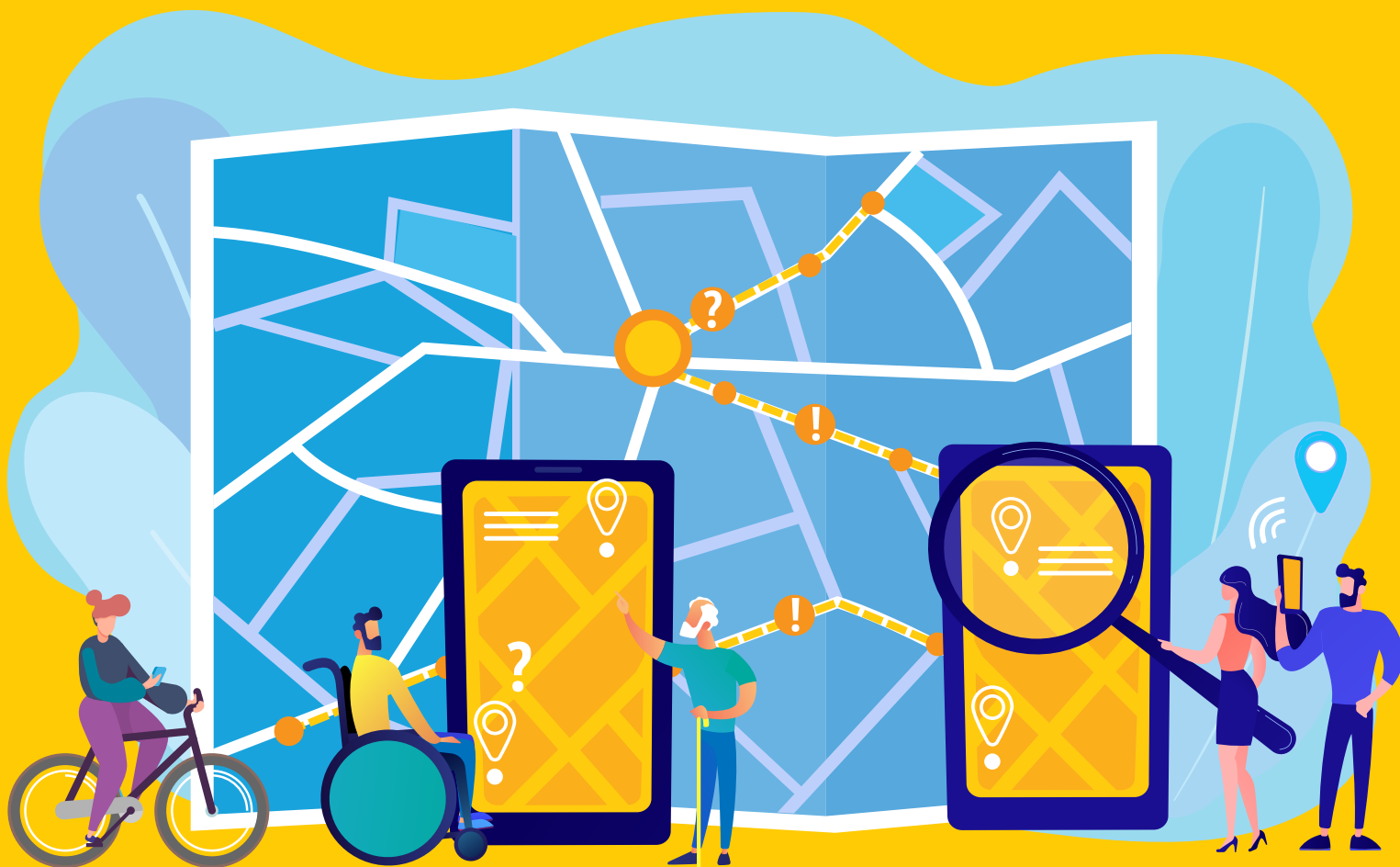




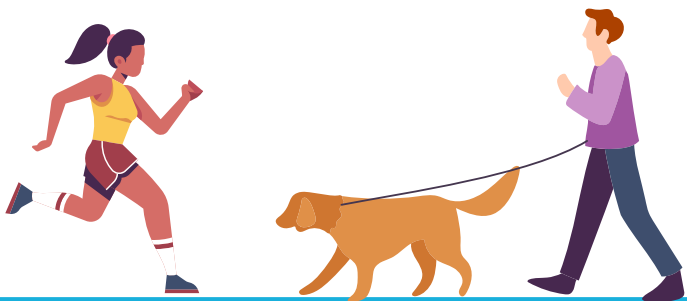
OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Občine Šmarje pri Jelšah





OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA Občine Šmarje pri Jelšah



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Šmarje pri Jelšah



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŠMARJE PRI JELŠAH

Založnica in naročnica: Občina Šmarje pri Jelšah, Aškerčev trg 15, 3240 Šmarje pri Jelšah

Izdelava: Univerza v Mariboru, Fakulteta za logistiko, Mariborska cesta 7, 3000 Celje

Avtorji besedila: Marjan Sternad, vodja projekta, sodelavci: Uroš Kramar, Tina Cvahte Ojsteršek, Darja Topolšek

Avtorji fotografij in vizualizacij: Občina Šmarje pri Jelšah, Fakulteta za logistiko

Jezikovni pregled: Sergeja Javornik

Oblikovanje: DIS, dizajn in storitve, Tina Čas, s. p.

Tisk: MR Grafik

Naklada: 200 izvodov

Šmarje pri Jelšah, april 2025

Naziv projekta: Občinska celostna prometna strategija Občine Šmarje pri Jelšah

Akronim projekta: OCPS OŠPJ

Projekt izdelave Občinske celostne strategije Občine Šmarje pri Jelšah 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«.

Zunanja presoja kakovosti: mag. Matej Dobovšek, univ. dipl. inž. prom.



CIP-Kataložni zapis o publikaciji

Pred novimi izzivi

Občinska celostna prometna strategija Občine Šmarje pri Jelšah ni in ne bo le dokument za v predal, ampak nam bo v veliko pomoč pri načrtovanju in izvedbi ukrepov in naložb na področju urejanja prometa. V tem dokumentu nis(m)o pomembni le vozniki osebnih avtomobilov, svoje mesto v sistemu imajo pešci kot najbolj ranljive skupine, kolesarji, tudi starejši občani in prebivalci, ki ne živijo v občinskem središču.

Smernice države in Evrope nas usmerjajo v spremembe miselnih vzorcev in potovalnih navad. Zaradi naraščanja motoriziranega prometa tudi v lokalni skupnosti iščemo možnosti za zmanjšanje njegovih negativnih posledic. Z različnimi aktivnostmi že več let spodbujamo trajnostne oblike potovanja, kot sta hoja in kolesarjenje. Pri spodbujanju večje uporabe javnega potniškega prometa žal nismo najbolj uspešni, saj to področje ureja država, vpliv lokalnih skupnosti pa je žal premajhen. A nas to ne bo odvrnilo od poskusov spreminjanja ustaljenih navad.

Kaj bi lahko spremenili na bolje in kako, smo vprašali tudi vas, občane. Veseli me, da ste se v velikem številu odzvali na povabilo in s svojimi predlogi aktivno sodelovali na javnih razpravah in v anketah. Zahvaljujem se vam, da ste izrazili svoje mnenje, kar je bilo ključnega pomena pri izdelavi dokumenta. Prometni sistem in njegovo (pre) ureditev smo namreč načrtovali za vas, naše občane, od najmlajših, delovno aktivnih do najstarejših občanov.

Posebno zahvalo namenjam še članom ožje delovne skupine - sodelavcem iz občinske uprave in ekipi strokovnjakov iz Fakultete za logistiko -, ki so v letu dni opravili zahtevno in veliko delo. Izzivov ni bilo malo, a so jih z odgovornim pristopom, delovno vnemo in zavzetostjo opravili izvrstno.

Začrtali smo si pot, zasnovali konkretne izzive. Verjamem, da jih bomo uspeli uresničiti skupaj, s sodelovanjem, potrpežljivostjo in razumevanjem. Ker vsi želimo, da je naša občina urejena, prijetna in prijazna do vseh.

Matija Čakš, župan



Celovito, premišljeno, ambiciozno, realno

Za nami je dinamično in ustvarjalno obdobje, v katerem smo iskali celovite rešitve za preproste in tudi bolj zahtevne izzive, ki so odraz številnih in različnih želja, potreb, pričakovanj, pravil. Z izkušnjami, ki smo jih pridobili v medsebojnem sodelovanju v obdobju 2016-17, ko smo izdelali prvo prometno strategijo občine, predvsem pa z zaupanjem, ki se je takrat vzpostavilo, smo odgovorno sprejeli nalogo. Ni nas prevzela evforija zadovoljstva, da je občina do danes uresničila praktično vse ukrepe in naložbe, ki smo jih predvideli v prvi strategiji. Vedeli smo, da so nove zahteve, želje, pričakovanja (upravičeno) višji, drugačni, specifični.

To nam je dejansko dalo dodatni zagon. Člani ožje delovne skupine smo z veliko vnemo in zagonom skupaj s strokovnjaki, predstavniki Fakultete za logistiko, pripravili krovni strateški občinski dokument s področja trajnostne mobilnosti. Dokument je nastajal in se razvijal tudi s pomočjo velike angažiranosti občanov in številnih drugih deležnikov, s čimer smo dobili potrditev, da razmišljamo smelo in smo pripravljeni na pomembne spremembe. Prometni sistem smo načrtovali za ljudi, za občane. Izvedli smo številne aktivnosti in dogodke z vključevanjem javnosti (ankete, intervjuji, javne razprave ...), ogleda na terenu, opravili štetje prometa na izbranih lokacijah, analize pridobljenih podatkov ...

V procesu izdelave dokumenta, ki je potekal ob upoštevanju vseh določenih smernic Ministrstva za okolje, podnebje in energijo, sta bili uspešno opravljeni tudi dve presoji izvedenih aktivnosti in načrtovanih ukrepov. Presojo je opravil zunanji presojevalec, ki ga je določilo ministrstvo. V obeh presojah smo celotno zahtevano dokumentacijo oddali na pregleden način, brez dodatnih dopolnitev, dosegli vse zahtevane minimalne standarde. Ukrepi v akcijskem načrtu so ambiciozni, uravnoteženi in po oceni presojevalca verjetno realno zastavljeni do leta 2031. Vidna je povezava med izhodišči (vizijo, cilji, ključnimi izzivi, priložnostmi in prioritetami) in obravnavo prometnih podsistemov v okviru strateških vodil. Dokument znotraj posameznega prometnega podsistema uravnoteženo obravnava splošna dejstva in lokalne izzive, ukrepi pa so tudi dobro geografsko razporejeni po območju občine in ne le v njenem središču, na pregleden način in ustrezno opredeljujejo odgovornosti, ocene vrednosti, roke izvedbe, zahtevnost in vire financiranja načrtovanih ukrepov.

Glavni cilj, ki ga želimo s pomočjo strategije doseči, je premik v razmišljanju in uporabi okoljsko trajnostnih načinov potovanja, ki podpirajo socialno pravičnost, prispevajo k zdravju, varnosti in dobremu počutju nas vseh. Z ukrepi za dosego teh ciljev bo naša občina še bolj trajnostna, zelena. S sprejemom strateškega dokumenta je pred nami zahtevno obdobje uresničevanja zastavljenih ciljev.

