

OBČINA LAŠKO
ŽUPAN
Mestna ulica 2, Laško

Številka: 007-14/2015
Datum: 22. 11. 2016

O B Č I N S K I S V E T

Predlagam, da občinski svet na seji obravnava naslednjo

ZADEVO: CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA V OBČINI LAŠKO

Gradivo pripravil:

LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o
Urad za gospodarske javne službe, okolje in prostor

Predstavnik predlagatelja na seji:

Nina Lipušček, Locus d.o.o., Domžale

Gradivo obravnaval:

Odbor za gospodarski razvoj občine Laško dne 30. 11. 2016
Odbor za urejanje prostora in komunalne dejavnosti dne 30. 11. 2016

Pristojnost in pravna podlaga:

- 21. člen Statuta Občine Laško – UPB1 (Uradni list RS, št. 79/15)

Predlog sklepa:

Občinski svet občine Laško sprejme Poročilo o izvedenih aktivnostih v sklopu izdelave celostne prometne strategije (junij 2016 – november 2016) v občini Laško v predloženi vsebini.

Obrazložitev:

V mesecu novembru 2015 se je Občina Laško prijavila na javni razpis Ministrstva za infrastrukturo za pridobitev sredstev evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020, prednostna os št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostna naložba 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, pri čemer je specifični cilj Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih. Občina Laško je bila pri tem uspešna in pridobila nepovratna sredstva za pripravo Celostne prometne strategije Občine Laško (v nadaljevanju CPS). Operacija je sofinancirana v višini 85% javnih upravičenih izdatkov.

Na podlagi objavljenega javnega naročila mala vrednosti št. NMV1778/2016, je bil kot najugodnejši ponudnik za izdelavo CPS izbrano podjetje Locus d.o.o., Ljubljanska cesta 76, 1230 Domžale. Vrednost del znaša 42.456,00 EUR.

CPS bo sodobno oblikovan dokument, ki upošteva in nadgrajuje obstoječe strateške dokumente mesta in regije in nadgrajuje trenutne načrtovalske prakse, ki so bile osredotočene predvsem na gradnjo cest, mostov, parkirišč, železnic...

Poudariti je potrebno, da bodo Občini Laško z izdelavo CPS in potrditvijo akcijskega načrta odprte vse možnosti za potegovanje za sredstva, ki bodo na voljo v okviru nadaljnjih razpisov. Le-ti bodo namenjeni izvedbi ukrepov v okviru potrjene CPS ter predstavljajo ukrepe trajnostne mobilnosti, kot so definirani v Operativnem programu za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020.

Župan Občine Laško
Franc Zdolšek

Priloga:

- Poročilo o izvedenih aktivnostih v sklopu izdelave celostne prometne strategije (junij 2016 – november 2016) v občini Laško



POROČILO O IZVEDENIH AKTIVNOSTIH
v sklopu izdelave Celostne prometne strategije
občine Laško
(junij 2016 – november 2016)

NAROČNIK

Občina Laško

IZVAJALEC

LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o.

Zavod CEPP

UL, FGg, Prometnotehnični inštitut

Solkan, november 2016



»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada«

Projekt »Celostna prometna strategija občine Laško« (CPS) se je formalno začel s **podpisom pogodbe** med izvajalcem strategije, to je podjetjem LOCUS d.o.o. ter naročnikom, Občino Laško, dne 6. 6. 2016.

Prvo srečanje med izvajalcem in naročnikom je potekalo 9. 6. 2016 na sedežu občine Laško.

Na uvodnem srečanju, katerega se je udeležila celotna ekipa izdelovalcev strategije ter vsi predstavniki občinske uprave, je bila najprej predstavljena celotna skupina izdelovalcev strategije, ga. Maja Šinigoj, je nato vsem prisotnim predstavila namen izdelave celostne prometne strategije, kaj ta prinaša, pričakovane učinke, ki jih bo imela za občino in občane ter celotne proces priprave strategije, ki bo potekal eno leto. V nadaljevanju je potekala razprava o občinskih pričakovanjih glede CPS.

V drugem delu je potekala **delavnica z odgovornimi za promet na občini**. Na podlagi predstavitve o snovnih problematik s področja CPS v občini je nato potekala razprava s komentarji in predlogi občinske uprave glede poteka izdelave CPS s poudarkom na prometni problematiki.

Izveden so bili tudi **terenski ogledi stanja na terenu** z vidika pogojev za pešačenje, kolesarjenje, uporabe JPP, uporabe osebnega avtomobila ter mirujočega prometa.

Pripravljeno in razposlano je bilo tudi **prvo medijsko sporočilo**, s katerim se je občane obvestilo pričetku izvajanja projekta.

Skladno z dogovori sprejetimi na prvem srečanju med izvajalcem in naročnikom, ki je potekalo 9.6.2016 na sedežu občine Laško, smo:

- Ustanovili **delovno skupino**, ki jo sestavljajo predstavniki izvajalcev ter občinske uprave;
- Pripravili **časovni in procesni načrt**, v katerem so definirane glavne aktivnosti potrebne za izdelavo CPS;
- Pripravili smo pregled razpoložljivih virov; in sicer:
 - o človeških virov, kjer smo pripravili predlog **kadrovske sestave** za izvajanje CPS (člani imajo ustrezna znanja in izkušnje za izvedbo predlaganih ukrepov ter za kompetence za izvedbo strategije) ter
 - o finančnih virov, kjer smo pripravili **finančno oceno** s pregledom možnosti financiranja ukrepov za uresničevanje ciljev strategije (občinska, državna, evropska sredstva);
- pripravili smo seznam **ključnih deležnikov** na lokalni, regijski in državni ravni, ki jih bomo vključevali v pripravo strategije;
- pripravili smo **nabor ključnih dokumentov**, na osnovi katerih bomo v nadaljevanju izdelali analizo stanja področja mobilnosti.

Drugi sestanek z občinsko upravo je potekal korespondenčno; dogovoril smo se o organizaciji prve javne razprave ter določili ključne deležnike za izvedbo prvega sklopa intervjujev ter dorekli vsebine za izdelavo informativne zloženke.

V nadaljevanju izvajanja aktivnosti smo pripravili vprašalnik in izvedli prvi sklop **intervjujev s ključnimi deležniki** v občini, s katerim smo želeli pridobiti informacije o pogledu na trajnostno mobilnost ter o stanju in problemih izhajajočih iz prometa, s katerimi se srečujejo pri delu. Pridobljene informacije so bile eden izmed ključnih virov za izdelavo analize stanja.

Izvedli smo priprave in organizirali **prvo javno razpravo**, ki je potekala v prostorih Otročjega centra v Laškem, 4. 7. 2016 ob 17. uri, ki je bila namenjena seznanjanju javnosti o projektu, o namenih celostne prometne strategije ter o možnostih njihovega sodelovanja pri pripravi strategije.

Pripravljeno in razposlano je bilo **drugo medijsko sporočilo**, v katerem smo zapisali vse predloge in pobude občanov, ki so bili izpostavljeni na javni razpravi.

Pripravljen je bil seznam vprašanj za izvedbo **ankete**, s katero bomo raziskali potovalne navade prebivalcev občine in pridobili mnenje o zadovoljstvu z ureditvijo prometa v Občini Laško. Anketa, s pravilnikom za sodelovanje v nagradni igri, je bila objavljena v digitalni obliki ter v občinskem glasilu.

Izdelali in natisnili smo predstavitveno **zloženko**, v kateri je predstavljen namen izdelave CPS, okviren terminski načrt izdelave CPS ter možnost vključevanja javnosti.

Izdelana je **spletna stran** projekta, kjer so dosegljive vse informacije o izdelavi CPS za občino Laško; <http://cpsobcine.com/lasko/>.

Izdelan je bil **Načrt vključevanja in obveščanja javnosti (NVOJ)**. NVOJ predstavlja dejavnosti posvetovanja (javne razprave, delavnice, intervjuji, ankete) in dejavnosti obveščanja javnosti v postopku priprave Celostne prometne strategije. Ta enovit dokument odgovarja zahtevi iz občinskega razpisa po Komunikacijskem načrtu, hkrati pa vsebuje tudi načrt vključevanja javnosti.

Izdelana je bila **celostna grafična podoba**, ki se bo uporabljala na vseh gradivih, skladno z določili ministrstva.

Izvedli smo priprave in organizirali **dogodek v sklopu Evropskega tedna mobilnosti**. Na OŠ Primoža Trubarja Laško pripravili zaključno razstavo literarnih in likovnih delavnic na temo razvoja mobilnosti v prihodnje.

Zaključili smo z **anketo**. Prejeti odgovori so bili vključeni v pripravo analize stanja. Nabavili smo nagrado za sodelujoče v anketi.

Tretji sestanek z občinsko upravo je prav tako potekal korespondenčno. Dogovoril smo se o organizaciji druge javne razprave, glede sestanka ožje delovne skupine za izdelavo CPS ter predstavitve poteka izdelave strategije članom odbora za gospodarski razvoj občine ter za urejanje prostora in komunalne dejavnosti.

Sestali smo se s predstavnikom družbe Slovenske železnice d.o.o.. Na sestanku je bilo govora o možnostih hitrejših povezav – hitreje do cilja, ureditve postajališč (prilagoditve za invalide, urbana oprema, dodatni vagoni za prevoz koles,...).

Predstavitev poteka projekta na Odboru za gospodarski razvoj občine ter za urejanje prostora in komunalne dejavnosti. Člane odbora smo seznanili o poteku projekta ter pomembnosti tovrstne strategije za razvoj občine.

Četrty sestanek z občinsko upravo je potekal 26.10.2016; udeležili so se ga predstavniki izdelovalcev strategije ter občinske uprave. Sestanek je bil namenjen predstavitvi osnutka analize stanja. Dopolnile so se posamezne vsebine, predvsem s področja motornega prometa.

Izvedli smo priprave in organizirali **drugo javno razpravo**, ki je potekala 26. 10. 2016 ob 17.00 uri v prostorih Otročjega centra v Laškem,. Javna razprava je bila namenjena predstavitvi osnutka analize stanja, dopolnitvi in potrditvi analize stanja, predvsem analize obstoječih problemov na posameznih področjih: javni potniški promet, kolesarjenje, hoja, motorni promet, mirujoči promet, predstavitvi trendov in različnih možnih scenarijev razvoja mobilnosti v občini Laško ter odzivom in predlogom deležnikov glede scenarijev.

Pripravljena so bila **medijska sporočila** z vabilom na prireditve na prostem, o izvedbi dogodka vabilom na 2. javno razpravo, o poteku druge javne razprave.

Izvedli smo priprave in organizirali **tretjo javno razpravo**, ki je potekala 16. novembra 2016 ob 16. uri, v prostorih Otročjega centra v Laškem. Javna razprava je bila namenjena razmišljanju o tem, kako naj se mobilnost v Občini Laško razvija in kakšno je želeno stanje v prihodnosti, tam okoli leta 2030. V

manjših skupinah so udeleženci razpravljali in zapisovali svoje predstave o prihodnosti, na zaključku pa so predstavili svoje predloge.

Pripravljena so bila **medijska sporočila** z vabilom na prireditev na prostem, o izvedbi dogodka vabilom na 3. javno razpravo, o poteku tretje javne razprave.

Vodja projekta:

Leon Kobetič

Aktivnost	Datum izvedbe	Opis
Sestanek 1	9.6.2016	Uvodno srečanje med izdelovalcem in občinsko upravo za zagon projekta
Delavnica 1	9.6.2016	Sestanek med izvajalcem in odgovornimi za promet in prostor na občini
Ogled terena	9.6.2016	ogledi stanja na terenu z vidika pogojev za pešačenje, kolesarjenje, uporabe JPP, uporabe osebnega avtomobila ter mirujočega prometa
Medijsko sporočilo 1	10.6.2016	Obvestilo občanom o začetku izvajanja projekta ter predstavitev možnosti sodelovanja pri izdelavi strategije
Delovna skupina	Junij 2016	Seznam ključnih oseb, ki so zadolžene za izvedbo aktivnosti za pripravo strategije
Časovni in procesni načrt	Junij 2016	Oprelitev ključnih aktivnosti, za potrebe izdelave CPS, ki so tudi časovno opredeljene
Kadrovska sestava	Junij 2016	Seznam ključnih kadrov na občini, ki bodo skrbeli za izvajanje ukrepov CPS
Finančna ocena	Junij 2016	Pregled možnosti financiranja izvedbe ukrepov
Ključni deležniki	Junij 2016	Seznam ključnih deležnikov, ki se jih aktivno vključuje v aktivnosti za izdelavo CPS
Ključni dokumenti	Junij 2016	Seznam ključnih dokumentov potrebnih za izdelavo analize stanja
Sestanek 2	Junij 2016	Korespondenčni sestanek za koordinacijo izvedbe prve javne razprave ter določitev ključnih deležnikov za intervjuje, gradivo za zloženko
Vprašalnik intervjuji 1. sklop	Junij 2016	Nabor ključnih deležnikov ter definiranje vprašanj za izvedbo 10 intervjujev Izvedeni intervjuji z izbranimi ključnimi deležniki
Organizacija 1. javne razprave	4.7.2016	Organizacija in izvedba javne razprave
2. medijsko sporočilo	Julij 2016	Obvestilo o izvedbi javne razprave s povzetki predlogov in pobud udeležencev razprave
Anketni vprašalnik	Julij 2016	Priprava anketnega vprašalnika (definiranje informacij, ki jih želimo z anketo pridobiti, nabor vprašanj, končni vprašalnik pripravljen za objavo) Objava ankete na FB profilu, spletni stani občine in spletni strani projekta
zloženka	Junij 2016	Priprava in oblikovanje zloženke za predstavitev namena in ciljev CPS občanom; Natisnjenih 300 kosov zloženek
Spletna stran	Julij 2016	Postavitev spletne strani za objavo novic v postopku izdelave CPS; Izdelana spletna stran www.cpsobcine.com/lasko
Načrt vključevanja in obveščanja javnosti	Avgust 2016	Izdelan podrobni načrt za vključevanje in obveščanje javnosti
CGP	September 2016	Izdelana celostna grafična podoba za uporabo v vseh dokumentih in gradivih CPS Kamnik
Dogodek v sklopu ETM 216	21.9.2016	Potekale so različne animacijske dejavnosti za otroke iz osnovne šole.
Sestanek 3	oktober 2016	Korespondenčni sestanek za organizacijo 2. javne razprave
Sestanek SŽ	17.10.2016	Pogovor s SŽ o optimizaciji postajališč, ureditev

		postajališč za kolesa, ureditve za handikapirane,...
Predstavitev na odboru za gospodarski razvoj občine ter odboru za urejanje prostora in komunalne dejavnosti	26.10.2016	Predstavitev poteka izvajanja projekta občinskim svetnikom
Sestanek 4	26.10.2016	Pregled opravljenega dela, dogovor o 2. JR (analiza stanja, scenariji), priprava poročil
2. javna razprava	26.10.2016	Organizacija in izvedba javne razprave
Medijska sporočila	September, oktober 2016	Obvestilo o izvedbi dogodka vabilom na 2. javno razpravo, o poteku druge javne razprave.
3. javna razprava	November 2016	Organizacija in izvedba javne razprave na temo vizije
Medijsko sporočilo	November 2016	Obvestilo o izvedbi dogodka vabilom na 3. javno razpravo, o poteku druge javne razprave.



ANALZA STANJA MOBILNOSTI

(junij 2016 – oktober 2016)

NAROČNIK

Občina Laško

IZVAJALEC

LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o.

