

Laško

Sotočje trajnostne mobilnosti

Celostna prometna strategija občine Laško.



Laško2030

Sotočje trajnostne mobilnosti



1 NAŠA PRILOŽNOST: SOTOČJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Vsako območje ima priložnosti za kakovosten razvoj prometa in mobilnosti. Katere priložnosti bo izkoristilo, v katero smer se bo razvijalo, je odvisno od strateškega odločanja in načrtovanja. Na nekaterih območjih prevladajo obsežna parkirišča ter usmeritev nove in širše ceste, druge odločevalci postavijo v središče razvoja pešca, kolesarja, uporabnika javnega prevoza. **Kaj je bolj v skladu s potrebami prebivalcev?** Vprašajmo jih! To je pristop, na osnovi katerega so pripravljene smernice za razvoj trajnostno naravnega prometa v Občini Laško.

trajnostne oblike mobilnosti. Ustrezno načrtovanje vzpostavlja varne, privlačne in za vse prebivalce dostopne prostore, hkrati pa poskrbi za boljšo izkoriščenost obstoječih prometnih površin.

Celostna prometna strategija Občine Laško si zastavlja cilje, ki uresničujejo načela trajnostne mobilnosti in večje prometne varnosti v kakovostno urejenem javnem prostoru.

Doseženi cilji spodbujajo zdrav način življenja in povečujejo kakovost življenja prebivalcev.

Spoštovani občani!

V lanskem letu je Občina Laško načrtno pristopila k reševanju enega najbolj perečih problemov urbanega okolja, to je promet in njegove ureditve. Za reševanje te problematike smo pridobili ustrezna evropska finančna sredstva in se skupaj na razpisu izbranim izvajalcem, podjetjem LocuS, lotili izdelave Celostne prometne strategije Občine Laško. Sedaj je pred vami njena končna različica. V tem času je bilo izvedenih več anket in javnih obravnav, pripombe občanov so bile upoštevane, vse z enim samim ciljem – da bo prometna ureditev čim bolj po meri občank in občanov, da se bomo v občini prijetno počutili in da nas bo promet čim manj obremenjeval, hkrati pa nam zagotovil kar najboljšo dostopnost. Upam, da je projekt CPS vse to dosegel, seveda pa se moram za izvedbo posebej zahvaliti izvajalcu, uslužbencem Občine, predvsem pa vsem občankam in občanom, ki so si vzeli vsaj nekaj časa in pri izdelavi strategije aktivno sodelovali, in sicer samo za to, da nam bo jutri vsem lepše.

Franc Zdolšek, župan Občine Laško

Celostna prometna strategija Občine Laško je dokument, ki določa usmeritve za razvoj prometa in mobilnosti na osnovi poglobljenega sodelovanja s prebivalci. Dokazuje, da ima Laško dovolj priložnosti, da postane **privlačno urbano-podeželsko območje s celovito in uravnoteženo mrežo različnih oblik prevoza in različnih potovalnih načinov.**

Ustrezno zasnovan sistem lahko ponudi nove možnosti dostopa, potovanja, druženja, poslovanja in bivanja. Namesto avtomobilov lahko **v Laškem dobijo pravo veljavo pešci in kolesarji ter ranljive skupine** prebivalcev, kot so otroci, starejši in osebe z oviranostmi.

V Občini Laško, ki bi se razvila kot sodobna prometno načrtovana občina, bi prebivalci imeli na voljo udobne in kakovostne možnosti prevoza: privlačen in zanesljiv javni potniški promet (v nadaljevanju JPP), ki upošteva značilnosti poselitve in velikost občine, razvejano mrežo varnih kolesarskih povezav ter varne in privlačne cone za pešce. Vozniki osebnih avtomobilov bi se pogosteje odločali za skupno vožnjo oz. deljenje vozil in za kombiniranje lastne vožnje z javnim potniškim prevozom, zlasti z vlakom.

Kako uresničiti te možnosti? **Ključ za spremembe je v drugačnem načrtovanju prometa.** Z dolgoročnimi ukrepi se lahko skupnost zavestno odmakne od pričakovanja vse večjega avtomobilskega prometa in se usmeri v bolj



2 NAŠ PRISTOP: DRUGAČNO NAČRTOVANJE PROMETA

Celostna prometna strategija je prvi in ključni korak k drugačnemu prometnemu načrtovanju. Z njo Občina Laško oriše učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, s katerimi bo dosegla celostne spremembe na področju mobilnosti. Te spremembe bodo posledično povečevale kakovost bivanja v občini.

Ker upošteva dejansko zaznane potrebe različnih deležnikov, je usmerjena k povečevanju kakovosti bivanja. Z opredeljenimi ukrepi omogoča razvoj trajnostnih oblik mobilnosti z boljšo varnostjo za vse udeležence v prometu. Povečuje dostopnost prometnega sistema za vse uporabnike. Zmanjšuje škodljive vplive prometnega sistema na zdravje in varnost prebivalcev, še posebej najbolj ogroženih skupin. Ukrepi zmanjšujejo onesnaženost zraka, emisije hrupa, izpuste toplogrednih plinov in porabo energije. Razmerje med stroški in učinkovitostjo je boljše. Uresničevanje ciljev Celostne prometne strategije povečuje privlačnost in kakovost urbanega okolja.

2.1 Zakaj je Celostna prometna strategija tako pomembna?

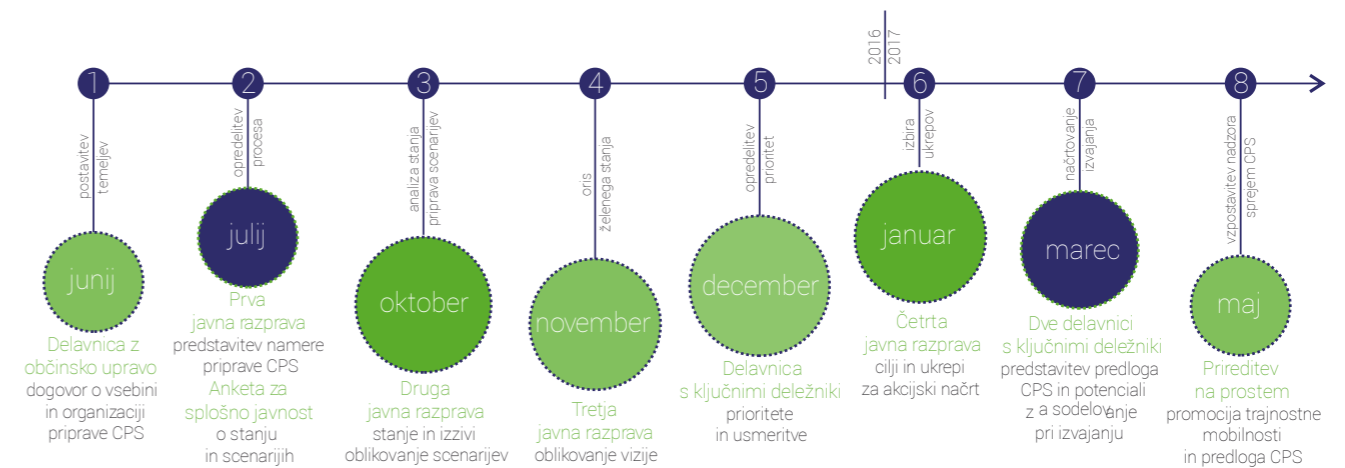
Celostna prometna strategija prinaša drugačen način prometnega načrtovanja. Od samega začetka upošteva, da so v prometu različni udeleženci in ne samo avtomobili. Pozornost namenja potrebam vseh deležnikov. Načrtovanje ni namenjeno prevoznemu sredstvu, temveč človeku. Prednost dobijo trajnostne oblike mobilnosti.

Priprava Celostne prometne strategije temelji na boljšem vključevanju in obveščanju javnosti. V celoten proces načrtovanja aktivno vključuje širok krog udeležencev, tako široko splošno javnost kot ranljive skupine in različne organizacije, ki vplivajo na promet ali ga zaradi svojih interesov in dejavnosti zelo dobro poznajo. Zato je Celostna prometna strategija dokument, ki ga sooblikujejo različni udeleženci, javnost pa ga zaradi vključenosti in seznanjenosti sprejema.



2.2 Kako je potekala priprava Celostne prometne strategije?

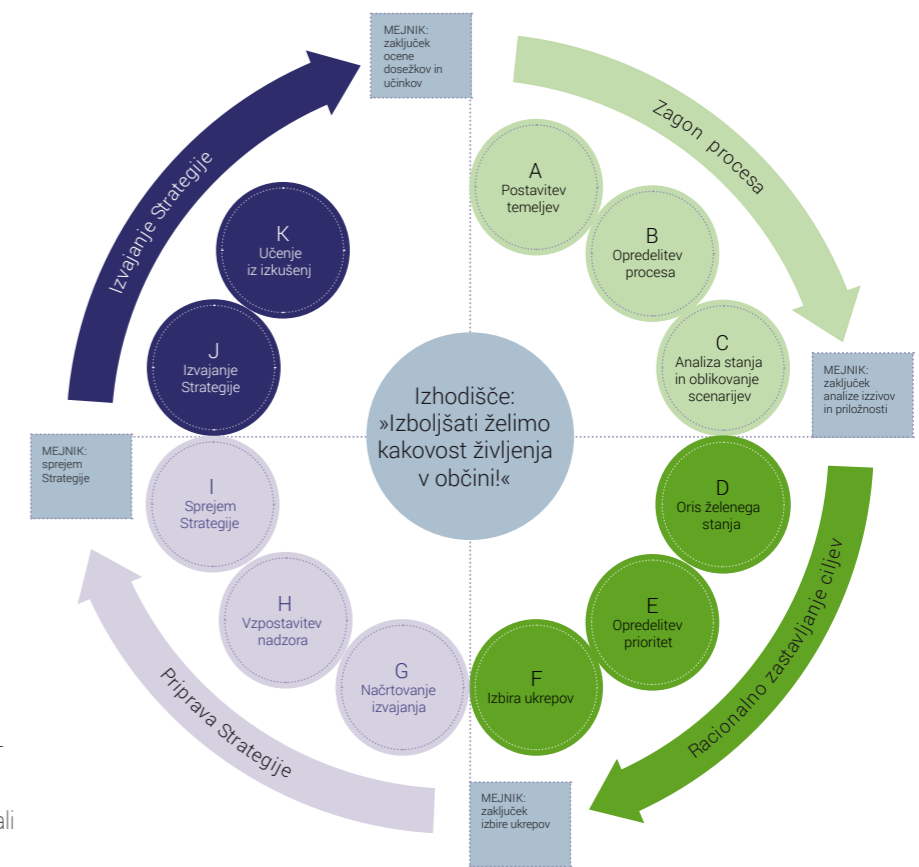
Občina Laško je pripravo Celostne prometne strategije izvedla s sredstvi iz naslova Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, pridobljenimi na javnem razpisu Ministrstva za infrastrukturo. Izdelana strategija in potrjen akcijski izvedbeni načrt sta pogoj za pridobitev sredstev, ki bodo na voljo v nadaljnjih razpisih. Sredstva iz teh razpisov bodo spodbujala uresničitev ukrepov za trajnostno mobilnost, kot so opredeljeni v Operativnem programu za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020.



Celostna prometna strategija Občine Laško je izdelana v skladu z vsemi strokovnimi smernicami, kakor jih opredeljuje dokument Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost - Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, ki ju je izdalo Ministrstvo za infrastrukturo in prostor.

Priprava Celostne prometne strategije Občine Laško se je začela maja 2016 in je trajala eno leto.

Pomembna novost pri pripravi prometne strategije je participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah procesa. Prebivalce so k sodelovanju spodbujale številne komunikacijske aktivnosti. Z izražanjem svojih mnenj, stališč in potreb so vplivali na aktivnosti in vsebino strategije.

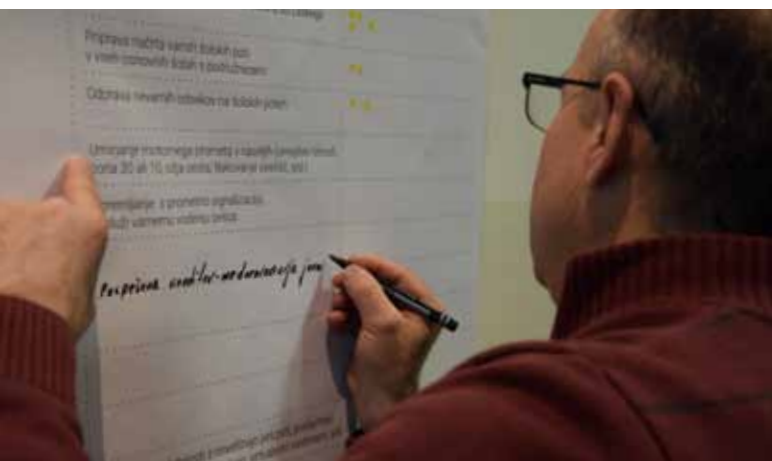


»Kakšna bo občina čez 20 let? Kaj bi radi videli, imeli, kako bi radi potovali?«

To so bila vprašanja, na katera so pripravljavci iskali odgovor skupaj z občani. Vse pridobljene informacije in analize stanja ter želje, potrebe in predlogi prebivalcev so bili osnova za pripravo vizije razvoja občine.

Vizija je vodila v oblikovanje strateških in specifičnih ciljev, ti pa v izdelavo akcijskega načrta, ki združuje svežnje ukrepov.

Participativno ustvarjena strategija in vizija sami po sebi še ne zagotavljata tudi uresničevanja ciljev. K rezultatom bodo vodila tudi revidiranja v času izvajanja ukrepov, ki so predvidena v obdobjih od dveh do petih let. Ocena rezultatov bo tudi osnova za ustrezna nadgrajevanja strategije.



3 NAŠA SEDANJOST: KAKO ŽIVIMO V OBČINI LAŠKO?

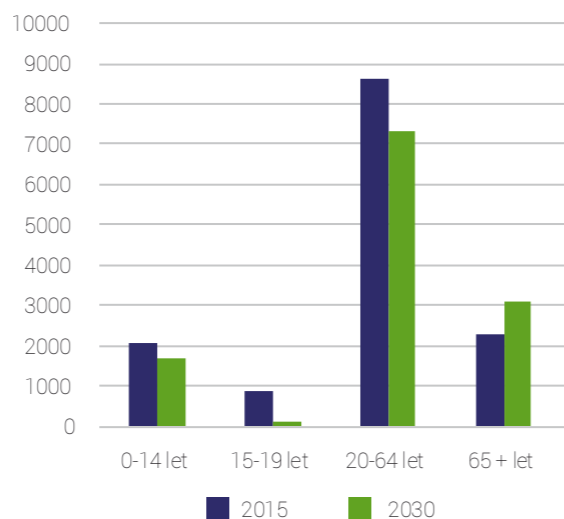
Analiza stanja je ključ do poznavanja občine, opozarja na nevarnosti in razgalja slabosti. Kaže jasno sliko izzivov Občine Laško in priložnosti, na katerih lahko gradimo nadaljnje rešitve.

3.1 Spremenimo trend in privabimo več mladih!

Mladi, ki jih je vse manj, in delovno aktivni, ki se v službo vozijo prek občinskih meja, potrebujejo drugačno ureditev prometnega sistema.

V Občini Laško število prebivalcev upada. Tako naravni kot selitveni prirast sta negativna. Število najmlajših je nižje od števila najstarejših, kar je sicer značilnost mnogih slovenskih občin. S povečevanjem števila starejših se povečujejo potrebe po kakovostnih, varnih in udobnih urbanih površinah, ki bodo namenjene predvsem pešcem, pa tudi kolesarjem. Urejene površine za pešce in kolesarje pa vplivajo na privlačnost občine za mlade.

Skladno s staranjem prebivalstva je od leta 2008 opazno izrazito upadanje števila delovno aktivnih prebivalcev.

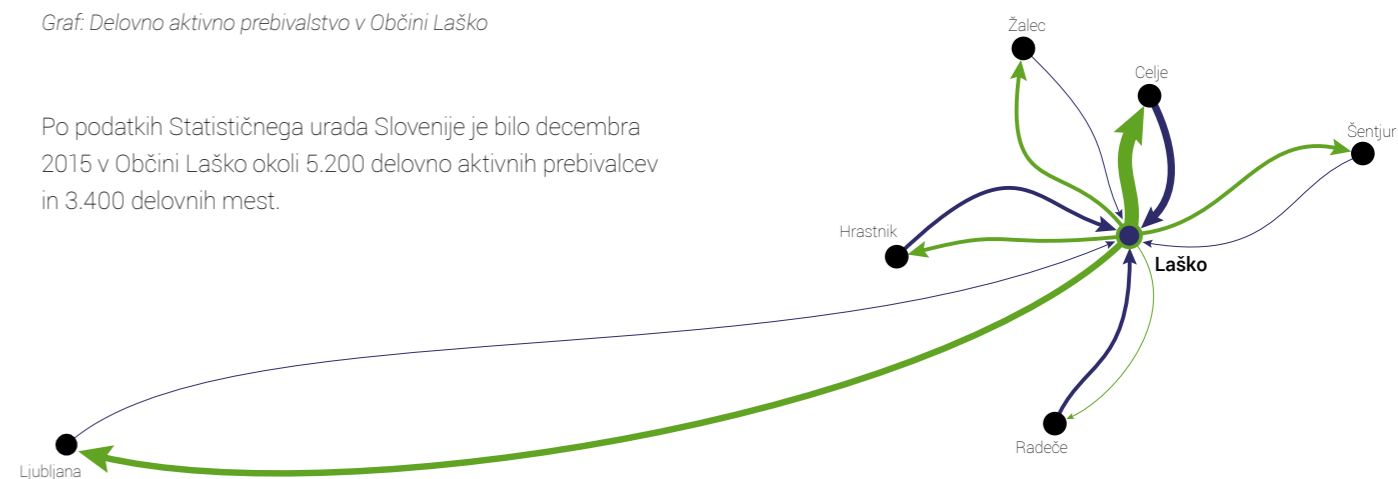


Graf: Napoved gibanja rasti prebivalstva po starostnih skupinah



Graf: Delovno aktivno prebivalstvo v Občini Laško

Po podatkih Statističnega urada Slovenije je bilo decembra 2015 v Občini Laško okoli 5.200 delovno aktivnih prebivalcev in 3.400 delovnih mest.