Mag. Anita Reich, Sergeja Javornik, članici ožje delovne skupine

UVOD	8
1 PROCES IZDELAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	10
2 ORIS ŽELENEGA STANJA	12
3 KLJUČNE UGOTOVITVE ANALIZE OBSTOJEČEGA STANJA	14
1. Demografske spremembe in delovne migracije	14
2. Povečana prometna obremenitev	15
3. Visoka uporaba avtomobila pri vsakodnevnih potovanjih	16
4. Prometna varnost v občini je dobra	18
5. Urejene površine za pešce	18
6. Delno urejene kolesarske poti	19
7. Razvit javni potniški promet	20
8. Razviti storitev prevoza Prostofer	21
9. Dobri pogoji za uporabo cestnega prometa	21
4 DOSEŽKI, KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI	24
5 STEBRI UKREPANJA	27
5.1 Celostno urejanje prometa	27
5.2 Hoja	28
5.3 Kolesarjenje	29
5.4 Javni potniški promet	31
5.5 Motorizirani in mirujoči promet	32
6 AKCIJSKI NAČRT	34
VIRI	42

Seznam uporabljenih kratic:

OCPS Občinska celostna prometna strategija
JPP Javni potniški promet
POŠ Podružnična osnovna šola
OŠPJ Občina Šmarje pri Jelšah
MOPE Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
MZI Ministrstvo za infrastrukturo
DUJPP Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
SPV Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu



Priprava Občinske celostne prometne strategije (OCPS) je ključnega pomena za trajnostno načrtovanje prometa, saj omogoča sistematično in dolgoročno usmerjanje razvoja prometnega sistema v občini. Gre za strateški dokument, ki občini pomaga pri oblikovanju učinkovite in trajnostne mobilnosti ter prispeva k zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje, zdravje in kakovost bivanja. Občina Šmarje pri Jelšah je že leta 2017 sprejela prvo Celostno prometno strategijo občine, s pomočjo katere so se izvedle številne izboljšave v prometu. Z novo občinsko celostno prometno strategijo pa želi občina še izboljšati prometni sistem in ga preusmeriti v bolj trajnostne oblike mobilnosti.

Strategija se osredotoča na reševanje specifičnih lokalnih prometnih izzivov občine Šmarje pri Jelšah, kot so prekomerna uporaba osebnih avtomobilov pri vsakodnevni potovanjih, povečani prometni tokovi na glavnih prometnicah v občini in obremenitev prometne infrastrukture kot posledica visokega deleža tovornih vozil. Poleg tega upošteva demografske spremembe, kot so staranje prebivalstva in povečanje števila prebivalcev, in prilagaja prometne rešitve potrebam različnih skupin prebivalcev.

Eden izmed pomembnih ciljev strategije je spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti, kot sta kolesarjenje in uporaba javnega potniškega prometa, ki v številnih občinah ostajata na nizki ravni zaradi pomanjkljive kolesarske infrastrukture in nizke frekvence prevozov javnega potniškega prometa. Z dobro načrtovanimi ukrepi lahko občina izboljša prometno povezanost, zmanjša prometne zastoje ter izboljša varnost in udobje vseh udeležencev v prometu.

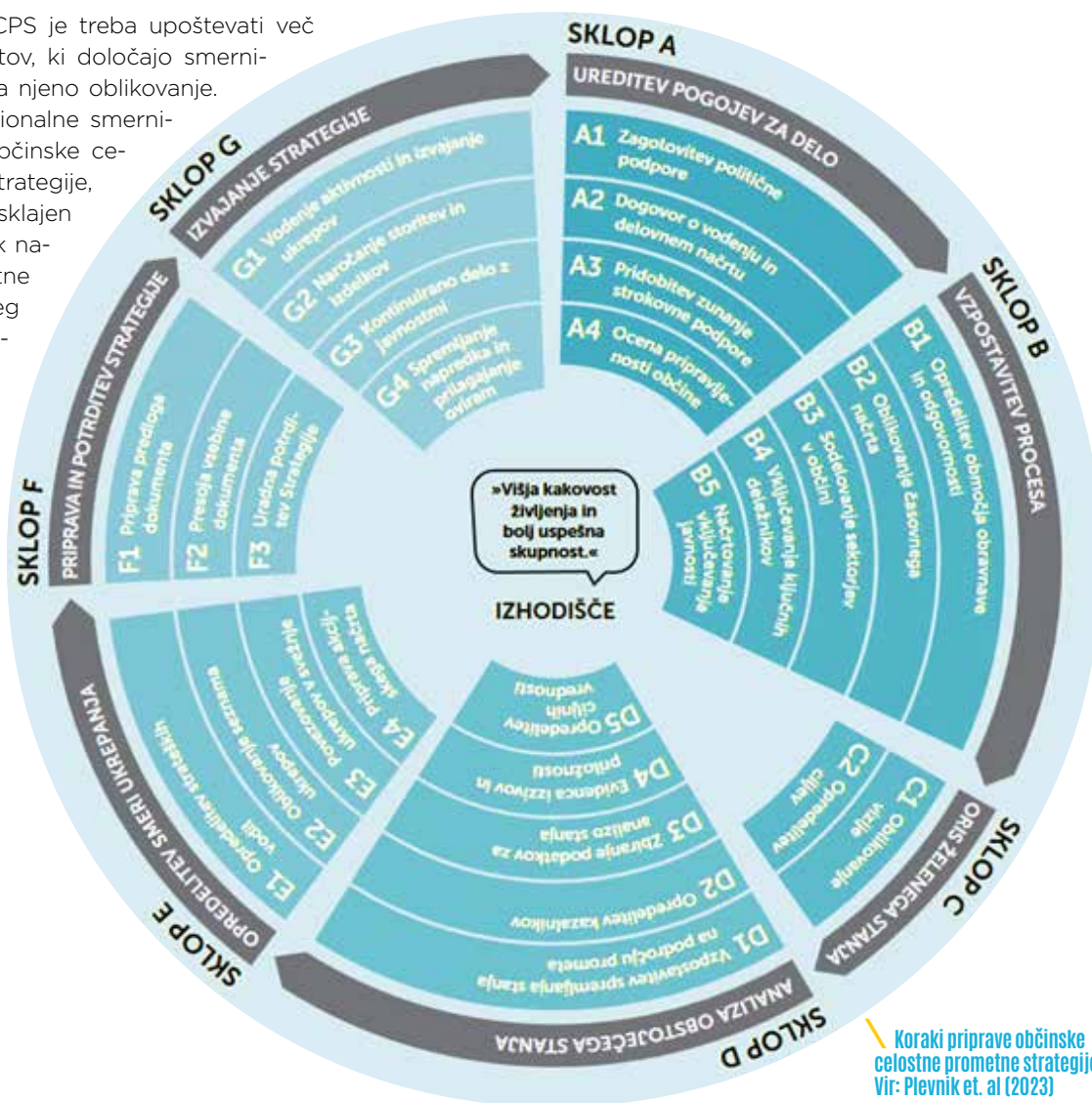


Občinska celostna prometna strategija tako ni le načrt za razvoj prometa, temveč tudi orodje za izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev, spodbujanje trajnostne rabe prostora in učinkovitejše prilagajanje mobilnostnih rešitev potrebam skupnosti.



1 PROCES IZDELAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Pri pripravi OCPS je treba upoštevati več ključnih dokumentov, ki določajo smernice in standarde za njeno oblikovanje. Med njimi so Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, ki zagotavljajo usklajen in celovit pristop k načrtovanju trajnostne mobilnosti. Poleg tega se upoštevajo tudi Minimalni standardi za izdelavo OCPS, ki določajo temeljne zahteve glede vsebine in metodologije priprave strategije.



Koraki priprave občinske celostne prometne strategije
Vir: Plevnik et. al (2023)

Proces priprave OCPS je potekal od aprila 2024 do marca 2025. Na začetku procesa priprave OCPS so bili postavljeni temelji za uspešno pripravo in poznejše ureničevanje začrtanega procesa. Zagotovljena je bila širša podpora s strani Občinskega sveta Občine Šmarje pri Jelšah, ki je strategijo tudi sprejel na 17. redni seji 12. marca 2025.

V pripravo OCPS so bili vključeni številni deležniki. V vseh fazah procesa je bila aktivno vključena ožja delovna skupina, ki so jo sestavljali predstavniki občine in izdelovalcev OCPS. Izvedenih je bilo več delavnic in sestankov, kjer so se postavili temelji OCPS. Pri pripravi OCPS so preko anket, delavnic, intervjujev in javnih razprav aktivno sodelovali širša delovna skupina s predstavniki ključnih organizacij v občini, občinski svet, občani in druga zainteresirana javnost.



Sestanek z odgovornimi za promet v občini Šmarje pri Jelšah.

Izvedene so bile tri javne razprave, kjer so občani izpostavili problematiko prometa v občini in s predlogi sooblikovali vizijo razvoja prometa in strateške cilje Občine Šmarje pri Jelšah.



Javna razprava v Zibiki.

V okviru priprave OCPS so bile izvedene različne ankete za občane, šolarje in zaposlene, preko katerih smo pridobili informacije o načinu potovanja pri vsakodnevni opravi, stanju in težavah prometa v občini ter usmeritvi razvoja prometa v prihodnosti. V decembru se je v sklopu prireditve Veseli december po šmarsko izvedla predstavitev pomena in aktivnosti OCPS Občine Šmarje pri Jelšah.



Predstavitev OCPS na prireditvi Veseli december po šmarsko.

Vse aktivnosti priprave OCPS so bile ustrezno dokumentirane in preko medijskih sporočil predstavljene širši javnosti.



2 ORIS ŽELENEGA STANJA

Vizija predstavlja temeljno usmeritev za načrtovanje trajnostnega prometa in mobilnosti v kratkoročnih in dolgoročnih načrtih Občine Šmarje pri Jelšah.

Na podlagi sestankov ožje delovne skupine, ankete s širšo delovno skupino in javne razprave za širšo javnost so bili sprejeti vizija razvoja prometa in strateški cilji Občine Šmarje pri Jelšah.

*Trajnostna mobilnost za zeleno prihodnost.
Občina Šmarje pri Jelšah – varna, energetske
učinkovita, urejena in prijazna do ljudi in okolja.*

Vizija razvoja prometa v občini je ustvariti varen, trajnosten, energetsko učinkovit in okolju prijazen prometni sistem, ki bo izboljšal kakovost življenja prebivalcev. Občina stremi k zmanjšanju negativnih vplivov na okolje, spodbujanju uporabe trajnostnih prevoznih sredstev ter razvoju sodobne in varne infrastrukture. Cilj je omogočiti urejeno in dostopno mobilnost za vse skupine prebivalcev, hkrati pa podpirati zelene rešitve in ohranjanje naravno okolje.



Oblikovanje vizije in strateških ciljev na prvi javni razpravi.

Strateški cilji OCPS Občine Šmarje pri Jelšah so usmerjeni v trajnostni razvoj, ki spodbuja varnost, kakovost življenja, gospodarsko rast in skrb za okolje. Strateški cilji OCPS Občine Šmarje pri Jelšah so:

- 1 **Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa:** Poudarek je na izboljšanju cestne infrastrukture za bolj varno mobilnost vseh, predvsem ranljivih skupin, kot so pešci, kolesarji in otroci.
- 2 **Bolj zdravi in aktivni prebivalci:** Spodbujanje hoje, kolesarjenja in drugih aktivnih oblik mobilnosti za krepitev zdravja prebivalcev in zmanjšanje odvisnosti od avtomobilov.
- 3 **Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani solidarni skupnosti:** Ustvarjanje privlačnega in zelenega okolja s povezano, solidarno skupnostjo, ki spodbuja družbeno povezanost in trajnostno bivanje.
- 4 **Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo z bolj pretočnimi prometnimi povezavami:** Zagotovitev bolj pretočnih prometnih povezav za spodbujanje lokalnega gospodarstva in krepitev regionalne povezanosti.
- 5 **Povezava prometa in turizma za krepitev turistične privlačnosti občine:** Razvoj prometne infrastrukture, ki bo podprla turistično privlačnost občine, z izboljšano dostopnostjo do naravnih, kulturnih in zgodovinskih znamenitosti.
- 6 **Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost:** Oblikovanje prometnega sistema, ki bo omogočal enak dostop za vse prebivalce, vključno z ranljivimi skupinami, in spodbujal socialno vključenost.
- 7 **Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa s poudarkom na energetske učinkovitosti in varčnem sistemu:** Znižanje lokalnih emisij onesnaževal in toplogrednih plinov s spodbujanjem uporabe okolju prijaznih prevoznih sredstev in energetske učinkovitih rešitev.
- 8 **Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti:** Zagotovitev boljših prometnih povezav in urejenih parkirnih površin s ciljem povečanja dostopnosti do javnih storitev in izboljšanja kakovosti življenja vseh prebivalcev.

