povečanje dostopnosti in uporabe storitev javnega prevoza pri starejših, invalidih in drugih ranljivih skupinah prebivalstva.

6.5 Motoriziran in mirujoči promet

Motoriziran in mirujoči promet pomembno vplivata na kakovost bivanja, varnost v prometu in trajnostni razvoj urbanih območij. V Mestni občini Velenje bomo v okviru ukrepov posebno pozornost namenili izboljšanju prometne varnosti, racionalnejši rabi parkirnih površin ter spodbujanju trajnostnih oblik uporabe motornih vozil. Prioritete so usmerjene v vzpostavitev dodatnih parkirnih mest za invalide in družine z otroki, uvedbo con Kiss & Ride pred večino osnovnih šol, povečanje nadzora in zaostretev parkirne politike, širitev območij umirjenega prometa v stanovanjskih naseljih ter ozelenitev in preureditev obstoječih parkirišč. Poleg tega bomo s spodbujanjem souporabe vozil, višje zasedenosti avtomobilov in uvajanjem mobilnostnih načrtov v podjetjih prispevali k zmanjšanju negativnih vplivov motornega prometa na okolje ter k večji prometni varnosti na cestah, zlasti na ozkih in nepreglednih odsekih brez pločnikov.

Strateško vodilo na področju motoriziranega in mirujočega prometa izraža usmeritve in pristop, ki ga bomo zasledovali za uresničitev zastavljenih ciljev.

Zmanjševala se bo raba osebnih avtomobilov in povečevala raba alternativnih načinov mobilnosti, ob racionalizaciji parkirne politike in preprečevanju podrejanja hoje in kolesarjenja potrebam motoriziranega prometa.

Ukrepe (U1 – U13) v stebru motoriziranega in mirujočega prometa smo povezali v štiri svežnje.

- I. **Celovito urejanje in umirjanje prometa** v Mestni občini Velenje je usmerjeno v izboljšanje prometne varnosti, povečanje kakovosti javnih prostorov in spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti. S ciljno načrtovanimi ukrepi bomo nadgradili območja prijaznega prometa v mestnem jedru, optimizirali prometne tokove, umirjali promet v stanovanjskih naseljih ter povečali nadzor nad hitrostjo vožnje.

U5.Nadgradnja mestnega jedra v območje prijaznega prometa, z namenom povečanja varnosti, zmanjšanja motoriziranega prometa in izboljšanja kakovosti bivanja v središču mesta. Gre za ukrep, ki se povezuje z ukrepom U11. Celovita preureditev dela cestne prometne infrastrukture skladno z načeli trajnostne mobilnosti.

U6.Analiza in optimizacija prometnih tokov v mestu, za izboljšanje pretočnosti prometa, zmanjšanje prometnih zastojev in učinkovitejše usmerjanje vozil na parkirišča za turistične in rekreativne namene.

U7.Umirjanje prometa v stanovanjskih naseljih, s ciljem povečati varnost stanovalcev, še posebej otrok in starejših, ter prispevati k zmanjšanju odvisnosti od osebnega avtomobila za krajše vsakodnevne poti.

U8.Namestitev naprav za spremljanje hitrosti vožnje, za povečanje varnosti v kritičnih območjih in spodbujanje spoštovanja omejitev hitrosti, pri čemer načrtujemo do konca leta 2031 postavitev vsaj enega novega merilnika hitrosti.

- II. **Parkirna politika in dostopnost** v Mestni občini Velenje vključuje ukrepe za trajnostno urejanje parkirnih površin, izboljšanje dostopnosti za ranljive skupine ter spodbujanje racionalnejše uporabe prostora. Z vzpostavitvijo trajnostne parkirne politike, razširitvijo modrih con, spodbujanjem uporabe garažnih hiš ter vzpostavitvijo con Kiss & Ride bomo prispevali k zmanjšanju motoriziranega prometa v mestnem jedru, povečanju varnosti v okolici šol ter izboljšanju dostopnosti za vse prebivalce. S tem

zasledujemo cilje dodatne ureditve parkirnih mest za invalide in družine, spodbujanja trajnostne mobilnosti in zmanjševanja odvisnosti od osebnega avtomobila.