Zavod CEPP

UL, FGG, Prometnotehnični inštitut

Solkan, oktober 2016



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



EVROPSKA UNIJA
RURELNI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada«



FAZA 1

ANALIZA STANJA MOBILNOSTI

NAROČNIK

Občina Laško

IZVAJALEC

LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o.
UL FGG Prometnotehniški inštitut
Zavod CEPP

Solkan, oktober 2016



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



EVROPSKA UNIJA
REPUBLIKANI SLOVENIJI
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada«

KAZALO

1 PRISTOP	6
2 SPLOŠNO	7
3 HOJA	10
4 KOLESARJENJE	15
5 JAVNI POTNIŠKI PROMET	19
6 PROMETNO OMREŽJE IN PROMET	20
6.1 VOZNI PARK V OBČINI LAŠKO IN POTOVALNE NAVADE	20
6.2 OCENA STROŠKOV POTOVANJ.....	21
6.3 PROMETNE OBREMNITVE MOTORNEGA PROMETA - REGIONALNI PROMET IN TRANZIT	22
7 ANALIZA ANKETE	27
8 POBUDE ANKETIRANCEV	33
9 VPLIV UKREPOV CPS NA ZAPOSLOVANJE	35
10 ANALIZA IZDELANIH DOKUMENTOV	36
11 DELAVNICA S PRISTOJNIMI S PODROČJA UREJANJA PROMETA V OBČINSKI UPRAVI	37
12 PRVA JAVNA RAZPRAVA	38
13 INTERVJUJI	39

1 PRISTOP

Analiza stanja na področju mobilnosti v občini Laško je bila zajeta iz več virov. Vsebine, ki so povzete v nadaljevanju, smo pridobili:

- z ogledom terena,
- z analizo izdelanih dokumentov ([priloga 1](#))
- na delavnici s pristojnimi za področje mobilnosti na Občini Laško ([priloga 2](#))
- na prvi javni razpravi z občani ([priloga 3](#))
- na podlagi intervjujev z desetimi pomembnimi deležniki ([priloga 4](#))
- na podlagi javno dostopnih podatkov.

Pomemben vir podatkov o mobilnostnih navadah občanov smo pridobili na podlagi anket. Anketni vzorec je zajemal 100 anket.

2 SPLOŠNO

Občina Laško je del savinjske statistične regije. Meri 198 km². Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 26. mesto.

Statistični podatki za leto 2014 kažejo o tej občini tako sliko:

Sredi leta 2014 je imela občina približno 13.300 prebivalcev (približno 6.550 moških in 6.750 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 40. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živelo povprečno 67 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu manjša kot v celotni državi (102 prebivalca na km²).

Število živorojenih je bilo nižje od števila umrlih. Naravni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej v tem letu negativen, znašal je -4,6 (v Sloveniji 1,1). Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo višje od števila tistih, ki so se vanjo priselili. Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej negativen, znašal je -0,8. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil negativen, znašal je -5,3 (v Sloveniji 0,9).

Povprečna starost občanov je bila 43,6 leta in tako višja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (42,4 leta).

Med prebivalci te občine je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0 do 14 let, je prebivalo 138 oseb starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino višja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je bila 121). Pove pa tudi, da se povprečna starost prebivalcev te občine dviga v povprečju hitreje kot v celotni Sloveniji. Podatki po spolu kažejo, da je bila vrednost indeksa staranja za ženske v vseh slovenskih občinah višja od indeksa staranja za moške. V občini je bilo – tako kot v večini slovenskih občin – med ženskami več takih, ki so bile stare 65 let ali več, kot takih, ki so bile stare manj kot 15 let; pri moških je bila slika enaka.

PODATKI ZA LETO 2014	OBČINA	SLOVENIJA
<i>Površina km²</i>	198	20.273
<i>Število prebivalcev</i>	13.287	2.061.623
<i>Število zaposlenih oseb</i>	3.205	703.040
<i>Povprečna mesečna neto plača na zaposleno osebo (EUR)</i>	887,13	1.005,41
<i>Prihodek podjetij (1.000 EUR)</i>	282.648	93.571.789
<i>Število moških</i>	6.548	1.021.419
<i>Število žensk</i>	6.739	1.040.204
<i>Naravni prirast</i>	-61	2.279
<i>Skupni prirast</i>	-71	1.789
<i>Število vrtcev</i>	9	979
<i>Število otrok v vrtcih</i>	488	84.750
<i>Število učencev v osnovnih šolah</i>	1.025	167.249
<i>Število dijakov (po prebivališču)</i>	502	75.325
<i>Število študentov (po prebivališču)</i>	544	85.616
<i>Število delovno aktivnih prebivalcev (po prebivališču)</i>	5.358	799.958
<i>Število samozaposlenih oseb</i>	906	94.752
<i>Število registriranih brezposelnih oseb</i>	845	120.109
<i>Povprečna mesečna bruto plača na zaposleno osebo (EUR)</i>	1.330,19	1.540,25
<i>Število podjetij</i>	899	186.433

<i>Število stanovanj, stanovanjski sklad</i>	5.671	859.874
<i>Število osebnih avtomobilov</i>	6.933	1.068.362
<i>Količina zbranih komunalnih odpadkov (tone)</i>	3.174	665.767

V občini je delovalo 9 vrtcev, obiskovalo pa jih je 488 otrok. Od vseh otrok v občini, ki so bili stari od 1–5 let jih je bilo 76 % vključenih v vrtec, kar je manj kot v vseh vrtcih v Sloveniji skupaj (76,5 %). V tamkajšnjih osnovnih šolah se je v šolskem letu 2014/2015 izobraževalo približno 1.030 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo okoli 500 dijakov. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo povprečno 40 študentov in 10 diplomantov; v celotni Sloveniji je bilo na 1.000 prebivalcev povprečno 42 študentov in 9 diplomantov.

Med osebami v starosti 15 do 64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 60 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je več od slovenskega povprečja (57 %).

Med aktivnim prebivalstvom občine je bilo v povprečju 13,7 % registriranih brezposelnih oseb, to je več od povprečja v državi (13,1%). Med brezposelnimi je bilo tu – kot v večini slovenskih občin – več žensk kot moških.

Povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, je bila v tej občini v bruto znesku za približno 14 % nižja od letnega povprečja mesečnih plač v Sloveniji, v neto znesku pa za približno 12 %.

V obravnavanem letu je bilo v občini 427 stanovanj na 1.000 prebivalcev. Približno 61 % stanovanj je imelo najmanj tri sobe (tj. tri ali več). Povprečna velikost stanovanja je bila 78 m².

Skoraj vsak drugi prebivalec v občini je imel osebni avtomobil (52 avtomobilov na 100 prebivalcev); ta je bil v povprečju star 10 let.

V obravnavanem letu je bilo v občini zbranih 239 kg komunalnih odpadkov na prebivalca, to je 84 kg manj kot v celotni Sloveniji.

KAZALNIKI ZA LETO 2014	OBČINA	SLOVENIJA
<i>Gostota prebivalstva (preb/km²)</i>	67,3	101,7
<i>Skupni prirast (na 1.000 prebivalcev)</i>	-5,3	0,9
<i>Povprečna starost prebivalcev (leta)</i>	43,6	42,4
<i>Stopnja registrirane brezposelnosti (%)</i>	13,7	13,1
<i>Povprečna starost osebnih avtomobilov (leta)</i>	10,3	9,4
<i>Živorojeni (na 1.000 prebivalcev)</i>	8,4	10,3
<i>Umrli (na 1.000 prebivalcev)</i>	13,0	9,2
<i>Naravni prirast (na 1.000 prebivalcev)</i>	-4,6	1,1
<i>Skupni selitveni prirast (na 1.000 prebivalcev)</i>	-0,8	-0,2
<i>Indeks staranja</i>	137,6	120,5
<i>Indeks staranja za moške</i>	168,6	147
<i>Indeks staranja za ženske</i>	107,8	95,5
<i>Vključenost otrok v vrtce (% med vsemi otroki, starimi 1-5 let)</i>	76,2	76,5
<i>Število študentov (na 1.000 prebivalcev)</i>	41	42
<i>Število diplomantov (na 1.000 prebivalcev)</i>	10	9
<i>Povprečna mesečna bruto plača (indeks, SI=100)</i>	86,4	100
<i>Povprečna mesečna neto plača (indeks, SI=100)</i>	88,2	100
<i>Stopnja registrirane brezposelnosti za ženske (%)</i>	15,8	14,3
<i>Stopnja registrirane brezposelnosti za moške (%)</i>	12,1	12

<i>Relativna razlika med stopnjo registrirane brezposelnosti za ženske in moške (%)</i>	31,2	19
<i>Stopnja delovne aktivnosti (%)</i>	60,1	57,2
<i>Število stanovanj, ocena stanovanjskega sklada (na 1.000 prebivalcev)</i>	427	417
<i>Tri- ali večsobna stanovanja, ocena stanovanjskega sklada (% med vsemi stanovanji)</i>	61,2	60,7
<i>Povprečna površina stanovanj, ocena stanovanjskega sklada (m²)</i>	78	81
<i>Število osebnih avtomobilov (na 100 prebivalcev)</i>	52	52
<i>Komunalni odpadki (kg/preb)</i>	239	323

Vir: <http://www.stat.si/obcine/si/2014/Municip/IndexesAll/78>, september 2016

3 HOJA

Splošno:

Osrednja os občine Laško – torej os med Celjem in Zidanim mostom ob Savinji je tudi najbolj urbanizirano območje v občini. Tu živi skoraj polovica občanov občine Laško (v Laškem, Rimskih Toplicah, Zidanem mostu, Rečici...).

Vsa omenjena naselja ležijo pretežno v ravnini. In tu je peš dostopnost do funkcij velika. Sam center Laškega je v pet minutni dostopnosti, od tu do Debra, kjer se tudi prepletajo osnovne funkcije pa je peš približno do 15 minut. Gre za kompakten, skoraj izključno raven in močno urbaniziran prostor, bi lahko hoja imela pomembno vlogo pri zagotavljanju vsakdanje mobilnosti prebivalstva in pri dostopu do glavnih upravnih, izobraževalnih, zdravstvenih in kulturnih ustanov ter nakupovalnih in športnih centrov v večjem delu leta, še posebej, če se zagotavlja ustrezne povezave na kolesarske povezave in JPP.

Ostala naselja so razpršena po zaledju. Pogoji za hojo kot načina učinkovite oblike trajnostne mobilnosti so ta teh območjih slabši, izmed pešpoti se pojavljajo predvsem pohodniške in planinske poti.

Rekreativna hoja:

Z vidika rekreacije ima občina Laško kar nekaj zelo privlačnih pešpoti.

Rekreativne

- Planinska pot na Šmohor
- Planinska pot na Kopitnik 1 in 2
- Planinska pot na Veliko Kozje 2
- Zdraviliška pot
- Rečiška planinska krožna pot
- Planinska pot na Veliko Kozje 1
- Pot na Hum.

Tematske pa:

- Pot treh cerkva
- Pot po nekdanjih trških mejah Laškega – levi breg
- Aškrčeva pot

Dolina Savinje:

Izrazita območja peš prometa so na mestnih trgih, v predelih parkov ter na osi od glavnega križišča pri mostu čez Savinjo do Debra. Ob tem so za dobro funkcioniranje mesta pomembne tudi ustaljene povezovalne poti, ki jih ljudje stalno uporabljajo – poti v šolo, rekreacijske in sprehajalne poti, poti do postajališč javnega prometa itd.

Z vidika pešca je problematična predvsem glavna cesta skozi mesto ter tranzitni promet, ki se odvija po njej. Kljub ustrezni dimenzioniranosti peš hodnikov vzdolž te ceste, je z vidika pešca cesta izrazito neprijetna, nevarna. Nevarna točka je tudi glavno križišče ter prehod pešca čez most čez Savinjo.

Prepreko pri peščevih poteh izkazuje tudi železnica. Načrtovan je sicer novi pohod ob železniški postaji, vendar je trenutno območje nevarno in za pešca neprijazno.

Zaradi omejenega prometnega prostora v središču mesta je na več mestih nivo uslug za pešca minimalen, pogosto so pločniki preozki celo za enega človeka ponekod pa jih sploh ni (Pivovarniška ulica, Stegenškova ulica). Poleg tega potekajo skozi center – predvsem po Trubarjevem nabrežju) precejšnji prometni tokovi.

Precejšnja problematiko v mestu predstavlja tudi mirujoči promet v samem starem mestnem jedru. Enosmerne ureditve cest pa omogočijo pešcem in kolesarjem ustrežnejše ureditve.

Neustrezno je za pešce urejena tudi povezava na naselje Marija Gradec. Varnost pršcev na tej trasi naj bi se izboljšala z rekonstrukcijo ceste in deloma spremembo njene trase.

Debro je dostopno tudi po cesti Podšmihel, ki je z vidika pešca velikokrat v uporabi. Cesta nima pločnika in je nevarna.

Posebno problematiko zaznavamo tudi v naselju Rimske Toplice, ki ima tudi z vidika turizma pomembno vlogo in bi tudi zato moralo imeti ustrezno urejeno peš in kolesarsko infrastrukturo. Z zadnjimi ureditvami (nova cesta do šole, krožišče), se je stanje z vidika pešca precej izboljšalo. Še vedno pa je nivo uslug za pešca preskromen. Problematična je tudi navezava pešcev na železniško postajo – ta je na posameznih odsekih nevarna. Neustrezen je tudi nivo uslug za pešca na mostu čez Savinjo.

Zidani most je izrazito razdvojeno naselje, kar predstavlja svojevrsten problem tudi pešču. Nepovezanost stanovanjskega območja z železniško postajo je problematična.

Vsa ostala naselja v dolini ob glavni cesti (Sevce, Udmat, Strmca) imajo podobno problematiko z vidika pešca – t.j. peš nedostopnost občinskega središča.

Za celotno dolino je potrebno zagotoviti ustrezno peš in kolesarsko dostopnost med naselji.

Zaledje:

V zaledju so iz vidika hoje pomembne ureditve znotraj posameznih naselij, predvsem varno vodenje pešca ob nevarnih regionalnih cestah. Kot najbolj problematična se izkazujejo pomanjkljivo opremljena avtobusna postajališča.

Problematika zaledja z vidika peš promete je dokaj enotna – predvsem so neustrezne šolske poti (Sedraž, Vrh nad Laškim, Šentrupert).

Poti za ljudi z oviranostmi:

Laško je leta 2013 "evropska destinacija odličnosti". Naziv je Evropska komisija občini podelila prav na temo dostopnega turizma. Dostopni turizem predstavlja turistično ponudbo za vse osebe, ne glede na njihove fizične ali psihične omejitve. Osebam s posebnimi potrebami in starostnikom omogoča, da funkcionalno neodvisno, pravično in z dostojanstvom lahko koristijo turistične produkte.

Občina ima tudi naziv 'občina po meri invalidov'. Občina se odgovorno odziva in uresničuje interese in potrebe vseh invalidov, ob upoštevanju njihovih specifičnosti in značilnosti lokalne skupnosti.

Poleg občank in občanov z oviranostmi je treba izpostaviti še vrsto različnih tipov obiskovalcev občine Laško:

- Ljudje z oviranostmi, ki koristijo turistično – predvsem zdraviliško – ponudbo Laškega,
- športniki invalidi – priprave športnikov invalidov (npr. košarkarji na vozičkih, kegljanje za gluhe in parakolesarji), svetovni pokal invalidov v namiznem tenisu Thermana Open.

Občina ima pripravljen Akcijski načrt za izboljšanje in uresničevanje enakih možnosti invalidov v Občini Laško za obdobje 2014-2017 ter poglobljeno Analizo o položaju invalidov v občini.