Z uresničevanjem teh ciljev želi Občina Šmarje pri Jelšah postati zgled trajnostne mobilnosti, kjer bo promet podrejen potrebam ljudi in narave, hkrati pa bo podpiral gospodarski in družbeni razvoj na okolju prijazen način.



3 KLJUČNE UGOTOVITVE ANALIZE OBSTOJEČEGA STANJA

Analiza obstoječega stanja prometa v občini je ključnega pomena za načrtovanje in izboljšanje prometnega sistema. Omogoča celovit vpogled v trenutno prometno situacijo, prepoznavanje težav in oblikovanje ustreznih rešitev za izboljšanje prometne varnosti, pretočnosti in trajnosti. Z analizo smo pridobili podatke o gostoti prometa, kritičnih točkah v prometu, najpogostejših prometnih tokovih, prometni varnosti, parkirnih zmogljivostih in uporabi različnih oblik mobilitet. Na podlagi teh ugotovitev občina sprejme ukrepe za izboljšave prometa, kot so prilagajanje prometne signalizacije, izboljšanje infrastrukture za pešce in kolesarje, ureditev parkirišč in spodbujanje trajnostne mobilnosti. Tako prispeva k boljši kakovosti življenja prebivalcev, zmanjšanju prometnih zastojev, nižji onesnaženosti zraka in večji prometni varnosti.

Ključne ugotovitve celotne analize stanja so naslednje:

1. Demografske spremembe in delovne migracije

Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije je imela občina Šmarje pri Jelšah konec leta 2023 10.573 prebivalcev. Število prebivalcev občine se je od leta 2019 povečalo za več kot 2 %. Občina je imela v letu 2023 negativni naravni prirast in pozitiven selitveni prirast. Povprečna starost prebivalstva je 43,9 leta. Indeks staranja prebivalstva je 131,0. Več kot 20 % prebivalstva predstavlja skupina nad 65 let. V vrtce je bilo konec leta 2023 vključenih 418 otrok, v osnovno šolo pa 969. Iz občine Šmarje pri Jelšah je prihajalo 441 dijakov in 442 študentov.

Na podlagi podatkov Statističnega urada Republike Slovenije je bilo konec leta 2023 v občini Šmarje pri Jelšah 4.432 delovno aktivnih prebivalcev in se je od leta 2019 povečalo za skoraj 6 %. Konec leta 2023 je bilo v občini registriranih 349 brezposelnih oseb.

V občini Šmarje pri Jelšah se pojavlja veliko dnevnih migracij, kar dodatno vpliva na gostoto prometa. Na intenzivnost delovnih migracij vpliva stopnja družbeno-gospodarske razvitosti, načina in gostote poselitve, razporeditve zaposlitvenih središč in kakovosti prometne infrastrukture. Indeks delovne migracije za občino Šmarje pri Jelšah leta 2023 znaša 61,2, kar občino uvršča med izrazito bivalne občine.

Največ občanov Šmarja pri Jelšah je konec leta 2023 dnevno odhajalo na delo v občine Celje, Rogaška Slatina in Šentjur.

Občina dela	Število zaposlenih občanov v drugih občinah
Celje	958
Rogaška Slatina	507
Šentjur	399
Ljubljana	383
Štore	138
Maribor	109
Podčetrtek	91
Žalec	91
Rogatec	41

 Delovno aktivno prebivalstvo po občinah delovnega mesta. Vir: SURS (2024)

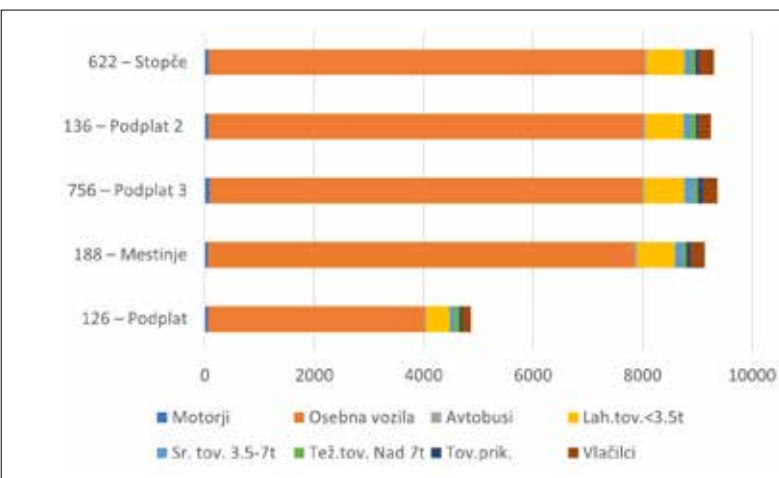
V občini Šmarje pri Jelšah je zaposlenih 1.212 občanov občine Šmarje pri Jelšah, ostali zaposleni predstavljajo delovne migrante iz drugih občin. Največ zaposlenih prihaja na delo v občino Šmarje pri Jelšah iz Rogaške Slatine, Šentjurja in Podčetrтка.



2. Povečana prometna obremenitev

Celotna cestna infrastruktura po občini je zelo razvejana, v veliki meri sestavljena iz lokalnih poti, ki povezujejo posamezne zaselke s središčem občine in daljinskimi cestnimi povezavami. Čez občino poteka glavna cesta Šentjur-Dobovec ter regionalni cesti Slovenska Bistrica-Podplat in Mestinje-Čatež ob Savi, kjer je zaznati povečano število vozil.

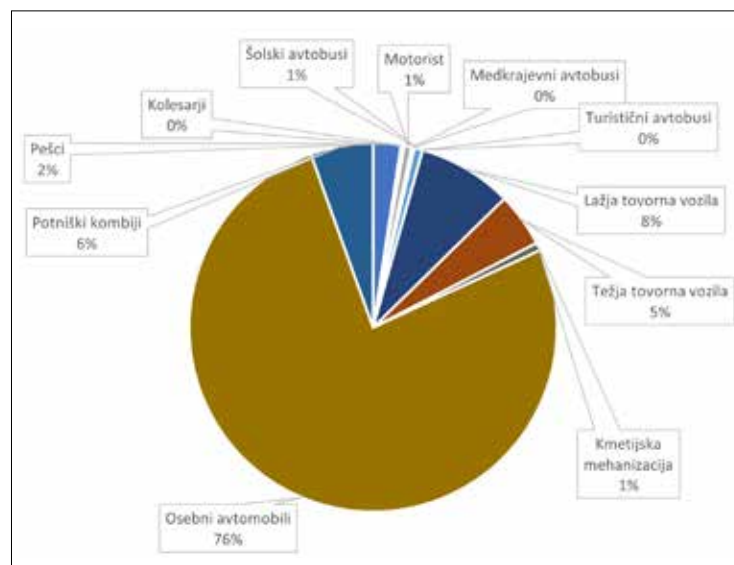
Število vozil se je na lokacijah števnih mest povečevalo do leta 2020, epidemija COVID pa je v letih 2020 in 2021 vplivala na manjše število vozil v primerjavi z letom 2019. V letu 2022 se je število vozil približalo številu vozil pred epidemijo.



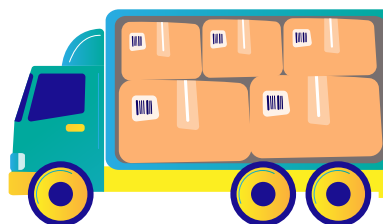
Povprečni letni dnevni promet za leto 2023. Vir: Direkcija RS za ceste (2024)

Ugotoviti je mogoče, da prevladujejo osebna vozila, s tem, da je največji delež tovornih vozil značilen za števeno mesto št. 126 - Podplat. Podrobna analiza podatkov iz števca prometa pokaže, da ni večjih nihanj v količini prometa v odvisnosti od meseca z manjšo izjemo poletnega obdobja, med vikendi pa je promet občutno zmanjšan.

Podrobna analiza prometnih načinov na podlagi kordonskega štetja prometa v naselju Šmarje pri Jelšah kaže velik delež uporabe avtomobila (76 %). Večinoma se v avtomobilih prevažata do dva potnika (povprečna vrednost 1,27 potnika/avtomobil). Slabša je tudi zasedenost potniških kombijev, kjer je povprečna vrednost 1,41 potnika/potniški kombi in medkrajevnih avtobusov s povprečjem 7,22 potnika/avtobus. Delež pešcev je glede na urejenost peš poti zelo nizek, zaznana pa je zelo majhna uporaba kolesa. Opazen je tudi sorazmerno velik delež lahkih tovornih vozil, manj pa je težkih tovornih vozil in kmetijske mehanizacije.

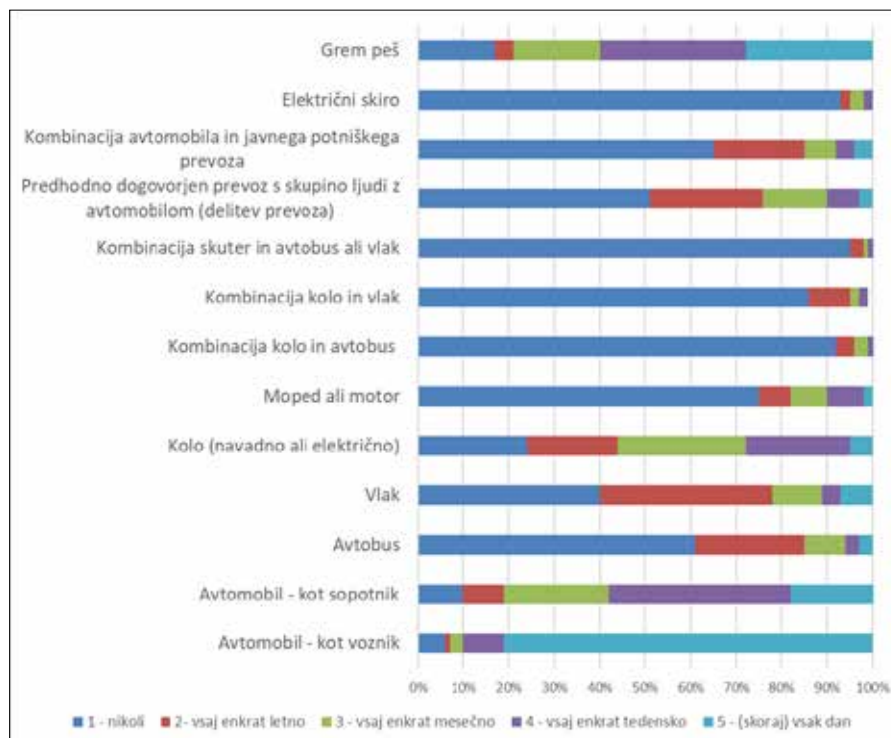


Uporaba različnih prometnih načinov v naselju Šmarje pri Jelšah.



