



Občina
Slovenske Konjice

Celostna prometna strategija Občine Slovenske Konjice

Ljudje. Trajnost. Okolje.





Naročnik: **Občina Slovenske Konjice**

Izvajalec: **Mariborska kolesarska mreža,
Partizanska cesta 21, 2000 Maribor**

Podizvajalci: **ZUM d.o.o., Maribor
Logiteh d.o.o., Podlehnik**

Vodja projekta: **Josip Rotar**

Sodelavci: **MKM (Josip Rotar, Miha Lovše, Andrej Žižek,
Kim Pintarič, Žiga Ozvaldič)**

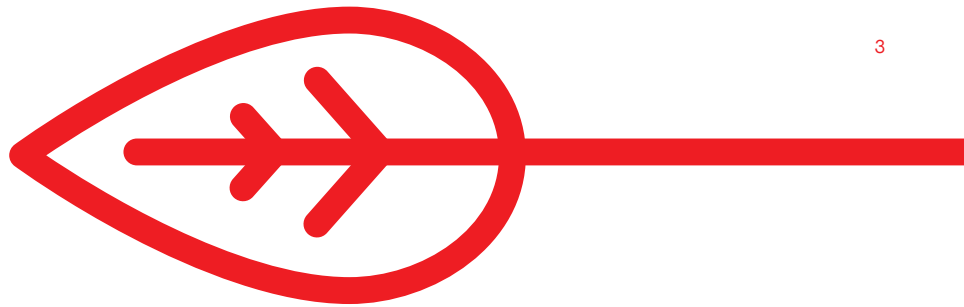
**ZUM (Mateja Kukovec, Andreja Kuzmanič,
Mirjam Luketič, Gašper Žemva, Katja Kerkez)**

**LOGITEH (Aleš Boškoski, Aljaž Lep,
Boštjan Zorec)**

Fotografije: **Gregor Salobir, Josip Rotar, Miha Lovše,
arhiv Občine Slovenske Konjice**

Vizualizacije: **Andrej Žižek**

Oblikovanje: **Dušan Pogačar, tribar.si**



Kazalo

- 4 Pomen Celostne prometne strategije
- 5 Celostno načrtovanje prometa
- 9 Proces izdelave Celostne prometne strategije
- 13 Mobilnostne karakteristike Občine Slovenske Konjice
- 19 Ključni izzivi na področju prometa v Občini Slovenske Konjice
- 25 Ključne priložnosti na področju prometa v Občini Slovenske Konjice
- 29 Možni scenariji prihodnjega razvoja prometa
- 33 Vizija in cilji razvoja prometa
- 36 Pet ključnih stebrov razvoja prometa
 - 37 Prvi steber: Celostno načrtovanje mobilnosti
 - 40 Drugi steber: Trajnostno naravnan motorni promet
 - 45 Tretji steber: Kakovosten javni potniški promet
 - 48 Četrti steber: Kolesarjenje za vsakogar
 - 51 Peti steber: Privlačna hoja
- 55 Akcijski načrt



Pomen Celostne prometne strategije

Celostna prometna strategija Občine Slovenske Konjice je strateški dokument, ki ponuja širši pogled na prometno situacijo v občini in daje usmeritev na kak način razvijati promet v skladu z načeli trajnostnega razvoja mobilnosti ljudi in blaga.

Slovenija sodi med najbolj motorizirane države v Evropski uniji, saj se glede na delež opravljenih poti z avtomobili uvršča na tretje mesto. V povprečju vsaka slovenska družina za mobilnost porabi 16,1 % družinskega prihodka.¹ Ob nenehnem povečevanju stopnje motorizacije se je v zadnjih treh desetletjih zgodil drastičen upad uporabe javnega potniškega prometa. Odstotek zaposlenih, ki se na delo vozijo z javnim potniškim prometom, je leta 1981 znašal 64%, leta 2001 pa le še 10%.²

Podobno velja tudi za Občino Slovenske Konjice, kjer ima skoraj polovica gospodinjstev v lasti dva avtomobila, stopnja motorizacije pa znaša 522 avtomobilov na 1000 prebivalcev. Tudi tukaj je delež uporabe javnega potniškega prometa za vožnjo v službo zgolj 5-odstoten.

Celostna prometna strategija Občine Slovenske Konjice je dokument, ki vzpostavlja nov način prometnega načrtovanja in pogleda na promet, s katerim se nadgrajujejo obstoječi občinski dokumenti in prakse. Cilj novega pristopa ni le izdelava dokumenta in njegovo sprejetje, temveč tudi dejansko izvajanje predlaganih ukrepov, ki bodo prispevali k socialni pravičnosti, okoljski sprejemljivosti in gospodarski uspešnosti.

Celostna prometna strategija Občine Slovenske Konjice bo prispevala k razvoju trajnostne mobilnosti in s tem izboljšala povezanost med naselji z različnimi prometnimi načini, sistemsko se bo posvetila zmanjševanju prometnih zastojev in preusmeritvi prometnih tokov na določene prometne koridorje, kjer negativni učinki prometa niso tako moteči za ljudi in okolje, s čimer se bo povečala atraktivnost in življenjska kakovost v osrednjih bivalnih območij občine. Ukrepi zagotavljanja kakovostnejše infrastrukture za pešce, kolesarje in uporabnike javnega potniškega promet bodo prispevali k boljši prometni varnosti in čistejšemu okolju.

.....
1 EU Energy and Transport in Figures, 2014.

2 Bole, Gabrovec, 2012.



Celostno načrtovanje prometa

Celostno prometno načrtovanje daje nov zagon in vpogled v reševanje obstoječih problemov, ki so se nabrali v preteklih letih in desetletjih.

Reševanje perečih prometnih problemov s pomočjo izgradnje dodatnih cest, mostov, križišč, in parkirišč, ki v ospredje postavljajo pretočnost in hitrost motornega prometa, na dolgi rok ne prinašajo zelenih pozitivnih učinkov. Vse pogosteje se pojavljajo le nove prometne težave, kot na primer onesnaženost okolja, hrup in prometne nesreče. Prav zato je treba ubrati nov pristop, ki nadgrajuje obstoječe prometno načrtovanje. Pristop celostnega in trajnostnega načrtovanja prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks in sistemov mnogih evropskih mest. Opazne spremembe v okolju (prometu) dosegajo lokalne skupnosti in mesta, ki so si upala postaviti konkretne cilje in aktivnosti, ki so v ospredje postavile človeka in njegove potrebe ter kakovost bivanja. Promet in mobilnost so izkoristila kot orodje za doseg postavljene vizije in vmesnih ciljev.

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE

Osrednji predmet obravnave je infrastruktura

Projektno načrtovanje

Netransparentno odločanje

Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost

Osredotočenost na avtomobile

Investicijsko intenzivno načrtovanje

Zadovoljevanje prometnega povpraševanja

Osredotočenost na velike in drage projekte

Domena prometnih / gradbenih inženirjev

Izbor prometnih projektov brez strateških presoj

NOVO CELOSTNO NAČRTOVANJE

Infrastruktura je samo eden izmed od načinov doseganja širših ciljev

Strateško in ciljno načrtovanje

Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti

Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja

Osredotočenost na človeka

Stroškovno učinkovito načrtovanje

Upravljanje prometnega povpraševanja

Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave

Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje in prostor

Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

3 Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo celostne prometne strategije, 2012.



V Sloveniji lahko celostno načrtovanje prometa preseže preživeto tradicionalno načrtovanje prometa. Celostno prometno načrtovanje ne zavrača obstoječega prometnega načrtovanja, temveč ga nadgrajuje in izboljšuje. Celostno prometno načrtovanje ima številne koristi, ki imajo neposreden vpliv na:

BOLJŠO KAKOVOST BIVANJA

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile in preostali motorni promet. To se na primer odraža v boljši kakovosti javnih prostorov, izboljšani varnosti otrok in drugih ranljivih skupin ter zmanjšanju količine toplogrednih plinov. Hkrati omogoča, da posamezniki in gospodinjstva porabijo manj denarja za potrebe mobilnosti oziroma transport.

POZITIVEN UČINEK NA OKOLJE IN ZDRAVJE

Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa, blaženje podnebnih sprememb in spodbujanje aktivne mobilnosti

prebivalcev (hoja, kolesarjenje ipd.) prispeva k boljšemu zdravju in prinaša pomembne prihranke pri stroških.

IZBOLJŠANA MOBILNOST IN DOSTOPNOST

Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev (predvsem tistih, ki nimajo lastnega avtomobila) in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.

IZBOLJŠANA PODOBA OBČINE

Občina, ki si prizadeva za celostno načrtovanje prometa, se lahko ponaša z inovativnostjo in naprednostjo.

ODLOČITVE, KI JIH PODPIRA JAVNOST

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



UČINKOVITO IZPOLNJEVANJE PRAVNIH OBVEZNOSTI

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

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.

Preseganje dosedanjega načrtovanja prometa

Slovenske občine praviloma ne upoštevajo celostnega načrtovanja prometa. To je razumljivo, saj je tradicionalni način dela zaradi »hitrosti« ter »učinkovitosti« pri sprejemanju odločitev priljubljen predvsem pri županih in investitorjih. A hitrost ima tudi svojo ceno. V takšnih projektih dobijo lokalni lobiji pomemben vpliv na ključne projekte v občini, zato je pri tem lahko ogrožen javni interes. Proces sprejemanja takih odločitev ni pregleden in ne obravnava ključnih skupin deležnikov. Celostne prometne strategije občinam pomagajo preseči tovrstne slabe prakse. Pomenijo namreč sprejemanje pretehtanih odločitev v sodelovanju z javnostmi, kar poleg prej navedenih koristi poveča transparentnost delovanja in okrepi javni interes.⁴

.....

⁴ Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo celostne prometne strategije, 2012.





Proces izdelave Celostne prometne strategije

Dokument Celostna prometna strategija Občine Slovenske Konjice je nastal v okviru projektne naloge Izdelava Celostne prometne strategije Občine Slovenske Konjice, izhajajoče iz javnega naročila št. NMV1701/2016. Izdelavo dokumenta sta delno sofinancirali Evropska unija in Republika Slovenija iz kohezijskega sklada, in sicer v višini 85 %. Preostanek stroška v višini 15 % opravičenih stroškov je prispevala Občina Slovenske Konjice. Operacija se je izvedla 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, poimenovanega razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

Nosilec izdelave Celostne prometne strategije Občine Slovenske Konjice je bilo društvo Mariborska kolesarska mreža, ob sodelovanju podizvajalcev ZUM, Zavod za urbanizem Maribor in podjetja Logitech d.o.o. Skozi celoten proces izdelave dokumenta so aktivno sodelovali predstavniki Občine Slovenske Konjice, občinskih zavodov, podjetij, društev in ostale zainteresirane javnosti.

Končni dokument je bil sprejet v prvi četrtini leta 2017 na občinskem svetu Občine Slovenske Konjice kot usklajen in s strani javnosti podprt strateški dokument. Izhodišče dokumenta predstavlja dolgoročno vizijo, medtem ko so ukrepi opredeljeni za obdobje naslednjih petih let (do leta 2022).

Proces priprave dokumenta Celostna prometna strategija Občine Slovenske Konjice temelji na štirih delovnih sklopih. Od tega so trije delovni sklopi neposredno povezani z izdelavo dokumenta in en sklop z izvajanjem Celostne prometne strategije Občine Slovenske Konjice.



Sklop 1

ZAGON PROCESA

Zagon procesa sestavljajo trije koraki: postavitve temeljev, opredelitev procesa ter analiza stanja in oblikovanje scenarijev. Sklop zaključuje mejnik: zaključek analize izzivov in priložnosti.

Sklop 2

RACIONALNO ZASTAVLJANJE CILJEV

Racionalno zastavljanje ciljev sestavljajo trije koraki: oris želenega staja, opredelitev prioritet in izbira ukrepov. Sklop zaključuje mejnik: izbira ukrepov.

Sklop 3

PRIPRAVA STRATEGIJE

Pripravo strategije prav tako sestavljajo trije koraki: načrtovanje izvajanja, vzpostavitev nadzora in sprejem strategije. Sklop se zaključuje z mejnikom: sprejetje strategije.

Sklop 4

IZVAJANJE STRATEGIJE

Izvajanje strategije sestavljata dva koraka: izvajanje strategije in učenje iz izkušenj.

Občina Slovenske Konjice se je v proces priprave CPS vključila z vso svojo politično in strokovno odgovornostjo. Že v pogodbi za izvedbo CPS je določila koordinatorja, ki je bil z vodjo projekta v nenehnem kontaktu in tako s svojo vsebinsko podporo skrbel za izvajanje vseh zadanih nalog v dogovorjenih časovnih terminih ter nadzoroval doseganje minimalnih standardov, s katerimi se upoštevajo smernice za pripravo CPS.

V okviru priprave CPS so bili izvedeni številni terenski ogledi, javne razprave, delavnice s ključnimi deležniki in šolami, intervjuji ter ankete po gospodinjtstvih.

Delovna skupina

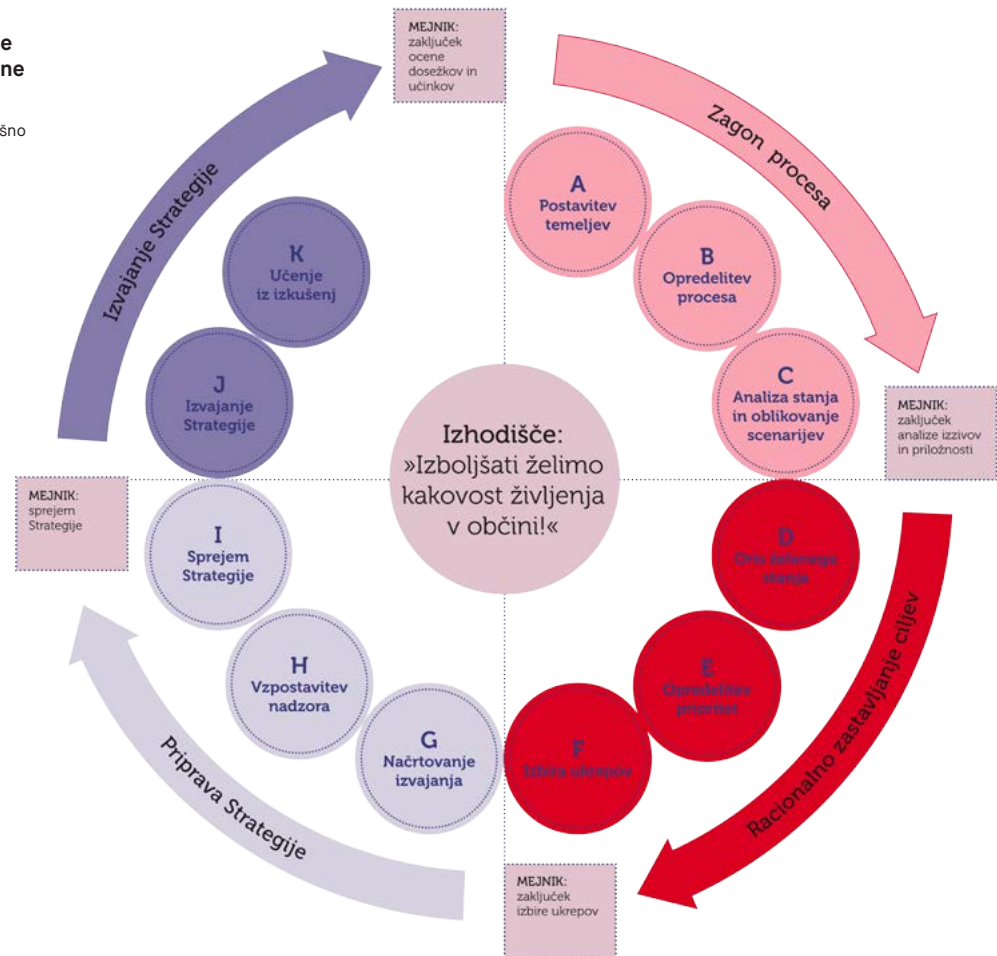
V začetku priprave CPS je bila ustanovljena delovna skupina, v kateri so sodelovali naslednji ključni deležniki:

- predstavniki pripravljavcev strategije,
- predstavniki občinske uprave,
- predstavniki TIC Slovenske Konjice,
- predstavniki policije,
- predstavniki podjetja Izletnik Celje,
- predstavniki Medobčinskega inšpektorata in redarstva,
- predstavniki osnovnih šol,
- predstavniki invalidskih društev.



Elementi in dejavnosti procesa priprave Celostne prometne strategije Občine Slovenske Konjice

Vir: Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana 2012.



11

Terenski ogledi

Terenski ogledi so zajemali 4 sklope in sicer pogoje za pešačenje, kolesarjenje, uporabo JPP, avtomobila in dostave s tovornim prometom. Skupno je bilo izvedenih 10 terenskih ogledov.

Javne razprave

Pri pripravi CPS so se izvedle 4 javne razprave, ki so bile organizirane po sledečih vsebinah:

- Analiza stanja (25.8.2016)
- Scenariji razvoja prometa (21.9.2016)
- Vizija in cilji (14.12.2016)
- Ukrepi (25.1.2017)

Anketa za občane

Anketa za občane je bila izvedena s pomočjo strukturiranega vprašalnika, ki so ga anketirani

izpolnjevali sami, bodisi so ga izpolnili v papirni obliki in ali prek spletne ankete, ki je bila dostopna na spletni strani Občine Slovenske Konjice. Prav tako se je anketa izpolnjevala na terenu. Na anketo se je odzvalo 1476 oseb, starih 12 let in več, od tega je 519 oseb oddalo neizpolnjene ankete, ki smo jih iz obdelave izločili. Končen realiziran vzorec na katerem temelji poročilo je 957 izpolnjenih anket. Vzorec je obtežen na reprezentativno strukturo prebivalstva Občine Slovenske Konjice glede na spol in starost.

Delavnice s šolami

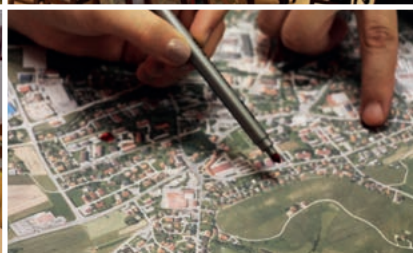
Izvedene so bile delavnice z dijaki Gimnazije Slovenske Konjice in tremi osnovnimi šolami: OŠ Loče, OŠ Pod goro in OŠ Ob Dravinji. Na delavnicah so mladi povedali svoje mnenje o prometni situaciji v občini.



Intervjuji z občani in ključnimi deležniki

V različnih fazah priprave strategije so bili izvedeni različni intervjuji na temo prometne situacije, izzivov, priložnosti, scenarijev, vizije, ciljev, prioritet in ukrepov. Skupno je bilo opravljenih 45 intervjujev.

12





Mobilnostne karakteristike Občine Slovenske Konjice

13

Občina Slovenske Konjice obsega 98 km² in je razdeljena na 16 krajevnih skupnosti (KS Bezina, KS Jernej, KS Dobrava-Gabrovlje, KS Draža vas, KS Konjiška vas, KS Loče, KS Polene, KS Slovenske Konjice, KS Soje-Kamna gora, KS Spodnje Grušovje, KS Špitalič, KS Tepanje, KS Vešenik – Brdo, KS Zbelovo, KS Zeče in KS Žiče).

Leta 2016 je bilo v občini 14.623 prebivalcev od tega 7.438 moških in 7.185 žensk. Gostota poselitve v občini je 149,2 preb./km². Starostna struktura prebivalstva v letu 2016 je bila sledeča: 15,32 % prebivalcev je mlajših od 14 let, 65,8 % prebivalcev spada v starostno skupino med 15-64 let, 15,32 % prebivalcev je starejših od 65 let ter 3,56 % prebivalcev je starejših od 80 let.

Analiza je pokazala, da je bilo aktivnega prebivalstva v občini v letu 2006 5.930. Sledili sta leti (2007, 2008), ko je bilo delovno aktivnega prebivalstva največ v zadnjih 10 letih in to nekoliko nad 6.340. Po letu 2009 se je trend aktivnega prebivalstva zmanjševal. Najnižjo vrednost je dosegel v letu 2012, ko je bilo zabeleženih 5.809

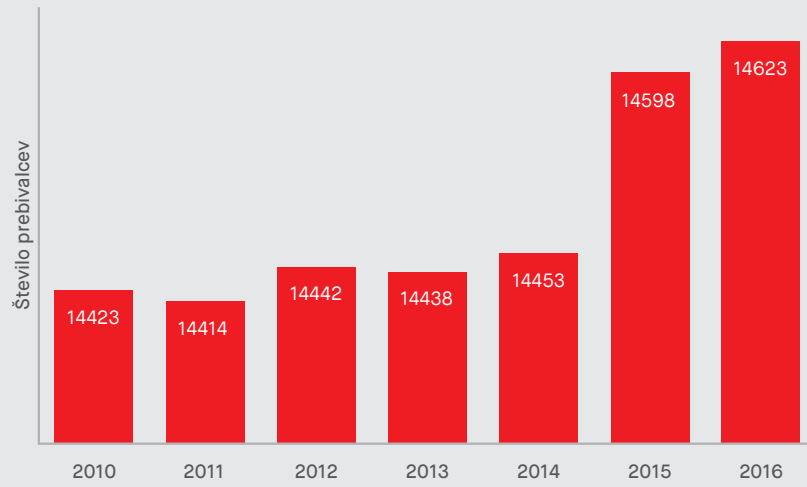
zaposlenih. Od leta 2012 naprej pa opaziti trend postopnega in konstantnega povečevanja deleža aktivnega prebivalstva v Občini Slovenske Konjice. V letu 2015 se je ponovno preseglo število 6.000. V letu 2016 je bilo v 6.059 delovno aktivnega prebivalstva.

Leta 2016 je bilo 45,78 % delovno aktivnega prebivalstva zaposlena znotraj občine, 54,22 % pa sta se vozili na delovno mesto v druge občine po Sloveniji. Največ dnevni delovni migrantov se je v letu 2016 vozilo v Zreče, to je 17,9 %, 8,9 % v Celje, 6 % v Ljubljano, 4,9 % v Maribor, 3,3 % v Slovensko Bistrico in 3,2 % v druge slovenske občine.

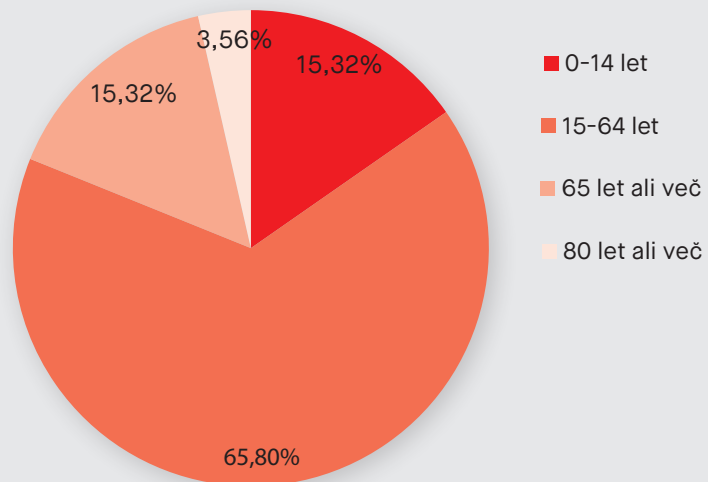
Občina Slovenske Konjice leži v zgornji Dravinjski dolini. Občino skoraj na polovico seka avtocesta A1 v smeri severovzhod-jugozahod. V občini je zelo razvejana cestna infrastruktura zaradi tipične razpršene poselitve. Prav tako relief ne pomaga k oblikovanju direktnih in krajših cestnih povezav, ki bi lahko zmanjšalo skupno dolžino cestnega omrežja. Značilnost lokalnih in državnih



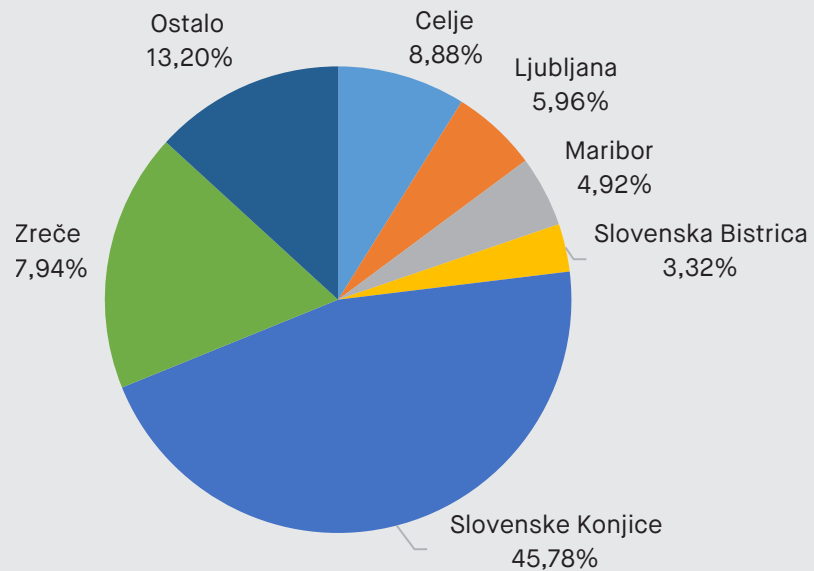
Graf: Število prebivalcev v Občini Slovenske Konjice v letih od 2010 do 2016.

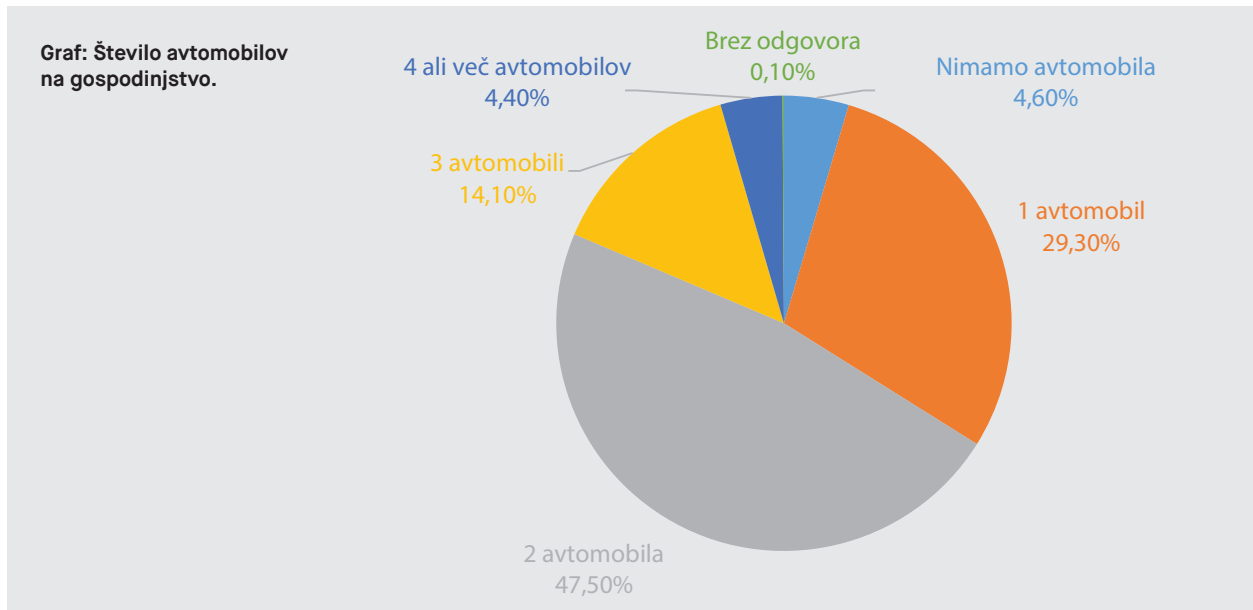


Graf: Starostna struktura prebivalstva v Občini Slovenske Konjice.



Graf: Delež delovno aktivnega prebivalstva po občini delovnega mesta.





cest na tem področju je izredna vijugavost cest ter na določenih odsekih tudi ozkost prometnih pasov. Lokalne ceste v hribovitih delih občine so tipično zelo ozke in nepregledne. Takšne so zaradi zelo hribovitega okolja. Prav tako so na določenih odsekih državne ceste ozke, slabo vzdrževane in nepregledne.

V Občini Slovenske Konjice je po podatkih statističnega urada RS 341,28 km javnih cest. Od tega je 50 km državnih cest (10,4 km avtoceste, 9,5 km regionalnih cest II. reda in 30,1 km regionalnih cest III. Reda).⁵

Skozi občino potekajo naslednje državne ceste:

- A1-Šentilj-Koper
- R2-430, odsek (Tepanje – Slov. Konjice)
- R2-430, odsek (Slov. Konjice – Stranice)
- R3-688, odsek (Slov. Konjice – Žiče)
- R3-700, odsek (Slov. Konjice – Oplotnica)
- R3-686, odsek (Tepanje – Žiče)
- R3-686, odsek (Žiče – Dramlje)
- R3-688, odsek (Žiče – Poljčane)
- R3-687, odsek (Dole – Ponikva – Loče)

Občinskih cest je skupno 291,28 km. Od tega je 76,54 km lokalnih cest (LC) in 214,74 km javnih poti (JP)⁶.

⁵ SURS, 2012

⁶ Odlok o kategorizaciji občinskih cest (in kolesarskih poti) v Občini Slovenske Konjice (Uradni list RS, št. 52/2016).

V letu 2015 je bilo v Občini Slovenske Konjice registriranih 7633 osebnih vozil. Skoraj vsak drugi prebivalec občine ima v lasti avtomobil. V občini je tako 522 avtomobilov na 1000 prebivalcev. Iz tega je mogoče razbrati, da je avtomobil glavno prevozno sredstvo v občini.

Skoraj polovica, natančneje 47,5 % gospodinjstev ima v lasti dva avtomobila, slabih 30 % gospodinjstev ima enega, 14 % tri in 4,4 % gospodinjstev ima 4 ali več avtomobilov. Slabih 5 % gospodinjstev nima avtomobila.

Potovalne navade prebivalcev

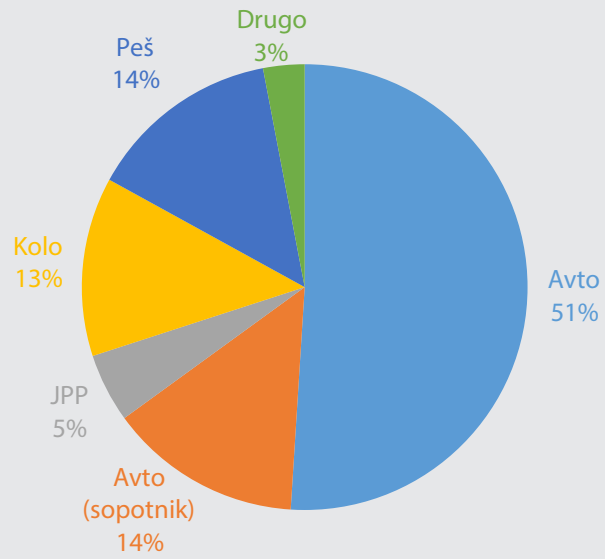
Na podlagi ankete po gospodinjstvih, ki je bila izvedena v času priprave strategije, je bila narejena analiza potovalnih navad prebivalcev Občine Slovenske Konjice glede na namen potovanja. Podatki temeljijo na vzorcu 957 izpolnjenih anket.

Več kot polovica se na delo vozi z avtomobilom. Natančneje 51 % vprašanih uporablja avtomobil kot voznik, 14% pa potuje v avtomobilu kot sopotnik. 13% vprašanih uporablja kolo, 5% javni potniški promet in 14 % jih hodi peš.

Potovanja v šolo oz. vrtec kažejo nekoliko drugačno sliko. Avtomobil uporablja 30% vprašanih kot voznikov in 19% kot sopotnikov. Javni potniški promet uporablja 10% vprašanih, 11% se vozi s kolesom, 26% pa jih hodi peš.

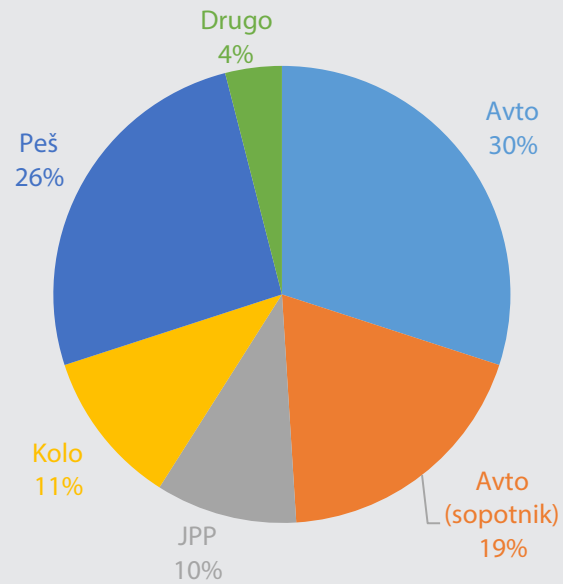


Graf: Način potovanja na delo.

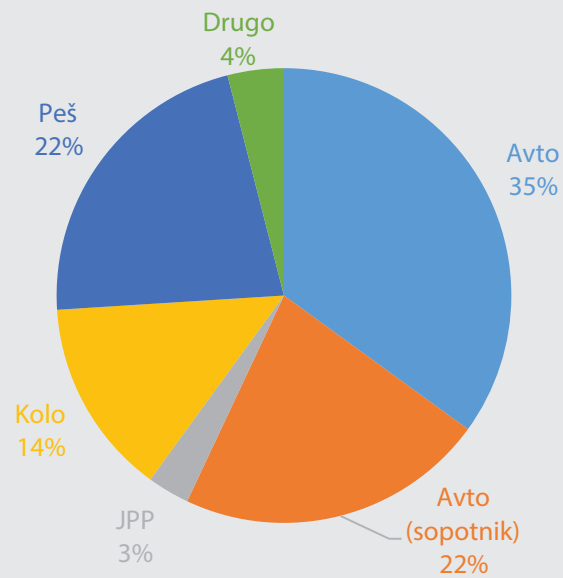


16

Graf: Način potovanja v šolo ali vrtec.

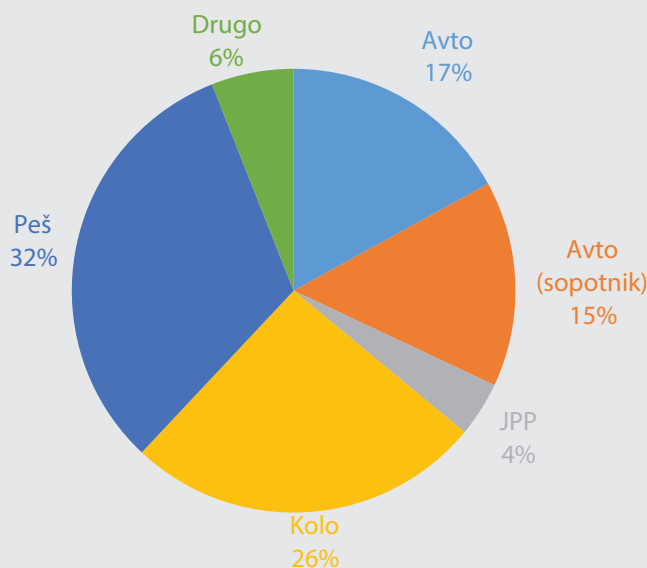


Graf: Način potovanja po nakupih.





Graf: Način potovanja v prostem času.



17

Pri potovanjih, namenjenih nakupovanju, je bistveno manj takšnih, ki uporabljajo javni potniški promet (3%). S 35% prevladujejo vozniki avtomobilov, sledijo jim sopotniki v avtomobilih in pešci, s po 22% in kolesarji s 14%.

V prostem času prevladujejo pešci (32%) in kolesarji (26%). Sledijo vozniki avtomobilov (17%) in sopotniki v avtomobilih (15%). Najmanj vprašanih uporablja v prostem času javni potniški promet (4%).

Prometna varnost

Prometna varnost je dober pokazatelj stanja v cestnem prometu. V letu 2015 je bilo na področju

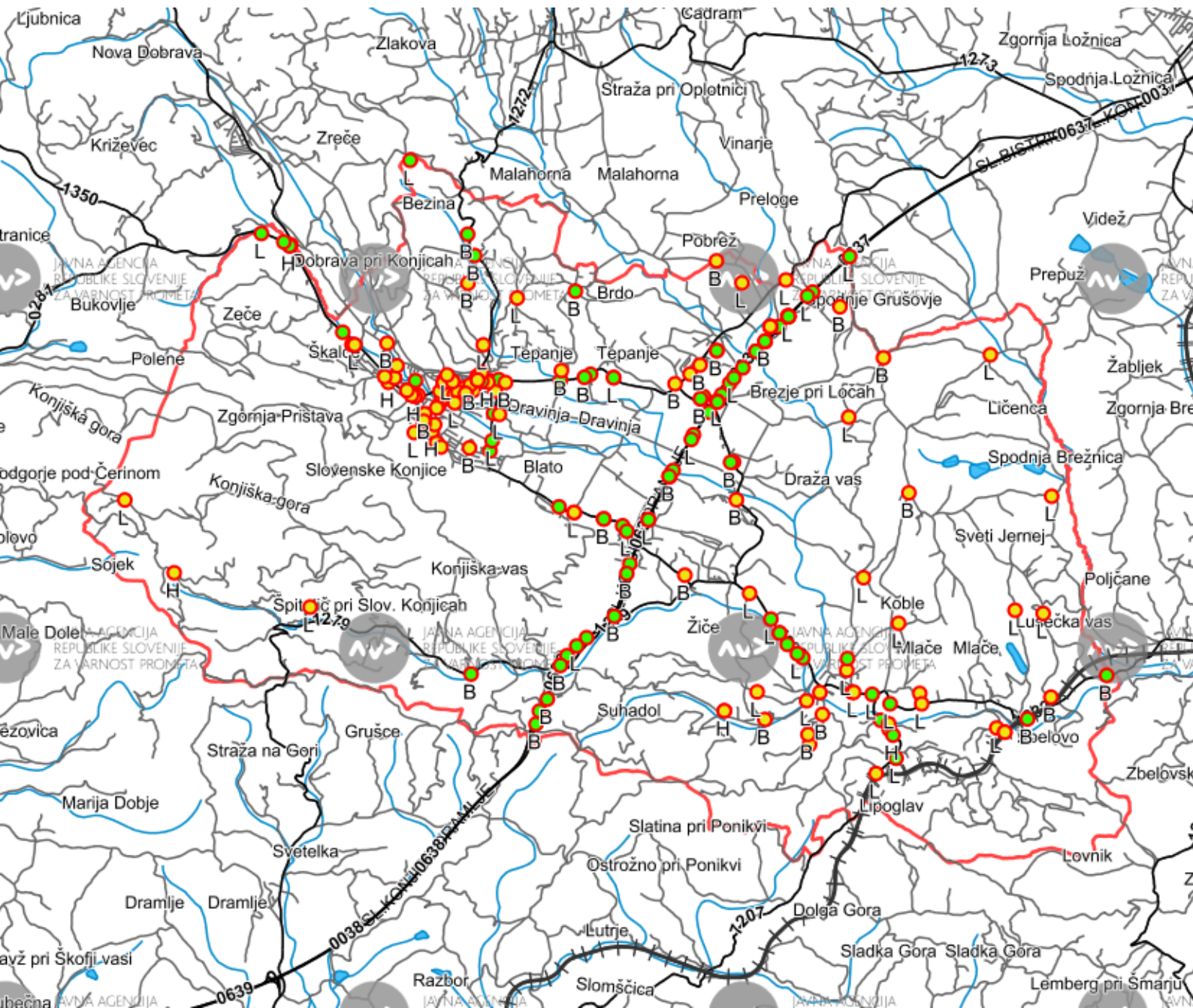
Občine Slovenske Konjice zabeleženih 199 prometnih nesreč. Največ prometnih nesreč se je končalo brez poškodb udeležencev (121). Druga kategorija prometnih nesreč zajema sledi poškodb in lažje telesne poškodbe udeležencev. Takšnih prometnih nesreč je na območju občine bilo 70. S hudimi telesnimi poškodbami se je končalo 8 prometnih nesreč. V letu 2015 pa ni bilo zabeleženih prometnih nesreč s smrtnim izidom.

V letu 2014 je je zgodilo 185 prometnih nesreč. Brez poškodb je bilo zabeleženih 112 nesreč, lažje telesne poškodbe so bile zabeležene v 71 nesrečah, 1 prometa nesreča je bila s hudimi telesnimi poškodbami. V letu 2014 se je zgodila ena prometna nesreča, ki je imela za posledico smrt udeleženca.

Prometne nesreče - klasifikacija

Leto	Brez poškodb	Lažje telesne poškodbe	Hude telesne poškodbe	Smrt
2015	121	70	8	0
2014	112	71	1	1
2013	142	54	8	1
2012	172	86	2	1

Tabela: Prometne nesreče od 2012 do 2015.
(Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)



Slika: Pregled lokacij prometnih nesreč
v letu 2015 v Občini Slovenske Konjice.
(Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)



Ključni izzivi na področju prometa v Občini Slovenske Konjice

Analiza stanja je pokazala, s katerimi izzivi se srečujejo prebivalci Občine Slovenske Konjice na področju prometa. Identifikacija ključnih izzivov predstavlja izhodišče celostne prometne strategije.

VISOKA STOPNJA ODVISNOSTI OD AVTOMOBILA

V Občini Slovenske Konjice je avtomobil osnovno prevozno sredstvo, ki prebivalcem omogoča ustrezno mobilnost. Tudi v prihodnosti je pričakovati, da bo avtomobil glavno prevozno sredstvo, zlasti na podeželju, kjer imamo opravka z razpršeno poselitvijo, razvejanim cestnim omrežjem in razgibanim reliefom. Visoka stopnja odvisnosti od avtomobila, kot glavnega prevoznega sredstva ima negativne posledice predvsem za vse ostale transportne alternative ter s tem tudi na ostale prometne udeležence. Med možnimi pastmi izrazite pozornosti do urejanja motornega prometa je denimo problem zanemarjanja potreb vseh ostalih prometnih udeležencev, kar lahko privede tudi do določene stopnje socialne izključenosti tistih skupin uporabnikov, ki nimajo možnosti za uporabo avtomobila.

Odvisnost od avtomobila se odraža na različne načine. Vzemimo primer uporabe avtomobila na razdalji, krajši od 500 metrov, ki bi jo brez težav

lahko premagali peš ali s kolesom. Velikodušna ponudba parkirnih mest, kjer je možno brez težav najti brezplačno parkirišče prav tako spodbuja uporabo avtomobila. Prav tako jo spodbuja infrastruktura, ki voznikom omogoča hitro vožnjo in dostop z avtomobilom od vrat do vrat. Množično uporabo avtomobilov spodbujajo načrtovalske prakse, ki so v prometu orientirane izključno na zadovoljevanje potreb motornega prometa. Na primer ob rekonstrukcijah cest je vedno glavna prioriteta voziščna konstrukcija, pločnik ali kolesarska steza pa sta umeščena šele, če prostor in finance to dopuščata. Tudi časovni intervali na semaforjih so zanimiv indikator, ki kažejo komu v prometu resnično dajemo prednost.

Uporaba osebnih vozil je zelo izpostavljen problem na področju prihodov otrok v šolo, kjer je v kratki časovni konici zabeležena izrazita potreba po parkirnih prostorih. Jutranja gneča v okolici šol predstavlja tudi varnostni problem, predvsem za tiste otroke, ki v šolo hodijo peš ali se vozijo s kolesom. Podoben problem se izraža tudi pri načinu



parkiranja, kjer bo v prihodnje potrebno pristopiti k sistematičnemu urejanju mirujočega prometa. Vsaj do sedaj se je pokazalo, da problem parkiranja v Slovenskih Konjicah zaenkrat ne obstaja. Vendar pa obstajajo določene nevarnosti, da bo široka ponudba parkirnih mest zavrla željeno pripravljenost na spremembe s področja trajnostne mobilnosti. Prav tako so se ponekod v središču Slovenskih Konjic že začeli pojavljati problemi s parkiranjem stanovalcev, tam kjer so dvorišča v souporabi tudi s poslovnimi dejavnostmi. Pričakovanja vseh stanovalcev, uporabnikov poslovnih prostorov in obiskovalcev so enaka: vsi želijo svoje parkirno mesto za avtomobil oz. dostavo. S tem na parkiriščih z omejenim številom parkirnih kapacitet nujno prihaja do konfliktov.

Pri tovrnem prometu se je za največji izziv pokazal sam način dostopanja tovornih vozil v Obrtno cono Slovenske Konjice. Mnogi tovornjaki zaradi težav z navigacijo ne dostopajo do obrtne cone po željeni poti, ampak se vozijo, parkirajo in manevrirajo tudi po ostalih ulicah, kjer prisotnost tovrnega prometa ni zaželena.

Glavni izzivi na področju motornega prometa so:

- Visoka stopnja odvisnosti od avtomobila, kot prevoznega sredstva,
- Visoke hitrosti motornega prometa skozi naselja,
- Neustrezne dimenzije določenih cestnih odsekov,
- Dotrajanost določenih cestnih odsekov,
- Prometni zastoji na regionalnih cestah ob izrednih dogodkih na avtocesti,
- Uporaba lokalnih cest za obvoze,
- Slaba dostopnost tovrnega prometa do industrije in konflikti z ostalimi prometnimi udeleženci,
- Pomanjkljiva regulacija tovrnega prometa,
- Velikodušna ponudba parkirnih mest in deregulacija parkirne ponudbe,
- Gneča v času jutranjih konic v okolici šol.