Na področju dostopnosti je v občini v letu 2015 opravljeno veliko dela, kot na primer (povzeto po obrazložitvi za podelitev listine Invalidom prijazna Občina):

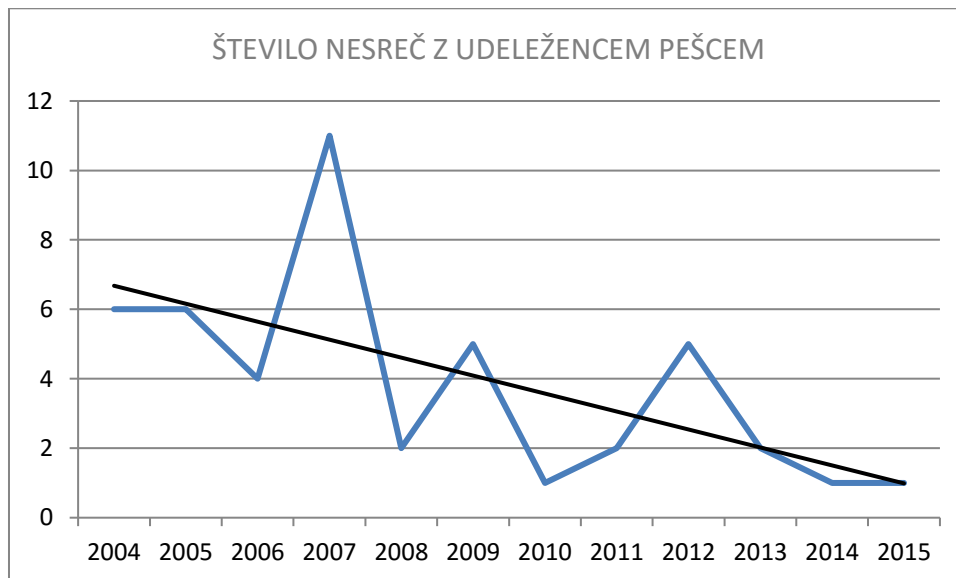
- vgradnja zvočnega signala in tipke za slepe in slabovidne osebe na prehodu pri Zdravilišču Laško in pri trgovini TUŠ;
- izgradnja dvigala za dostop v športno dvorano Tri Lilije;
- znižani so robniki na treh mestih pri zdravstveni postaji Rimske Toplice;
- občina prilagaja in znižuje cestne robnike pri prehodih čez cesto. Trenutno je prilagojenih že večina vseh prehodov;
- občina sofinancira postavitev igral za otroke s posebnimi potrebami v zdraviliškem parku Thermane Laško;
- zgrajeno je dvigalo v Zdravstvenem domu Laško;
- Thermana Laško je v celoti dostopna vsem vrstam invalidov, za kar ima od leta 2009 Zlati certifikat Invalidom prijazno;
- V letu 2015 je bila nameščena slušna zanka v cerkvi Svetega Martina v Laškem;
- V prostorih sprejemne pisarne Občine Laško ter v TIC Laško so z letom 2015 na razpolago lupe oz. povečevalna stekla;
- Pivovarna Laško nudi platenke Ode z brajlico;
- Podjetje MM Tours nudi prevoz s prilagojenim avtobusom za invalide.
- v občini se vzpodbuja medgeneracijsko sodelovanje in sožitje med mlado, srednjo in starejšo generacijo. Aktivnosti izvaja Center starejših Hiša generacij Laško, katerega finančni del je prevzela Občina Laško;

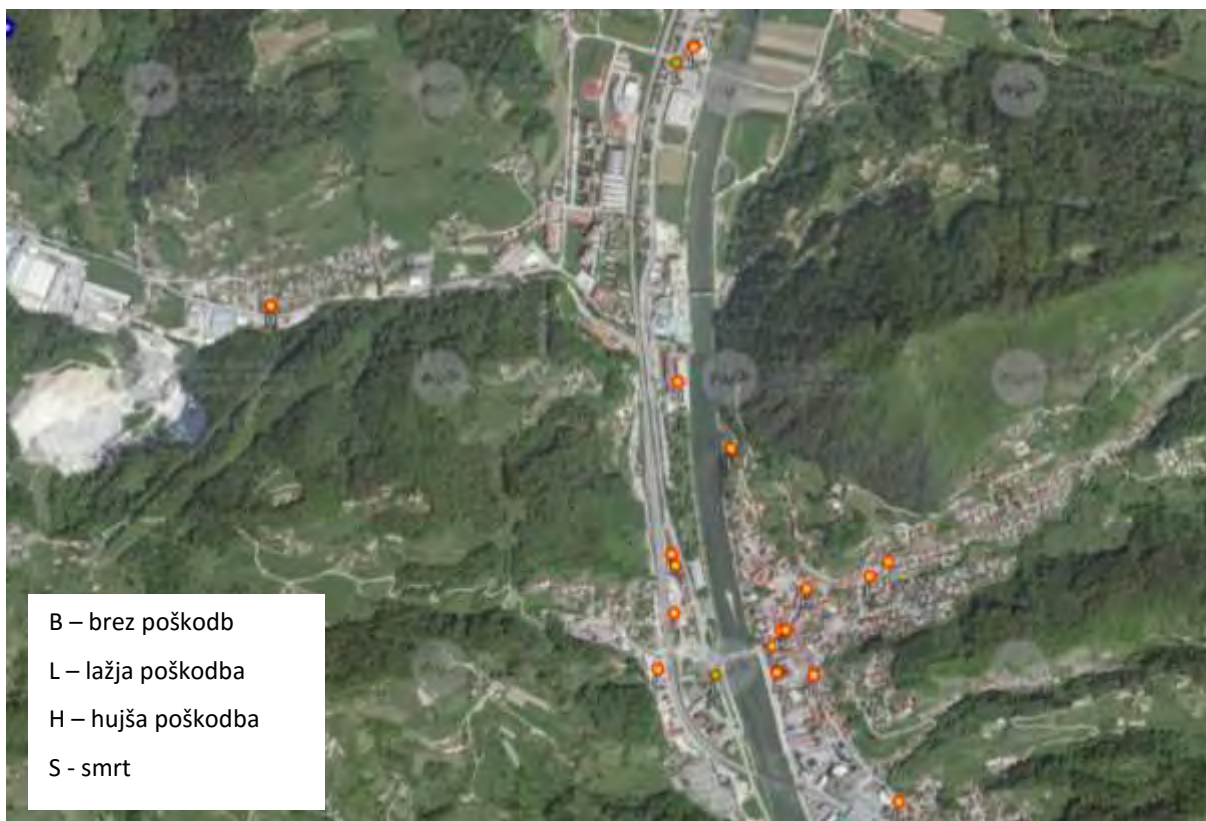
- na področju vzgoje in izobraževanja vrtci in osnovne šole v sklopu rednega vzgojno-izobraževalnega procesa in učnih vsebin učence seznanjajo s tematiko invalidnosti, jih navajajo na sprejemanje drugačnosti in na oblike pomoči invalidom;
- V Kulturnem centru Laško so se uredile sanitarije za invalide.
- V STIK-u Laško so v letu 2015 gostili skupino obiskovalcev iz Šole za slepo in slabovidno mladino, ki so jim organizirali ogled pri čebelarju.
- Pripravili so tudi razstavo Umetnost na sotočju dobrega, ki je prilagojena ogledu slepim in slabovidnim osebam (razstave so potekale v Društvu za slepe in slabovidne Celje, v Thermani Laško, v Knjižnici Laško, na Kulturnem bazarju v Cankarjevem domu).
- STIK Laško nudi invalidom popust v višini 50% za nakup vstopnic za prireditve.
- Z slušno zanko je opremljena Thermana Laško in večnamenska dvorana v Kartuzijski Pristavi Jurklošter.
- Na področju športa in rekreacije velja omeniti dobrodelni tek Veselih nogic in Turnir Thermana Open v namiznem tenisu za športnike invalide, ki velja za najmočnejši namiznoteniški turnir na svetu za športnice in športnike invalide.
- Na področju zaposlovanja velja, poleg sofinanciranja javnih del, izpostaviti namero občine, Centra za socialno delo in Centra za varstvo in delo Golovec o ustanovitvi Centra za varstvo in delo v Laškem;
- Okrepila se je povezanost invalidskih organizacij v občini. V praksi se to kaže z njihovim sodelovanjem pri izvedbi prireditev in dajanju pobud za izboljšanje življenja invalidov v občini;
- Občina sofinancira invalidske in humanitarne organizacije, prav tako pa je občina tudi pokrovitelj manjših in večjih prireditev, dogodkov, projektov in drugih dejavnosti na različnih nivojih;
- Uredil se je podhod pod železniško progo med Zdraviliščem Laško in Domom starejših občanov.

Prometne nesreče, v katerih je bil udeležen pešec:

Prikazane so nesreče, ki so se zgodile v času med 1.1.2004 in 31.12.2015. V tem času je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 46 pešcev. Ena nesreča z udeležnim peščem je imela za posledico smrt. Zgodila se je v Rimskih Toplicah.

Število nesreč z udeležnim peščem od l. 2004 upada.





Kartografski prikazi:

- Stanje omrežja pešpoti in problemskih točk, vezanih nanj, je prikazano v karti 1: Analiza peš povezav (priloga 5).

- Peš dostopnost glavnih funkcij občine Laško je prikazana na karti **2**: Prikaz peš dostopnosti do pomembnejših družbenih funkcij (**priloga 6**)

4 KOLESARJENJE

Splošno

Privlačnost občine Laško za kolesarjenje je velika. To se kaže v že dobro razviti mreži kolesarskih poti, ki je del rekreativne in turistične ponudbe občine. Manj pa je ustrezna infrastruktura za kolesarjenje kot načina trajnostne mobilnosti. S tega vidika je predvsem dolina občine izrazito privlačna. Funkcije občinskega središča pa s kolesom dosegljive.

Rekreativno in turistično kolesarjenje

Privlačnost občine Laško za kolesarjenje je velika. To se kaže v že dobro razviti mreži kolesarskih poti, ki je del rekreativne in turistične ponudbe občine.

Državni odseki kolesarskih povezav

V občini Laško je predvidenih 25.427 metrov kolesarskih povezav, ki potekajo po odsekih državnih kolesarskih povezav. Gre za traso Celje – Brežice in traso Rimske Toplice – Hrastnik.

Kolesarske steze

Kolesarske steze so v občini Laško zelo slabo opredeljene. Nekaj je odsekov na območju Celjske ulice. Kolesarka poteka tudi čez most čez Savinjo. Izredno so problematične točke, kjer se konča kolesarska steza in se kolesar priključuje k motornemu prometu na cestišče. Na ta nevarni moment nista opozorjena niti kolesar niti voznik motornega vozila.

Kolesarski promet poteka večinoma po vozišču cest, ločenih kolesarskih stez je malo. Pomembna je kolesarska povezava Celje – Laško – Zidani Most po manj prometnih cestah na levem bregu Savinje. Posebnih prometnih površin, ki so namenjene samo kolesarjem, je torej sorazmerno malo.

Poleg tega ima Laško avtobusno in železniško postajo ter izven mesta še posameznih železniških in avtobusnih postajališč, ki bi vsa lahko služila tudi napajanju linij javnega prevoza za prevoz dnevnih migrantov na delo oz. šolanje in nazaj s kolesi, vendar z delno izjemo glavne avtobusne postaje na nobeni od intermodalnih točki ni ustrezno poskrbljeno za parkiranje koles.

Načrtovano omrežje kolesarskih povezav (državni, regijski, občinski nivo):

- Državno kolesarsko omrežje: Skozi občino Laško se predvideva potek glavne državne kolesarske povezave. Trase Državnega kolesarskega omrežja v prostor niso umeščene na celotni trasi, navedene so zgolj kot smeri.

Kolesarski odseki, za katere je narejena projektna dokumentacija:

- IDZ za kolesarsko pot Celje – Laško

Izvedeni odseki kolesarskega omrežja v občini Laško (povzeto po prometni študiji):

- kolesarski pas čez most: dolžina 80 metrov, širina 1.00 metra.
- kolesarska steza pri turistično informacijskem centru: dolžina kolesarske steze je 126 metrov, širina 1.60 metra.
- kolesarska steza pri Kulturnem centru: dolžina kolesarske steze je 152 metrov, širina 1.30 metra.
- kolesarska steza na Celjski cesti (leva stran - gledano iz smeri Zidanega mosta proti Celju): dolžina kolesarske steze je 568 metrov, širina 1.60 metra.
- kolesarska steza na Celjski cesti (desna stran - gledano iz smeri Zidanega mosta proti Celju): dolžina kolesarske steze je 238 metrov, širina 1.50 metra.

Stanje izvedenih kolesarskih poti:

- Stanje kolesarskih poti je ustrezno, neustrezna je kolesarska steza čez most (pas zarisan na vozišču).
- Neustrezni so priključki kolesarskih stez na cestišče.

Prestopne točke – intermodalnost:

- Navezave kolesarskih poti železniške postaje: do nobene od 3 železniških postajališč ni vodena kolesarska povezava, niti niso na območjih železniških postaj postavljena parkirišča za kolesa.

- Navezave kolesarskih poti na avtobusna postajališča: kolesarske poti se na avtobusne linije ne navezujejo
- Mobilnostne točke (varne točke) parkirišče – kolo: do pomembnejših parkirišč niso speljane kolesarske povezave in niso opremljene s parkirišči za kolesa.
- Koncesionarji javnega potniškega prometa (vlak, avtobus) ne ponujajo možnosti udobnega prevoza koles. Kolo je sicer možno prepeljati, vendar storitev ni prilagojena uporabnikom.

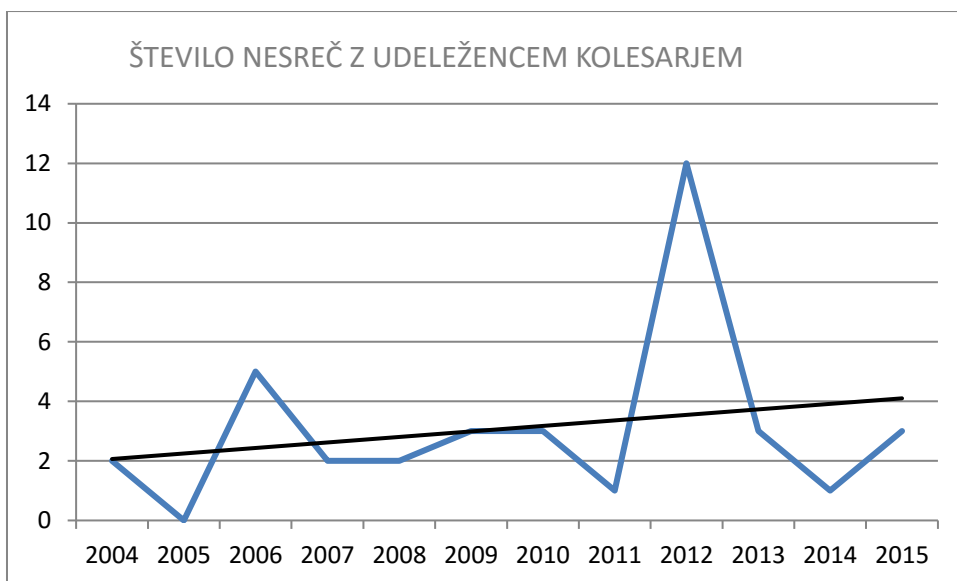
Kolesarski odseki, ki so med občani zaznani kot prioritete:

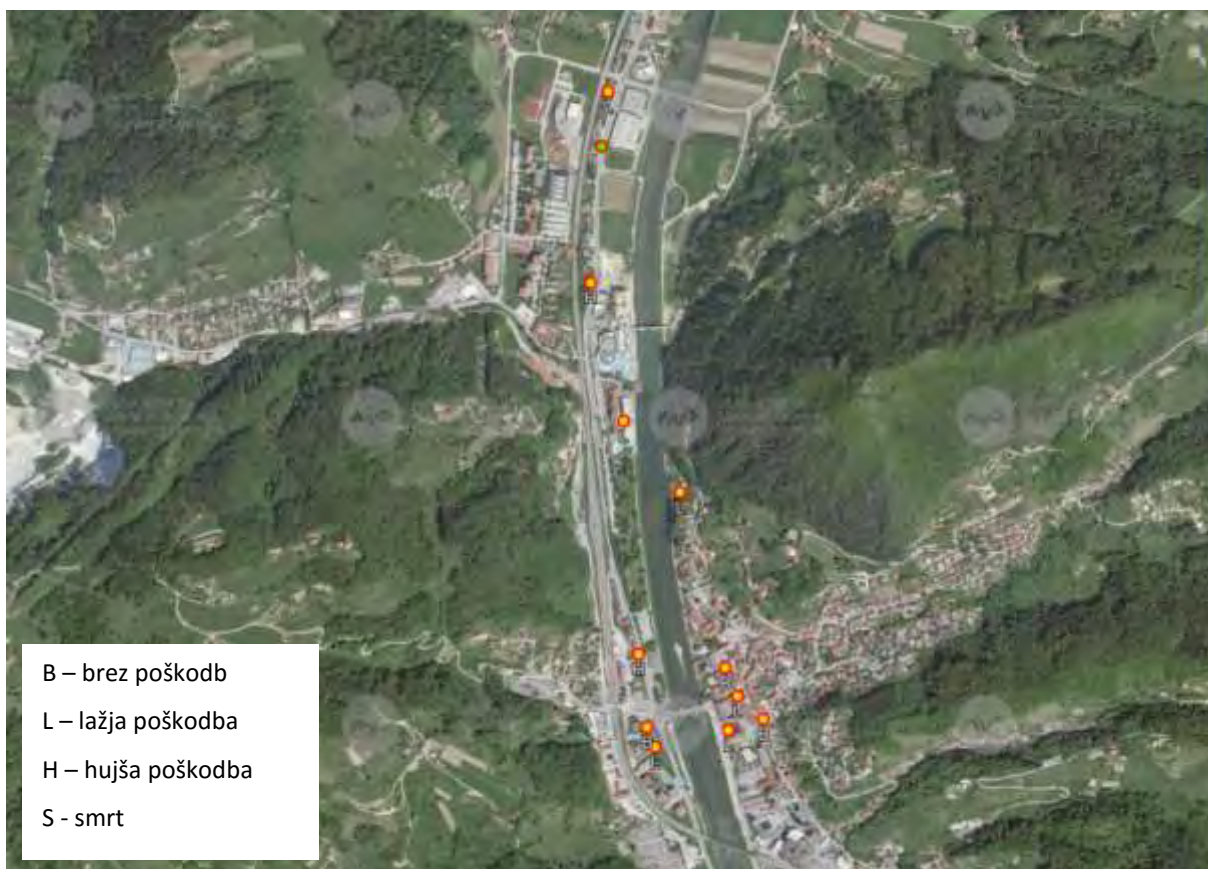
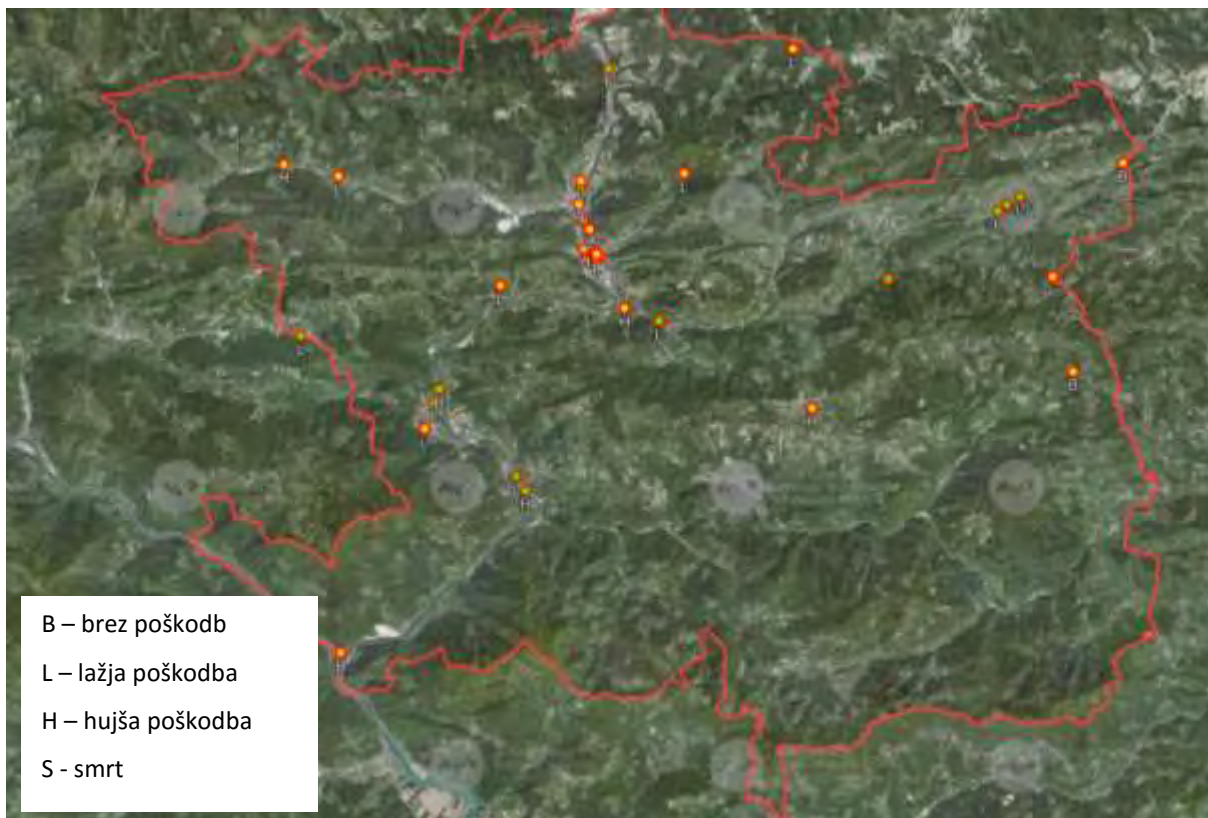
- Kolesarsko sprehajalna pot Celje – Laško
- Kolesarsko sprehajalna pot Laško – Zidni most.

Prometne nesreče, v katerih je bil udeležen kolesar:

Prikazane so nesreče, ki so se zgodile v času med 1.1.2004 in 31.12.2015. V tem času je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 37 kolesarjev. Smrtnih žrtev pri teh nesrečah na srečo ni bilo.

Število nesreč z udeležnim kolesarjem se povečuje.





Kartografski prikazi:

- Stanje omrežja kolesarskih povezav je prikazano v karti 3: Analiza kolesarskih povezav ([priloga 8](#)).

- Dostopnost glavnih funkcij Laškega s kolesom je prikazana na karti 4: Prikaz dostopnosti do pomembnejših družbenih funkcij s kolesom ([priloga 9](#)).
- Dostopnost glavnih funkcij v ostalih naseljih občine Laškega s kolesom je prikazana na karti 4: Prikaz dostopnosti do pomembnejših družbenih funkcij s kolesom (priloga 9).

5 JAVNI POTNIŠKI PROMET

Naselja v občini Laško se medsebojno, z občinskim središčem ter središči izven občine povezujejo z javnim cestnim omrežjem (državne in občinske ceste) in železniško progo.

Na podlagi »Odloka o kategorizaciji občinskih javnih cest v Občini Laško« (UL RS št. 78/2012, z dne 15. 10. 2012, spremembe in dopolnitve v letih 2013, 2014, 2016), je v občini Laško skupna dolžina javnih poti 261,5 km ter skupna dolžina lokalnih cest 138,7 km. Sicer pa občino povezuje 75,8 km naslednjih državnih cest:

- G1-5 (glavna cesta I. reda št. 5), Celja–Šmarjeta–Zidani Most;
- G2-108 (glavna cesta II. reda št. 108), Zidani most–Hrastnik;
- R1-221 (regionalna cesta I. reda št. 221), Hrastnik–Šmarjeta
- R3-744 (regionalna cesta III. reda št. 744), Štore–Svetina–Laško;
- R3-680 (regionalna cesta III. reda št. 680), Rimske Toplice–Jurklošter;
- R3-681 (regionalna cesta III. reda št. 681), Laško–Breze–Šentjur;
- R3-933 (turistična regionalna cesta), Breg–Lisca–Jurklošter.

Glavni motor razvoja dejavnosti predstavlja cesta G1-5 in železniška proga Ljubljana–Zidani most–Maribor. Laško nima neposrednega stika z avtocestnim omrežjem RS. Od njega je oddaljena cca. 15 km (Celje). Železniška proga, ki poteka skozi Laško je del Baltsko–jadranskega in Sredozemskega koridorja, kar je lahko zelo velik potencial za razvoj spremljajočih dejavnosti oziroma potencial za boljšo povezanost občine.

Glavna cesta G1-5 je v občini Laško najbolj obremenjena cesta predvsem na račun dnevnih migracijskih tokov proti Celju. Cesta je obremenjena z izvornim in tudi tranzitnim prometom, močan delež prometnih obremenitev predstavlja tovorni promet Pivovarne Laško.

Državne ceste so na nekaterih odsekih preozke (prečni profil neustrezen tudi glede na prometno funkcijo) in slabo vzdrževane. Lokalno cestno omrežje je še v slabšem stanju. Potrebna bi bila modernizacija. V prihodnosti je treba zagotoviti ustrezno vzdrževanje, rekonstrukcijo in obnovo obstoječih državnih in občinskih cest ter urediti dodatne (ločene) površine za peš in kolesarski promet predvsem znotraj strnjenih naselij in tudi med samimi naselji.

Laško je z železniško progo zelo dobro povezano s Celjem (in Mariborom) in Zidanim Mostom (in Ljubljano). V jutranji in popoldanski konici je v obeh smereh vlak na 30 minut, izven konic pa vsako uro. Moti prestopanje oziroma čakanje v Zidanem Mostu, ki traja cca. 15 min za cilje proti Ljubljani. Na postaji Laško dnevno odpravijo cca. 50 tovornih vlakov. V območjih ob reki Savi se načrtuje novogradnja hitre železniške proge Trst - Ljubljana – Zagreb v smislu povečanja hitrosti. Ni še znano, kaj bo z obstoječo progo. Trenutno plani predvidevajo gradnjo po letu 2030 kar iz vidika te analize še ni relevantno.

Laško nima urejenega avtobusnega mestnega potniškega prevoza. Primestni potniški prevoz pokriva območje občine Laško z okoliškimi naselji. V občini Laško se izvaja medkrajevni avtobusni promet Celje–Hrastnik (poteka po G1-5) ter primestni promet z navezavo na G1 in po obrobju občine. Sicer pa je v občini Laško organiziran šolski prevoz, prav tako so možni Taxi prevozi.

Kartografski prikazi:

Stanje omrežja JPP in problemskih točk, vezanih nanj, je prikazano v karti 5: Analiza JPP (priloga 9).

6 PROMETNO OMREŽJE IN PROMET

6.1 Vozni park v občini Laško in potovalne navade

Promet znotraj Slovenije temelji na uporabi osebnih vozil, nič drugače ne moremo trditi za občino Laško, kar je predvsem ogledalo stanja JPP. Število motornih vozil narašča v povprečju skoraj 2% letno, raste pa tudi število registriranih traktorjev in tovornjakov.

Tabela 1: Registrirana motorna vozila v občini Laško po letih (vir: stat.si, 2016)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>SKUPAJ - Motorna vozila [število]</i>	9178	9285	9259	9285	9359	9358
<i>motorji</i>	874	877	838	807	845	862
<i>osebna vozila</i>	6983	7029	6973	6973	6972	6890
<i>avtobusi</i>	5	5	4	3	6	7
<i>tovorna vozila</i>	539	578	598	610	612	641
<i>traktorji</i>	777	796	846	892	924	958

Okoljski in varnostni standardi vozil se nenehno izboljšujejo, zato praviloma novejša vozila manj onesnažujejo okolje, imajo manjšo porabo goriva, so manj hrupna in varnejša v primeru nesreč. Tudi občani v Laško kupujejo nova vozila, a se na splošno vozni park v zadnjem obdobju stara. Povprečna starost osebnih avtomobilov se je v Sloveniji povečala s 6,8 let v letu 1992 na 9,4 let v letu 2014. V Laškem je ta vrednost celo višja in je znašala 9,7 let. To pomeni, da se nove tehnologije uvajajo počasneje in da je vozni park večinoma okolju manj prijazen.

Žal še ni podatka koliko voznega parka uporablja vire energije, ki so alternativa fosilnim gorivom (npr. hibridna vozila, električna vozila). Ocenjuje se, da je ta številka zelo majhna.

Prav tako ni podatka o številu koles in drugih alternativnih načinih potovanja. Ocenjujemo, da ima vsako stanovanje vsaj 2 kolesi.

V občini Laško je izbira prometnega sredstva naklonjena osebnim vozilom, kar je nekako v soglasju z ostalimi občinami v okolici in splošno značilnostjo potovalnih navad v Sloveniji. Na splošno je izbira načina potovanja pogojena z dolžino oziroma časom potovanja. Izbira prometnega sredstva v odvisnosti dolžine potovanja glede na ankete, izvedene v okviru analize stanja, je podana v nadaljevanju.

Tabela 2: Izbira prometnega sredstva v občini Laško v odvisnosti dolžine potovanja - deleži

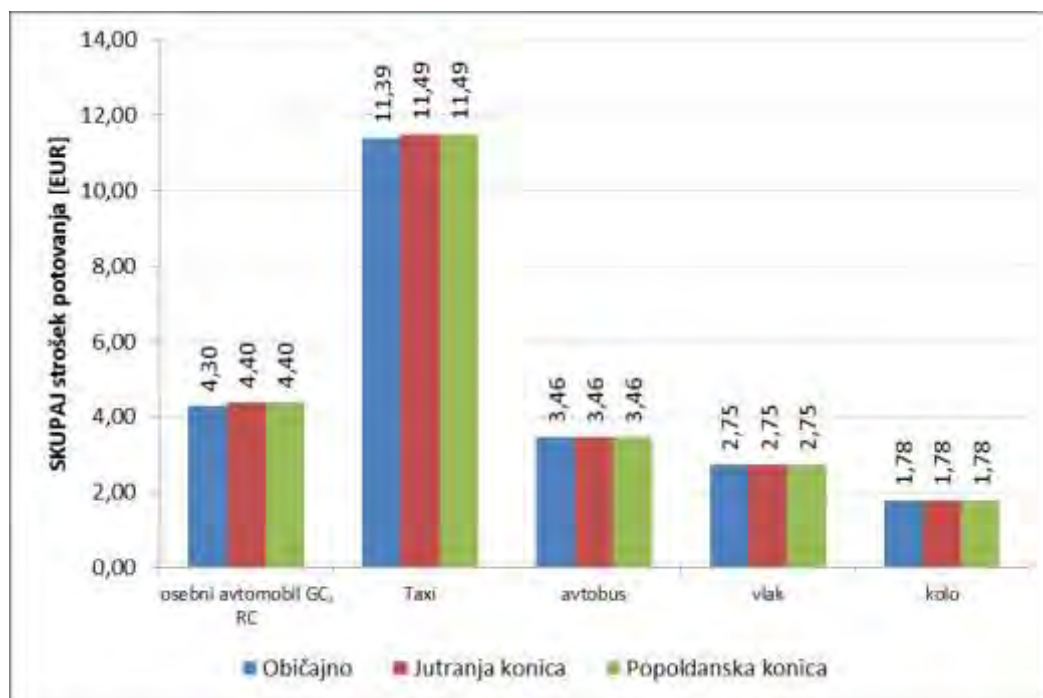
<i>Dolžina potovanja</i>	Prometni način					
	peš	kolo	sopotnik	OA	JPP	drugo
<i>0-1 km</i>	79%	13%	2%	3%	3%	0%
<i>1-4 km</i>	13%	18%	21%	39%	7%	2%
<i>4-10 km</i>	3%	9%	11%	71%	3%	3%
<i>več kot 10 km</i>	0%	8%	27%	60%	4%	1%

Na zelo kratki razdalji, do 1 km, prevladuje hoja, saj se kar 79 % potovanj opravi peš. Z osebnimi vozili se izvede cca. 3% potovanja. Na kratki in srednje dolgi relaciji je hoja manj aktualna, osebno vozilo dobiva na veljavi; šolarjem pa omogoča potovanje predvsem šolski avtobus in vlak. Na daljših razdaljah, t.j. več kot 10 km, se za cca. 80% potovanja izbere osebni avtomobil, kot voznik ali kot sopotnik v osebnem avtomobilu. Prisotna je tudi hoja, ki sta skupaj s kolesom mišljena kot načina rekreacije.