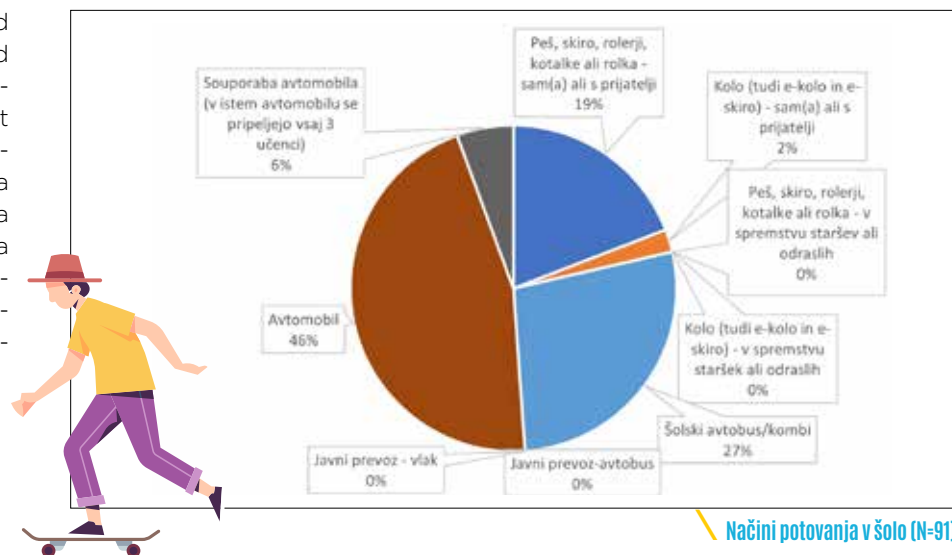
3. Visoka uporaba avtomobila pri vsakodnevnih potovanjih

Na podlagi ankete med prebivalci občine Šmarje pri Jelšah smo ugotovili, da občani za svoje najpogostejše poti (npr. v službo, v šolo, po opravkih) večinoma uporabljajo avtomobil (kot voznik), in sicer kar 81 % ga uporablja skoraj vsak dan. Kar nekaj je takšnih, ki se vozijo v avtomobilu kot sopotniki (19 % skoraj vsak dan), nekaj jih redno hodi peš (28 % skoraj vsak dan).



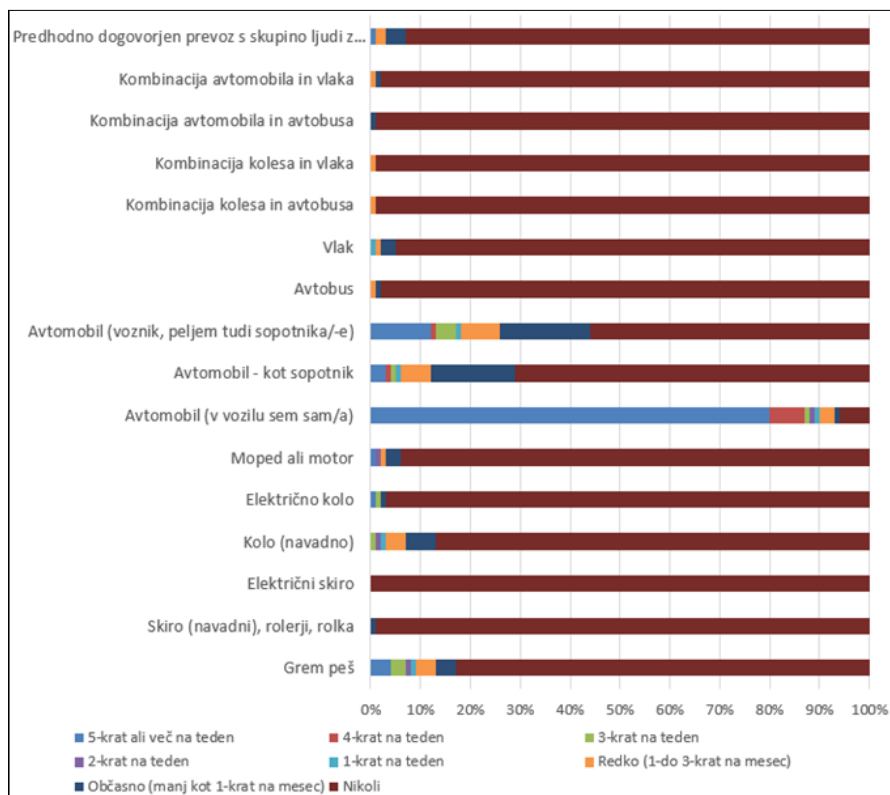
Modal split za vsakodnevna potovanja (N=324)

Na podlagi ankete med osnovnošolci (3., 5. in 7. razred OŠ Šmarje pri Jelšah) ugotavljamo, da učence največkrat pripeljejo starši z osebnim avtomobilom (46 %), sledi uporaba šolskega prevoza (27 %) in hoja sami ali s prijatelji (19 %). Izrazita je neuporaba kolesa kot modalitete prihoda v šolo, saj ga povprečno uporablja le dva odstotka anketiranih učencev.



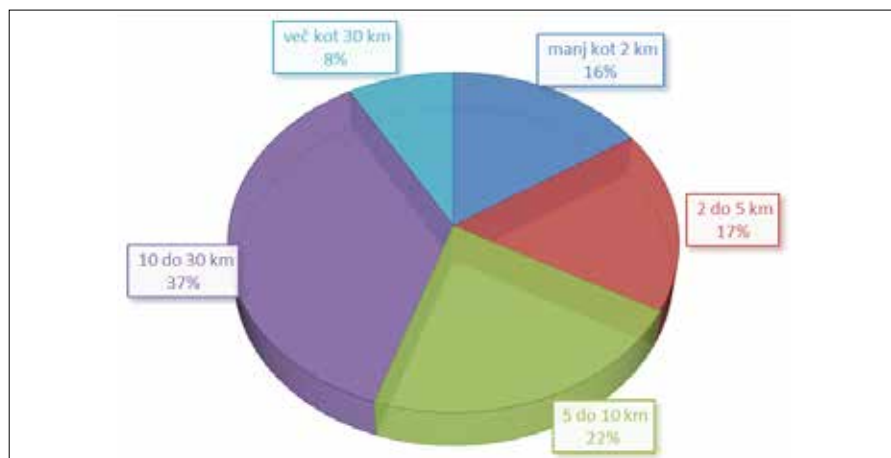
Načini potovanja v šolo (N=91).

Anketa med zaposlenimi kaže pričakovane rezultate, in sicer se jih večina (skoraj 80 %) vozi v službo z lastnim avtomobilom in v avtomobilu so sami. Nekaj se jih vozi z avtomobilom in ob tem peljejo tudi sopotnika/-e (11 %). Le 4 % zaposlenih hodi v službo peš.



Načini potovanja v službo (N=203).

V anketi tudi ugotavljamo, da se veliko (45 %) zaposlenih vozi iz oddaljenih krajev, in sicer več kot 10 kilometrov, kar lahko vpliva na izbiro modalitete za potovanje na delovno mesto (omejitev hoje in kolesarjenja). Med anketiranci pa je 16 % takšnih, ki bi na delovno mesto lahko hodili izključno peš (do delovnega mesta imajo manj kot 2 kilometra).



Dolžina vsakodnevne poti na delo.



4. Prometna varnost v občini je dobra

Na območju občine se je po podatkih Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa v letih od 2018 do 2022 zgodilo skupno 569 prometnih nesreč, od tega so se 3 prometne nesreče končale s smrtjo udeleženega, 17 prometnih nesreč je imelo za posledico hujše poškodbe, 167 lažje. Prostorsko gledano se največ prometnih nesreč zgodi na glavni cesti Šentjur–Mestinje, še posebej v središču naselja Šmarje pri Jelšah.

Če se osredotočimo na nesreče, ki vključujejo ranljive skupine, torej kolesarje, pešce in voznike koles z motorjem, jih je bilo med 2018 in 2022 samo 32, kar kaže na relativno dobro prometno varnost teh skupin. 20 nesreč od teh je bilo samo z enim udeležencem, 12 pa z dvema. Najpogostejši vzrok je bila neprilagojena hitrost (pri 10 nesrečah), pri čemer sta samo dve vključevali 2 osebi, 8 jih je vključevalo samo kolesarja samega.

5. Urejene površine za pešce

V naselju Šmarje pri Jelšah, kot urbanem središču občine, so površine za peš promet večinoma primerno izvedene. Med ogledom smo opazili, da občina Šmarje pri Jelšah velik pomen daje peš prometu ter redno ureja in gradi tudi nove površine za pešce. To je razvidno iz številnih primerov dobre prakse kot tudi iz nekaterih primerov, kjer so še potrebne izboljšave. Pločniki v občini Šmarje pri Jelšah so urejeni tudi izven središča občine.



Urejenost pločnika v smeri naselja Dvor.

Znotraj občine Šmarje pri Jelšah je zaznati tudi več kritičnih mest, ki so povezana z omejitvami obstoječe infrastrukture. Na več lokacijah zožitev prometne infrastrukture negativno vpliva na prometno varnost za pešce. Na naslednji sliki je prikazana takšna zožitev na Kolodvorski ulici, po kateri vozijo tudi težka tovorna vozila.



Omejitev širine cestišča na Kolodvorski ulici.



6. Delno urejene kolesarske poti

Pogoji za kolesarjenje v občini Šmarje pri Jelšah so delno ustrezni. Urejena je kolesarska povezava med naselji Šmarje pri Jelšah, Belo, Stranje in Dol pri Pristavi z navezavo na daljinsko kolesarsko povezavo. Ob kolesarski povezavi so urejena kolesarska počivališča. Manjkajo pa povezave ostalih naselij v občini s kolesarsko povezavo.



Kolesarska povezava Šmarje pri Jelšah-Dol pri Pristavi.

Urejena je tudi kolesarska povezava v naselju Šmarje pri Jelšah v dolžini 1.390 m, ki poteka od začetka naselja Šmarje pri Jelšah na vzhodu do športnega parka.



Potek kolesarske povezave po Obrtniški ulici.



Na kolesarskih povezavah je zaznati tudi kritične točke, ki jih predstavljajo križanja s cesto in nepregledna križišča.



Nepregledni zavoji na kolesarskih povezavah.

7. Razvit javni potniški promet

Pogoji JPP v občini Šmarje pri Jelšah so dobri. Redne avtobusne linije nadgrajujejo storitve železniškega omrežja. Železniški promet v Šmarju pri Jelšah predstavlja pomembno povezavo za lokalno prebivalstvo, saj omogoča enostaven in udoben dostop do večjih mest in ostalih krajev v regiji. Železniško postajališče v Šmarju pri Jelšah je strateško postavljeno blizu središča naselja, kar omogoča enostaven dostop do javnega prevoza za vse prebivalce in obiskovalce. Postajališče je opremljeno s potrebnimi infrastrukturnimi objekti za zagotavljanje udobja in varnosti potnikov, kot so nadstrešnice in klopi. Povezave z drugimi kraji preko železniške proge Celje so dokaj pogoste in zanesljive, kar omogoča učinkovito premikanje ljudi za potrebe dela, šolanja in drugih obveznosti. Opazen je primanjkljaj vlakovnih kompozicij v koničnih urah.



Urejeno železniško postajališče Pristava.

Javni avtobusni potniški promet v občini Šmarje pri Jelšah je dobro razvit in ustrezno urejen, kar zagotavlja visoko kakovost storitev za vse uporabnike. Postajališča so opremljena z nadstreški, kar prispeva k prijetni uporabniški izkušnji. Redne in zanesljive avtobusne linije povezujejo različne dele občine in omogočajo enostaven dostop do bližnjih mest in krajev. Opazna je le slabša usklajenost vozni redov železniškega in avtobusnega prometa.



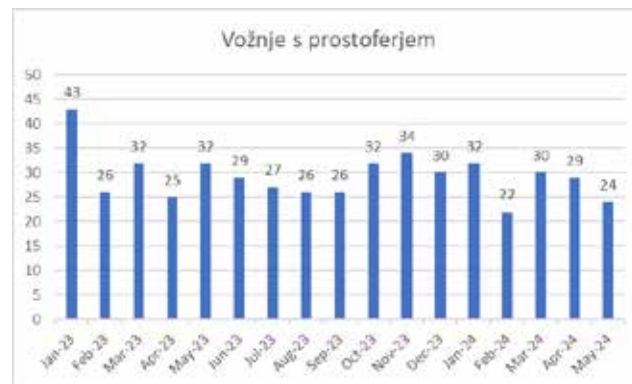
Urejeno avtobusno postajališče.