Občina nima dovolj zaposlitvenih možnosti, zato so v prostoru močno prisotne delovne migracije. Največ delovno aktivnih prebivalcev gravitira v Celje in Ljubljano. Manj kot polovica delovno aktivnih prebivalcev ostaja zaposlenih znotraj Občine Laško, postopno pa se povečuje tudi število zaposlenih, ki bivajo izven občine in se sem vozijo samo v službo.

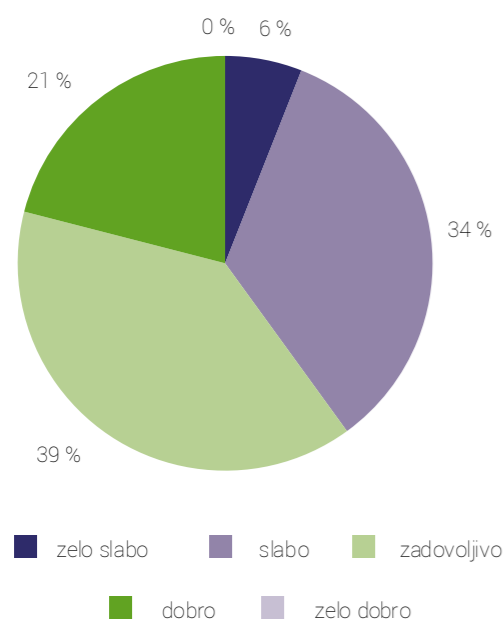
Slika: Pomembnejši tokovi delovnih migracij



3.2 Potrebujemo boljši promet.

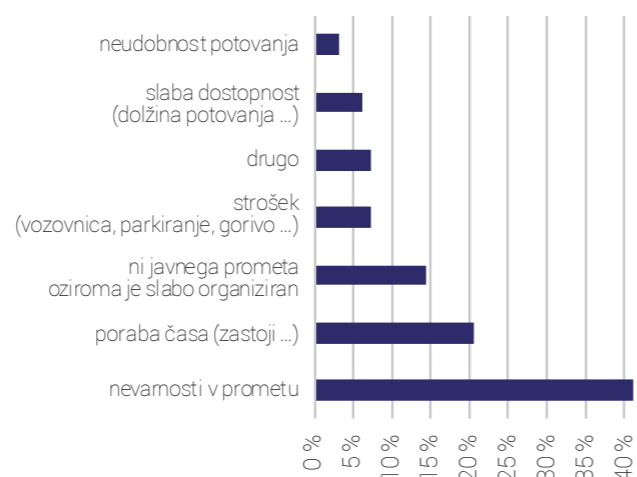
Občanke in občani Laškega so z anketo, izvedeno v sklopu priprave Celostne prometne strategije, izrazili svoje mnenje in stališča o stanju prometa in prometnih površin v občini. Rezultati omogočajo presojo potovalnih navad občanov in ovir na njihovih poteh, ponujajo pa tudi vpogled v vrednote pri prometnem načrtovanju.

Ljudje se veliko premikamo po prostoru, pa naj gre za krajše opravke, pot v trgovino ali daljšo pot v službo. Na svojih poteh nemalokrat naletimo na ovire oz. težave, ki nam povzročajo preglavice. Laščani niso zadovoljni s stanjem prometa v občini, saj jih je kar tretjina izrazila negativno mnenje.



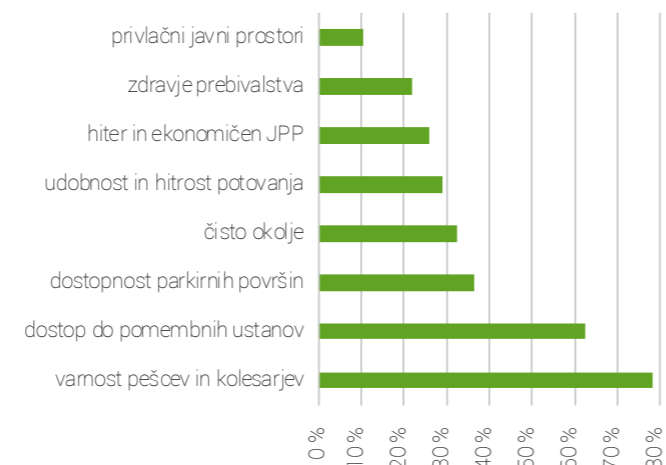
Graf: Ocena stanja prometa v Občini Laško

Občani so opozorili so predvsem na nevarnosti in zamude v prometu. Moti jih tudi slaba organizacija JPP.



Graf: Največje težave na vsakdanjih poteh

Med vrednotami so v Laškem izpostavili varnost ranljivih udeležencev v prometu, pešcev in kolesarjev. Zelo pomembni sta jim tudi dostopnost do pomembnih ustanov in parkirnih površin.

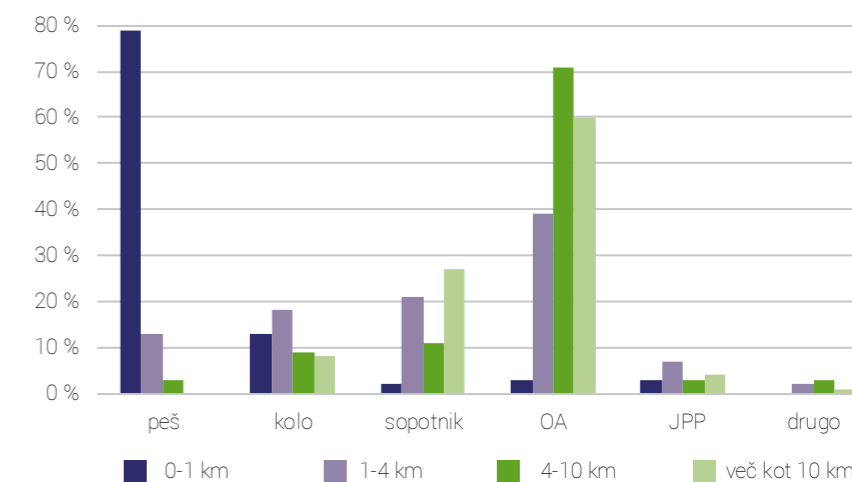


Graf: Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa

Anketa je pokazala, da občani potujejo predvsem zaradi zaposlitve in izobraževanja, pomemben del potovanj pa je povezan tudi z vsakdanjimi nakupi in rekreacijo. Kako občani Laškega za te poti izbirajo način potovanja oz. prometna sredstva?



Analiza kaže, da na najkrajših razdaljah že danes prevladuje hoja, ki je ena od razvojnih priložnosti občine. Razdalje, ki so daljše od 1 km, prebivalci največkrat opravijo z avtomobilom. Velik potencial se kaže v razvoju JPP, predvsem železniškega prometa, ki ga danes prebivalci uporabljajo redko.



Graf: Potovalni načini v Občini Laško (t. i. »modal split«)



Avtor fotografije: Boris Vrabec



3.3 Peš je mogoče marsikam, a le v družbi avtomobilov.

Kakšne so možnosti za hojo ob glavni prometni osi?

V Občini Laško večina prebivalcev živi v naseljih ob osrednji prometni osi občine, tj. v Laškem, Rimskih Toplicah, Zidanem Mostu in v Rečici. To je hkrati tudi najbolj urbanizirano območje občine.

Za prebivalce teh območij bi hoja lahko imela pomembno vlogo pri zagotavljanju vsakdanje mobilnosti in pri dostopu do glavnih upravnih, izobraževalnih, zdravstvenih in kulturnih ustanov ter nakupovalnih in športnih centrov, saj omenjena naselja ležijo pretežno v ravnini. V večjem delu leta bi lahko bila pomembna prometna izbira, še posebej, če bi se površine za pešce povezovala s kolesarskimi povezavami in dobro organiziranim in udobnim JPP.

V mestu so pomembnejša območja peš prometa ob Savinji, na mestnih trgih in na osi od glavnega križišča pri mostu čez Savinjo do Debra. Zaradi tranzitnega prometa je za hojo neprijetna in nevarna predvsem glavna cesta skozi mesto. Pešec je nevarnostim izpostavljen tudi na glavnem križišču, pri prečkanju mosta čez Savinjo in ob železnici.

Pločniki so pogosto preozki celo za enega človeka ali jih sploh ni (Pivovarniška ulica, Stegenškova ulica). Poleg tega potekajo skozi center – predvsem po Trubarjevem nabrežju – precejšnji prometni tokovi.

Pogoji za hojo so se z zadnjimi ureditvami precej izboljšali v naselju Rimske Toplice, še vedno pa je raven uslug za pešca preskromna. Načrtovana rekonstrukcija ceste in delna sprememba trase bo izboljšala pogoje za hojo tudi proti naselju Marija Gradec.

Prostorska razdvojenost naselja Zidani Most prinaša svojevrstne težave na pešcevih poteh, posebno neugodna je nepovezanost stanovanjskega območja z železniško postajo.

Vsa ostala naselja ob glavni cesti (Sevce, Udmat, Strmca) nimajo urejenih peš povezav z občinskim središčem.

Kakšne so možnosti za hojo v zaledju?

V naseljih izven tega območja so pogoji za hojo kot oblika trajnostne mobilnosti slabši, saj so zaledja naselja razpršena po razgibani pokrajini. Pojavljajo se predvsem pohodniške in rekreativne poti.

Največje nevarnosti za pešce predstavljajo neustrezno urejene šolske poti in pomanjkljivo opremljena avtobusna postajališča.



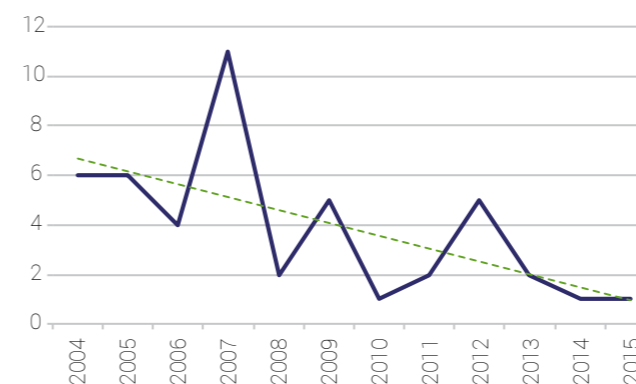
Slika: Analiza peš povezav v mestu Laško

Poti za ljudi z oviranostmi:

Laško je leta 2013 postalo »evropska destinacija odličnosti«. Naziv je Evropska komisija Občini Laško podelila na temo dostopnega turizma, ki predstavlja turistično ponudbo za vse osebe, ne glede na njihove fizične ali psihične omejitve. Osebam s posebnimi potrebami in starostnikom omogoča, da lahko funkcionalno neodvisno, pravično in z dostojanstvom koristijo turistične produkte. Na področju dostopnosti so bili v občini v preteklih letih že izvedeni številni ukrepi.

Občina se odgovorno odziva in uresničuje interese in potrebe vseh invalidov, ob upoštevanju njihovih specifičnosti in značilnosti lokalne skupnosti, zato je prejela tudi naziv »občina po meri invalidov«.

Večletni trend nakazuje postopno zmanjševanje števila prometnih nesreč z vpletenimi pešci.



Graf: Število nesreč z udeležencem pešcem

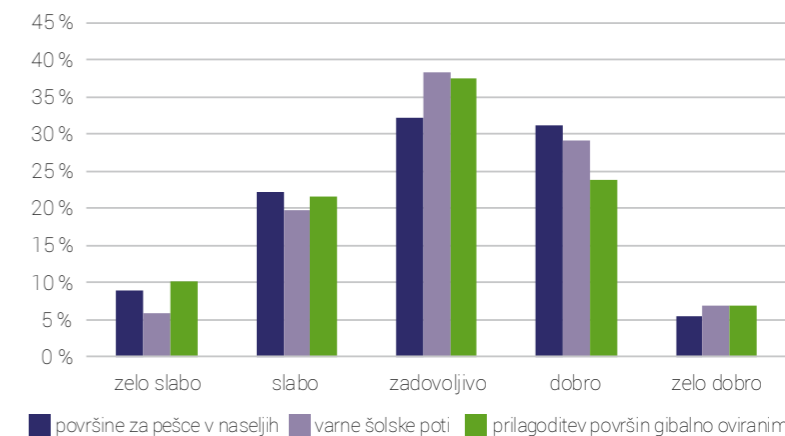
Kaj so povedali občani?

Prebivalci občine niso povsem zadovoljni s površinami za pešce v občini.

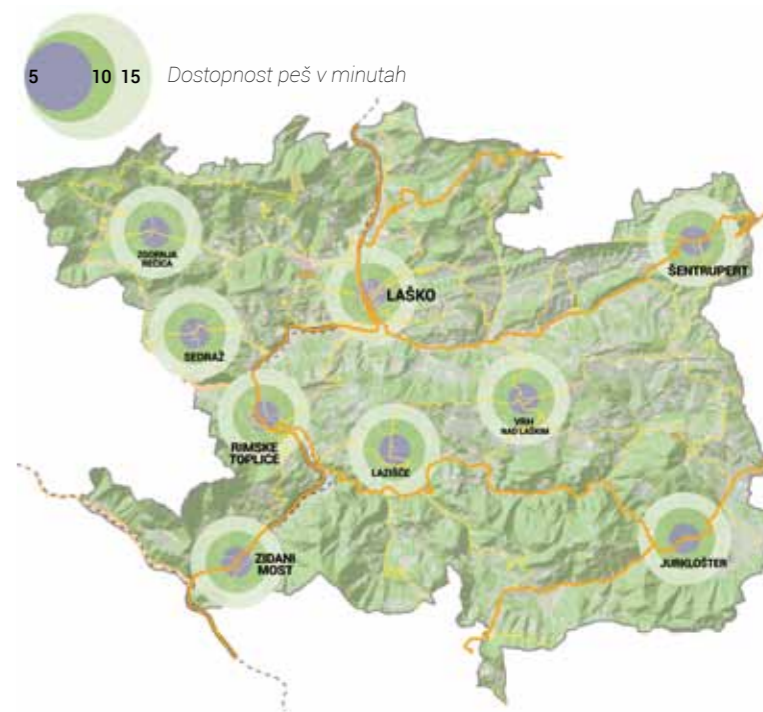
»Izredno lepa je obstoječa pešpot od glavnega mostu do trgovine Tuš. Težavo predstavlja prisotnost kolesarjev na poti. Njihova hitrost vožnje je neprilagojena in predvsem gibalno ovirane osebe se s težavo pravočasno umaknejo. Na poti je treba vzpostaviti prometni režim, ki bo dovoljeval samo eno obliko prometa, ali pa ustrezno ureditev ter označbe za kombinacijo pešpoti in kolesarske poti.«

»V Rimskih Toplicah bi morali urediti hodnike za pešce do šole in vrtca, do Lurda in term.«

»Če bi bilo v naseljih bolje poskrbljeno za varnost pešcev, ne bi bilo potrebne tolikšne organizacije šolskih prevozov in bi otroci lahko več hodili.«



Graf: Ocena stanja prometnih površin, namenjenih pešcem





3.4 Radi kolesarimo. Še raje bi to počeli na varnejših poteh.

Razmere za kolesarjenje

Občina Laško ponuja številne možnosti za kolesarjenje, ki se kažejo v dobro razviti mreži kolesarskih poti, ki je del rekreativne in turistične ponudbe občine. V porastu je tudi število prebivalcev, ki se odločajo za kolesarjenje kot način trajnostne mobilnosti. Za to je privlačna predvsem dolina, saj sta iz Laškega v 15 minutah dostopna Celje in Rimske Toplice. Vse funkcije v mestu pa so dostopne v 5 minutah.

Tako kolesarji kot uporabniki drugih enoslednih vozil za svoje poti uporabljajo večinoma pločnike in vozišča. Površin, ki so namenjene samo kolesarjem, je malo. V mestu kolesarski pas poteka prek mosta čez Savinjo, nekaj odsekov kolesarske steze pa je na Celjski ulici.