6.2 Ocena stroškov potovanj

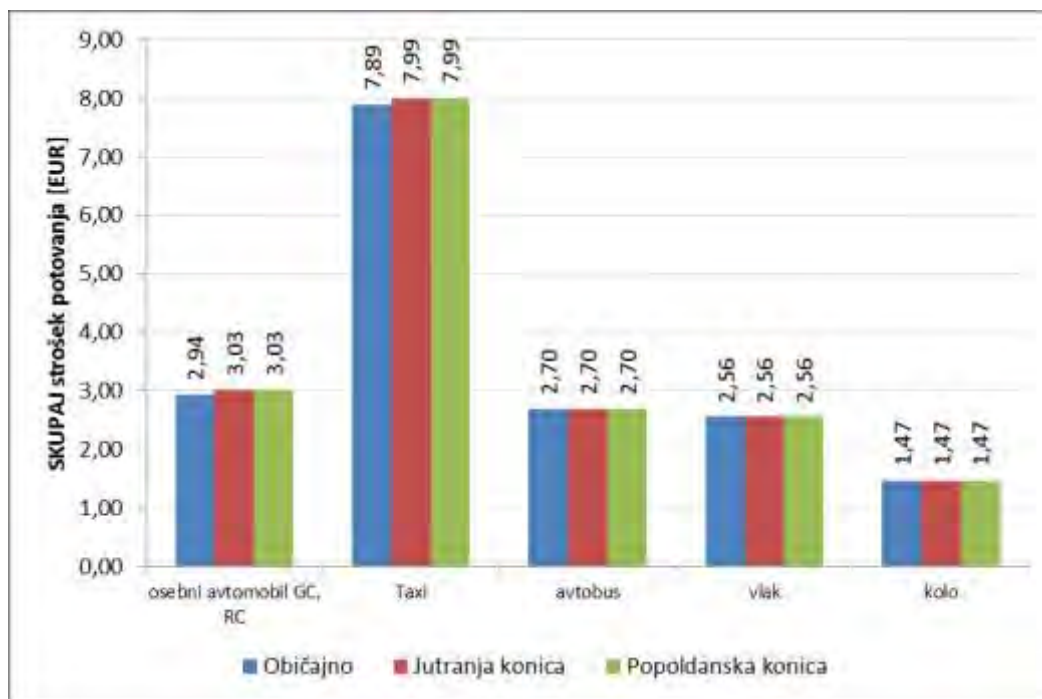
Na potovalne navade prebivalcev poleg potovalnega časa vplivajo tudi drugi dejavniki. Pri izbiri načina potovanja je za večino najpomembnejša cena oziroma strošek prevoza. Strošek prevoza v potniškem prometu se med posameznimi načini zelo razlikuje. Pri vožnji z javnim prometom, t.j. z avtobusom ali vlakom je pomembna le cena vozovnice. Pri vožnji z osebnim avtomobilom pa je dejavnikov, ki vplivajo na stroške prevoza več. Pomembna je cena in poraba goriva, ali se v avtomobilu vozimo sami ali stroške delimo še z ostalimi sopotniki, ali potrebujemo vinjeto, ali je potrebno plačilo parkirnine in podobno. Poleg potovalnega časa in cene prevoza lahko na izbiro prevoznega sredstva vpliva tudi udobje vožnje, pokritost z javnim prometom, frekvenca, točnost in urejenost javnih prevoznih sredstev, lahko pa tudi vrsta službe, ki morda pri delu zahteva uporabo osebnega avtomobila ali kateri drugi dejavnik, ki izhaja iz bolj osebnih razlogov kot so npr. starost, dohodek, posebne potrebe - invalidnost, itd.

V okviru analize je cena potovanja z osebnim vozilom analizirana in ocenjena z upoštevanjem stroškov osebnega vozila 0,24€/km, izračunana z orodjem¹ in upošteva stroške vozila in njegovo obratovanje za čas uporabe vozila 10 let, prevoženo razdaljo 12500 km letno, vključno s stroški servisiranja in menjave pnevmatik, stroški letnega zavarovanja in registracije, letno vinjeto, mesečni strošek parkiranja 70€, ob porabi goriva 6 l/100 km ter ceni goriva 1,213 €/l, in stroška časa potnika glede na povprečno bruto oziroma neto plačo v Laškem leta 2015, ki znaša 1.370,60€ (neto 912,18€). Cena potovanja z JPP, Taxijem vključuje ceno vozovnice in strošek časa. V čas potovanja z osebnim vozilom je prištet čas iskanja parkirnega mesta 5 min, v čas potovanja z avtobusom oziroma vlakom pa čas hoje do postajališča 5 min. Pri tem smo upoštevali dosedanjo prakso v Sloveniji ter predpostavili za oceno vrednosti časa voznika na poslovnem potovanju 8,486 €/h, za oceno vrednosti časa potnika na poslovnem potovanju 70% te vrednosti, torej 5,94€ (npr. za Taxi), za oceno vrednosti časa voznika na zasebnem potovanju 5,485€ (npr. osebni avtomobil), za oceno vrednosti časa potnikov na zasebnem potovanju pa smo upoštevali 70% te vrednosti, torej 3,844€ (npr. avtobus), za oceno vrednosti časa kolesarja 65% vrednosti časa voznika osebnega vozila, pešca pa enaka vrednost kot voznika osebnega vozila.



Graf: Stroškovna ocena voženj z različnimi prevoznimi sredstvi do Celja

¹ Focus, Izračun stroškov avtomobila, <http://focus.si/kaj-delamo/programi/mobilnost/izracun-stroskov-avtomobila/>, 5.9.2016

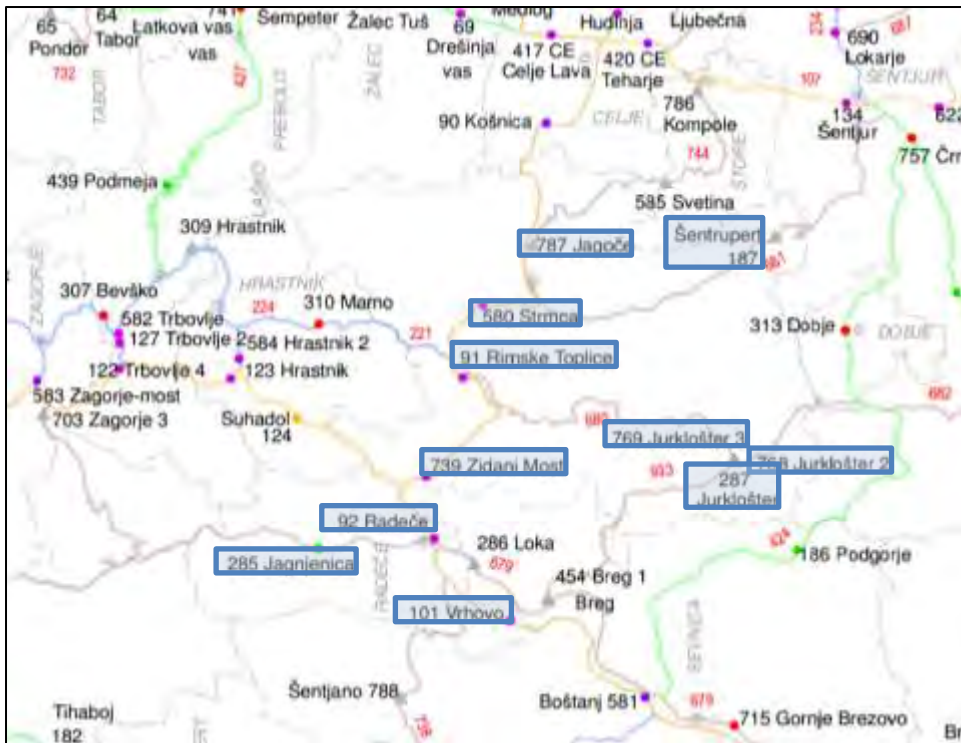


Graf: Stroškovna ocena voženj z različnimi prevoznimi sredstvi do Rimskih Toplic

6.3 Prometne obremenitve motornega prometa - regionalni promet in tranzit

Na območju občine se nahajajo 6 avtomatskih števnih mest ter 5 števnih mest, kjer se občasno prometne obremenitve štejejo ročno. Analizirani so naslednji števcji (Slika 1):

- 91 Rimske Toplice (A);
- 92 Radeče (A);
- 101 Vrhovo (A);
- 187 Šentrupert (R);
- 285 Jagnjenica (A);
- 287 Jurklošter (R);
- 580 Strmica (A);
- 739 Zidani most (A);
- 768 Jurklošter 2 (R);
- 769 Jurklošter 3 (R);
- 787 Jagoče (R).



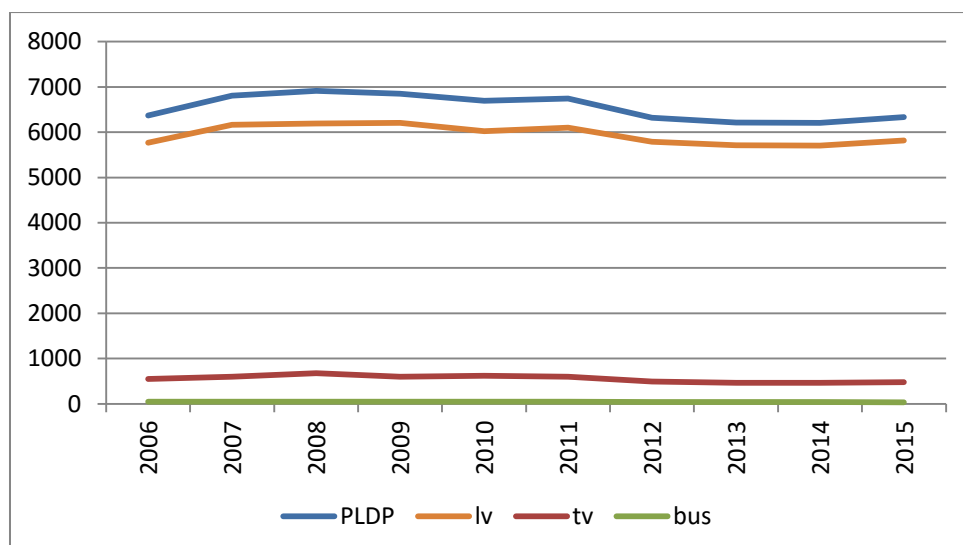
Slika 1: Pregled števnih mest na območju občine Laško (vir: di.gov.si)

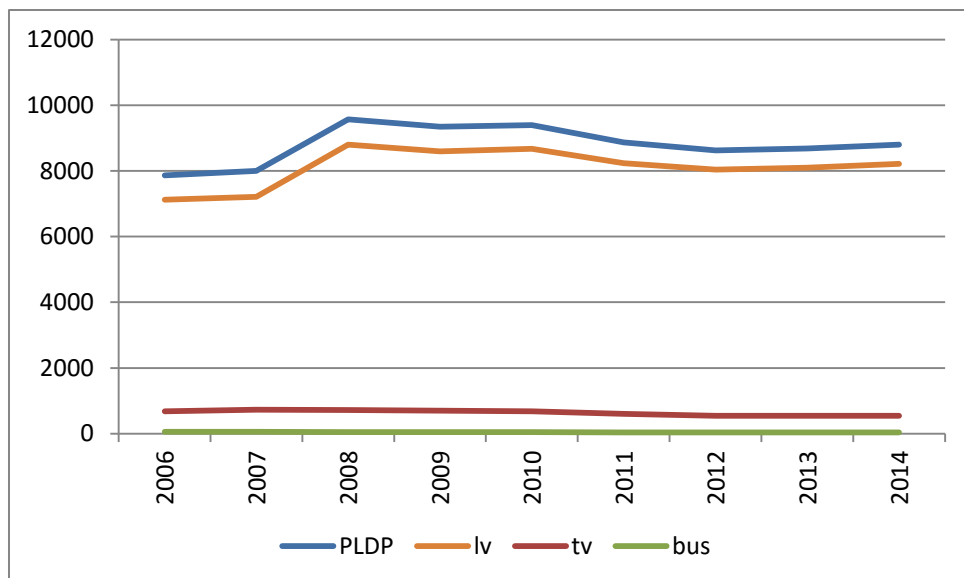
Iz podatkov števnih mest v zadnjem obdobju (zadnjih 10 let) lahko opazimo stagniranje prometa na tranzitni smeri iz Zasavja proti Celju in obratno. Minimalni pozitivni trend je opaziti v zadnjih 2 letih. PLDP, povprečni letni dnevni promet, ima vrednost slabih 9.000 vozil/dan na števcu 580 Strmca (Laško – Celje), od tega je cca. 6% težkih vozil. Delež težkih tovornih vozil pada oziroma stagnira v zadnjih 3 letih.

Odprtje številnih odsekov avtocest v obdobju med 2005 in 2010 ter uvedba vinjetnega sistema cestninjenja na prometne razmere v Laškem nista imela vpliva.

Kljub temu, da je v občini Laško kar nekaj števnih mest na državni cestni mreži, vendar s podatki ne moremo analizirati količine prometnih obremenitev na občinski cestni mreži. Ocenjujemo, da se večino prometnega dela, t.j. število voznih kilometrov prepeljanih potnikov in prepeljanega blaga izvrši znotraj samega mesta, v primestnem oziroma regionalnem prometu pa v smeri proti Celju.

Slika 2: Gibanje prometnih tokov na števnem mestu 91 Rimske Toplice





Slika 3: Gibanje prometnih tokov na števnem mestu 580 Strmca

Tako v jutranji kot v popoldanski konici se v Laškem promet odvija brez večjih zgostitev prometa ali prometnih zastojev. Do največ težav prihaja na mostu čez Savinjo in na bližnjem semaforiziranem križišču pri Špici. Nekaj težav se v konicah pojavlja tudi na nesemaforiziranem križišču Celjske ceste (G1) s cesto v Debro.