8. Razvita storitev prevoza Prostofer

Prostofer je storitev prevoza, namenjena predvsem starejšim osebam, ki potrebujejo prevoz za različne opravke, kot so obiski zdravnika, trgovine, socialne aktivnosti in druge potrebe. Storitev deluje tako, da se starejše osebe ali njihove družine prijavijo za prevoz prek telefonske številke upravitelja sistema zavoda Zlata mreža.

Prostofer je pomemben, ker pomaga izboljšati mobilnost starejših in zmanjšuje njihovo socialno izolacijo, poleg tega pa prostovoljci prispevajo k skupnosti in

ustvarjajo občutek solidarnosti. Sistem v občini Šmarje pri Jelšah je v letu 2023 zagotovil 362 prevozov, v povprečju mesečno to pomeni 30,17 vožnje, v 2024 do vključno maja pa 137, kar pomeni 27,4 vožnje povprečno na mesečni ravni.



Število voženj s Prostoferjem.

Skupno je bilo od januarja 2023 do maja 2024 tudi 79 zavrnitev potencialnih uporabnikov zaradi zasedenosti sistema. Izmed realiziranih prevozov so se največkrat opravili prevozi v bolnišnico (311), zdravstveni dom (174), trgovino (48) ali banko (49), dom upokojencev (19), 43 prevozov pa je imelo druge namene.

9. Dobri pogoji za uporabo cestnega prometa

Pogoji za uporabo osebnega avtomobila v občini Šmarje pri Jelšah so dobri. Cestna infrastruktura delno zadostuje potrebam pretočnosti vozil, njeno vzdrževanje pa sledi potrebam. Zagotavlja se visoka varnost ostalih udeležencev v prometu, kar prikazuje kot primer tudi urejenost križišča Vegove ulice z glavno prometnico.





Urejeno križišče Rogaške ceste in Vegove ulice v Šmarju pri Jelšah.

Tudi v oddaljenih naseljih je zaznati zavedanje prebivalcev in občine o pomenu varnosti v prometu. Prostorsko omejeno naselje Kristan Vrh ima v središču, kljub omenjenim omejitvam, rešitve, ki izboljšajo varnost pešcev (čeprav nimajo pločnikov).



Ureditev umirjanja prometa v naselju Kristan Vrh.

Kot dober primer trajnostne mobilnosti (z vidika umirjanja prometa) navajamo naselje Lemberg. Na osrednjem delu naselja Lemberg je cona 30, ki umirja promet in izboljša varnost vseh udeležencev v prometu. Promet se v naselju umirja tudi z dodatnimi talnimi označbami in vodenjem prometa.



V naselju Lemberg je cona 30, promet pa urejajo še dodatne označbe.

Na območju občine Šmarje pri Jelšah je več križišč, ki zaradi svoje postavitve omejujejo varno priključitev na glavno prometnico. Določene prometnice v občini, predvsem tiste, ki povezujejo oddaljene vasi, zadostujejo pretočnosti osebnih vozil, vendar pa zaradi njihove širine ne zadostujejo potrebam lokalnega tovornega prometa (gospodarstva).

V občini Šmarje pri Jelšah je zaznani več podobnih problematik, povezanih z varnim vključevanjem motoriziranih vozil na prednostno cesto. Izstopa tudi križišče pri podružnični šoli v Šentvidu pri Grobelnem, in sicer priključek na cesto za Gornjo vas in križišče, ki povezuje šolo z glavno cesto.



Križišče pri POŠ Šentvid pri Grobelnem.

Podobno je zaznati nevarne odseke na drugih območjih občine. Posebej je smiselno izpostaviti cesto iz smeri Bodrišne vasi proti Spodnji Ponkvici, kjer ograja ob cestišču predstavlja nevaren odsek za pešce.



Nevaren odsek za pešce.

Parkirišča v občini Šmarje pri Jelšah so ključni del lokalne infrastrukture, saj omogočajo enostaven in dostopen način parkiranja za prebivalce in obiskovalce. Občina je v zadnjih letih vložila veliko truda v urejanje in vzdrževanje parkirnih mest, da bi zagotovila njihovo ustreznost in funkcionalnost. Večina parkirišč je strateško postavljena v bližini pomembnih javnih objektov, kot so zdravstveni domovi, šole, trgovine in upravne stavbe, kar olajša dnevne opravke in izboljša dostopnost. Na območju občine so za parkiranje vozil namenjene javne parkirne površine v skupnem obsegu 481 parkirnih mest, kljub temu pa je opazno pomanjkanje parkirnih površin v središču naselja Šmarje pri Jelšah ob javnih ustanovah.



4 DOSEŽKI, KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI



Pri POŠ Mestinje je urejeno parkirišče in obračališče za šolski avtobus z avtobusno postajo.

Zastavljene ukrepe v akcijskem načrtu OCPS iz leta 2017, ki so bili v pristojnosti občine, smo v celoti uresničili, na področjih nekaterih stebrov tudi presegli.

Zgradili smo nadhod za pešce in kolesarje proti matični šoli v Šmarju, ob katerem je tudi parkirišče P&R (Park and Ride, parkiraj in se pelji z JPP). V večjih zaselkih (v bližini podružničnih šol) smo uredili manjkajoče površine za pešce, uredili parkirna mesta in obračališča za šolske avtobuse.





Z izgradnjo povezovalne ceste Dobrava se je spremenil prometni režim ob OŠ Šmarje pri Jelšah.

Z izgradnjo nove povezovalne ceste v naselje Dobrava se je spremenila prometna ureditev ob matični šoli v Šmarju (dostavna cesta je ločena od poti šolskega avtobusa, parkiranje je ločeno od igralnih površin in postajališča za šolski avtobus).

Na Sv. Štefanu je nova povezovalna pešpot do šole. V bližini vseh šol so urejeni, označeni in osvetljeni prehodi za pešce, ob šolah in urejenih športnih površinah so urejene kolesarnice ozr. postajališča za kolesa, v več krajih so bile ob ureditvi cestne infrastrukture vzpostavljene in označene kolesarske povezave ter urejena avtobusna postajališča. S preureditvijo križišča z zavijal-

nimi pasovi in ureditvijo za pešce in kolesarje v naselju Šmarje pri Jelšah, ki vodi proti šoli, se je razbremenila glavna cesta skozi naselje, povečali pa sta se pretočnost prometa in varnost ranljivih skupin. Dostopnost javnega potniškega prometa je zakonsko še vedno v pristojnosti državnih služb, smo pa v občini z vključitvijo v projekt Prostofer, ki starejšim socialno šibkejšim občanom, ki sami ne vozijo ozr. nimajo vozila, omogoča brezplačne prevoze, močno izboljšali dostopnost do različnih storitev in mobilnosti.





S projektom Prostofer starejšim občanom omogočamo lažji dostop do različnih storitev.

Na osnovi akcijskega načrta smo med drugim še vzpostavili polnilni postaji za električna vozila na Kristan Vrhu in v Šmarju pri Jelšah. Vseskozi aktivno sodelujemo s pristojnimi državnimi ustanovami za odpravo kritičnih točk na prometni infrastrukturi na območju občine, aktivno sodelujemo v Evropskem tednu mobilnosti, promoviramo načela trajnostne mobilnosti pri umeščanju objektov in površin v prostor ter občane spodbujamo k spremembi potovalnih navad.

Priprava OCPS Občine Šmarje pri Jelšah se sooča s številnimi izzivi, ki vplivajo na kakovost življenja in trajnostni razvoj občine. Eden ključnih izzivov je prekomerna uporaba osebnih avtomobilov, kar vodi v povečane prometne tokove in posledično pogoste zastoje. To ne le podaljšuje potovalne čase, temveč tudi povečuje emisije škodljivih snovi, kar negativno vpliva na okolje in zdravje prebivalcev.

Dodatno obremenitev predstavlja prometna infrastruktura, ki v številnih primerih ni prilagojena vedno večjemu številu vozil, kar vodi v hitrejšo obrabo cest, pomanjkanje parkirnih mest in omejene možnosti za razvoj trajnostne mobilnosti. Demografski dejavniki, kot so staranje prebivalstva in rast števila prebivalcev, še dodatno

zapletajo prometno načrtovanje, saj se spreminjajo potrebe po dostopnosti in prilagojenih prometnih rešitvah.

Kljub prizadevanjem za trajnostno mobilnost ostaja uporaba koles razmeroma nizka, kar lahko pripišemo pomanjkljivi kolesarski infrastrukturi in občutku nevarnosti na cestah. Prav tako se številni prebivalci ne odločajo za uporabo javnega potniškega prometa, saj ta pogosto deluje z nizko frekvenco voženj in ne zagotavlja ustrezne povezljivosti med različnimi deli občine.

Za premagovanje teh izzivov je treba nujno razviti strategijo, ki bo spodbujala bolj trajnostne oblike mobilnosti, izboljšala dostopnost javnega prevoza in zmanjšala odvisnost od osebnih avtomobilov, s čimer bi se izboljšala kakovost bivanja in zmanjšal negativni vpliv prometa na okolje.

Identificirane so bile naslednje priložnosti:

- Zmanjšanje števila vozil skozi naselja s spreminjanjem potovalnih navad in preusmeritvijo tranzitnega prometa.
- Z boljšim povezovanjem obrobni delov občine z osrednjim delom in povečanjem frekvence avtobusnih linij se lahko poveča uporaba javnega prevoza, kar bi zmanjšalo odvisnost od osebnih avtomobilov.
- Razvoj in širitev kolesarske infrastrukture z navezavo na državne kolesarske povezave bi povečala atraktivnost kolesarjenja med prebivalci in turisti.
- Ureditev in ozelenitev parkirnih površin v občini za izboljšanje kakovosti življenja v zeleni skupnosti.
- Razširitev in optimizacija sistema Prostofer s povečanjem dostopnosti storitev za starejše in ranljive skupine.
- Odpravljanje kritičnih točk v prometnem sistemu vpliva na povečanje varnosti vseh udeležencev prometa.
- Izobraževalne kampanje in programi ozaveščanja bi lahko prebivalce spodbudili k uporabi trajnostnih načinov prevoza, kot so kolesarjenje, hoja in javni prevoz. To bi prispevalo k bolj zdravemu življenjskemu slogu in zmanjšanju emisij. Še posebej je smiselno pozornost usmeriti na šolarje.

Na podlagi vizije, opredeljenih strateških ciljev, ugotovitev analize trenutnega stanja ter identificiranih izzivov in priložnosti smo oblikovali pet ključnih stebrov ukrepanja. Ti so osredotočeni na izboljšanje trajnostne mobilnosti, povečanje varnosti, zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje in spodbujanje bolj zdravega načina življenja.

Sistematično izvajanje ukrepov v okviru teh petih stebrov bo pripomoglo k vzpostavitvi bolj trajnostnega, varnega in dostopnega prometnega sistema. Z usklajenimi politikami in ukrepi bomo izboljšali kakovost bivanja, zmanjšali obremenitve okolja ter omogočili sodobno mobilnost, prilagojeno potrebam prebivalcev in lokalnega gospodarstva.

5.1 CELOSTNO UREJANJE PROMETA

Celostno urejanje prometa je strateški pristop k načrtovanju in upravljanju prometa, ki združuje različne oblike mobilnosti in prostorskega načrtovanja z namenom oblikovanja bolj dostopnega, varnega, učinkovitega in okolju prijaznega prometnega sistema. Namesto osredotočanja zgolj na avtomobilski promet celostno urejanje prometa upošteva pešce, kolesarje, javni potniški promet in trajnostne prometne rešitve.

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

Prehod na trajnostno mobilnost v občini bo podprt z varnimi in dostopnimi prostori za trajnostne načine prevoza, ki bodo usklajeni z obstoječo cestno infrastrukturo. Promocija trajnostne mobilnosti bo temeljila na vključitvi različnih deležnikov, s čimer bomo zagotovili sodelovanje vseh prebivalcev ter zmanjšali odvisnost od osebnih avtomobilov.