Kolesarjenje bi lahko bilo optimalno tudi za dnevne migrante, ki se v službo ali v šolo vozijo z avtobusi in vlaki, vendar do nobenega izmed postajališč v občini ne vodi kolesarska povezava. Na postajališčih, z izjemo mesta, manjkajo kolesarnice za varno parkiranje koles. Poleg tega koncesionarji JPP (vlak, avtobus) ne ponujajo možnosti prevoza koles. Kolo je sicer možno prepeljati, vendar storitev ni prilagojena uporabnikom.

V občini se ureja kolesarsko-sprehajalna pot, ki poteka v koridorju državne kolesarske povezave in bo prioriteto povezala Laško s Celjem, nato pa še z Zidanim Mostom.

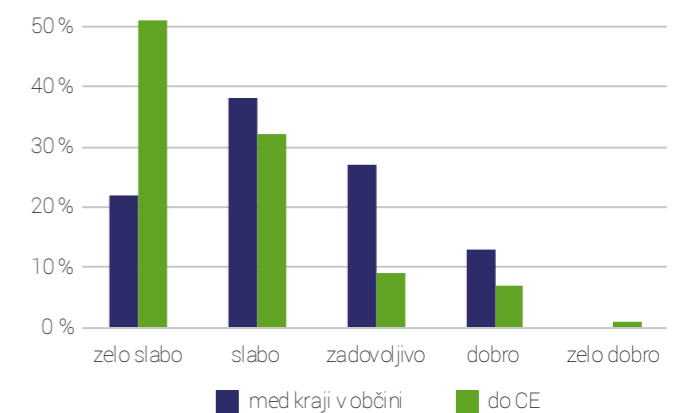


Slika: Analiza kolesarskih povezav v mestu Laško

»Večja uporaba kolesa za prebivalce v zalednih naseljih ne pride v poštev. Kolesa na reliefno razgibanem območju ne more uporabljati vsak, prav tako ni primerno za uporabo v vseh vremenskih razmerah. Tudi otroci iz zalednih naselij ne morejo v šolo s kolesom, če je ta oddaljena več kot 10 km.«

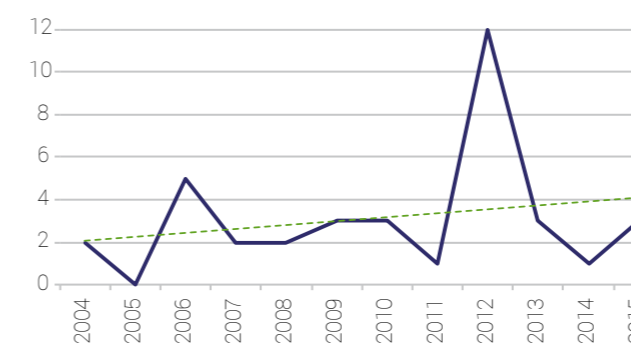
»Infrastruktura v Laškem je v izredno slabem stanju. Cesta Celje-Laško je nevarna, vendar se na njej še vedno vozijo kolesarji in s tem ogrožajo sebe in druge. Kolesarji se vozijo tudi po parkovnih površinah in pločnikih, ker so ceste za kolesarjenje neprimerne. Še posebej nevarne so za otroke.«

»Ideja o simbiozi kolesarstva in železniškega prometa je v svetu že razvita. Treba je vzpostaviti dobro komunikacijo s Slovenskimi železnicami in povezati kolesarski in železniški promet.«



Graf: Ocena dostopnosti do Celja in med naselji v občini

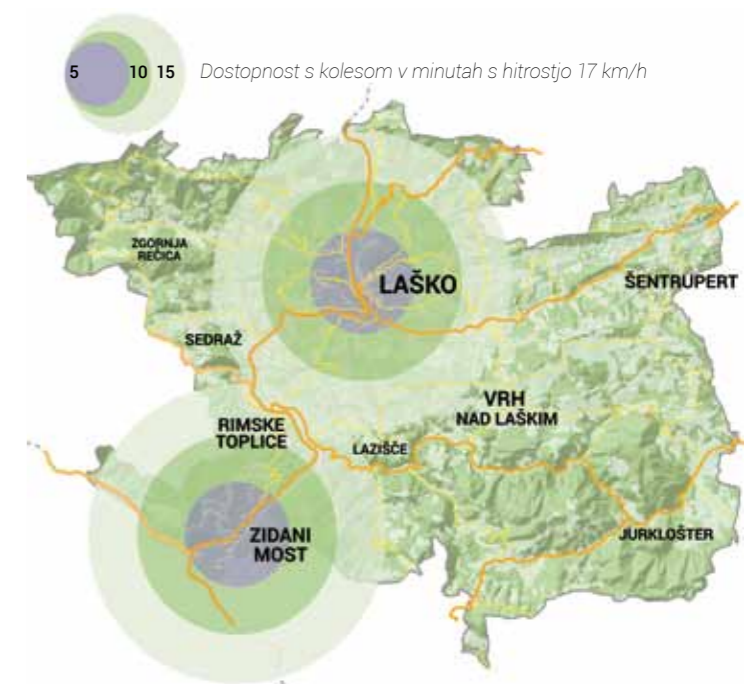
Trend na področju prometnih nesreč z udeležencem kolesarjem kaže na nizko prometno varnost kolesarjev v občini.



Graf: Število nesreč z udeležencem kolesarjem

Kaj so povedali občani?

Več kot polovica občanov meni, da so možnosti za kolesarjenje po celotni občini slabe ali zelo slabe. Še več jih kot slabo ali zelo slabo ocenjuje možnost prevoza s kolesom do Celja. Kolo zato še ni običajna izbira pri odločanju za sredstvo mobilnosti.





3.5 Gremo z vlakom. Kako pa do vlaka?

Naselja v Občini Laško se medsebojno, z občinskim središčem in središči izven občine povezujejo z javnim cestnim omrežjem in železniško progo.

Železniški promet

Železniška proga Ljubljana–Zidani Most–Maribor je del baltsko-jadranskega in sredozemskega koridorja, kar je potencial za razvoj spremljajočih dejavnosti in boljšo povezanost občine.

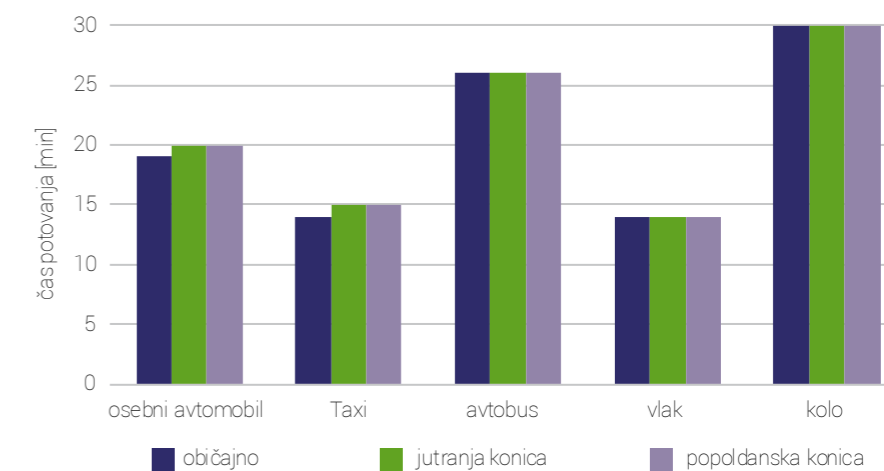
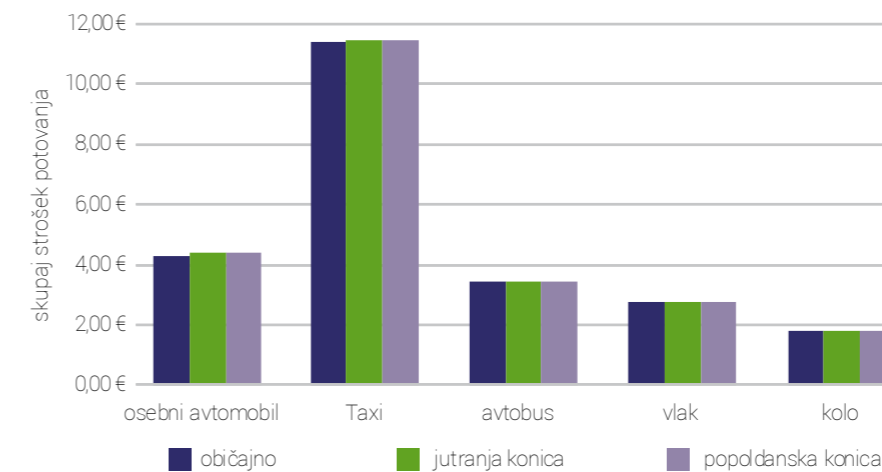
Mesto Laško je z železniško progo zelo dobro povezano s Celjem (Mariborom) in Zidanim Mostom (Ljubljano). Zjutraj in popoldan, ko so potrebe po prevozi največje, vozi vlak na 30 minut, sicer pa na 1 uro. Za potnike je najbolj moteče in zamudno prestopanje v Zidanem Mostu, saj je treba za cilje proti Ljubljani na prestop čakati približno 15 minut.

Za časovno bolj učinkovite železniške prevoze se na dolgi rok načrtuje novogradnja železniške proge na relaciji Trst–Ljubljana–Zagreb.

Cestni potniški promet

Laško nima urejenega avtobusnega mestnega potniškega prevoza. Izvaja se medkrajevni avtobusni promet Celje–Hrastnik in primestni promet, ki pokriva območje mesta, okoliških naselij in obrobje občine.

Dostopnost zaledja do JPP ni slaba, saj se občina že dlje časa trudi povečati dostopnost tudi prebivalcem iz zaledja. Nekateri linijski prevozi se že nagibajo k ideji o deljenju prevoza prebivalcev v zaledju s šolarji na šolskih avtobusih. Povečuje se tudi uporaba taksi prometa.



Grafa: Stroški in čas potovanja iz Laškega v Celje v primerjavi z izbiro prometnega sredstva

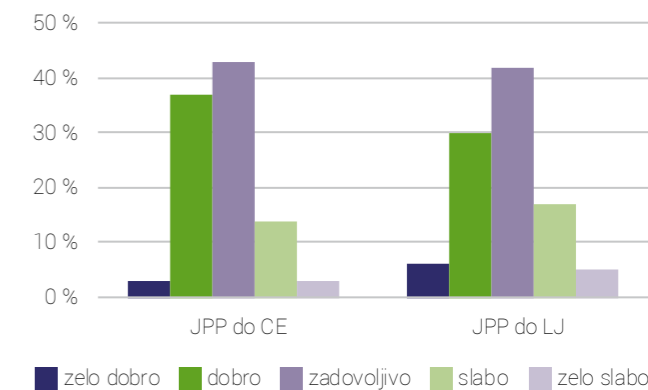
Kaj so povedali občani?

Občani niso povsem zadovoljni s ponudbo JPP v občini. Povezave se jim zdijo boljše proti Celju kot proti Ljubljani.

»Občanom zaledja bi morali ponuditi možnost vožnje na šolskih avtobusih.«

»Slovenske železnice bi morale narediti nekaj korenitih sprememb in posodobitev. Vožnja z vlakom do Ljubljane je le 8 minut daljša, kot če za vožnjo uporabiš avtomobil, vendar so v Laškem samo tri železniška postajališča, poleg tega ljudje na postajah ne marajo čakati na prestop.«

»Vlaki so zasedeni le zjutraj in popoldne, ko so na njih dijaki. V ostalih delih dneva pa so prazni. Vagon za kolesa bi bil dobra ponudba, čeprav obstaja nevarnost kraje. Mislim, da ljudje še niso pripravljeni na velike spremembe, treba je delati majhne korake.«



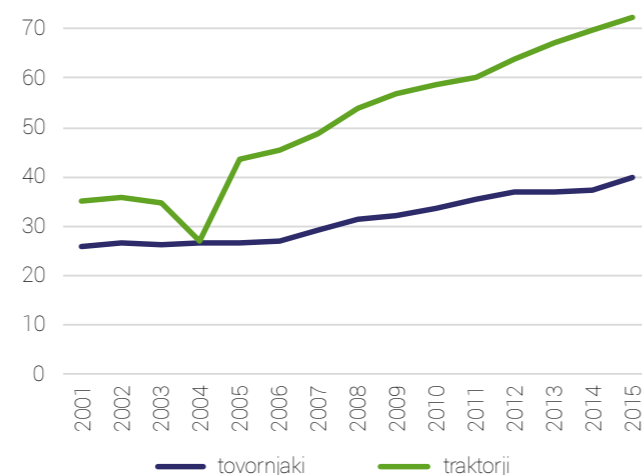
Graf: Ocena urejenosti povezav z JPP

3.6 Vozil imamo vse več. Naše ceste niso vse boljše.

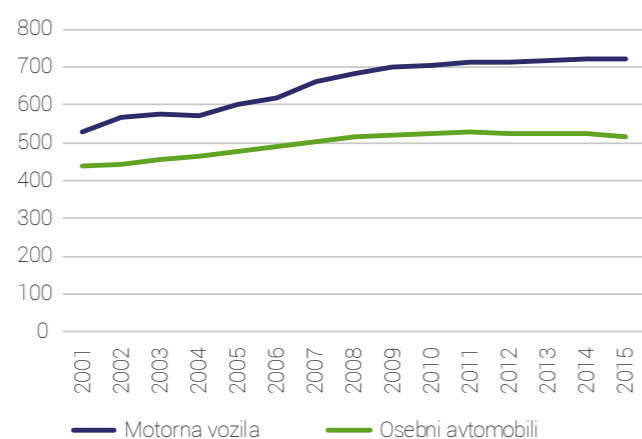
Avtomobil naš vsakdanji

Promet znotraj Slovenije temelji na uporabi osebnih vozil in enako velja za Občino Laško. Število motornih vozil v povprečju narašča skoraj za 2 % na leto.

V Laškem občani, podobno kot drugje v Sloveniji, za prometno sredstvo izbirajo osebno vozilo. Zanašanje na osebna vozila je povezano s slabšo organizacijo JPP. Naraščanje števila osebnih vozil pa vpliva na gostoto prometa v mestih in zasedenost javnih parkirnih površin.



Graf: Naraščanje števila tovornjakov in traktorjev (na 1.000 prebivalcev)



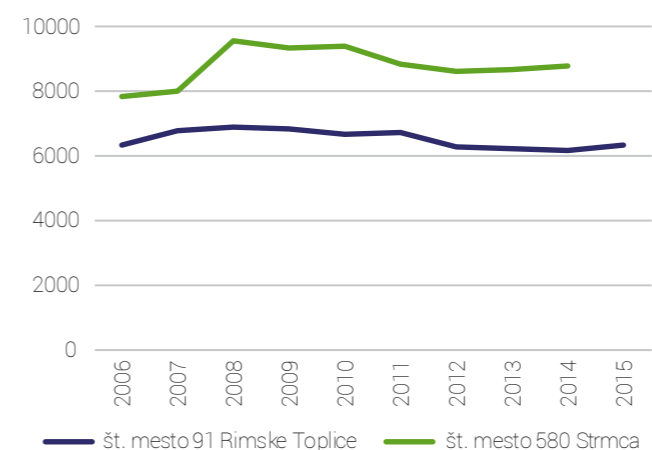
Graf: Število osebnih vozil v primerjavi z vsemi motornimi vozili (na 1.000 prebivalcev)

Stanje cest v Laškem

Glavni motor razvoja dejavnosti – poleg železnice – predstavlja cesta G1-5, ki je prometno tudi najbolj obremenjena. Najbolj pogoste so dnevne migracije proti Celju. Obremenitve povzročata tako izvorni kot tranzitni

promet ter tovorni promet Pivovarne Laško. Na splošno so državne ceste v občini slabo vzdrževane in na posameznih odsekih preozke. Še slabše je stanje lokalnega cestnega omrežja. Za državne in lokalne ceste je v prihodnosti treba zagotoviti ustrezno vzdrževanje, rekonstrukcijo in obnovo. Ob tem je treba poskrbeti za umeščanje ločenih površin za peš in kolesarski promet, predvsem znotraj strnjjenih naselij in tudi med samimi naselji.

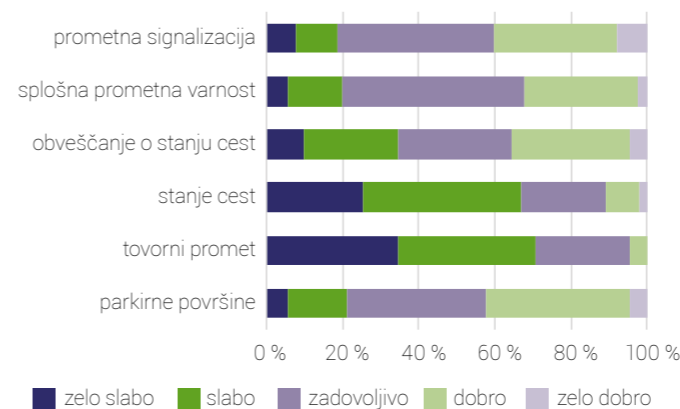
Po podatkih števni mest na tranzitni cesti med Zasavjem in Celjem promet v zadnjih desetih letih pretežno stagnira. Povprečni letni dnevni promet se na števnem mestu Strmca približuje 9.000 vozilom na dan, pri čemer 6 % predstavljajo težka vozila. Delež le-teh v zadnjih treh letih stagnira oz. rahlo upada.



