

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KOZJE





1

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KOZJE

Založnik: Občina Kozje, Kozje 37, 3260 Kozje

Naročnik: Občina Kozje

Izdelala: Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru, Mariborska cesta 7, 3000 Celje

Avtorji: Darja Topolšek, Tina Cvahte Ojsteršek, Uroš Kramar, Marjan Sternad

Avtorji fotografij in vizualizacij: Občina Kozje, Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru, četrto- in petošolci OŠ Kozje in OŠ Lesično

Oblikovanje: Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru

Celje, junij 2019



3

VSEBINA

UVODNI NAGOVOR	6
UVOD	7
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA	8
PROCES IZDELAVE CPS	9
ČASOVNI OKVIR CPS KOZJE	10
KO BOM ŽUPAN / ŽUPANJA, BOM... ..	11
GEOGRAFSKI OBSEG	13
ZAČETNE USMERITVE	15
PROMETNA VARNOST	17
VSAKODNEVNE POTI OBČANOV	19
OBČANI O PROMETU	21
SCENARIJI RAZVOJA PROMETA	25
PRIORITETE—INFRASTRUKTURA	29
PRIORITETE—MEHKI UKREPI	31
STRATEŠKI CILJI	33
VIZIJA	35
STEBRI UREJANJA PROMETA	37
KOLESARJENJE	39
HOJA	41
MOTORIZIRAN CESTNI PROMET	43
JAVNI POTNIŠKI PROMET	45
PARKIRNA POLITIKA	47
TRAJNOSTNO UREJANJE PROMETA	49
AKCIJSKI NAČRT	51
VIRI	60



Za privlačno bivanjsko okolje in preživljanje prostega časa ter izboljšane prometne varnosti



Skrb za urejeno okolje je pomembna vrednota Občine Kozje, zato smo med drugim pristopili tudi k izdelavi Celostne prometne strategije. Skozi celoten proces izdelave tega strateškega dokumenta je bilo preko javnih razprav in delavnic zaznanih veliko že znanih in tudi nekaj novih izzivov, katere bomo z različnimi ukrepi skušali skupaj z občani in lastniki zemljišč na tem območju postopno rešiti. Vsi se strinjamo, da so najbolj pereči problemi neustrezna cestna povezava in javni potniški promet do večjih mestnih središč, pomanjkanje kolesarskih stez, kot tudi onesnaževanje zraka in okolja z izpuhi motornih vozil. Skozi ukrepe prometne strategije in s strateškimi usmeritvami trajnostne mobilnosti bo Občina Kozje stremela k zmanjšani uporabi avtomobila, k večji kakovosti javnih prostorov ter k spodbujanju hoje in kolesarjenja. Na tak način bo naša občina postala še prijetnejša za bivanje, predvsem pa bodo izboljšani varnost, zdravje ter dostopnost do posameznih območij in storitev.

Vsi predvideni ukrepi se ne nanašajo le na področja prometnega načrtovanja, temveč oblikujejo prostor, v katerem živimo. Sistematično bomo izboljševali obstoječo infrastrukturo za kolesarje in pešce, kjer se bo na najbolj problematičnih območjih urejalo pločnike in prehode za pešce ter kolesarske steze. Z ureditvijo parkirnih površin bomo skušali izboljšati parkirne razmere. S temi ukrepi bomo zmanjšali negativne učinke motornega prometa in prostoru pridali novo privlačnost za bivanje in preživljanje prostega časa.

Celostno prometno načrtovanje niso le nove ceste, križišča, krožišča, ampak dograditev in prilagoditev obstoječe infrastrukture, ki bo omogočala tudi spremembo potovalnih navad.

Županja Občine Kozje
Milenca Krajnc, univ. dipl. inž. kmet.

UVOD

Potreba po bolj trajnostnih in integracijskih procesih načrtovanja kot način upravljanja zapletenih sistemov mobilnosti je splošno poznana. Zaradi tega se pojavljajo novi pristopi načrtovanja mobilnosti v urbanih okoljih, ki jih podpirajo tudi lokalne oblasti, s katerimi se spodbuja premik k čistejšim in bolj trajnostnim načinom prometa.

Trajnostna mobilnost pomeni zagotavljanje učinkovite in enakopravne mobilnosti za vse ob minimizaciji nezaželenih stranskih učinkov. Ukrepi prometne politike morajo zagotoviti, da je potreba vsakogar po premikanju zadovoljena, vendar ob nižjih stroških in manjših stranskih učinkih, tveganju in porabi naravnih virov.

Osnovni cilj trajnostne mobilnosti je zadovoljiti potrebe vseh ljudi po mobilnosti in obenem zmanjšati promet, posledično onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in porabo energije. Trajnostna mobilnost je tista, ki je hkrati okoljsko sprejemljiva, socialno pravična in spodbuja razvoj gospodarstva.

(Ministrstvo za infrastrukturo in prostor
Republike Slovenije, b. d.)

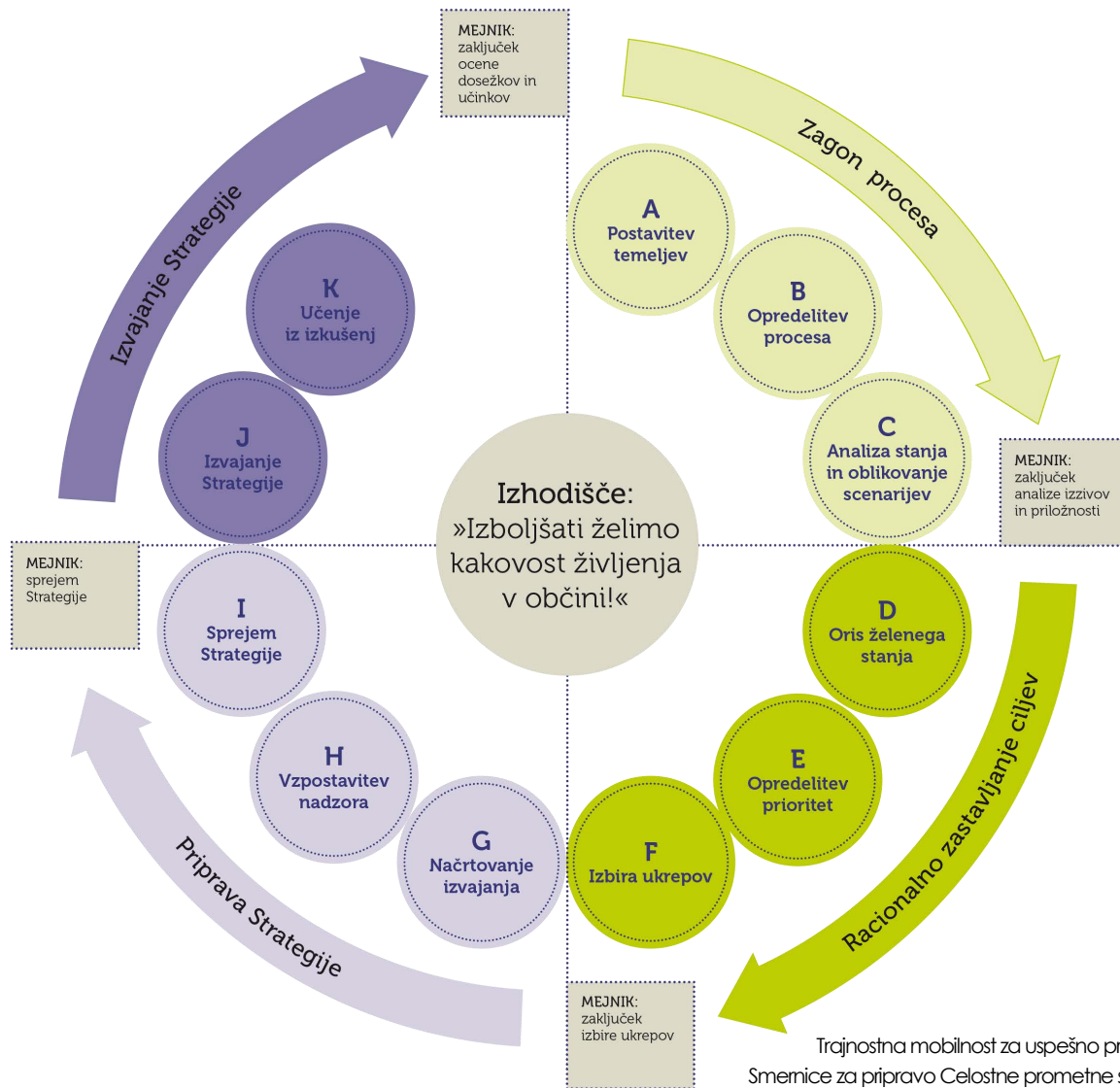
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Pomembnost trajnostne mobilnosti v svetu raste, prav tako v EU in v Republiki Sloveniji. Predvsem jo spodbuja sodobna problematika, katere tipična predstavnika sta podnebne spremembe in višanje motorizacije. Z namenom oblikovanja sodobnih, nizkoogljičnih in zdravih družb, prostorske enote vedno večkrat pristopajo k oblikovanju prometnih strategij, ki bodo odločevalce usmerile v smer trajnosti.

Občina Kozje je v letu 2019 pristopila k izdelavi Celostne prometne strategije, s katero bo občina pridobila pomemben strateški dokument, ki ji bo omogočil premik proti trajnostnemu in celovitemu načrtovanju prometnega razvoja občine.

