

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŠENTJUR





Občina Šentjur

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

maj 2017



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA



Pričujoči dokument, Celostna prometna strategija Občine Šentjur, je pogled v prihodnost razvoja prometa. Pri njegovi pripravi smo poskušali združiti globalne usmeritve trajnostne mobilnosti in lokalne infrastrukturne danosti v kompromis, s katerim bi vsi pridobili. Pridobili bi bolj čisto okolje, več zdravih navad, nove prometne rešitve ter omogočili različnim populacijam občank in občanov nove alternative kot odgovor na potrebe vsakodnevnih migracij. V zadnjih desetletjih smo v skladu z vse hitrejšim tempom življenja in s prilagajanjem raznolikim zahtevam delovnih okolij ter individualizacije preživljanja prostega časa doživeli bliskovit porast števila osebnih vozil. Temu primerno je rastle in se širila cestna infrastruktura, katere vzdrževanje zahteva ogromno sredstev in tudi velik kolač občinskih proračunskih sredstev. Obenem se je ustavil razvoj javnega potniškega prometa, lagodnost vedno dostopnega prevoza z avtomobilom pa je povzročila opuščanje peš hoje in kolesarjenja, k čemur je pripomogla tudi vse manjša varnost za takšne udeležence prometa.

A prihodnost pred nas postavlja nove izzive. Zavedamo se degradacije okolja, onesnaženja, ki je posledica aktualnega stanja. Preventiva nas je kar dobro ozavestila glede posledic pomanjkanja gibanja, kar se kaže že pri naših najmlajših. Pohodništvo in kolesarjenje v prostem času iz težnje postajata stalnica in pri mnogih tudi način življenja. Z oblikovanjem Celostne prometne strategije je tudi občina Šentjur stopila na pot trajnostne mobilnosti. Kot lokalna skupnost smo dobili priložnost in možnost, da poiščemo skupno vizijo razvoja prometa, hkrati pa smo z izvedbo projektov, kot sta urejanje pešpoti ob Pešnici in načrtovanje kolesarske poti do Celja, že začeli to vizijo uresničevati. Zavedati se moramo, da imamo na 222 km² ozemlja zelo raznolike infrastrukturne razmere ter nabor mogočih načinov potovanja, vendar pa lahko najdemo pobude, ki so uresničljive. Nekatere so že vključene v ta dokument, s katerim smo hkrati dobili smernice za iskanje dodatnih. Pri tem nam bosta glavno vodilo večja prometna varnost za vse ciljne skupine občank in občanov ter večja kakovost bivanja v vseh naših krajih.

Srečno pot!

Mag. Marko Diaci,
župan občine Šentjur

A handwritten signature in black ink, reading "Diaci".



TRAJNOSTNA MOBILNOST ZA USPEŠNO PRIHODNOST

Celostno prometno načrtovanje je način, ki izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest in regij, kjer se z izzivi prometa ukvarjajo že dalj časa ter uspešno uresničujejo njegova ključna načela.

Občina Šentjur ima, kot večina občin, nekaj prometnih zadreg. Nekatere temeljijo na razpršeni strukturi poselitve in razgibanosti terena, druge na potovalnih navadah, ki so povezane s krajem zaposlitve ali izobraževanja. Vsem pa je skupno, da gre za širši sistem, ki ga ni mogoče rešiti zgolj z enim ukrepom. Prednost občine je zgodovinska navezanost na železnico. Celostno prometno načrtovanje je pristop, ki izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest in regij, kjer se z izzivi prometa ukvarjajo že dalj časa ter uspešno uresničujejo njegova ključna načela. Proces se je oblikoval na uporabi te preizkušene metode. Predstavlja nov pristop, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja, upošteva prakse in politike različnih sektorjev in ravni oblasti. Z vključevanjem javnosti v vseh fazah načrtovalskega procesa se je izoblikovala jasna vizija in cilji, katerih doseganje bo merljivo. Osrednji element celostnega prometnega načrtovanja je Celostna prometna strategija. Nastala je na podlagi dokumentov in smernic EU ter Ministrstva za infrastrukturo in prostor. Celostna prometna strategija je dokument v katerem je Občina

Šentjur zarisala zaporedje ukrepov na področju prometa, katerih uresničevanje bo pomagalo doseči celostne spremembe in višjo kakovost bivanja. Ključ za spremembo je v drugačnem načrtovanju prometa. Celostna prometna strategija ponuja možnost za prehod v sodobno in celovito načrtovanje prometa. Celostno načrtovanje prometa ne zavrača, temveč nadgrajuje trenutne načrtovalske prakse in ima dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti. Usmerjeno je v privlačen javni potniški promet, razvejano mrežo varnih kolesarskih stez in dobre pogoje za hojo. Središče pozornosti bi lahko bil urejen, privlačen, dostopen in varen mestni prostor.





NARAVA IN VLOGA DOKUMENTA

Celostna prometna strategija je dokument, ki upošteva in nadgrajuje sedanje strateške dokumente občin. Gre za nov način razmišljanja oziroma načrtovanja, ki pomeni korak naprej k bolj trajnostnemu načrtovanju prometa v regiji – v skladu s sodobnimi usmeritvami in priporočili smernic Ministrstva za infrastrukturo.

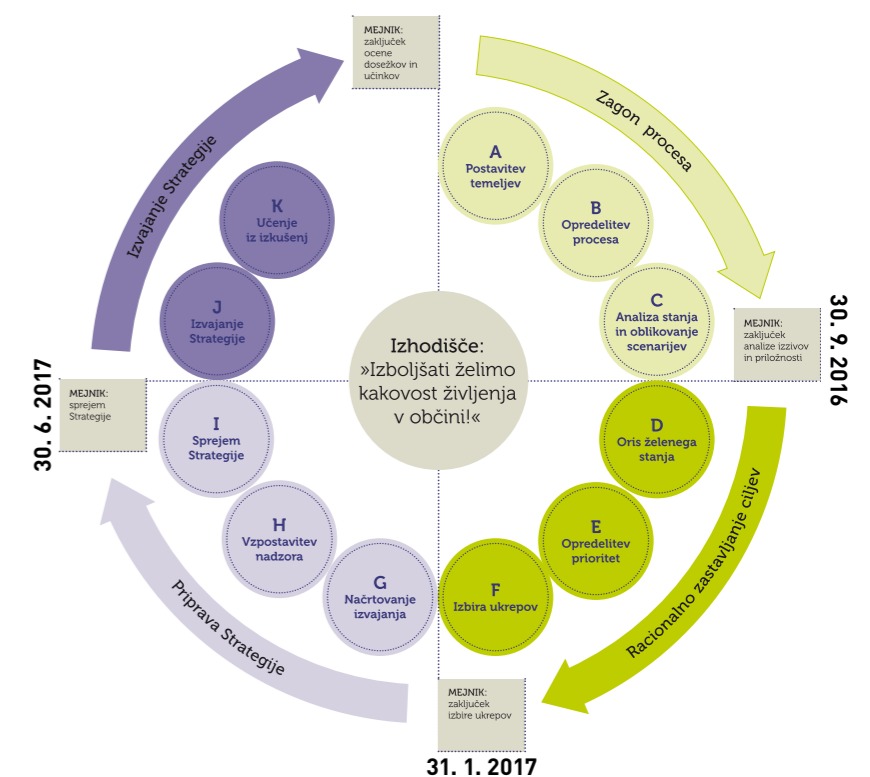
Pri pripravi je sodelovala interdisciplinarna skupina strokovnjakov s področja prometa in prostora. S predlaganim načinom in dokumentom lahko Občina nadgradi prostorske akte v strateškem delu, kar vodi v celovitejše načrtovanje in vključitev prometne strategije v planske akte občine. Tako se bo strategija uveljavila v prostoru in vplivala na mobilnost ter celovito načrtovanje prometa v tesni povezavi s prostorskim razvojem občine.

Dokument je začel nastajati v letu 2016, ko se je zagnal proces, vsebuje analizo sedanjega stanja na področju prometa v mestu in okolici, vizijo razvoja prometnega sistema in strateške cilje. Pomeni ključno podlago za podrobnejši akcijsko-proračunski načrt do leta 2022 in je osrednji del strategije. Sprejem strategije na občinskem svetu ne pomeni njenega zaključka, ampak prehod v izvajanje.

Izhodišče dokumenta je dolgoročna vizija, medtem ko so cilji opredeljeni srednjeročno (do leta 2025).

Operativna razdelava dokumenta z akcijsko-proračunskim načrtom je predvidena za petletno obdobje (do leta 2022). Po tem obdobju je načrtovana revizija Celostne prometne strategije in njena

osvežitev. Na vsaki dve leti bo izdelano poročilo o napredku, ki bo vsebovalo spremljanje in vrednotenje kazalnikov mobilnosti.



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



TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Nekdanja paradigma načrtovanja prometa se je osredinila na pretočnost in za to potrebno infrastrukturo (ceste, parkirišča, krožišča, mostovi itd.). Trajnostno načrtovanje prometa paradigmo opušča. Izkazalo se je namreč, da povečevanje prometne infrastrukture privede do nasprotnega učinka in poveča količino prometa. Sodobni način v ospredje postavlja prebivalce in njihove potrebe. Cilj je kvaliteten bivalni prostor, kjer promet obvladujejo trajnostni prevozni načini.

Urbanistično načrtovanje in trajnostno načrtovanje prometa sta medsebojno tesno povezana. Prostorska delitev dejavnosti v prostoru ustvarja potrebo po potovanju in transportu materiala. Vizija je, da se z boljšim razporejanjem dejavnosti v prostoru zmanjša potreba po potovanju in ustvari premik od avtomobila k drugim prevoznim sredstvom ali načinom potovanj. Številni avtorji ugotavljajo, da obstaja korelacija med gostoto stavbnega tkiva v naseljih in številom poti. Zmanjšanje gostote stavbnega tkiva namreč vodi k manjšemu številu poti, manjši uporabi avtomobila, zmanjša porabo energije in poveča hitrost potovanj. Hkrati pa povečanje ponudbe javnega transporta vodi k večji uporabi javnega prevoza v nasprotju z uporabo osebnega avtomobila. Prostorske akte občine je zato potrebno pripravljati z vizijo, ki bo vključevala celovito in trajnostno načrtovanje prometa. Celostna prometna strategija daje za to potrebne usmeritve in predlaga konkretne ukrepe.

Z odločitvijo za celostno prometno načrtovanje se Občina Šentjur odloča za:

Celovito ukrepanje

Želimo delovati celovito in izkoristiti prispevke različnih strok, praks in strategij, različnih vrst prevoznih sredstev, odločevalnih sektorjev, javnih ustanov in podjetij ter ravni oblasti.

Transparentno delovanje in vključevanje prebivalstva

Kompleksna razvojna vprašanja želimo rešiti z vključevanjem javnosti v celoten potek odločanja, izvajanja in ocenjevanja.

Trajnostni razvoj

S celostnim načrtovanjem prometa oziroma mobilnosti se želimo približati doseganju ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo okolja in gospodarskim razvojem.

Paketno reševanje izzivov

Z medsebojnim povezovanjem in dopolnjevanjem ukrepov želimo povečati sposobnost in učinkovitost občine pri premagovanju razvojnih ovir.