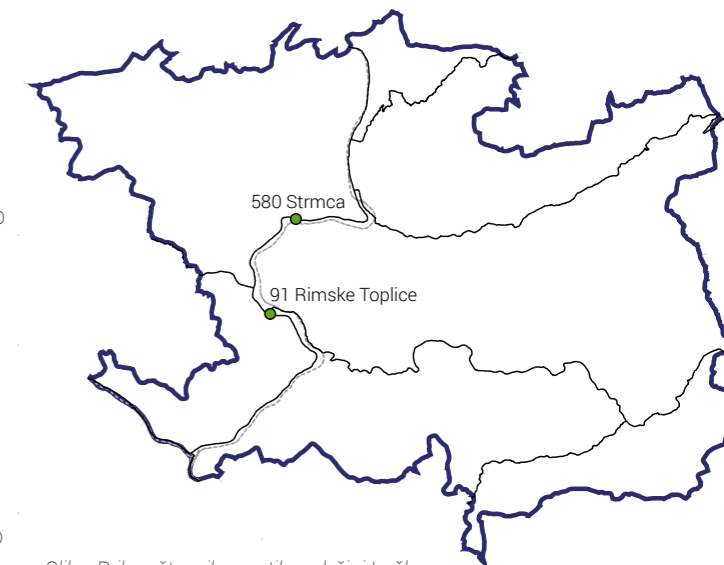
Graf: Gibanje prometnih tokov na števnih mestih

Kaj so povedali občani?

Prebivalci na splošno niso zadovoljni s stanjem motornega prometa. Motita jih predvsem slabo stanje cest in tranzit tovornega prometa.



Graf: Urejenost posameznih področij motornega prometa



Slika: Prikaz števnih mestih v občini Laško



»Mesto bi bilo treba zapreti za motorni promet. Avtomobili v mestu predstavljajo ne samo prostorski, temveč tudi estetski problem. Rešitev bi lahko bila garažna hiša.«

»Skrb za obstoj manjših lokalov v starem jedru – ob predpostavki, da se staro jedro zapre za promet oz. da se onemogoči parkiranje pred lokali – je odveč. Primeri dobre prakse, tudi iz Slovenije, kažejo, da prav ta dva ukrepa s časom navadno povečata obiskanost mestnih središč.«

»Država bi morala ponuditi večje subvencije za nakup električnih in hibridnih vozil, trenutno je subvencija premajhna.«



4 NAŠI SCENARIJI PRIHODNOSTI: IZBERIMO BOLJŠEGA MED ŠTIRIMI

Scenariji so orodje, ki spodbuja razmišljanje o prihodnosti in okolju, v kakršnem želimo živeti. Pomagajo nam ustrezno prikazati smeri razvoja vsebin, vezanih na trajnostno mobilnost ob različnih temeljnih odločitvah, ter učinke sprejetih ukrepov.

Oblikovani so bili štirje možni scenariji: ničelni scenarij velja, če ne spreminjamo potovalnih navad, optimizacijski scenarij nas usmerja k načrtovanju v zvezi z naraščajočim številom motornih vozil, lokalno-mobilnostni scenarij se osredotoča na hojo in kolesarjenje, intermodalni scenarij pa povezuje različne oblike trajnostne mobilnosti v sistem, ki je prijazen do različnih uporabnikov. Presoja scenarijev je med drugim podlaga za oblikovanje vizije o prometu v Laškem leta 2030.

Ničelni scenarij:

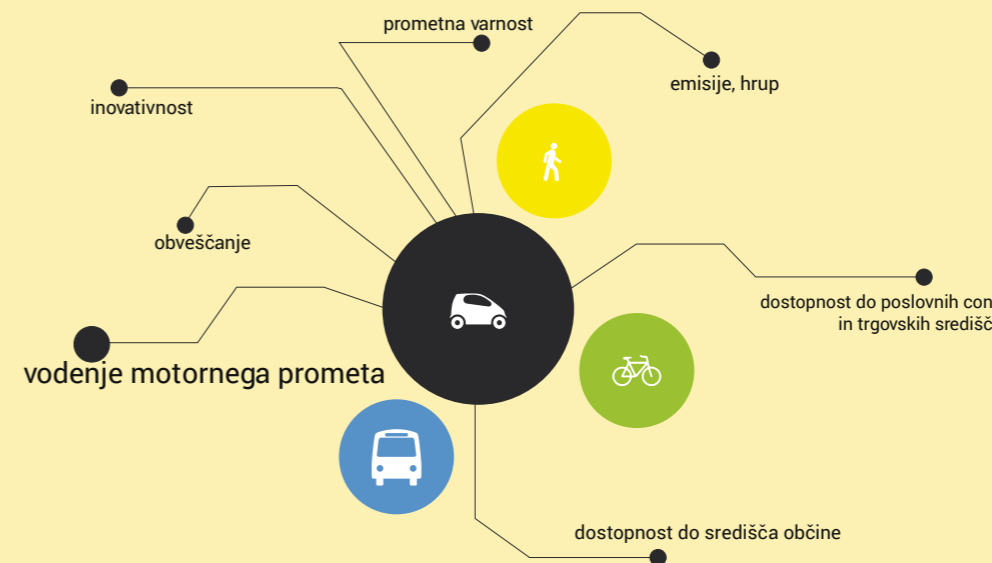
vse več površin za mirujoči promet

Ničelni scenarij temelji na predstavi, kaj bi se zgodilo, če se sedanji trendi le nadaljujejo in če se potovalne navade ne spremenijo. Promet z osebnimi vozili ostaja brez prave konkurence, JPP se ne načrtuje. V mestu se povečujejo potrebe po površinah za mirujoči promet. Uredi se le kolesarska povezava ob glavni prometni osi. Čeprav ima občina velik potencial za razvoj električne mobilnosti, zaradi visokih cen električnih avtomobilov do leta 2030 ne pride do bistvene spremembe voznega parka.

Optimizacijski scenarij: prijaznejši motorni promet

Poudarek scenarija je na optimizaciji cestnega prometnega sistema (vozila in infrastruktura), ne spreminja pa potovalnih navad. Glavno prometno sredstvo ostaja avtomobil. Cestna infrastruktura za motorna vozila se izboljšuje, zato se povečuje tudi pretočnost prometa, dostopnost avtomobila do ključnih točk, na voljo so tudi dodatne možnosti parkiranja. To je povezano s tehnološkim razvojem, ki vpliva na prometno varnost in pretočnost prometne infrastrukture in s spremembami energetskega vira. Promet postopno postaja prijaznejši do okolja, povzročča manj hrupa in onesnaženosti zraka.

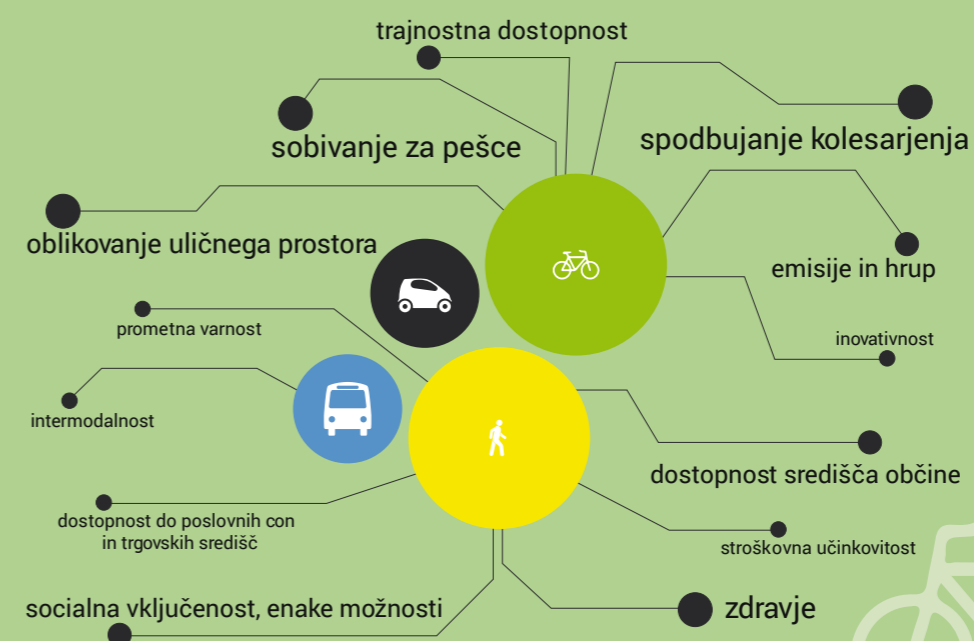
Površine za pešce in kolesarje se prilagajajo ureditvam motornega prometa, prav tako tudi ureditvam za osebe z oviranostmi. JPP se zaradi izboljšanih pogojev za osebna vozila ne razvija.



Lokalno-mobilnostni scenarij: hoja in kolesarjenje na kratke razdalje

Osnovno vodilo scenarija je zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom na kratke razdalje in njihova nadomestitev s hojo in kolesarjenjem. Dostopnost do ključnih točk z avtomobilom se zmanjša. Uredijo se številne kolesarske povezave, zato so potovanja s kolesom hitrejša in varnejša. Scenarij zagotavlja udobne ureditve do ključnih mestnih točk za pešce in ljudi z gibalno oviranostjo.

Število pešcev in kolesarjev na območju mesta se tako poveča.

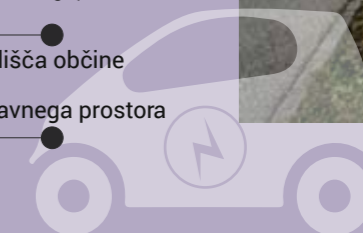
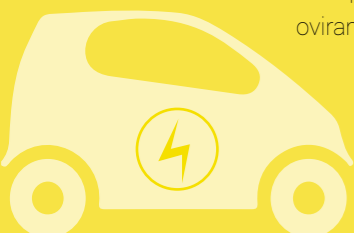


Intermodalni scenarij: peš v kolesarnico in s kolesom na vlak

Scenarij poleg boljših pogojev za hojo in kolesarjenje izboljšuje tudi sistem JPP.

JPP je ključni dejavnik za racionalizacijo števila voženj z avtomobilom. Povečanje njegove vloge omogoči dosegljivost ciljev vsem uporabnikom, tudi tistim, ki zaradi gibalne omejenosti ne morejo potovati peš ali s kolesom, in uporabnikom, ki nimajo avtomobila. Življenje prebivalcev je kakovostno in varno. Vsa mobilnostna omrežja so zasnovana tako, da omogočajo intermodalnost. Urejene so točke prestopov, vozni redi so usklajeni, poskrbljeno je za kombinacije parkiranja in uporabe JPP. Površine za osebni motorni promet se prilagajajo rešitvam, ki omogočajo hitrejšo in udobnejšo vožnjo z javnim prevozom.

Urejajo se kolesarske steze po mestu Laško, po dolini Savinje in do vseh naselij ob mestu.



5 NAŠA SKUPNA VIZIJA: TRAJNOSTNA MOBILNOST

Občina Laško (2030) je v svetu znana po tem, da njena prometna ureditev in prometna infrastruktura omogočata varno, hitro, učinkovito, čisto, ekonomično in zdravo mobilnost tako domačinov kot turistov.

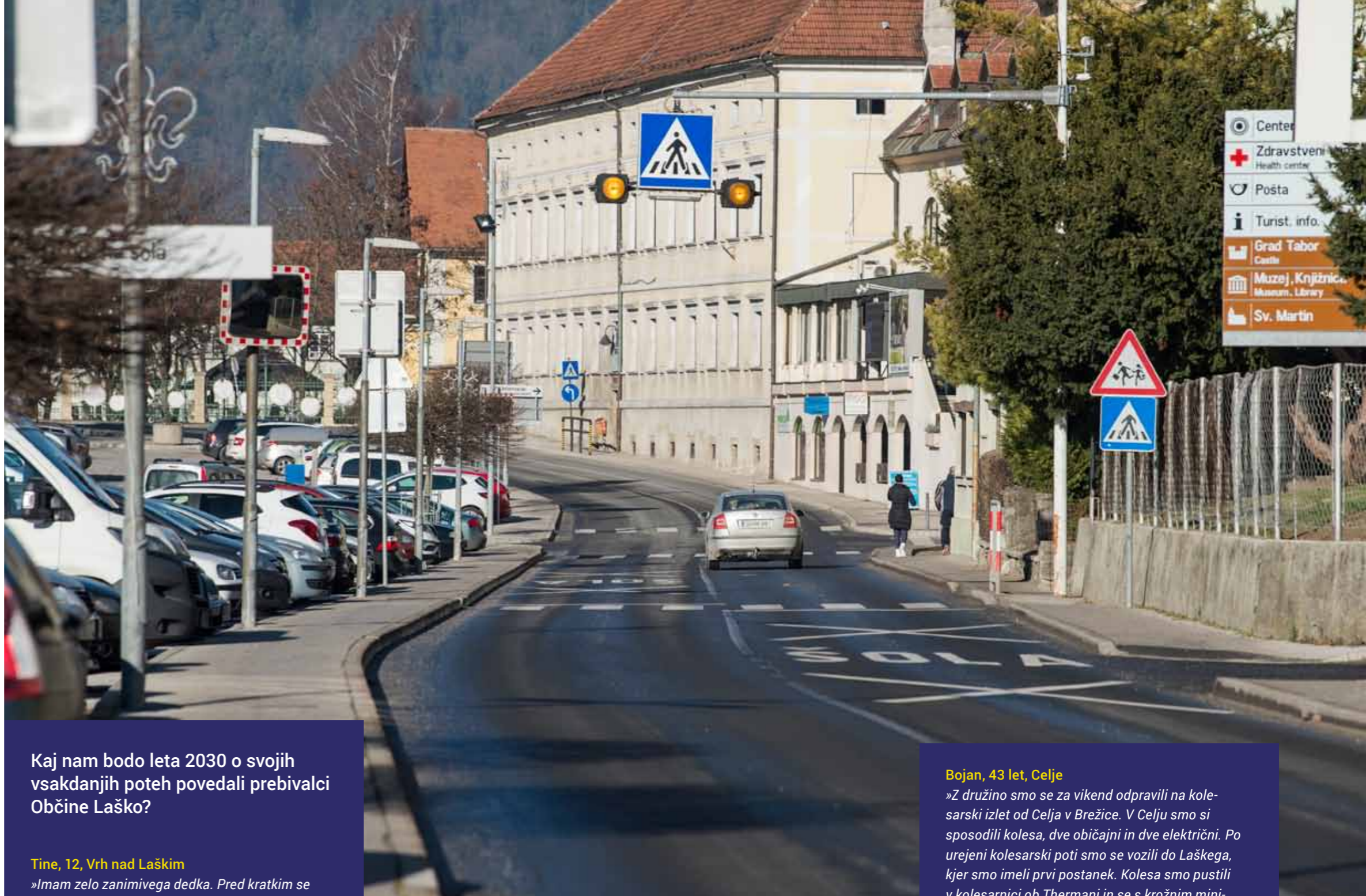
Občanom in obiskovalcem so na voljo raznolike oblike javnega prevoza: električni vlaki, brezplačni, okretni medkrajevni in mestni avtobusi, ki so opremljeni z mobilnimi aplikacijami in vozijo v krajših časovnih presledkih, usluga »kavalir« za krajše prevoze starejših in šolski prevozi, ki omogočajo tudi prevoz ostalih občanov. Tako so mesto Laško, zaledje in obe termalni zdravišči vsem zelo dobro dostopni.

Trajnostna mobilnost pomembno podpira razvoj turizma in gospodarstva. Po varnih cestah in železnici ter s hitrimi oblikami JPP je občina dobro povezana tudi s sosednjimi središči. **Mesto Laško in večja naselja v občini** so oaza površin za pešce in umirjenega prometa, parkirišča so zagotovljena na obrobju naselij. Občankam in občanom **v zaledju občine** so na voljo učinkovite, prijazne in sodobne oblike JPP.

Kolesarske poti in površine za pešce so urejene, nadzorovane, dobro označene in ločene, da omogočajo večjo varnost. V ta namen je v mestnem jedru promet s kolesi omejen, javne površine so brez ovir za invalide.

S sodobno infrastrukturo, moderno tehnologijo in urbano opremo je občina prijazna peščem, invalidom, kolesarjem, uporabnikom javnega prevoza ter uporabnikom električnih in hibridnih vozil.

Občanke in občani Laškega so aktivno soudeleženi pri načrtovanju prometnih ureditev in mobilnosti. V prometu so kultivirani in strpni. Z zdravim načinom življenja ter s svojim ravnanjem in odločitvami omogočajo, da Laško tudi v prihodnje ostane sotočje trajnostne mobilnosti.



Kaj nam bodo leta 2030 o svojih vsakdanjih poteh povedali prebivalci Občine Laško?