U5. Vzpostavitev trajnostne parkirne politike in izdelava načrta izvajanja parkirne politike, z namenom usmerjenega upravljanja parkirnih površin ter spodbujanja uporabe trajnostnih oblik prevoza.

U6. Razširitev modrih con z ureditvijo obstoječih parkirnih mest v režim modrih con, se izvaja po zaznani potrebi in je namenjen povečanju učinkovitosti rabe parkirnih mest, zmanjšanju dolgotrajnega parkiranja v središču mesta ter izboljšanju dostopnosti parkirišč za kratkotrajne uporabnike.

U7. Ureditev dodatnih parkirnih mest za ranljive skupine, za izboljšanje dostopnosti in zagotavljanje enakih možnosti za invalide ter družine z majhnimi otroki.

U8. Spodbujanje uporabe garažnih hiš, z namenom razbremenitve javnih površin v središču mesta in izboljšanja urejenosti ter pretočnosti prometa.

U9. Kiss & Ride pri šolah, kjer prostor in prometna ureditev to omogočata, za povečanje varnosti otrok v okolici šol, zmanjšanje prometnih zastojev ter spodbujanje hitrega in varnega dostopa do šolskih ustanov.

III. **Promocija prometne varnosti in racionalne mobilnosti** vključuje ukrepe za spodbujanje varnega vedenja v prometu in zmanjšanje nepotrebne uporabe osebnih vozil. S sodelovanjem v preventivnih akcijah ter promocijo racionalne rabe motornega prometa bomo prispevali k večji prometni varnosti, zmanjšanju prometnih obremenitev in spodbujanju trajnostnih načinov mobilnosti v Mestni občini Velenje. S tem podpiramo cilje zmanjšanja odvisnosti od avtomobila za vsakodnevne poti, povečanja prometne varnosti ter izboljšanja kakovosti bivanjskega okolja.

U10. Sodelovanje v nacionalnih in lokalnih preventivnih akcijah za večjo varnost v cestnem prometu, z namenom ozaveščanja o varni udeležbi v prometu in zmanjšanja tveganj za prometne nesreče, zlasti v območjih z ranljivimi skupinami.

U11. Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za racionalnejšo uporabo motornih vozil, za spodbujanje alternativnih oblik mobilnosti, večje souporabe vozil ter zmanjševanje nepotrebnih voženj z osebnimi avtomobili.

- IV. **Učinkovito upravljanje dostavnega prometa** vključuje ukrepe za boljšo organizacijo dostav v mestnem središču ter zmanjšanje negativnih vplivov dostavnega prometa. Z jasnim urejanjem in označevanjem dostavnih con ter optimizacijo dostavnega režima bomo izboljšali organizacijo prometa, zmanjšali zastoje in povečali varnost za ostale udeležence v prometu, hkrati pa podpirali trajnostno upravljanje urbanega prostora.

U12. Ureditev in označitev dostavnih con, za izboljšanje organizacije dostavnega prometa ter zmanjšanje konfliktov med dostavnimi vozili in drugimi udeleženci prometa.

U13. Optimizacija dostavnega režima, z namenom usklajevanja dostavnih terminov, omejevanja dostave v prometno najbolj obremenjenih urah ter povečanja učinkovitosti dostav v mestnem središču. Ukrep vključuje tudi pregled in po potrebi prilagoditev obstoječih omejitev za težki tovorni promet v ožjem mestnem območju ter usmerjanje tovrnega prometa na ustreznejše prometnice zunaj najbolj občutljivih delov mesta.

7 Akcijski načrt

Sedemletni akcijski načrt predstavlja temeljni operativni dokument za izvajanje Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Velenje. Omogoča postopno in usklajeno uvajanje ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti ter prispeva k uravnoteženemu prometnemu razvoju, izboljšanju bivalnega okolja in zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje.

Z določitvijo časovnih okvirjev, pristojnih izvajalcev ter predvidenim spremljanjem napredka zagotavlja načrtovano in usmerjeno izvajanje ukrepov.

Ukrepi so strukturirani glede na posamezne stebre in skupine ukrepov. Za vsak ukrep so opredeljeni njegova zahtevnost, odgovorna institucija za izvedbo, predvideni viri financiranja ter okvirni časovni in stroškovni načrt. Stopnja zahtevnosti je ocenjena glede na finančne, tehnične in organizacijske vidike ter stopnjo vpliva javnosti. V preglednicah je zahtevnost označena z znaki od enega (+) za manj zahtevne ukrepe, do treh (+++) za najbolj zahtevne ukrepe.

Glavno odgovornost za izvajanje ukrepov nosi Mestna občina Velenje, pri nekaterih ukrepih pa tudi drugi nosilci, kot so Ministrstvo za infrastrukturo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE), Družba za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP), prevozniki JPP, javni zavodi in podjetja na območju občine.

Poleg občinskega proračuna so predvideni pomembni dodatni viri financiranja, med njimi državni proračun ter evropski finančni mehanizmi. Ocenjene vrednosti stroškov v akcijskem načrtu so okvirne, saj v času priprave za nekatere ukrepe še ni na voljo natančna projektna ali investicijska dokumentacija, hkrati pa lahko vrednosti zaradi tržnih sprememb v prihodnjih letih odstopajo. Za nekatere ukrepe tudi ni predvidenih dodatnih finančnih obremenitev.

STEBER: CELOSTNO UREJANJE PROMETA

Ukrep	Zahtevnost	Odgovornost	Viri financiranja	ČASOVNI IN STROŠKOVNI NAČRT						
				2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
I. Ozaveščanje in promocija trajnostne mobilnosti										
U1: Promocija trajnostne mobilnosti skozi redne akcije	+	MOV, MOPE	Občinski proračun, državni proračun	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
U2: Promocija prometne varnosti za otroke in ranljive skupine	+	MOV, Osnovne šole, Vrtec	Ni stroškov							
U3: Podpora medgeneracijskim aktivnostim za trajnostno mobilnost	+	MOV	Ni stroškov							
II. Vključujoče načrtovanje in upravljanje mobilnosti										



U4: Vzpostavitev vloge koordinatorja za trajnostno mobilnost in sistematično spremljanje OCPS	+	MOV	Ni stroškov							
U5: Spodbujanje in krepitev aktivnega vključevanja javnosti v prometno načrtovanje in upravljanje trajnostne mobilnosti	+	MOV	Ni stroškov							
U6: Povečanje vključevanja	++	MOV	Ni stroškov							



trajnostne mobilnosti v prometno načrtovanje										
U7: Vključitev Mestne občine Velenje v pripravo Regionalne celostne prometne strategije	+	MOV	Odvisno od razpisa / sofinanciranja							
U8: Spodbujanje večjih zaposlovalcev k izvedbi Mobilnostnega načrta	+	MOV, podjetja in javni zavodi	Ni stroškov							

U9: Vzpostavitev integriranega sistema za zbiranje in analizo podatkov o prometu in mobilnosti ter izboljššan dostop do storitev	+++	MOV	Program Horizon – Projekt ELABORATOR	40.000						
III. Celostno urejanje prometne infrastrukture in zelenih ureditev										
U10: Popis kritičnih točk v prometu ter priprava rešitev za celovitost cestnih, kolesarskih in peš površin	++	MOV	Občinski proračun		50.000					



U11: Celovita preureditev dela cestne prometne infrastrukture skladno z načeli trajnostne mobilnosti	+++	MOV, MOPE	Občinski proračun, EU sredstva	3.000.000	1.000.000					
U12: Zasaditve zelenih pasov ob prometnicah, kolesarskih povezavah in pešpoteh	++	MOV	Občinski proračun	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
IV. Izvedbeni okvir OCPS: spremljanje, poročanje in financiranje										
U13: Financiranje in prijava na nacionalne in evropske razpise za financiranje	++	MOV	Občinski proračun	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000



ukrepov trajnostne mobilnosti										
U14: Sprejetje, izvajanje in prenova strategije OCPS ter spremljanje kazalnikov in poročanje na letni ravni	++	MOV	Občinski proračun	26.840	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
U15: Izdelava letnega poročila izvajanja OCPS	+	MOV	Občinski proračun		2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000

STEBER: HOJA

Ukrep	Zahtevnost	Odgovornost	Viri financiranja	ČASOVNI IN STROŠKOVNI NAČRT						
				2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
I. Načrtovanje in zagotavljanje varnih poti za pešce										
U1: Izdelava popisa pešpoti in načrta celovitega omrežja za pešce	++	MOV	Občinski proračun		50.000					
U2: Popis in analiza kritičnih točk za pešce	+	MOV	Občinski proračun		50.000					
U3: Ureditev prehodov za pešce z osvetlitvijo in ustreznimi oznakami	++	MOV	Občinski proračun, državni proračun	7.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
U4: Umirjanje prometa s hitrostnimi merilniki in ovirami na kritičnih točkah za večjo varnost pešcev	++	MOV	Občinski proračun	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000



U5: Nadgradnja varnejših pešpoti v šolo	++	MOV, Osnovne šole	Občinski proračun	30.000	10.000	10.000	5.000	5.000	5.000	5.000
U6: Postavitev osvetlitve za varno uporabo v večernih urah		MOV	Občinski proračun	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
U7: Promocijske in ozaveševalne aktivnosti za spodbujanje aktivne mobilnosti in hoje	+	MOV, Osnovne šole Vrtec	Ni stroškov							
II. Izgradnja in nadgradnja infrastrukture za pešce										
U8: Ureditev novih in preureditev obstoječih površin za večjo varnost pešcev	++	MOV	Občinski proračun, državni proračun	300.000	20.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
U9: Obnova pohodnih in povoznih površin za pešce na Cankarjevi ulici	+++	MOV	Občinski proračun, državni proračun	500.000	200.000					



U10: Ureditev pasu za pešce na vozišču Ulice Janka Ulriha v Pesju	++	MOV	Občinski proračun, državni proračun	20.000	20.000					
U11: Izgradnja pločnika ob Podgorski cesti	++	MOV	Občinski proračun, državni proračun		20.000					
U12: Izgradnja manjkajočega odseka pločnika na Koželjskega ulici v Gorici	++	MOV	Občinski proračun	40.000						
U13: Izgradnja pločnika v naselju Šentilj	++	MOV	Občinski proračun	220.000						
U14: Ureditev pešpoti čez deponijo, izvedene sočasno z novogradnjo kolesarske povezave	++	MOV	RRA	200.000	700.000					
U15: Urejanje pločnikov v okolici šol	++	MOV	Občinski proračun,	280.000	40.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000



			državni proračun							
III. Dvig kakovosti pešpoti in doživetja hoje										
U16: Ureditev in povečanje privlačnosti mestnih, tematskih in rekreacijskih pešpoti	++	MOV	Občinski proračun	500	500	500	500	500	500	500
U17: Postavitev počivališč in pitnikov ob poteh	++	MOV	Občinski proračun, RRA	20.000	20.000					
U18: Ozelenitev pešpoti in spodbujanje sistema posaditve dreves v sodelovanju z občani	+	MOV	Občinski proračun	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
IV. Dostopnost in vključevanje ranljivih skupin										
U19: Zagotavljanje dostopnosti za gibalno ovirane osebe	++	MOV	Občinski proračun	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000



U20: Vzpostavitev dostopa do površin za kopanje za gibalno ovirane osebe na Velenjski plaži	++	MOV	Občinski proračun, NOO	7.000						
---	----	-----	------------------------	-------	--	--	--	--	--	--

STEBER: KOLESARJENJE

Ukrep	Zahtevnost	Odgovornost	Viri financiranja	ČASOVNI IN STROŠKOVNI NAČRT						
				2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
I. Načrtovanje in usmerjanje razvoja kolesarske mreže										
U1: Popis stanja in priprava načrta za celovito omrežje kolesarskih površin	++	MOV	Občinski proračun		50.000					
U2: Popis stanja problematičnih točk za kolesarje in njihova ureditev	+	MOV	Občinski proračun		50.000					
U3: Vzpostavitev in označitev zelenih kolesarskih koridorjev	++	MOV	Občinski proračun, RRA		20.000					



U4: Postavitev usmerjevalnih tabel za kolesarje z označitvijo smeri in razdalj	+	MOV	Občinski proračun	1.000						
U5: Razširitev, posodobitev in digitalizacija sistema izposoje mestnih koles	+++	MOV	Občinski proračun, sredstva EU		1.000.000					
II. Izgradnja, širitev in prilagoditev kolesarske infrastrukture										
U6: Vzpostavitev in širitev varne kolesarske infrastrukture	++	MOV	Občinski proračun, RRA	200.000	700.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
U7: Odprava infrastrukturnih omejitev za kolesarje na najpomembnejših povezavah	+	MOV	Občinski proračun, državni proračun	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
U8: Izgradnja kolesarske povezave čez deponijo	++	MOV	Občinski proračun, RRA	200.000	700.000					
U9: Prilagoditev kolesarske infrastrukture na Cankarjevi	+	MOV, MOPE	Občinski proračun,	500.000	200.000					



cesti z omejitvijo hitrosti na hitrost hoje			državni proračun							
U10: Posodobitev kolesarskih ovir na Efenkovi cesti	+	MOV	Občinski proračun	1.000						
III. Izboljšanje kakovosti kolesarske infrastrukture in opreme										
U11: Postavitev pokritih kolesarnic na ključnih lokacijah	++	MOV	Občinski proračun, Program Horizon – Projekt ELABORATOR	23.000	20.000					
U12: Vzpostavitev varovane kolesarnice z možnostjo polnjenja e-koles na Velenjski plaži	++	MOV, Program Horizon – Projekt ELABORATOR	Občinski proračun, projekt Green Leaf (EU sredstva)	2.000						



U13: Postavitev počivališč in pitnikov ob poteh	+	MOV	Občinski proračun, RRA	20.000	20.000					
U14: Ozelenitev kolesarskih površin in spodbujanje sistema posaditve dreves v sodelovanju z občani	+	MOV	Občinski proračun	2.000	2.000					
U15: Ozelenitev kolesarskih površin in kolesarskih počivališč	++	MOV	Občinski proračun, RRA	20.000	20.000					
U16: Postavitev osvetlitve za varno uporabo v večernih urah	++	MOV	Občinski proračun, RRA, državni proračun	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
U17: Povečanje pogostosti in strogosti nadzora kolesarskega prometa	+	MOV, Redarska služba	Ni dodatnih stroškov							
IV. Spodbujanje kolesarske kulture in vključevanje skupnosti										



U18: Spodbujanje kolesarjenja za vse generacije občanov	+	MOV	Ni stroškov							
U19: Spodbujanje kolesarjenja med zaposlenimi na Mestni občini Velenje	+	MOV	Ni stroškov							
U20: Izvedba programov za promocijo kolesarjenja, ozaveščanje o varnem kolesarjenju in spodbujanje kolesarskega bontona	+	MOV, Osnovne šole, Vrtec	Ni stroškov							

STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Ukrep	Zahtevnost	Odgovornost	Viri financiranja	ČASOVNI IN STROŠKOVNI NAČRT						
				2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
I. Načrtovanje in razvoj javnega potniškega prometa Urejanje prometa in										
U1: Spremljanje in analiza uporabe JPP za strateške izboljšave in optimizacija mestnega javnega prevoza Lokalci	++	MOV, DUJPP	Občinski proračun	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
U2: Pobude za prilagoditev omrežja, frekvenc in vozni redov JPP za boljšo povezanost z obrobjem in primestnimi območji	+	MOV, DUJPP	Ni stroškov							
II. Dostopnost in vključevanje ranljivih skupin										
U3: Prilagoditev voznega parka in postajališč za gibalno in senzorično ovirane osebe	++	MOV	Občinski proračun, državni proračun				140.000			