Merljive cilje

Ukrepi izhajajo iz merljivih ciljev, ti pa so usklajeni z vizijo sodobne občine. Takšna hierarhija nam omogoča sprotno preverjanje uspešnosti delovanja.

Realne stroške

V načrtovanje prometa želimo vključiti širše družbene stroške in koristi v vseh sektorjih. Strateški način omogoča nadzor in racionalno porabo javnih sredstev.

Finančno vzdržnost

Prednost želimo dati rešitvam, ki so realistične, praktične, izvedljive z razpoložljivimi sredstvi in imajo največ učinka za najmanj denarja.



S celostnim načrtovanjem prometa si lahko občina zagotovi številne predvidljive koristi:

Boljša kakovost bivanja

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi, in ne za avtomobile in promet. To se izraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, izboljšani varnosti otrok, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobno.

Pozitivni učinki na okolje in zdravje

Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanja hrupa in blaženja podnebnih sprememb ter spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalcev, da bi hodili peš ali se vozili s kolesom, ima pozitivne učinke na zdravje in prinaša pomembne prihranke pri stroških, ki so povezani z njim.

Izboljšana mobilnost in dostopnost

Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.

Izboljšana podoba občine

Občina, ki si prizadeva za celostno načrtovanje prometa, se lahko ponaša z videzom inovativnosti in naprednosti.

Odločitve, ki jih podpira javnost

Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ukrepe ali proti njim na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti

Izdelava Celostnih prometnih strategij je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom.

Nove in celovite politične vizije

Celostno načrtovanje prometa ponuja dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti. Spodbuja kulturo učinkovitega in integriranega načrtovanja, ki teži k vključevanju sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter omogoča tudi doseganje drugih ciljev občine (gospodarskih, socialnih, okoljskih).

Izboljšanje dostopa do sredstev

Celostna prometna strategija lahko zagotovi dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve, in poveča konkurenčnost občine pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.



KLJUČNI IZZIVI NA PODROČJU PROMETA

V sklopu izdelave celostne prometne strategije je bila v začetni fazi izdelana celostna analiza sedanjega stanja prometa na območju občine Šentjur. Na podlagi le-te so bili ugotovljeni ključni izzivi urejanja, ki so vezani na različna področja prometa. V strnjeni obliki so izzivi predstavljeni v tem poglavju in so pomemben korak k doseganju trajnostne mobilnosti na območju šentjurske občine.

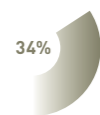
IZVAJANJE KLASIČNEGA NAČRTOVANJA PROMETA

S tem strateškim dokumentom se začne novo obdobje v celovitem prometnem načrtovanju. Načrtovanju, ki v primerjavi s preteklim, večinoma projektnim delom, usmerjenim v gradnjo prometne infrastrukture, daje prednost celostnemu in strateško usmerjenemu delu na področju prometa. Z vključevanjem javnosti in strokovnjakov z različnih področij skrbi za izboljšanje trajnostne mobilnosti. Preteklo delo je bilo pretežno usmerjeno v gradnjo novih cest, parkirišč, mostov in druge infrastrukture, kar pa je zahtevalo velike investicijske vložke. Posamezna dela pa niso bila med seboj smiselno povezana v celoto, saj niso imela skupnega zelenega cilja. Poleg tega so bili v fazah načrtovanja premalo upoštevani raznovrstni dejavniki, ki vplivajo na izbiro primernih ukrepov. Nov dokument in z njim povezani novi projekti bodo usklajeni s strateško usmeritvijo na višjih ravneh (državni, evropski). Strateški okvirji pa bodo omogočili osredinjenje na ključne prioritete pri urejanju prometa na občinski ravni.

POVEČEVANJE ŠTEVILA DELOVNIH MIGRACIJ IN SLABE POTOVALNE NAVADE

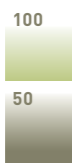
Delovne migracije so postale stalnica občanov Šentjurja, ki danes zaradi šibkega gospodarstva svoje dnevne poti opravljajo v druge občine. Največji delež (31 %) delovno aktivnega prebivalstva je zaposlen v MO Celje. V primerjavi z letom 2002 se je delež delovno aktivnega prebivalstva, zaposlenega v občini Šentjur, zmanjšal iz skoraj 38 % na 34 %. Večji del delavcev za prevoz do mesta dela uporablja lasten prevoz, čeprav jih več potuje na podobno ciljno lokacijo. Povečano število dnevniških migracij je vplivalo na povečanje števila osebnih avtomobilov. Danes občina Šentjur z gostoto 54 vozil na 100 prebivalcev (vsak drugi prebivalec Šentjurja je lastnik osebnega vozila) presega slovensko povprečje (52 vozil na 100 prebivalcev). Strukturni deleži prometnih načinov so podrejeni motornemu prometu. Rezultati spletne ankete so prikazali, da je osebni avtomobil za 85 % anketirancev najpogosteje uporabljen prevozni način, ki mu sledi hoja (6 %), kolo (5 %) in javni prevoz (4 %). Pogosta je

34 % delovno aktivnega prebivalstva je zaposlenega v občini Šentjur.



uporaba osebnega avtomobila za krajše razdalje. Najnovejši podatki kažejo, da večino svojih poti opravimo z osebnim avtomobilom, medtem ko je delež trajnostno opravljenih poti manjši, kar vpliva negativno tako na naše zdravje kot na okolje. Na drugi strani sta kolesarjenje in pešačenje poznana predvsem kot rekreacija in ju zgolj manjše število ljudi uporablja za opravljanje vsakodnevnih poti. Dodatno prevlado uporabe motornih prevoznih sredstev pogojuje osredinjenje na gradnjo infrastrukture za motorni promet. S tem se manjša privlačnost uporabe bolj trajnostnega načina mobilnosti, saj se ljudje raje odločajo za bolj udobno vožnjo z osebnim avtomobilom.

V občini je vsak drugi prebivalec lastnik osebnega vozila.



NEUSTREZNE RAZMERE ZA HOJO IN KOLESARJENJE

Veliko naselij v občini Šentjur je zaradi svoje bližine Celja območje priseljevanja. Le-to povzroča širjenje naselij, s čimer so se razdalje med območji različnih funkcij (oskrbovalne, upravne, bivalne, ...), predvsem v kraju Šentjur, povečale. Nekatere funkcije so že več kot stoletje locirane zunaj območja največjih naselitev, kot na primer Kmetijska šola, spet druge so bile na rob naselja postavljene kasneje. Tako so predvsem trgovinska in poslovna območja ločena od naselitvenih območij ter tako povečujejo razdalje, ki jih premagujejo prebivalci. Ker so se razdalje med začetki in cilji potovanj sčasoma povečale, infrastruktura med njimi pa je prilagojena predvsem motornim vozilom,

kolesarjenje in pešačenje nista prva izbira načina potovanja. Dosedanje načrtovalske prakse so bolj prilagojene trenutnim razmeram. Novi trgovinski centri tako ponovno nastajajo v bližini stanovanjskih območij (Kea Šentjur).

Varne poti za pešce so zadovoljivo urejene v naselju Šentjur, medtem ko se s pomanjkanjem tovrstne infrastrukture srečujejo manjša naselja občine. Občina Šentjur se danes spopada s pogostim problemom prevelike dostopnosti z motornimi vozili in s tem omejene dostopnosti ter privlačnosti območja za pešce.

Na podlagi terenskega ogleda je bilo ugotovljeno, da kolesarskih povezav, kot so kolesarske steze, pasovi, poti v občini Šentjur, praktično ni oz. je njihov delež zanemarljiv. Problematika kolesarjenja v občini Šentjur, neobstoječa kolesarska infrastruktura in velik delež tranzitnih prometnih tokov zaradi pomanjkanja navezovalne ceste med Šentjurjem in Dramljami močno bremenijo mestno središče. Kolesarji so tako primorani deliti vozno površino z motornim prometom, kar ogroža njihovo varnost. Potencial za razvoj kolesarjenja v občini Šentjur je velik, površje je sicer razgibano in v pretežni meri primerno za kolesarjenje.

Kljub urejanju ustreznih površin za pešce in kolesarje v dosedanje cestne projekte sedanje stanje ni zadovoljivo in se bo treba osrediniti na izboljšave ter s tem doseganje sprememb potovalnih navad občanov.

TRANZITNA PREOBREMENJENOST

Hiter dostop do avtocestnega omrežja in s tem do večjih zaposlitvenih središč je za občane Šentjurja ob slabših gospodarskih možnostih zagotovo olajševalna okoliščina, vendar ima tudi svoje negativne lastnosti. Občani se že leta trudijo za umestitev nove obvoznice, saj se Šentjur spopada z zelo gostim tranzitnim prometom. Skozi naselja je na cesti R1-234 povprečni letni dnevni promet skoraj 10 000 vozil, od tega je 1 200 tovornih. To močno slabi možnost razvoja drugih načinov prometa, hkrati pa močno onesnažuje okolje, uničuje cestišča ter ogroža predvsem ranljivejše udeležence v prometu – otroke, saj ta cesta poteka tik ob OŠ Franja Malgaja. Poleg tega pa prebivalce ob tranzitno obremenjenih cestah moti hrup.

POMANJKANJE INTERMODALNOSTI MED RAZLIČNIMI PROMETNIMI NAČINI IN NEUSTREZEN JAVNI POTNIŠKI PROMET

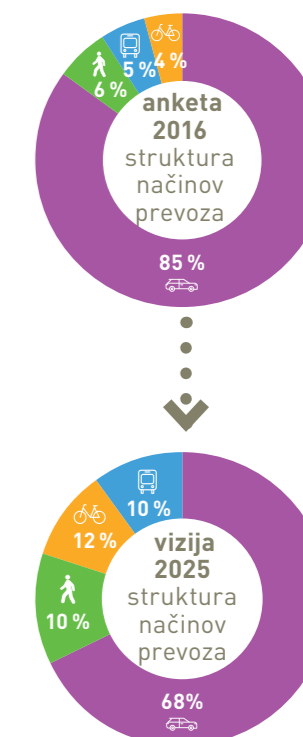
Občina Šentjur razpolaga z razmeroma dobrim javnim potniškim prometom, ki pa se ne povezuje najbolje z drugimi prometnimi načini. Avtobusna postajališča so oddaljena od železniških postajališč, kar onemogoča kakovostno prestopanje med omenjenima prometnima načinoma. Poleg tega nimamo pri intermodalnosti v mislih le povezav med avtobusnim in železniškim prometom, ampak tudi odsotnost

navezav na druge prometne načine. Ni mogoče izposoje koles ali P+R načina parkiranja osebnih avtomobilov.

Na drugi strani ugotavljamo, da so mogoče izboljšave v javnem potniškem prometu. Z optimizacijo javnega potniškega prometa bi lahko dosegli večjo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti. Ljudje težimo k uporabi takih načinov prevoza, ki so hitri in praktični. Na podlagi analiz je bilo ugotovljeno, da prihodi avtobusov in vlakov iz časovnega in tudi prostorskega vidika ne odgovarjajo potrebam občanov, ki se posledično ne odločajo za uporabo teh vrst prevoznih sredstev. Šolski avtobusi so pogosto edina javna prometna povezava za večino naselij zunaj bližnjega območja naselja Šentjur. Številni občani so tako primorani uporabljati lastno prevozno sredstvo. V občini se večja število starejšega prebivalstva, ki bi mu lažji, udoben in bolj praktičen javni potniški promet omogočil večjo mobilnost.