Tine, 12, Vrh nad Laškim

»Imam zelo zanimivega dedka. Pred kratkim se je preselil k nam na Vrh nad Laškim, prej pa je sam živel v bloku v Laškem. Težko prizna, vendar vsi vemo, da pogreša utrip mestnega središča. Na srečo je v naši občini tako, da se lahko na našem šolskem minibusu v Laško pripelje kdor želi. Dobro je le, da se prej najavi. Naš voznik ima na svojem avtobusu tablico, na kateri piše, koliko potnikov se je prijavilo na vožnjo. Če ni več prostih mest, prejmeš na svoj telefon obvestilo in hkrati ponujene možnosti drugega prevoza. To so po navadi prevozi, ki jih nudijo prostovoljci ali taksi službe. Dedku smo kupili kar letno vozovnico, saj se želi v Laško odpeljati vsak dan. V svoji kavarni celo dopoldne lista časopise in se pogovarja s starimi znanci. In ko jaz končam pouk, greva skupaj spet na avtobus.«



Bojan, 43 let, Celje

»Z družino smo se za vikend odpravili na kolesarski izlet od Celja v Brežice. V Celju smo si sposodili kolesa, dve običajni in dve električni. Po urejeni kolesarski poti smo se vozili do Laškega, kjer smo imeli prvi postanek. Kolesa smo pustili v kolesarnici ob Thermani in se s krožnim minibusom odpeljali do starega mestnega jedra na osvežitev. Mesto je bilo živahno, srečali nismo nobenega avtomobila, prebivalci pa so povedali, da avtomobile v mestu tudi sicer srečaš le izjemoma. Odkar je v mestu zgrajena garažna hiša in nov most čez Savinjo, se prebivalci po mestu veliko raje sprehajajo. Zato smo se tudi mi odločili, da se k našim kolesom raje vrnemo peš. Pot smo nadaljevali po kolesarski poti do Zidanega Mosta, pri čemer so se nam noge že pošteno utrudile. Odločili smo se, da svojo pot nadaljujemo z vlakom. Kolesa smo naložili na vlak in se prijetno utrujeni odpeljali na cilj. Verjeli ali ne, na celotni poti smo za izposojlo koles, vožnjo z minibusom in z vlakom potrebovali nakup ene same vozovnice.«

6 LETA 2030 V LAŠKEM RADI HODIMO



Ob naraščajočem motornem prometu so bili najpomembnejši udeleženci v prometu, pešci, pogosto pozabljeni. Pešci so najbolj ranljivi udeleženci v prometu, zato je pomembno, da se v naseljih in med njimi zagotovijo varne in udobne površine za pešce. Te so pomemben gradnik sodobnih mest, območja, ki so namenjena samo pešcem, pa povečujejo kakovost življenja.

2030: Za nas je pešačenje logična izbira

Leta 2030 ima pešec v vseh naseljih Občine Laško prednost pred ostalim prometom. Površine za pešce so urejene, privlačne, predvsem pa varne in prilagojene najbolj ranljivim uporabnikom – gibalno oviranim, slepim, otrokom, staršem z vozički in starejšim. Center Laškega je prostor srečevanja in dogajanja. V njem se dobro počutijo vsi občani.

Iz turističnih destinacij v mesto vodijo privlačne in varne peš povezave.

Hoja se ljudem približa prek različnih akcij ozaveščanja, promocije in vzgoje, namenjenih različnim starostnim skupinam.

Priložnosti za uresničenje vizije

Dolina Savinje je za hojo privlačna in dobro dosegljiva.

Mesto Laško je že dobro opremljeno z infrastrukturo za pešce.

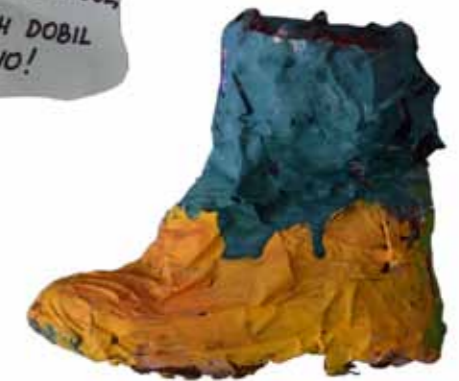
Za ljudmi z oviranostmi so že izvedeni nekateri ukrepi za ustrezno opremljenost uličnega prostora.

Izzivi na poti do 2030

V zaledju občine je hoja kot oblika trajnostne mobilnosti manj primerna zaradi reliefne razgibanosti.

Širina cest pogosto ne omogoča vzpostavitve ustreznega uličnega profila.

Obstoječe ureditve so pogosto neustrezne (avtomobilski uvozi, preozki pločniki), kar ob nizki kulturi voznikov še dodatno zmanjšuje varnost pešcev.



Varnost in enakopravnost v prometu

Na poti udejanjanja vizije smo si zastavili več ciljev, ki jih bomo dosegli v prihodnjih letih.

Cilji:

Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev:

- Do leta 2030 bomo celovito uredili sistem vseh oblik prometa v mestu. Motorni promet bo s hojo v podrejenem položaju.
- Do leta 2030 bomo v vseh naseljih celovito uredili površine za pešce.
- Do leta 2020 bomo na vseh šolskih poteh odpravili nevarne točke in zmanjšali nesreče pešcev za 50 %.

Povečanje privlačnosti površin za pešce:

- Do leta 2030 se bo število pešcev na kratkih poteh, dolgih do 1 km, povečalo za 10 %.
- Vsako leto bo urejenih najmanj 500 m površin za pešce.
- Pri izdelavi načrtov in projektne dokumentacije, predvsem prometne, bomo poudarjali vlogo površin za pešce.

Zagotovitev enakopravnih pogojev za hojo vsem ljudem:

- Do leta 2025 bomo odpravili ovire na pešpoteh in na dostopih do vseh pomembnih funkcij oz. lokacij v občini.



KAKO BOMO TO DOSEGLI?

Po pripravi ustreznih idejnih zasnov urbanistično- prometnih ureditev bomo v mestnem jedru vzpostavili pešcono oz. cono mešanega prometa z jasno prednostjo pešca. Pešcono bomo vzpostavili tudi ob glavni železniški postaji s povezavo čez Savinjo do starega mestnega jedra.

V vseh naseljih v občini bomo celovito uredili površine za pešce. Poskrbeli bomo za ustrezno infrastrukturo, osvetlitev in urbano opremo z ozelenitvijo. Odpravili bomo ovire na dostopih do pomembnih funkcij za ljudi z oviranostmi.

Do vrtcev in šol bodo vodile varne poti, za varen dostop pa se bodo na dvoriščih izvedli ukrepi za umirjanje prometa. Nadzor prometa bo poostren.

»40 % večje trgovanje beležijo območja, kjer se večinoma hodi peš ali vozi s kolesom.«

KOMU JE ŽE USPELO?

Projekt Pešbus in Bicivlak, Slovenija

Aktivna pot v šolo je pomembna za zdravje, samostojnost in socialni razvoj otrok. Otroci, ki prihajajo v šolo peš ali s kolesom, so boljše telesno pripravljene, saj se tudi sicer več gibajo, in med drugim lažje sledijo pouku kot tisti, ki jih starši v šolo pripeljejo z avtomobilom.

V okviru programa Zdrav šolar je potekala pilotna izvedba Pešbusa in Bicivlaka v Ljubljani in Novi Gorici. S Pešbusom se učenci v šolo odpravijo peš v organiziranih skupinah po domišljeno načrtovanih poteh in po stalnem urniku. Otroci uživajo v sprehodu s svojimi sošolci in v spremstvu odraslih, obenem pa naredijo nekaj dobrega za okolje. Podoben koncept, le da pot v šolo poteka s kolesom, je Bicivlak.

Spremljana pot v šolo v obliki Pešbusa in Bicivlaka prinaša koristi za otroke in okolje, pa tudi za starše, ki so sicer ob pomanjkanju časa obremenjeni z jutranjim razvažanjem otrok in gnečo na cestah.

»150 minut telesne aktivnosti na dan ženski podaljša življenje za 1,5 leta in moškemu za 1,4 leta.«

Prioritetna področja: HOJA

ZAHTEVNOST

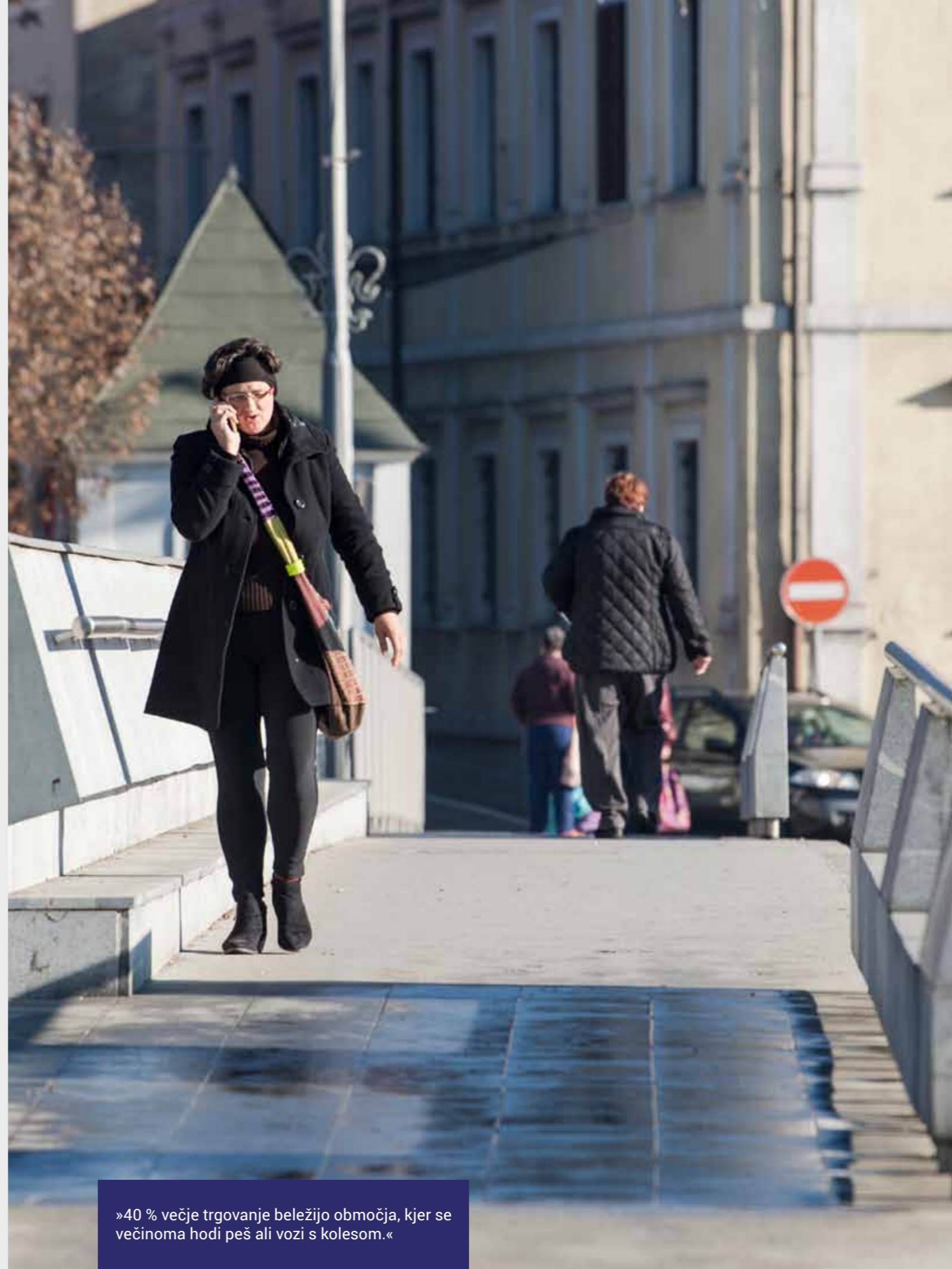
zahteven manj zahteven enostaven

ČAS IZVEDBE

2017-2022 Do 2025 Do 2030 ves čas

Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	Akcijski načrt			
		Čas izvedbe	Strošek	Nosilec	
Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev.	Urbanistično-prometna ureditev starega mestnega jedra Laškega.	Izvedba natečaja.	2017	40.000 €	Občina Laško
		Priprava projektne dokumentacije urbanistično-prometne ureditve starega mestnega jedra Laškega.	2018-2019	100.000 €	Občina Laško
		Vzpostavitev pešcone oz. cone mešanega prometa z jasno prednostjo pešca in izvajanje ureditev.	2019-2022	2.000.000 €, natančna vrednost bo ocenjena po idejni zasnovi	Občina Laško
	Urbanistično-prometna ureditev območja ob železniški postaji v Laškem s povezavo prek Savinje do starega mestnega jedra.	Priprava projektne dokumentacije urbanistično-prometne ureditve.	2019-2020	70.000 €	Občina Laško
		Vzpostavitev pešcone oz. cone mešanega prometa z jasno prednostjo pešca in izvajanje ureditev.	2023-2025	1.500.000 €, natančna vrednost bo ocenjena po idejni zasnovi	Občina Laško
	Celovita ureditev ostalih površin za pešce v Laškem.		2018-2022	30.000 €/km pločnika, ocenjeno po idejni zasnovi	Občina Laško
	Ureditev površin za pešce in umik ostalih oblik (predvsem motornega prometa) iz teh površin.	Priprava študij glede celovitega urejanja površin za pešce v posameznih naseljih in občinskih smernic za urejanje površin za pešce.	2018-2020	20.000 €/posamezno študijo	Občina Laško
	Ureditev enosmernih ulic, ker zagotovitev zadostnega profila za varno vodenje pešca v primeru dvosmerne ulice ni mogoča.	Celovita ureditev površin za pešce v vseh naseljih s funkcijami.	2018-2030	30.000 €/km pločnika ocenjeno po idejni zasnovi	Občina Laško
	Vzpostavitev pešcon oz. con mešanega prometa z jasno prednostjo pešca v večjih naseljih v občini.	Celovite ureditve površin za pešce v ostalih naseljih.	2018-2030	30.000 €/km pločnika ocenjeno po idejni zasnovi	Občina Laško
	Ureditev peš povezav od okoliških naselij do Laškega.	Ureditev površin za pešce do naselij Marija Gradec, Rimske Toplice in Spodnja Rečica.	2018-2030	30.000 €/km pločnika ocenjeno po idejni zasnovi	Občina Laško, DRSI
	Gradnja pločnikov na vseh prometno obremenjenih cestah (tudi z od prometnih površin fizično ločenimi površinami).	Gradnja pločnikov (min. 500 m pločnika/leto).	ves čas	30.000 €/km pločnika	Občina Laško, DRSI
	Celostna ureditev osvetljevanja površin za pešce (pametna javna razsvetljava).	Priprava popisa neustrezno osvetljenih površin za pešce in njegovo ažuriranje.	ves čas	/	Občina Laško
Izvedba osvetljevanja na vseh neustrezno osvetljenih površinah za pešce s sodobnimi oblikami javne razsvetljave.		2018-2030	90.000 €/leto	Občina Laško	
Varna ureditev prehodov za pešce.	Priprava popisa neustreznih prehodov za pešce in njegovo ažuriranje.	ves čas	/	Občina Laško	
	Izvedba ureditev na vseh neustreznih prehodih za pešce.	2018-2030	7.000 €/prehod	Občina Laško	
Varna ureditev prehodov čez železnico (podhodi).	Izvedba ureditev na točkah, pomembnih z vidika prehodov za pešce in kolesarje.	2018-2020	40.000 €/prehod	Občina Laško, DRSI	

Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost		Akcijski načrt		
			Čas izvedbe	Strošek	Nosilec
Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti pešcev.	Noveliranje načrtov varnih šolskih poti v vseh osnovnih šolah s podružnicami.		2017–2019	/	
	Odprava nevarnih odsekov na šolskih poteh.	Urediti umirjanje prometa v neposrednih okolih vseh osnovnih šol s podružnicami in vrtcih.	2018–2022	ocenjeno po idejni zasnovi	OŠ, Občina Laško
		Ustrezno urediti trase vseh šolskih poti in poti do vrtcev.	2018–2022	ocenjeno po idejni zasnovi	OŠ, Občina Laško
		Celostno urediti šolska dvorišča ob vseh osnovnih šolah in vrtcih.	2018–2022	ocenjeno po idejni zasnovi	OŠ, Občina Laško
Nadaljevati poostreno kontrolo prometa v okolih osnovnih šol in vrtcev.		ves čas	/	Občina Laško, policija, občinsko redarstvo	
Povečanje privlačnosti peš površin.	Povečanje udobnosti z osvetlitvijo pešpoti, postavitvijo urbane opreme in ozelenitvijo, virtualnimi vsebinami in podobnim.		ves čas	30.000 €/leto	Občina Laško
	Zagotavljanje rednega in ustreznega vzdrževanja na vseh pešcevih poteh v občini.		ves čas	45.500 €/leto	Občina Laško JPKL
	Spodbujanje dodatne ponudbe ob pešpoteh.		ves čas	/	Občina Laško
	V vsako projektiranje prometne infrastrukture je vključen tudi arhitekt ali urbanist, s čimer se zagotovi tudi načrtovanje in izvajanje privlačnih površin za pešce.		ves čas	9.600 €/leto	Občina Laško
Zagotovitev enakopravnih pogojev za hojo vsem ljudem.	Popis nevarnih in problematičnih mest na poteh do pomembnih točk, vnos zahtev po ustreznem projektiranju in izvedbi v prostorske akte.		ves čas		Občina Laško, DI Občine Laško, DI Rimske Toplice
	Odprava ovir za dostop do vseh pomembnih lokacij/funkcij v občini za ljudi z oviranostmi in odprava ovir ljudem z gibalno in vidno oviranostjo na celotnem območju občine – poglobitve robnikov, gradnja klančin, sodobni oz. alternativni načini vodenja slepih in slabovidnih (zanke), omogočanje najema vodnikov za ljudi z oviranostmi (predvsem za turistične namene).	Ureditev klančin na vseh površinah za pešce v občini.	ves čas		Občina Laško
		Ureditev dvigal in druge infrastrukture za gibalno ovirane.	ves čas		Občina Laško
		Ureditev dvigala v večnamenski objekt v Rimskih Toplicah.	2017		Občina Laško
		Ureditev dvigala v občinski stavbi.	2017–2018		Občina Laško
		Površine brez ovir: testiranje ustreznosti in prilagajanje (sodelovanje z osebami na invalidskih vozičkih).	ves čas	63.500 €/leto	Občina Laško, DI Občine Laško, DI Rimske Toplice
		Ureditev vodenja slepih in slabovidnih s taktilnimi oznakami, kjer so potrebne, in na sodobne načine (npr. zanka pod pločnikom, sprejemnik na palicah ...).	2018–2025		Občina Laško
		Ureditev vodenja slepih in slabovidnih (predvsem za potrebe turizma) s pomočjo vodnikov.	2017–2020		Občina Laško, STIK Laško
Ureditev prehodov za slepe, slabovidne in gibalno ovirane.		2017–2020		Občina Laško	



»40 % večje trgovanje beležijo območja, kjer se večinoma hodi peš ali vozi s kolesom.«

7 LETA 2030 JE KOLO DOBRA IZBIRA



»Mednarodne raziskave kažejo, da kolesarjenje vpliva na povečan občutek sreče, povečuje delovno učinkovitost in posledično izboljšuje medsebojne odnose.«

Avtor fotografije: Boris Vrabec

Kolesarjenje povečuje energetska učinkovitost prometa, zlasti mestnega. Prevzame lahko pomemben del dnevnih potovanj, kot so prevozi v službo, v šolo, po nakupih.