Slika 4: Vozne hitrosti v jutranji in popoldanski konici na območju mesta Laško (vir: google maps/promet)



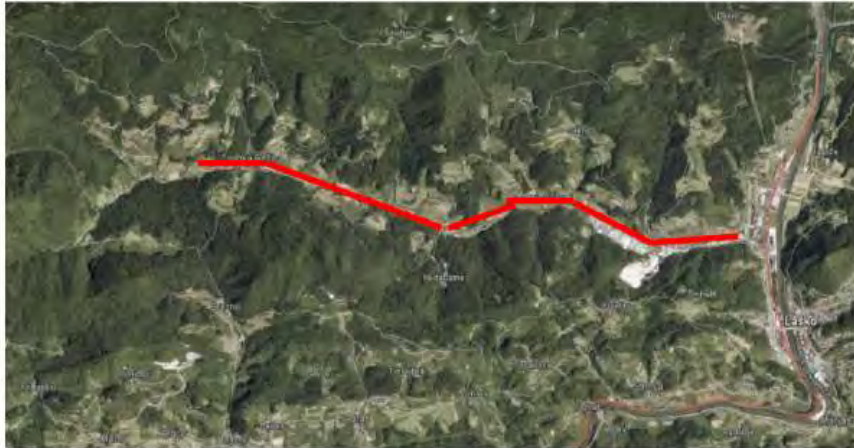
- problematično 250m 
- problematično parkiranje zollega avtobusa 
- nepravilna parcelacija 
- urešitev toge, zneževanje prekrškov 



problematično križišče in ovrat v bancinski servis (neustrežna lokacija) 



Problematičen most v rimskih Toplicah 



Problematičen odsek ceste Laško – Zgornja Rečica —



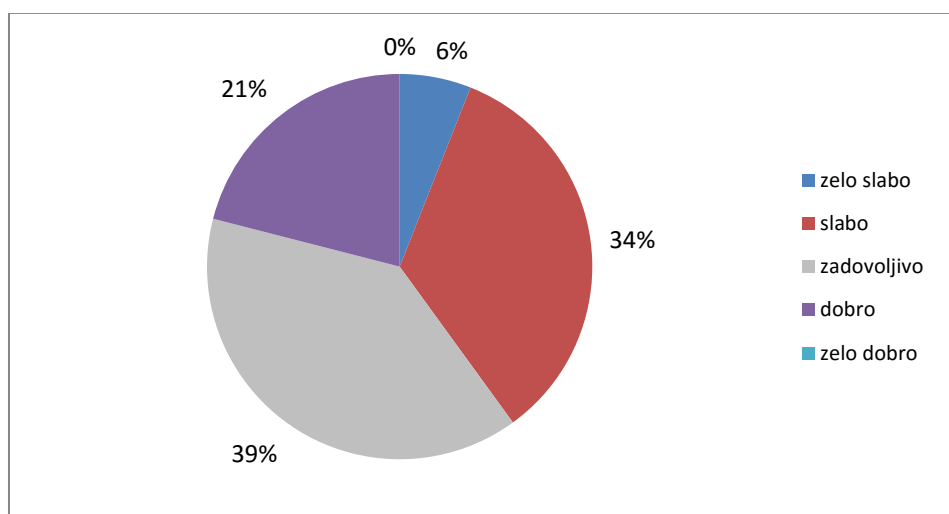
Problematičen odsek ceste Laško – Tovsto —

7 ANALIZA ANKETE

Občani Laškega so bili povabljeni k aktivnemu sodelovanju prek spletne ankete. Imeli so možnosti izraziti svoja stališča, mnenja, podali pa so tudi nekaj odgovorov povezanih s potovalnimi navadami. Anketni vprašalnik, ki je enakovredno obravnaval vprašanja s področja celotnega prometnega sistema, s poudarkom na hoji, kolesarjenju in dostopnosti je bil sestavljen iz devetih vprašanj s podvprašanji. Določena vprašanja so puščala možnost razširjene razprave z namenom celostnega obravnavanja trenutnega stanja prometa v občini Laško. Ti odgovori oziroma pobude so podani v nadaljevanju.

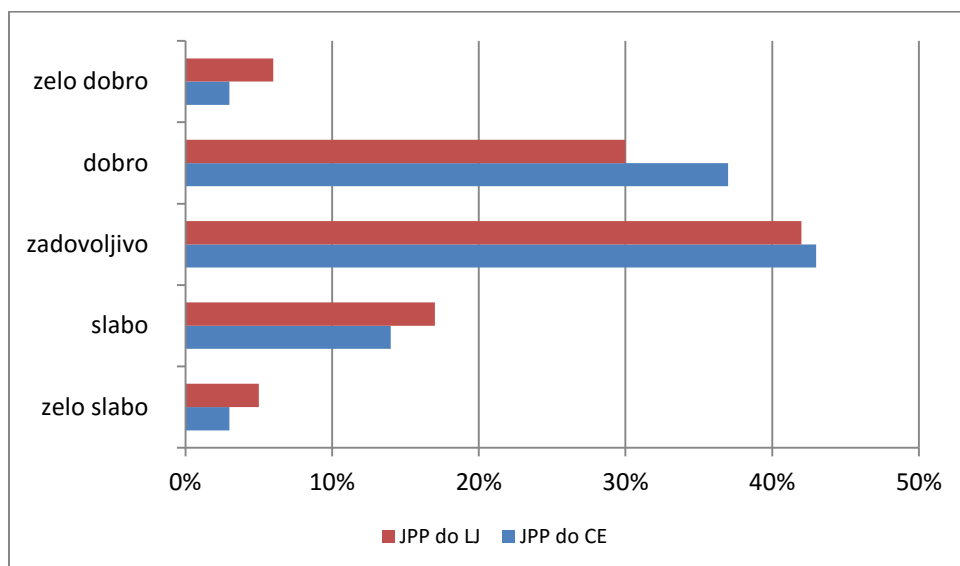
V večini občani Laškega menijo, da je stanje prometa zadovoljivo ali dobro. Da je stanje slabo ali celo zelo slabo jih meni 40%. Noben od anketiranih ni mnenja, da je stanje zelo dobro (grafikon 1).

Grafikon 1: Ocena stanja prometa v Občini Laško



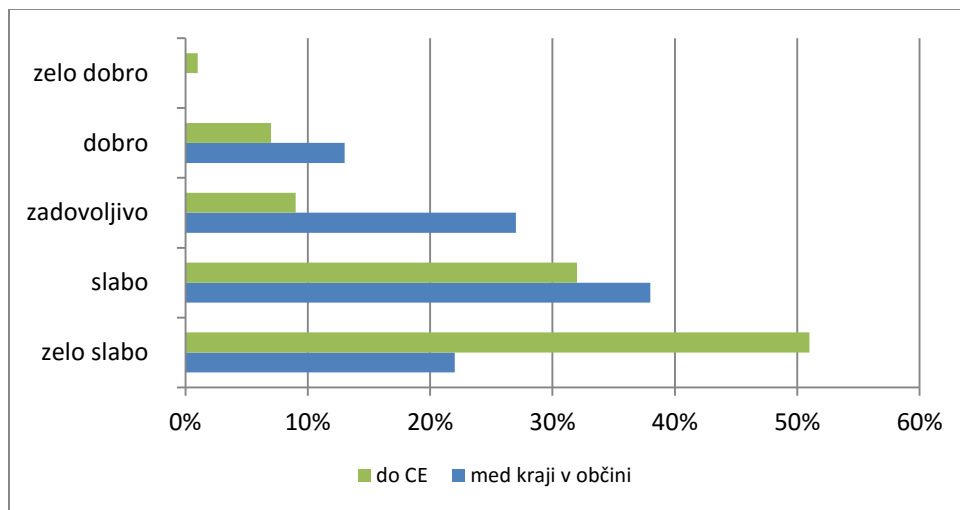
Anketa kaže na to, da je večina občanov zadovoljna z železniško povezavo na relacijah Laško – Celje in Laško – Ljubljana. Nekoliko sicer bolj v smeri proti Celju.

Grafikon 2: Ocena obstoječe možnosti prevoza z JPP do Celja oz. do Ljubljane



Naslednje vprašanje je bilo povezano s kolesarjenjem oziroma možnostjo kolesarjenja med kraji v občini in do Celja. Anketiranci so izrazili mnenje, da je stanje v večini slabo ali celo zelo slabo. Kar 85% jih meni, da kolesarjenje do Celja ni zadovoljivo (grafikon 3).

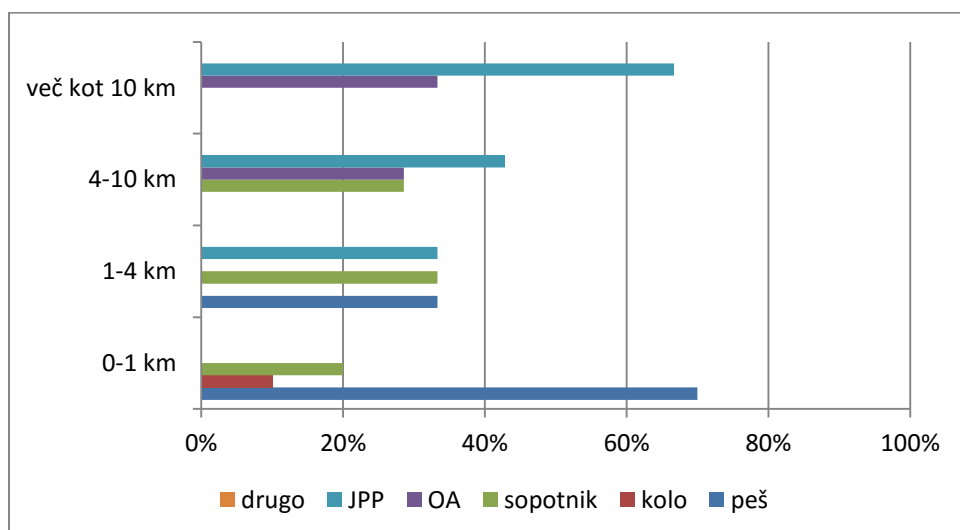
Grafikon 3: Ocena obstoječe možnosti prevoza s kolesom do Celja oz. med ostalimi kraji v občini Laško



Sledila so vprašanja, katerih namen je ugotoviti kako izbirajo občani način potovanja oziroma kako izbirajo prometno sredstvo (t.i. »modal split«). Izbiro načina potovanja pogojuje veliko faktorjev, zanimali sta nas najbolj aktualna: dolžina oziroma čas potovanja in s tem povezan tudi strošek potovanja in udobje potovanja ter tudi namen potovanja. Glavna namena, zaradi katerih občani potujejo, sta povezana z zaposlitvijo in izobraževanjem.

Z namenom potovanja za izobraževanje (»dom – šola«) in obratno na zelo kratki razdalji prevladuje hoja. Presenetljivo nizki odstotek je zaznati za kolesarjenje. Tudi na razdaljah do 4 km hoja predstavlja več kot 30 odstotkov načinov potovanja. Na daljših relacijah se večino opravljenih potovanj v šolo opravi z JPP. Na relacijah daljših od 10 km skoraj 70%. Ostali se v šolo pripeljejo kot potniki v osebni avtomobilu.

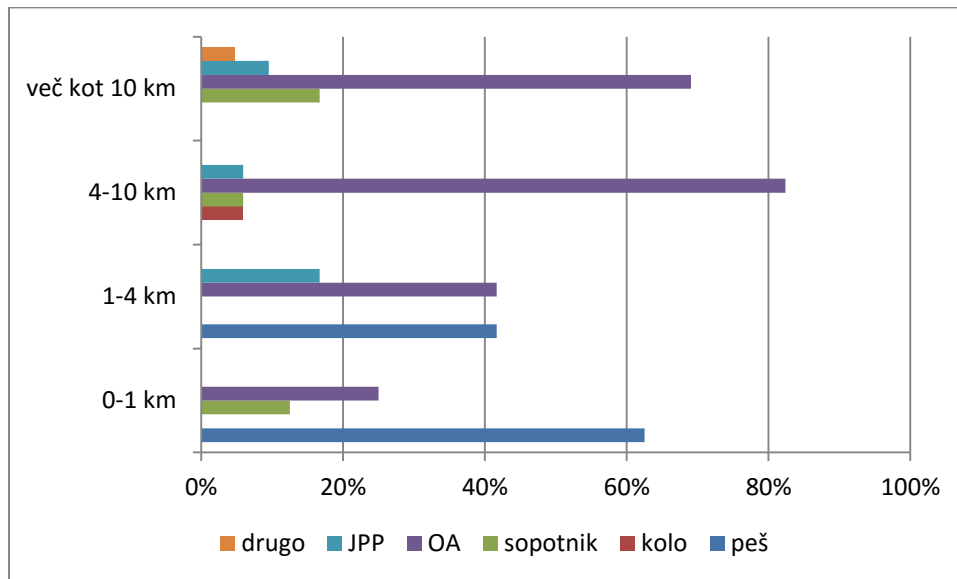
Grafikon 4a: Način potovanja v šolo v odvisnost od oddaljenosti



Z namenom potovanja v službo (»dom – služba«) in obratno na zelo kratki razdalji prevladuje hoja. Presenetljiv je tudi podatek, da se na relaciji krajši kot 1 km opravi več kot 25% potovanj z osebnim avtomobilom. Za razdaljo do 4 km hoja še konkurira osebnemu avtomobilu (oba načina predstavljata med cca. 40 odstotkov opravljenih potovanj). Za daljša potovanja v službo se skoraj izključno uporablja osebni avtomobil. Zelo majhen odstotek potovanj v službo je opravljen z JPP. Zelo nizek je tudi pojav sopotništva, saj pri razdaljah daljših od 10 km ta način

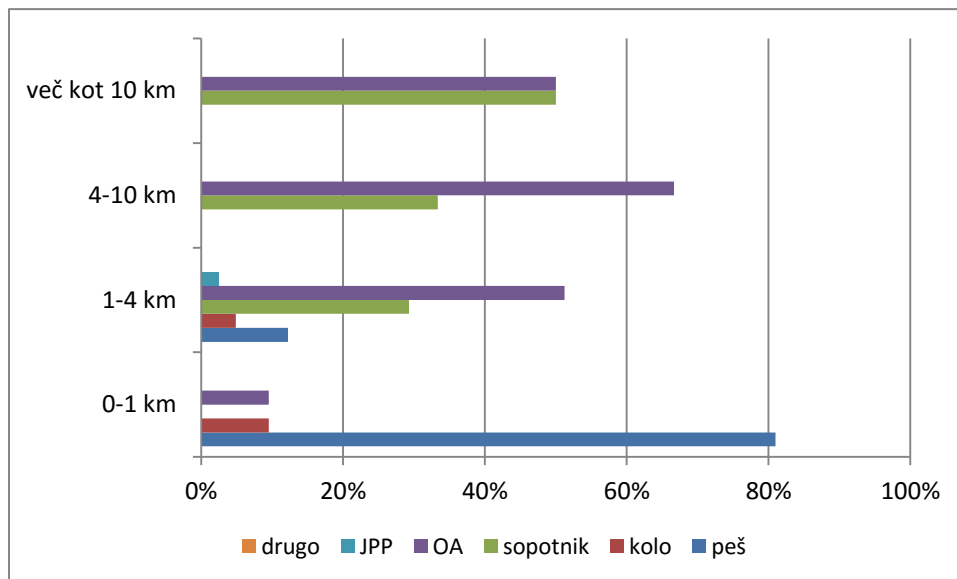
potovanja predstavlja slabih 20 %). Druge oblike načina potovanj niso prisotne oziroma so odstotki zelo nizki (grafikon 4b).

Grafikon 4b: Način potovanja v službo v odvisnost od oddaljenosti



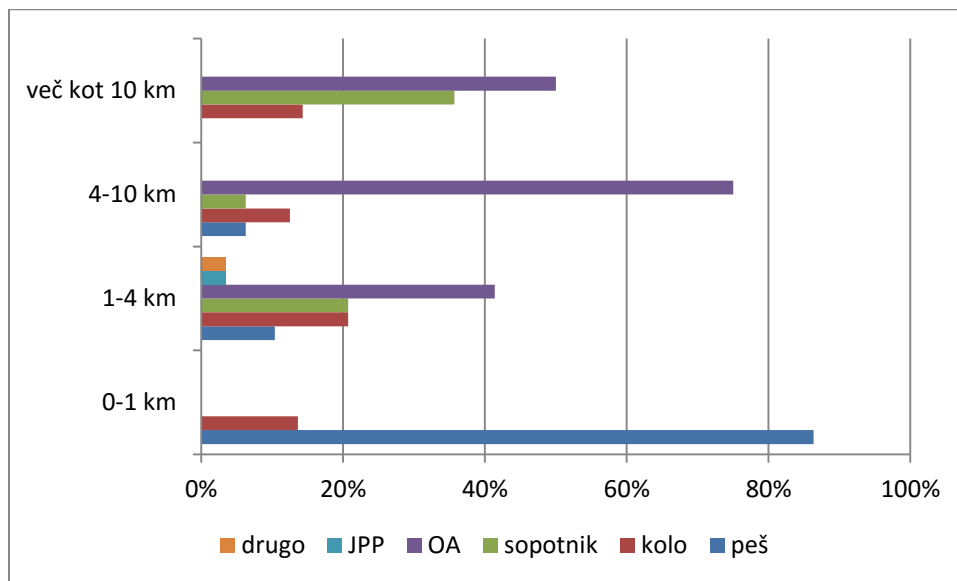
Z namenom potovanja za nakupovanje (»dom – trgovina«) in obratno na zelo kratki razdalji prevladuje hoja (80%). Osebni avtomobil na najkrajši relaciji predstavlja cca. 10% (grafikon 4c). Na daljših relacijah se potovanje v trgovino opravi skoraj izključno z osebnim avtomobilom kot voznik ali kot sopotnik.