Rezultati ankete kažejo na to, da je največjemu (21 %) deležu anketirancev najpomembnejša vrednota v prometnem načrtovanju varnost pešcev in kolesarjev.





KLJUČNE PRILOŽNOSTI NA PODROČJU PROMETA

Občina Šentjur je s tem dokumentom stopila na pot celostnega prometnega načrtovanja. Pri izdelavi strategije so se pokazale ključne priložnosti. Z izpolnitvijo teh priložnosti v prihodnosti bo razvoj prometa v občini naredil pomemben korak v smer trajnosti.

VEČJI IZKORISTEK SEDANJIH POVEZAV IN POVEČANJE PONUDBE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Skoncentrirani gravitacijski tokovi v mesto Celje omogočajo konkurenčno dostopnost do velikega središča. Železniška povezava s pogostimi frekvencami je izjemnega pomena za naselje. Povprečno na železniški postaji Šentjur v notranjem prometu dnevno odpravijo skoraj 500 potnikov. V avtobusnem prometu na najbolj frekvenčni liniji dnevno odpravijo okrog 120 ljudi. Vendar potencial povečanja obstaja. Z optimizacijo linij javnega potniškega prometa in vzpostavitev novih oblik javnega potniškega prometa ter povezavo s sedanjimi se bo javni potniški promet približal vsem generacijam in socialnim slojem. Kot priložnost se ponuja razvoj sistema izposoje koles.

POTENCIAL HOJE IN KOLESARJENJA

Čeprav je pokrajina razgibana, geografske značilnosti omogočajo razvoj hoje in kolesarjenja. Vsa naselja v občini Šentjur so primerna za premagovanje krajših razdalj

peš oz. s kolesom, saj se lahko v 15 minutah opravi večina opravkov v središču naselja. Gričevnata pokrajina v severnem delu Šentjurja vpliva na dostopnost območja s kolesom. Brez upoštevanja razgibanosti terena bi središče naselja Šentjur s kolesom v 15 minutah potencialno lahko doseglo do 10 000 ljudi. Danes vsakodnevne poti peš opravlja 6 % prebivalcev občine. Menimo, da obstaja potencial za povečanje le-teh na 10 %. S smotrnim spodbujanjem pešačenja in kolesarjenja, ki ga obravnava strategija, je ta cilj dosegljiv v bližnji prihodnosti.

NAVEZAVA LOKALNIH KOLESARSKIH POVEZAV NA DRŽAVNE

Na relaciji Celje–Štore–Šentjur bo v prihodnosti zgrajena državna kolesarska povezava. S tem se ponuja priložnost na občinski ravni, saj bi z navezavo na državno povezavo sklenili kolesarske poti v učinkovito celoto. Dobro razvita kolesarska infrastruktura bo povečala varnost kolesarjev in bo tako bolj primerna za opravljanje vsakodnevnih poti ter privlačna za priložne aktivnosti. Na podlagi anket je ugotovljeno



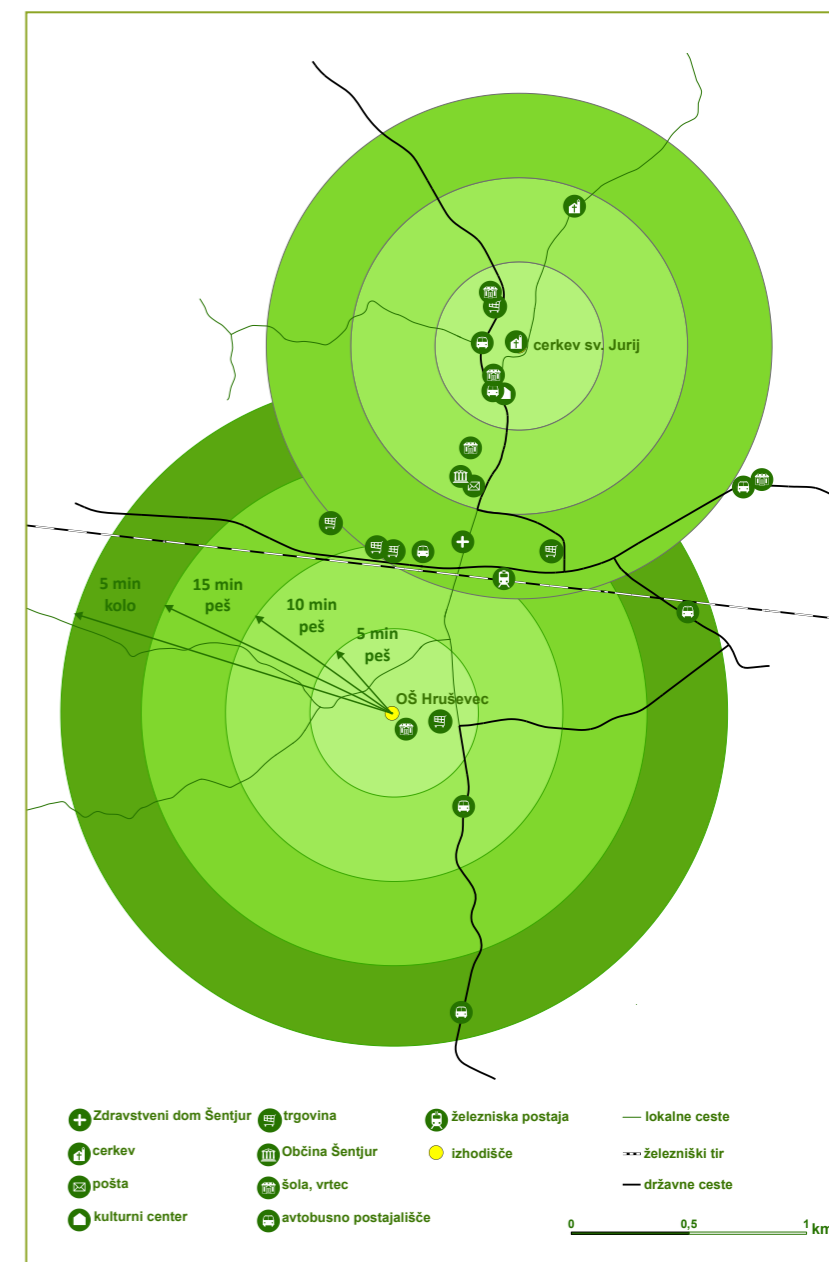
podobno mnenje občanov, da bi z zagotovljenim povezanim kolesarskim omrežjem zmanjšali uporabo motornih prevoznih sredstev.

VLAGANJE V RAZVOJ TRAJNOSTNEGA PROMETA

V preteklosti je bil največji delež porabljenih sredstev občine Šentjur vložen v razvoj motornega prometa. S tem se je zapostavljalo področje razvoja trajnostnih oblik prometa. Visoke vsote porabljenih sredstev so se izrazile v prevladi uporabe avtomobilov. S preusmeritvijo vlaganj v trajnostne oblike prometa bo občina porabila manj denarja. Nove oblike vlaganj bodo med drugim obsegale tudi t. i. mehke ukrepe, ki z izvajanjem različnih dejavnosti (promocijske aktivnosti, ozaveščanje, organizacija storitev, ...) pogosto bolj učinkovito vplivajo na spremembo potovalnih navad ljudi.

DOSTOP DO ZNANJA, IZKUŠENJ IN SREDSTEV EU

Komisija EU je naklonjena uvajanju sprememb na področju trajnostne mobilnosti. Z novo, trajnostno strategijo bo občini Šentjur omogočen lažji dostop do sredstev, ki so financirane od EU. Poleg denarnih virov bo občini tudi omogočena podpora EU s posredovanjem izkušenj, novih informacij in znanja na področju trajnostnega načrtovanja prometa.



Shema dostopnosti peš in s kolesom naselja Šentjur



VIZIJA UREDITVE PROMETA V OBČINI ŠENTJUR

Šentjur ima potencial za uspešen razvoj prometa v prihodnosti. Tako smo v vizijo vključili glavne vidike trajnostnega prometa, ki močno vplivajo na kakovost življenja. S tem želimo orisati svetlo prihodnost, katere glavne vidiki so privlačnost za življenje, vendar z ozirom na gospodarstvo in turizem.

Oblikovana vizija se glasi:

»Občina Šentjur bo izvajala ljudem in okolju prijazno prometno politiko. Podala se bo na pot trajnostne mobilnosti, pri čemer bo kot prednostno nalogo obravnavala razbremenitev središč tranzitnega prometa ter povečanje prostora, namenjenega pešcem in kolesarjem. Ukrepi s področja prometnega sistema bodo uravnovežili prometno ponudbo, vzpostavili visoko raven prometne kulture in naredili okolje, privlačno za življenje, gospodarstvo in turizem.«

Opredelili smo tudi strateške cilje:

Razbremenitev tranzitnega in tovornega prometa skozi središča naselij do leta 2025.

Vzpostavljanje večje integriranosti, konkurenčnosti ter dostopnosti med vsemi prometnimi načini s poudarkom na sedanjem javnem potniškem prometu do leta 2020.

Za 100 % povečati sedanje število potovanj, opravljenih s trajnostnimi prometnimi načini, do leta 2025.

Vzpostaviti kvalitetne, povezane in delujoče površine za pešce in kolesarje do leta 2025.

Povečati gospodarsko konkurenčnost občine.





STRATEŠKI STEBRI CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Celostna prometna strategija občine Šentjur temelji na petih ključnih področjih ukrepanja. Z uresničitvijo ciljev na vseh dopolnjujočih se strateških področjih se lahko doseže vizija inteligentno organiziranega mesta na področju prometa.



seznam kratic:

MzIP – ministrstvo za infrastrukturo in prostor
Mzi – Ministrstvo za infrastrukturo
EU – Evropska unija
MO Celje – Mestna občina Celje
ETM – Evropski teden mobilnosti
KS – krajevna skupnost

DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
JPP – Javni potniški promet
P+R – »Park & Ride« ali »Parkiraj in se odpelji«
AVP – Javna agencija RS za varnost prometa



TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI

Dosedanja praksa na področju prometa v občini Šentjur ni poznala celostnega načina načrtovanja. Posamezni projekti s področja prometa in mobilnosti so bili obravnavani razpršeno in niso bili združeni v sklenjeno celoto. Prav tako ni bila izdelana strategija, ki bi sledila enotnim ciljem različnih področij. S celostno prometno strategijo bo občina dobila dokument, ki bo spremenil dosedanje prakso.

IZZIVI OBČINE ŠENTJUR

Investicije v prometno infrastrukturo zavzemajo največji delež sredstev v načrtu razvojnih programov. Pri tem je bila velika večina izdatkov namenjena ureditvi motornega prometa in investicijskemu vzdrževanju cest. Ureditve za kolesarje in pešce so se v večini izvajale v sklopu ureditev za motorni promet (ob ureditvi ceste). V strateških dokumentih so bila leta, v katerih občinski proračun ni vseboval deleža, namenjenega napredku s področja pešačenja. Ureditve javnega potniškega prometa so temeljile predvsem na izboljšanju infrastrukture avtobusnih postajališč, medtem ko s področja optimizacije in spodbujanja uporabe ni bilo izboljšav. Parkirna politika je bila predvsem tematika pogovorov, ki ni nikoli prišla do realizacije, čeprav je mirujoči promet v mestu razmeroma neurejen. Večinsko so tako rasle nove parkirne površine (kot na primer parkirišče pri cerkvi sv. Jurija) ter tako dodatno podpirale kopičenje mirujočega prometa v središčih.