Varnost kolesarjev, ki si delijo prometne površine z motornimi vozili, se je občutno zmanjšala s povečevanjem števila avtomobilov, vse gostejšim cestnim tovornim prometom in povečevanjem hitrosti motornih vozil. Povečevanje površin za kolesarje je pomemben dejavnik pri odločitvi posameznika, ali bo za prevozno sredstvo namesto avtomobila ali avtobusa uporabil kolo.

2030: V UREJENEM OKOLJU RADI KOLESARIMO

Leta 2030 so kolesarske povezave v Občini Laško direktne in varne. Povezava po dolini Savinje je urejena ločeno od motornega prometa. V večjih naseljih so zgrajene kolesarske steze in poti, na ozkih odsekih in v manjših naseljih pa je zagotovljeno umirjanje motornega prometa in signalizacija za varno kolesarjenje. Kolesar lahko varno prečka tudi prometno obremenjene ceste. Na voljo sta možnosti izposoje običajnih in električnih koles ter varno parkiranje koles v kolesarnicah. Kolesarjenje se ljudem približa prek različnih akcij ozaveščanja, vzgoje in usposabljanja, namenjenega različnim starostnim skupinam.

PRILožNOSTI ZA URESNIČENJE VIZIJE

Dolina Savinje je z vidika kolesarjenja izredno privlačna. S kolesom sta iz Laškega dobro dostopna tako Celje kot Rimske Toplice.

Načrtovana je državna kolesarska povezava Laško–Celje, ki je med prebivalci prepoznana kot prednostna vsebina.

Posamezni odseki kolesarskih stez v mestu so že izvedeni.

IZZIVI NA POTI DO 2030

Zaledje je zaradi premagovanja strmin za kolesarjenje kot način trajnostne mobilnosti manj primerno.

Obstoječa mreža ni sklenjena, manjkajo nekatere pomembne povezave, obstoječe kolesarske steze pa nimajo ustreznega profila, zato varnost kolesarjev ni zadostna.

Kritične so predvsem točke prečkanja regijskih cest, predvsem zaradi pomanjkljive signalizacije, ki opozarja na priključevanje kolesarjev v motorni promet.

UDOBNO IN PRIVLAČNO KOLESARJENJE

Želje prebivalcev občine Laško, analiza stanja in vizija so osnova za nabor ciljev, ki jih bomo dosegli v prihodnjih letih.

Cilji:

Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje:

- Do leta 2025 bomo vzpostavili udobno in varno vodenje kolesarjev znotraj mesta in med naselji.
- Do leta 2025 bomo šolarjem omogočili varno kolesarjenje v šolo.
- Do leta 2020 bomo vzpostavili sistem izposoje (električnih) koles skupaj z Občino Celje in postopno povečevali število razpoložljivih koles. Varno in udobno parkiranje koles bo zagotovljeno.
- Do leta 2020 bo omogočen prevoz koles s sredstvi JPP.
- Do leta 2025 se število kolesarjev na poteh do 4 km poveča za 15 %.
- Do leta 2025 se za 10% poveča delež zaposlenih, ki v službo kolesarijo in delež šolarjev, ki kolesarijo v šolo.



»2.853 € vsako leto prihrani prebivalec Bruslja, ki namesto avtomobila uporablja kolo.«

KOMU JE ŽE USPELO?

Sistem BICY (Velenje)

V Mestni občini Velenje so v sklopu pilotne investicije projekta BICY lokalno razvili in uvedli sistem BICY, ki je avtomatiziran sistem za izposajo koles. Sistem BICY vključuje 25 koles (slovenske proizvodnje – KR PAN) na petih izposojevalnih postajah po mestu (skupno s 40 priključnimi stojali) in omogoča storitve izposoje koles za uporabo v mestnem okolju. Sistem je tako lokalnega razvoja, medtem ko so kolesa slovenske proizvodnje (KR PAN), ki so trpežna, udobna in lahka. Sistem omogoča inovativne tehnološke rešitve za storitve najema in tudi podroben koncept rešitev za sledenje in nadzor (modularni sistem, Wi-Fi, videonadzor, statistične obdelave). Sistem je zasnovan modularno in omogoča, da uporabnik zapusti kolo na drugih postajah. S tem služi kot koristno mestno orodje za številne priložnosti. Je brezplačen in enostaven za uporabo ter prijazen do uporabnika.

Povečanje varnosti kolesarjev in občutka varnosti pri kolesarjih:

- Do leta 2025 celovito uredimo sistem mirujočega in drugega prometa v mestnem jedru; v celoviti ureditvi je motorni promet v podrejenem položaju v primerjavi s hojo in kolesarjenjem.

- Do leta 2025 vzpostavimo udobno in varno vodenje kolesarjev znotraj mesta Laško.

- Do leta 2030 se število nesreč z udeležbo kolesarja zmanjša za 50 %.

Sodelovanje med občinami pri načrtovanju kolesarskih povezav:

- Že leta 2017 sprejmemo med občinami usklajeno Celostno prometno strategijo.

- Do leta 2030 izdelamo regijsko Celostno prometno strategijo.

KAKO BOMO TO DOSEGLI?

Kolesarske povezave bomo prednostno uredili v Laškem in na relacijah do Celja, Rimskih Toplic, Zidanega Mosta in Hrastnika. Glavne turistične ponudnike bomo s kolesarskimi površinami povezali z mestnim jedrom in poskrbeli za dostopnost s kolesom do vseh pomembnih funkcij v mestu. Dostop s kolesom bo po urejenih kolesarskih površinah možen tudi do vseh osnovnih šol, ob katerih se bodo uredile tudi kolesarnice.

Površine za kolesarje bomo opremili z ustrežno infrastrukturo in uredili mrežo polnilnic za električna kolesa.

»4,5-krat več prihodka lokalnim ponudnikom prinese eno samo kolesarsko parkirno mesto v primerjavi z avtomobilskim.«



Avtor fotografije: Boris Vrabec

Prioritetna področja: KOLESARJENJE

ZAHTEVNOST

zahteven manj zahteven enostaven

ČAS IZVEDBE

2017–2022 Do 2025 Do 2030 ves čas

»238.093 kilometrov so samo lani v Sloveniji prekolesarili udeleženci akcije Pripelji srečo v službo.«



Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	Akcijski načrt			
		Čas izvedbe	Strošek	Nosilec	
Zagotovitev pogojev za udobno in privlačno kolesarjenje.	Ureditev kolesarskih površin v mestu.	2023–2030	ocenjeno po idejni zasnovi (približno 90.000 €/km kolesarske poti)	Občina Laško	
	Ureditev kolesarskih površin do vseh pomembnih funkcij v mestu (center, knjižnica, dom upokojencev ...).	2017–2030	ocenjeno po idejni zasnovi (približno 90.000 €/km kolesarske poti)	Občina Laško	
	Ureditev mreže električnih polnilnic za potrebe električnih koles.	Ureditev mreže polnilnic za potrebe električnih koles na vseh pomembnih mestih s funkcijo.	2018–2022	5.000 €/polnilnico	Občina Laško
		Ureditev mreže polnilnic za potrebe električnih koles pri vseh večstanovanjskih območjih.	2018–2022	5.000 €/polnilnico	Občina Laško
	Ureditev kolesarskih površin do vseh osnovnih šol.	2017–2030	ocenjeno po idejni zasnovi (približno 90.000 €/km kolesarske poti)	Občina Laško	
	Ureditev varne in udobne kolesarnice ob vseh osnovnih šolah.	2017–2030	9.000 €/kolesarnico	Občina Laško	
	Ureditev kolesarskih povezav do Celja, Rimskih Toplic/Zidanega Mosta (po dolini reke Savinje) in do Hrastnika.	Ureditev kolesarske povezave do Celja.	2017–2020	ocenjeno po idejni zasnovi (približno 90.000 €/km kolesarske poti)	Občina Laško, DRSI
		Ureditev kolesarske povezave do Rimskih Toplic/Zidanega Mosta.	do 2022	ocenjeno po idejni zasnovi (približno 90.000 €/km kolesarske poti)	Občina Laško, DRSI
		Ureditev kolesarske povezave do Hrastnika (trasa državne kolesarske poti).	do 2025	ocenjeno po idejni zasnovi (približno 90.000 €/km kolesarske poti)	Občina Laško, DRSI
	Izgradnja manjkajočih odsekov kolesarskih površin za povezavo glavnih turističnih ponudnikov z mestnim jedrom.	do 2030	ocenjeno po idejni zasnovi (približno 90.000 €/km kolesarske poti)	Občina Laško, turistični ponudniki	
Izgradnja manjkajočih odsekov kolesarskih površin med naselji v vsek krajevnih skupnostih.	do 2025	20.000 €	Občina Laško		
Priprava zemljevida kolesarskih poti in zagotovitev ustrezne označbe na poteh.	2018–2020	5.000 €	STIK Laško, Občina Laško		
Zagotovitev možnosti vodenega kolesarjenja.	ves čas	2.000 €	STIK Laško, Občina Laško		



Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost		Akcijski načrt		
			Čas izvedbe	Strošek	Nosilec
	Ureditev varnih in udobnih kolesarnic na ciljnih točkah z možnostjo polnjenja električnih koles ter parkiranja in polnjenja koles, prilagojenih invalidom.	Ureditev kolesarnic pred javnimi objekti.	2018–2022	55.000 € (9.000 €/kolesarnico)	Občina Laško
	Vzpostavitev sistema izposoje (električnih) koles in koles, prilagojenih invalidom v sodelovanju z Občino Celje.	Priprava študije omrežja sistema za izposajo električnih koles.	2020	20.000 €	Občina Laško, Občina Celje, STIK Laško
		Vzpostavitev mreže za izposajo koles in ureditev polnilnih mest za električna kolesa.	do 2025	ocenjeno po idejni zasnovi	Občina Laško, Občina Celje, STIK Laško
	Doseči dogovor z izvajalci javnega potniškega primeta glede možnosti prevozov koles, nabava potrebne opreme.	Doseči dogovor z izvajalci javnega potniškega prometa glede možnosti prevozov koles (nabava potrebne opreme) in promocija intermodalnosti.	2017, 2018	10.000 €	Občina Laško, izvajalci JPP STIK Laško
Povečanje varnosti kolesarjev in občutka varnosti pri kolesarjih.	Kjer so ceste preozke, vzpostavitev enosmernih ulic s protikom kolesarjev ali označbe kolesarja na cestišču z ustrezno ostalo signalizacijo.		do 2025	ocenjeno po idejni zasnovi	Občina Laško
	Osvetlitev prehodov kolesarskih poti čez ceste.		do 2025	6.000 €/prehod	Občina Laško
	Do izvedbe sanacije označitev nevarnih odsekov na kolesarskih poteh.		do 2020	3.000 €/lokacijo	Občina Laško
Sodelovanje z državo in med občinami pri načrtovanju kolesarskih povezav.	Sprejem usklajenega ali skupnega CPS, uskladitev na drugih dokumentih (OPN, proračun, prijave na razpise ...).		ves čas	/	občine
	Redno sodelovanje z drugimi občinami glede gradnje kolesarskih povezav in izposojanja koles, predvsem z občinami Celje, Hrastnik, Radeče, Šentjur, Štore, Sevnica, Dobje, Trbovlje in Žalec.		ves čas	/	občine
	Vzpostavitev interesa države, in sicer predvsem na področju financiranja izvedbe ukrepov.		ves čas	/	občine



Avtor fotografije: Boris Vrabc

»121 milijard € zdravstvenih izdatkov Evropski uniji prihranijo kolesarji, ker so bolj zdravi.«



8 LETA 2030 SE V LAŠKEM ZANESEMO NA JAVNI POTNIŠKI PROMET

»Razvita država ni tista, kjer imajo revni avtomobile. Je tista, kjer bogati uporabljajo javni prevoz.«

Petro Gustavo, župan Bogote

Kot drugod po svetu se tudi v Sloveniji in tako tudi v Laškem soočamo s prevlado osebnega prometa nad JPP. Ta prevlada prebivalcem povzroča težave pri mobilnosti. Zgostitve prometa so podaljšale potovalne čase, zlasti v mestnih središčih so pogoste negativne izkušnje z iskanjem parkirišča in prometnimi zamaški. Zaradi gostote ostalega motornega prometa so predvsem avtobusi v mestih manj učinkovita izbira. Poleg tega je vožnja z javnim potniškim prevozom predraga in manj udobna od vožnje z osebnim vozilom. Vožnje so preredke in linij je premalo.

2030: POTUJEMO SKUPAJ, GREMO NA AVTOBUS ALI NA VLAK

Leta 2030 je v Laškem vzpostavljen učinkovit sistem JPP, ki vključuje tudi sodobne oblike skupinskih prevozov in zagotavlja enakovredne pogoje za vse občane. Zgrajena ali rekonstruirana so sodobna avtobusna postajališča, na katerih je možna intermodalnost (avto in avtobus, kolo in avtobus).

JPP je s prilagojenimi načini dostopen vsem občanom, tudi tistim z najbolj oddaljenih delov občine. Za te sta urejena prevoz na poziv in možnost koriščenja šolskih prevozov.

Vlak ima posebno mesto v trajnostni mobilnosti občank in občanov. Vožnja z njim je prijetna, zanesljiva in udobna. Za občane in občanke je vlak glavna izbira za migracije proti Celju in Ljubljani.

PRILOŽNOSTI ZA URESNIČENJE VIZIJE

Skozi občino poteka železniška povezava proti Celju in naprej proti Mariboru ter v smeri proti Zidanemu Mostu, Ljubljani oz. Dobovi.

Linijski primestni promet pokriva območje občine in okoliška naselja.

Omogočena je tudi taksi storitev na poziv.

Prestopne točke oz. postajališča JPP so na 10 minutni dostopnosti.

IZZIVI NA POTI DO 2030

V ponudbi javnega potniškega prevoza je treba v skladu s potrebami prebivalcev omogočiti redni JPP znotraj občine Laško in mesta Laško ter z njim povezati tudi turistične destinacije.

Izboljšati je treba opremljenost s prometno infrastrukturo za ljudi s posebnimi potrebami.

KAKO BOM POTOVALA, KO BOM VELIKA?

Nikoli nisem opazila, da promet tako masovno deluje. Leta 2030 mi, da bi morali več hoditi peš, in hoditi v kolesnem ter bi morali več pomagati. Zanim je, kaj bomo rekli in pripravili? Prihodnosti je promet vedel in vsemu priložnostmi, ki jih potrebujemo, pa tudi za vsakega posameznika, naš kakovost življenja. Kakšno je njihovo program, verjame, vedela, ali bi se mogla priložnost, po možnosti, pripraviti, je naš domov? In bi pomagalo. Upam, da bi se vsi zavedali, da bi se morali hoditi peš in tudi na kolesu, saj bi se normalno vozili. Upam, da se morajo, idaj, ljudem, vsi.