Grafikon 4c: Način potovanja v trgovino v odvisnost od oddaljenosti



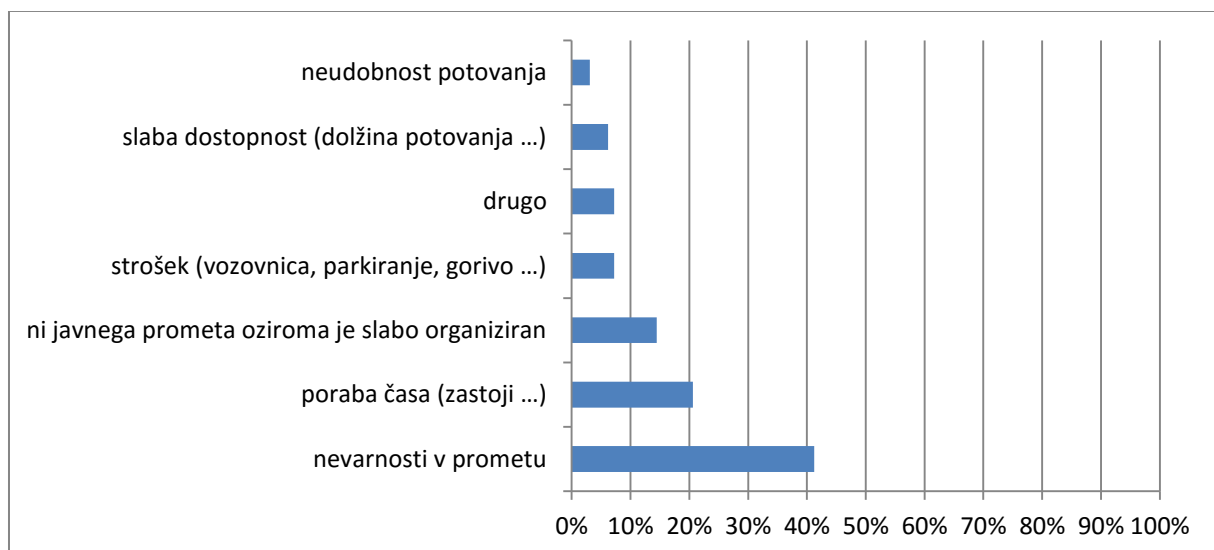
Z namenom potovanja na rekreacijo (»dom – rekreacija«) in obratno na razdaljah do 4km prevladuje hoja. Pri daljših relacijah se krepi odstotek osebnega avtomobila in sopotništva, zaradi skupnih potovanj na rekreacijo. Zaznati je tudi način potovanja »kolesarjenje«, vendar ta najverjetneje ne predstavlja načina potovanja na rekreacijo, ampak kar samo rekreacijo.

Grafikon 4d: Način potovanja na rekreacijo v odvisnost od oddaljenosti



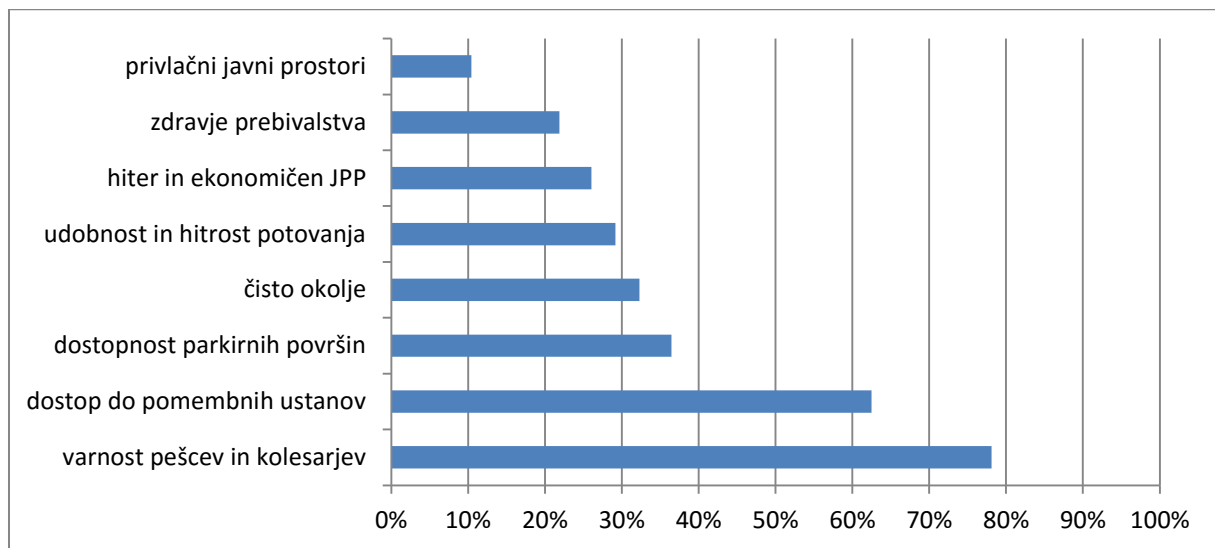
Naslednje vprašanje je povezano s problematiko, ki se pojavi pri dnevni migraciji oziroma pri vsakodnevnih poteh. Ti dejavniki so glavni faktorji, ki vplivajo na izbiro načina potovanja. Anketiranci so izrazili probleme, ki jih najbolj motijo oziroma ovirajo pri izbiri načina potovanja (Grafikon 5).

Grafikon 5: Najpogostejši problemi, ki se pojavijo pri dnevni migraciji v Občini Laško



V občini Laško so anketiranci izrazili nekaj vrednot povezanih z načrtovanjem prometa in prometne infrastrukture. Možnih je bilo več odgovorov (maks. 3). Najpomembnejša, skoraj 80%, je varnost pešcev in kolesarjev. Malo več kot 60 % je pomembna enakopravna dostopnost do pomembnih ustanov in centrov za vse udeležence v prometu. Sledijo dostopnost do parkirnih površin, čisto okolje, udobnost ter hitrost potovanja. Presenetljivo nizko so se uvrstile vrednote kot so: hiter in učinkovit JPP, zdravje prebivalstva in privlačni javni prostor, kar meni le cca. 10% občanov Laškega.

Grafikon 6: Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa v Občini Laško



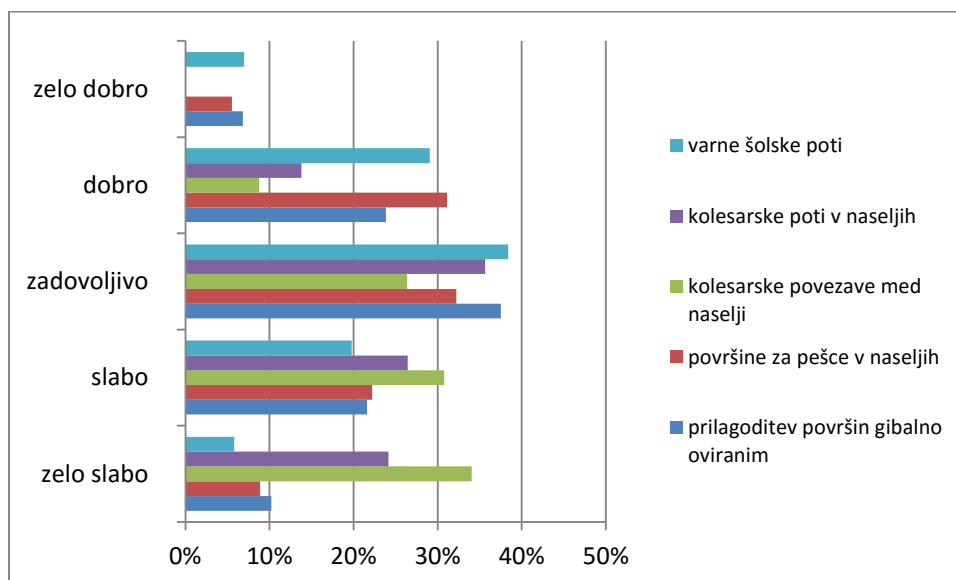
Anketiranci so lahko podali mnenje oziroma oceno posameznih področij v občini Laško:

- ranljivi udeleženci v prometu,
- splošno o prometu in prometnih površinah,

motorni promet.

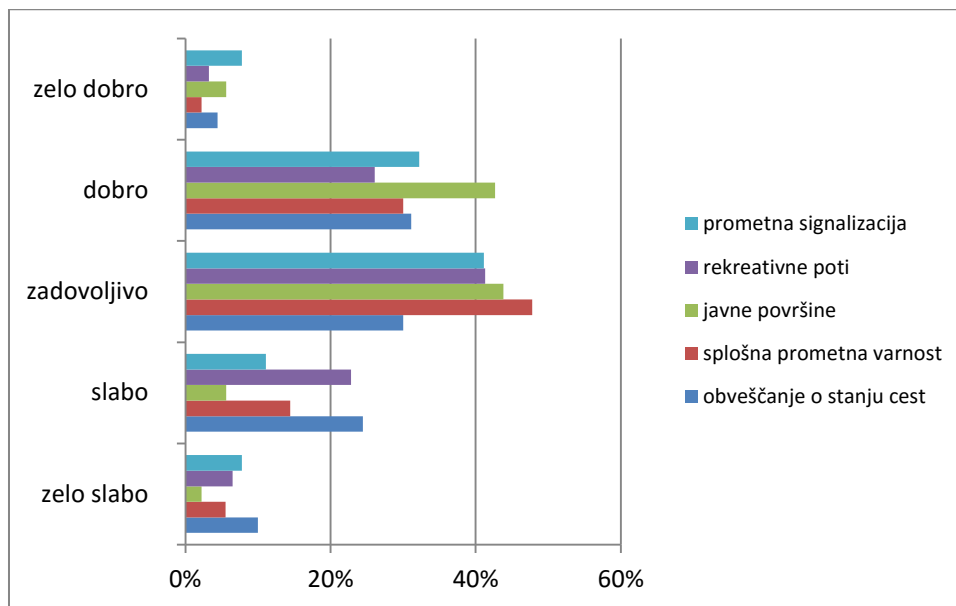
Prvo področje – ranljivi udeleženci v prometu (grafikon 7a): anketiranci na splošno niso zadovoljni s prometno situacijo. Najslabše so ocenjene kolesarske poti med naselji in v naseljih občine Laško. Stanje je nekoliko bolj sprejemljivo na področju varnih šolskih poti in površin za pešce v naseljih.

Grafikon 7a: Ocene urejenosti posameznih področij – ranljivi udeleženci v prometu



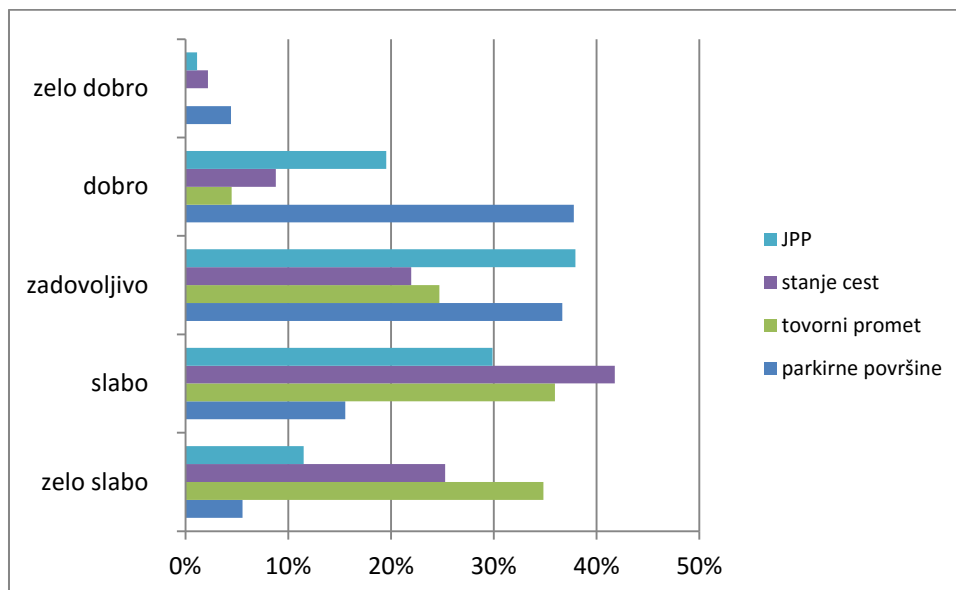
Drugo področje – splošno o prometu in prometnih površinah (grafikon 7b): anketiranci so na splošno zadovoljni s stanjem prometne signalizacije, urejenostjo javnih površin ter tudi prometno varnostjo. Nekoliko manj pa so zadovoljni s stanjem rekreativnih poti in obveščanjem o stanju na cestah.

Grafikon 7b: Ocene urejenosti posameznih področij – javni prostori



Tretje področje – motorni promet (grafikon 7c): anketiranci na splošno niso zadovoljni s stanjem na nobenem področju. Najslabše je urejeno področje tovornega prometa ter samo stanje cest. Zadovoljivo je stanje na področju parkirnih površin in deloma na področju JPP.

Grafikon 7c: Ocene urejenosti posameznih področij – motorni promet



8 POBUDE ANKETIRANCEV

V nadaljevanju so podani odgovori anketirancev na vprašanje, »Katere tri spremembe oziroma izboljšave bi najprej uvedli na področju prometa, če bi bili vi župan/županja Občine Laško?« Nabor ukrepov je naveden po posameznih področjih:

KOLESARSKÉ POVEZAVE V NASELIH IN MED NASELJI

Glavne pobude:

- čimprejšnja izgradnja kolesarskih poti mimo glavnih cest med Celjem, Laškim, Rimskimi Toplicami, Zidanim Mostom in Radečami
- izposoja javnih koles v Laškem, Rimskih Toplicah in Zidanem Mostu

POVRŠINE ZA PEŠCE, VARNE ŠOLSKE POTI

Glavne pobude:

- ureditev površin za pešce in kolesarje vsaj v območju šol (poti v šolo)
- ureditev podhoda za pešce od Zdravilišča do športne dvorane Tri lilije
- ureditev hodnikov za pešce od šole in vrtca v Rimskih Toplicah do Lurda in Term
- ureditev pločnikov v naselju Pod Kojzico, v naseljih Udmat in Strmca
- ureditev klopi in sence na Trubarjevem nabrežju
- manj prevozov za šoloobvezne otroke in več hoje

JAVNE POVRŠINE

Glavne pobude:

- zaprtje starega mestnega jedra (Aškerčev trg)
- uredite skate parka za mlade

JPP

Glavne pobude:

- čim prej bi uvedel lokalni javni potniški promet med naselji v občini
- ICS vlak naj ustavi tudi v Laškem
- dogovor z zdravilišči o avtobusu za turiste in krajane (mogoče občasni avtobus med zdravilišči in turističnimi destinacijami izven Laškega)
- premik žel. proge v tunel mimo Laškega
- ureditev brezplačnega parkiranja za avtobuse
- ureditev in označitev avtobusnih postajališč

MIRUJOČ PROMET

Glavne pobude:

- parkirišče ZD (tako za uporabnike kot za zaposlene)
- pod občinsko stavbo (Trub. nabrežje) bi ukinili pobiranje parkirnine
- plačevanje parkiranja po načelu plačaj kolikor parkiraš v centru in ureditev parkirišč (tudi za kolesa) na železniški in avtobusni postaji
- ureditev brvi za pešce čez Savinjo v park
- ureditev parkirišča pri pošti
- ureditev v mestu garažno hišo ali več parkirnih mest ob javnih ustanovah in ob prostoru sejma
- zmanjšanje parkirišč na Aškerčevem trgu

STANJE VOZIŠČNE KONSTRUKCIJE IN PROMETNA SIGNALIZACIJA

Glavne pobude:

- odstranil ovire pri preglednosti na cesti, posebej ob križiščih (posekal žive meje, drevesa in grmičevje za preglednost, postavil cestna prometna ogledala na prepotrebni mestih)