DOSEŽKI OBČINE ŠENTJUR

Občina Šentjur je do sedaj izvajala ureditev prometa, ki je temeljil na reševanju posameznih problematičnih območij. Pri tem je do določene mere tudi upoštevala javnost. Kljub močni investicijski podpori cestnega prometa je občina povečala finančno podporo projektom trajnostne mobilnosti. V sklopu gradnje in obnavljanja cestnih površin se urejajo in načrtujejo pločniki in kolesarske površine, v sklopu obnove vaških jeder pa se urejajo površine, privlačne za pešce. Med najpomembnejšimi projekti, pri katerih sodeluje občina Šentjur, je gradnja državne kolesarske povezave Celje–Štore–Šentjur, ki bo udobno in varno povezala regionalna središča. Pomembne dosežke na področju promocije in vključevanja javnosti je občina dosegla z uspešno izvedbo Evropskega tedna mobilnosti (ETM) in raznih izobraževalnih ter promocijskih akcij na temo varnosti v prometu. Med pripravo Celostne prometne strategije je pridobila pomembne izkušnje in znanje za nadaljnje izvajanje promocije ter



Za uveljavljanje načel in ukrepov trajnostne mobilnosti je potreben širok konsenz vseh zainteresiranih skupin.



vključevanje občanov v proces načrtovanja.

Korak k izvajanju trajnostne prometne politike je občina izvedla z izdelavo Celostne prometne strategije, ki predstavlja strateške smernice k celostnemu prometnemu načrtovanju. Priprava strategije kaže na pripravljenost glavnih deležnikov za izboljšanje stanja na področju prometa in podporo javnosti pri uresničevanju zastavljene vizije.

VIZIJA

Občina Šentjur se bo s sprejetjem Celostne prometne strategije zavzela za vrednote trajnostne mobilnosti in celostno načrtovanje prometa. Pri načrtovanju bo spodbujala prometne načine, ki so bili do sedaj zapostavljeni, in s tem poizkušala uravnotežiti prometno ponudbo. Za holističen način bo poskrbela z medsektorskim sodelovanjem. V okviru celostnega načrtovanja bo Občina poskrbela za transparentnost odločanja in spodbujala občane, da se vključijo v proces.

Cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
Vzpostavitev pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti	Sprejetje in zagon Celostne prometne strategije občine Šentjur leta 2017, revizija vsaki dve leti, prenova vsakih pet let Izobraževanje kadra za izvajanje in nadzor izvajanja ukrepov Celostne prometne strategije	Sprejeta strategija in prenova Število izobraževanj zaposlenih na temo trajnostne mobilnosti
Sprejetje uravnoveženega občinskega proračuna	Uravnoveženost investicij glede na posamezne prometne načine	Povečanje sredstev za izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti
Uvedba sistematičnega spremljanja mobilnosti občanov	Uvedba sistematičnega spremljanja mobilnosti občanov	Izvedba periodične ankete o potovalnih navadah
Zagotavljanje transparentnosti odločanja z vključevanjem javnosti in ključnih deležnikov v ključnih fazah načrtovanja mobilnosti	Vključevanje javnost in glavnih deležnikov v vse večje investicije in projekte na področju mobilnosti	Število promocijskih akcij in izobraževanj za občane in glavne deležnike na temo Število javnih razprav in delavnic

PREDLAGANI UKREPI

Sprejetje, zagon, revizija in prenova strategije

S sprejetjem Celostne prometne strategije bo Občina Šentjur začrtala nadaljnji razvoj v smeri trajnostne mobilnosti, ki ga bo podpirala z revizijo strategije na vsaki dve leti ter prenovo vsakih pet let. S sprotnim vrednotenjem doseganja ciljev bo spremljala uspešnost dokumenta in nadgrajevala začrtano pot. S sprejetjem Celostne prometne strategije občina Šentjur nadgrajuje dosedanje načrtovanje prometa na področju trajnostne mobilnosti.

Izobraževanje kadra za potrebe izvajanja ukrepov Celostne prometne strategije

Za uspešno izvajanje začrtanih ukrepov se bo uprava Občine Šentjur udeleževala izobraževanj in delavnic na temo trajnostne mobilnosti in s tem nadgrajevala svoje znanje in izkušnje iz načrtovanja trajnostne mobilnosti ter izmenjevala izkušnje z drugimi strokovnjaki na tem področju.

Priprava uravnoveženega proračuna

Izvajanje trajnostne mobilnosti bo Občina podprla s pripravo uravnoveženega proračuna, ki bo vključeval investicije v vse stebre Celostne prometne strategije in sorazmerno podpiral vse oblike trajnostne mobilnosti.

Izvedba periodične ankete o potovalnih navadah

Z letno izvedbo ankete v okviru osnovnih šol bomo spremljali potovalne navade občanov. Rezultati bodo osnova za vrednotenje doseganja ciljev strategije, prav tako pa bodo omogočali informiranje občanov o spremembah njihovih potovalnih navad.

Promocijske in izobraževalne akcije za promocijo vseh stebrov

Poleg nadaljevanja že uspešno izvedenega projekta Evropski teden mobilnosti, ki celovito promovira vse vidike trajnostne mobilnosti, bodo v okviru različnih dogodkov organizirane dodatne aktivnosti za promocijo vseh stebrov.

Javne razprave in delavnice ob pomembnejših ukrepih na področju mobilnosti

Vključevanje javnosti v proces načrtovanja je pomemben del celostnega načrtovanja prometa. Občina bo z izvajanjem javnih razprav in delavnic ob pomembnejših ukrepih trajnostne mobilnosti izvajala participativen način načrtovanja, ki bo omogočil občanom, da izrazijo svoje potrebe in se aktivno vključijo v proces načrtovanja.

Ukrep	Strošek	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
Sprejetje, zagon, revizija in prenova strategije	5 000 EUR za revizijo na 2 leti, 30 000 EUR za prenovo na 5 let	Srednja	Občina Šentjur, zunanji izvajalec	2017 – sprejetje, 2019 – prva revizija, 2022 – prva prenova
Izobraževanje kadra za potrebe izvajanja ukrepov Celostne prometne strategije	brez	Srednja	Občina Šentjur	od 2017 - letno
Izvedba periodične ankete o potovalnih navadah	500 EUR letno (v kolikor gre za spletno anketo)	Srednja	Občina Šentjur, vse osnovne šole v občini, Šolski center Šentjur	od 2017 - letno
Promocijske in izobraževalne akcije za promocijo vseh stebrov (inpr. ETM)	9 000 EUR letno	Srednja	Občina Šentjur, SPVCP, vse osnovne šole, Šolski center Šentjur, zunanji izvajalec	od 2017 - letno
Javne razprave in delavnice ob pomembnejših ukrepih na področju mobilnosti	500 EUR na javno razpravo	Srednja	Občina Šentjur	od 2018 - letno
Priprava uravnoveženega proračuna	brez	Srednja	Občina Šentjur	od 2017 - letno



PROMOCIJA HOJE KOT POMEMBENGA NAČINA POTOVANJ

V preteklosti so bila finančna sredstva največkrat namenjena razvoju infrastrukture za cestni promet, manj pa se je namenjal drugim oblikam prometa. Osnova človekovega gibanja je hoja, a kljub temu je načrtovanje zapostavljalo zasnovo in gradnjo površin za pešce. Danes se tako pešci spopadajo z manjkajočimi hodniki, neurejenimi prehodi in tistimi površinami, ki pa so nemalokrat neustrezne in zato uporabnikom nepriljubljene in nevarne. Z doslednim načrtovanjem in doseganjem zastavljenih ciljev se bo naredil velik korak naprej k zagotovitvi udobnih in varnih površin, namenjenih peščem.

IZZIVI OBČINE ŠENTJUR

Občina Šentjur se ukvarja s problemom podrejenosti nemotornega prometa in s tem omejene dostopnosti in privlačnosti območja za pešce. V občini in strnjenih naseljih so območja (npr. Zgornji trg), ki imajo obilo manevrskega prostora za ureditev javnih površin za pešce, kar lahko ugodno vpliva na privlačnost okolja za prebivalce in turiste. Izboljšanje in ureditev ustreznih površin za pešce v naselju Šentjur bo lažje izvedljiva po izvedbi navezovalne ceste Dramlje–Šentjur. Zmanjšanje tranzitnega prometa skozi središče naselja bo pomenilo povečano varnost, možnost gradnje površin, namenjenih peščem in kolesarjem, ter povečanje privlačnosti mestnega središča.

DOSEŽKI OBČINE ŠENTJUR

Občina Šentjur v skladu s sedanjo usmeritvijo ureja javne površine za pešce v sklopu prenove mestnih in krajevnih (vaških) središč. V

obdobju od leta 2010 dalje sta bili tako urejeni vaški središči Dobrina in Ponikva (Slomškov trg). Nove obnove obsegajo ureditve površin brez prometa ter postavitve javne infrastrukture za pešce (klopi, koši, javna razsvetljava, ...). Center Šentjurja zaznamujejo urejene parkovne ureditve in pešpoti (do Zgornjega trga, ...). Omembe vredna je javna površina pri stavbi Občine Šentjur (ploščad pred stavbo), ki je z mostom (omejenim samo za peš promet) povezana z desnim bregom Pešnice. Zaradi takšnih ureditev je občina glede na leto 2002 že dosegla pozitivne spremembe pri deležu prebivalcev, ki vsakodnevne poti opravljajo peš.

VIZIJA

Šentjur bo peščem prijazna občina, tako se bo po najboljših močeh trudila povečati poti, ki jih prebivalci opravljajo vsakodnevno. Pešačenje ne bo zgolj rutina, ki jo ljudje opravljajo od stanovanja do avtomobila, ampak bodo predvsem ljudje, ki živijo v strnjenih

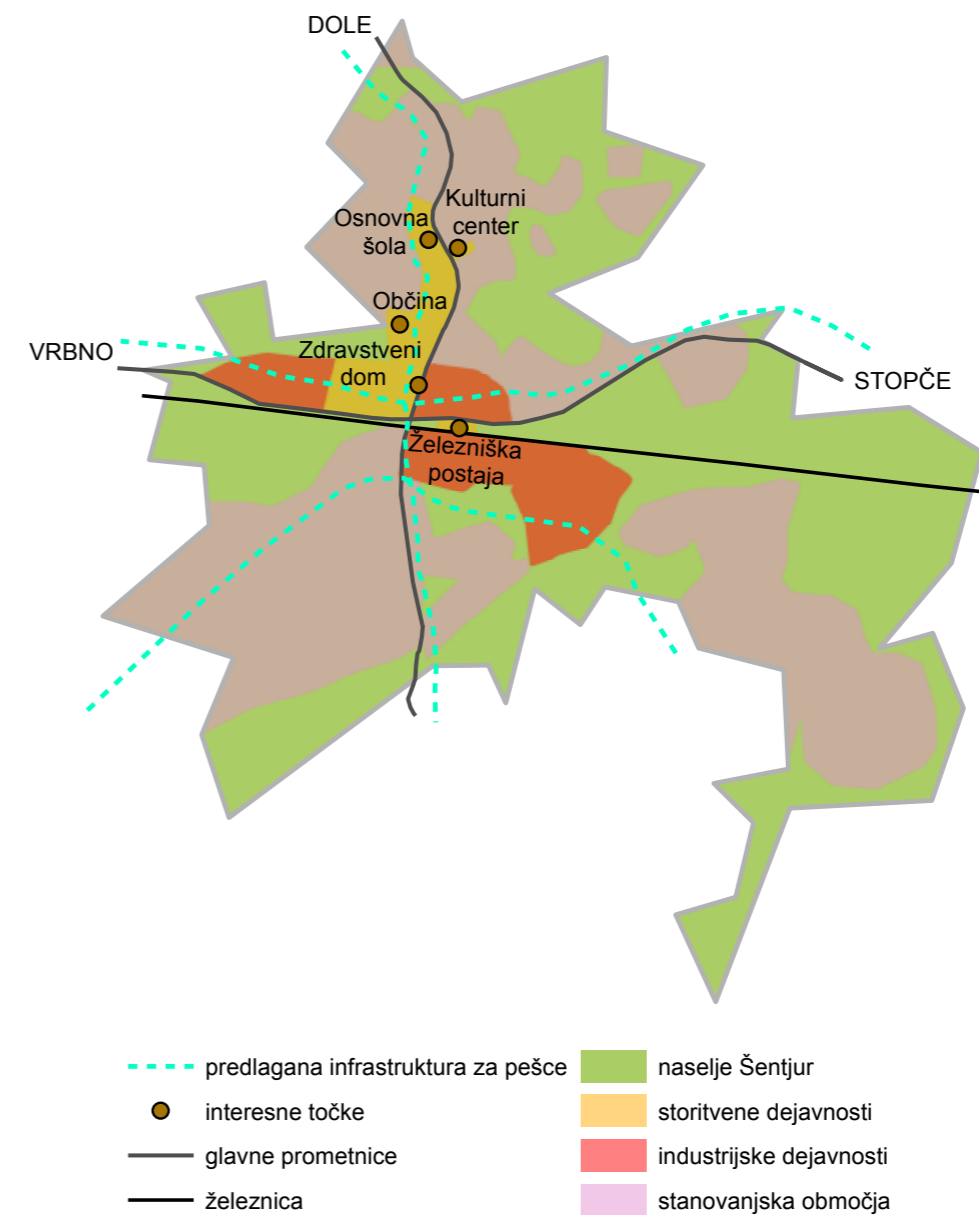
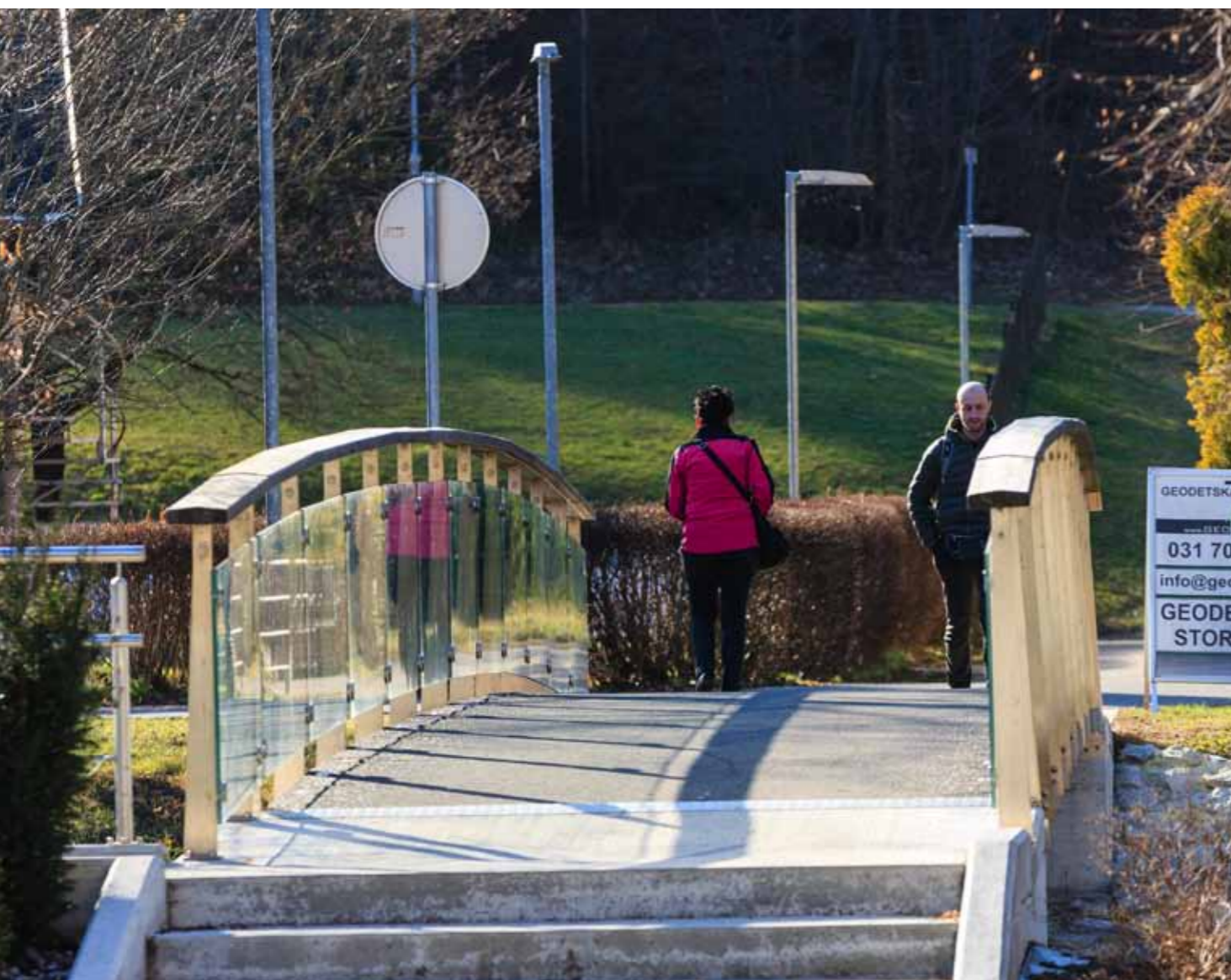


Občina Šentjur bo postala peščem prijazna občina.

naseljih, poti pa opravljali peš. Večji poudarek pešačenju bo podan tudi v načrtovanju. Kakovostne

ureditve bodo ključnega pomena za zagotovitev prometne varnosti.

Cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
Povečanje deleža poti, opravljenih peš	Povečanje deleža poti, opravljenih peš, za 66 % do leta 2025	Delež poti, opravljenih peš
Vzpostavitev ustrezne povezane infrastrukture za pešce	Gradnja pribl. 3 500 m površin za pešce med naselji ter vzpostavitev površin za pešce v naselju Šentjur s prednostno obravnavo šolskih poti do leta 2025	Metri zgrajenih in urejenih površin za pešce
Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev	Doseči ničelno smrtnost in za 50 % zmanjšati število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci do leta 2025	Število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci v občini
Celostna promocija vseh stebrov trajnostne mobilnosti	Vsakoletno izvajanje promocijskih akcij za spodbujanje pešačenja	Število izvedenih promocijskih akcij





Ukrep	Strošek	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	
Vzpostavitev območij za pešce	Zgornji trg	70 000 €	Velika	Občina Šentjur, zunanji izvajalec	2019 2022
	Mestni trg	80 000 €			
Gradnja nove in izboljšava sedanje infrastrukture za pešce s prednostno obravnavo šolskih poti	Gradnja nove infrastrukture v Dramljah pod osnovno šolo na RC	100 000 €	Velika	Občina Šentjur, DRSI, zunanji izvajalec	2022
	Izboljšava sedanje infrastrukture za pešce v Dramljah	90 000 €	Velika	Občina Šentjur, KS, zunanji izvajalec	2018
	Cesta kozjanskega odreda	250 000 €	Velika	Občina Šentjur, DRSI, zunanji izvajalec	2020
	Nadaljevanje večnamenske poti ob Pešnici	80 000 €	Velika	Občina Šentjur, zunanji izvajalec	2020
	Stopče	300 000 €	Velika	Občina Šentjur, DRSI, zunanji izvajalec	2019
	Ponikva	120 000 €	Velika	Občina Šentjur, KS, zunanji izvajalec	2020
	Cesta Miloša Zidanška	60 000 €	Velika	Občina Šentjur, DRSI, zunanji izvajalec	2020
Lokarje	50 000 €	Velika	Občina Šentjur, DRSI, zunanji izvajalec	2020	
Ureditev varnega prehoda za pešce	Atletski stadion Šentjur	300 000 €	Srednja	Občina Šentjur, zunanji izvajalec	2019
	Lokarje	100 000 €	Srednja	Občina Šentjur, DRSI, zunanji izvajalec	2020
Ureditev povezav v naselju za gibalno ovirane osebe	Avtobusna postaja - Železniška postaja	50 000 €	Velika	Občina Šentjur, zunanji izvajalec	2022
Analiza in izdelava registra črnih točk	20 000 € (cena celotne študije za vse stebre prometa)	Majhna	Občina Šentjur, SPVCP, zunanji izvajalec	od 2017 letno	
Sistemska odprava nevarnih točk, 1 nevarna točka letno	Rezultat registra	Srednja	Občina Šentjur, DRSI, zunanji izvajalec	od 2018 letno	
Promocijske in izobraževalne akcije za promocijo pešačenja	3 000 € (del stroška ukrepa »Promocijske in izobraževalne akcije za promocijo vseh stebrov«) letno	Majhna	Občina Šentjur, vse osnovne šole v občini, Šolski center Šentjur, SPVCP, policija	od 2017 letno	

PREDLAGANI UKREPI

Vzpostavitev območij za pešce

Omejitev motornega prometa omogoča ureditev območij za pešce. Z ureditvijo trgov, povečanjem Mestnega trga in ureditvijo Zgornjega trga bosta v Šentjurju pešcem ponujeni območji, ki bosta privlačno urejeni za lokalno prebivalstvo in tudi za turistične obiskovalce. Umik motornega prometa omogoča oživitve vaških in mestnih jeder ter ponudi nov prostor druženja prebivalcem in obiskovalcem.

Gradnja nove in izboljšanje sedanje infrastrukture za pešce s prednostno obravnavo šolskih poti

S sistematičnim izboljšanjem infrastrukture povečamo privlačnost območij za pešačenje. Povezovanje glavnih storitvenih in stanovanjskih območij z infrastrukturo za pešce omogoča občanom, da enostavno in varno opravijo krajše poti peš. Hrbtenica peš infrastrukture v naselju Šentjur bo večnamenska pot ob Pešnici, na katero se bodo navezovalle druge povezave. V preostalih naseljih bodo prioriteto urejene peš povezave v okolici osnovnih šol, ki bodo omogočale varno pot v šolo.

Ureditev varnih prehodov

Z ureditvijo problematičnih prehodov z osvetljavo ter signalizacijo bo izboljšana prometna varnost pešcev v prometu. S pravilno ureditvijo nivojskih križanj omogočimo varne prehode prometnic in opozarjamo voznike na najranljivejše udeležence v prometu.

Ureditev povezav v naselju za gibalno ovirane osebe

Ključni del celostnega urejanja prometa je omogočanje mobilnosti vsem skupinam prebivalcev. Prilagoditev in ureditev infrastrukture izboljša dostopnost gibalno ter senzorno oviranim osebam, starejšim prebivalcem in otroškimi vozičkom. Z ureditvijo klančin in širitvijo pločnikov bodo urejene glavne povezave v naselju, ki bodo tako prilagojene vsem skupinam uporabnikov. Prioritetno bo urejena povezava med železniško in avtobusno postajo, s čimer bo olajšan dostop do javnega potniškega prometa za vse skupine prebivalcev.

Promocijske in izobraževalne akcije za promocijo pešačenja

Po rezultatu ankete je v občini le 6 % poti opravljenih peš, kar je zelo majhen delež opravljenih poti, saj so tudi krajše poti opravljene z avtomobili. Z izobraževanjem občanov o pozitivnih vplivih pešačenja na njihovo zdravje in kvaliteto življenjskega okolja jih ozaveščamo o prednostih trajnostne mobilnosti. Poleg že znanih promocijskih dejavnosti, ki se izvajajo v okviru osnovnih šol in vrtcev, bodo uvedene nove aktivnosti, ki vključujejo vse skupine občanov.





IZKORIŠČANJE POTENCIALA KOLESARJENJA

Kolesarjenje je optimalni prevozni način za premagovanje kratkih in daljših relacij. V urbanih območjih je glede premagovanja razdalj popolnoma konkurenčen avtomobilom, vendar v primerjavi z le-temi ne povzroča emisij ter je prostorsko manj zahteven. Zaradi relativno majhnih stroškov, povezanih z lastništvom in vzdrževanjem kolesa, je to pogosto prevozno sredstvo predvsem socialno šibkejših skupin. Vsakodnevno kolesarjenje ugodno vpliva na zdravje in kakovost bivanja.

IZZIVI OBČINE ŠENTJUR

V analizi stanja je bilo ugotovljeno, da ustreznih kolesarskih ureditev v občini Šentjur praktično ni oz. je njihov delež zanemarljiv. Horizontalne ali vertikalne signalizacije, ki bi označevala površine za kolesarje, ni ali pa je pomanjkljiva. Krajši odsek kolesarske steze je izveden na Ulici Franja Malgaja, ustrezno je urejeno krožno križišče regionalne ceste R1-234 in lokalne ceste v smeri Proseniško. Problematika kolesarjenja v občini Šentjur je pomanjkljiva kolesarska infrastruktura in velik delež tranzitnih prometnih tokov, ki zaradi pomanjkanja navezovalne ceste med Šentjurjem in Dramljami močno bremenita mestno središče. Dokler tranzitni promet ne bo preusmerjen iz mestnega središča, pogoji za razvoj kolesarjenja v občini ne bodo izpolnjeni. Danes je kolesarjenje po regionalni cesti v smeri Šentjur–Dole in Šentjur–Gorica pri Slivnici nevarno, kar je posledica gostega prometa in neurejenih prehodov čez železniško progo. V prihodnosti je treba povezati kolesarsko

infrastrukturo in zagotoviti razmere za varno ter udobno kolesarjenje. Med prednostnimi ureditvami so kolesarske povezave v naselju Šentjur, katerega območja glavnih ciljev potovanj so z infrastrukturo nepovezana.

DOSEŽKI OBČINE ŠENTJUR

Čeprav je kolesarska infrastruktura v občini pomanjkljiva, pa so bili izvedeni pomembni koraki v smeri celostnega urejanja kolesarske infrastrukture. Glavna povezava je državna kolesarska povezava Celje–Štore–Šentjur, katere gradnja naj bi se kmalu začela. Kolesarska povezava bo povezala Šentjur z glavnim zaposlitvenim in storitvenim središčem v regiji in omogočala varno daljinsko povezavo za rekreacijske uporabnike in dnevne migrante. V samem naselju Šentjur se urejajo kolesarske površine v sklopu večnamenske poti ob Pešnici, ki poteka v smeri glavne prometnice. Ker so površine ločene od tistih za motorni promet, je ta povezava varna in privlačna za kolesarje. S kolesarsko infrastrukturo je opremljen tudi



Občina
Šentjur
bo uredila
kolesarsko
omrežje in
pripadajočo
infrastrukturo.

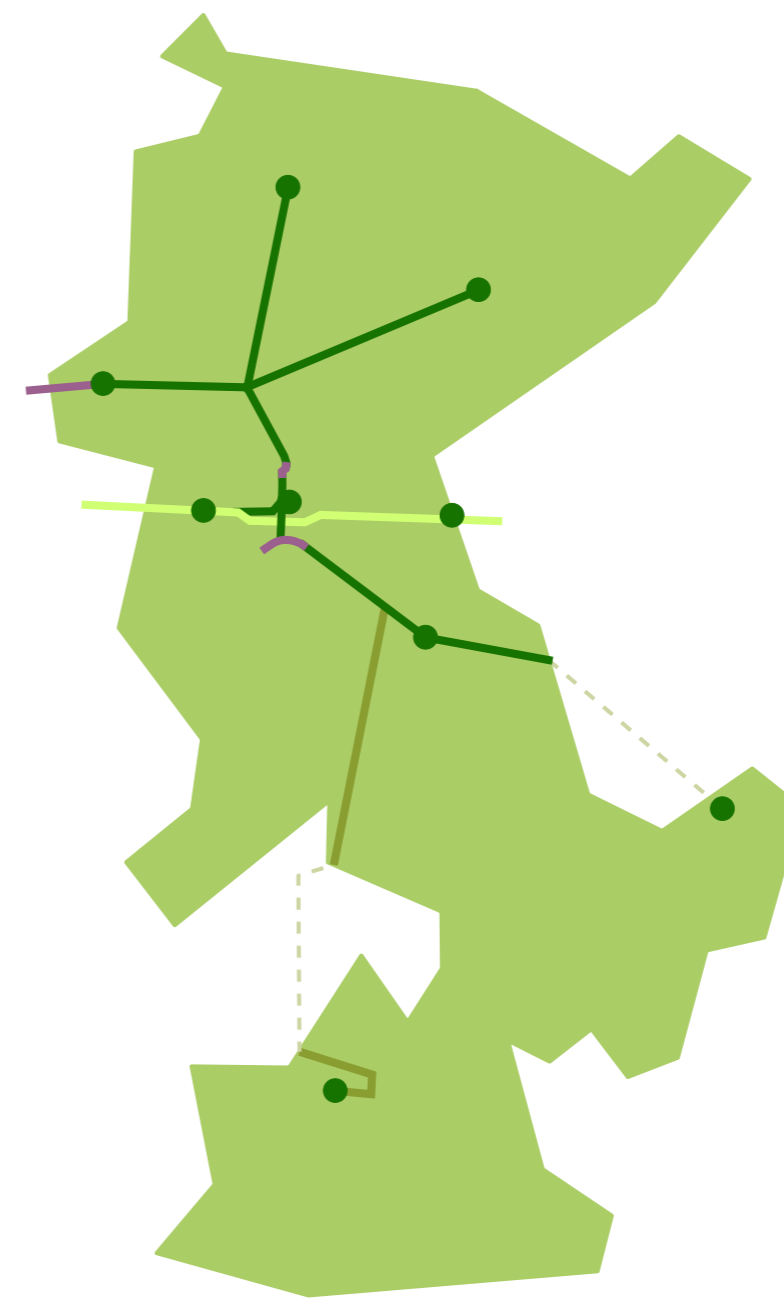
odsek iz Proseniškega do meje z mestno občino Celje. Investicije v kolesarsko infrastrukturo kažejo na interes odgovornih za ureditev celostne povezave kolesarske infrastrukture v občini ter tudi v celotni regiji.

VIZIJA

Občina Šentjur bo kolesarjem prijazna občina. Kolesarjenje ne

bo samo način rekreacije, ampak bo pridobilo funkcijo pomembnega način potovanja v naseljih. Z gradnjo in ureditvijo prometne infrastrukture bodo povezani ključni cilji, ki bodo prav tako opremljeni z infrastrukturo za varno parkiranje koles. Urejena infrastruktura in promocija kolesarjenja bo dvignila kulturo vožnje in izboljšala prometno varnost kolesarjev.

Cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
Povečanje deleža poti, opravljenih s kolesom	Povečanje poti, opravljenih s kolesom, za 200 % do leta 2025	Delež poti, opravljenih s kolesom
Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev	Doseči ničelno smrtnost in za 50 % zmanjšati število prometnih nesreč z udeleženi kolesarji do leta 2025	Število prometnih nesreč z udeleženi kolesarji v občini
Vzpostavitev ustrezne, povezane infrastrukture za kolesarje	Gradnja 2 500 m kolesarskih površin	Metri zgrajenih kolesarskih površin
Zagotavljanje razmer za udobno in varno uporabo koles	Vzpostavitev ustrezno urejenih parkirnih površin (4 kolesarnice, stojala ob javnih ustanovah) do leta 2022	Število urejenih parkirnih površin za kolesarje
Celostna promocija vseh stebrov trajnostne mobilnosti	Izvajanje promocijskih akcij za spodbujanje kolesarjenja	Število izvedenih promocijskih akcij



- naselje
- obstoječe kolesarske povezave
- predlagana kolesarska infrastruktura
- predvidena državna daljinska povez
- - - vodenje kolesarjev izven občine
- vodenje kolesarjev v občini
- občina Šentjur





Ukrep	Strošek	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	
Analiza in izdelava registra črnih točk	20 000 € (cena celotne študije za vse stebre prometa)	Majhna	Občina Šentjur, SPVCP, zunanji izvajalec	od leta 2017 letno	
Sistemska odprava nevarnih točk, 1 nevarna točka letno	Rezultat registra	Srednja	Občina Šentjur, DRSI, zunanji izvajalec	od 2018 letno	
Študija razvoja kolesarskih površin	15 000 €	Majhna	Občina Šentjur, zunanji izvajalci	2018	
Gradnja kolesarskega omrežja	Večnamenska pot oz. povezava od ulice Na Lipico do mostu pri Mestnem trgu (ob potoku Pešnica)	312 000 €	Srednja	Občina Šentjur, zunanji izvajalci	2017
	Večnamenska pot od Mestnega trga do AP (ob potoku Pešnica)	60 000 €	Srednja		2019
	Navezava oz. večnamenska pot Poslovna cona–Anderburg	Rezultat študije	Srednja		2020
	Večnamenska pot od krožišča na Selah do mesta Šentjur	400 000 €	Srednja		2018 začetek pridobivanja dokumentacije
	Krožišče na Selah do Proseniškega	700 000 €	Srednja		2018 začetek pridobivanja dokumentacije
	Šentjur–Slivniško jezero	1 500 000 €	Srednja		2022 začetek pridobivanja dokumentacije
	Krožišče na Selah–do Ponikve	1 500 000 €	Srednja		2022 začetek pridobivanja dokumentacije
Vzpostavitev sistema označenih kolesarskih pasov (»sharrow«)	Kolesarki prehod in »sharrow«-pas do osnovne šole Hruševac	500 €	Srednja	Občina Šentjur, zunanji izvajalec	2018
Vzpostavitev sistema za izposojanje koles	65 000 €	Srednja	Občina Šentjur, zunanji izvajalec	2019	
Ureditev parkirišča za kratkotrajno in dolgotrajno parkiranje koles	Osnovne šole, železniška postaja Šentjur, Ponikva in Grobelno, AP Šentjur	5 000 € letno	Majhna	Občina Šentjur, zunanji izvajalci	od 2018 letno
	Pokopališča, javni prostori, pošta, trgovina, zdravstveni dom	2 000 € letno	Majhna	Občina Šentjur	od 2018 letno
Izvajanje promocijskih akcij za spodbujanje kolesarjenja	3 000 € (del stroška ukrepa »Promocijske in izobraževalne akcije za promocijo vseh stebrov) letno	Majhna	Občina Šentjur, vse OŠ v občini, Šolski center Šentjur, SPVCP, policija	od 2017 letno	

PREDLAGANI UKREPI

Študija razvoja kolesarskih površin

Zaradi pomanjkljive opremljenosti občine Šentjur z infrastrukturo za kolesarje bo izdelana študija razvoja kolesarskih površin, ki bo evidentirala obstoječe stanje in postavila smernice nadaljnega razvoja kolesarskih površin. Študija bo definirala območja kolesarskega omrežja znotraj mesta Šentjur ter kolesarske povezave z njegovim zaledjem.

Izgradnja kolesarskega omrežja

Izgradnja kolesarskih površin bo omogočila privlačno kolesarjenje ter povezala interesne točke z varnimi povezavami. V naselju Šentjur po glavno povezavo v smeti sever-jug predstavljala dograjena večnamenska pot ob Pešnici, ki se bo nadalje navezovala na delno že izgrajeno kolesarsko povezavo s Proseniškim ter na Državno kolesarsko povezavo Celje–Štore–Šentjur. Z zagotavljanjem kolesarskih površin v povezavi z zaledjem mesta Šentjur bodo omogočene varne medkrajevne povezave.

Vzpostavitev sistema »sharrow«

Ob nizki obremenjenosti z vozili ter nizki hitrosti motornih vozil lahko na cestišču določimo prednost kolesarjem s »sharrow« pasovi. Z ureditvijo souporabe voznega pasu kolesarji pridobijo kolesarske površine hkrati pa opozarjamo voznike motornih vozil na njihovo prisotnost.

Vzpostavitev sistema za izposojanje koles

Sistem izposoje koles omogoča uporabo kolesa za krajše poti po mestnem območju ter povezovanje javnega potniškega prometa in kolesarjenja. Lociranje postaj ob glavne generatorje prometa bo omogočilo uporabo kar največ uporabnikom.

Ureditev parkirišč za kratkotrajno in dolgotrajno parkiranje koles

Z ureditvijo kolesarnic in stojal bo kolesarjem omogočeno varno parkiranje koles. Možnost za varno parkiranje koles povečuje privlačnost uporabe kolesa. Urejene kolesarnice varujejo kolesa pred tatvino in vremenskimi vplivi, kar omogoča dolgotrajno shranjevanje koles ter navezovanje kolesarjenja na druge oblike mobilnosti, kot je JPP ali sopotništvo.

Izvajanje promocijskih akcij za spodbujanje kolesarjenja

Na povečanje deleža poti opravljenih s kolesom bo občina, poleg izvajanja infrastrukturnih ukrepov, vplivala tudi z izvajanjem promocijskih akcij za spodbujanje kolesarjenja. Aktivnosti in izobraževanja bodo namenjena vsem skupinam občanov. Posebna pozornost bo posvečena izobraževanju šolarjev z akcijami varne vožnje koles ter spodbujanjem spreminjanja potovalnih navad delovno aktivnega prebivalstva.





RAZVOJ JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA

V dobi favorizacije avtomobilskega prometa je vzpostavitev in spodbujanje ustreznega javnega potniškega prometa (JPP) ključnega pomena. Učinkovit javni potniški promet, ki je prilagojen potrebam ljudi in omogoča kakovostno dostopnost do glavnih ciljev potovanj v občini, omogoča konkurenčno mobilnost tudi deprivilegiranim skupinam.

IZZIVI OBČINE ŠENTJUR

Na območju občine Šentjur obratuje prevoznik Izletnik Celje, ki opravlja medkrajevne in šolske prevoze. Lokalne avtobusne povezave iz Šentjura proti drugim krajem v šentjurski občini so v smereh Dramlje, Gorica pri Slivnici, Grobelno, Kalobje, Loka pri Žusmu, Planina pri Sevnici, Ponikva, Prevorje in Vrbeno. Šolski prevozi se izvajajo v skladu s šolskim urnikom in so pogosto edina javna prometna povezava za večino naselij zunaj bližnjega območja naselja Šentjur. Železniške povezave so močna prednost občine Šentjur, saj lahko s smiselnim povezovanjem vzpostavimo ustrezne površine za intermodalno prestopanje in tako vplivamo na povečanje uporabe prevoznega sredstva, ki je konkurenčno in ugodno ter prilagojeno za vse generacijske skupine.

DOSEŽKI OBČINE ŠENTJUR

V občini Šentjur je dobro urejen sistem šolskih prevozov, ki oskrbuje naselja v občini. Pomembna infrastrukturna ureditev je bila gradnja glavne avtobusne postaje v Šentjurju, ki zaradi svoje lokacije

omogoča hiter in lahek dostop do storitvenih območij v Šentjurju ter navezavo na železniški promet. Občina v sklopu investicij ureja dotrajana postajališča in postopno ureja varne dostope do avtobusnih postajališč. Zaradi svoje lege in navezave na Celje ima občina velik potencial za razvoj javnega potniškega prometa. Z uvedbo novih oblik, kot je prevoz na klic, bo v občini omogočena dostopnost tudi skupinam, ki so imele do sedaj zaradi različnih dejavnikov oteženo mobilnost.

VIZIJA

Javni potniški promet v občini Šentjur bo z optimizacijo linij in voznih redov postal konkurenčen osebnemu avtomobilskemu prometu. Prebivalci bodo lahko večino aktivnosti opravili s (so) uporabo javnega potniškega prometa, prav tako bo do bližnjih regionalnih centrov najbolj privlačno potovati z javnim potniškim prometom. Prebivalcem občine bo zagotovljen varen dostop do javnega potniškega prometa. Intermodalnost potovanj bo omogočena z vzpostavljenimi mrežami kolesarskih in pešpoti v povezavi z javnim potniškim prometom.



100 % več poti
opravljenih
z JPP do leta
2025.



Cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
Povečanje uporabe javnega potniškega prometa	Povečanje poti, opravljenih z javnim potniškim prometom, za 100 % do leta 2022	Delež prepeljanih potnikov z JPP
Izboljšanje ponudbe sedanjega javnega potniškega prometa	Vzpostavitev optimiziranega in konkurenčnega javnega potniškega prometa do leta 2025	Delež optimiziranih povezav JPP Delež celovito urejenih postajališč
Vzpostavitev novih oblik javnega potniškega prometa	Povečanje pestrosti ponudbe JPP, prilagojene za vse skupine, do leta 2022	Število opravljenih prevozov z vsemi oblikami JPP
Izboljšanje podobe JPP	Izboljšana podoba JPP	Število promocijskih akcij

Ukrep	Strošek	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	
Celovita študija razvoja JPP	25 000 €	Majhna	Občina Šentjur, zunanji izvajalec	2018	
Ureditev avtobusnih postajališč in varnih dostopov do avtobusnih postajališč	Šolski center Šentjur	60 000 €	Srednja	Občina Šentjur, zunanji izvajalec	2017
	Glavna avtobusna postaja v mestu Šentjur	900 000 €	Srednja	Občina Šentjur, zunanji izvajalec	2022
Vzpostavitev nove linije avtobusnega javnega potniškega prometa	Celje–Proseniško–Šentjur–Štore–Celje	Rezultat študije	Zahtevna	Občina Šentjur, MO Celje, zunanji izvajalci	2022
Vzpostavitev sistema P+R	Železniška postaja Šentjur	100 000 €	Zahtevna	Občina Šentjur,	2017
Združevanje šolskih prevozov z rednimi linijami	Rezultat študije, v okviru sredstev namenjenih šolskim potem		Srednja	Občina Šentjur, prevoznik	2019
Vzpostavitev storitve prevoz na klic	6 000 € leto		Zahtevna	Občina Šentjur, prevoznik, zunanji izvajalec	2018
Izvajanje promocijskih akcij za izboljšanje podobe javnega potniškega prometa	3 000 € (del stroška ukrepa »Promocijske in izobraževalne akcije za promocijo vseh stebrov«) letno	Majhna		Občina Šentjur, vse OŠ v občini, Šolski center Šentjur, SPVCP, policija	od 2017 letno

PREDLAGANI UKREPI

Celovita študija razvoja JPP

Zaradi razpršene poselitve, ki je tipična za občino Šentjur, je oskrba z javnim potniškim prometom otežena. Celovita študija razvoja javnega potniškega prometa bo omogočila optimizacijo sedanjih avtobusnih linij in preverila možnosti za vzpostavitev novih. Prilagoditev vozniških redov in frekvenc voženj bo povečala privlačnost javnega potniškega prometa za vsakodnevno uporabo.

Ureditev avtobusnih postajališč in varnih dostopov do njih

V okviru ureditve avtobusnih postajališč bodo obnovljena dotrajana avtobusna postajališča ter urejena postajališča, ki še niso opremljena z nadstrešnicami. Za varen dostop bo do avtobusnega postajališča urejena infrastruktura za pešce.

Vzpostavitev nove linije avtobusnega javnega potniškega prometa

Z vzpostavitvijo nove linije avtobusnega prometa bomo izboljšali povezanost večjih zaposlitvenih in stanovanjskih središč v občini ter izboljšali povezanost s Celjem kot glavnim središčem regije.

Vzpostavitev sistema P+R

Vzpostavitev sistema »Park & Ride« na železniški postaji Šentjur bo izboljšala intermodalnost in omogočila preusmerjanje dnevnih migrantov na javni potniški promet. Ureditev parkirišča bo omogočila varno parkiranje osebnih avtomobilov v primeru nadaljevanja poti z javnim potniškim prometom in

tako omogočila uporabo le-tega tudi občanom, ki ne živijo v bližini postaj JPP.

Združevanje šolskih prevozov z rednimi linijami

Zaradi razpršenosti poselitve je v občini težko omogočiti oskrbo vseh naselij z avtobusnim javnim potniškim prometom, hkrati pa je v občini dobro urejen prevoz šolskih otrok. Z združevanjem linij šolskega prevoza in rednih linij bo povečano območje pokritosti z javnim potniškim prometom in s tem zmanjšana odvisnost od osebnega prometa za bolj oddaljena naselja.

Vzpostavitev storitve prevoz na klic

Z vzpostavitvijo prevoza na klic bo omogočena mobilnost skupinam prebivalstva, ki zaradi oddaljenosti nimajo drugih načinov prevoza ali pa spadajo v ranljive skupine prebivalstva. Prevoz na klic omogoča časovno fleksibilnost in prevoz od vrat do vrat, kar je še posebej pomembno za starejše in osebe, ki potrebujejo oskrbo, saj jim omogoča dostop do različnih storitev, kot so zdravniška oskrba, trgovina in podobno, takrat ko jo potrebujejo.

Izvajanje promocijskih akcij za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa

Izvajanje promocijskih akcij bo izboljšalo javno podobo javnega potniškega prometa in ga z optimizacijo izvajanja poti približalo občanom. S povečanjem obsega prevozov in števila poti, opravljenih z JPP, se bo zmanjšala odvisnost od osebnega potniškega prometa.





OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA

Osnova vsakodnevnih poti je, da so čim hitrejše in kar najbolj udobne. Ljudje se zaradi tega najraje zatekajo k udobnostim svojega lastnega avtomobila, ki jih kar najhitreje in pogosto zaradi pokritih potnih stroškov tudi finančno najugodnejše pripeljejo do zelenega cilja. Že v urbanih območjih se ljudje odločajo za lasten prevoz, v ruralnih območjih pa je delež teh ljudi še toliko večji, saj je dostopnost do zelenih ciljev in javnega potniškega prometa manjša. Še vedno bo veliko situacij, ko bo izbira lastnega prevoznega sredstva smiselna, kljub temu pa se zavzemamo za optimizacijo in spodbujanje zmanjšanja uporabe lastnih prevoznih sredstev.

IZZIVI OBČINE ŠENTJUR

Občina Šentjur ima dobro prometno povezanost, vendar je prometno zelo nesorazmerno razporejena. Večina pomembnejših povezav namreč poteka v severnem delu občine v smeri vzhod–zahod. Državne ceste, ki občino povezujejo v smeri sever–jug, so državne ceste nižjih kategorij. Občina Šentjur se spopada z močno prometno obremenjenostjo cest, predvsem s tranzitnim tovornim prometom. Velikost povprečnega letnega dnevnega prometa regionalne ceste R1-234, ki poteka skozi središče mesta Šentjur, je skoraj 10 000 motornih vozil, od tega 1 200 tovornih. Središče Šentjurja ima tako izrazito tranzitno vlogo. Posledica obremenjenosti je povečana nevarnost za druge udeležence v prometu ter hkrati zmanjšanje kakovosti življenja zaradi hrupa, tresljajev in emisij. Poleg velike obremenjenosti s tranzitnim prometom se težave pojavljajo tudi na področju mirujočega prometa. V občini Šentjur imamo 54 vozil na

100 prebivalcev, kar pomeni, da je vsak drugi prebivalec občine lastnik osebnega vozila. Dejstvo se izraža v velikih potrebah po površinah za kratkotrajno in dolgotrajno parkiranje. Veliko število parkirnih mest v središču zmanjšuje privlačnost območij za pešce in kolesarje ter zmanjšuje vizualno privlačnost območja.

DOSEŽKI OBČINE ŠENTJUR

Različne oblike omejevanja usmerjanja motornega prometa so v občini Šentjur že prisotne. Občina Šentjur je uredila javne površine za pešce v sklopu prenove mestnih in krajevnih (vaških) središč. V obdobju od leta 2010 dalje sta bili tako urejeni vaški središči Dobrina in Ponikva, nove obnovitve pa obsegajo ureditve površin brez prometa in postavitev javne infrastrukture za pešce. Na področju umirjanja prometa je občina uvedla cone omejene hitrosti v okolici osnovnih šol in v nekaterih stanovanjskih soseskah v naselju Šentjur. Cone omejene hitrosti pozitivno vplivajo



Občina Šentjur se bo zavzemala za povečanje prometne varnosti in umirjanje motornega prometa.



na varnost drugih udeležencev v prometu, kar je še posebej pomembno v okolici izobraževalnih ustanov. Z izdelavo načrtov šolskih poti po smernicah AVP bo Občina še dodatno pripomogla k varnosti najranljivejše skupine. Povezovalna cesta Šentjur–Dramlje, ki je načrtovana v sklopu občinskega podrobnega prostorskega načrta, bo razbremenila mestno središče tranzitnega prometa. Z izvedbo ukrepov v sklopu Celostne prometne strategije bo Občina ponudila alternative motornemu prometu in povečala privlačnost drugih potovalnih načinov ter s tem zmanjšala odvisnost občanov od osebnega avtomobila.

Cilj	Ciljna vrednost	Kazalnik
Zmanjšanje števila poti, opravljenih z motornimi prometnimi sredstvi	Zmanjšanje avtomobilskega prometa za 20 % do 2025	Delež poti, opravljenih z lastnim motornim prevoznim sredstvom
Povečanje prometne varnosti	Zmanjšanje števila prometnih nesreč za 50 % do leta 2025	Število prometnih nesreč v občini
Umirjanje motornega prometa	Vzpostavitev vsaj 3 območij omejene hitrosti v občini do leta 2022	Število vzpostavljenih območij omejene hitrosti
Zmanjševanje povpraševanja po parkirnih površinah – sprememba parkirne politike	Vzpostavitev trajnostno naravnane parkirne politike do leta 2022	Število urejenih parkirnih mest
Zmanjšanje negativnih učinkov tranzitnega prometa	Graditev nove cestne povezave do leta 2025	Število novih cestnih povezav

VIZIJA

S trajnostnim načrtovanjem prometa in spodbujanjem drugih potovalnih načinov se bo v občini zmanjšalo število potovanj z osebnim avtomobilom. Rezultat tega bo zmanjšanje emisij kot posledica motornega prometa in manjša obremenjenost središč naselij z mirujočim prometom. Z odpravo nevarnih točk in preventivnimi akcijami za vse skupine občanov se bo povečala prometna varnost vseh udeležencev v prometu. Zmanjšanje tranzitnega prometa v mestnih središčih bo omililo njegove negativne učinke. Z umirjanjem motornega prometa bo poskrbljeno za varnejše in privlačnejše okolje za ranljive udeležence v prometu.

PREDLAGANI UKREPI

Analiza in izdelava registra črnih točk ter sistemska odprava nevarnih točk

Analiza in izdelava registra bo omogočila pregled nad nevarnimi točkami v občini na področju vseh prometnih načinov. S sprotnim obnavljanjem bo register ažuren in bo omogočal zaznavanje novih nevarnih območij. Register bo omogočil pregled točk in postavitev prioritete pri saniranju nevarnih območij, ki se bodo sistematsko odpravljala. Z izvajanjem različnih ukrepov bo povečana varnost v prometu, predvsem na področju pešačenja in kolesarjenja.

Ureditev križišč za potrebe zagotavljanja prometne varnosti vseh udeležencev

Z ureditvijo in semaforizacijo križišč bodo odpravljena nevarna in neprimerno urejena nivojska križanja. Z ureditvijo se bo povečala pretočnost območja ter povečala varnost prečkanja za pešce in kolesarje.

Vzpostavitev območij omejenega prometa (30 km/h) v stanovanjskih območjih

Uvajanje območij umirjenega prometa bo zmanjšalo obseg motornega prometa v preurejenih območjih. Območja omejene hitrosti povečajo varnost najbolj ranljivih udeležencev v prometu in omogočajo ureditev površin za pešce in kolesarje. Zaradi manjše obremenjenosti s prometom in večje varnosti se tem

območjem poveča privlačnost za druge udeležence v prometu, kar spodbuja hojo ter kolesarjenje.

Študija mirujočega prometa

Študija mirujočega prometa bo analizirala stanje v občini in podala predloge za nadaljnjo ureditev. Na podlagi ugotovitev študije bo Občina postopno uvajala novo parkirno politiko, ki bo z zmanjšanjem števila parkirnih površin ter vzpostavitvijo območij kratkotrajnega parkiranja razbremenila središča mirujočega prometa. Hkrati pa bo spodbujala druge načine mobilnosti in uredila dostopno ter privlačno mestno središče. Na podlagi analize stanja se bodo po potrebi uredila nova parkirna mesta za gibalno ovirane in urejala območja, na katerih se pojavlja nepravilno parkiranje.

Gradnja cestnih površin

Gradnja novih cestnih površin, ki potekajo mimo mestnega središča Šentjurja, bo razbremenila glavno prometnico v mestu. S preusmeritvijo tranzitnega prometa, predvsem tovornega, se bodo zmanjšali negativni vplivi motornega prometa. Manjša prometna obremenitev glavne prometnice bo povečala varnost vseh udeležencev in omogočila urejanje novih površin za druge udeležence v prometu, povečala pa se bo tudi kakovost bivanja na območjih ob glavni prometnici.

Ukrep	Strošek	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
Analiza in izdelava registra črnih točk	20 000 € (cena celotne študije za vse stebre prometa)	Majhna	Občina Šentjur, SPVCP, zunanji izvajalec	od leta 2017 letno
Sistemska odprava nevarnih točk, 1 nevarna točka letno	Rezultat registra	Srednja	Občina Šentjur, DRSI, zunanji izvajalec	od 2018 letno
Ureditev križišč za potrebe zagotavljanja prometne varnosti vseh udeležencev	Križišče pri Centru kulture Gustav: projektna preveritev – vrednotenje variant 100 000 €	Zahtevna	Občina Šentjur, DRSI	2019
Vzpostavitev območij omejenega prometa (30 km/h) v stanovanjskih območjih	Hruševac 5 000 € Dramlje pri osnovni šoli 5 000 € Planina 5 000 €	Zahtevna Zahtevna Zahtevna	Občina Šentjur, zunanji izvajalec	2018 2018 2022
Študija mirujočega prometa	20 000 €	Srednja	Občina Šentjur, zunanji izvajalec	2018
Vzpostavitev mestnega sistema parkiranja s funkcijami pametno mesto (upravljanje s parkirišči)	Mesto Šentjur 20 000 €	Srednja	Občina Šentjur, zunanji izvajalec	2022
Ureditev parkirišč za gibalno ovirane osebe	Rezultat študije	Majhna	Občina Šentjur, zunanji izvajalec	2019
Ureditev parkirišča pri zdravstvenem domu	250 000 €	Zahtevna	Občina Šentjur, zunanji izvajalec	2022
Gradnja cestnih površin	Zahodna vzporedna mestna cesta 2 500 000 €	Zahtevna	Občina Šentjur, zunanji izvajalec	2022

mag. Goran Jovanović, David Lavrič,
Peter Lovšin, Aleksander Ostan,
Uroš Pust, Jure Dolenc

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŠENTJUR

Naročnik:

Občina Šentjur
Mestni trg 10, 3230 Šentjur

Izdelovalci:

Appia, d. o. o., Ljubljana
Urbania, d. o. o., Ljubljana
City studio, d. o. o., Ljubljana
Prometno načrtovanje Uroš Pust s . p., Medvode

Oblikovanje:

Aleksander Ostan

Fotografije:

Uroš Zagožen

Lektor:

dr. Jože Gasperič

Tisk:

Tiskarna Grafos

Naklada:

200 izvodov

Založnik:

Občina Šentjur

Leto izida

2017

Cena:

brezplačno

Operacijo delno financira Evropska unija, in sicer iz Kohezijskega sklada. Operacija se izvaja v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, prednostne osi št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostne naložbe št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi v okviru specifičnega cilja Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656(497.4Šentjur)(082)

CELOSTNA prometna strategija občine Šentjur /
[Goran Jovanović ... [et al.] ; fotografije Uroš Zagožen].
- Šentjur : Občina, 2017

ISBN 978-961-92043-4-4
1. Jovanović, Goran, 1973-
290357760