Tea Klemenčič, 5 let

JAVNI PREVOZI SO DOSTOPNEJŠI ZA VSE

Želje prebivalcev občine Laško, analiza stanja in vizija so osnova za nabor ciljev, ki jih bomo dosegli v prihodnjih letih.

Cilji:

Povečanje obsega voženj z javnim potniškim prevozom:

- Do leta 2030 bomo število potnikov javnega potniškega prometa povečali za 20 %, prav tako se bo za 20 % povečal delež zaposlenih, ki se na delo vozijo z javnimi prevoznimi sredstvi.

Omogočanje dostopnosti javnega prevoza za različne socialne skupine:

- Do leta 2030 bo vzpostavljena kakovostnejša in dostopnejša mreža javnega prevoza.

KAKO BOMO TO DOSEGLI?

Na podlagi izdelanih strokovnih podlag bomo poskusno vpeljali linijski lokalni JPP in uvedli enoten informacijski sistem, ki bo vključeval vse oblike prevoza.

Uredili bomo prestopno točko v Šentrupertu in vse prestopne točke opremlili z dostopom do brezžičnega širokopasovnega omrežja.

Vzpostavili bomo sistem »vožnje na poziv« ali nadgradili taksi službe in ponudili možnost subvencioniranja vozovnic.

KOMU JE ŽE USPELO?

Bohinjska proga v Sloveniji

Slovenske železnice so v letu 2016 naredile pomemben korak naprej glede prevoza kolesarjev na Bohinjski progi, saj so v sodelovanju in s konkretno podanimi predlogi Operativne iniciative za Bohinjsko progo s predelavo obstoječih vlakov bistveno povečale zmogljivosti za prevoz koles na tej progi. Na njej je sicer med leti 2007 in 2015 prevoz koles narasel več kot dvakrat (s slabih 3.000 prevozov koles na leto na dobrih 6.000 prevozov koles na leto). To je primer dobrega sodelovanja med Slovenskimi železnicami, lokalnimi turističnimi organizacijami, angažiranimi železničarji – kolesarji in kolesarskimi organizacijami, ki kaže, da je stanje z dobrim sodelovanjem mogoče bistveno izboljšati brez velikih stroškov in investicijskih vložkov.

Zavod Sopotniki (Slovenija)

Zavod Sopotniki, zavod za medgeneracijsko solidarnost, je nastal z namenom pomagati starostnikom pri vključevanju v aktivno družbeno življenje. Z medgeneracijskim sodelovanjem želi preprečiti ali prekiniti izoliranost in osamljenost starejših prebivalcev iz predvsem manjših, oddaljenih krajev, ki zaradi oddaljenosti, odsotnosti avtomobila ali slabih prometnih povezav skoraj ne zapuščajo doma.

Prostovoljni vozniki z brezplačnimi prevozi starostnikom omogočajo, da se udeležujejo kulturnih dogodkov, obiskujejo svoje prijatelje, gredo k zdravniku, v trgovino ipd. Tako lahko ne le samostojno in brez skrbi opravijo nujna opravila, temveč tudi spletajo nova poznanstva in prijateljstva ter ohranjajo družabne stike s širšo okolico, ki jim je sicer brez avtomobila predaleč in tako nedosegljiva.



»1% celotnega bruto domačega proizvoda v Evropski uniji stanejo samo prometni zamaški na evropskih cestah.«

Prioritetna področja: JAVNI POTNIŠKI PROMET

ZAHTEVNOST

zahteven manj zahteven enostaven

ČAS IZVEDBE

2017–2022 Do 2025 Do 2030 ves čas

Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	akcijski načrt		
		čas izvedbe	strošek	nosilec
Povečanje obsega JPP.	Strokovne podlage, načrt za vpeljavo lokalnega (linijskega) skupinskega potniškega prometa: poslovni model, vključno z linijami in postajališči, voznimi redi, frekvencami, načinom plačevanja in vrstami prevoznih sredstev.	2018–2019	10.000 €	Občina Laško
	Poskusna (pilotska) vpeljava linijskega lokalnega javnega potniškega prometa (tudi na poziv) v skladu z ugotovitvami strokovnih podlag.	2019–2021	50.000 €	Občina Laško
	Sofinanciranje oz. ureditev plačila vozovnic, tudi v smislu promocije voženj na poziv s taksijem (pilotski projekt)	2019–2021	10.000 €	Občina Laško, taksisti, ponudniki JPP
	Uvedba enotnega informacijskega sistema (mobilna aplikacija, spletne strani, socialna omrežja, portali ...), ki bo vključeval vse oblike javnega potniškega prometa.	2019	10.000 €	Občina Laško, STIK Laško, ponudniki JPP
	Prestopna točka Šentrupert.	2017–2018	95.000 €	Občina Laško
	Komuniciranje z operaterji in pristojnimi organi upravljanja JPP: usklajevanje voznih redov in frekvenc javnega potniškega prometa z dejanskimi potrebami ter sodelovanje pri prilagajanju in spremembah nacionalne zakonodaje s področja cestnih prevozov, vezanih na JPP.	ves čas	2.000 €	Občina Laško, STIK Laško, ponudniki JPP
	Nadgradnja in integracija obstoječega sistema šolskih prevozov in javnega potniškega prometa.	ves čas	480.000 €	Občina Laško, pogodbenik ŠP in ponudniki JPP
	Spodbujanje in promocija uporabe javnega potniškega prometa v primestnem prometu in izobraževanja na to temo (spodbude za zaposlene, ki uporabljajo javni potniški promet, promocijske akcije javnega potniškega prometa, povračilo prevoza na delo v obliki vozovnic za javni potniški promet...).	ves čas	1.000 €	Občina Laško, DRSI, ponudniki JPP
Dostopnost javnega prometa različnim socialnim skupinam.	Prestopne točke: označevanje točk za možnost prestopanja v potniškem prometu (JPP, sopotništvo), neprometna signalizacija.	2018–2025	7.500 €	Občina Laško
	Ureditev varnih in vsem dostopnih (invalidom prilagojenih) avtobusnih postajališč v občini (tudi šolski prevozi).	2018–2025	30.000 €	Občina Laško
	Uvajanje in promocija pisarne/servisa za prevoz na klic in drugih s prometom povezanih informacij (modra številka telefona): skupinski prevoz, taksi ...	2019	5.000 €	Občina Laško, STIK Laško
	Vzpostavitev prevoza na klic ali nadgradnja taksi služb z možnostjo subvencioniranja (za starejše in slabše mobilne občane, v zaledju, za prebivalce brez lastnega avtomobila) s primerno opremo (npr. za invalide) ali vzpostavitev (občasnega) skupinskega prevoza (angl. shuttle) od in do turističnih destinacij (npr. Thermana Laško–Zdravilišče Rimske terme–destinacije na podeželju).	2020	25.000 €	Občina Laško, STIK Laško, taksisti, ponudniki JPP in zdravilišči
	Prestopne točke: dostop do brezžičnega širokopasovnega (telekomunikacijskega) omrežja v naseljih Občine Laško za potrebe mobilnosti.	2020–2030	30.000 €	Občina Laško

9 LETA 2030 V LAŠKEM VOZIMO PREUDARNO IN NA SODOBEN NAČIN

»70 % vsega blaga bi lahko v mestih prepeljali s tovornimi kolesi, namesto s tovornjaki in kombiji.«



Prometni tokovi so bili v preteklosti usmerjeni predvsem proti središču mest, danes pa so pomembni prometni tokovi prisotni tudi med različnimi deli obmestij in med manjšimi naselji. Naraščanje prometa ima močan vpliv na obseg prometnih površin. Ceste, parkirišča in površine, ki so namenjene predvsem avtomobilom in motornim kolesom, zavzemajo velik del prostora v večjih naseljih. Naraščanje prometa v mestih in ostalih naseljih posredno povzroča krčenje javnih površin in spreminja njihovo namembnost. Območja, ki so bila namenjena družabnosti, so marsikje postala parkirišča. Javno življenje se z ulic pred prometom umika v zaprte prostore, v nakupovalna središča in podobne prostore.



2030: VOZIMO VOZILA NA ELEKTRIČNI POGON

Cestno omrežje v Občini Laško je varno, odpravljena so vsa mesta z visoko stopnjo prometnih nesreč. Ureditve motornega prometa znotraj naselij so prilagojena pešcem, in sicer tako z dovoljeno hitrostjo kot z uličnim profilom. Prav tako je s prometno signalizacijo poskrbljeno, da so vozniki ustrezno opozorjeni na vsa peščeva prečkanka vozišč.

Promovira se uporabo električnega pogona, tudi prek postavitve hitrih polnilnic na vseh javnih parkiriščih.

Kulturo voznikov se izboljšuje prek različnih akcij ozaveščanja, promocije in vzgoje, namenjenih različnim starostnim skupinam.

PRILOŽNOSTI ZA URESNIČENJE VIZIJE

Razvoj dejavnosti ob glavni cesti Zidani Most–Celje ima velik gospodarski potencial in je ključ do boljše povezanosti občine.

IZZIVI NA POTI DO 2030

Občina ima velike težave s tranzitnim prometom v smeri avtoceste, ki je oddaljena približno 15 km. Glavna cesta je močno obremenjena, in sicer predvsem s tovornim prometom, katerega velik delež generira Pivovarna Laško. Število motornih vozil narašča, zato se v občini srečujejo s pomanjkanjem parkirnih mest.

KAKOVOST ŽIVLJENJA V PROMETNO VARNEJŠEM OKOLJU

Na poti udejanjanja vizije smo si zastavili več ciljev, ki jih bomo dosegli v prihodnjih letih.

Cilji:

Zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom na poteh do 4 km:

- Do leta 2030 zmanjšamo število voženj na razdaljah do 1 km za 20 %, na razdaljah do 4 km za 20 %.

Povečanje prometne varnosti:

- Do leta 2020 poskrbimo za celovito umiritev motornega prometa v naseljih, evidentiramo in opozorimo na nevarne odseke ter odpravimo nevarne točke.

- Do leta 2030 zmanjšamo število prometnih nesreč.

Ureditev prometnih površin:

- Do leta 2030 uredimo prometne površine v korist mirujočemu prometu.

Povečanje pretočnosti in dostopnosti:

- Do leta 2025 odpravimo ovire do vseh pomembnih lokacij v občini.

KAKO BOMO TO DOSEGLI?

Izboljšali bomo pretočnost cest, izvedli rekonstrukcije nevarnih cest in poskrbeli za njihovo redno vzdrževanje.

Uredili bomo parkirišča za potrebe sopotništva v več naseljih in P + R v Zidanem Mostu.

Povečali bomo parkirne površine za potrebe starega mestnega jedra.

V naseljih bomo poskrbeli za celovito umirjanje prometa s preureditvijo prometnih površin.

Evidencialno bomo vsa intervencijam nedostopna mesta in zagotovili intervencijske in postavitvene površine.

»25 % vseh izpustov CO₂ v urbanem okolju izvira iz prevoza blaga.«

KOMU JE ŽE USPELO?

Projekt Drive Green, aplikacija 1, 2, 3 Ljubljana (Slovenija)

V projektu Drive Green so CVS Mobile, ZRC SAZU in Fakulteta za elektrotehniko najprej pripravili aplikacijo, ki ugotavlja, kako ljudje vozijo avtomobil, saj lahko z mirno vožnjo prihranijo desetino emisij in goriva, obenem pa povečajo varnost v prometu. Nato pa so pomislili, da bi lahko vozniki emisije zmanjšali tudi za 100 %, če se preprosto ne bi usedli v avtomobil.

Ljudje sedimo več kot 9 ur dnevno, po nakupih ali na sestanek pa se najpogosteje odpravimo z avtomobilom, namesto da bi šli peš ali s kolesom ter se med potjo razgibali, prihranili gorivo in zmanjšali škodljive izpuste. Nova aplikacija 1, 2, 3 Ljubljana za pametne telefone je namenjena spodbujanju zdravega načina življenja in zmanjševanju vpliva prometa na okolje. Aplikacija uporabniku pokaže, koliko je v zadnjem dnevu, tednu, mesecu in letu hodil, tek, kolesaril, uporabljal javni prevoz ter se vozil z avtomobilom. Aplikacija osebne dosežke določi izključno na podlagi podatkov, ki jih pridobi s senzorji telefona. Uporabnik zato ne potrebuje nobene športne zapestnice, pametne ure ali druge naprave za merjenje razdalje in trajanja gibanja, temveč le telefon.

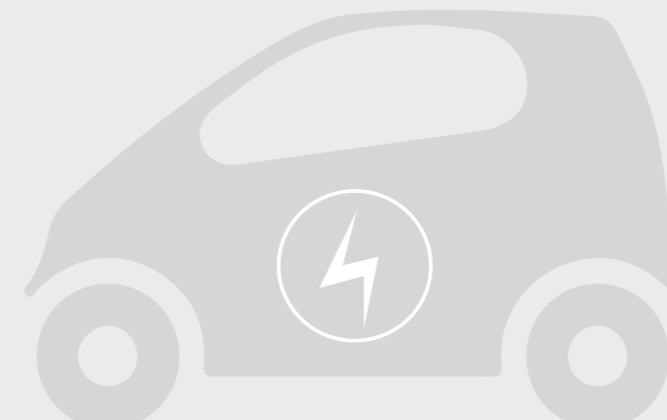
Prioritetna področja: MOTORNI IN MIRUJOČI PROMET

ZAHTEVNOST

zahteven manj zahteven enostaven

ČAS IZVEDBE

2017–2022 Do 2025 Do 2030 ves čas



Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	Akcijski načrt		
		Čas izvedbe	Strošek	Nosilec
Zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom (OA) na poteh, dolgih do 4 km.	Mehki ukrepi iz podpornega stebra.			
Povečanje prometne varnosti.	Poostren nadzor motornega prometa v naseljih, posebej v območju vrtoev in šol.	ves čas	7.000 €	Medobčinski inšpektorat in redarstvo, Policijska postaja Laško
	Umirjanje motornega prometa z ustrežno (pre)ureditvijo prometnih površin znotraj naselij (hitrostne ovire, tlakovanje vozišč, majhni zavijalni radiji, prometni otoki ...), tudi začasnega značaja.	2017–2021	100.000 €	Občina Laško, DRSI
	Vzpostavitev evidence nedostopnih mest za intervencijska vozila.	2018	3.000 €	Občina Laško, PGD Laško, Zdravstveni dom Laško
	Vzpostavitev evidence potencialno nevarnih odsekov cest in križišč.	2018–2019	10.000 €	Občina Laško
	Izdelava kapacitetnih in prometno-varnostnih študij ključnih križišč.	2020	15.000 €	Občina Laško
	Rekonstrukcije nevarnih in kapacitetno podhranjenih križišč v vseh krajevnih skupnostih.	2020–2030	450.000 €	Občina Laško, DRSI
	Opozorila o potencialno nevarnih odsekih cest.	2019–2020	10.000 €	Občina Laško, DRSI
	Rekonstrukcije nevarnih in kapacitetno podhranjenih cest (investicijsko vzdrževanje) v vseh krajevnih skupnostih.	ves čas	1.500.000 €/leto	Občina Laško, DRSI

Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	Akcijski načrt		
		Čas izvedbe	Strošek	Nosilec
Ureditev prometnih površin.	Smernice za načrtovanje in vzpostavitev sistema električnih polnilnic, ki so dostopne javnosti (Občina Laško – lokacije).	2019	5.000 €	Občina Laško, KS-SENA
	Prestopne točke: ureditev parkirnih in drugih površin za potrebe prestopanja med različnimi potovalnimi načini in za potrebe sopotništva v več naseljih.	2020–2025	200.000 €	Občina Laško
	Ureditev parkirnih in drugih površin za potrebe prestopanja med različnimi potovalnimi načini.	2018	125.000 €	Občina Laško, DRSI
	Ureditev površin za mirujoči tovorni promet izven naselij in dostave v naseljih.	2025–2030	150.000 €	Občina Laško, DRSI
	Povečanje parkirnih površin za potrebe starega mestnega jedra v Laškem (ob Savinji, Stara Komunalna, Pošta, Pri Zdravstvenem domu).	2025–2030	2.000.000 €	Občina Laško, zainteresirani subjekt(i)
Povečanje pretočnosti in dostopnosti.	Zagotovitev intervencijskih in postavitvenih površin (tudi za helikopter).	2019–2025	70.000 €	Občina Laško
	Izboljšanje pretočnosti obstoječih cest in redno vzdrževanje, vključno s prometno signalizacijo in opremo.	ves čas	450.000 €	JP Komunala Laško
	Inteligentni transportni sistemi (ITS) v cestnem prometu: merilniki prometa in ureditev prikazovalnikov izmerjene hitrosti, nadzor nad parkirnimi površinami, umestitev ustrezne (spremenljive) prometne signalizacije za mirujoči promet, nadzor osnih obremenitev na izbranih lokacijah, npr. z uporabo tehtanja vozil med vožnjo, pametna signalizacija.	2018–2025	40.000 €	Občina Laško, JP Komunala Laško, Medobčinski inšpektorat in redarstvo
Večja privlačnost in kakovost urbanega okolja.	Prestopne točke: nadgradnja z električnimi polnilnicami.	2020–2025	30.000 €	Občina Laško, JP Komunala Laško
	Vozni park javnih ustanov in drugih gospodarskih subjektov se nadomesti s hibridnimi in električnimi vozili.	2018–2021	100.000 €	Občina Laško, subjekti javnega značaja
	Analiza parkirne politike in pravil, ki urejajo promet v mestu Laško in Občini Laško (npr. prepovedi za tovorni promet, dovolilnice za lokalne prebivalce, časovno omejen prometni režim/dostava, parkirna taksa ...), morebitno noveliranje in načrt omejevanja motornega prometa.	ves čas	2.000 €	Občina Laško, JP Komunala, Medobčinski inšpektorat in redarstvo
	Pospešena ureditev in modernizacija javnih poti do vseh vasi in gospodinjstev v občini za ohranitev poseljenosti podeželja.	ves čas	150.000 €	Občina Laško

»V 90 % nesreč je človek odgovoren za nastanek nesreče, v 57 % nesreč pa voznik sam.«

10 PODPORNE AKTIVNOSTI PRI NAČRTOVANJU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Število prometnih udeležencev je vsako leto večje, prav tako se povečuje tudi število nesreč. Po uradni statistiki so pri nas za večino prometnih nesreč krivi vozniki in drugi udeleženci v prometu s svojim nepravilnim ravnanjem. Korak k izboljšanju stanja je proces vzgoje odgovornosti v prometu, ki bi se moral začeti že pri otrocih. Za urejenost prometa smo odgovorni vsi!