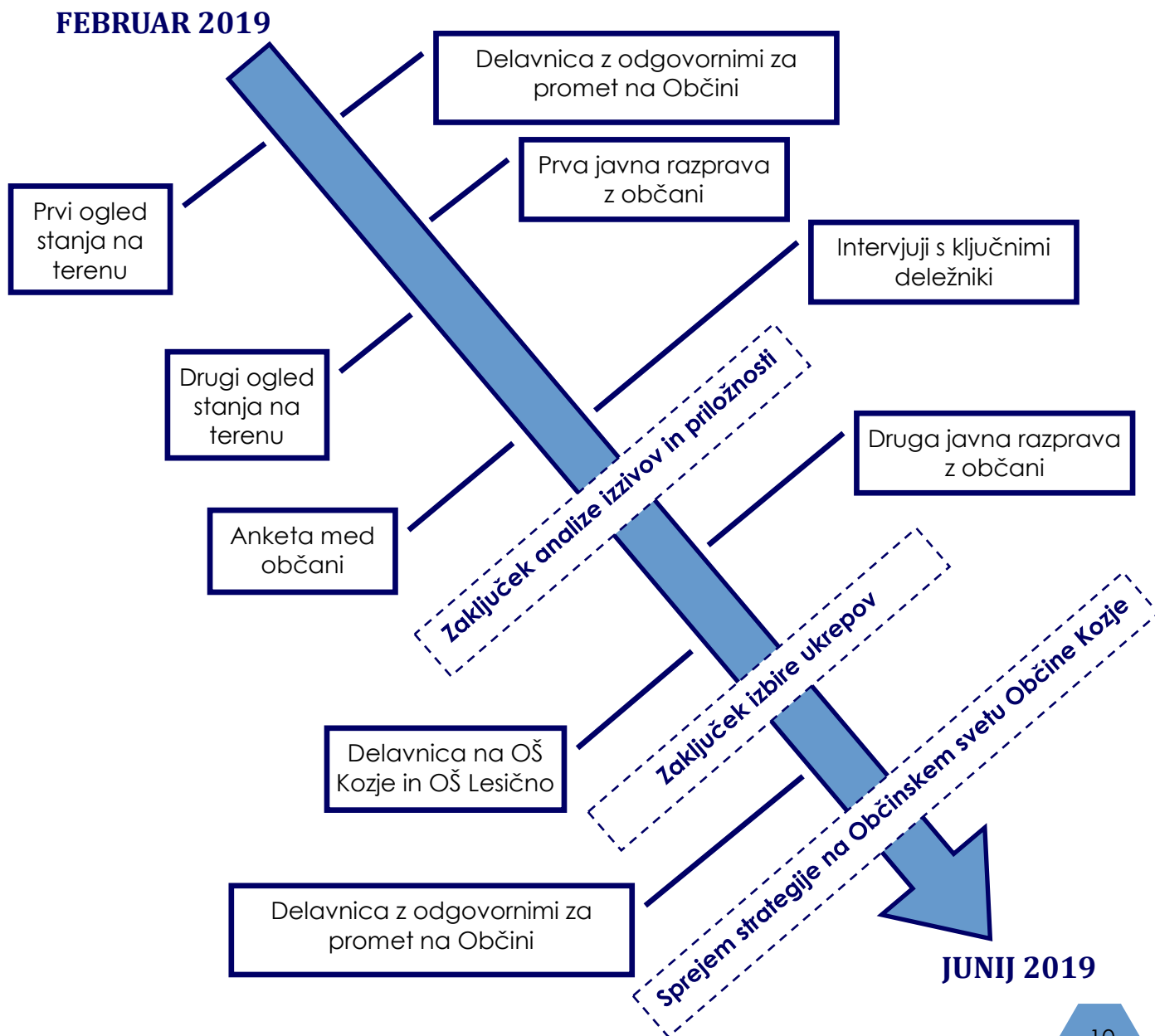
Celostna prometna strategija je strateški načrt, ki temelji na obstoječih praksah načrtovanja in ustrezno upošteva povezovanje, sodelovanje in načela vrednotenja in to za zadovoljitev potreb po mobilnosti ljudi - tako danes kot jutri - za boljšo kakovost življenja v urbanih okoljih in njihovi okolici.

PROCES IZDELAVE CPS



Vir slike:
Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost:
Smernice za pripravo Celostne prometne strategije,
2012

ČASOVNI OKVIR CPS KOZJE





KO BOM ŽUPAN- ŽUPANJA BOM...



KO BOM ŽUPAN- JA BOM

- VEČ KOLESARSKIH POTI.
- VEČ ČISTILNIH AKCIJ
- VEČ ELEKTRIČNIH AVTOV
- LETALIŠČE
- BAZENE NAMESTO CESTE
- VEČ KOLESARJEV

BOM...

- NAREDILA VEČ PARKOV,
- V NABELJAH BO VEČ OMEJITEV,
- VEČ LEŽEČIH POLICAJEV,
- VEČ ELEKTRIČNIH KOLESARJEV,
- OB CESTAH BODO KOLESARSKIH POTI,

KO BOM ŽUPANJA BOM:

- NAREDILA BI PLOČNIK EVLESIEN MAVRICNE BARVE.
- NA CESTAH BI BILE ZIVALI
- NE BI TOLIKO OSNADEVALI
- VPOUREDI BI NAREDILA VELIKO ZEDER NA CESTAH
- VELIKO PEŠ POT BI NAREDILA
- IMELI BI KOLESARJI ELEKTRIČNA VOZILA

Ko bom županja bom:

- Bom uredila kolesarske poti, ceste, pločnike...
- Bom naredila več športnih parkov za bruženje
- Bom uredila več čistilnih akcij
- Poti si bi bile bolj zanimive
- Imeli bi bazene
- Povečala bi občino Kozje
- Imeli bi več zanimivih zhskov
- Ne bi dovolila avto na bencin in zelanja
- Imel bi več vrtov

KO BOM ŽUPANJA BOM...

- ZGRADILA BI VEČ KOLESARSKIH POTI
- VEČ ELEKTRIČNIH AVTOV.
- NAREDILA BI BAZENE,
- BOL ŠERSE PLOČNIKE,
- POSTAVIM SEVEČ IGRAL.

KO BOM ŽUPANJA BOM BOM ZGRADILA KOLE SARJEVO STEZO

- VEČ PLOČNIKOV.
- NAMESTO CEST BAZENE,
- VELIKO PARKOV,
- DA BI NAREDILA UČILNICO NA PROSTEM,
- VEČ PROMETNIK ZNAKOV,
- NA PARKIRNIH MESTIH BI ZGRADILA IGRALNICO OLIME.
- IMPOSTAVILA TRAMPOLINE.

KO BOM ŽUPANJA BOM

- NAREDILA DA BOMO LAHKO LETELI Z DRONCI
- DA BI IMELI VEČ ELEKTRIČNIH AVTOBENJAKOV,
- DA BI BILI LEŽEČI POLICAJI

KO BOM ŽUPANJA BOM

- SPREMENILA CESTE V TRAVNIK.
- DA BO BOVOLJ NARMOŠ
- DA NEBO VEČ AVTOV.
- VEČ KOLESARSKIH STEZ.

KO BOM ŽUPANJA
~~X~~ BOM
 - Spremenila promet
 v park in več zelenja.
 - manj avtov več koles
 - ceste bi postale
 rava

KO BOM ŽUPANJA BOM...
 - DA BOJO VSI AVTI
 V KOZJEM LESIČNEM
 V PODSREDI IN NA BUČAH
 ELEKTRIZNI
 - VSAK TEDEN BO
 ŽISTILNA AKCIJA
 - CESTE BOJO VARNE
 IN PRENOVLJENE
 - PLOČNIKI BOJO MODRI
 ALI PISANI

KO BOM
 ŽUPANJA
 BOM:
 - NAREDILA LETALIŠČE
 V LESIČNEM
 - NA CESTAH BI BILE
 NALEPKE
 VELIKO LJUDI BI HODI
 O PEŠ
 PROMET BI ZMANJŠAN

Ko bom županja bom:
 - amarijala ceste
 - posadila rastline
 - zgradila kolesarske steze in pločnike
 - izboljšala avtobusne postaje po občini
 - več klope in postajališč
 - varnost in lažje prevozi
 - več razsvetljave
 - prepovedala bi postavljanje gladek v
 prometnih
 - izdelala bi cove in plati po
 Bistriici

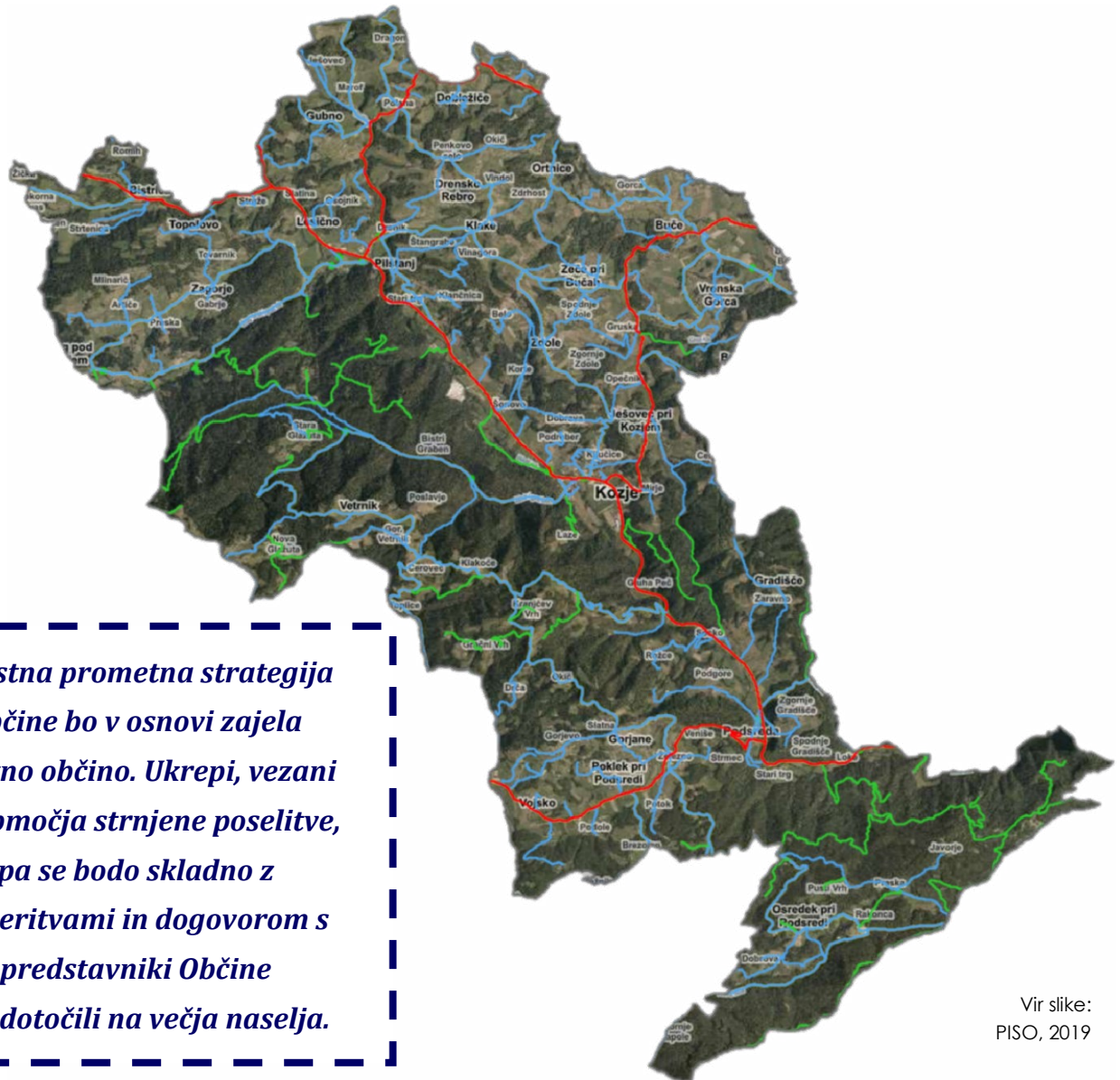
Ko bom županja bom:
 - Odstranila nekaj cest in naredila
 več parkov.
 - Dala več avtobusov.
 - Za en dan okinila avto, avtobuse in
 bi kolesarili.

KO BOM ŽUPANJA BOM
 SPREMENIL PROMET, DA SE AVTOMOBILI NE
 BODO VOZILI, VOZILI SE BODO ELEKTRI
 ČNI AVTOBUSI IN TOVORNAKI. UPORABA
 BIL BOM VETRNO ENERGIJO IN SONČ
 NO ENERGIJO, DA BODO ELEKTRIČNE
 POLNILNICE. POVEČAL BI VARNOST,
 VOZILI DA SE DRONI IN ELEKTRIČNA
 LETALA. LJUDJE BI IMELI KOLEŠA,
 IMELI BI VELIKO PARKOV.

KO BOM ŽUPANJA
 - Baxene bi zgradil
 - Bi zgradil železnice
 - Bi zgradil kolesarske
 steze
 - Bi naredil letališče
 - Bi zgradil pristanišče
 za lažje.
 - Bi bilo več rastlin ob cestah
 - Bi zgradil več pločnikov.

Šolarji OŠ Lesično in OŠ Kozje o tem, kaj bodo spremenili na prometnem področju, ko bodo na mestu župana/županje občine.

GEOGRAFSKI OBSEG



Celostna prometna strategija občine bo v osnovi zajela celotno občino. Ukrepi, vezani na območja strnjene poselitve, pa se bodo skladno z usmeritvami in dogovorom s predstavniki Občine osredotočili na večja naselja.

Vir slike:
PISO, 2019



ZAČETNE USMERITVE

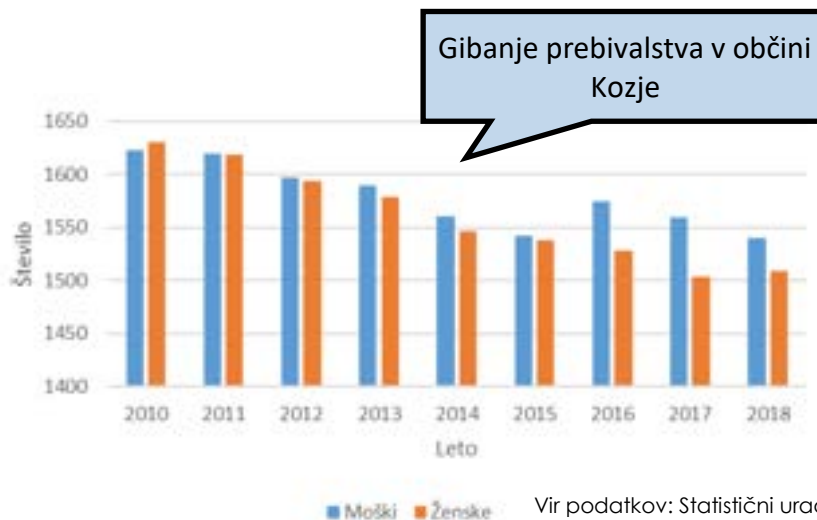
- ⇒ **Povprečna starost** prebivalcev občine je **41,9 leta**, kar je višje od slovenskega povprečja;
 - ⇒ 12,98 % prebivalcev je mlajših od 14 let, 18,30 % pa starejših od 64 let;
- ⇒ koeficient starostne odvisnosti, ki pove, koliko otrok in starejših prebivalcev je odvisnih od 100 delovno sposobnih, je za leto 2018 za Vzhodno Slovenijo 52,6 (slovensko povprečje je 53,2), od tega je 22,2 mladih in 30,4 starih oseb;
 - ⇒ konec leta 2018 je bilo v občini Kozje **skupaj 625 delovno aktivnih prebivalcev** (366 zaposlenih oseb; 259 samozaposlenih oseb; 91 samozaposlenih oseb brez kmetov in 168 samozaposlenih oseb-kmetje);
- ⇒ gostota poseljenosti je 34,0 oseb/km², kar je precej nižje od slovenskega povprečja (102,0);
- ⇒ konec leta 2018 je bilo v občini 389 enočlanskih gospodinjstev in 822 veččlanskih družinskih gospodinjstev, povprečno število otrok v vseh družinah pa je znašalo 1,17;
- ⇒ analize prirasta prebivalstva kažejo, da se **iz občine Kozje prebivalci bolj izseljujejo** v druge občine (v letu 2017 je bilo takšnih 104), **kot** iz njih **priseljujejo** (v letu 2017 je bilo takšnih 94);
- ⇒ povprečna mesečna neto plača (konec leta 2018) zaposlenega je v občini Kozje občutno nižja od slovenskega povprečja, saj znaša 963,25 € mesečno, v Sloveniji pa povprečno 1.186,25 €;
 - ⇒ **število registriranih vozil** se v občini Kozje od leta 2010 v povprečju **povečuje**;
- ⇒ v strukturi prometa **prevladujejo osebna vozila**, s tem, da največji delež med tovornimi vozili predstavljajo lahka tovorna vozila do mase 3,5 tone;
- ⇒ glede na podatke iz analize števcov prometa je mogoče razbrati, da se promet **v občini Kozje povečuje**.



Vidimo lahko, da demografske značilnosti predstavljajo neugoden dejavnik za razvoj občine. Z vidika prometa opazamo, da se pojavlja veliko dnevni migracij za potrebe dela in študija, kar predstavlja dodatno obremenitev za prometno načrtovanje. Tudi struktura prebivalstva, ki se stara, je izziv v sklopu zagotavljanja enakovredne in vključujoče mobilnosti.

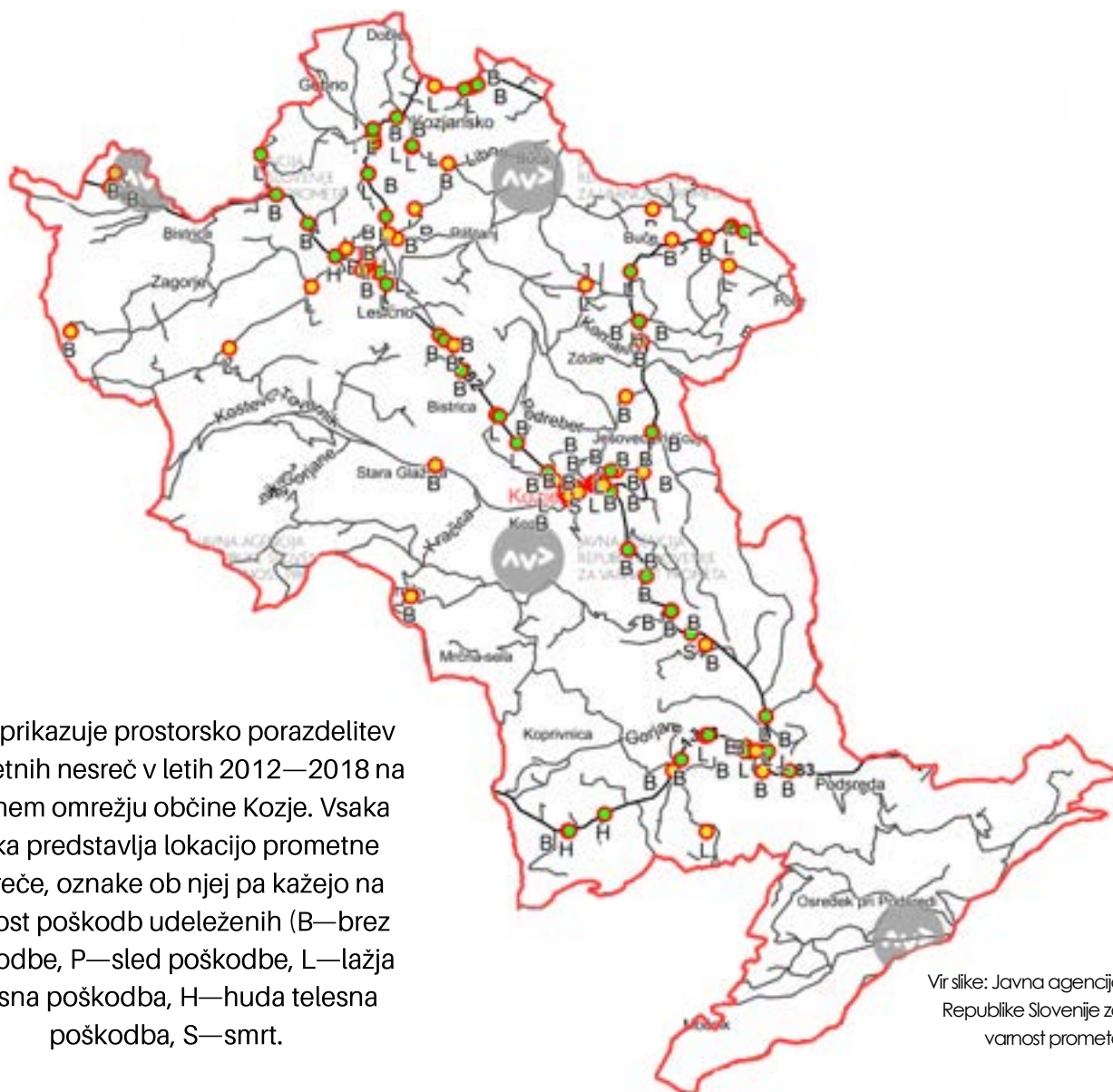
Razpršenost prebivalstva, kar je najpomembnejši element pri načrtovanju dostopnosti javnih oblik prevoza, je v občini Kozje zelo velika, prav tako je relief razgiban.

Skupno ta dva dejavnika povzročata, da je javni prevoz prebivalcem odročnejših naselij in zaselkov težko dostopen.



Vir podatkov: Statistični urad Republike Slovenije, 2019

PROMETNA VARNOST



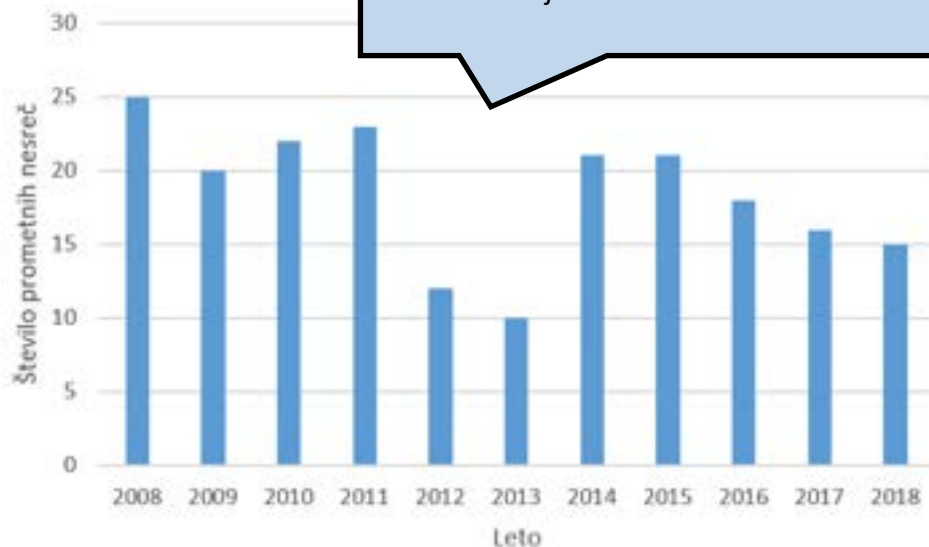
Slika prikazuje prostorsko porazdelitev prometnih nesreč v letih 2012—2018 na cestnem omrežju občine Kozje. Vsaka točka predstavlja lokacijo prometne nesreče, oznake ob njej pa kažejo na resnost poškodb udeleženih (B—brez poškodbe, P—sled poškodbe, L—lažja telesna poškodba, H—huda telesna poškodba, S—smrt).

Vir slike: Javna agencija
Republike Slovenije za
varnost prometa

V občini Kozje je bilo med letoma 2012 in 2018 113 prometnih nesreč. 76 nesreč se je končalo brez telesnih poškodb, 31 z lažjimi in 4 s hujšimi poškodbami, 2 nesreči pa sta imeli za posledico smrt udeleženca. V 4 nesrečah so bili udeleženi kolesarji, v 4 pa pešci.

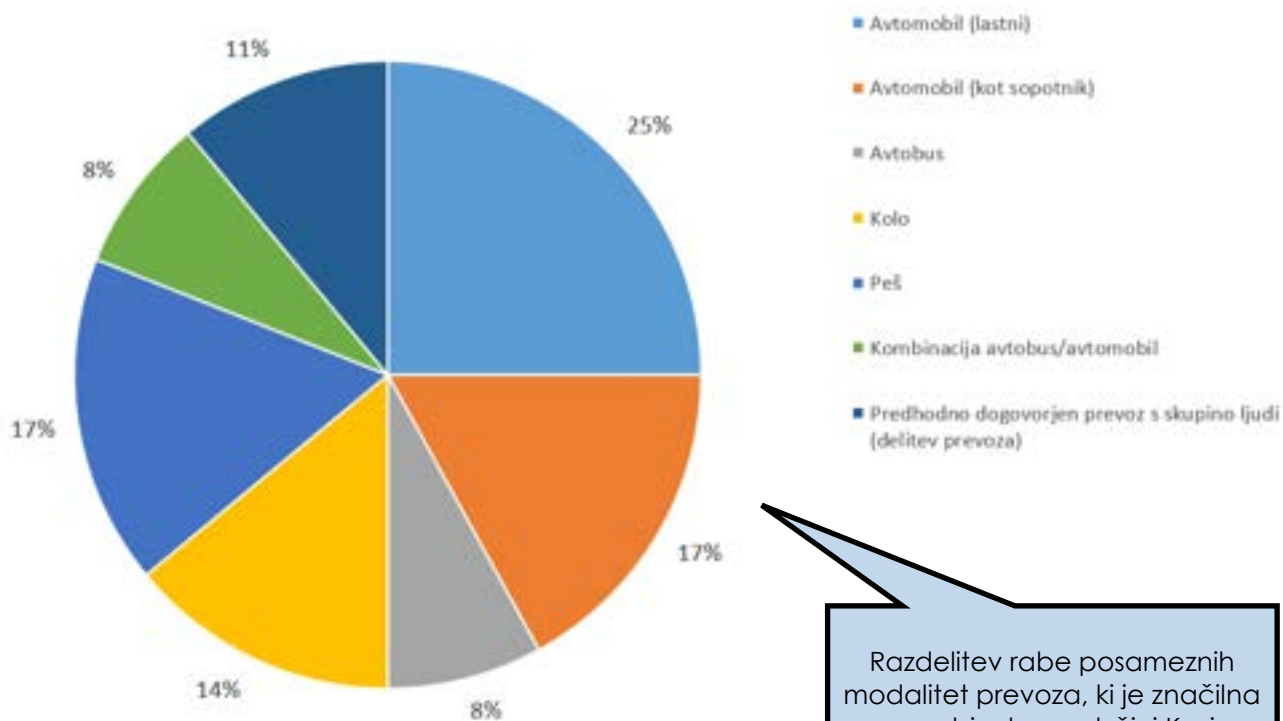
Trend kaže na upadanje števila prometnih nesreč v občini.

Število prometnih nesreč na območju občine Kozje med letoma 2008 in 2018



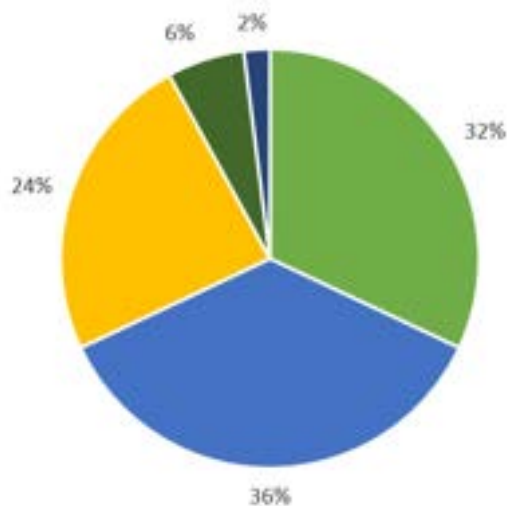
VSAKODNEVNE POTI OBČANOV

Razdelitev po posameznih načinih prevoza na vsakodnevni poteh (npr. v službo, šolo, po opravkih) kaže na splošno naravnost prebivalstva glede uporabe različnih modalitet. Cilj trajnostno urejenega prometnega sistema je čim večji odstotek uporabe nemotoriziranih in javnih oblik prevoza.

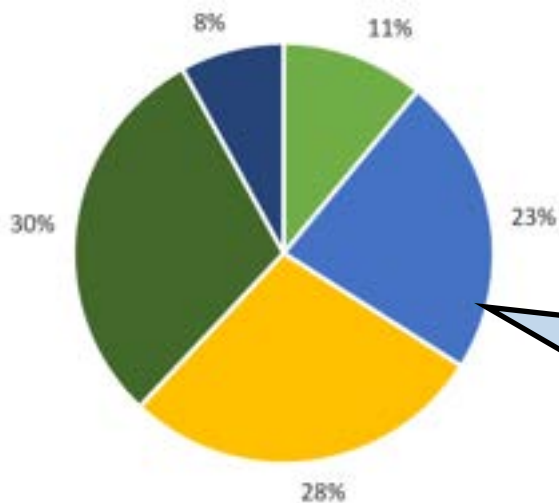


Koliko minut hoje od svojega cilja občani običajno parkirajo svoje osebno vozilo?

- do 1 minute
- od 1 do 2 minuti
- od 3 do 5 minut
- od 5 do 10 minut
- več kot 10 minut



- do 1 minute
- od 1 do 2 minuti
- od 3 do 5 minut
- od 5 do 10 minut
- več kot 10 minut



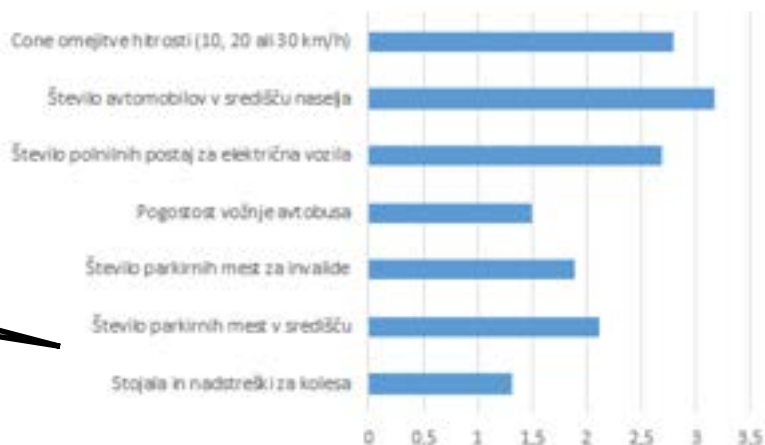
Koliko minut hoje od svojega cilja bi bili občani pripravljeni parkirati svoje osebno vozilo?

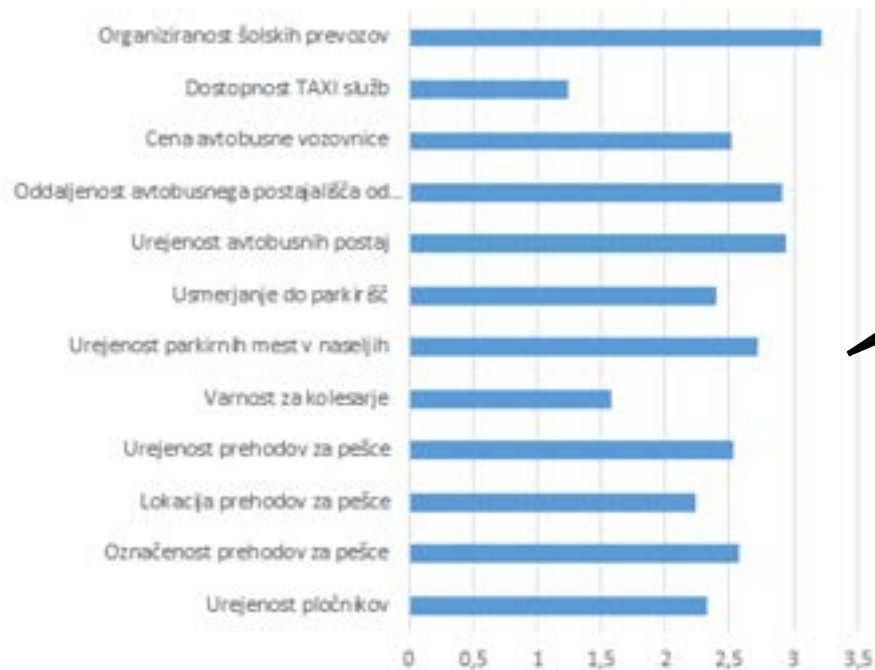
OBČANI O PROMETU

Priprava celostnih prometnih strategij občin temelji tudi na vključevanju javnosti, saj se tako zagotovi dobro strukturirano sodelovanje vseh zainteresiranih v ključnih fazah procesa načrtovanja. Da bi vse zainteresirane aktivno vključili od začetka do konca procesa izdelave celostne prometne strategije, zlasti pa pri oblikovanju vizije, ciljnih vrednosti, ukrepov ter ocene strategije, se je že v fazi analize stanja izvedla anketa med občani, s katero so se pridobile značilnosti obstoječega stanja prometa v občini Kozje.

V okviru ankete so anketiranci ocenjevali stanje različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v izbranem naselju (javni potniški promet, kolesarske steze in pasovi, prometni znaki in oznake na cestišču ipd.). Za ta področja so anketiranci podali oceno na lestvici od 1 do 5, kjer 1 pomeni najslabšo oceno, 3 predstavlja povprečno oceno, 5 pa najboljšo oceno.

Ocena stanja različnih
infrastrukturnih in storitvenih
elementov v središču naselja
Kozje





Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v središču naselja Kozje

Pomembnost področij z vidika prometnega urejanja



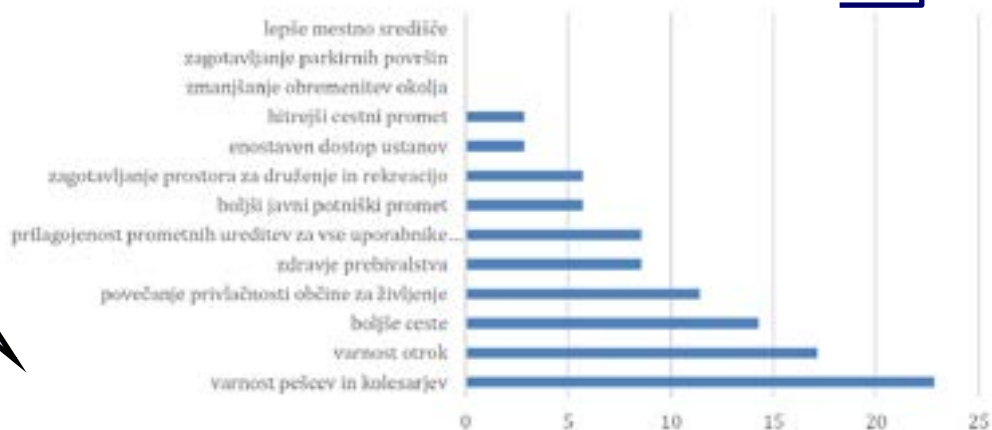
V okviru izdelave Celostne prometne strategije občine Kozje so bili preko dveh javnih razprav vključeni vsi zainteresirani občani ter drugi deležniki. Izvedene so bile tudi delavnice z odgovornimi za promet na Občini. Usmeritve, ki so jih identificirali, so prikazane na naslednjih straneh.

Kot ključne vrednote, ki so povezane z oblikovanjem celostne prometne strategije, so bile definirane varnost pešcev, kolesarjev in otrok, boljše ceste, povečanje privlačnosti občine za življenje in zdravje prebivalstva.

Pričakovanja, vezana na celostno prometno strategijo, so: pričakovanja na področju kolesarjenja (ureditev in izgradnja kolesarskih stez ter povezanost s sosednjimi občinami), pričakovanja na področju cest (boljše tako državne kot lokalne ceste, sanacija, signalizacija predvsem na cesti Kozje – Podsreda – Železno – Koprivnica), in pričakovanja na področju izboljšanja javnega potniškega prometa.

Kot največje težave pri oblikovanju celostne prometne strategije so bile izpostavljene težave z odkupi zemljišč, pomanjkanje finančnih sredstev in različna neodobravanja občanov.

Ocena pomembnosti
splošnih vrednot za
načrtovanje prometa v
občini



Analiza prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti trenutnega prometnega sistema v občini Kozje, kot ga vidijo prebivalci občine

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> + dovolj zelenih rekreativnih površin, ki so urejene, varne in dostopne + dobra dostopnost javnih ustanov in služb + pločniki v Kozjem so urejeni 	<ul style="list-style-type: none"> – odsotnost javnega potniškega prometa, predvsem med vikendi in počitnicami – pomanjkanje pločnikov in prehodov preko regionalke – povečanje tovornega prometa – neupoštevanje omejitev hitrosti
PRILOŽNOSTI	NEVARNOST
<ul style="list-style-type: none"> ? občina, ki bo prijazna invalidom ? povezovanje občin s kolesarskimi stezami ? povezovanje/sodelovanje s sosednjimi občinami ? peš cona pri OŠ in vrtcu v Kozjem 	<ul style="list-style-type: none"> ! težave pri pridobivanju zemljišč (lastništvo in sredstva) ! odsotnost javnega potniškega prometa in izključenost starejših ! zožanje cestišč zaradi kolesarskih stez ! težave z umirjanjem prometa

SCENARIJI RAZVOJA PROMETA

Celostna prometna strategija predstavlja pogled v prihodnost. Občina ima priložnost, da z njenim sprejetjem intenzivneje prične z delovanjem v smeri zagotavljanja trajnostne in vključujoče mobilnosti. Seveda pa obstajajo tudi drugačni scenariji razvoja prometa v občini. Razviti so bili trije scenariji, ki temeljijo na različnem obsegu ukrepov ter izvedenih aktivnosti.

Prvi scenarij opisuje razvoj dogodkov, če se izvajajo samo dejavnosti, ki so že vključene v občinske programe, drugi scenarij, ki ga lahko imenujemo pesimistični, daje poudarek na avtomobilih, kjer ni strateških usmeritev v povezavi s trajnostnim razvojem prometa, tretji scenarij (optimistični) pa daje poudarek na celovitem pristopu s poudarkom na trajnostni mobilnosti.

Prvi scenarij: Izvaja se samo dejavnosti, ki so že vključene v občinske programe

- ◆ Izvajajo se projekti, ki so že vključeni v občinske programe.
- ◆ Okoljska problematika s poudarkom na onesnaženem zraku se le deloma zmanjša oz. ostaja na isti ravni.
- ◆ Zaradi povečanja prometa se zmanjša prometna varnost vseh udeležencev v prometu.
- ◆ Ker ni dovolj finančnih sredstev za ukrepe za zmanjšanje prometa, se poveča promet skozi večja naselja.
- ◆ Infrastruktura za potrebe pešcev in kolesarjev se le počasi spreminja na bolje.
 - ◆ Spodbud za spremembo potovalnih navad ni.
 - ◆ Dostopnost do EU sredstev je še vedno otežena.
- ◆ Urejenost dostopnosti za ranljive skupine se deloma izboljša.

Drugi scenarij: Poudarek na avtomobilih in brez strateških usmeritev

- ◆ Promet skozi občino naraste, prav tako se poveča število prometnih nesreč.
 - ◆ Poveča se onesnaženost zraka, ki je posledica povečanega prometa.
 - ◆ Gneče in zastoji na cestah povzročijo poslabšanje kulture voznikov.
- ◆ Konflikti med različnimi udeleženci v prometu (npr. ranljive osebe, otroci, kolesarji, vozniki, upokojenci...) se povečajo.
 - ◆ Povečajo se potrebe po širitvah cest, tudi na račun pločnikov in kolesarskih stez.
- ◆ Poveča se število kritičnih točk. Financiranje prometnega sistema se tako usmeri v cestno infrastrukturo, kar zmanjša pripravljenost občine za vlaganje v alternative avtomobilu.
 - ◆ Zaradi infrastrukturnih ovir se zmanjša varnost otrok na poti v in iz šole.
- ◆ Zmanjša se število pešcev in kolesarjev zaradi zmanjšane občutka varnosti in zaradi neurejenih kolesarskih in pešpoti, ki so razdrobljene in nepovezane.
 - ◆ Ranljive osebe imajo še bolj otežen dostop do ustanov.
- ◆ Javni prevoz postane še bolj nekonkurenčen, prav tako se zmanjša njegova kakovost, kar ima za posledico zmanjšanje pogostosti voženj.
- ◆ Povezanost med kraji se zmanjša, kar povečuje odvisnost prebivalstva od avtomobilov. Posledično se poveča število avtomobilov, kar povzroča večje zastoje in poslabšanje razmer na področju parkiranja. Pri tem se poveča nezadovoljstvo občanov zaradi neurejenega parkirnega sistema.
 - ◆ Pri urbanistični zasnovi ima avtomobil izključno prednost.
- ◆ Prebivalci oddaljenih krajev se čutijo še bolj zapostavljene in njihova dostopnost do urbanih središč se zmanjša.
 - ◆ Pripravljenost prebivalcev za spremembe potovalnih navad je zelo nizka.
 - ◆ Promocija trajnostne mobilnosti je zelo majhna.

Tretji scenarij: Celovit pristop s poudarkom na trajnostni mobilnosti

- ◆ Usklajeno delovanje različnih politik in ukrepov omogoča sinergijske učinke, ki povečajo privlačnost pešačenja, kolesarjenja in javnega prevoza.
- ◆ S pomočjo celostne prometne strategije občina uspešno kandidira za EU in državna sredstva s področja trajnostne mobilnosti.
 - ◆ Poveča se povezanost s sosednjimi občinami, ki uspešno oblikujejo regionalne projekte, povezane s kolesarskimi potmi in usmerjanjem prometa. Zaradi povezanosti občin se zmanjšajo tudi težave s tranzitnim prometom.
 - ◆ Izboljša se informiranosti o načrtih občine, vezanih na razvoj trajnostne mobilnosti.
- ◆ Povezanost Lesičnega, Kozjega in Podsrede s kolesarsko stezo in urejenimi peš potmi je zaključena.
 - ◆ Poveča se gradnja kolesarskih in pešpoti tudi izven večjih naselij.
 - ◆ Pospešeno se gradijo pločniki, prav tako se poveča število prehodov za pešce in kolesarje.
 - ◆ Izboljša se povezanost avtobusnega prometa skupaj z ureditvijo parkirišč in dostopnostjo s kolesom ali peš.
- ◆ Izboljša se razdelitev po modalitetah, kjer se opazi porast števila kolesarjev, ki dnevno kolesarijo. Poveča se tudi delež pešcev, ki prehodijo tudi daljše razdalje.
- ◆ Večja promocija trajnostne mobilnosti in alternativ avtomobilu v organizacijah, šolah, vrtcih in podjetjih vpliva na spremembe potovalnih navad, kar povzroči povečano uporabo javnih prevozov, ki so tudi bolj kakovostni.
 - ◆ Preko šolskih prevozov in izboljšanja javnega prevoza preko različnih načinov spodbujanja in promocije se izboljša povezanost oddaljenih krajev s središči občine.
 - ◆ Zaradi vedno večje ozaveščenosti se poveča skrb za varnost, kar vpliva na kulturo voznikov.
 - ◆ Občina še naprej vlaga v polnilne postaje in električna vozila.



PRIORITETE - INFRASTRUKTURA

Na podlagi izsledkov in različnih mnenj deležnikov so bile izoblikovane **prioritete Celostne prometne strategije občine Kozje** za področje infrastrukture in za področje mehkih ukrepov. Na podlagi postavljenih prioritet so udeleženi na javni razpravi definirali še **potencialne ukrepe**, ki bi se izvajali znotraj posameznih prioritet oziroma stebrov.

Prioritete za področje infrastrukture so:

1. vlaganja v **kolesarsko infrastrukturo**;
2. vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (**ceste**);
3. vlaganja v **prometno signalizacijo** in označevanje (prometni znaki, talne označbe, prikazovalniki hitrosti);
4. vlaganja v infrastrukturo za **pešce**;
5. vlaganja v infrastrukturo za **javni potniški promet** (avtobus);
6. vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (**nova parkirišča**);
7. vlaganja v infrastrukturo za **trajnostna vozila**.

Na infrastrukturnem področju so najpomembnejši definirani ukrepi sledeči:

- ◆ izgradnja **kolesarskih poti**, označitev kolesarskih poti;
 - ◆ sistem izposoje **koles/infrastruktura**;
- ◆ **prehodi za pešce** (ureditev na regionalnih cestah), v navezavi z javno razsvetljava;
- ◆ izgradnja **pločnikov/ povezava s šolskimi potmi**;
- ◆ **posodobitev cest**, rekonstrukcija lokalnih in državnih cest;
 - ◆ **cestna signalizacija** (predvsem na kritičnih odsekih cest) za vse udeležence v prometu;
- ◆ ureditev **mirujočega prometa** v naseljih;
- ◆ postavitve **merilcev hitrosti vožnje**;
- ◆ **talne označbe** za avtobusna postajališča.



PRIORITETE - MEHKI UKREPI

Prioritete za področje mehkih ukrepov so:

1. **promocije, ki spodbujajo kolesarjenje, hojo;**
2. **izboljšanje kakovosti prometnih poti** (kažipot, stojala za kolesa, koši za smeti, klopi, razsvetljava...);
3. **promocije in aktivnosti v šolah in vrtcih** za spodbujanje trajnostne mobilnosti (spodbujanje kolesarjenja, pešačenja, javnega prevoza);
4. **uvedba sodobnih sistemov** (npr. parkiraj in se pelji, souporaba avtomobilov, mobilne aplikacije, sistemi izposoje koles);
5. **izboljšanje informacij o prometu** (o stanju v prometu, možnostih različnih načinov potovanja, vozni redov, spletne strani z informacijami);
6. **promocije, ki spodbujajo javni prevoz;**
7. **vlaganje v trajnostna prevozna sredstva** (npr. električni avto);
8. **prepovedi in omejitve** (npr. omejitve parkiranja, omejitve hitrosti, zapore cest);
9. **mobilnostni načrti v organizacijah** (potovalni načrti);
10. **spremembe pravilnikov, organizacijskih in zakonodajnih postopkov.**

Na področju mehkih ukrepov so najpomembnejši ukrepi, kot jih vidijo občani, sledeči:

- ◆ spodbujanje hoje in kolesarjenja;
- ◆ obveščanje šolarjev o vedenju v prometu;
- ◆ promocija souporabe avtomobilov;
- ◆ obveščanje/informacije o javnem potniškem prometu;
- ◆ promocije trajnostne mobilnosti preko medijev;
- ◆ spodbujanje zdravega in aktivnega življenja;
- ◆ spodbujanje uporabe trajnostnih prevoznih sredstev.



STRATEŠKI CILJI

Strateški cilji, ki so temelj Celostne prometne strategije občine Kozje ter bodo usmerjali delo na področju celostnega in trajnostnega urejanja prometa v občini, so:

Povečanje prometne varnosti za pešce in kolesarje s poudarkom na ranljivejših skupinah.

Kakovosten javni potniški promet ter boljša dostopnost in povezanost vseh krajev v občini, ter povezanost s sosednjimi občinami.

Urejen motoriziran cestni promet z urejenimi prometnicami in manj tranzitnega prometa.

Zagotavljanje trajnostne mobilnosti in posledično zmanjšanje negativnih vplivov prometa na ljudi in okolje ter zagotavljanje višje kakovosti življenja.

VIZIJA

»Občina bo urejena, varna in uspešna, z okolju prijaznim razvojem bo zagotavljala visoko kakovost življenja in spodbujala podjetništvo. Prometni sistem, ki bo to spodbujal, bo temeljil na trajnostnih načinih prevoza in bo dostopen, varen ter prilagojen potrebam vseh občanov.«

Logotip Celostne prometne strategije občine Kozje



STEBRI UREJANJA PROMETA

V skladu z usmeritvami iz prejšnjih faz in z upoštevanjem specifik občine ter njenega prometnega potenciala so bila **izbrana področja oziroma stebri trajnostne mobilnosti**, v sklopu katerih se bo načrtovalo urejanje prometa v občini Kozje.

Po vsakem izmed stebrov trajnostne mobilnosti Celostne prometne strategije občine Kozje so bili **oblikovani ukrepi**, ki bodo vodili delovanje občine na posameznem področju urejanja prometa do leta 2023. Nabor ukrepov in posledično aktivnosti in projektov, ki bodo izhajali iz ukrepov, je širok, zajema tako infrastrukturne kot organizacijske in mehke ukrepe.

V sklopu vsakega stebra mobilnosti so postavljene tudi **ciljne vrednosti**. Vodilo oblikovanja ciljnih vrednosti je bilo, da morajo biti **cilji jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni**. Hkrati ciljne vrednosti predstavljajo tudi **kvantifikacijo strateških ciljev** in omogočajo realnost uresničitve strateških ciljev v procesu izvajanja Celostne prometne strategije občine Kozje. Nabor ciljnih vrednosti ciljev in ukrepov po posameznem stebri urejanja trajnostne mobilnosti v občini Kozje za obdobje do pet let je po posameznih stebrih urejanja prometa prikazan na naslednjih straneh.

KOLESARJENJE

HOJA

MOTORIZIRAN CESTNI PROMET

JAVNI POTNIŠKI PROMET

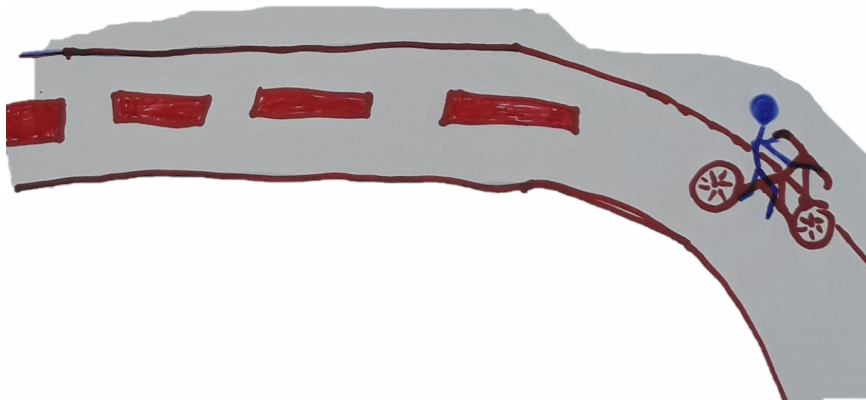
PARKIRNA POLITIKA

TRAJNOSTNO UREJANJE PROMETA

KOLESARJENJE

Na podlagi postavljenih prioritet Celostna prometna strategija občine Kozje vključuje sledeč **nabor ukrepov, preko katerih bodo občani spodbujeni h kolesarjenju:**

- ◆ Postavitev **kolesarnic** oziroma primernih stojal za kolesa.
 - ◆ Uvedba sistema izposoje koles.
- ◆ Dodatno **označevanje** za opozarjanje pri križanju **kolesarskih povezav z motoriziranim prometom** z odsevnimi telesi, talnimi označbami ter infrastrukturnimi ukrepi, kjer je to potrebno.
- ◆ Vzpostavitev/izgradnja **kolesarskih povezav** z vzpostavitvijo ustreznega vodenja kolesarskega prometa do pomembnejših ciljev.



Za merjenje uspešnosti uvajanja ukrepov so bile oblikovane sledeče ciljne vrednosti:



- ◆ 10 % povečanje uporabnikov koles znotraj občine glede na izhodiščno število uporabnikov v 5 letih.
- ◆ V roku 5 let zagotoviti vsaj 5 kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa na relevantnih točkah v občini.
 - ◆ Uvedba sistema izposoje koles.
- ◆ Označitev vsaj 3 konfliktnih mest kolesarjev z motoriziranim cestnim prometom v 5 letih.
- ◆ Označitev vsaj enega odseka občinske ceste, kjer poteka mešan promet kolesarjev in motoriziranih vozil, z opozorili za povečan promet kolesarjev.
- ◆ Ureditev vsaj 5 km kolesarskih povezav v 5 letih.

HOJA

Hoja bo, kot del sistema trajnostne mobilnosti v občini Kozje, spodbujana preko sledečih ukrepov:

- ◆ **Uvajanje dodatnih opozoril na prisotnost pešcev** na cestišču in preureditev prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi.
- ◆ **Izgradnja oziroma dokončanje povezav s pločniki in pešpotmi.**
- ◆ **Namestitev sistema prikazovanja hitrosti vožnje** tudi za povečanje varnosti pešcev.
- ◆ **Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju pešcev z motoriziranim prometom.**





Krovni cilj strategije je povečanje deleža prebivalcev, ki hojo uporabljajo kot način mobilnosti. Temu sledijo še ostale **ciljne vrednosti**, postavljene z namenom sledenja uspešnosti izvajanja ukrepov v celostni prometni strategiji. Te so:

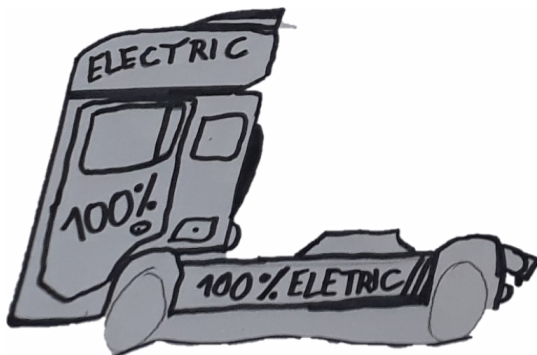
- ◆ 10 % povečanje hoje kot načina potovanja znotraj občine glede na izhodiščno število uporabnikov v 5 letih.
- ◆ Preureditev vsaj treh prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi v 5 letih.
 - ◆ Izgradnja ali preureditev vsaj 2 km varnejših poti za pešce v 5 letih.
 - ◆ Postavitev vsaj enega prikazovalnika hitrosti letno.
- ◆ Označitev vsaj dveh **konfliktnih točk** med pešci in motoriziranim cestnim prometom na šolskih poteh v 5 letih.

MOTORIZIRAN CESTNI PROMET

Nabor ukrepov v stebru motoriziranega cestnega prometa se osredotoča na **urejanje obstoječega sistema**. Ukrepi s tega področja

so:

- ◆ Zagotoviti dodatne električne polnilnice.
- ◆ Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa.
 - ◆ Preurejanje križišč v krožišča.
- ◆ Urejanje kritičnih točk, ki so povezane s cestnim motoriziranim prometom in ostalimi (ranljivejšimi) udeleženci v prometu.
 - ◆ Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.





Za merjenje izvajanja zastavljenih ukrepov so v Celostni prometni strategiji občine Kozje postavljene sledeče **ciljne vrednosti**:

- ◆ Postavitev vsaj ene **polnilnice za električna vozila** v 5 letih.
- ◆ Ureditev vsaj 3 območij **con umirjanja prometa oz. omejitev hitrosti** v 5 letih.
 - ◆ Preureditev vsaj 3 križišč v **krožišča** v 5 letih.
- ◆ Ureditev 5 **kritičnih točk** z vidika varnosti vseh udeležencev v prometu s poudarkom na ranljivejših skupinah v 5 letih.
- ◆ **Rekonstrukcija 20 km občinskih in državnih cest** v 5 letih za povečanje varnosti, pretočnosti, posledično manj zastojev, manj onesnaževanja.

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Skladno s prioritetaami je bil oblikovan nabor ukrepov, s katerimi bodo občani in obiskovalci spodbujeni k večji uporabi javnega potniškega prometa:

- ◆ Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).
 - ◆ Ureditev avtobusnih postajališč.
 - ◆ Proučitev in pilotna izvedba sistema prevozov na klic.





Za potrebe sledenja izvedenih aktivnosti, predvidenih s Celostno prometno strategijo, so bile oblikovane sledeče **ciljne vrednosti**:

- ◆ 5 % povečanje uporabnikov javnega potniškega prometa kot načina vsakodnevnih potovanj glede na izhodiščno število uporabnikov v 5 letih.
 - ◆ Pilotna izvedba sistema prevozov na klic.
- ◆ Ureditev vsaj 8 avtobusnih postajališč v 5 letih.

PARKIRNA POLITIKA

Skladno s prioritetami je bil oblikovan nabor ukrepov, s katerimi bo občina spodbujala trajnostno naravnano parkirno politiko:

- ◆ Urejanje parkirišč na relevantnih območjih.
- ◆ Ureditev ali označitev parkirišč s poudarkom na označitvi parkirnih mest za invalide.
- ◆ Ureditev parkiranja pri Zdravstveni postaji, šolah, vrtcu in gasilskem domu.





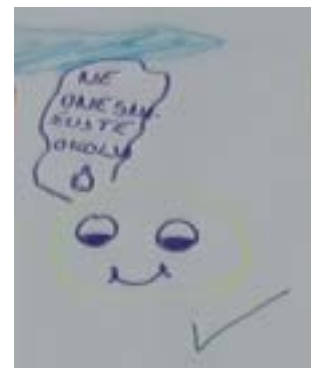
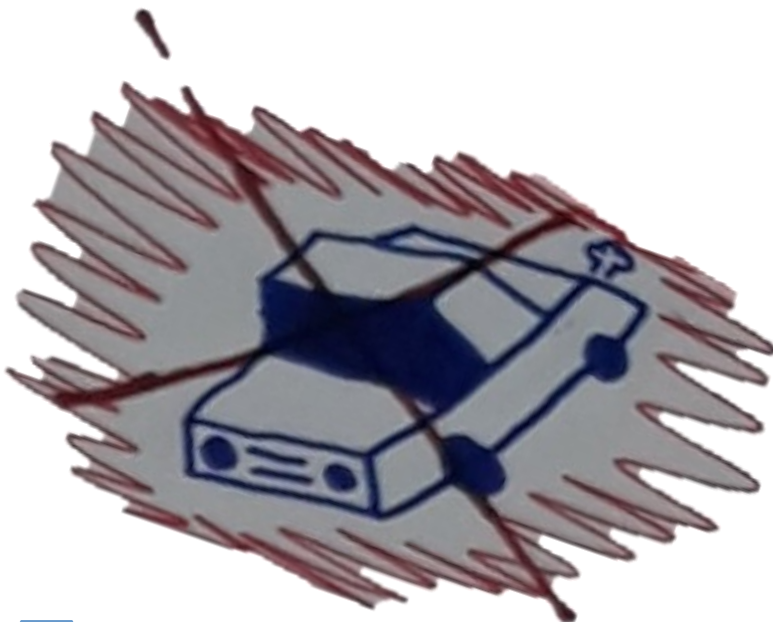
Prek ukrepov so bile zastavljene tudi **ciljne vrednosti**, ki bodo služile za spremljanje izvajanja ukrepov. Te so za področje parkirne politike sledeče:

- ◆ Preureditev vsaj 2 parkirišč pri relevantnih točkah v občini v 5 letih.
- ◆ Označitev vsaj 3 dodatnih parkirnih mest za invalide v 5 letih.
- ◆ Rešitev problematike parkiranja pri ZP Kozje, na trgu v Kozjem, pri vrtcu Zmajček v Kozjem in pri gasilskem domu v Lesičnem.

TRAJNOSTNO UREJANJE PROMETA

Na podlagi postavljenih prioritiet je bil oblikovan **nabor ukrepov**, s katerimi bo občina Kozje zasledovala **cilje trajnostnega urejanja prometa**:

- ◆ Izvajanje **promocijskih aktivnosti** v vrtcih in osnovnih šolah.
 - ◆ Sodelovanje na **Evropskem tednu mobilnosti**.
- ◆ **Obveščanje** občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.
 - ◆ Spodbujanje sodelovanja s **sosednjimi občinami**.





Merjenje uspešnosti izvajanja zastavljenih ukrepov bo potekalo prek sledenja doseganja ciljnih vrednosti, ki so za področje trajnostnega urejanja prometa sledeče:

- ◆ Vključitev v aktivnosti, povezane z Evropskim tednom mobilnosti.
- ◆ Enkrat letno izvedba usmerjenega izobraževanja s področja mobilnosti v obeh OŠ in vrtcu v OK.
- ◆ Sodelovanje s sosednjimi občinami na področju urejanja prometa.

AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt predstavlja bistven del Celostne prometne strategije občine Kozje in osnovno usmeritev za trajnostno mobilnost v občini Kozje za prihodnjih pet let. Kot takšen je bil tudi formalno predstavljen in usklajen ne samo prek intenzivnega sodelovanja z javnostmi, temveč tudi na politični ravni. Junija 2019 je bila Celostna prometna strategija občine Kozje, katere ključni del je akcijski načrt, predstavljena in potrjena tudi s strani Občinskega sveta Občine Kozje, s čimer je dokument dobil tudi potrebno formalno politično podporo.

Osnova akcijskega načrta so aktivnosti, ki so bile določene na podlagi postavljenih ukrepov in ciljnih vrednosti. Njihovo izvajanje v celotnem obsegu bo zagotovilo izpolnjevanje postavljenih ciljev Celostne prometne strategije občine Kozje. Nadalje je akcijski načrt konkretiziran v smislu ocene zahtevnosti posamezne aktivnosti, dodelitve odgovornosti oziroma virov finančnih sredstev, ter predvidene časovne razporeditve ukrepov po letih v obdobju med 2019 in 2023.

Tabele na naslednjih straneh prikazujejo akcijski načrt po posameznih stebrih trajnostne mobilnosti Celostne prometne strategije občine Kozje.

Akcijski načrt za področje kolesarjenja

AKTIVNOST	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA OZ. ODGOVORNOST	2019	2020	2021	2022	2023
V roku 5 let zagotoviti vsaj 5 kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa na relevantnih točkah v občini.	Manjša	Občina					
Uvedba sistema izposoje koles.	Srednja	Občina, ministrstvo					
Označitev vsaj 3 konfliktnih mest kolesarjev z motoriziranim cestnim prometom v 5 letih.	Manjša	Občina, ministrstvo					
Označitev vsaj enega odseka občinske ceste, kjer poteka mešan promet kolesarjev in motoriziranih vozil, z opozorili za povečan promet kolesarjev.	Srednja	Občina					
Ureditev vsaj 5 km kolesarskih povezav v 5 letih.	Velika	Občina, ministrstvo					

Akcijski načrt za področje hoje

AKTIVNOST	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA OZ. ODGOVORNOST	2019	2020	2021	2022	2023
Preureditev vsaj treh prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi v 5 letih.	Srednja	Občina					
Izgradnja ali preureditev vsaj 2 km varnejših poti za pešce v 5 letih.	Srednja	Občina, ministrstvo					
Postavitev vsaj enega prikazovalnika hitrosti letno.	Manjša	Občina					
Označitev vsaj dveh konfliktnih točk med pešci in motoriziranim cestnim prometom na šolskih poteh v 5 letih.	Manjša	Občina, ministrstvo					

Akcijski načrt za področje motoriziranega cestnega prometa

AKTIVNOST	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA OZ. ODGOVORNOST	2019	2020	2021	2022	2023
Postavitev vsaj ene polnilnice za električna vozila v 5 letih.	Manjša	Občina, Eko sklad					
Ureditev vsaj 3 območij con umirjanja prometa oz. omejitve hitrosti v 5 letih.	Manjša	Občina, ministrstvo					
Preureditev vsaj 3 križišč v krožišča v 5 letih.	Velika	Občina, ministrstvo					
Ureditev 5 kritičnih točk iz vidika varnosti vseh udeležencev v prometu, s poudarkom na ranjivejših skupinah, v 5 letih.	Srednja	Občina, ministrstvo					
Rekonstrukcija 20 km občinskih in državnih cest v 5 letih.	Srednja	Občina, ministrstvo					

Akcijski načrt za področje javnega potniškega prometa

AKTIVNOST	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA OZ. ODGOVORNOST	2019	2020	2021	2022	2023
Pilotna izvedba sistema prevozov na klic.	Srednja	Občina, ministrstvo, Eko sklad					
Ureditev vsaj 8 avtobusnih postajališč v 5 letih.	Srednja	Občina					

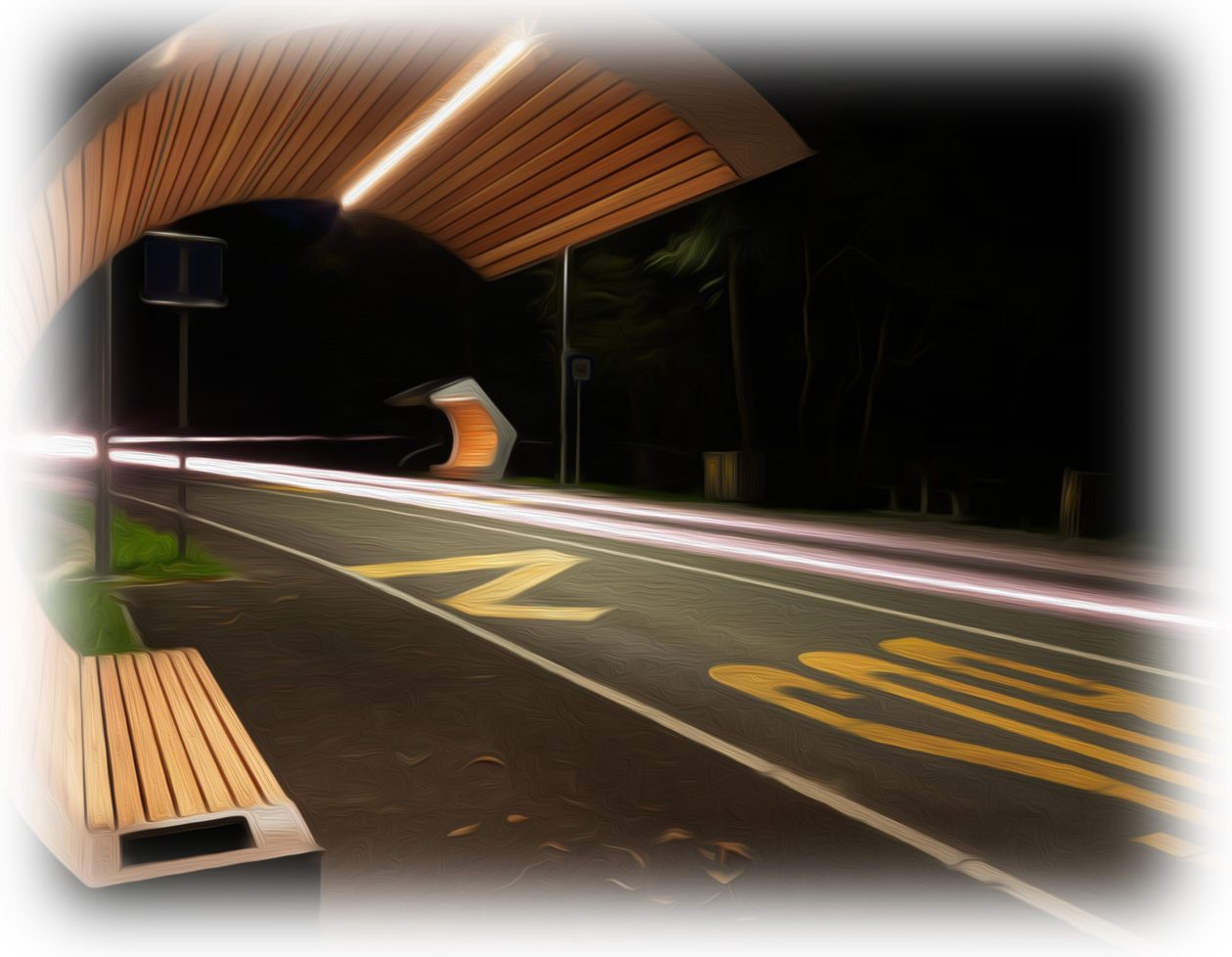
Akcijski načrt za področje parkirne politike

AKTIVNOST	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA OZ. ODGOVORNOST	2019	2020	2021	2022	2023
Preureditev vsaj 2 parkirišč pri relevantnih točkah v občini v 5 letih.	Manjša	Občina					
Označitev vsaj 3 dodatnih parkirnih mest za invalide v 5 letih.	Manjša	Občina					
Rešitev problematike parkiranja pri ZP Kozje, na trgu v Kozjem, pri vrtcu Zmajček v Kozjem in pri gasilskem domu v Lesičnem.	Manjša	Občina					

Akcijski načrt za področje trajnostnega urejanja prometa

AKTIVNOST	ZAHTEVNOST	VIRI FINANCIRANJA OZ. ODGOVORNOST	2019	2020	2021	2022	2023
Vključitev v aktivnosti, povezane z Evropskim tednom mobilnosti.	Manjša	Občina, OŠ, vrtec					
Enkrat letno izvedba usmerjenega izobraževanja s področja mobilnosti v obeh OŠ in vrtcu v OK.	Manjša	Občina, OŠ, vrtec					
Sodelovanje s sosednjimi občinami na področju urejanja prometa	Manjša	Občina, sosednje občine					





Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. (b. d.). Aplikacija "Pregled prometnih nesreč". Pridobljeno iz <https://www.avp-rs.si/aplikacija-pregled-prometnih-nesrec/>

Ministrstvo za infrastrukturo in prostor Republike Slovenije [MIP RS]. (b. d.). *Kaj je trajnostna mobilnost?* Pridobljeno iz http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Dogodki/Kaj_je_trajnostna_mobilnost.pdf

PISO. (2019). *Občina Kozje - Prostorski informacijski sistem*. Pridobljeno iz Gospodarska infrastruktura > Promet: <http://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=KOZJE>

Statistični urad Republike Slovenije. (2019). *Presečni podatki po občinah*. Pridobljeno iz <http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Obcine/Obcine.asp>

Urbanistični inštitut RS. (2012). *Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije*. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor.

»Občina Kozje bo urejena, varna in uspešna, z okolju prijaznim razvojem bo zagotavljala visoko kakovost življenja in spodbujala podjetništvo. Prometni sistem, ki bo to spodbujal, bo temeljil na trajnostnih načinih prevoza in bo dostopen, varen ter prilagojen potrebam vseh občanov.«