Prioritete na področju celostnega prometnega načrtovanja:

- Izvedba celovitega popisa kritičnih točk v prometu v občini.
- Ureditev dostopnosti vseh prebivalcev do osnovnih storitev.
- Vključitev različnih deležnikov v celostno prometno načrtovanje.
- Promocija sistema za občane, preko katerega lahko sporočajo težave in pomanjkljivosti, predlagajo možne rešitve, želje.
- Promocije trajnostne mobilnosti v občini.

Ukrepe v stebru celostnega urejanja prometa smo povezali v dve skupini.

I. Večja ozaveščenost o trajnostni mobilnosti: spreminjanje potovalnih navad prebivalcev in obiskovalcev s promocijo okolju prijaznih načinov potovanja. Do leta 2032 želimo zmanjšati delež učencev, ki jih v šolo vedno pripeljejo z osebnim avtomobilom, na 30 % in zmanjšati delež zaposlenih v občini, ki se v službo vedno pripeljejo z osebnim avtomobilom, na 75 %. Izvedena bo tudi vsaj ena promocija trajnostne mobilnosti na leto, vsako leto pa bomo kot občina sodelovali v Evropskem tednu mobilnosti.

U1: Izvajanje promocije in spodbujanja drugih oblik aktivne mobilnosti za prihod v šolo in službo z organiziranjem različnih promocijskih aktivnosti s ciljem zmanjšanja uporabe osebnih avtomobilov pri vsakodnevni poteh v šolo in službo.

U2: Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah z organizacijo različnih promocijskih aktivnosti in izobraževanj s področja trajnostne mobilnosti.



U3: Promocija trajnostne mobilnosti v občini je usmerjena v širjenje ozaveščenosti in spodbujanje trajnostnih oblik prevoza med prebivalci občine.

U4: Sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti: z izvedbo različnih aktivnosti in dogodkov občanom predstaviti prednosti sprememb potovalnih navad in promovirati trajnostne oblike mobilnosti za vse generacije.

II. Izboljšano sodelovanje v prometnem načrtovanju: povečanje sodelovanja in vključevanja različnih deležnikov v procese načrtovanja prometne infrastrukture in razvoja mobilnosti. Letno bomo izvedli celovit popis kritičnih točk v prometu v občini in izdelali poročilo izvajanja OCPS. Do leta 2030 bo izdelan vsaj en mobilnostni načrt za javno upravo, javne zavode ali gospodarske družbe v občini.

U5: Izvedba celovitega popisa kritičnih točk v prometu v občini z identifikacijo točk, kjer prihaja do težav v prometu.

U6: Promocija sistema za občane, preko katerega lahko sporočajo težave in pomanjkljivosti, predlagajo možne rešitve, želje. Sistem je že vzpostavljen na spletni strani občine, a ga občani ne uporabljajo, čeprav omogoča hitrejšo (digitalno) sporočanje o morebitnih težavah, napakah, pomanjkljivostih, stanju na področju prometne infrastrukture in hitrejše reagiranje občinskih strokovnih služb.

U7: Vključitev različnih deležnikov v celostno prometno načrtovanje s celovitim pristopom za oblikovanje trajnostnih, varnih in prometnih rešitev, ki prispevajo k izboljšanju kakovosti življenja v občini.

U8: Izdelava mobilnostnega načrta za javno upravo, javne zavode ali gospodarske družbe v občini pomaga oblikovati učinkovite, trajnostne in dostopne prevozne rešitve za zaposlene in obiskovalce.

U9: Izdelava letnega poročila izvajanja OCPS z vsakoletnim preverjanjem izvajanja aktivnosti in doseganja postavljenih ciljev.

5.2 HOJA

Hoja je ena izmed najbolj trajnostnih in naravnih oblik mobilnosti, ki ima pomembno vlogo pri oblikovanju sodobnih prometnih sistemov in trajnostnega urbanega razvoja. Kot osnovna oblika gibanja omogoča enostaven dostop do različnih storitev, spodbuja zdrav življenjski slog in prispeva k zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje.

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

Omogočanje hoje kot osnovnega načina gibanja bo temeljilo na izboljšanju in dopolnitvi infrastrukture ter zagotavljanju varnosti, z osredotočenjem na potrebe ranljivih skupin.

Prioritete na področju hoje:

- Izgradnja in ureditev peš poti v območjih strnjene poselitve.
- Izboljšanje kakovosti opremljenosti poti za pešce (tematske poti).
- Ureditev kritičnih točk za pešce.
- Povečanje rabe hoje kot načina vsakodnevne mobilnosti.
- Izvajanje promocije in spodbujanja hoje med šolarji in vrtčevskimi otroci.
- Izvajanje promocije in spodbujanja aktivne mobilnosti med vsemi prebivalci in obiskovalci.

Ukrepe v stebru hoje smo povezali v tri skupine.

I. Povezane površine za pešce: povezana urejena območja, namenjena varnemu in udobnemu gibanju pešcev. Z ukrepi bomo izboljšali dostopnost do ključnih točk, uredili manjkajoče povezave za pešce in spodbudili trajnostno mobilnost. S tem bi se zmanjšala odvisnost od motornih vozil, povečala prometna varnost in izboljšala kakovost bivanja v občini Šmarje pri Jelšah.



Z ukrepi želimo zgraditi ali urediti vsaj 300 m površin za pešce oz. tematskih poti na leto.

U1: Izgradnja manjkajočih povezav za pešce predvideva načrtovanje in izgradnjo manjkajočih povezav v omrežju pešpoti z namenom zagotavljanja varnega, neprekinjenega in dostopnega gibanja za pešce.

U2: Izgradnja manjkajočega pločnika na Rimski cesti v Šmarju pri Jelšah z namenom odprave zelo nevarnega odseka za pešce.

U3: Izgradnja pešpoti pri POŠ Sveti Štefan in pločnikov v Hajnskem. Ob lokalni cesti Lekmarje-Sv. Štefan v bližini POŠ Sv. Štefan bo urejena pešpot s prehodom za pešce za zagotovitev večje varnosti otrok in ostalih pešcev. V Hajnskem bosta med čakališči dveh avtobusnih postajališč na obeh straneh regionalne ceste Meslinje-Podčetrtek zgrajena pločnika v skupni dolžini 120 m, s čimer bo zagotovljena večja varnost pešcev.

U4: Ureditev pešpoti od Male Pristave do Vegove ulice z namenom povečanja privlačnosti pešpoti med naseljema Mala Pristava in Šmarje pri Jelšah ter s ciljem spodbuditi trajnostno mobilnost med šolajočo mladino in ostalim prebivalstvom.

U5: Ureditev pešpoti z urbano opremo s ciljem izboljšanja privlačnosti pešpoti in spodbujanja trajnostne mobilnosti.

II. Izboljšanje varnosti pešcev: uvajanje infrastrukturnih rešitev na kritičnih mestih in ureditev prometne signalizacije. Z ukrepoma bomo povečali občutek varnosti in zaupanje v hojo kot način mobilnosti. Urediti želimo vsaj tri kritične točke za pešce in ranljive skupine na leto.

U6: Ureditev kritičnih točk za pešce se osredotoča na prepoznavanje in izboljšanje območij, kjer je varnost pešcev najbolj ogrožena.

U7: Ureditev ustrezne signalizacije na prehodih za pešce in pešpoteh s ciljem povečanja varnosti za pešce.

III. Povečanje deleža pešcev: spodbujanje hoje kot primarnega načina mobilnosti z organizacijo promocijskih kampanj. Z ukrepi bomo zmanjšali uporabo osebnih vozil, prispevali k trajnostni mobilnosti, izboljšali zdravje in kakovost življenja prebivalcev. Do leta 2032 želimo povečati delež učencev, ki vsaj občasno pridejo v šolo peš, na 25 % in povečati delež zaposlenih v občini, ki vsaj občasno pridejo v službo peš, na 10 %.

U8: Izvajanje promocije in spodbujanja hoje med šolarji in vrtčevskimi otroki z organiziranjem promocijskih aktivnosti na področju hoje s ciljem vzpostavitve zdravih navad, zmanjšanja odvisnosti od avtomobilov in spodbujanje trajnostne mobilnosti med najmlajšimi.

U9: Izvajanje promocije in spodbujanja hoje med zaposlenimi z organiziranjem promocijskih aktivnosti na področju hoje s ciljem večje uporabe hoje kot oblike trajnostne mobilnosti.

5.3 KOLESARJENJE

Kolesarjenje je ključni element trajnostne mobilnosti, saj združuje ekološke, zdravstvene in prometne koristi. S premišljenim načrtovanjem in ustreznimi politikami lahko postane pomembna alternativa avtomobilskemu prometu in prispeva k bolj trajnostnim, zdravim in dostopnim mestom.

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

Kolesarjenje v občini se bo izboljšalo z ustvarjanjem varnih in urejenih kolesarskih poti ter s spodbujanjem kolesarjenja kot načina vsakodnevnega prevoza in rekreacije.



Prioritete na področju kolesarjenja:

- Ureditev kritičnih točk za kolesarje.
- Izboljšanje infrastrukturnih pogojev za kolesarjenje za vsa naselja v občini, predvsem povezave na državne kolesarske poti.
- Povečanje rabe kolesarjenja kot načina vsakodnevne mobilnosti.
- Zagotovitev kolesarske urbane opreme na ključnih točkah v občini.
- Ureditev kolesarskih povezav s turističnimi znamenitostmi.
- Izvajanje promocije in spodbujanja kolesarjenja med vsemi prebivalci in obiskovalci.

Ukrepe v stebru kolesarjenja smo povezali v tri skupine.

I. Povezane površine za kolesarje: vzpostavitev neprekinjenega, varnega in dostopnega omrežja kolesarskih površin. Z ukrepi bomo zagotovili privlačno alternativo motoriziranemu prometu in spodbudili trajnostno mobilnost. Do leta 2032 želimo urediti ali zgraditi varne kolesarske poti v obsegu vsaj 10 km in urediti vsaj 5 km kolesarskih povezav s turističnimi kraji in znamenitostmi. Načrtujemo še ureditev vsaj enega kolesarskega postajališča s kolesarsko urbano opremo na leto.

U1: Izgradnja državne kolesarske povezave Grobelno–Šmarje pri Jelšah (DKP R2) bo povezala naselja Grobelno, Šentvid pri Grobelnem in Šmarje pri Jelšah s ciljem spodbujanja kolesarjenja in sprememb potovalnih navad občanov.

U2: Izgradnja kolesarske povezave od Zibike do obstoječe kolesarske povezave Šmarje pri Jelšah–Pristava bo povezala naselje Zibika z obstoječo kolesarsko stezo s ciljem spodbujanja uporabe kolesa.

U3: Izgradnja povezovalnih kolesarskih poti do obstoječe kolesarske steze bo izboljšala dostopnost in povezljivost naselij z obstoječo kolesarsko stezo.

U4: Ureditev kolesarskih povezav s turističnimi kraji

in znamenitostmi bo izboljšala dostopnost do turističnih krajev, znamenitosti in povečala turistično privlačnost občine.

U5: Ureditev kolesarskih postajališč s kolesarsko urbano opremo za zagotovitev varnega in udobnega prostora za parkiranje, počitek in osnovnega vzdrževanja koles.

II. Izboljšanje varnosti kolesarjev: povečanje varnosti kolesarjev na cestah in kolesarskih poteh. Do leta 2032 želimo urediti vsaj pet kritičnih točk za kolesarje.

U6: Ureditev kritičnih točk za kolesarje zajema izboljšave infrastrukture, uvedbo ustrezne prometne signalizacije in ozaveščanje vseh udeležencev v prometu.