NEKONKURENČEN JAVNI POTNIŠKI PROMET

V zadnjih treh desetletjih smo v Sloveniji priča vsesplošnemu zatonu javnega potniškega prometa, kar je zagotovo problem mnogih lokalnih skupnosti. Pri tem je evidenten trend zmanjševanja števila potnikov, ukinjanja linij in nekonkurenčnost napram motornemu prometu. Od ponedeljka do petka je javni potniški promet še možno uporabljati, ob predpostavki da delovni čas potnika sovпада z vožnjami avtobusnega prometa. Ob koncih tedna pa je prevozna ponudba precej okrnjena, oziroma je na določenih lokacijah sploh ni. Problem slabe pokritosti javnega potniškega prometa je v tem, da država na eni strani nezadostno stimulira prevoznike za izvajanje takšnih manj obremenjenih in nerentabilnih linij in je na drugi strani pretoga in ne uvaja fleksibilnejših prevozov, kot so prevozi na poziv. Ko se določena linija javnega prevoza ukine, pa se le stežka ponovno vzpostavi. Težavo pomanjkanja voženj javnega potniškega prometa najbolj občutijo osebe, ki nimajo možnosti uporabe avtomobila ali pa si

ga ne morejo privoščiti. Še posebej je to razvidno pri starejših osebah, ki nimajo druge možnosti za potovanje. Izziv javnega potniškega prometa je zagotoviti določeno stopnjo mobilnosti osebam, ki niso vozniki oziroma ne posedujejo osebnega avtomobila.

Glavni izzivi na področju javnega potniškega prometa so:

- Prenizka stopnja uporabe avtobusov,
- Prenizka frekvenca voženj avtobusov,
- Izostanki voženj v večernih urah in med vikendi,
- Pomanjkljiva informiranost o voznem redu in nasploh o sistemu javnega potniškega prometa,
- Pomanjkljiva dostopnost in dotrajanost nekaterih avtobusnih postajališč,
- Obseg problematike urejanja JPP je širši od delokroga lokalne skupnosti,
- Dotrajana podoba avtobusne postaje v Slovenskih Konjicah, brez možnosti za varno parkiranje koles in kombinacijo JPP s kolesom.



POMANJKANJE VARNIH OBMOČIJ ZA HOJO

Hoja oziroma pešačenje je osnovna oblika gibanja. Pogoji za nemoten potek prometa pešcev so zato zelo pomembni. Pri analizi stanja na področju prometa pešcev je bilo ugotovljeno, da so predvsem v središču Slovenskih Konjic pristopili k urejanju javnih površin in določenih peš povezav. Vendar pa je še vedno veliko površin za pešce, predvsem vzdolž javnih cest pod dimenzionirani ali pa jih ni. Na določenih cestah je gost promet (izpuhi, hrup) in to ravno mimo lokacij, kjer se je treba temu izogibati (šolski okoliši).

Pomembno skupino uporabnikov predstavljajo tudi osebe, ki so gibalno ovirane oziroma imajo pri svojem gibanju težave in uporabljajo različne pripomočke, ki jim olajšajo njihovo osnovno gibanje. Za te osebe je kakovostna infrastruktura zelo pomembna. Prav tako so pomembne taktilne oznake in odstranjene arhitektonske ovire za slepe in slabovidne. Ključne so varne

šolske poti, ki učencem omogočajo varno hojo ali kolesarjenje v šolo. Izziv v manjših naseljih v občini je predvsem, kako zagotoviti otrokom varne prihode v šolo in iz nje.

Glavni izzivi na področju prometa pešcev so:

- Preobremenjenost šolskih okolišev z motornim prometom,
- Manjkajoče peš povezave na nekaterih odsekih,
- Premalo urejenih pločnikov,
- Prehiter promet motornih vozil na regionalnih in drugih osrednji prometnicah skozi naselja,
- Neurejenost in neopremljenost zbirališč in večjih javnih površin v središčih naselij,
- Težavno prehajanje pešcev čez glavne ceste v času povečanega prometa,
- Pomanjkanje varnih šolskih poti,
- Prehodi za pešce niso prilagojeni gibalno oviranim in slepim ter slabovidnim osebam,
- Starejši občani občutijo prekratek interval zelene luči na semaforju za pešce,



- Varnost in občutek varnosti pešcev v prometu,
- Vidljivost in osvetljenost prehodov za pešce,
- Mlajše občane pri vidljivosti in preglednosti ovirajo tudi slabo vzdrževane žive meje,
- Dodatno ovirana in neudobna hoja v času padavin.

POMANJKANJE USTREZNE INFRASTRUKTURE ZA KOLESARJENJE

Kolesarski promet v Občini Slovenske Konjice je trenutno na začetni stopnji. Nekateri projekti so bili v preteklosti že realizirani, za boljšo povezanost vseh naselij in vzpostavitve koherentnega omrežja varnih ter udobnih poti, pa bo potrebno še veliko narediti. Edina kolesarska povezava, ki poteka ločeno od prometa je odsek med Tepanjem in Slovenskimi Konjicami. Vse ostale povezave, ki povezujejo večja naselja v občini, potekajo v okviru obstoječe cestne mreže skupaj z ostalim motornim prometom. Prav tako primanjkuje ustrezne kolesarske infrastrukture in signalizacije v naseljih. Kljub temu pa je v zadnjih letih zaslediti trend naraščanja popularnosti kolesarjenja, predvsem ob koncih tedna, ko se tudi domačini radi predajajo rekreativnemu kolesarjenju.

Osnovni pogoji za kolesarjenje so torej na začetni ravni, kar pomeni, brez ustrezne infrastrukture ne moremo pričakovati, da se bo



24 število kolesarjev bistveno povečalo. Pri razvoju pogojev za kolesarjenje je potrebno posebno pozornost posvetiti otrokom in starejšim, oz. tistim skupinam uporabnikov, ki so manj izkušeni in zato potrebujejo varno infrastrukturo.

Ugotovitve v okviru terenskih ogledov pri pripravi strategije so pokazale, da je na celotnem območju občine premalo poudarka posvečenega tudi kakovostnemu parkiranju koles. Ustreznih kolesarskih stojal in pokritih kolesarnic za varno hrambo koles primanjkuje. Prav tako v občini ne obstaja možnost za izposajo koles.

Glavni izzivi na področju kolesarskega prometa so:

- Manjkajoče kolesarske povezave, ki bi povezale naselja znotraj in zunaj občine,
- Načrtovalske prakse kolesarskemu prometu niso naklonjene,
- Prometna infrastruktura ni prilagojena potrebam vožnje s kolesom,
- Prehiter motorni promet na regionalnih in drugih osrednjih prometnicah,
- Pomanjkanje označitve kolesarskih poti,
- Pomanjkanje ustreznih stojal za parkiranje koles,
- Izključenost mlajše in starejše populacije iz kolesarjenja, zaradi občutka, da je kolesarjenje nevarno,
- Prekratki intervali za kolesarje v semaforiziranih križiščih.



Ključne priložnosti na področju prometa v Občini Slovenske Konjice

IZKORISTIMO MAJHNE RAZDALJE

V manjših krajih je večina pomembnih lokacij na razdalji, ki je še sprejemljiva za hojo ali uporabo kolesa. Zato so majhne razdalje velik potencial, saj prebivalcem zaradi bližine ni potrebno uporabljati avtomobilov ves čas. Majhne razdalje znotraj naselij so priložnost za spremembe potovalnih navad, hkrati pa tudi za spremembe namembnosti prostora, saj lahko zemljišča namesto parkiranja služijo tudi kakšnemu drugemu namenu.

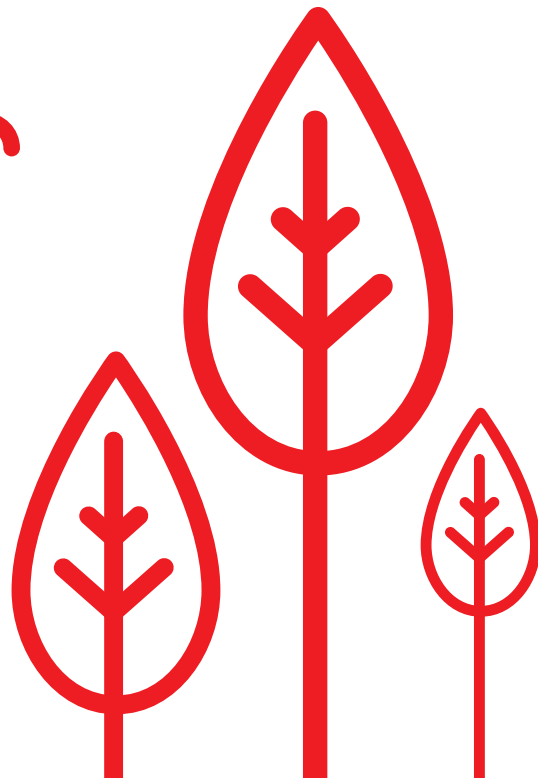
IZKORISTIMO OBSTOJEČO INFRASTRUKTURO

Pri razvoju prometa se morajo lokalne skupnosti zanašati na potenciale, ki jih že imajo. Značilnost Občine Slovenske Konjice je razvejana mreža lokalnih cest. Prav tako so že vzpostavljena avtobusna postajališča do vseh pomembnejših naselij v občini. Središče Slovenskih Konjic ima

urejeno območje za pešce, ki bi ga lahko uporabili kot primer ureditve še kje drugje v občini. Prav tako je v občini že vzpostavljena kolesarska povezava od Slovenskih Konjic do Tepanja, kar je vzorec za podobne ureditve tudi drugje. V ravninskem delu občine so številne lokalne ceste, ki so ravno dovolj majhne in odmaknjene od prometnega dogajanja, da lahko služijo potrebam rekreativnega kolesarjenja.

IZKORISTIMO POTENCIAL HOJE IN KOLESARJENJA

Hoja in kolesarjenje predstavljata dve aktivnosti z velikim potencialom za vsako lokalno skupnost. Poleg številnih pozitivnih dolgoročnih učinkov na zdravje in okolje, predstavljata tudi dobro osnovo za razvoj lokalne ekonomije in zelenega turizma. V kontekstu celostne prometne strategije predstavlja ta potencial možnosti za spremembe potovalnih navad oz. števila opravljenih potovanj z avtomobilom.



Dodaten potencial se ponuja pri razvoju širšega kolesarskega omrežja, ki bi se navezalo na kolesarske povezave sosednjih občin in na državne ter mednarodne kolesarske povezave.

Priložnost se kaže tudi v potencialu, ki bi ga lahko imele javne površine. Z dodatnimi povezavami oz. s primernejšo ureditvijo obstoječih, z nadgradnjo javnih površin v občinskem središču ter ureditvijo javnih površin v središčih drugih naselij, je možno dele mesta povezati, naseljem pa dati identiteto in funkcionalno strukturo.

IZKORISTIMO PRIPRAVLJENOST OBČINE NA SPREMEMBE

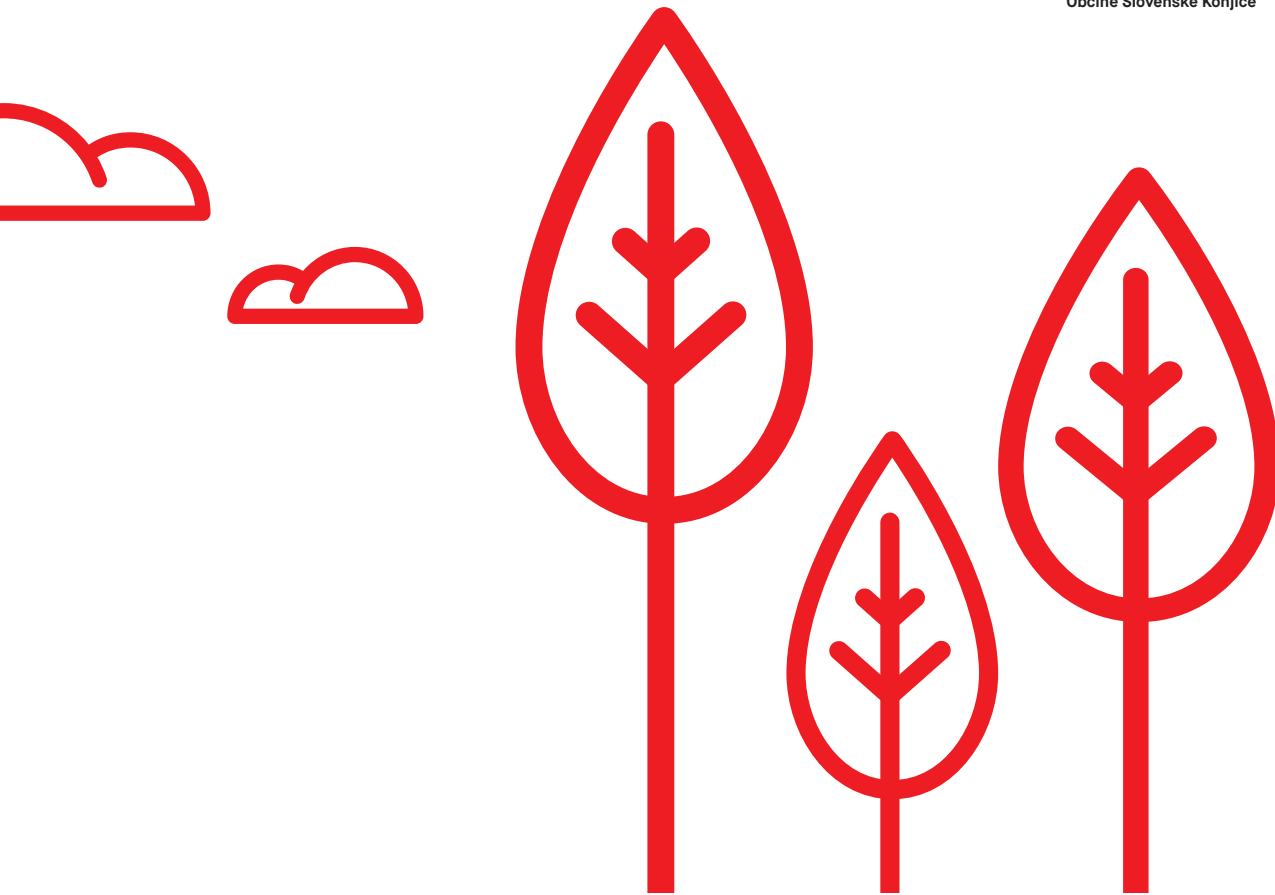
Vključenost občine v proces priprave CPS, kjer so se zvrstile številne delavnice, javne razprave in dogodki, je dalo nov zagon tudi zaposlenim na občini in vključenim deležnikom. S sprejemom dokumenta se odpirajo novi potenciali za prijave na razpise in izvedbo projektov v prihodnosti proces načrtovanja in odločanja se lahko ob strokovnih službah in vodstvu občine vključi tudi strokovna in splošna javnost, ki nam z odobravanjem projektov in ukrepov, da zeleno luč za spremembe.

IZKORISTIMO RAZVOJ E-MOBILNOSTI

Potencial električnih vozil (električna kolesa, električni avtomobili, servisna vozila, električni skuterji) je zelo velik in se bo v prihodnosti še povečeval. Da bo prehod na električna vozila uspel in bo kar najbolj tekoč, je treba zgraditi podporno infrastrukturo, ki električnim vozilom omogoča polnjenje baterij. Mreža električnih polnilnic bo v prihodnosti pomemben dejavnik razvoja kraja in občine na vseh področjih.

IZKORISTIMO BLIŽINO AVTOCESTE

Med pomembnejše potenciale sodi zagotovo lega občine v bližini avtoceste. Čeprav sama avtocestna infrastruktura pomeni velik poseg v prostor, ki je nekoč predstavljal pretežno kmetijska zemljišča, pa predstavlja velik pomen za razvoj drugih gospodarskih dejavnosti v občini. Predvsem je prednost bližine avtoceste in dejstva, da se obrtna cona z industrijo nahaja v Slovenskih Konjicah, podobna obrtna cona pa se razvija tudi v Tepanjah, potrebno obrniti v prid nadaljnjega razvoja. Pri tem je pomembno, da je tovarni promet ustrezno reguliran, da ne prihaja do konfliktov z ostalimi udeleženci v prometu.



IZKORISTIMO DOSTOP DO ZNANJ, IZKUŠENJ, DOBRIH PRAKS IN SREDSTEV

Trajnostno načrtovanje prometa na lokalni in regionalni ravni postaja prioriteta Evropske unije (EU). Povezovanje, deljenje izkušenj in uporaba znanj z različnih delov EU postaja gonilo razvoja trajnostne mobilnosti ter oblikovanja celostnih prometnih strategij v občinah in mestih. Znano je, da so uspešna tista mesta in občine, ki so bila pripravljena narediti spremembe pri svojih načrtovalskih praksah, ter tista, ki s strateškimi dokumenti (celostno prometno strategijo) postavijo osnovo za razvoj in si posredno ustvarijo možnost pridobivanja sredstev za izvedbo ukrepov in projektov trajnostne mobilnosti. Sprejetje Celostne prometne strategije Občine Slovenske Konjice bo omogočilo izboljššan dostop do državnih in EU-sredstev, ki se bodo v prihodnosti namenila trajnostni mobilnosti.

IZKORISTIMO POTENCIAL JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA IN ALTERNATIVNIH OBLIK JAVNIH PREVOZOV

Javni potniški promet zunaj večjih mest je danes zanemarjen steber trajnostne mobilnosti. Če je javni potniški promet kakovostno zastavljen, lahko postane eden izmed najpomembnejših stebrov trajnostne mobilnosti. Zaradi staranja prebivalstva se bo v prihodnosti pomen javnih prevozov še povečal, saj bodo starejši ljudje izražali potrebo po teh prevozih. Zato je treba na lokalni ravni preveriti, kako in na kakšen način bi lahko izboljšali ponudbo javnih prevozov. Pomemben korak k uvedbi novih alternativnih oblik javnih prevozov je bil narejen tudi s priključitvijo občine k projektu Prostofer.

Pri analizi obstoječega stanja v občini je izstopal strošek občine za organizacijo in izvedbo šolskih prevozov. Prerazporeditev teh sredstev ter pridobitev dodatnih državnih in evropskih sredstev bi lahko sprožili razvoj in uporabo novih oblik javnih prevozov (na primer prevoz na poziv), ki bi na lokalni ravni izboljšale ponudbo in podobo storitve javnih prevozov pri čemer pa je potrebno izpostaviti ključno vlogo države in pristojnih ministrstev.





Možni scenariji prihodnjega razvoja prometa

Načrtovanje scenarijev je metoda strateškega planiranja, ki se uporablja pri pripravi dolgoročnih fleksibilnih načrtov. V našem primeru smo razvili tri scenarije prihodnjega razvoja prometa v Občini Slovenske Konjice. Prvi je scenarij spontanega razvoja, drugi scenarij razvoja po trenutno veljavnih ukrepih in tretji alternativni scenarij.

Prebivalstvo v občini narašča zmerno, predvsem na račun priseljevanja in širjenja naselij. Stroški povezani s transportom so zmerni, saj občina Slovenske Konjice nima izrazito migracijskega značaja delovno aktivnega prebivalstva, saj je slaba polovica zaposlenih v domači občini. Pogoji za uporabo avtomobila so ugodni, kar pa ne velja za vse ostale transportne alternative, kot je hoja, kolesarjenje ali javni transport. Prav zaradi pomanjkanja alternativnih možnosti v odmaknjenih naseljih ocenjujemo, da je stopnja socialne vključenosti na dokaj rizičnem nivoju, predvsem za starejše prebivalstvo, ki se iz leta v leto povečuje.

SCENARIJ SPONTANEGA RAZVOJA

Osnovni scenarij je **scenarij spontanega razvoja**, kjer se brez posebnega ukrepanja nadaljujejo ustaljeni trendi, kot do sedaj. Po tem scenariju občinska uprava zgolj sproti zadovoljuje potrebe in želje najbolj glasnih in vztrajnih posameznih uporabnikov. Glede na ustaljeno miselnost ima avtomobilski promet absolutno prednost pred ostalimi prometom. V primeru takšnega scenarija bo še naprej zagotovljen neoviran dostop z osebni vozili do vseh stavb, ob njih pa bo treba nenehno zagotavljati potrebno število parkirnih mest. Hkrati bo promet še naprej potekal razvejano po vseh cestah, brez urejene ustrezne kategorizacije cestnega omrežja, ki bi jasno določil prioritete, na katere ceste preusmeriti glavnino prometa in katere ceste prometno razbremeniti. S takšnim razvojem dogodkov bo težje vzpostavljati varne površine za pešce in kolesarje, saj bodo v nenehnem konfliktu z osebnim motoriziranim prometom. Prav tako se zaradi vsesplošne razširjenosti motornega prometa ne bo razvijal javni potniški promet, saj bo še naprej ostajal manj konkurenčen.



SCENARIJ RAZVOJA PO TRENUTNO VELJAVNIH UKREPIH

Drugi scenarij je **scenarij razvoja po trenutno veljavnih ukrepih**, ki upošteva vse sprejete občinske dokumente, pristope in dosedanjo načrtovalsko prakso. Pri tem scenariju občina poskuša ugoditi posameznim zahtevam uporabnikom, hkrati pa postopoma uvajati ukrepe trajnostne mobilnosti. Možne pasti takšnega razvoja so, da ukrepi med seboj niso ustrezno usklajeni in se ne dotikajo vseh potrebnih področij. Gre za dokaj realno težavo večine slovenskih občin, kjer lokalna okolja zaznamuje majhno število zaposlenih in prometnih akterjev ter medsebojna poznanstva, kar lahko privede do poenostavljenega in neposrednega reševanja zapletenih problemov. Problem je, ker takšen način ni vedno transparenten in tudi ne strateški. Na dolgi rok takšna praksa vodi v izničenje medsebojnih sinergij in celo v konflikte med posameznimi ukrepi. V praksi ta scenarij pomeni, da bo občina uspešno zadovoljevala potrebe večine uporabnikov motoriziranega prometa, deloma tudi kolesarjev in pešcev, manj uspešna pa bo pri vzpostavitvi učinkovitega javnega potniškega prometa.

Pri tem scenariju bo avtomobilski promet še vedno zmerno naraščal, vendar pa bodo svojo veljavo začele pridobivati tudi ostale transportne možnosti.

SCENARIJ ALTERNATIVNEGA RAZVOJA

Tretji scenarij je **scenarij alternativnega razvoja**, ki predvideva nadgradnjo že obstoječih ukrepov z novimi pristopi, ki temeljijo na trajnostnem načrtovanju prometa. Takšno načrtovanje je usmerjeno v spremembe potovalnih navad, izboljšanju učinkovitosti obstoječih zmogljivosti ter šele nato gradnji nove infrastrukture. Pri tem scenariju se prometni načrtovalci ne ukvarjajo zgolj z zadovoljevanjem akutnih potreb prebivalcev, ampak se ukvarjajo tudi z upravljanjem njihovega povpraševanja. Pri tem scenariju se bodo prioritarno izvajali ukrepi, ki dajejo prednost uravnoveženju med različnimi transportnimi možnostmi, s posebnim poudarkom na varnosti pešcev in kolesarjev ter konkurenčnosti do JPP.

V večjih naseljih občine se začne prepletati infrastruktura za pešce in kolesarje, promet se bo začel koncentrirati na regionalne ceste in postopoma sproščati na zbirnih in lokalnih cestah, v skladu z ustrežno kategorizacijo cest. Tovorni promet bo bolj usmerjen v industrijsko cono, kar pomeni, da bo manj obremenjeval ostale ceste. Vzpostavil se bo parkirni režim, ki bo parkiranje začel regulirati in postopoma ukinjati parkirne prostore v centru Slovenskih Konjic. Uvedel se bo učinkovit javni potniški promet, v povezavi s šolskimi in delavskimi prevozi, predvsem za potrebe dnevnih migracij med Slovenskimi Konjicami in Zrečami. Prav tako se bo začelo postopno posodabljanje avtobusna postajališča na tistih lokacijah, ki so izpostavljene iz vidika prometne varnosti. Največji poudarek se bo dalo ureditvi prometa pešcev in kolesarjev. Še posebej se bodo ukrepi posvetili ureditvi pešcem in kolesarjem prijaznih površin v okolici šol, vrtcev, zdravstvenega doma in zelenih površin.

O vseh treh scenarijih se je v postopku priprave strategije komuniciralo z različnimi javnostmi. O vsebinah posameznih scenarijev in njihovih posledicah, smo se z deležniki pogovarjali v sklopu intervjujev, delavnic in javnih razprav. Med vsemi scenariji je največ pozitivnih ocen prejel scenarij alternativnega razvoja, ki upošteva preplet večjega števila ukrepov na področju trajnostne mobilnosti.

Scenariji so bili obravnavani na javnih razpravah, delavnicah s ključnimi deležniki in preko vprašalnikov. Vsak scenarij je bil posebej ocenjevan in obdelan. Večina ocen je pokazala, da si najbolj želijo razvoja v smeri, ki je nakazana pri scenariju alternativnega razvoja.



Scenariji so bili med
javnimi razpravami
tudi ocenjeni.

SCENARIJ SPONTANEGA RAZVOJA

UPORABNIKI	OPIS	OCENA
	Občani hodijo peš v omejenem obsegu. Na določenih odsekih se ne počutijo varno. Število pešcev je omejeno.	
	Občani kolesarijo v omejenem obsegu. Na določenih odsekih se ne počutijo varno. Število kolesarjev je omejeno.	
	JPP splošno nazaduje.	
	Število potovanj raste. Parkiranje do vrat. Potreba po parkiranju narašča.	

31

SCENARIJ RAZVOJA PO TRENUTNO VELJAVNIH UKREPIH

UPORABNIKI	OPIS	OCENA
	Število pešcev omejeno na določene ciljne skupine. Večja naselja povezana s pločniki. Grbine so postavljene po potrebi, kjer je res nujno.	
	Postopno izboljšanje pogojev in števila kolesarjev zaradi zmanjšanja črnih točk in novih stez.	
	Število potnikov ostaja nespremenjeno. Zanimanje za JPP ostaja na enaki stopnji.	
	Splošna rast prometa glede na izboljšave cestnega omrežja in omogočanje enostavnega parkiranja.	

SCENARIJ ALTERNATIVNEGA RAZVOJA

UPORABNIKI	OPIS	OCENA
	Občani hodijo peš na krajše razdalje. Večina učencev hodi peš v šolo. Izboljšana je stopnja osveščenosti.	
	Splošno zanimanje za kolesarjenje je veliko. Večina učencev prihaja v šolo s kolesom. Varnost se je izboljšala. Urejeni so parkingi. Povezanost s sosednjimi občinami.	
	Število potnikov narašča. Krožna linija (minibus) povezuje tudi manjše kraje. Izboljšana je informacijska podpora z voznimi redi. Avtobusna postaja ima novo podobo.	
	Število potovanj se zmanjšuje. V določenih conah zmanjšanje količine prometa in potreb po parkiranju. Omejitev hitrosti.	





Vizija in cilji razvoja prometa

33

Želimo postati občina s prometnimi navadami, ki spodbujajo odgovornost, varnost, skrb za okolje in kulturo sobivanja.

Občina Slovenske Konjice si bo prizadevala za vzpostavitev uravnotežene in pestre prevozne ponudbe, ki bo prebivalcem in obiskovalcem občine nudila možnost izbire načina potovanja. V ospredju načrtovanja bo človek, vključno z izboljšanjem njegovega življenjskega okolja. Prometno načrtovanje se bo usmerilo spodbujanje trajnostne mobilnosti in celostno reševanje prometnih izzivov.

Predlagana vizija se dotika vseh udeležencev v prometu in prebivalcev občine. Prav tako je povezana z vsemi vrstami prometa, ki se pojavljajo v občini. Skozi proces, kjer so se izoblikovale konkretne potrebe občanov za ureditve in izboljšave v prometu, smo dosegli skupni konsenz glede temeljnih vrednot vizije. Gre za vrednote, kot so varnost, odgovornost, skrb za okolje, zdravje, trajnost ipd. Vse te vrednote so se pojavljale v debatah skozi javne razprave in delavnice z delovno skupino.

Vizija prometa bo prispevala k:

- **pospešenemu razvoju gospodarstva in turizma** (prometna infrastruktura bo v službi človeka in razvoja; urejeni prometni koridorji bodo gonilo gospodarstva; infrastruktura za hojo in kolesarjenje bo temelj kakovostne lokalne mobilnosti in razvoja turizma);
- **boljši povezanosti ljudi in naselij** (uredili se bodo javni prostori za druženje in izboljšale se bodo povezave med naselji v občini; izboljšave prometne infrastrukture za pešce, kolesarje in motorna vozila);
- **izboljšanju kakovosti bivanja, dostopnosti in mobilnosti** (sistematično urejanje perečih prometnih problemov, izboljšanje mobilnosti za vse skupine prebivalstva).
- **boljši osveščenosti in vzgoji** (strategija bo s postopnimi spremembami privedla tudi k boljši osveščenosti in vzgoji; nivo prometne kulture se bo izboljšal; razumevanje potreb različnih skupin prometnih udeležencev se bo izboljšalo, ker bodo ljudje večkrat vključeni v promet v različnih vlogah)





STRATEŠKI CILJI

Strateški cilji Občine Slovenske Konjice so:

- Sprememba potovalnih navad: manj neracionalnih voženj z avtomobili, večja uporaba javnega potniškega prometa, več kolesarjenja in hoje.
- Povečati splošno osveščenost, informiranost in naklonjenost prebivalstva razvoju trajnostne mobilnosti
- Vzpostaviti osnovne pogoje za izboljšanje urejanja mobilnosti
- Izboljšati kakovost bivanja v občini
- Povečati varnost v prometu
- Optimizirati prometne tokove
- Spodbujati uporabo alternativnih pogonskih sredstev
- Vzpostaviti pogoje za povečanje uporabe JPP
- Vzpostaviti pogoje za varno, udobno in privlačno kolesarjenje
- Povečati število opravljenih potovanj s kolesom in javne podobe kolesarjenja
- Vzpostaviti pogoje za varno, udobno in privlačno hojo
- Izboljšati ureditev javnih površin, namenjenih pešcem
- Omogočiti vključitev gibalno oviranih, slepih in slabovidnih v promet



Pet ključnih stebrov razvoja prometa

Celostna prometna strategija Občine Slovenske Konjice obsega pet ključnih področij oz. stebrov, s katerimi se bo vplivalo na izvedbo zastavljene vizije. Znotraj različnih stebrov so oblikovani različni ukrepi, ki se med seboj dopolnjujejo in nadgrajujejo, hkrati pa zagotavljajo načelo celostnega pogleda na promet in njegovega načrtovanja.