U4: Prilagoditev vseh avtobusov Lokalca gibalno oviranim osebam	++	MOV	Občinski proračun, državni proračun				140.000			
U5: Proučitev omejitev dostopnosti do postajališč Lokalca za gibalno in senzorno ovirane osebe ter izvedba možnih izboljšav	+	MOV	Občinski proračun		50.000					
U6: Celostno urejanje taktilnih oznak za izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa	++	MOV	Občinski proračun	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
III. Urejanje in izboljšave avtobusnih postajališč										
U7: Označitev avtobusnih postajališč, ki jih uporabljajo šolski prevozi	+	MOV	Občinski proračun	30.000	10.000	10.000	5.000	5.000	5.000	5.000
U8: Izgradnja in nadgradnja nadstrešnic na postajališčih	++	MOV	Občinski proračun,	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000



			državni proračun							
IV. Promocija in ozaveščanje										
U: Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti za povečanje uporabe JPP	+	MOV, Osnovne šole, Vrtec	Ni stroškov							
U10: Promocija sistema Kamerat za ranljive skupine	+	MOV	Ni stroškov							



STEBER: MOTORIZIRAN IN MIRUJOČI PROMET

Ukrep	Zahtevnost	Odgovornost	Viri financiranja	ČASOVNI IN STROŠKOVNI NAČRT						
				2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
I. Celovito urejanje in umirjanje prometa										
U1: Nadgradnja mestnega jedra v območje prijaznega prometa	+++	MOV	Občinski proračun, državni proračun	3.000.000	1.000.000					
U2: Analiza in optimizacija prometnih tokov v mestu	++	MOV	Občinski proračun	70.000						
U3: Umirjanje prometa v stanovanjskih naseljih	++	MOV	Občinski proračun	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
U4: Namestitev naprav za spremljanje hitrosti vožnje	++	MOV	Občinski proračun	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
II. Parkirna politika in dostopnost										
U5: Vzpostavitev trajnostne parkirne politike in izdelava načrta izvajanja parkirne politike	++	MOV	Občinski proračun, državni proračun		80.000	80.000				



U6: Razširitev modrih con z ureditvijo obstoječih parkirnih mest v režim modrih con	++	MOV	Občinski proračun	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
U7: Ureditev dodatnih parkirnih mest za ranljive skupine	+	MOV	Občinski proračun	200	200	200	200	200	200	200
U8: Spodbujanje uporabe garažnih hiš	+	MOV	Ni stroškov							
U9: Kiss & Ride pri šolah, kjer prostor in prometna ureditev to omogočata	+	MOV, Osnovne šole	Občinski proračun		1.500	1.500	1.500			
III. Promocija prometne varnosti in racionalne mobilnosti										
U10: Sodelovanje v nacionalnih in lokalnih preventivnih akcijah za večjo varnost v cestnem prometu	+	MOV, SPV	Ni stroškov							
U11: Promocijske in ozaveševalne aktivnosti za	+	MOV	Ni stroškov							



racionalnejšo uporabo motornih vozil										
IV. Učinkovito upravljanje dostavnega prometa										
U12: Ureditev in označitev dostavnih con	+	MOV	Občinski proračun		500	500	500			
U13: Optimizacija dostavnega režima	++	MOV	Ni stroškov							

8 Bibliografija

Direkcija Republike Slovenije za ceste. (2023). *Prometne obremenitve od leta 1997 dalje*.

Pridobljeno iz <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>

Geodetski inštitut Republike Slovenije. (2024). *Stage II (STATistika - GEografija)*. Pridobljeno iz <https://gis.stat.si/>

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. (2023). *Zemljevid prometnih nesreč*.

Pridobljeno iz <http://nesrece.avp-rs.si/>

Sipronika. (2024). *Podatki prikazovalnikov hitrosti v MO Velenje*. Pridobljeno iz portal.vi-vozite.si

Statistični urad Republike Slovenije (b). (b. d.). *Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov) po občinah prebivališča in občinah delovnega mesta po spolu, občine, Slovenija, letno*.

Pridobljeno iz <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/0723405S.px>