III. Povečanje deleža kolesarjev: spodbujanje uporabe kolesa kot trajnostnega in okolju prijaznega načina prevoza s ciljem povečanja števila kolesarjev. Do leta 2032 želimo povečati delež učencev, ki vsaj občasno pridejo v šolo s kolesom, na 5 % in povečati delež zaposlenih v občini, ki vsaj občasno pridejo v službo s kolesom, na 3 %. Izpeljali bomo vsaj eno promocijsko kolesarsko prireditev na leto.

U7: Izvajanje promocije in spodbujanja kolesarjenja med prebivalci in obiskovalci, s poudarkom na šolskih otrocih z organiziranjem kolesarskih aktivnosti v osnovni šoli in občini.

U8: Spodbujanje kolesarjenja s strani zaposlovalcev za prihod na delo z organizacijo promocijskih aktivnosti znotraj organizacije.



5.4 JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet je ključni steber trajnostne mobilnosti, saj omogoča učinkovito prevozno rešitev za velike skupine ljudi, zmanjšuje odvisnost od osebnih avtomobilov in prispeva k bolj dostopnim, varnim in okolju prijaznim mestom. Dobro organiziran javni promet zmanjšuje prometne zastoje, izboljšuje kakovost zraka ter spodbuja socialno in gospodarsko povezanost skupnosti.

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

Uskladitev povezav javnega potniškega prometa bo osredotočena na povezovanje z bližnjimi lokalnimi in regijskimi središči, pri čemer bo storitev prijazna za občane in prilagojena potrebam različnih uporabniških skupin.

Prioritete na področju javnega potniškega prometa:

- Povečanje števila voženj JPP do Celja in uskladitev vozniških redov.
- Spodbujanje večje uporabe JPP.
- Ureditev avtobusnih postajališč z nadstrešnicami, klopmi in prostorom za kolesa.
- Povečanje rabe Prostoferja.

Ukrepe v stebru javnega potniškega prometa smo povezali v dve skupini.

I. Izboljšan javni potniški promet: izboljšanje učinkovitosti, dostopnosti, udobja in privlačnosti javnega potniškega prometa. Občina bo poslala pobudo izvajalcem JPP in Družbi za upravljanje javnega potniškega prometa za povečanje števila voženj JPP do Celja in uskladitev vozniških redov ter skupaj s prevozniki JPP izvedla vsaj eno promocijsko akcijo na leto. Občina bo aktivno sodelovala z deležniki JPP pri izboljšavah javnega potniškega prometa s ciljem povečanja števila

uporabnikov JPP. Načrtujemo še izgradnjo ali ureditev vsaj enega avtobusnega postajališča na leto.

U1: Uskladitev vozniških redov in povečanja števila voženj JPP je namenjen izboljšanju povezljivosti, zanesljivosti in dostopnosti javnega potniškega prometa.

U2: Spodbujanje večje uporabe JPP vključuje različne promocijske aktivnosti za pogostejše uporabe javnega potniškega prometa med občani, zaposlenimi v občini in obiskovalci.

U3: Ureditev avtobusnih postajališč v Hajnskem in Šmarju pri Jelšah (center) s ciljem povečanja varnosti in privlačnosti za uporabnike, med katerimi prevladujejo šolarji.

U4: Ureditev avtobusnih postajališč z urbano opremo je namenjen izboljšanju infrastrukture avtobusnih postajališč za boljšo dostopnost, varnost in privlačnost za uporabnike.

II. Izboljšanje mobilnosti starejših: zagotavljanje dostopnega, varnega in prilagodljivega prevoza za starejše osebe. Povečati želimo uporabo Prostoferja na 35 voženj na mesec z obstoječim vozilom in do leta 2030 kupiti ali najeti dodatno vozilo Prostofer.

U5: Spodbujanje rabe Prostoferja in dopolnitev z dodatnimi vozniki, tako da bi brezplačne, varne in prilagodljive prevoze zagotovili še več starejšim občanom v občini, predvsem pa tistim, ki živijo na odročnih območjih brez javnega potniškega prometa.

U6: Nakup ali najem dodatnega vozila Prostofer z namenom povečati možnosti izvedbe brezplačnih prevozov starejših po različnih opravkih na območju občine in izven nje.



5.5 MOTORIZIRANI IN MIRUJOČI PROMET

Motorizirani in mirujoči promet ostajata pomembna elementa prometnega sistema, vendar je njuno trajnostno upravljanje ključno za izboljšanje okoljske učinkovitosti, prometne pretočnosti in kakovosti življenja v občini. S kombinacijo ustreznih ukrepov, kot so spodbujanje alternativnih prevoznih sredstev, optimizacija parkirne politike in uvedba pametnih prometnih rešitev, lahko zmanjšamo negativne vplive avtomobilskega prometa in prispevamo k bolj trajnostnemu in prijetnemu urbanemu okolju.

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

Zmanjšanje motoriziranega prometa v občini bomo dosegli z zmanjšanjem tranzitnega prometa in razvojem trajnostne infrastrukture za kolesarjenje, pešačenjem in javnim prevozom ter s spodbujanjem alternativnih oblik mobilnosti, kar bo prispevalo k boljšemu zraku, višji kakovosti življenja in spodbudilo lokalno gospodarstvo.

Prioritete na področju motoriziranega in mirujočega prometa:

- Preusmeritev dela prometa z izgradnjo razbremenilne ceste.
- Ureditev kritičnih točk v cestnem prometu.
- Ureditev parkiranja za uporabnike (javnih) storitev v občini.
- Spodbujanje večje zasedenosti avtomobilov in skupnih prevozov.
- Ozelenitev parkirišč.
- Izvedba ukrepov umirjanja prometa v naseljih.
- Redno vzdrževanje cest.
- Ureditev parkiranja za zaposlene v občinskem središču.

Ukrepe v stebru motoriziranega in mirujočega prometa smo povezali v tri skupine.

I. Zmanjšanje prometa skozi naselje Šmarje pri Jelšah: zmanjšanje prekomernega tranzitnega prometa skozi naselje in izboljšanje kakovosti življenja za prebivalce. Občina bo nadaljevala aktivnosti s pristojnimi državnimi institucijami za izgradnjo razbremenilne ceste skozi naselje Šmarje pri Jelšah. Poslana bo tudi pobuda na Ministrstvo za infrastrukturo za uvedbo omejitve tranzitnega tovornega prometa na glavnih prometnicah v občini. Do leta 2030 želimo zgraditi odsek razbremenilne ceste in urediti 5 km cest.

U1: Izvajanje aktivnosti s pristojnimi državnimi institucijami za izgradnjo razbremenilne ceste skozi naselje Šmarje pri Jelšah je nadaljevanje že izvedenih aktivnosti s ciljem zmanjšanja obremenitve naselja s prometom, povečanja varnosti in povečanja kakovosti življenja v občini.

U2: Izgradnja razbremenilne ceste Šmarje zahod sodi v niz aktivnosti s ciljem zmanjšanja obremenitve naselja s prometom, povečanja varnosti in povečanja kakovosti življenja v občini.

U3: Omejitev tranzitnega tovornega transporta s ciljem zmanjšanja težkih tovornih vozil na glavnih prometnicah in lokalnih cestah.

II. Ureditev parkirnih površin: izboljšanje in optimizacija parkirnih zmogljivosti znotraj naselij s ciljem povečanja dostopnosti in privlačnosti občine. Do leta 2030 želimo urediti parkirne površine za uporabnike javnih storitev, zaposlene v občinskem središču in obiskovalce turističnih znamenitosti ter razširiti območje modre cone. Do leta 2030 načrtujemo postavitev vsaj enega polnilnega mesta za električna vozila.

U4: Ozelenitev parkirišč s povečanjem zelenih površin na območjih, kjer so parkirna mesta.

U5: Ureditev parkirnih površin ob turističnih znamenitostih z izboljšanjem dostopnosti in organizacije parkirnih mest ob turističnih znamenitostih.

U6: Izgradnja parkirišča pri stari šoli v Šmarju pri Jelšah s ciljem povečanja dostopnosti uporabnikov do

storitev fizioterapije ter prostorov, namenjenih podjetnikom in društvom.

U7: Ureditev parkirišča in parkovnih površin na območju "stare občine" s ciljem izboljšati dostopnost do javnih storitev.

U8: Razširitev modre cone na območju kulturnega doma Šmarje pri Jelšah se osredotoča na širitev območja časovno omejenega parkiranja s ciljem povečanja dostopnosti do javnih storitev.

U9: Proučitev možnosti izgradnje večnivojskih parkirišč v občini se osredotoča na analizo izvedljivosti gradnje večnivojskih parkirišč v naseljih občine.

U10: Postavitev polnilnih mest za električna vozila se osredotoča na razvoj in širitev infrastrukture za polnjenje električnih vozil v občini.

III. Izboljšanje varnosti v cestnem prometu: izboljšanje cestne infrastrukture s ciljem povečanja varnosti

vseh udeležencev prometa in zmanjšanja števila prometnih nesreč. Do leta 2032 želimo urediti vsaj tri kritične točke v cestnem prometu in urediti tri cestne odseke z ukrepi umirjanja prometa.

U11: Ureditev kritičnih točk v cestnem prometu z ureditvijo cestne infrastrukture na evidentiranih kritičnih mestih s ciljem zmanjšanja tveganja za prometne nesreče in izboljšanja splošne varnosti na cestah.

U12: Prenova križišča pri občini z namenom povečanja varnosti vseh udeležencev v prometu, izboljšanja pretočnosti prometa skozi naselje in povečanjem pretočnosti vključevanja s stranskih na glavno regionalno cesto.

U13: Izvedba ukrepov umirjanja prometa je skupen ukrepov na določenih cestnih odsekih z namenom zmanjšanja hitrosti in izboljšanja varnosti vseh udeležencev v prometu.





Sedemletni akcijski načrt je ključni dokument za postopno uresničevanje občinske celostne prometne strategije in omogoča učinkovito izvajanje ukrepov za bolj trajnostno mobilnost. Z jasno časovno opredelitvijo, določitvijo odgovornosti in rednim spremljanjem napredka zagotavlja uravnotežen razvoj prometa, izboljšanje kakovosti življenja in zmanjšanje negativnih vplivov na okolje.

Ukrepi so povezani po posameznih stebrih in skupinah. Za vsak ukrep so določeni zahtevnosti ukrepa, odgovornost za izvedbo, možni viri financiranja ter časovni in stroškovni načrt. Zahtevnost izvedbe ukrepa je določena na podlagi stroškovne, tehnične in administrativne zahtevnosti ter vpliva javnosti, kjer en (+) v tabelah pomeni nezahteven ukrep, štirje (+++++) pa zelo zahteven ukrep za izvedbo.

Odgovornost izvedbe večina ukrepov nosi Občina Šmarje pri Jelšah, v nekaterih primerih pa nosijo odgovornost Ministrstvo za infrastrukturo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Družba za upravljanje javnega potniškega prometa, prevozniki JPP, javni zavodi v občini in podjetja.

Poleg občinskega proračuna predstavljajo pomemben vir financiranja za realizacijo določenih projektov tudi državni proračun in evropska sredstva. Ocena stroškov v sedemletnem načrtu je okvirna vrednost, saj za določene projekte ni na voljo projektne in investicijske dokumentacije oz. ocena stroškov temelji na trenutnih vrednostih, ki pa se lahko prihodnjih letih bistveno spremenijo. Določeni ukrepi tudi ne predstavljajo stroškov.

Ukrep	Zah- tevnost	Odgo- vornost	Viri finan- ciranja	ČASOVNI IN STROŠKOVNI NAČRT						
				2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1. Večja ozaveščenost o trajnostni mobilnosti										
U1: Izvajanje promo- cije in spodbujanja drugih oblik aktivne mobilnosti za prihod v šolo in službo.	+	OŠPJ, OŠ, podjetja in javni zavodi	Občinski proračun	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
U2: Izvajanje pro- mocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.	+	OŠPJ, OŠ, vrtec	Občinski proračun	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €
U3: Promocija traj- nostne mobilnosti v občini.	+	OŠPJ	Občinski proračun	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €
U4: Sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti.	+	OŠPJ	Občinski proračun, MOPE	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
2. Izboljšano sodelovanje v prometnem načrtovanju										
U5: Izvedba celovitega popisa kritičnih točk v prometu v občini.	+	OŠPJ, SPV	Občinski proračun	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €
U6: Promocija sistema za občane, preko katerega lahko sporočajo težave in pomanjkljivosti, predlagajo možne rešitve, želje.	+	OŠPJ	Ni stroškov							
U7: Vključitev raz- ličnih deležnikov v celotno prometno načrtovanje.	+	OŠPJ	Ni stroškov							
U8: Izdelava mobil- nostnega načrta za javno upravo, javne zavode ali gospodar- ske družbe v občini.	+	OŠPJ	MOPE, Občinski proračun, javni za- vodi, go- spodarske družbe			4.000 €		4.000 €		4.000 €
U9: Izdelava letnega poročila izvajanja OCPs.	+	OŠPJ	Občinski proračun	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €

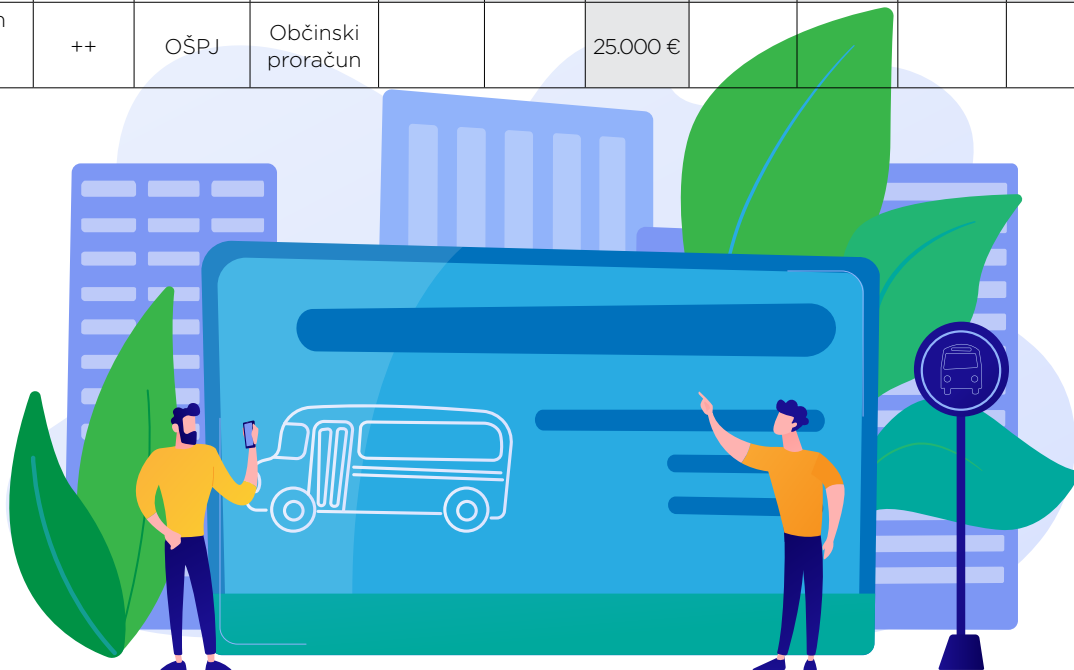


Ukrep	Zah-tevnost	Odgo-vornost	Viri finan-ciranja	ČASOVNI IN STROŠKOVNI NAČRT						
				2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
I. Povezane površine za pešce										
U1: Izgradnja manjkajočih po-vezav za pešce.	++	OŠPJ	Občinski proračun	30.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €
U2: Izgradnja manjkajočega pločnika na Rim-ski cesti.	+++	OŠPJ	Občinski proračun	70.000 €						
U3: Izgradnja pešpoti pri POŠ Sveti Štefan in pločnikov v Hajnskem.	++	OŠPJ	Občinski proračun	45.000 €	50.000 €	50.000 €				
U4: Ureditev pešpoti od Male Pristave do Vegove ulice.	++	OŠPJ	Občinski proračun, državni proračun	60.000 €	40.000 €					
U5: Ureditev pešpoti z urbano opremo.	++	OŠPJ	Občinski proračun, državni proračun	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €
II. Izboljšanje varnosti pešcev										
U6: Ureditev kritič-nih točk za pešce.	++	OŠPJ	Občinski proračun, državni proračun	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €
U7: Ureditev ustrezne signali-zacije na preho-dih za pešce in pešpoteh.	++	OŠPJ	Občinski proračun, državni proračun	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €
III. Povečanje deleža pešcev										
U8: Izvajanje promocije in spodbujanja hoje med šolarji in vrtčevskimi otroki.	+	OŠPJ, OŠ Šmar-je pri Jelšah, Vrtec	Občinski proračun	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
U9: Izvajanje pro-mocije in spod-bujanja hoje med zaposlenimi.	+	OŠPJ, podjetja in javni zavodi	Občinski proračun	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €

Ukrep	Zah-tevnost	Odgo-vornost	Viri finan-ciranja	ČASOVNI IN STROŠKOVNI NAČRT						
				2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
I. Povezane površine za kolesarje										
U1: Izgradnja ko-lesarske povezave Grobelno–Šmarje pri Jelšah.	+++	OŠPJ, MZI	Občinski proračun, državni proračun, evropska sredstva	33.000 €	690.000 €	330.000 €	500.000 €	500.000 €		
U2: Izgradnja kolesarske pove-zave od Zibike do obstoječe ko-lesarske pove-zave Šmarje pri Jelšah–Pristava.	++	OŠPJ, MOPE	Občinski proračun, državni proračun		75.000 €	75.000 €				
U3: Izgradnja pove-zovalnih kolesarskih poti do obstoječe kolesarske steze.	++	OŠPJ, MOPE	Občinski proračun, državni proračun				50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €
U4: Ureditev ko-lesarskih povezav s turističnimi kraji in znamenitostmi.	+++	OŠPJ, MOPE	Občinski proračun, državni proračun				10.000 €	10.000 €	10.000 €	
U5: Ureditev ko-lesarskih postaja-lišč s kolesarsko urbano opremo.	++	OŠPJ	Občinski proračun, državni proračun	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €
II. Izboljšanje varnosti kolesarjev										
U6: Ureditev kritičnih točk za kolesarje.	++	OŠPJ	Občinski proračun, državni proračun		10.000 €	10.000 €	10.000 €			
III. Povečanje deleža kolesarjev										
U7: Izvajanje pro-mocije in spodbuja-nja kolesarjenja med prebivalci in obisko-valci, s poudarkom na šolskih otrocih.	+	OŠPJ, OŠ Šmar-je pri Jelšah, Vrtec	Občinski proračun	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
U8: Spodbujanje kolesarjenja s str-ni zaposlovalcev.	+	OŠPJ, podjetja in javni zavodi	Občinski proračun	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €



Ukrep	Zah- tevnost	Odgo- vornost	Viri finan- ciranja	ČASOVNI IN STROŠKOVNI NAČRT						
				2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
I. Izboljšan javni potniški promet										
U1: Uskladitev voznih redov in povečanja števila voženj JPP.	++	DUJPP, prevozniki JPP, OŠPJ	Ni stroškov							
U2: Spodbujanje večje uporabe JPP.	+	Prevozniki JPP, DUJPP, OŠPJ	Ni stroškov							
U3: Ureditev avto-busnih postajališč v Hajnskem in Šmarju pri Jelšah (center).	+	OŠPJ	Občinski proračun, državni proračun	15.000 €	40.000 €	40.000 €				
U4: Ureditev avto-busnih postajališč z urbano opremo.	+	OŠPJ	Občinski proračun	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €
II. Izboljšanje mobilnosti starejših										
U5: Spodbujanje rabe Prostoferja in dopolnitev z dodatnimi vozniki.	+	OŠPJ	Občinski proračun	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €
U6: Nakup ali najem dodatnega vozila Prostofer.	++	OŠPJ	Občinski proračun			25.000 €				



Ukrep	Zahtevnost	Odgovornost	Viri financiranja	ČASOVNI IN STROŠKOVNI NAČRT						
				2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1. Zmanjšanje prometa skozi naselje Šmarje pri Jelšah										
U1: Izvajanje aktivnosti s pristojnimi državnimi institucijami za izgradnjo razbremenilne ceste skozi naselje Šmarje pri Jelšah.	++	MZI, OŠPJ	Državni proračun (v fazi načrtovanja)							
U2: Izgradnja razbremenilne ceste Šmarje zahod.	++++	OŠPJ	Občinski proračun		300.000 €	500.000 €	500.000 €	300.000 €	300.000 €	
U3: Omejitev tranzitnega tovornega transporta.	++	MZI, OŠPJ	Ni stroškov							
2. Ureditev parkirnih površin										
U4: Ozelenitev parkirišč.	+	OŠPJ	Občinski proračun	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €
U5: Ureditev parkirnih površin ob turističnih znamenitostih.	++	OŠPJ	Občinski proračun	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €
U6: Izgradnja parkirišča pri stari šoli v Šmarju pri Jelšah.	++	OŠPJ	Občinski proračun	150.000 €	25.000 €					
U7: Ureditev parkirišča in parkovnih površin na območju "stare občine".	++	OŠPJ	Občinski proračun		150.000 €	50.000 €	50.000 €			



U8: Razširitev modre cone na območju kulturnega doma Šmarje pri Jelšah.	+	OŠPJ	Občinski proračun				5.000 €	5.000 €		
U9: Proučitev možnosti izgradnje večnivojskih parkirišč v občini.	++	OŠPJ	Občinski proračun	15.000 €						
U10: Postavitev polnilnih mest za električna vozila.	++	MOPE, OŠPJ	MOPE			3.000 €				
3. Izboljšanje varnosti v cestnem prometu										
U11: Ureditev kritičnih točk v cestnem prometu.	+++	OŠPJ	Občinski proračun	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €
U12: Prenova križišča pri občini.	++	OŠPJ	Občinski proračun, MZI			200.000 €	100.000 €			
U13: Izvedba ukrepov umirjanja prometa	++	OŠPJ	Občinski proračun	10.000 €			10.000 €		10.000 €	





Direkcija Republike Slovenije za ceste. (2023). *Prometne obremenitve od leta 1997 dalje*. Pridobljeno iz <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. (2023). *Zemljevid prometnih nesreč*. Pridobljeno iz <http://nesrece.avp-rs.si/>

Plevnik, A., Mladenovič, L., Rye, T. Balant, M. & Hudoklin, A. (2023). *Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje*. Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije. Ljubljana: Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.

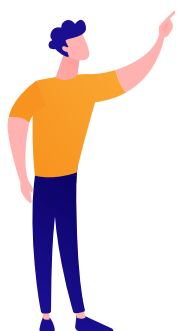
Statistični urad Republike Slovenije (b). (b. d.). *Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov) po občinah prebivališča in občinah delovnega mesta po spolu, občine, Slovenija, letno*. Pridobljeno iz <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/0723405S.px>

Statistični urad Republike Slovenije (c). (b. d.). *Delovne migracije - izbrani kazalniki, občine, Slovenija, letno*. Pridobljeno iz <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/Data/0772750S.PX/>

Statistični urad Republike Slovenije (d). (b. d.). *Izbrani podatki po občinah, Slovenija, letno*. Pridobljeno iz <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/2640010S.px>

Statistični urad Republike Slovenije (f). (b. d.). *Nekateri kazalniki transporta po občinah, Slovenija, letno*. Pridobljeno iz <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/2221110S.px>

Statistični urad RS. (b. d. (1)). *Občina Šmarje pri Jelšah*. Pridobljeno iz Statistični urad RS: <https://www.stat.si/obcine/sl/Municip/Index/175>



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Smarje pri Jelšah





OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Smarje pri Jelšah