**Strateški stebri Celostne prometne strategije
Občine Slovenske Konjice so:**

PRVI STEBER

**Celostno
načrtovanje
mobilnosti**

DRUGI STEBER

**Trajnostno
naravnan
motorni
promet**

TRETJI STEBER

**Kakovosten
javni potniški
promet**

ČETRTI STEBER

**Kolesarjenje
za vsakogar**

PETI STEBER

**Privlačna
hoja**



PRVI
STEBER

Celostno načrtovanje mobilnosti

37

Celostno načrtovanje prometa in mobilnosti je osnova pričujoče strategije, ki zajema bodoči razvoj prometa v Občini Slovenske Konjice. S prehodom na celostno načrtovanje si lahko obetamo izboljšanje obstoječe načrtovalske prakse in kakovostnejših rešitev na izzive, ki jih prinaša prihodnost.

Za uspeh Celostne prometne strategije Občine Slovenske Konjice je pomembno trajnostno načrtovanje na vseh ravneh. Prav tako so pomembni aktivno sodelovanje znotraj občinske uprave, sodelovanje z zainteresirano in strokovno javnostjo, sodelovanje med sosednjimi občinami ter širše na regionalni in državni ravni. Ne smemo pa pozabiti na sodelovanje z EU ter njenimi podpornimi službami in skladi, ki omogočajo pridobivanje dodatnih finančnih sredstev za izvedbo projektov in ukrepov.

Posebna pozornost se mora posvetiti usklajevanju obstoječih dokumentov na lokalni, državni in evropski ravni, pri čemer je treba slediti zadanim političnim in razvojnim usmeritvam, ki dajejo prednost trajnostnemu načrtovanju prometa. Primeri dobrih praks in politik naj postanejo smernice razvoja prometa, ki bodo služile človeku (prebivalcem in obiskovalcem mesta in občine), varovale naravo ter omogočale gospodarski in turistični razvoj.

Izziv občine v prihodnosti bo posvetiti več pozornosti pešcem, kolesarjem in potnikom javnega potniškega prometa, jim zagotoviti enakopravnost v prometu ter jim zagotoviti pogoje, ki bodo izkoristili ves njihov potencial.

Izziv občine bo tudi boljše vključevanje javnosti in zainteresirane strokovne javnosti v procese načrtovanja in odločanja pri prometnem načrtovanju. Zagotoviti je treba transparentnost pri ključnih odločitvah in ustrezno informiranje javnosti. Javne predstavitve in razprave naj bodo sredstvo, s katerim se bo pridobivalo javno mnenje in odobravanje projektov, ki se bodo izvedli. Večja pozornost se mora posvetiti tudi obveščanju in spodbujanju javnosti, da začne sodelovati v procesih odločanja.



CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

CILJI	CILJNE VREDNOSTI
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje stanja na področju prometa in trajnostne mobilnosti	<ul style="list-style-type: none">→ Sprejetje in zagon Celostne prometne strategije Občine Slovenske Konjice v letu 2017.→ Revizija dokumenta vsaka tri leta in prenova vsakih pet let.→ Uravnoteženje deležev sredstev v proračunu, namenjenih pešcem, kolesarjem, javnemu potniškemu in motornemu prometu.
Zagotavljanje transparentnosti odločanja z vključevanjem javnosti v vseh fazah večjih projektov	<ul style="list-style-type: none">→ Organizacija vsaj enega javnega posveta ali javnih razprav pri projektih, ki imajo velik pomen za celotno občino (po potrebi)
Sodelovanje med različnimi sektorji znotraj občinske uprave ter povezovanje z organi na regionalni in državni ravni	<ul style="list-style-type: none">→ Po letu 2017 se bodo vsi projekti medresorsko usklajevali s ciljem optimizacije porabe finančnih sredstev in učinkov ukrepov.
Aktivno vključevanje v projekte trajnostne mobilnosti ter pridobivanja znanj in izkušenj na področju prometa in mobilnosti	<ul style="list-style-type: none">→ Nadaljnja prijava na državne in EU projekte, ki omogočajo razvoj trajnostne mobilnosti in izboljševanje prometne infrastrukture.
Povečati splošno osveščenost, informiranost in naklonjenost prebivalstva razvoju trajnostne mobilnosti	<ul style="list-style-type: none">→ Redno sodelovanje občine pri organizaciji Evropskega tedna mobilnosti→ Zagotovitev možnosti informiranja o uporabi vseh prometnih možnosti v okviru občinske spletne strani



VIZIJA CELOSTNEGA NAČRTOVANJA MOBILNOSTI

Vzpostavljen bo način dela, ki bo načrtovanje prometa in mobilnosti obravnaval celostno ter bolj pregledno. Hkrati bodo postopki implementiranja ukrepov vključevali različne javnosti in zagotavljali transparentnost odločanja pri večjih projektih. Nov način pristopa k načrtovanju mobilnosti bo zajemal tudi notranjo organizacijo občinske uprave, sodelovanje med različnimi organi, aktivno vključevanje v projekte, prenose dobrih praks in pridobivanje izkušenj.

PREDLAGANI UKREPI

1. Promocija, informiranje in osveščanje

Ker je razvoj trajnostne mobilnosti v Občini Slovenske Konjice šele na začetku, bodo pomemben del pri zelenih spremembah potovalnih navad zagotovo prevzele promocijske, informativne in osveščevalne aktivnosti. Tako se bo moralo sistematično pristopiti k informiranju o ponudbi mobilnostnih storitev, ki so že sedaj na voljo prebivalcem. Promocija se bo morala dotakniti vseh ciljnih skupin za spremembe njihovih potovalnih navad. Prav tako je pri promociji in informiranju pomembno vključevanje javnosti v primerih novih ukrepov. Vsaka nov ukrep mora biti dogovorjen z različnimi javnostmi, s ciljem da razvoj občine v smeri trajnostne mobilnosti pridobiva svoje podpornike.

2. Krepitev lastnih potencialov in znanj

Zaradi majhnosti občinske uprave je pomembno, da se sodelovanje med strokovnimi službami še dodatno poglobi in poenoti na skupnem imenovalcu, ki se imenuje trajnostna mobilnost in celostno prometno načrtovanje. Izrednega pomena bi bila zaposlitev ali delitev novega strokovnega kadra na medobčinskem ali regionalnem nivoju, ki bi prevzel vodenje aktivnosti na področju trajnostne mobilnosti. Takšna oseba bi potem prevzela koordinacijo ter pripravo projektov in strokovnih podlag na področju javnega potniškega prometa, kolesarjenja, pešačenja, prometne varnosti in umirjanja prometa. Hkrati pa bi zagotavljala

tudi podporo pri pridobivanju državnih in evropskih sredstev. Krepitev znanj s področja trajnostne mobilnosti je ključnega pomena za uspešno izvajanje Celostne prometne strategije. Priporočljivo je, da se obstoječi strokovni kader občine dodatno izobražuje in udeležuje najrazličnejših seminarjev in delavnic, ki širijo znanje na področju prometa in trajnostne mobilnosti.

3. Spreminjanje načrtovalskih praks

S sprejetjem Celostne prometne strategije Občine Slovenske Konjice bo postavljen temelj trajnostnega načrtovanja prometa v občini. Na tri leta bo treba izvesti revizijo tega dokumenta in na vsakih pet let prenovo s ponovnim sprejetjem na občinskem svetu. Načrtovalske prakse se spremenijo s spremembo razmišljanja in en takšen korak je sprejetje uravnoveženega proračuna v postavki za promet. Naslednji korak je izvajanje aktivnosti, ki promovirajo trajnostno mobilnost in spodbujajo vključevanje javnosti v proces načrtovanja in odločanja pri prometnih projektih.



DRUGI STEBER

40

Trajnostno naravnan motorni promet

Motorni promet v Občini Slovenske Konjice predstavlja najbolj razširjen način mobilnosti. Uporaba avtomobila je do neke mere samoumevna v okoljih, kjer ni zagotavljenega kakovostnega javnega potniškega prometa, kjer manjka infrastruktura za kolesarje in pešce ter kjer je poselitev zelo razpršena.

Avtomobil predstavlja prevladujoče prevozno sredstvo, vendar se z njim pogosto opravijo tudi tista potovanja, ki bi jih lahko opravili tudi peš ali s kolesom. Za cilj smo si tako zadali odgovorno rabo avtomobila, ki bo pozitivno vplivala na naše življenjsko okolje in zdravje.

Steber trajnostno naravnane motorne prometa se ukvarja s področjem odgovorne rabe motornih vozil, cestne infrastrukture in prostora, namenjenega mirujočemu prometu. Izkušnje v tujini so pokazale, da širitev cestnega omrežja s ciljem povečanja pretočnosti in hitrosti motorne prometa, praviloma ni prineslo zelenega učinka oziroma celo nasprotno, pojavile so se nove težave, ki jih prej ni bilo. Boljši rezultati so se praviloma dosegali z optimizacijo obstoječih omrežij in zelo premišljenimi posegi ter dograditvami. Vsem pozitivnim ukrepom je skupno, da so bili načrtovani s poudarkom na trajnostni mobilnosti in ustvarjanju pogojev zanjo.

VIZIJA TRAJNOSTNO NARAVNANEGA MOTORNEGA PROMETA

Uporaba motorne prometa se bo racionalizirala. Zmanjšala se bo uporaba avtomobilov na krajše razdalje, zlasti v središču Slovenskih Konjic. Posledično se bo povečalo število kolesarjev in pešcev. Povečala se bo tudi prometa varnost, saj se bodo z ukrepi umirjanja prometa v okolih šol, vrtcev in javnih površin, zmanjšala tveganja za nesreče. Prometni tokovi se bodo optimizirali, s tem pa se bo izboljšala dostopnost tovornega prometa do industrije in dostopnost obiskovalcev do turističnih znamenitosti. Ob tem se bo postopoma spreminjalo tudi možnosti za parkiranje od vrat do vrat.



CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

CILJI	CILJNE VEDNOSTI
Zmanjšati neracionalno uporabo avtomobila	→ Zmanjšati delež potovanj z avtomobili znotraj Slovenskih Konjic za 5% (do leta 2022)
Povečati varnost v prometu	<ul style="list-style-type: none"> → Uvedba cone umirjenega prometa (do leta 2022) → Redno investiranje v ukrepe za umirjanje prometa (vsako leto najmanj 1 ukrep) → Meritve hitrosti z obveščevalnimi displeji (2 lokaciji do 2020)
Izboljšati cestno infrastrukturo	<ul style="list-style-type: none"> → Obnova lokalnih in regionalnih cest (do leta 2022 oz. do vzpostavitve ustreznega stanja) → Izgradnja manjkajočih odsekov cest (do leta 2022)
Optimizirati prometne tokove	<ul style="list-style-type: none"> → Razbremeniti lokalne ceste s prometom v okolici šol, vrtcev in stanovanjskih naselij (do leta 2022) → Regulirati tovorni promet iz avtoceste do industrijske cone in prometa znotraj cone (do leta 2020) → Izboljšati dostopnost do turističnih znamenitosti (do leta 2020) → Zagotovitev parkirišč za motorna kolesa (2 parkirišči do leta 2020) → Postopno zmanjševanje parkirnih mest v središču Slovenskih Konjic (manj kot 3% skupnih kapacitet na leto) → Določiti lokacije za izvajanje dostave v središču Slovenskih Konjic (do leta 2020) → Širitev cone za omejen čas parkiranja (do 5 parkirišč do leta 2020)
Spodbujati uporabo alternativnih pogonskih sredstev	→ Vzpostavitev parkirišč s polnilnicami za električne avtomobile (3 polnilnice do leta 2020)



PREDLAGANI UKREPI

1. Obnova obstoječe in izgradnja manjkajoče cestne infrastrukture

Na področju obnove obstoječe cestne infrastrukture se predvidevata pospešena obnova in posodabljanje ključnih odsekov lokalne in deloma državne cestne mreže. Prav tako se predvidevata urejanje in vodenje prometnih tokov na tak način, da bodo odpravljene težave prekomernih prometnih obremenitev v centru Slovenskih Konjic.

Da bo preusmeritev prometa uspela, bo treba na novo zgraditi določene odseke cest, ki bodo razbremenili neposreden center mesta ter s tem omogočili preureditev obstoječega prostora v pešcem, kolesarjem in prebivalcem prijaznejši prostor. Takšen primer je recimo povezovalna cesta pri Riemerjevi vili v Slovenskih Konjicah.

2. Optimizacija prometnih tokov

Optimizacija prometnih tokov pomeni njihovo postopno zmanjševanje skozi določena območja in posledično lažji dostop do željenih ciljev. Pri tem se je potrebno osredotočiti na regulacijo prometa za tiste skupine, kjer so cilji potovanj že poznani. Tovorni promet potrebuje dostop do industrije, obiskovalci do turističnih znamenitosti, prebivalci pa do služb, šol in trgovin. Zato se bodo uredili prometni tokovi tovornega prometa do obrtne cone, s tem pa zmanjšale neželene obremenitve ulic v stanovanjskih soseskah in središču Slovenskih Konjic. Deloma bo za omenjeno razbremenitev poskrbela tudi predvidena vzpostavitev obrtne cone v Tepanjah.

Dodatno se bo uredil dostop do turističnih znamenitosti v občini. Pri optimizaciji prometnih tokov je potrebno imeti v mislih tudi domačine, ki poznajo lokalne ceste in jih uporabljajo za obvoze, da se na ta način izognejo regionalnim cestam. Praviloma s tem početjem ne pridobijo bistvene časovne prednosti, po drugi strani pa obremenijo ceste v okolici šol in središča mesta. Zato je pridobivanje nekaj sekund prednosti po obvoznih lokalnih cestah včasih treba »žrtvovati« za večjo varnost otrok. Primer potrebnih sprememb režimov je recimo v okolici OŠ Ob Dravinji (Ulica Dušana Jereba) ali OŠ Pod

goro (Šolska in Tattenbachova ulica), kjer bo treba z vzpostavitvijo sistema enosmernih režimov zagotoviti večjo prometno varnost.

K optimizaciji prometnih tokov spada tudi vpliv na mirujoč promet, kjer se bo postopoma širilo cone z omejenim časom parkiranja, s tem pa tudi dajalo manj možnosti za parkiranje od vrat do vrat. Ti ukrepi so namreč nujni, da se na dolgi rok zmanjša neracionalna uporaba avtomobila na kratke razdalje.

3. Umirjanje prometa

S strateškim načrtovanjem se bodo določila območja umirjenega prometa in prometni koridorji, ko bodo prometno razbremenjevali naselje tovarnega in osebnega tranzitnega prometa. S preureditvami ulic se bo zmanjšala njihova atraktivnost za tranzitni promet, zmanjšala pa se bo tudi hitrost motornih vozil na 30 km/h, na območjih, namenjenim pešcem, pa celo na 10 km/h. Takšne prometne ureditve bodo prispevale k večji prometni varnosti vseh udeležencev v prometu, spodbudila se bosta hoja in kolesarjenje. Z elementi umirjanja prometa se bodo ob rekonstrukciji križišč in ulic dodatno izboljšali pogoji za pešce in kolesarje, hkrati se bo povečal občutek varnosti prometnih udeležencev, zmanjšali pa se bodo hrup in emisije motornih vozil. Rekonstrukcije bodo izvedene tako, da bo čim manj točk, na katerih bi lahko prišlo do konfliktnih situacij. Za umirjanje motornega prometa se bo mirujoči promet uporabil kot sredstvo, ki bo zniževalo hitrost vozilom in hkrati ustvarjalo površino, namenjeno parkiranju. Posebnega poudarka bodo deležna območja v okolici šol in vrtcev, kjer se bo promet dodatno umirjal. Nov prometni režim v okolici šol bo bolj smiselno organiziral prihode v šolo in onemogočil neposredni dostop z vozili do samih vhodov. S tem se bo dodatno povečala varnost pred šolo.

Na izpostavljenih mestih se bodo postavili merilniki hitrosti, ki bodo opremljeni s prikazovalniki. Na ta način se bo zagotovila večja varnost in osveščenost voznikov. Takšna izpostavljena mesta so recimo okolice šol, vstopi v naselja in nepregledni ovinki.

Dolgoročno je smiselno Stari trg v Slovenskih Konjicah zapreti za promet in celotno območje urediti zgolj za pešce in kolesarje. Pri tem bo



treba predvideti tudi dostope za dostavna vozila in njihovo časovno omejenost.

Predlog možnih izvedb ukrepov za umirjanje prometa na cestnem omrežju, v skladu s Tehničnimi specifikacijami za umirjanje prometa:

PRIMARNE CESTNE POVEZAVE

REGIONALNE CESTE

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> → R2-430, odsek (Tepanje – Slovenske Konjice) → R2-430, odsek (Slovenske Konjice- Stranice) → R3-688, odsek (Slovenske Konjice- Žiče) → R3-700, odsek (Slovenske Konjice – Oplotnica) → R3-686, odsek (Tepanje – Žiče) → R3-686, odsek (Žiče - Dramlje) → R3- 688, odsek (Žiče – Poljčane) → R3- 687, odsek (Dole- Ponikva-Loče) | <ol style="list-style-type: none"> 1. Ploščadi trapezne oblike v kombinaciji s prehodom za pešce ter dvostransko zožitvijo prometa. Znotraj naselij takšen ukrep pridobi večji učinek ob postavitvi več zaporednih ploščadi na dolžini 100 – 200 metrov. 2. Ločilni otok na mestu prehoda za pešce. 3. Optične ali zvočne zavore pred vstopom v naselje oz. lahko tudi pred samimi ukrepi za umirjanje prometa. 4. Zamik osi smernega vozišča, znotraj naselja v kombinaciji s prehodom za pešce. 5. Krožni promet na križiščih. |
|---|---|

43

SEKUNDARNE CESTNE POVEZAVE

LOKALNE CESTE

1. Enostranska zožitev z izmeničnim enosmernim prometom na mestu ukrepa ob kombinaciji z zelenimi otoki, urbano opremo (smiselno glede na tip ulice, njeno rabo in pozidavo).
2. Optična zožitev vozišča s talnimi oznakami.
3. Zamik osi vozišča z izmeničnim vzporednim parkiranjem.
4. Ploščad trapezne oblike v kombinaciji s prehodom za pešce ter dvostransko zožitvijo dvosmernega prometa.
5. Vodenje kolesarjev z motornim prometom po sistemu „Sharrow“.
6. Optične zavore.
7. Zmanjšanje zavijalnih radijev v križiščih.
8. Mini krožna križišča s povoznimi tlakovanimi ali zarisanimi otoki.

TERCIARNE CESTNE POVEZAVE

JAVNE POTI IN MESTNE CESTE

1. Mini krožna križišča s povoznimi tlakovanimi ali zarisanimi otoki.
 2. Optična zožitev vozišča s talnimi oznakami.
 3. Igrive talne označbe - na slepih ulicah.
 4. Slepe ulice s prepustnostjo za kolesarje in urbano opremo.
-



4. Organizacija mirujočega prometa

44

Mirujoč promet bo treba bolj smiselno organizirati, s ciljem da se zagotovi večjo varnost otrok v okolih šol, zmanjša neracionalno uporabo avtomobilov (sistem parkiranja od vrat do vrat) in razreši konflikte na lokacijah, kjer je parkirnih mest premalo. Občina bo k urejanju te problematike pristopila tako, da bo začela s širjenjem območij za omejen čas parkiranja (središče Slovenskih Konjic), dovolilnicami za dostave poslovnih subjektov, postopnim zmanjševanje parkirnih mest tam, kjer si želi zmanjševati obremenjenost s parkiranimi vozili in vzpostavljanjem novih urejenih parkirišč tam, kjer želi koncentrirati prometne tokove. Predvsem v okolih vrtcev in šol, kjer v jutranjih konicah prihaja do visoke koncentracije parkiranih vozil, bo potrebno urediti parkiranje za različne namene: dolgotrajno parkiranje (parkiranje zaposlenih), kratkotrajno parkiranje (parkiranje staršev, ki otroke spremljajo v razred) in ustavljanje do 10 sekund (parkiranje za starše, ki otroke zgolj odložijo pred šolo – v tujini poznano pod imenom Kiss&Ride).

Razreševanju konfliktov med stanovalci, uporabniki poslovnih prostorov in njihovimi strankami, bo potrebno posvetiti dodatno pozornost. Občina bo morala zagotoviti potrebna parkirna mesta, vendar bo pri tem morala pokazati odločnost, saj so pričakovanja vseh, da svoje vozilo parkirajo čim bližje cilju lahko tudi neupravičena.

5. Spodbuda alternativ

Električna mobilnost se bo v prihodnosti razvijala, zato je treba že sedaj pričeti z ustvarjanjem pogojev za njihovo uporabo. Spodbujanje uporabe električnih vozil je prav tako prispevek k trajnostni mobilnosti, saj se na ravni ulic in cest, zmanjšujejo negativni učinki prometa na okolje.



TRETJI STEBER

Kakovosten javni potniški promet

45

Javni potniški promet omogoča minimalni prag mobilnosti za vse skupine prebivalcev. Ključne so predvsem ranljivejše, ki nimajo dostopa do avtomobila (starejši, socialno šibki, otroci, invalidi).

V zadnjem obdobju je sicer javni potniški promet podvržen vse večjim pritiskom zaradi finančne zahtevnosti in nerentabilnosti posameznih linij, še posebej na ruralnih področjih z razpršeno poselitvijo. V Občini Slovenske Konjice uporabljajo javni prevoz osebe, ki nimajo druge možnosti, in sicer v glavnem šolarji, dijaki in upokojenci. Delež tistih, ki avtobus uporabljajo za prevoz na delo je s 5 % zelo nizek.

Razlogi za nekonkurenčnost javnega prevoza so kompleksni. Deloma so razlogi za to slabe frekvence voženj in preredke linije, deloma pa tudi v vsesplošnem udobju, ki ga nudi osebni motorni promet. Pri javnem potniškem prometu, ki je v domeni koncesionarja in Ministrstva za infrastrukturo, ki nadzira izvajanje medkrajevnega linijskega prevoza potnikov, ima občina relativno majhen vpliv na njegovo izvajanje. Vpliv občine na storitev javnega potniškega prometa se pogosto lahko izrazi le z dodatnim subvencioniranjem vozovnic in s tem ohranjanjem obstoječih linij oziroma standarda

ponudbe. Večji vpliv ima občina pri organizaciji šolskih prevozov in alternativnih oblik javnega prevoza, ki pa je vezana na lastna finančna sredstva in sredstva iz različnih razpisov.

VIZIJA KAKOVOSTNEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Javni potniški promet bo postopoma začel pridobivati na svoji veljavi. Obstoječa avtobusna postajališča se bodo modernizirala. Prav tako se bo obnovila okolica avtobusne postaje v Slovenskih Konjicah, ki bo omogočala intermodalnost med različnimi načini mobilnosti (kolo, JPP, avto itd.)



CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

CILJI	CILJNE VEDNOSTI
Izboljšanje infrastrukture, namenjene JPP	<ul style="list-style-type: none">→ Obnova in ureditev okolice glavne avtobusne postaje v Slovenskih Konjicah (do leta 2023)→ Obnova avtobusnih postajališč (1 lokacija na leto)→ Ureditev postajališč pri osnovnih šolah (1 lokacija na leto oz. po potrebi)
Povečanje uporabe in kakovosti JPP	<ul style="list-style-type: none">→ Obnova informacijski tabel na avtobusnih postajališčih (do leta 2020)→ Zagotoviti promocijo JPP v okviru promocije trajnostne mobilnosti (vsaj 1 krat na leto)→ Povečanje deleža uporabe JPP za 3% (do leta 2022)
Izboljšanje ponudbe JPP	<ul style="list-style-type: none">→ Preveriti možnosti reorganizacije šolskih prevozov z možnostjo prevoza tudi drugih oseb (do leta 2020)→ Vzpostavitev javne storitve »prevoz na poziv« (do leta 2022)



PREDLAGANI UKREPI

1. Urejanje infrastrukture javnega potniškega prometa

Ukrepi na področju izboljšanja infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu in njegovim uporabnikom, zajemajo ureditev osnovne infrastrukture, kot so čakalnice in vse pripadajoče opreme na avtobusnih postajališčih, okolico avtobusne postaje v Slovenskih Konjicah ter postajališč šolskega avtobusa pri šolah in na vseh točkah, kjer vstopajo in izstopajo otroci. Avtobusna postaja v Slovenskih Konjicah bo postala točka srečevanja in povezovanja med uporabniki javnega potniškega prometa, dnevnimi kolesarji in obiskovalci, ki pridejo z avtomobili v njeno bližino. Še posebej se bo občina posvetila ureditvi njene okolice, ki bo tako postala bolj privlačna.

2. Povečanje uporabe storitev javnega potniškega prometa

Eden izmed ukrepov povečanja uporabe javnega potniškega prometa je izboljšanje informiranosti potnikov in potencialnih uporabnikov. Učinkoviti ukrep za povečanje uporabe javnega prevoza bi bili prevozi na poziv, ki pa bi jih morala država na nacionalni ravni ustrezno opredeliti in urediti. Prevoz na poziv na območjih z manjšo gostoto poselitve znatno prispeva k zmanjšanju stroškov.

3. Promocija javnega potniškega prometa

Ukrepi za promocijo javnega potniškega prometa so neposredno povezani z ostalimi oblikami trajnostne mobilnosti (hoja, kolesarjenje in souporaba avtomobila), saj se med seboj dopolnjujejo. Hkrati pa zahtevajo določeno sodelovanje in usklajevanje med različnimi institucijami in podjetji (pristojno ministrstvo, prevozniki in občina), saj javni prevoz v pretežnem delu ni v pristojnosti občine.



ČETRTI STEBER

48

Kolesarjenje za vsakogar

Kolo je prevozno sredstvo, ki omogoča najcenejše in običajno tudi najhitrejša potovanja na kratkih in srednjih razdaljah.

Kolo je najcenejše prevozno sredstvo, ki zahteva minimalno vzdrževanje. Vsakodnevno kolesarjenje ima pozitiven učinek na zdravje in počutje ljudi. Pozitiven vpliv kolesarjenja pa se odraža tudi v kakovosti bivanja, saj se znižuje obremenjenost okolja in prispeva k bolj zdravemu življenjskemu slogu.

Za boljši izkoristek potencialov kolesarjenja, je potrebno zagotoviti ustrezno omrežje kolesarskih povezav, tako v urbanem kot ruralnem območju. Relief občine je zelo razgiban in na prvi pogled ne najbolj naklonjen kolesarjenju, a vendar so največja naselja v občini med seboj povezana s cestami v ravninskem delu.

S kakovostno umestitvijo v prostor in načrtovanjem, ki upošteva potrebe uporabnikov koles, je možno vzpostaviti omrežje, ki bo dovolj privlačno za različne skupine kolesarjev. Z vlaganjem v kolesarsko infrastrukturo, lahko Občina Slovenske Konjice hitro in učinkovito zažene razvoj na področju trajnostne mobilnosti. Pri tem bo morala rešiti predvsem ključne izzive, ki so bili

izpostavljeni skozi proces vključevanja javnosti pri pripravi strategije. Največ prebivalcev je v anketi po gospodinjstvih izrazilo mnenje, da je urejanje kolesarske infrastrukture nujno, hkrati pa se je med javnimi razpravami pokazalo, da je kolesarska infrastruktura med vsemi prioriteta-mi najvišje uvrščena.

Ravno zato se bodo morali ukrepi usmeriti v premagovanje izzivov, kot so manjkajoče kolesarske povezave, neprilagojena infrastruktura, prehitri motorni promet, pomanjkanje označb in signalizacije, pomanjkanje ustreznih parkirišč za kolesa, občutek nevarnosti ter pro-avtomobilsko usmerjene načrtovalske prakse. Vse te izzive bo treba reševati s ciljem povečevanja deleža kolesarjev v prometu. Pri tem se je treba zavedati, da je nizek delež kolesarjev v prometu praviloma posledica neobstoječe in slabe infrastrukture.



CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

CILJI	CILJNE VEDNOSTI
Vzpostaviti pogoje za varno, udobno in privlačno kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none">→ Izdelati zasnovo kolesarskega omrežja v občini (do leta 2019)→ Povezati kolesarsko omrežje znotraj občine (2 povezavi do 2022)→ Povezati kolesarsko omrežje z ostalimi občinami (2 povezavi do 2022)→ Zagotoviti kvalitetno parkiranje koles (3 lokacije na leto)
Povečati število opravljenih potovanj s kolesom in javne podobe kolesarjenja	<ul style="list-style-type: none">→ Namestitev urbane opreme vzdolž kolesarskih povezav (do leta 2022)→ Nabava službenih koles za občinsko upravo (4 kolesa do 2018)→ Povečati delež opravljenih potovanj znotraj Slovenskih Konjic za 5% (do leta 2022)



VIZIJA KOLESARJENJA ZA VSAKOGAR

Kolesarjenje bo postalo priljubljen način transporta. Tisti, ki sedaj vozijo kolo ob koncih tedna, bodo z razvojem ustrezne infrastrukture začeli kolesariti tudi čez teden. Tisti, ki še ne kolesarijo, bodo sprva poskusili rekreacijsko, nato pa postopoma vedno bolj pogosteje. Urejena infrastruktura in umiritve prometa v okolicaх šol bodo povzročile dvig števila uporabnikov koles med šolarji. Med prvimi ambasadorji kolesarstva v občini, bodo morali izstopati predvsem zaposleni v občinski upravi, ki bodo za krajše razdalje uporabljali službena kolesa. Urejene medkrajevne kolesarske povezave, ki se bodo začele navezovati tudi na daljinske kolesarske poti, bodo začele privabljati obiskovalce iz drugih občin in držav. S tem se bodo odprle nove priložnosti za razvoj turizma in podeželja.

PREDLAGANI UKREPI

1. Izboljšanje obstoječe in izgradnja nove kolesarske infrastrukture

Omrežje kolesarskih povezav v Občini Slovenske Konjice se bo v naslednjih letih postopoma izboljševalo in nadgrajevalo. Ker v občini še ni bila izdelana študija, ki bi celostno podala zasnovo kolesarskega omrežja, bo to prvi korak, ki ga bo potrebno izvesti. Kolesarsko omrežje bodo sestavljale kolesarske povezave znotraj naselij in med naselji. Vzpostavljene bodo primarne in sekundarne kolesarske povezave, ki bodo ustrezno dopolnjene z daljinskimi in rekreativnimi kolesarskimi povezavami do okoliških naravnih in kulturnih znamenitosti. Na bolj obremenjenih cestah in tam kjer je motorni promet bolj frekventen in vozila dosegajo višje hitrosti, bodo zgrajene ločene kolesarske površine, ki bodo predstavljale osnovo hrbtenico kolesarskega omrežja. Na vseh preostalih manj obremenjenih cestah in poteh pa bodo preučene možnosti skupnega vodenja kolesarjev z motornim prometom, brez ločenih kolesarskih površin. Pri tem bo potrebno precejšnjo pozornost posvečati omejevanju hitrosti motornega prometa in ustvarjanju pogojev za varno kolesarjenje npr. omejevanje hitrosti na 30 km/h in vpeljava souporabe voznega pasu t. i. sharrow. Takšna možnost bi recimo prišla v poštev na lokacijah, kot so Škalce in Cesta pod goro. Pri naklonih terena bo treba upoštevati, da se pas za so-

uporabo nariše na vozišče z naklonom navzdol, metem ko se v smeri z naklonom navzgor lahko uredi kolesarski pas na vozišču. Tam, kjer bodo kolesarji vodeni skupaj s pešci bo treba biti pozoren na dovolj široke pločnike in poti, kolesarji pa bodo morali svojo hitrost prilagoditi peščem. Daljinske kolesarske povezave bodo dopolnjevale kolesarsko omrežje v naseljih in jih med sabo povezovala na občinski, medobčinski in regionalni ravni. Določene kolesarske povezave se lahko namenijo tudi peščem, vendar bo pri tem potrebno imeti v mislih varnost pešcev. Takšen primer je recimo Stari trg v Slovenskih Konjicah, kjer kolesarji lahko povzročajo nevarnost, zato bi bilo smiselno kolesarje dodatno opozoriti s signalizacijo ali speljati kolesarsko površino kako drugače.

2. Izboljšanje pogojev za parkiranje koles

V Občini Slovenske Konjice se bodo zagotovili pogoji, ki bodo na vseh pomembnih točkah omogočali varno in do uporabnika prijazno parkiranje koles. Postavile se bodo varne pokrite kolesarnice za dolgoročno parkiranje koles in parkirna stojala ter naslonjala za kratkotrajno parkiranje. Prav tako si bo občina prizadevala za izgradnjo ustrezne infrastrukture za polnjenje električnih koles.

3. Promocija kolesarjenja

Za boljšo izkoriščenost potenciala kolesarjenja bo potrebno kolesarske povezave tudi ustrezno opremiti in jim dodati vsebino. To je možno doseči na več načinov npr. z vzpostavitvijo kolesarskega počivališča, popravilnice za kolesa, izposoja koles in informacijskih točk. Pomembna je tudi primerna označitev kolesarskih povezav, saj se s tem omogoča varnejše in lažje kolesarjenje, okolici pa sporoča jasen signal o pomembnosti in urejenosti kolesarskega prometa. Promocija in ozaveščanje o pomembnosti kolesarskega prometa, dodatno dvigujeta potencial kolesarjenja. Pri tem bodo imele pomembno vlogo osveščevalne in izobraževalne aktivnosti, ki promovirajo kolesarjenje v vseh starostnih skupinah od otrok do upokojencev.



PETI STEBER

Privlačna hoja

Hoja je osnovni način gibanja v prostoru. S hojo se začnejo in končajo vse poti, ki jih opravimo z avtomobilom, javnimi prevozi in kolesom. Hoja je eden izmed najbolj trajnostnih načinov potovanja, saj z njo ne povzročamo negativnih vplivov na okolje in s krepitvijo psihofizičnih sposobnosti k zdravju ljudi.

Infrastruktura za pešce je v primerjavi z ostalimi skoraj vedno cenovno najugodnejša. S hojo praviloma premagujemo krajše razdalje znotraj urbanih naselij ali med njimi. Z boljšimi pogoji za pešačenje lahko rešimo veliko malih prometnih težav in zagat. Zato je smiselno prednostno izboljšati pogoje za hojo ter omogočiti pešcem in gibalno oviranim osebam prosto gibanje. Enakopravnost hoje med ostalimi načini mobilnosti se bo dosegla le, če se bo infrastrukturo za pešce vzdrževalo v dobrem stanju in se jo širilo z namenom vzpostavitve povezane ter enovite mreže pešpoti. Ob tem bo treba v urbanih naseljih ustvarjati atraktivne prostore za pešce, namenjene srečevanju in druženju.

Danajšnji hitri način življenja postavlja hojo oziroma promet pešcev v podrejen položaj v primerjavi z motoriziranim prometom. Tako avtomobil predstavlja glavno prevozno sredstvo tudi v primerih, ko bi potovanje lahko opravili peš. Z gibanjem bi pozitivno vplivali na svoje zdravje, nekaj bi prihranili tudi pri porabi goriva, s tem pa bi zmanjšali emi-

sije izpušnih plinov in hrupa, ki bi ga povzročili z motornim vozilom, ter gostoto prometa, s čimer bi izboljšali svoje življenjsko okolje. Izziv je, da se vsa potovanja, ki se na kratkih razdaljah lahko opravijo peš, na ta način tudi izvedejo. Zato je cilj, da se poveča delež pešcev v prometu in se na ta račun zmanjša uporaba motornih vozil.

Pešci pogosto opozarjajo, da so obstoječi pločniki preozki, da je površina za hojo neravna in v slabem stanju, da pločniki oziroma površine za pešce manjkajo ali pa so speljane nelogično in preveč posredno. Prav tako pešci opozarjajo na težavo, ki se pojavlja, ko se na pločniku srečujejo s kolesarji, čeprav na njem ni prostora za tovrstna srečevanja. Težavo predstavlja tudi prehajanje čez glavne prometnice, na katerih se odvija gostejši promet, saj vozniki velikokrat ne dajo prednosti pešču na prehodu za pešce. Na javnih razpravah je bil izpostavljen tudi problem prekratkega intervala zelene luči za pešce na semaforju v središču Slovenskih Konjic. Težave so bile zabeležene tudi s strani gibalno oviranih



CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

CILJI	CILJNE VEDNOSTI
Vzpostaviti pogoje za varno, udobno in privlačno hojo	<ul style="list-style-type: none">→ Izdelati zasnovo peš omrežja (do leta 2019)→ Zgraditi skupne peš in kolesarske povezave med naselji v občini (do leta 2022)→ Zgraditi manjkajoče peš povezave in jih povezati z javnim omrežjem (do leta 2022)
Izboljšati ureditev javnih površin namenjenih pešcem	<ul style="list-style-type: none">→ Izdelati katalog urbane opreme (do leta 2020)→ Urediti javno površino v središču Slovenskih Konjic (do leta 2020)→ Urediti javna zbirališča v smislu vaških središč v posameznih krajevnih skupnostih (do leta 2022)→ Ureditev javnih površin z urbano opremo (1 lokacija na leto)
Omogočiti vključitev gibalno oviranih, slepih in slabovidnih v promet	<ul style="list-style-type: none">→ Odpraviti ovire (do 5 lokacij na leto)
Povečati delež opravljenih poti peš	<ul style="list-style-type: none">→ Povečati delež opravljenih poti peš na kratke razdalje za 5% (do leta 2022)



oseb. Problem predstavljajo tudi arhitektonske ovire, predvsem ne poglobljeni robniki pri prehajanju na in iz pločnikov, manjši in večji robniki na poteh, neustrezne klančine za invalidske vozičke itd. Izziv je vzpostaviti stanje, ki bo gibalno oviranim osebam omogočalo širšo dostopnost. Pri tem se ne sme pozabiti tudi na starejše, ki niso invalidi, ampak imajo težave pri hoji. Na področju hoje imajo poseben poudarek varne šolske poti. Njihova težava je v tem, da številne potekajo ob glavnih cestah, ki jih morajo otroci prečkati tudi v času povečanega prometa. Čeprav so šolske poti označene in na kritičnih mestih še dodatno varovane, bo jih potrebno v prihodnje še nadgrajevati. Izziv je povečati število pešcev v šolo, zmanjšati prevoze z avtomobili in ustvariti prijetno okolje za pešce v okolici šol in na poteh, ki vodijo do njih.

VIZIJA PRIVLAČNE HOJE

Hoja bo postala razširjena aktivnost in način mobilnosti na kratke razdalje. Urejanje infrastrukture za pešce in umirjanje prometa bo privedlo do tega, da bodo otroci v šolo lahko hodili peš. Prav tako bodo večje udobje občutili gibalno ovirani, saj se bodo postopoma urejale tudi arhitektonske ovire.

PREDLAGANI UKREPI

1. Izboljšanje obstoječe in izgradnja nove infrastrukture za pešce

Za povečanje deleža pešcev v prometu, bo treba vzpostaviti sistematično izboljševanje in nadgradnjo infrastrukture za pešce ter gibalno ovirane osebe. Tako se bo oblikovalo omrežje peš poti, ki bodo omogočale neposredne in smiselne povezave med posameznimi interesnimi točkami. Uredili se bodo urejeni in varni prehodi za pešce čez pomembnejše prometnice. Pešpoti v naseljih bodo primerno osvetljene, brez nepotrebnih ovir, varne, prijetne in redno vzdrževane. Kakovost poti se bo izboljšala s postavitvijo različne urbane opreme, ki bo omogočala počitek ali aktivno izrabo prostega časa. Poti bodo na pomembnih mestih označene tudi s smerokazi in drugimi informacijskimi tablami. Na relacijah, kjer so pešci in kolesarji na skupnih površinah, bo treba zagotoviti za prometno ureditev, ki bo

zmanjševala morebitne konflikte.

Ukrepi so predvideni tudi za boljšo vključenost gibalno oviranih, slepih, slabovidnih, gluhih in naglušnih oseb. Arhitektonske ovire se bodo postopoma odpravljale, namestile se bodo taktilne oznake, zvočni in svetlobni signali za prehajanje čez cesto.

2. Vzpostavitev varnih območij za pešce

Trend razvoja v urbanih okoljih je vzpostavljanje območij, namenjenih pešcem. Pešpoti se kombinirajo z območji umirjenega prometa in s tem se ustvarjajo točke srečevanja in druženja. Hkrati se lahko takšno območje tudi gospodarsko oživi in revitalizira. Ob šolah in vrtcih se bodo vzpostavila območja umirjenega prometa ali skupni prostor, na katerem bo hitrost motornih vozil omejena na 30 km/h oziroma bodo morala hitrost prilagoditi najpočasnejšim udeležencem v prometu – pešcem. Ob tem se bodo vzpostavila tudi javna zbirališča v posameznih krajevnih skupnosti, ki bodo imela funkcijo vaških središč. Dodatno se predvidevajo spremembe prometnih režimov v okolici šol in vrtcev z namenom povečanja površin za pešce in zmanjševanja površin za avtomobile (seveda v meri, ki je smotrna in smiselna).

Med ukrepe ureditev varnih območij sodi tudi zaprtje prometa za motorna vozila na Starem trgu v Slovenskih Konjicah. Ukrep bi bilo dolgoročno smiselno izvesti, saj bi s tem staro mestno jedro postalo bolj privlačno za prebivalce, obiskovalce, razvoj lokalne ekonomije in turizma.

3. Promocija hoje

Za dolgoročno uspešen razvoj mobilnosti na področju hoje, pa ni dovolj samo urejanje površin za pešce, temveč tudi izvajanje promocijskih in izobraževalnih aktivnosti. Pri tem je pomembno, da se v tovrstne aktivnosti vključuje celotno populacijo, od otrok, mladine, odraslih, do starejših občanov. Vsaka skupina lahko veliko prispeva k splošni ozaveščenosti, da je hoja zdrava in da se lahko poti na kratke razdalje opravijo tudi peš. S tem se prispeva k ohranjanju narave, zmanjševanju prometnih zastojev in krepitvi zdravja.





Akcijski načrt

Za doseganje zastavljenih ciljev in izvedbo predlaganih ukrepov je bil oblikovan akcijski načrt, ki je zasnovan za obdobje do leta 2022. Akcijski načrt predvideva, da se ob koncu petletnega obdobja strategija ustrezno prenovi. Predvidena je tudi revizija strategije po treh letih.

CELOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI

UKREP	STROŠEK	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE					
			2017	2018	2019	2020	2021	2022
Sprejetje, zagon, revizija in prenova CPS	Revizija do 5.000 EUR Prenova do 20.000 EUR	Občina						
Izvedba promocijskih in ozaveščevalnih aktivnosti o trajnostni mobilnosti (ETM, spletna stran...)	2.000 EUR	Občina, OŠ, vrtci, zunanji izvajalec						
Nadaljnje izobraževanje in krepitev znanj strokovnih sodelavcev (udeležbe na seminarjih, delavnicah, konferencah...)	1.000 EUR	Občina						
Organizacija javnih posvetov (pri projektih, ki imajo velik pomen za občino)	500 EUR/dogodek	Občina						
Uravnotežen proračun občine	/	Občina						
Sodelovanje med različnimi sektorji znotraj občinske uprave	/	Občina						
Nadaljnje aktivno sodelovanje v državnih in EU projektih	V okviru delovnih zadolžitev pri projektih	Občina						



TRAJNOSTNO NARAVNAN MOTORNI PROMET

56

UKREP	STROŠEK	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE					
			2017	2018	2019	2020	2021	2022
Uvedba cone umirjenega prometa	15.000 EUR	Občina						
Ukrepi za umirjanje prometa	50.000 EUR	Občina						
Merilniki hitrosti z displeji	10.000 EUR	Občina in AVP						
Obnova lokalnih in regionalnih cest	500.000 EUR	Občina in DRSI						
Izgradnja manjkajočih odsekov cest	200.000 EUR	Občina in DRSI						
Razbremenitev lokalnih cest s prometom v okolici šol, vrtcev in stanovanjskih sosesk	20.000 EUR	Občina						
Reguliranje tovornega prometa iz avtoceste do industrijske cone in prometa znotraj cone	5.000 EUR	Občina						
Zagotoviti parkirišča za motorna kolesa	2.000 EUR	Občina						
Postopno zmanjševanje parkirnih mest v središču Slovenskih Konjic in njihovo nadomeščanje na robu	20.000 EUR	Občina						
Določiti lokacije za izvajanje dostave v središču Slovenskih Konjic	2.000 EUR	Občina						
Širitev cone za omejen čas parkiranja	2.000 EUR	Občina						
Vzpostavitev parkirišč s polnilnicami za električne avtomobile	12.000 EUR	Občina						



PRIVLAČNA HOJA

UKREP	STROŠEK	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE					
			2017	2018	2019	2020	2021	2022
Izdelati zasnovo peš omrežja	Združen z zasnovo kolesarskega omrežja v 4. stebru	Občina in zunanji izvajalec						
Zgraditi skupne peš in kolesarske povezave med naselji v občini	100.000 EUR	Občina						
Zgraditi manjkajoče peš povezave in jih povezati z javnim omrežjem	100.000 EUR	Občina						
Izdelati katalog urbane opreme	5.000 EUR	Občina in zunanji izvajalec						
Urediti javno površino v središču Slovenskih Konjic	100.000 EUR	Občina						
Urediti javna zbirališča v smislu vaščih središč v posameznih krajevnih skupnostih	50.000 EUR	Občina						
Ureditev javnih površin z urbano opremo	10.000 EUR	Občina						
Odprava ovir za gibalno ovirane, slepe in slabovidne v prometu	10.000 EUR	Občina						