KAJ SI ŽELIMO IN POTREBUJEMO PREBIVALCI OBČINE LAŠKO?

Občina Laško je privlačna za gospodarstvo in turizem. Njeni prebivalci se zavedajo, da so za uspešen razvoj teh panog zelo pomembne tudi ustrezne prometne ureditve. Občina že danes namenja veliko sredstev rešitvam s področja prometa in pridobiva nova, vendar so proračunska sredstva omejena. Zato si Občina želi povečati konkurenčnost pri prijavih na razpise, poleg tega pa namerava spremeniti načrtovalske prioritete za uravnoteženo načrtovanje investicij. Ob tem bo zagotovljena transparentnost odločanja v vseh fazah načrtovanja mobilnosti.

Občina nima vzpostavljenega spremljanja stanja s področja mobilnosti in prav to je eden od pomembnejših kratkoročnih ciljev Celostne prometne strategije.

V občini že potekajo programi vzgoje in izobraževanja, vendar želi Občina Laško dejavnosti še povečati, da bi v ljudeh ozavestila pomen trajnostne mobilnosti in vrednost kulture obnašanja v prometu.

KAKO BOMO TO DOSEGLI?

Občina bo sprejeto Celostno prometno strategijo redno revidirala in prenavljala ter zagotovila kader, ki bo pokrival izvajanje strategije. Občina Laško se bo najmanj vsaka tri leta prijavila na en evropski ali državni razpis s področja trajnostne mobilnosti in zagotovila kader, ki bo izvajal projekte.

Vsako leto bo izvedena najmanj ena akcija s področij vzgoje, ozaveščanja in promocije za različne ciljne skupine.

Vzpostavilo se bo regijsko delovanje s področja trajnostne mobilnosti.

»Potuj pametneje in pomembno prispevaj k hitrejšemu potovanju, čistejšemu zraku, manj hrupnemu vsakdanu, boljšemu počutju, ne nazadnje pa tudi k uspešnosti naselja, v katerem bivaš.«

Avtor fotografije: Boris Vrabc

Kako bomo potovali, ko bomo velika.

*Ko bomo velika, si želimo prepotovati cel svet.
Kako bi prepotovali svet, če si vozili onesnaženo
vlak ali morje. Lahko bi vozili izdelovali na
sončno energijo. Vozila bi izdelovali tako, da
bi na njihovo steno položili plošče na sončno
energijo. Tako bi jih pogonyali sončna energija.
In bi delovalo, bi bili avto prilagojeni na diše.
V avtu bi bila posebna nočica katero bi potegnili
in namesto, da bi plošče imajale sončno energijo bi
opijale dišo. In bi bilo oblačno vreme bi bili
gumb, katerega bi potegnili gumb in in plošče
bi opijale vreme, ki bi bilo sonaj. Tako bi
pomagala tmem, da skoraj nihče ni bil onesnažen
vlak.*

Tjaša Tršič, 5. a



KOMU JE ŽE USPELO?

Projekt Cesta ni komedija, Slovenija, Evropa

AMZS je v letu 2016 začel s projektom Cesta ni komedija, ki je namenjen mladim, ki sodijo med najbolj ogroženo in ranljivo skupino v prometu. Srednješolce so s pomočjo delavnic in t. i. »stand-up« komedije na petih poklicnih srednjih šolah v Ljubljani, Mariboru, Celju, Novi Gorici in Kočevju spodbujali k razmišljanju o prometni varnosti in njihovi udeležbi v prometu.

Cilj projekta Cesta ni komedija je na inovativen in duhovit način spodbuditi mlade k razmišljanju o prometni varnosti in njihovi udeležbi v prometu. Cesta ni komedija je namreč del evropskega projekta European Road Safety Tunes, ki ga financira Evropska unija. Projekt se izvaja v Sloveniji, Avstriji, Belgiji, Španiji, na Češkem, Madžarskem, Nizozemskem in na Poljskem. Partnerji projekta so v prvem letu izmenjali pozitivne izkušnje s področja izvajanja delavnic na temo prometne varnosti v srednjih šolah, ob koncu pa bo nastal še priročnik z metodami vključevanja mladih, da bi izboljšali prometno varnost.

»Znižajte hitrost – z agresivno vožnjo pridobimo 10 minut na 100 km, pri čemer v okolje izpustimo 80 % več CO₂.«

Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	Akcijski načrt		
		Čas izvedbe	Strošek	Nosilec
Povečana konkurenčnost Občine Laško.	Na podlagi CPS se Občina vsako leto prijavi na vsaj en evropski ali državni razpis s področja trajnostne mobilnosti.	ves čas		Občina Laško
Povečanje možnosti Občine pri prijavih na razpise.	Zagotavljanje kadra, ki bo izvajal projekte na področju prijavljanja na razpise.	ves čas		Občina Laško
Izvajanje CPS.	Sprejem CPS, revizije vsaki dve leti, prenove vsakih pet let.	ves čas	/	Občina Laško
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev pri urejanju mobilnosti.	Dosledno izvajanje CPS v praksi in redno zagotavljanje sredstev v proračunu za izvajanje ukrepov.	ves čas	/	Občina Laško
	Zagotavljanje kadra, ki bo pokrival izvajanje CPS, in sprejem ustreznih predpisov (predvsem na lokalni ravni), ki omogočajo izvajanje CPS.	ves čas	/	Občina Laško
	Vzpostavitev regijskega delovanja na področju trajnostne mobilnosti.	2017–2018	/	RRA
Uravnoteženo načrtovanje investicij.	Doseči uravnoteženost deležev investicij za posamezne prometne načine in zagotavljanje višjega deleža investicij v mehke ukrepe.	ves čas	/	Občina Laško

Prioritetna področja: SKUPNI, PODPORNILNI CILJI

ZAHTEVNOST

zahteven manj zahteven enostaven

ČAS IZVEDBE

2017–2022 Do 2025 Do 2030 ves čas

»26.000 žrtev prometnih nesreč. Na evropskih cestah na leto umre približno toliko ljudi, kot je prebivalcev Kopra ali Novega mesta.«

Strateški cilji	Ukrepi in njihova zahtevnost	Akcijski načrt		
		Čas izvedbe	Strošek	Nosilec
Sprememba načrtovalskih prioritetev in njena uveljavitev.	Načrtovanje investicij v skladu s finančnimi zmožnostmi in izvajanje ukrepov, ki so predhodno analizirani.	ves čas	/	Občina Laško
Spremljanje stanja. Sistematično spremljanje področja mobilnosti.	Vzpostavitev sistema spremljanja navad in števila udeležencev v prometu, lahko s spremljanjem stanja na končnih lokacijah (hoja v šolo, na občino, v trgovino ...), s štetjem ali s pomočjo anket. Na podlagi spremljanja stanja se izvaja evalvacija in načrtovanje novih ukrepov.	2017–2018	5.000 €	Občina Laško
	Izvajanje spremljanja navad in števila udeležencev v prometu, vzdrževanje baze podatkov in njihovo javno objavlanje.	ves čas	10.000 €	Občina Laško
Vzgoja in izobraževanje, dvig kulture obnašanja v prometu ter promocija trajnostne mobilnosti.	Čim večje vključevanje v akcijo Evropski teden mobilnosti.	ves čas	10.000 €/leto	Občina Laško, šole, vrtci, Društvo upokojencev, Društvo invalidov Občine Laško, Društvo invalidov Rimske Toplice, policija, Medobčinsko redarstvo, Kolesarsko društvo, SPVCP, AMZS, STIK Laško, Thermana, Rimske terme, avtošole, Turistično društvo, zavarovalnice, drugi
	Promocija trajnostne mobilnosti (več poudarka na celotni prometni vzgoji v zakonodaji oz. učnem načrtu), spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa, promocijske akcije, aplikacije, promocija trajnostne mobilnosti v obeh zdraviliščih, poudarjanje prednosti kolesarjenja in hoje (delavnice, natečaji, zloženke, nagrade, sofinanciranja in vplivanja na ceno vseh elementov trajnostne mobilnosti, spodbujanje trajnostne rabe motornega prometa itd.) ...			
	Vzgoja in izobraževanje na temo trajnostne mobilnosti (delavnice, predavanja, zgibanke, izobraževanja, vključitve šol, vrtcev in društev, spodbujanje k opravljanju kolesarskega izpita, prilagoditev kolesarskega izpita).			
	Vzgoja in izobraževanje pešcev, kolesarjev in voznikov motornih vozil na temo varnosti v prometu (spodbujanje nošenja odsevnikov in uporabe čelade, obnavljanje znanj iz CPP, vzpostavitev sistema opozorilnih mobilnih merilnikov hitrosti, brezplačni preventivni pregledi koles, akcije v zvezi z ustrežno opremo kolesarja, sofinanciranje nakupa koles šolam za opravljanje kolesarskega izpita, nadzor nad vsemi udeleženci v prometu itd.).			
Izdelava načrta trajnostne mobilnosti.	Izdelava načrta trajnostne mobilnosti za Občino Laško.	do 2020	20.000 €	Občina Laško
	Izdelava načrta trajnostne mobilnosti za javne ustanove, ki so večji generatorji prometa v občini.	do 2022	20.000 €	Občina Laško, javne ustanove
	Izdelava načrta trajnostne mobilnosti za podjetja, ki so večji generatorji prometa v občini.	do 2022	20.000 €	podjetja
	Izdelava načrta trajnostne mobilnosti za obe termalni zdravilišči.	do 2023	20.000 €	Thermana, Rimske terme
Vključevanje javnosti. Zagotavljanje transparentnosti odločanja v vseh fazah načrtovanja mobilnosti.	Zagotavljanje vključevanja javnosti ter posvetov s prebivalci in ključnimi deležniki o vseh večjih investicijah v vseh ključnih fazah razvoja projekta.	ves čas	/	Občina Laško
	Javne razprave.			
Aplikacija za komunikacijo z občani.	Vzpostavitev aplikacije za komunikacijo z občani in izvajanje aktivnosti, povezanih z njenim delovanjem.	2018–2019	2.000 €	Občina Laško
	Izvajanje aktivnosti, povezanih z delovanjem aplikacije.	ves čas	61 €/mesec	Občina Laško

11 SEZNAM VIROV IN LITERATURE

Agencija za varnost prometa, 2016, www.avp-rs.si

Avto moto zveza Slovenije, 2017. <https://www.amzs.si/o-amzs/medijsko-sredisce/sporocila-za-javnost/2016-09-21-amzs-in-pizama-zdruzila-moci-za-izboljšanje-prometne-varnosti-med-mladimi>

Drivegreen, 2017. www.drivegreen.si

Evropski teden mobilnosti, 2017. www.tedenmobilnosti.si

Focus, društvo za sonaravni razvoj, 2017. www.focus.si

Izbrana poglavja iz prometne geografije, Univerzitetni učbenik. Pelc, M., UM, Fakulteta za logistiko, Maribor, 2010.

Karta prometnih obremenitev, 2015, Direkcija RS za infrastrukturo. http://www.di.gov.si/si/delovna_podrocja_in_podatki/ceste_in_promet/podatki_o_prometu/

Katalog dobrih praks skupnostnega upravljanja z življenjskimi viri, Umanotera, 2016. www.dovoljzavse.si

Mobilizacija za javni potniški promet, Focus društvo za sonaravni razvoj, Ljubljana, 2012.

Portal za slovenska mesta, 2017. <http://mesta.si/s-kolesom-na-vlak/>

Safe Routes to School National Partnership, 2017. <http://www.saferoutespartnership.org/healthy-communities/101/facts>

Statistični urad Republike Slovenije, 2016. www.stat.si

Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, UIRS, Ljubljana, 2012.

Zavod sopotniki, brezplačni prevozi za starejše, 2017. <http://www.sopotniki.org/>



KAZALO:

1 NAŠA PRILOŽNOST: SOTOČJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI	4
2 NAŠ PRISTOP: DRUGAČNO NAČRTOVANJE PROMETA	6
2.1 Zakaj je Celostna prometna strategija tako pomembna?	6
2.2 Kako je potekala priprava Celostne prometne strategije?	6
3 NAŠA SEDANJOST: KAKO ŽIVIMO V OBČINI LAŠKO?	8
3.1 Spremenimo trend in privabimo več mladih!	8
3.2 Potrebujemo boljši promet.	8
3.3 Peš je mogoče marsikam, a le v družbi avtomobilov.	9
3.4 Radi kolesarimo. Še raje bi to počeli na varnejših poteh.	10
3.5 Gremo z vlakom. Kako pa do vlaka?	12
3.6 Vozil imamo vse več. Naše ceste niso vse boljše.	13
4 NAŠI SCENARIJI PRIHODNOSTI: IZBERIMO BOLJŠEGA MED ŠTIRIMI	15
5 NAŠA SKUPNA VIZIJA: TRAJNOSTNA MOBILNOST	17
6 LETA 2030 V LAŠKEM RADI HODIMO	18
7 LETA 2030 JE KOLO DOBRA IZBIRA	20
8 LETA 2030 SE V LAŠKEM ZANESEMO NA JAVNI POTNIŠKI PROMET	22
9 LETA 2030 V LAŠKEM VOZIMO PREUDARNO IN NA SODOBEN NAČIN	24
10 PODPORNE AKTIVNOSTI PRI NAČRTOVANJU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI	26
11 SEZNAM VIROV IN LITERATURE	28

KOLOFON

Celostna prometna strategija Občine Laško

Naročnik in založnik:

Občina Laško

Mestna ulica 2, 3270 Laško

Izvajalci:

LOCUS prostorske informacijske rešitve, d.o.o.,

Ljubljanska cesta 76, 1230 Domžale

Univerza v Ljubljani,

Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo,

Prometnotehniški inštitut,

Jamova 2, 1000 Ljubljana

Center za vodenje participativnih procesov,

Mlinska pot 12, 1231 Ljubljana-Črnuče

Skrbnik pogodbe s strani Občine Laško:

Ljubica Vižintin, Občina Laško

Aljaž Krpič, Občina Laško

Vodja strokovne skupine:

Nina Lipušček, univ.dipl.inž.kraj.arh., LOCUS d.o.o.

Izdelovalci:

LOCUS, d.o.o.:

Leon Kobetič, univ.dipl.inž.grad.

Nuša Britovšek, univ.dipl.inž.kraj.arh.

Tosja Vidmar, univ.dipl.geog.

Maja Šinigoj, univ.dipl.inž.arh.

Tjaša Petelin Bačar, spec. za posl.

Metka Jug, univ.dipl.inž.kraj.arh.

Tomaž Kmet, univ.dipl.inž.arh.

Manca Jug, univ.dipl.inž.arh.

Uroš Košir, univ.dipl.inž.geod.

UL, FGG, PTI:

mag. Robert Rijavec, univ.dipl.inž.grad.

mag. Simon Detellbach, univ.dipl.inž.grad.

dr. Darja Šemrov, univ. dipl. inž. grad.

doc. dr. Peter Lipar, univ.dipl.inž.grad.

CEPP:

Milena Marega, univ.dipl.inž.arh.

Avtorji fotografij:

Klemen Razinger, Arhiv LOCUS d.o.o., Boštjan Komel

Jezičkovni pregled in lektura:

Ana Cukjati

Oblikovanje in postavitve:

Grafično oblikovanje, Boštjan Komel, s.p.

Tisk:

Grafika Soča d.o.o.

Nova Gorica, maj 2017





Občina
Laško

Naložbo sofinancirata **Republika Slovenija**
in **Evropska unija** iz Kohezijskega sklada



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD