

NA POTI V ZELENO

Zagorje ob Savi s sodobnim prometnim in mobilnostnim sistemom

Če načrtuješ za avtomobile in promet, dobiš avtomobile in promet. Če načrtuješ za ljudi in javni prostor, dobiš ljudi in javni prostor.“ *Fred Kent, Project for Public Spaces*

Če želimo delovati v smeri varstva okolja in podnebja, moramo začeti z delom tudi na področju prometa, kateri poleg pozitivnih učinkov povzroča tudi negativne učinke, ki močno vplivajo na negativno vpliva tudi na kakovost bivanja v občini Zagorje ob Savi. Promet v občini Zagorje ob Savi je namreč pomembnejši vir hrupa in onesnaževanja zraka, obenem pa je tudi vse večji porabnik prostora zaradi širjenja prometnic in urejanja parkirišč. Trend, ki se pojavlja v svetu in tudi v naši občini, zasleduje trajnostno mobilnost, kar pomeni boljšo dostopnost, manj avtomobilov v urbanih središčih povečanje varnosti otrok, pešcev ter kolesarjev v prometu. Da bo to doseženo, morajo vsi prebivalci občine stremeti v smeri vizije »Na poti v zeleno«.

V občini Zagorje ob Savi želimo nadaljevati po poti trajnostne mobilnosti, kar pomeni zagotavljanje učinkovite in enakopravne mobilnosti za vse ob minimizaciji nezaželenih stranskih učinkov prometa. Upravljanje mobilnosti stremi k zmanjšanju uporabe avtomobilov in povečevanju trajnostnih oblik transporta, kot so javni transport, kolesarjenje in hoja (Taniguchi & Fujii, 2007, str. 38). Z izvajanjem Celostne prometne strategije občine Zagorje ob Savi bo razvito okolje, prijazno ljudem, ki bo čisto, zeleno in varno ter bo spodbujalo podjetništvo in gospodarstvo. Vse to bo doseženo ob

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

zmanjšanju osebne motorne prometa in tovornega prometa. Občina Zagorje ob Savi bo tako postala trajnostno naravnana občina, ki bo sledila sodobnim načinom prometa in spodbujala hojo, kolesarjenje, ter uporabo javnega potniškega prometa ob zmanjševanju števila motoriziranih vozil. Občina bo prav tako podpirala uvedbo sodobnih tehnologij na področju prometa in sledila cilju »Zagorje, pametno mesto«, predvsem na področju mobilnosti.

Prometno načrtovanje ne bo več tradicionalno in usmerjeno v infrastrukturo za avtomobile, ampak bo postalo celovito in trajnostno načrtovanje za ljudi (ne za avtomobile).



POMEN CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Glavni cilj celostne prometne strategije je izboljšati dostopnost in zagotavljanje visoko kakovostne in trajnostne mobilnosti in prometa. Načrt za trajnostno mobilnost spodbuja uravnotežen razvoj vseh prevoznih sredstev, hkrati pa spodbuja premik k bolj trajnostnim načinom.

Občina Zagorje ob Savi deluje in bo delovala v smeri trajnostnega razvoja, kar pomeni »razvoj, ki zadovoljuje potrebe sedanosti, ne da bi ogrozil možnosti prihodnjih generacij, da zadovoljijo svoje potrebe« (World Commission on Environment and Development [WCED], 1987). Tako je cilj Celostne prometne strategije občine Zagorje ob Savi ustvariti trajnostni prometni sistem, ki bo zagotavljal dostopnost do delovnih mest in storitev za vse; izboljšanje varnosti in varovanja; zmanjšanje onesnaževanja, emisij toplogrednih plinov in porabe energije; povečanje splošne in stroškovne učinkovitosti za transport oseb in blaga; ter izboljšanje privlačnosti in kakovosti okolja (ELTIS, 2014, januar).

Občina Zagorje ob Savi je v letu 2016 pričela z izdelavo Celostne prometne strategije, katere cilj je priprava strateškega dokumenta, ki temelji na celostnem pristopu k prometu in mobilnosti ter pojasnjuje, kako ustvariti bolj okoljsko, gospodarsko in družbeno trajnostna mesta in občine. Načrti za trajnostno mobilnost morajo biti vodilo prihodnjega načrtovanja prometa. Celostna prometna strategija občine Zagorje ob Savi temelji na vključevanju širokega kroga deležnikov, kot so občinski odločevalci, uradniki ter strokovnjaki, kot tudi prebivalci občine.

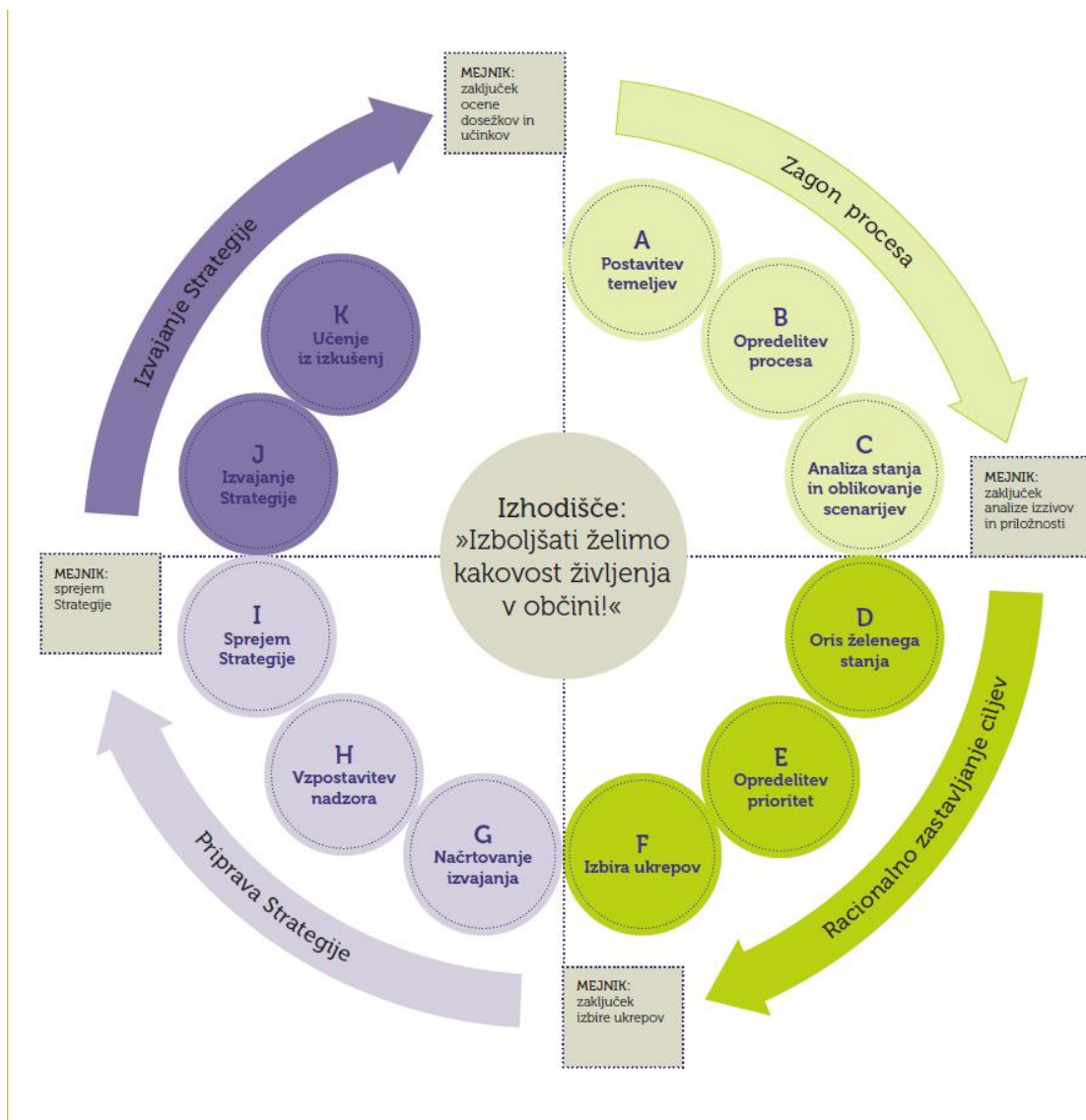
Ta dokument je nastal na osnovi izvedenih aktivnosti, ki sledijo osnovnemu cilju izboljšanja kakovost življenja v občini, in zajemajo med drugim analizo stanja, zastavljanje vizije prometnega sistema v občini, strateških ciljev in stebrov trajnostne mobilnosti ki združujejo posamezne trajnostno naravnane ukrepe. Vsi ti elementi so

osnova pripravljenemu akcijskemu načrtu, ki za obdobje od maja 2017 do maja 2022 natančno opredeljuje ukrepe, ki bodo izboljšali kakovost bivanja v občini na osnovi izboljšane prometnega sistema.

NAČIN PRIPRAVE DOKUMENTA

Celostna prometna strategija občine Zagorje ob Savi je nastajala v skladu s Smernicami za pripravo celostne prometne strategije (Urbanistični inštitut RS, 2012), na določilih projektne naloge (del javnega razpisa, ki je bil objavljen na Portalu javnih naročil RS z dne 15.03.2016, številka NMV1577/2016) ter na osnovi upoštevanja minimalnih standardov in aktivnosti.

Celoten proces priprave Celostne prometne strategije občine Zagorje ob Savi je zajemal tri glavne faze, in sicer Zagon procesa, Racionalno zastavljanje ciljev in Priprava strategije. Zagon procesa je vključeval tri glavne aktivnosti, in sicer: postavitve temeljev, opredelitev procesa ter analizo stanja in oblikovanje scenarijev. Faza Zagon procesa se je pričela s podpisom pogodbe med naročnikom in izvajalcem 19. maja 2016, zaključila pa se je 19. septembra 2016. Faza racionalnega zastavljanja ciljev, ki se je nadaljevala po zaključku faze Zagon procesa, se je končala 19. januarja 2017. Zajemala je oris zelenega stanja, opredelitev prioritet in izbiro ukrepov. Zadnja faza, ki je vključena v ta dokument, pa je Priprava Strategije, ki je zajemala tri aktivnosti: načrtovanje izvajanja, vzpostavitev nadzora in sprejem Strategije na Občinskem svetu občine Zagorje ob Savi. S to fazo se sama Celostna prometna strategija ne zaključuje, saj sledi še redno preverjanje izvajanja Strategije.



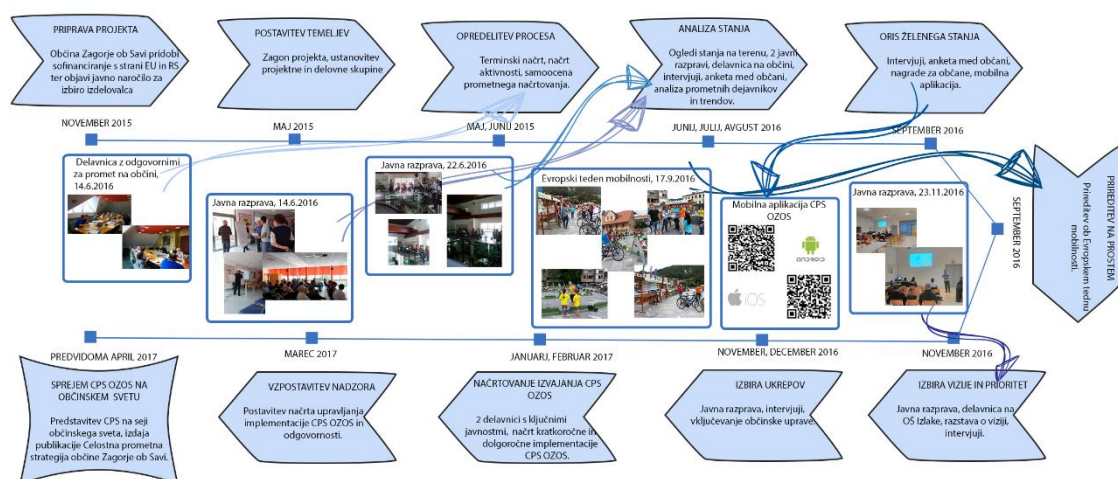
Za oblikovanje trajnostne mobilnosti je treba upoštevati več različnih pristopov in načel, med katera uvrščamo tudi transparentnost in vključevanje javnosti. Trajnosten pristop zahteva jasno definiran in pregleden proces načrtovanja, enakopravne možnosti deležnikov za informiranje in sodelovanje v postopku odločanja ter dobro komunikacijo med strokovnjaki in javnostjo. Proces priprave in uresničitve Celostne prometne strategije odlikuje veliko elementov, izmed katerih je pomemben tudi participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa. Koristi vključevanja javnosti se potem kažejo tudi v odločitvah, ki jih podpira javnost. Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih

skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«. Vključevanje javnosti je bilo izvedeno na več načinov, ki zajemajo javne razprave z občani in drugo zainteresirano javnostjo, ankete z nagradami, intervjuje, medijska sporočila, ter zloženko, ki je bila distribuirana v vsa gospodinjstva v občini.

ČASOVNI OKVIR STRATEGIJE

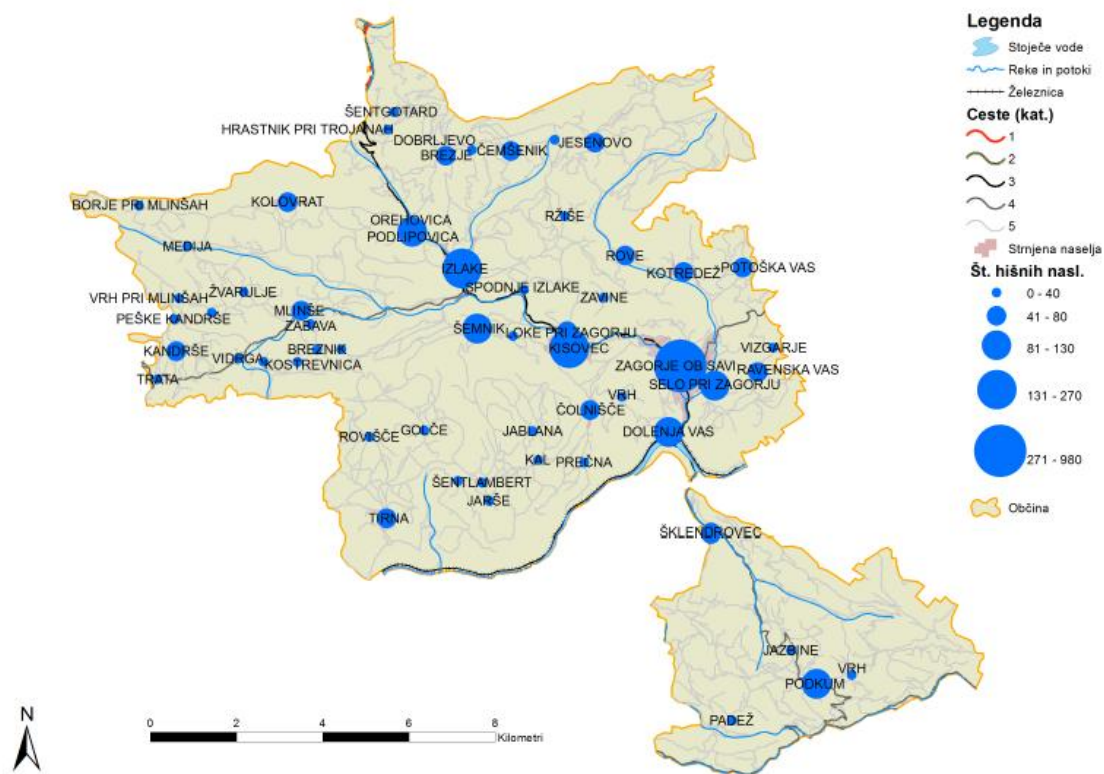
Celostna prometna strategija občine Zagorje ob Savi je nastajala v letih 2016 in 2017, proces priprave pa se zaključi s sprejemom na Občinskem svetu **na XXXXX seji**.

Izhodišče tega dokumenta predstavlja dolgoročno vizija do leta 2030, ki vključuje zahteve vseh deležniških skupin, je jasna, uresničljiva ter dovolj konkretna, da jasno prikazuje želeno prihodnost trajnostne mobilnosti v občini. Sami ukrepi v strategiji pa so opredeljeni srednjeročno (do maja 2022) in tako predstavljajo pomemben del proračunskih načrtov za petletno obdobje. Po sprejetju Strategije na Občinskem svetu in začetku njenega izvajanja sledi še poročanje o napredku, ki vsebuje spremljanje in vrednotenje kazalnikov mobilnosti ter doseganje zastavljenih ciljnih vrednosti.



GEOGRAFSKI OBSEG STRATEGIJE

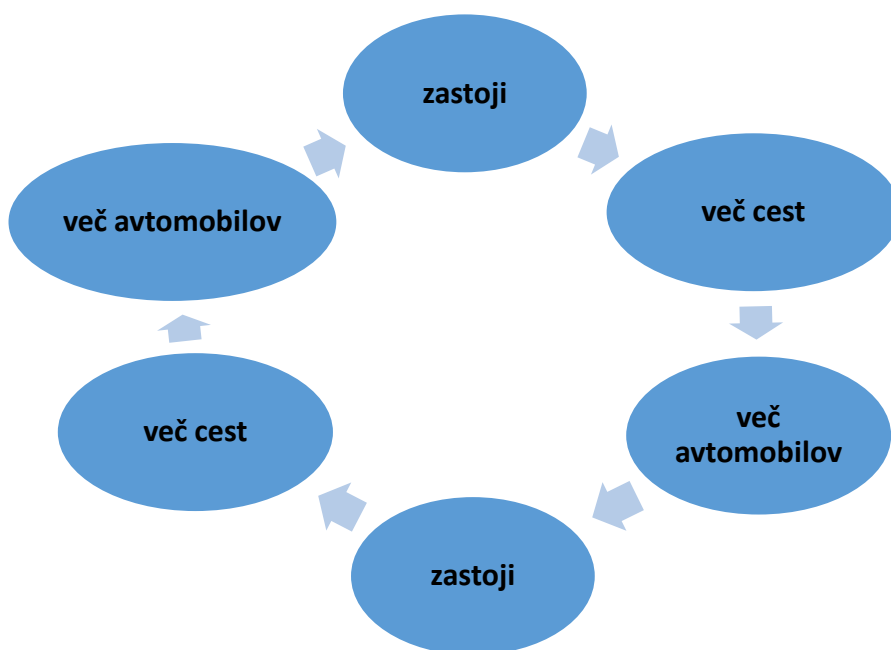
Celostna prometna strategija občine Zagorje ob Savi se osredotoča na celotno občino, ukrepi, vezani na mestna območja, pa se skladno z usmeritvami OPN in dogovorom s predstavniki občine osredotočajo na naselja Zagorje ob Savi, Kisovec in Izlake. Zaradi prometne povezanosti občine Zagorje ob Savi s soslednjimi občinami so v pripravo strategije vključene tudi soslednje občine. Potreba po tovrstnem regijskem sodelovanju izhaja tudi iz analize stanja, katere izsledki so tudi znani generatorji prometa soslednjih občin in tranzitni promet skozi občino Zagorje ob Savi.



TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI IN PROMETA

V nasprotju s tradicionalnimi pristopi načrtovanja prometa, kjer so v ospredju infrastrukturni ukrepi, je nov koncept načrtovanja usmerjen k vključevanju državljanov in zainteresiranih strani, usklajevanju politik med sektorji (promet, raba zemljišč, okolje, gospodarski razvoj, socialna politika, zdravje, varnost, energija, itd.), med različnimi ravnmi oblasti in sosednjimi občinami. Celostna prometna strategija je strateški načrt, ki temelji na obstoječih praksah načrtovanja in ustrezno upošteva povezovanje, sodelovanje in načela vrednotenja s ciljem zadovoljitve potreb po mobilnosti ljudi - tako danes kot jutri - za boljšo kakovost življenja v mestih in njihovi okolici.

Tradicionalno načrtovanje prometa je torej reševalo prometne probleme z izgradnjo novih infrastruktur (cest, parkirišč, križišč,...), kar je povzročilo začaran krog, ki povečuje rabo osebnih avtomobilov.



Razlike med tradicionalnim pristopom načrtovanja prometa in celostnim načrtovanjem prometa prikazuje spodnja tabela.

Tabela 1: Ključne značilnosti celostnega načrtovanja prometa

Tradicionalno načrtovanje prometa	Celostno načrtovanje prometa
Osrednji predmet obravnave je infrastruktura	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor
Izbor prometnih projektov brez strateških presoje	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Vir: (Buhrmann, in drugi, 2012)

Celostno načrtovanje prometa ima številne koristi, predvsem pa je smiselno izpostaviti sledeče (ELTIS, 2014, januar):

- Boljša kakovost bivanja. Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi, in ne za avtomobile in promet. To se odraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, izboljšani varnosti otrok, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobno.
- Pozitivni učinki na okolje in zdravje. Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanja hrupa in blaženja podnebnih sprememb ter spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalcev, da bi hodili peš ali se vozili s kolesom, ima

pozitivne učinke na zdravje in prinaša pomembne prihranke pri stroških, ki so povezani z njim.

- Izboljšani mobilnost in dostopnost. Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.
- Izboljšana podoba občine. Občina, ki si prizadeva za celostno načrtovanje prometa, se lahko ponaša z videzom inovativnosti in naprednosti.
- Odločitve, ki jih podpira javnost. Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.
- Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti. Izdelava Celostnih prometnih strategij je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom.
- Denarni prihranki in kreiranje gospodarske koristi. Mobilnost je pomemben spodbujevalnik lokalnega gospodarstva. Bolj zdravo okolje in manj zastojev občutno pomaga zmanjšati stroške za lokalno skupnost in pritegne nova podjetja.
- Priprava boljših načrtov. Načrtovalci, še posebej ko gre za tradicionalno usmerjenost na razvoj infrastrukture, lahko – če prejemajo hitre povratne odzive - bolje razumejo potrebe po mobilnosti različnih skupin.
- Izkoriščanje sinergije, povečanje pomena. Težave urbane mobilnosti pogosto presegajo upravne meje, se nanašajo na več področjih politike, ali pa so povezane s številnimi službami in institucijami. Trajnostna načrtovanje mobilnosti v mestih išče rešitve za "funkcionalno mesto" s svojimi povezavami na okoliških območjih in na nacionalnem in evropskem transportnem omrežju.
- Na poti k novi kulturi mobilnosti. Kot kažejo primeri mnogih mest, je rezultat kontinuiranega trajnostnega načrtovanja mobilnosti v mestih skupna vizija nove

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

kulture mobilnosti: vizija, ki je dogovorjena s strani glavnih političnih skupin in skupnih institucij in državljanov urbane družbe.

10 NAČEL TRAJNOSTNEGA MESTNEGA PROMETA

1. Načrtovanje mest z gosto poselitvijo po meri človeka
 - Razvijati gosten, kompakten mestni oblikovanje.
 - Ohraniti in razvijati mestne centre.
 - Zagotoviti dostop do javnih storilnic in zelenice.

2. Razvoj mest, primernih za javni potniški promet
 - Zagotoviti dostop do javnega potniškega prometa.
 - Razvijati mestne centre, ki so primerni za javni potniški promet.

3. Optimizacija cestnega omrežja in njegove uporabe
 - Zagotoviti dostop do javnega potniškega prometa.
 - Razvijati mestne centre, ki so primerni za javni potniški promet.

4. Spodbujanje hoje in kolesarjenja
 - Zagotoviti dostop do javnega potniškega prometa.
 - Razvijati mestne centre, ki so primerni za javni potniški promet.

5. Uvajanje izboljšav javnega potniškega prometa
 - Zagotoviti dostop do javnega potniškega prometa.
 - Razvijati mestne centre, ki so primerni za javni potniški promet.

6. Upravljanje rabe vozil
 - Zagotoviti dostop do javnega potniškega prometa.
 - Razvijati mestne centre, ki so primerni za javni potniški promet.

7. Upravljanje parkiranja
 - Zagotoviti dostop do javnega potniškega prometa.
 - Razvijati mestne centre, ki so primerni za javni potniški promet.

8. Spodbujanje čistih vozil
 - Zagotoviti dostop do javnega potniškega prometa.
 - Razvijati mestne centre, ki so primerni za javni potniški promet.

9. Komuniciranje rešitev
 - Zagotoviti dostop do javnega potniškega prometa.
 - Razvijati mestne centre, ki so primerni za javni potniški promet.

10. Celovito reševanje izzivov mobilnosti
 - Zagotoviti dostop do javnega potniškega prometa.
 - Razvijati mestne centre, ki so primerni za javni potniški promet.

Infographic includes logos for Univerza v Mariboru, Občina Zagorje ob Savi, and Evropska unija. It also mentions 'Implemented by giz' and 'Slovenski Inštitut za kakovostno državo'.

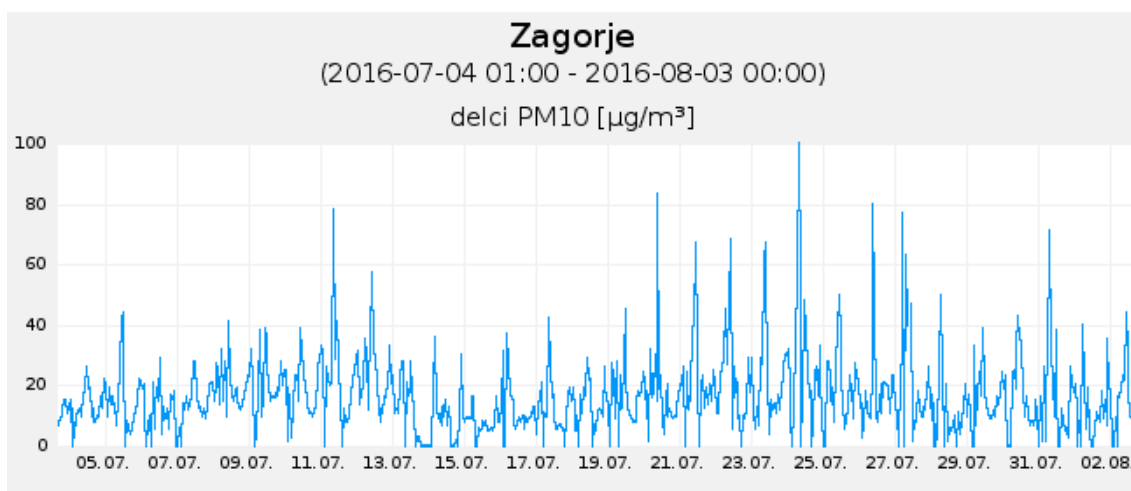
KLJUČNI PROMETNI IZZIVI V OBČINI

Ključni izzivi na področju prometa v občini Zagorje ob Savi so bili določeni na osnovi pregleda in analize ključnih dokumentov, postopkov in politik, ter na dejanskih ogledih stanja v občini.

Kakovost življenja – onesnaženost zraka

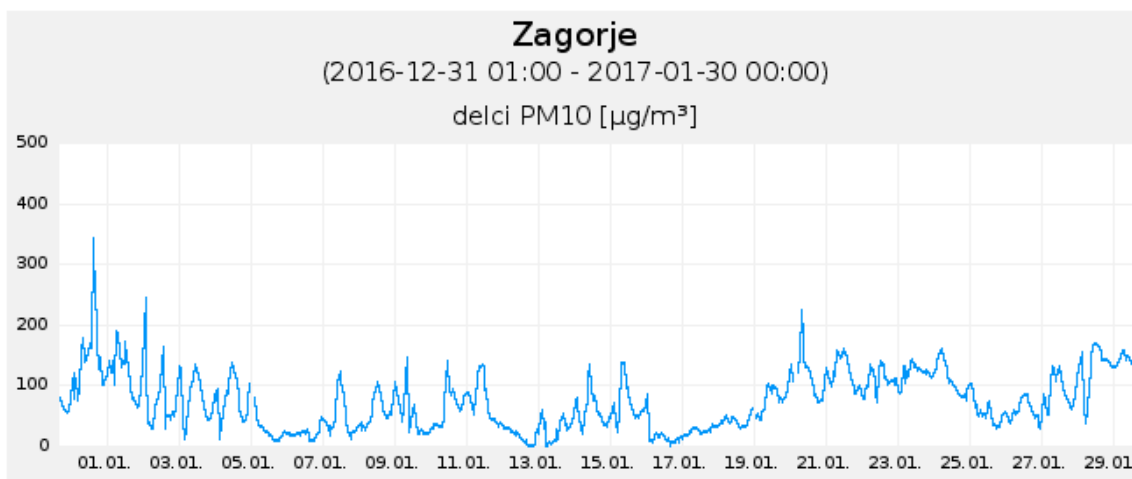
Na onesnaževanje okolja vplivajo številni dejavniki. Med pomembnimi dejavniki je tudi promet, za katerega je dokazano, da je eden največjih onesnaževalcev zraka in vir emisij PM₁₀. Regija Hrastnika, Trbovelj in Zagorja ob Savi je v slovenskem okolju med območji z največjo obremenjenostjo z delci PM₁₀, kar se kaže tudi v večkratnih prekoračitvah mejnih vrednosti delcev PM₁₀ v zraku. ARSO predpisuje dnevno mejno vrednost koncentracije delcev PM₁₀ na 50 µg/m³, v koledarskem letu je dovoljenih 35 preseganj mejne vrednosti. Po podatkih ARSO (ARSO, 2016) je bilo letu 2016 največ prekoračitev v Zagorju ob Savi. Prekoračitve delcev so predvsem v zimskih mesecih.

Slika 1: Meritve PM₁₀ Zagorje ob Savi, julij 2016



Vir: ARSO (2016)

Slika 2: Meritve PM₁₀ Zagorje ob Savi, december 2016/januar 2017



Vir: ARSO (2016)

Obremenjenost cest – tranzit skozi občino

Zaradi intenzivne uporabe infrastrukture je transportni sektor pomemben del gospodarstva in skupno orodje za razvoj. To še toliko bolj velja v globalnem gospodarstvu, kjer so gospodarske priložnosti vse bolj povezane z mobilnostjo ljudi, blaga in informacij. Občina Zagorje ob Savi s svojo geostrateško lego predstavlja pomembno tranzitno povezavo Zasavja z avtocestnim sistemom Slovenije, kar povečuje problematiko tranzitnega prometa skozi urbana središča in celotno občino. Izpostavljen je problem cest skozi stari del Zagorja ob Savi zaradi umestitve cest skozi urbano središče z omejeno širino cestišča in kategorizacijo cest.

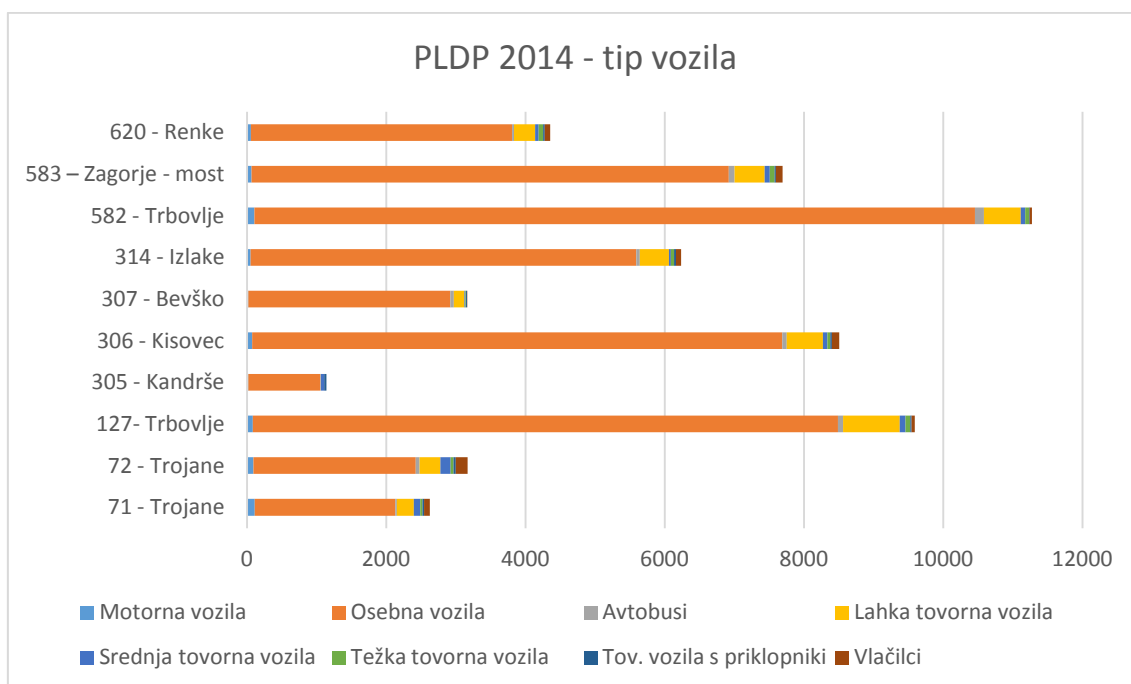
Število vozil vsakoletno raste, posledično povprečne dnevne obremenitve cest v občini ostajajo vsaj na enaki ravni, nekatere pa se celo višajo. Dinamična simulacija PLDP za prihodnja leta v občini Zagorje ob Savi ob predpostavki nadaljevanja obstoječega stanja kaže na letno povišanje PLDP za skoraj 2,2 %.

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

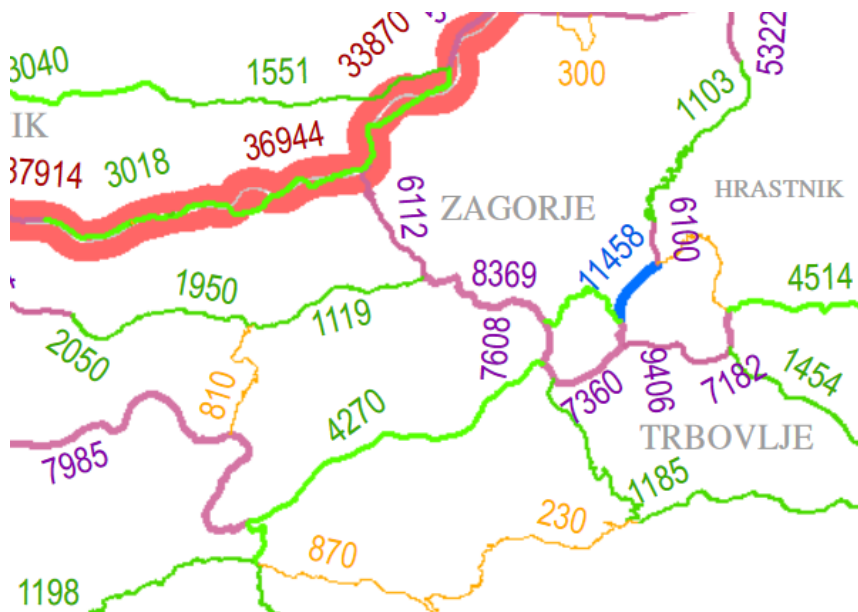
Povečan promet v občini Zagorje ob Savi je posledica povečanega prometa zaradi priključka na avtocesto na Trojanah. Velik izziv v občini Zagorje ob Savi predstavlja tudi tranzitni promet, kar je dodatno potencirano zaradi zapora ceste za tovorni promet proti Litiji.

Povprečni letni dnevni promet (PLDP) za posamezne odseke državnih cest prikazuje, koliko vozil se v povprečnem dnevu pelje na odseku. Količina vozil in razdelitev glede na tip vozila prikazuje spodnja slika.

Slika 3: PLDP za leto 2015 – tip vozila



Slika 4: Karta prometnih obremenitev širšega območja občine Zagorje ob Savi za leto 2014



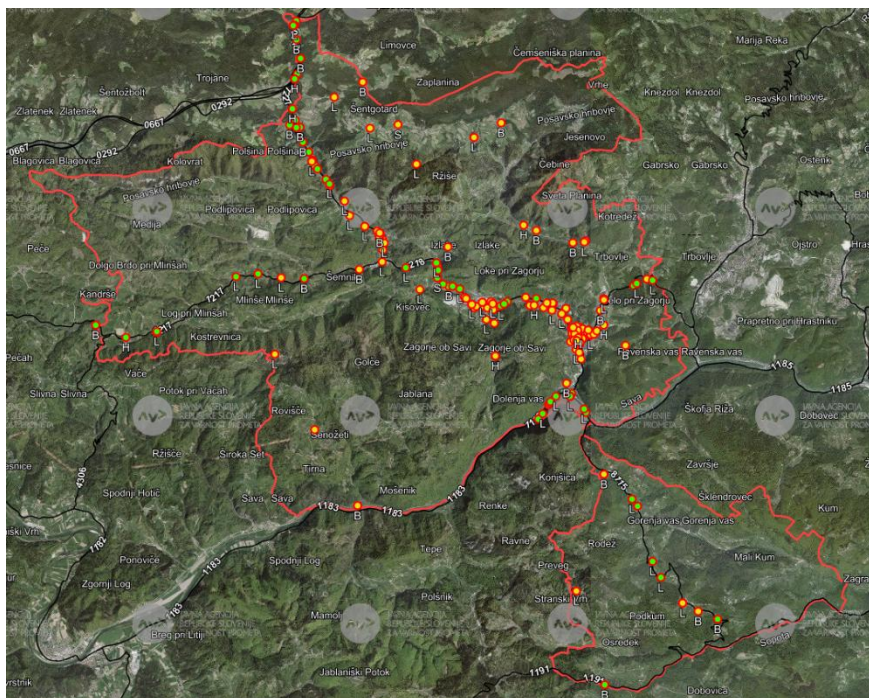
Vir: (Prometno-informacijski center za državne ceste, b. d.)

Prometna varnost ali prometna nevarnost

Posledica velikega števila cestnih vozil je tudi zmanjšana prometna varnost. Prometne nesreče v cestnem prometu imajo negativen vpliv na vse ravni družbe, in sicer na posamezne žrtve prometnih nesreč in njihove družine, na njihove delodajalce in na širšo družbo, prav tako pa povzročajo velike stroške. Zdravstvena oskrba, stroški, povezani z izgubljeno produktivnostjo posameznikov, in druge posledice, vse to izhaja iz prezgodnje smrti žrtve, njegove kratkoročne ali dolgoročne invalidnosti.

Slika 5: Lokacije prometnih nesreč v občini Zagorje ob Savi od 2013 do 2015

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija



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

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

Za pripravo celostne prometne strategije občine je prometna varnost pešcev in kolesarjev zelo pomembna, saj trajnostna mobilnost v največji meri spodbuja hojo in kolesarjenje. Leta 2015 je bilo v prometnih nesrečah v občini Zagorje ob Savi udeleženi 33 posameznikov, ki so predstavljali omenjeno ranljivo skupino.

Parkirišča –zasedena ali prosta?

V občini Zagorje ob Savi glede parkiranja veljajo tradicionalna načela, saj občina omogoča brezplačno uporabo parkirišč. Velik izziv prometno mobilnostnega sistema občine zato predstavlja urejanje mirujočega prometa, saj so parkirišča v urbanih središčih javna, hkrati pa jih uporabljajo tudi stanovalci, kar pogosto povzroči slabšo dostopnost do javnih ustanov ali slabo voljo pri stanovalcih. V treh največjih naseljih občine, Izlake, Kisovec in Zagorje ob Savi, občina upravlja z več kot 1.750 parkirnimi mesti, ki so vsa neregulirana in dostopna brez omejitev. Problem parkirnih prostorov se pojavlja tudi zaradi načina gradnje stanovanjskih naselij v preteklosti, ki so se gradila brez zadostnih parkirnih prostorov za stanovalce. Izzivi se pojavijo, ko želijo prebivalci

ali obiskovalci svoje vozili parkirati pred pomembnimi ustanovami, kot so npr. občina, zdravstveni dom, banka,... saj pred temi zgradbami ni prostih parkirnih mest, ker tam parkirajo tudi stanovalci bližnjih zgradb.

Kakovost javnega potniškega prometa – povezanost oddaljenih krajev

Uporaba avtobusnega javnega potniškega prometa v občini Zagorje ob Savi je v koničnih urah relativno dobra, izven koničnih časov pa se pripeti, da je na avtobusu le en potnik ali dva. Dober pristop k večji uporabi JPP v občini je t.i. bonitetna upokojenska vozovnica, ki je edinstven sistem, saj se vozovnica subvencionira s strani občine. Oddaljeni kraji so z vidika uporabe avtobusnega prometa do določene mere zapostavljeni, saj po teh linijah avtobusi vozijo redkeje kot na obočju glavnih prometnih smeri. V občini Zagorje ob Savi je prav tako pomembno železniško postajališče, na katerem vstopajo/izstopajo tudi potniki sosednjih občin. Izstopa torej nekonkurenčen javni potniški prevoz, še posebej na ravni občine in mestnih naselij, kar kaže na veliko stopnjo odvisnosti prebivalstva od avtomobilov.

Hoja in kolesarjenje

Čeprav je opazen premik v smeri povečanja vloge hoje in kolesarskega prometa, sta ta dva načina mobilnosti še vedno premalo izkoriščena. Kot pomemben del trajnostne mobilnosti je potrebno povečati število peš in kolesarskih površin ter poskrbeti za večjo kakovost le teh, da bodo ljudje z večjim občutkom varnosti hodili ali kolesarili tako za potrebe vsakodnevnih opravil kot za rekreativne potrebe. V treh večjih urbanih središčih občine Zagorje ob Savi so površine za peš promet večinoma primerno izvedene, določena območja so opremljena tudi s klopami. Kolesarske površine v občini Zagorje ob Savi so še vedno v t. i. fazi razvoja. Občina se veliko usmerja v gradnjo novih kolesarskih površin in gradnjo urejenih kolesarnic. Pojavlja pa se problem odkupa zemljišč za dokončanje kolesarskih stez in potreba po prekategorizaciji sedanjih cest. Površine za pešce in kolesarje v občini so torej urejene segmentirano, ponekod zelo dobro, ponekod pa jih ni. Še posebej težavna je nepovezanost posameznih segmentov

med seboj, kar zmanjša vrednost tudi ostalim, že izgrajenim površinam za pešce in kolesarje.

V zadnjih letih (2007-2016) je bilo v Občini Zagorje ob Savi odpravljenih precej ovir za dostopnost invalidov, predvsem pri urejanju pločnikov in dostopa do posameznih javnih zgradb.

Načrtovalska praksa

Občina Zagorje ob Savi v zadnjih letih pričanja z vključevanjem trajnosti v svoje načrte, največ prostora za izboljšave pa obstaja na področju priprav, spremljanja in vrednotenja. Torej sama vpeljava nekega načela ali ukrepa ni toliko problematična, bolj problematično je zagotavljanje dolgoročne uspešnosti. Ugotoviti je tudi mogoče, da občina največ poudarka daje načrtovanju ulic ter umirjanju prometa, zmerno pa se posveča tudi ukrepom, povezanim z avtomobili ter kolesarjenju. Gre torej za bolj »tradicionalna« področja ukrepanja, alternativnim oziroma trajnostnim področjem pa se občina trenutno ne posveča v zadostni meri. Poseben izziv predstavlja tudi celostno načrtovanje, ki predstavlja povečano in usklajeno delovanje različnih področij, kot sta na primer okoljsko področje ali urbanistično načrtovanje.

Kakšne so prednosti in slabosti prometnega sistema?

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

Preko različnih aktivnosti izvedbe Celostne prometne strategije so bili prepoznani ključni izzivi, ki jih prednostno obravnava Celostna prometna strategija. Deležniki so tako prepoznali prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti (PSPN) razvoja prometa v OZOS, ki so prikazane v spodnji tabeli.

Tabela 2: PSPN analiza prometnega sistema v Občini Zagorje ob Savi

PREDNOSTI	SLABOSTI
<p>Gradnja kolesarskih in peš poti</p> <p>Pripravljenost in želja občine za spremembe</p> <p>Bližina avtoceste in železnice</p> <p>Šolski prevozi</p> <p>Dobre povezave z javnimi prevozi</p>	<p>Tovorni transport čez občino zaradi omejitev mostu čez Savo</p> <p>Zapostavljenost oddaljenih krajev in njihova povezanost z javnim prevozom</p> <p>Urejenost parkirnih mest</p> <p>Kolesarska infrastruktura in ozaveščenost o prednostih kolesarjenja</p> <p>Kakovost javnega prevoza (ni voznih redov, neuskklajenost)</p> <p>Cestna infrastruktura na križiščih (npr. pri Sparu)</p> <p>Dostopnost informacij o prometu</p>
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<p>Izgradnja varnih kolesarskih poti</p> <p>Urejena infrastruktura za pešce in kolesarje</p> <p>Izgradnja parkirišč na robu naselij</p> <p>Ureditev parkirnega sistema</p> <p>Spodbujanje javnega prevoza v podjetjih</p>	<p>Povečanje prometa</p> <p>Toga regulativa</p> <p>Nepripravljenost na spremembe potovalnih navad</p> <p>Zapostavljenost okoliških krajev</p> <p>Poslabšanje stanja na področju mirujočega prometa</p>

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

Pomembnost področij z vidika prometnega urejanja. Priložnosti, ki bodo vodilo izvajanja celostne prometne strategije občine Zagorje ob Savi, so bile konkretizirane v sodelovanju s ključnimi javnostmi. Kot najpomembnejši sta bili ocenjeni postavki Več parkirnih mest za avtomobile in Več kolesarskih stez, kot najmanj pomembna pa sledeča področja: Avtobusna postaja bližje mojemu domu, Pogostejša vožnja avtobusov. Podrobneje prioritetenost posameznih področij prikazuje spodnji graf.



KLJUČNE PRILOŽNOSTI NA PODROČJU PROMETA V OBČINI

Občina Zagorje ob Savi že sedaj pomemben del pozornosti posveča vključevanju načel trajnostne mobilnosti v svoje strateške dokumente. V prihodnjih letih bo občina vse več sredstev namenjala trajnostnemu razvoju in se usmerila v to, da postane »pametno mesto«, s čimer se usmerja na področje pametne mobilnosti, kjer so ciljna skupina vsi občani, pešci, kolesarji, uporabniki JPP in vozniki osebnih vozil. Med pripravo Celostne prometne strategije so se pokazale pomembne priložnosti, s katerimi se bo izboljšala kakovost bivanja v občini.

Priložnosti za varno kolesarjenje in hojo

Občina Zagorje ob Savi leži v osrednjem delu Posavskega hribovja, česar posledica je delna omejenost uporabe kolesa kot vsakodnevnega načina potovanja. Določeni odseki znotraj urbanih središč so za pešce in kolesarje že sedaj dobro povezani, načrtovane pa so tudi izgradnje novih povezav, tako znotraj središč kot tudi med središči. Ovire hribovitega območja pa se lahko premagajo s sodobnimi električnimi kolesi, ki bodo del načrtovanega sistema izposoje koles. Že sedaj precej prebivalcev občine za vsakodnevna potovanja uporablja kolo (11 %) ali hodijo peš (18 %), v kolikor pa bi se izboljšala še infrastruktura za njih, pa bi ta način potovanja uporabljali še večkrat.

Pripravljenost občine na spremembe

Občina Zagorje ob Savi je sodobno občina, ki je pripravljena na spremembe v smeri trajnostnega razvoja. Tako občina uspešno deluje na področju trajnostne mobilnosti in deluje v smeri razvoja »pametnega mesta«, predvsem na področju mobilnosti, kar je zapisano tudi v Načrtu razvojnih programov Občine. Sredstva za uresničitev teh ciljev pridobiva tudi na nivoju evropskih razpisov.

Trajnostna parkirna politika

Opazno je, da je trenutna parkirna politika v urbanih središčih občine neprimerna, saj povzroča prezasedenost parkirišč pred javnimi ustanovami in to z vozili, ki so tam parkirana dlje časa. Zaznana je torej problematika prezasedenosti določenih parkirišč in na drugi strani nezasedenost na obrobni območjih. Glede na stanje na področju parkirišč so zaznane priložnosti oblikovanja drugačne parkirne politike, ki bo omogočila boljšo izkoriščenost sedanjih parkirnih prostorov tako na obrobju urbanih središč kot v njenih središčih. Prav tako pa so opažene priložnosti za izboljšanje dostopnosti do pomembnejših javnih ustanov. Zaradi teh problemov občina že načrtuje uvajanje trajnostne parkirne politike.

Potencial razvoja javnega potniškega prometa

Velik potencial občine je v dobri železniški povezavi, saj preko regije poteka glavna železniška proga, kot priložnost pa izstopa tudi navezava na 3. razvojno os. Potencial na področju prometa pa se kaže tudi v učinkovitejši organizaciji javnega potniškega prometa, ki bo izboljšal kakovost prevozov. Priložnosti se kažejo v povečani vlogi javnega prevoza v urbanih središčih, izboljšani dostopnosti do informacij o javnih prevozih in sodobnih kombiniranih načinih za oddaljena naselja.

VIZIJA OBČINE 2030 – NA POTI V ZELENO

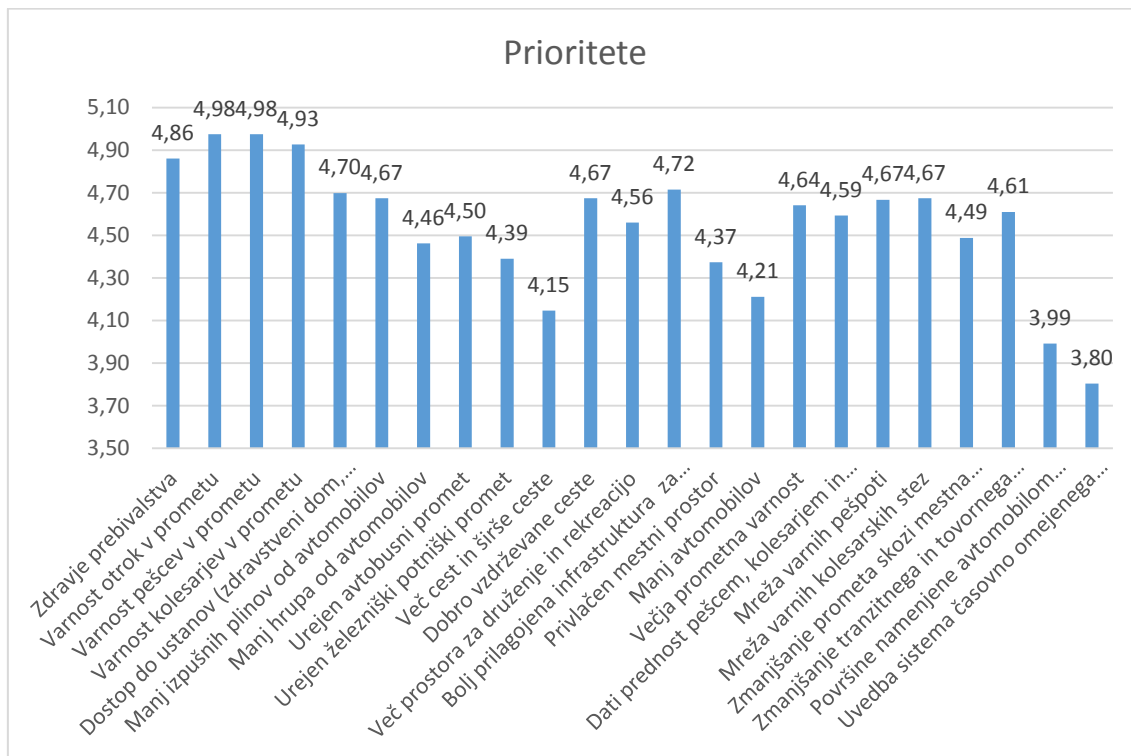
»Občina Zagorje ob Savi bo z upoštevanjem načel trajnostne mobilnosti ljudi in blaga postala občina s sodobnim prometnim in mobilnostnim sistemom. Povečala bo delež okolju prijaznejših načinov prevoza s poudarkom na kolesarjenju in pešačenju ter bistveno povečala uporabo javnega potniškega prevoza, s čimer se bo zmanjšal promet motornih vozil v mestu in večjih naseljih, vse to s ciljem boljšega zdravja prebivalcev, višje kakovosti bivanja in čistejšega okolja«.

Občani občine Zagorje ob Savi želijo živeti v občini, ki bo prijazna ljudem, varna in zelena (s parki) ter čista. Kakovost življenja v občini bo na visoki ravni, če se bo zmanjšal osebni motorni promet in omejil tovorni promet. Prebivalci tudi želijo živeti v občini, ki je spodbudna za podjetništvo in gospodarstvo ter hkrati skrbi za zdravje in varnost občanov, ter je trajnostno usmerjena.

Prebivalci občine si želijo prometni sistem, ki bo okolju prijazen, varen in prilagojen vsem uporabnikom. Želijo si tudi večjo pretočnost za vozila, predvsem v smeri proti avtocesti. Da bodo občani čim bolj mobilni znotraj občine Zagorje ob Savi, si želijo moderniziran sistem javnega potniškega prometa, ki bo dostopen občanom, jim zaželen ter učinkovit. Takšen sistem javnega potniškega prometa naj ima urejene povezave do površin za pešce in kolesarje, povezuje pa naj tudi oddaljene kraje občine.

Prebivalci so odločali o pomenu prioritet, ki so nam pomembne v občini Zagorje ob Savi. Najpomembnejše so varnost otrok v prometu, varnost pešcev v prometu, varnost kolesarjev v prometu, ter zdravje prebivalstva.

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija



Zagorje ob Savi bo vzpostavilo sistem, kjer bodo pešci in kolesarji ter uporabniki javnega potniškega prometa dobili prednost pred vozniki avtomobilov. Posebno pozornost pa bo občina namenila tudi dostopnosti za gibalno ovirane, spodbujala pa bo hojo in kolesarjenje že pri naših otrocih. Tisti, ki se bodo kljub izboljšanim možnostim trajnostnih načinov še vedno vozili z avtomobili, bodo to počeli na način, ki bo imel manj negativnih posledic za okolico. Tako se bo kakovost bivanja v občini izboljšala.

Strateški cilji na občini do leta 2022, ki so sledeči:

- Povečanje varnosti in privlačnosti pešačenja in kolesarjenja
- Bolj kakovosten JPP ter boljša dostopnost in povezanost okoliških krajev
- Zmanjšanje negativnih vplivov prometa na ljudi in okolje
- Ureditev mirujočega prometa v urbanih središčih

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

- Zmanjšanje vpliva tranzitnega prometa in spodbujanje sodobnih načinov transporta

7 STEBROV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Celostna prometna strategije občine Zagorje ob Savi predvideva 7 ključnih stebrov trajnostne mobilnosti, ki sledijo zastavljeni viziji. Stebri se med sabo dopolnjujejo in povezujejo na več ravneh.



PRVI STEBER - VARNO PEŠAČENJE

Hoja je osnovni način gibanja, saj omogoča gibanje od »vrat do vrat«. Pešačenje je prav tako dobra alternativa avtomobilu za veliko vsakodnevnih potovanj, predvsem v območju urbanih naselij, saj je tam skoraj 50 % potovanj krajših od 3 kilometrov. 18 % prebivalcev občine Zagorje ob Savi vsakodnevna potovanja opravi peš, večina pa jih je do neke cilje točke pripravljena hoditi od 2 do 5 minut, le 6 % občanov je pripravljeno do destinacije hoditi več kot 10 minut. Seveda je tukaj hoja povezana z vsakodnevnimi potovanji in ne rekreacijo.

Seveda pa se vedno pojavijo neke težave za pešce, ki so bodisi posledica intenzivnega prometa, kjer je mobilnost pešcev in tudi vozil oslABLJENA in omejena, ali pa so te težave posledica očitno pomanjkljivega načrtovanja objektov v mestih, v okviru katerih so pešce prezrli (ali pozabili na njih). V zadnjih petih letih se je v občini Zagorje ob Savi pripetilo več kot 20 prometnih nesreč, v katerih je bil udeležen pešec, ena izmed njih se je končala s smrtnim izidom.

Občina Zagorje ob Savi promovira hojo na več načinov, eden izmed njih je tudi priprava Celostne prometne strategije, in tako spodbuja k manjši uporabi motornih vozil na krajših razdaljah in tudi skrbi za zdravje občanov. Zadnja leta so bile v občini Zagorje ob Savi odpravljene številne ovire pri urejanju pločnikov, kar je znano tudi s strani občanov, saj so v anketi izpostavili, da so površine za peš promet večinoma primerno izvedene, čeprav so izpostavili tudi pomanjkljivosti. Določena območja so opremljena tudi s klopami. Pomanjkljivosti so zaznane z vidika urejenega sistema za pešce, kot so prehodi za pešce, pločniki, označitve prehodov za pešce, ipd.

Skupne prioritete za področje pešačenja v občini Zagorje ob Savi so usmerjene v promocije in aktivnosti, ki spodbujajo vse občane in tudi obiskovalce k hoji, kar je podkrepljeno s predlogom dodatnega vlaganja v infrastrukturo za pešce. Varnost otrok

v prometu je v občini Zagorje ob Savi na prvem mestu, tik za tem pa je varnost pešcev v prometu. Prioriteta prebivalcev pa je tudi bolj prilagojena infrastruktura za invalide, starše z vozički in starejše, ter mreža varnih pešpoti. Izhajajoč iz tega je glavni strateški cilj Celostne prometne strategije občine Zagorje ob Savi za področje pešačenja povečanje varnosti in privlačnosti pešačenja. V okviru tega želimo do leta 2022 povečati delež pešačenja za 5 %. Ob tem pa smo si zadali še več ciljev, od katerih je v ospredju tudi zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci. Ciljne vrednosti bomo dosegali preko svežnjev ukrepov, ki so za področje varnega pešačenja razdeljeni v štiri skupine. Z izboljšanjem intermodalnih povezav bomo spodbujali hojo do postajališč javnega potniškega prometa, kar bomo dosegli tudi preko izgradnje novih površin za pešce in z urejanjem obstoječih površin. Pomemben element so tudi predvidene izboljšave, ki bodo omogočale boljšo dostopnost gibalno oviranim osebam in to preko raznovrstnih infrastrukturnih ukrepov. Ker je varnost otrok v prometu eden izmed najpomembnejših elementov v občini, bodo aktivnosti v okviru te Celostne prometne strategije usmerjene tudi v izboljšave in sodobne ureditve varnejših šolskih poti.

DRUGI STEBER - DOSTOPEN IN KAKOVOSTEN JAVNI POTNIŠKI PROMET

Visokokakovosten in cenovno dostopen javni prevoz je temelj trajnostnega prometnega sistema. S strani prebivalcev občine Zagorje ob Savi je bilo izpostavljeno, da je oddaljenost avtobusnega postajališča od njihovega doma pereč problem, kar znižuje kakovost JPP in posledično vpliva na uporabo tega sistema. V občini Zagorje ob Savi le majhen delež prebivalcev uporablja JPP, in sicer vsakodnevna potovanja le 10 % prebivalcev opravi z vlakom oziroma 9 % z avtobusom.

Uporaba javnega potniškega prometa v Sloveniji je na nizki ravni (izstopajo večja mesta). Razlog je tudi v tem, da vse več ljudi kupuje avtomobile, kar ima za posledico vedno večjo odvisnost od osebnega prevoza, manj denarja za javni prevoz in temu prilagojen razvoj tako mest kot podeželja. Ker vse več ljudi kupuje in uporablja avtomobile, mnoge države vse težje financirajo javni prevoz. Tako ima danes velikokrat javni potniški promet socialno/družbeno funkcijo in je orodje socialnega kapitala, nima pa pomembne gospodarske vloge. Z vidika nizke cene in vseprisotnosti sistemov cestnega prometa se javni potniški promet torej sooča z močno konkurenco. Čim višja je stopnja odvisnosti od avtomobilov, tem nižja je raven storitev javnega potniškega prometa. Javne službe, ki ponujajo storitve javnega potniškega prometa, se ne morejo kosati z udobjem avtomobila. In v občini Zagorje ob Savi se skoraj 35 % prebivalcev vsakodnevno vozi z avtomobilom (delno kot vozniki, delno kot sopotniki).

Občina Zagorje ob Savi deluje v smeri promocije JPP. Kot prednosti obstoječega sistema JPP pa so opredeljene (Medved, Vetršek, Domjan, & Tahir, 2012): organiziran javni potniški promet, dobra pokritost z javnim potniškim prometom, regionalne avtobusne linije; in železniška postaja z višjo frekvenco vlakov. Po podatkih izvajalca avtobusnih prevozov v občini Zagorje ob Savi je zasedenost avtobusov odvisna od časa v dnevu, saj avtobus uporablja precej dijakov (Integral Zagorje, 2016), leta 2016 je bilo

prepeljanih kar 848.348 potnikov. V posebnem linijskem transportu (šolski prevozi) je bilo dodatno prevoženih 20.300 km in prepeljanih 44.000 potnikov (otrok).

Skupne prioritete, za področje javnega potniškega prometa, v občini Zagorje ob Savi so usmerjene v promocije in aktivnosti, katere spodbujajo vse občane in tudi obiskovalce k hoji, kar je podkrepljeno s predlogom dodatnega vlaganja v infrastrukturo za javni potniški promet (avtobus in vlak). Za prebivalce je pomembno tudi izboljšanje informacij o prometu, ki se nanašajo tudi na področje avtobusnega in železniškega prometa ter raznovrstne promocije, ki spodbujajo javni potniški promet.

V okviru priprave Celostne prometne strategije so občani vseskozi sodelovali in tako je skupaj z njimi bilo določenih več strateških ciljev med katerimi izstopa bolj kakovosten JPP ter boljša dostopnost in povezanost okoliških krajev. V okviru tega želimo do leta 2022 povečati delež uporabnikov avtobusnega javnega prevoza za vsakodnevne prevoze za vsaj 15 %. To je osnovni cilj, ki pa jih podpira več ciljem, med katerimi je potrebno izpostaviti možnost vzpostavitve mestne krožne avtobusne linije v središču občine. Vse zastavljene ciljne vrednosti bomo dosegali preko svežnjev ukrepov, ki so za področje dostopnega in kakovostnega javnega potniškega prometa razdeljeni v tri skupine. S pristopom k ureditvi mestne krožne linije v navezavi z nakupom »eko« vozila bomo spodbujali uporabo JPP na območju urbanega naselja. Gospodarstvo bomo spodbujali k uvedbi delavske avtobusne linije, ki bi povezovala ključne subjekte in urbana središča. Ker pa je glavni cilj na področju JPP izboljšanje kakovosti javnih potniških prevozov bomo uvajali ukrepe za povečanje zadovoljstva uporabnikov z javnimi prevozi, izvedli bomo celostne ureditve avtobusnih postajališč in v navezavi z ministrstvom vzpodbudili preureditev železniške postaje.

TRETJI STEBER - PRIVLAČNO KOLESARJENJE

Upravljanje mobilnosti stremi k zmanjšanju uporabe avtomobilov in povečevanju trajnostnih oblik transporta med katere uvrščamo tudi kolesarjenje. Gosto zazidana mestna jedra številnih mest prebivalcem omogočajo, da med eno tretjino in dvema tretjinama vseh potovanj opravijo peš ali s kolesom. Kolesarjenje kot učinkovit način prevoza na kratke in srednje velike razdalje s poudarkom na kolesarski infrastrukturi in povezanosti z JPP. Prebivalci občine Zagorje ob Savi se zavedajo pomena kolesarjenja in njegov pozitiven vpliv na zmanjšanje onesnaženosti okolja, pa vendar jih za vsakodnevna potovanja kolo uporablja le 11 %. Izpostavili so, da jim je ena izmed najpomembnejših vrednot pri načrtovanju prometa v občini varnost kolesarjev.

V neorganizirani obliki si kolesarjenje deli cestno površino z ostalimi vozili. V urbanih naseljih je pogosteje zaznati površine, ki so namenjene izključno kolesarjem. Slabosti prometnega sektorja v občini Zagorje ob Savi so v Lokalnem energetskega konceptu opredeljene kot minimalne dolžine kolesarskih stez ter nepovezanost večjih krajev s kolesarskimi stezami (Medved, Vetršek, Domjan, & Tahir, 2012). V občini Zagorje ob Savi se je v zadnjih petih letih pripetilo 13 prometnih nesreč, v katerih je bil udeležen kolesar, ena izmed teh nesreč je imela hujše posledice.

Problematiko na področju kolesarjenja izpostavljajo tudi občani, ki so večkrat izpostavili potrebo po razširitvi in ureditvi kolesarskih poti, vključno z možnostjo izposoje koles, ter z označbami za povečanje varnosti.

Občina Zagorje ob Savi se zaveda problematike varnosti kolesarjev, ki je za prebivalce med najpomembnejšimi prioritetami, kar je mogoče razbrati tudi iz ukrepa za izboljšanje kakovosti zraka v Zasavju, ki stremi k zagotavljanju parkiranja koles na avtobusnih/železniških postajališčih (Regionalni center za razvoj, 2015, 6. oktober). Za izvajanje ukrepa trajnostne mobilnosti v občini so že predvidene nekatere aktivnosti,

kot so vzpostavitev pogojev za množičnejšo uporabo koles in drugih okolju prijaznih oblik prevoza (gradnja kolesarskih stez in gradnja nadstrešnic za kolesa (Regionalni center za razvoj, 2015, 6. oktober). Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Zagorje ob Savi (Uradni list RS, št. 65/2011) načrtuje zasnovo kolesarskega omrežja z ureditvijo kolesarskih poti ob vseh državnih in večini lokalnih prometnic s spremljajočimi objekti. Zadnja leta občina tako deluje na področju izboljšanja kolesarskega prometa, še posebej pa je to področje izpostavljeno v tem dokumentu.

Občani so sicer še izpostavili problematiko kolesarskega prometa, ki je predvsem usmerjena na nepovezanost obstoječih kolesarskih stez, ter na njihovo pomanjkanje. oziroma obseg.

Skupne prioritete, za področje kolesarjenja so v občini Zagorje ob Savi usmerjene v promocije in aktivnosti, katere spodbujajo vse občane in tudi obiskovalce h kolesarjenju, kar je podkrepljeno s predlogom dodatnega vlaganja v infrastrukturo za to skupino udeležencev v prometu. Varnost kolesarjev je prebivalcem izjemnega pomena, prioriteta pa jim je mreža varnih kolesarskih poti.

Izhajajoč iz poznavanja stanja kolesarskega prometa v občini in pobud občanov želimo do leta 2022 povečati delež kolesarjev za 5 %. Ob tem se bo sledilo še ciljem, kot so zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji, povečanje vseh kolesarskih povezav za več kilometrov, ter vzpostavitev sistema izposoje koles in izboljšanje celotne infrastrukture za kolesarje. Te ciljne vrednosti bomo dosegali preko svežnjev ukrepov, ki so za področje privlačnega kolesarjenja razdeljene v tri skupine. Prva od teh je izboljšanje kakovosti kolesarskih povezav, sledi ji skupina kolesarskih povezav, ki je namenjena povečanju obsega obstoječih povezav, zadnja skupina pa se nanaša na že omenjen sistem izposoje koles.

ČETRTI STEBER - TRAJNOSTEN MOTORIZIRAN CESTNI PROMET

Kljub napredku v avtomobilski tehnologiji povečevanje prometa in narava vožnje v mestih (ustavljanje in speljevanje) pomenita, da so mesta glavni in še vedno rastoči vir emisij CO₂, kar prispeva k podnebnim spremembam. Predvsem mestna območja, pa tudi ruralna, se danes soočajo z izzivom, kako vzpostaviti promet, ki bo trajnosten v smislu okolja (CO₂, onesnaženja zraka, hrupa) in konkurenčnosti (zastoji), pri čemer se hkrati obravnavajo socialna vprašanja. Ta segajo od potrebe po odzivanju na zdravstvene težave in demografske trende, spodbujanja gospodarske in socialne kohezije do upoštevanja potreb oseb z omejeno mobilnostjo, družin in otrok.

Prebivalci občine Zagorje ob Savi se zavedajo negativnega vpliva cestnega motoriziranega prometa za celotno okolje in se strinjajo, da je potrebno zmanjšati odvisnosti od avtomobila. Anketa med občani je pokazala tudi, da se vsi anketirani strinjajo, da je število avtomobilov v središčih naselja najbolj pereč problem, vendar jih kljub temu 19 % uporablja avtomobil kot vsakodnevno prevozno sredstvo, 15 % pa svoja vsakodnevna opravi kot sopotnik v avtomobilu.

Problematika, ki jo povzroča motoriziran cestni promet, predvsem promet z osebnimi vozili, je v tem, da je v povprečju 30 % vse površine namenjeno za ceste, medtem ko je potrebnih še dodatnih 20 % za parkiranje. Prav tako je večina prometnih nesreč povezana z motoriziranimi cestnimi vozili. Med leti 2012 in 2016 se je v občini Zagorje ob Savi pripetilo 286 nesreč, v katerih je bil udeležen voznik osebnega avtomobila.

Omejevanje cestnega motoriziranega prometa v manjših urbanih središčih je potrebno izvesti postopoma z istočasnim izboljševanjem pogojev za trajnostne oblike transporta, s čimer se mora izboljšati tudi dostopnost za vse ljudi in organizacije. Seveda pa je z omejevanjem števila, dolžine in potreb po motoriziranih potovanjih treba tudi zmanjšati promet oziroma vsaj zavirati njegovo rast. Z novimi rešitvami, kot je solastništvo avtomobila, se lahko spodbuja od avtomobila manj odvisen način življenja.

Ostale možnosti vključujejo »virtualno mobilnost«, delo in nakupovanje na daljavo itn. Med posvetovanji je bilo tudi predlagano, da je za zmanjšanje uporabe avtomobila v mestnih središčih potrebna tudi primerna politika parkiranja.

Občina Zagorje ob Savi na osnovi podatkov iz samoocene deluje v smeri trajnostne mobilnosti, saj sta v ospredju načrtovanje za kolesarje in pešce, pa vendar ostaja še veliko klasičnih načrtovalskih praks, ki so usmerjene v klasično načrtovanje ulic.

Skupne prioritete za področje trajnostnega motoriziranega cestnega prometa v občini Zagorje ob Savi so usmerjene v vlaganja v infrastrukturo za trajnostna vozila, ter v sama trajnostna prevozna sredstva. Velik pomen pa je tudi na področju omejevanja prometa z npr. conami umirjenega prometa. Prioritete, ki jih podajajo občani, pa so usmerjene tudi na področje zagotavljanja manj izpušnih plinov od avtomobilov, kar je povezano z omenjeno prioriteto vlaganja v infrastrukturo in v trajnostna vozila. Občani izpostavljajo tudi prioriteto zmanjšanja prometa skozi urbana središča ter zmanjšanje tranzitnega in tovornega prometa. Izhajajoč iz več prioritetenih področij so bili zastavljeni strateški cilji Celostne prometne strategije občine Zagorje ob Savi za področje trajnostnega motoriziranega cestnega prometa. V okviru tega želimo do leta 2022 postopno uvajati umirjanja prometa v vseh urbanih središčih in povečati uporabnosti električnih vozil s postavitvijo sodobnih polnilnic za električna vozila. Vsekakor je ciljev za te prioritete več, vse pa bomo poskušali doseči preko treh skupin naborov ukrepov. Prva skupina se nanaša na sodobne (trajnostne) cestne rešitve, ki spodbujajo sistem parkiraj in se pelji (P&R), druga skupina se nanaša na rekonstrukcijo obstoječe cestne infrastrukture v smeri izboljšanja stanja za kolesarje in pešce. Tretja skupina nabora ukrepov pa se nanaša na zmanjšanje vpliva motoriziranega cestnega prometa in zajema ukrepe, ki bodo delovali tudi v smeri zmanjševanja hitrosti v urbanih središčih. Četrty steber se nanaša na eko mobilnost, ki spodbuja uporabo električnih vozil.

PETI STEBER - UREJEN MIRUJOČI PROMET

Zagotavljanje več parkirnih mest, zlasti brezplačnih, lahko dolgoročno spodbudi prevoz z avtomobili. Parkirnine se lahko uporabijo kot ekonomski instrument. Razmisliti je treba o uvedbi diferenciranih parkirnin, ki bodo odražale omejeno razpoložljivost javnih površin in bodo delovale spodbujevalno (npr. brezplačno parkiranje na obrobju mest in visoke parkirnine v središčih). Privlačna parkirišča »parkiraj in se pelji« (angl. Park & Ride) so lahko spodbuda za kombiniranje zasebnega in skupinskega prevoza. Z integriranim prevoznim sistemom neposredna povezanost parkirišč z učinkovitim in visokokakovostnim javnim prevozom tako omogoča sprostitev prometa v urbanih središčih. Parkirna mesta v urbanih središčih zasedajo veliko prostora, saj v povprečju avtomobil kar 98 odstotkov svojega časa miruje in torej potrebuje parkirni prostor.

Prebivalci občine Zagorje ob Savi sicer dobro ocenjujejo infrastrukturo namenjeno parkiranju vozil, prav tako so zadovoljni s časovno »ne-omejitvijo« parkiranja. Anketa med občani je tudi pokazala, da jim je področje parkiranja zelo pomembno in si želijo več parkirnih mest, kar lahko povežemo s problematiko zasedenosti parkirišč s strani stanovalcev in tako potem obiskovalci (ki so lahko tudi občani in želijo parkirati pred npr. zdravstvenim domom) nimajo prostega parkirnega mesta. Pri ključnih deležnikih so bila preverjena tudi njihova pričakovanja glede celostne prometne strategije občine Zagorje ob Savi. Ta pričakovanja so bila usmerjena tudi na ta steber, saj so se nanašala na trajnostno parkirno politiko.

V obravnavani občini na področju parkiranja vozil trenutno veljajo tradicionalna načela prometnega načrtovanja, saj občina omogoča brezplačno uporabo parkirišč. Operativni program varstva zunanjega zraka pred onesnaževanjem s PM₁₀ obravnava tudi področje mirujočega prometa in spodbuja takšno načrtovanje prometa, ki zajema diferencirano parkirnino ter upravljanje s prostimi mesti na parkiriščih. Občina Zagorje ob Savi deluje v smeri bolj trajnostnega parkirnega sistema, kar je zajeto tudi v

dokumentu Za izboljšanje kakovosti zraka v Zasavju, ki zajema tudi trajnostno parkirno politiko (brezplačna parkirišča na železniški postaji – »park&ride«) in vključuje tudi uvedbo plačljivega parkiranja na javnih parkiriščih (Regionalni center za razvoj, 2015, 6. oktober). Osnutek dogovora za razvoj regije Zasavje 2016-2019 zajema tudi ureditev kratkotrajnega parkiranja (Regionalni center za razvoj Zasavje, 2016, 8. julij).

Skupne prioritete za področje urejenega mirujočega prometa v občini Zagorje ob Savi so usmerjene v vlaganja v sodobna nova parkirišča, v omejitve parkiranja in v uvedbo sodobnih sistemov, ki so povezani z mirujočim prometom. Glavni strateški cilj Celostne prometne strategije občine Zagorje ob Savi za področje urejenega mirujočega prometa je do leta 2022 izboljšanje stanja na področju parkiranja, kar zajema tudi uvedbo sistema kratkotrajnega parkiranja v urbanih središčih. Cilje na področju urejenega mirujočega prometa se bo dosegalo preko več ukrepov, ki bodo usmerjeni v izboljšanje obstoječega stanja in izgradnjo dodatne infrastrukture, predvsem na vpadnicah v urbana središča.

ŠESTI STEBER - UPRAVLJANJE Z MOBILNOSTJO IN TRAJNOSTNO, CELOSTNO NAČRTOVANJE

Upravljanje mobilnosti stremi k zmanjšanju uporabe avtomobilov in povečevanju trajnostnih oblik transporta, kot so javni transport, kolesarjenje in hoja (Taniguchi & Fujii, 2007, str. 38). Upravljanje mobilnosti pa zraven področja potniškega prometa zajema tudi tovorni promet. Ukrepi načrtovanja trajnostnega prometa naj bodo stroškovno ugodni in naj ne zahtevajo nujno velike finančne naložbe v primerjavi z visokim potencialom spremembe mobilnosti. Seveda upravljanje z mobilnostjo in trajnostno celostno načrtovanje ne izloča avtomobilov iz prometa, ampak le uravnava povpraševanje po uporabi avtomobilov na način, da spreminja stališča in potovalne navade prebivalcev. Bistvo celostnega načrtovanja so »mehki« ukrepi, kot so informiranje in komuniciranje, organizacija storitev in koordiniranje dejavnosti različnih partnerjev.

V občini Zagorje ob Savi je moč zaznati delovanje v smeri trajnosti, saj so nekateri regionalni in občinski dokumenti usmerjeni v celovito trajnostno načrtovanje. Vsekakor pa občina v zadnjem času deluje v smeri trajnostnega in celovitega načrtovanja, saj je pristopila k izdelavi Celostne prometne strategije.

V okviru priprave Celostne prometne strategije občine Zagorje ob Savi je bilo za področje upravljanja z mobilnostjo in trajnostnega, celostnega načrtovanja izpostavljenih več strateških ciljev in ciljnih vrednosti. Tako si do leta 2022 želimo doseči spremembe potovalnih navad krajanov občine in krajanov sosednjih občin. To lahko dosežemo na več načinov, tudi preko izboljšanja informacij in sistema informiranja o alternativnih načinih potovanja, ter preko t.i. centra mobilnosti. Ciljne vrednosti se bodo dosegle preko več ukrepov, ki jih je moč združiti v skupine mobilnostnih načrtov, mobilnostnega centra, trajnostnega in celostnega načrtovanja ter promocije in ozaveščanja. Na tem področju se bodo torej izvajali ukrepi, ki bodo

Naložbo sofinancirata Evropska unija iz Kohezijskega sklada in Republika Slovenija

spodbujali trajnostne načine transporta, kot so hoja, kolesarjenje in uporaba javnega potniškega prometa. Področje spodbud bo tudi na strani gospodarstva, ki bodo pristopila k izdelavi mobilnostnih načrtov vseh zaposlenih; kar velja tudi za vse javne ustanove.

SEDMI STEBER - REGIJSKO POVEZOVANJE

Regijsko povezovanje je za celosten pristop k razvoju prometa nujno in omogoča uvedbo ukrepov, ki povezujejo posamezne občine. Regionalni razvojni program zasavske regije 2014-2020 (Regionalni center za razvoj, 2015, 6. oktober) opredeljuje razvojne prioritete regije, investicijska področja in ukrepe. Kot prednosti razvoja regije so izpostavljene relativna bližina avtoceste, železniško omrežje in ugodna geografska lega, kot slabosti pa so opredeljene slabe cestne povezave z vzhodnim delom države in slabša cestna infrastruktura. V razvojnem programu so opredeljene razvojne prioritete, ki se nanašajo tudi na področje prometa. Z izvajanjem ukrepov na področju infrastrukture in spodbujanja trajnostne mobilnosti se bo zmanjšala onesnaženost zraka in vode, zmanjšali se bodo tudi drugi negativni vplivi na okolje. Za izboljšanje kakovosti zraka v Zasavju je na področju prometa predvidenih več aktivnosti (Regionalni center za razvoj, 2015, 6. oktober). Za spremljanje aktivnosti na področju trajnostne mobilnosti so predvideni tudi kazalniki, ki se nanašajo na zmanjšanje onesnaženja zraka z delci PM₁₀ (–10 %), zmanjšanje prevozov z osebni vozili (–5 %), povečanje prevozov z JPP (+ 10%), povečanje dolžine na novo zgrajenih kolesarskih poti (2 km) in izboljšanje stanja avtobusnih postajališč (Regionalni center za razvoj, 2015, 6. oktober).

V Osnutku dogovora za razvoj regije Zasavje 2016-2019 (Regionalni center za razvoj Zasavje, 2016, 8. julij) je za izboljšanje kakovosti življenja v regiji predlaganih več projektov. Iz področja mobilnosti omenimo projekt »Zagorje, pametno mestomobilnost« s katerim se želi občina Zagorje ob Savi usmeriti na področje pametne mobilnosti. Ukrepi so usmerjeni v razvoj trajnostne mobilnosti, kjer so ciljna skupina vsi občani, pešci, kolesarji, uporabniki JPP in vozniki osebnih vozil. V občini Zagorje ob Savi je kot pomemben projekt s področja prometa identificiran tudi razvoj Tehnološkega letalskega parka s vzpostavitvijo mestnega vzletišča prihodnosti z integracijo elektro-zračne mobilnosti.

Na osnovi skupnih dokumentov in obstoječega sodelovanja občin so se pripravile ciljne vrednosti za občino Zagorje ob Savi, ki zajemajo izboljšanje sodelovanja na področju trajnostne mobilnosti na nivoju regije in s sosednjimi občinami ter medsebojno usklajevanje pri sprejemanju planov in aktov, ki presegajo občinske meje. Vsekakor je cilj tudi skupno nastopanje pri javnih razpisih, kjer je to možno. Na osnovi vseh ciljnih vrednosti so se pripravila skupna področja ukrepanja, ki se nanašajo na skupno promocijo, ki se lahko izvaja preko različnih aktivnosti, kot je tudi Evropski teden mobilnosti. Področje ukrepov skupnega občinskega načrtovanja se nanaša na spodbujanje skupnih prijav na razpise. Regijsko sodelovanje se nanaša tudi na področje gospodarstva, saj je potrebno spodbujanje podjetij pri skupnih promocijah trajnostne mobilnosti v regiji. Občine pa se smiselno povezujejo tudi pri pripravi trajnostnih načinov prevoza, kot je na primer car-sharing ali car pooling.