CESTNI PROMET, CESTNA INFRASTRUKTURA

Glavne pobude:

- čimprejšnja izgradnja tretje razvojne osi (najprej na relaciji Celje-Laško)

- obnova asfaltnih prevlek na državnih cestah v občini
- postopno izboljševanje, razširjanje in utrjevanje vedno bolj obremenjenih lokalnih cest
- v Rimskih Toplicah nov most čez Savinjo, uvedba dvosmernega prometa
- izven nivojska prečkanja magistralne ceste
- krožno križišče pri hotelu Hum
- ureditev asfaltiranih cest izven mesta (cesta Harje - Stopce, ki je zaradi dodatne obremenitve povsem uničena)
- ureditev križišča pri mostu (Špica - Spar) - razmislek o podzemnem podhodu, zaradi visoke nevarnosti pri prečkanju
- ureditev ceste mimo Turnplasta-Šmihel, razširitev ceste od Branceta proti Turnplastu-vedba dvosmernosti
- krožišče pri Špici
- ureditev prometne povezave z naseljem Tovsto
- most proti Jurkloštru
- nov most v Rimskih Toplicah
- tranzitni promet Laško - Šentjur umakniti iz Trubarjevega nabrežja
- urediti cestišče na relaciji Debro - Zgornja Rečica
- ureditev asfaltne površine Debro - Sp. Rečica
- več hitrostnih ovir
- postaviti stacionarne radarje
- zaprtje enosmerne ceste od Krašov, omogočiti le dovoz blaga

VARNOST

Glavne pobude:

- izvoz pri pokopališču je nepregleden

SPLOŠNO

Glavne pobude:

- podpora pri vzpostavitvi wlan omrežja za potrebe občine in hkrati povezovanju občanov pri t.i. sopotništvu
- ureditev trgovine z živili v mestu in dostop do te trgovine
- javni w.c. na pokopališču

9 VPLIV UKREPOV CPS NA ZAPOSLOVANJE

Urejen promet in s tem urejena mobilnost tudi v primestnem prometu je eden od temeljev razvoja urejenega prostora, ta pa je osnova za razvoj kreativnega okolja. Še več, ljudje v takem prostoru želijo živeti in temu primerno si tam po možnosti ustvariti delovno okolje. Ob tem je potrebno biti pazljiv, da Laško ne bi postalo pritok mestno usmerjenih dnevnih migrantov, ki iščejo cenejša stanovanja. Stremeti je potrebno, da Laško ne bi postalo popolno "spalno" mesto Celja. Iz tega vidika mora Občina izvesti določen trik in po potrebi pritegniti nove prebivalce, ki bodisi ne potrebujejo zaposlitve, in bodo prinesli svoje "delo" z njimi ali pa si bodo ustvarili svojo novo službo. Dokazi kažejo (vir ESPON), da je kreativnost ljudi povezana s poklici, kot so računalniški strokovnjaki, arhitekti, učitelji, pisatelji, umetniki in obrtniki. Še posebej je to pomembno v dobi, ko nove tehnologije ponujajo večje možnosti za mobilnost dela (t.i. delo na daljavo) in drseč delovnik.

Sicer pa CPS s svojimi ukrepi lahko ponudi razvoj novih storitev in infrastrukture, kar pomeni razvoj panoge prevoznitva in logistike, tako v potniškem, kakor tudi v blagovnem prometu. Idealno bi to bilo povezati z železniškim prometom. Posredno so s tem povezana delovna mesta v podpori logistike (servisi), predvsem aktivnemu načinu potovanja (kolesarjenje) in tudi v turizmu. Vedeti pa moramo, da se lahko nekatere poklice oziroma delovna mesta prilagodi ali zamenja. V Laškem ni identificiranih možnosti za izgubo zaposlitve, ki bi bile povezane s CPS.

Tabela 3: Poklici povezani s CPS

Ustvarjanje dodatnih delovnih mest	Poklici povezani z upravljanjem prometne infrastrukture Serviserji in trgovci koles ter električnih vozil Urbanisti, prostorski načrtovalci IT inženirji (računalniški strokovnjaki)
Prilagoditev delovnih mest, da bi bolj »zelena«	Na primer, inštalaterji potujejo na delo z vozilom na alternativni pogon namesto s klasičnim kombiniranim vozilom, inštruktorji v avtošoli poučujejo o varčni vožnji, o energetsko učinkovitih tehnikah vožnje, o alternativnih virih energije vozil
Menjava delovnih mest	Na primer, prehod s cestnega na železniški tovorni promet vodi lahko do izgub delovnih mest v cestni logistiki, ponuja pa možnost zaposlitve v železniški logistiki (proga Celje-Zidani most). Drugi primer, serviserji motorni vozil se lahko prezaposlijo in izobrazijo kot serviserji električnih vozil.
Izguba delovnih mest	-

10 ANALIZA IZDELANIH DOKUMENTOV

Analizirali smo 13 strateških dokumentov. Projekti, ki smo jih pregledali:

ŠT.	IME
1	Strategija trženja destinacije dežela Celjska, 2011
2	Občinski prostorski načrt občine Laško - dopolnjen osnutek
3	Urbanistični načrt Laško Urbanistični načrt Rimske Toplice
4	Zloženka pohodništvo, STIK
5	Prometna študija mesta Laško, 2008
6	Strategija razvoja in trženja turizma za občino Laško 2020, 2015
7	Turistična karta naselja Laško
8	Strokovne podlage za poselitev občine Laško, 2007
9	Strateško razvojni dokument občine Laško, 2009
10	Regionalni razvojni program Savinjske regije 2014-2020
11	Kolesarske povezave v Savinjski regiji, strokovna podlaga, 2011
12	Ureditev pešpoti in glavne kolesarske povezave Celje – Laško, idejna zasnova
13	Modernizacija železniške proge Celje – Zidani most

Analiza po dokumentih je podana v prilogi 1.

11 DELAVNICA S PRISTOJNIMI S PODROČJA UREJANJA PROMETA V OBČINSKI UPRAVI

Delavnico s pristojnimi s področja urejanja prometa smo opravili dne 9.6.2016.

Na delavnici je bila prisotna celotna ekipa izdelovalcev CPS.

Problematika, podana na delavnici, je v prilogi 2.

12 PRVA JAVNA RAZPRAVA

Prva javna razprava je potekala 4.7.2016 v Otročjem centru Laško. Razprave se je udeležilo 30 krajanov.

Po predstavitvi namena Celostne prometne strategije, so krajanji podali svoje pobude in sugestije.

Pobude krajanov so podane v prilogi 3.

13 INTERVJUJI

V fazi nabiranja podatkov za analizo stanja smo opravili 10 intervjujev s pomembnimi deležniki v življenju Občine Laško. Intervjuji so bili opravljeni z:

	deležnik
1	Osnovna šola Primoža Trubarja Laško
2	Komunala Laško
3	Policijska postaja Laško
4	Kolesarski klub Laško
5	Svet za preventivo in vzgojo v prometu
6	Društvo upokojencev Laško
7	Društvo invalidov Laško
8	M&M tours
9	Zdravilišče Laško, Thermana Laško
10	Rimske Terme

Intervjuji so v prilogi 4.

PRILOGA 1
Analiza izdelanih dokumentov

Ime dokumenta: Strategija trženja destinacije dežela Celjska, 2011	
Nivo dokumenta: regijski	
Zaporedna številka: 1	
Področje obravnave	Vsebina
Hoja	- Peš poti: Trabežnikova naravoslovna UP; Ripšlova pot na Miklavž; Konjeniška pot; Geološka pot Govce; Pot na Hum; Pot treh cerkva; Pot po nekdanjih trških mejah Laškega; Aškerčeva pot; Zdraviliška pot;
Kolesarjenje	- Kolesarske poti: KP Junior-Rimske Toplice; KP Vrh nad Laškim; KP Trobni Dol; KP Lisca; KP Govce; KP Šmohor; KP Šentrupert - Slabost predstavljajo neurejene kolesarske poti - Kolesarski produkti (v razvoju): Cestno kolesarjenje, Gorsko kolesarjenje, Down-hill, Družinsko kolesarjenje, Rekreativno kolesarjenje
Javni potniški promet	-
Motorni promet	-
Tovorni promet	-
Mirujoči promet	-
Intermodalnost	
Osebe z oviranostmi	-
Enakopravna dostopnost	
Zdravje prebivalstva	
Varnost v prometu	-
Onesnaževanje okolja	-
Učinkovitost, stroški	
Privlačnost urbanega okolja	-
Migracije	-
Navezovanja na sosednje občine	-
Turizem	-
Potresna ogroženost	-

Ime dokumenta: Občinski prostorski načrt občine Laško, predlog, 2015	
Nivo dokumenta: občinski	
Zaporedna številka: 1	
Področje obravnave	Vsebina
Hoja	<p>cilji prostorskega razvoja: umeščanje kolesarskih, peš in drugih rekreacijskih povezav med posameznimi območji aktivnosti (turističnih, športno-rekreacijskih, izobraževalnih, upravnih, stanovanjskih itd).</p> <p>temeljne smeri prometnega povezovanja v občini in regiji: V vseh pomembnejših naseljih je potrebno zagotoviti površine za varno odvijanje kolesarskega in peš prometa. Prenovi se tudi druge dele omrežja državnih cest, na območjih naselij se v njihovem okviru gradijo povezovalne ceste in ustrezne ureditve za pešce in kolesarje.</p> <p>Ob rekonstrukciji in novogradnji lokalnih cest in javnih poti se v sklopu naselij uredijo hodniki za pešce, avtobusna postajališča in javna razsvetljava, ob pomembnejših prometnicah pa tudi kolesarske steze.</p> <p>OL bo v vseh naseljih in izven poselitvenih območij zagotavljala površine za varno odvijanje kolesarskega in peš prometa.</p> <p>Hodniki za pešce se dogradijo na vseh glavnih, regionalnih in posameznih lokalnih cestah na odsekih skozi naselja. Obstoječe in nove pešpoti, tudi tematske, konjeniške in podobne poti, se urejajo in povezujejo v povezan sistem pešpoti v rekreativne, turistične namene in v omrežje evropske pešpoti. Pripravi se enoten sistem označevanja vseh kategorij kolesarskih in peš povezav.</p>
Kolesarjenje	<p>cilji prostorskega razvoja: umeščanje kolesarskih, peš in drugih rekreacijskih povezav med posameznimi območji aktivnosti (turističnih, športno-rekreacijskih, izobraževalnih, upravnih, stanovanjskih itd).</p> <p>temeljne smeri prometnega povezovanja v občini in regiji: V vseh pomembnejših naseljih je potrebno zagotoviti površine za varno odvijanje kolesarskega in peš prometa. Prenovi se tudi druge dele omrežja državnih cest, na območjih naselij se v njihovem okviru gradijo povezovalne ceste in ustrezne ureditve za pešce in kolesarje.</p> <p>Ob rekonstrukciji in novogradnji lokalnih cest in javnih poti se v sklopu naselij uredijo hodniki za pešce, avtobusna postajališča in javna razsvetljava, ob pomembnejših prometnicah pa tudi kolesarske steze.</p> <p>OL bo v vseh naseljih in izven poselitvenih območij zagotavljala površine za varno odvijanje kolesarskega in peš prometa.</p> <p>Izgrajujejo se državne in občinske kolesarske povezave. Na območju OL se zgradi omrežja kolesarskih stez in poti, ki se v naseljih navezujejo na obstoječe omrežje, pri novogradnjah cestnega omrežja in potekov skozi naselja se obvezno urejajo tudi kolesarske steze in poti. Z občinami Savinjske regije OL pripravlja regijski projekt kolesarskih povezav z nazivom »Kolesarske povezave v Savinjski regiji«, na podlagi katerega se bo izvedlo kolesarsko omrežje. Na območju OL je predvidena ureditev:</p> <ul style="list-style-type: none"> - glavne kolesarske povezave Celje – Laško, odsek G17 ob Savinji, - glavne kolesarske povezave Laško – Zidani Most, odsek G17 ob Savinji, - glavne kolesarske povezave Hrastnik – Rimske Toplice, odsek G18 ob državni cesti R1-221, - javne poti za kolesarje Globoko – Jurklošter – Dežno.

	<p>V okviru obstoječih cestnih povezav so opredeljene kolesarske povezave:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Laško, Strensko, Rimske Toplice, Laško, - Laško, Lahomno, Vrh nad Laškim, Laziše, Rimske Toplice, Strensko, Laško, - Laško, Lahomno, Tevče, Mala Breza, Trobni Dol, Blatni Vrh, Marof, Jurklošter, Rimske Toplice, Strensko, Laško, - Laško, Lahomno, Vrh nad Laškim, Velike Gorelce, Mišji Dol, Jurklošter, Polana, Sele, Lisca, Polana, Paneče, Rimske Toplice, Strensko, Laško, - Laško, Kuretno, Govce, Zg. Rečica, Huda Jama, Sp. Rečica, Laško, - Laško, Sp. Rečica, Huda Jama, Zg. Rečica, Šmohor, Slivno, Sp. Rečica, Laško, - Laško, Jagoče, Svetina, Kanjuce, Šentrupert, Tevče, Marija Gradec, Laško, - Laško, Jagoče, Pečovnik, Celjska koča, Požnica, Reka, Lahomno, Laško. <p>Državne kolesarske povezave bodo izvedene kot samostojna kolesarska pot, kot kolesarska steza, kot kolesarski pas na vozišču ali pa bodo kolesarji vodeni z ustrezno prometno signalizacijo po državnih ali občinskih cestah skupaj z motornim prometom. Za njihovo urejanje se v čim večji meri izkoristijo ustrezne ceste in poti, nasipi, obstoječi nasipi ob vodotokih in podobno.</p> <p>Pripravi se enoten sistem označevanja vseh kategorij kolesarskih in peš povezav.</p>
Javni potniški promet	<p>Skozi OL poteka glavna železniška proga Celje - Zidani Most. Predvidena je rekonstrukcija glavne železniške proge I. reda Zidani most – Celje za hitrosti 160 km/h. Na območju Zidanega Mosta je predvidena trasa hitre proge za hitrosti 250 km/h Sežana – Ljubljana – Dobova (trasa v proučevanju).</p> <p>Uredi se rekonstrukcija obstoječe proge in zavarovanje postaj s signalno varnostnimi napravami ter ureditev izven nivojskega križanja železniške proge s cestnim omrežjem povsod, kjer je to mogoče. Predvidi se ukinitvev nivojskih križanj na lokaciji Trubarjeve ulice v Laškem, na območju naselja Marija Gradec, v Radobljah in na Globokem pri Rimskih Toplicah.</p> <p>Preko OL po glavni cesti G1-5 poteka proga medkrajevnega avtobusnega prometa Celje - Hrastnik. Le-ta ima 32 avtobusnih postajališč in sicer na več lokacijah v Celju, Debrem, Laškem, Udmatu, Sevcah, Rimskih Toplicah, Breznu in Hrastniku. Primestni promet je organiziran znotraj OL z določenimi povezavami na glavno cesto Celje – Hrastnik, hkrati pa je organiziranih tudi nekaj povezav po obrobju OL. Manj pokrita dela sta severozahodni in južni del občine, prvi zaradi manjše poseljenosti in posledično manjše potrebe po javnem potniškem prometu, drugi pa zaradi konfiguracije terena, ki omogoča prehodnost samo v dolini reke Savinje. Železniška proga preko Zidanega Mosta povezuje Laško in Celje ter širše. Na območju OL je železniška postaja v Laškem in Zidanem Mostu in železniško postajališče v Rimskih Toplicah.</p>
Motorni promet	<p>Osnovno cestno prometno omrežje v občini predstavljata državni cesti G1-5 Celje – Zidani Most - Krško, G2-108 Zidani Most - Hrastnik in regionalne ceste R1-221 Šmarjeta – Hrastnik, R3-680 Rimske Toplice – Jurklošter – Dežno, R3-681 Laško – Breze – Šentjur, R3-744 Štore – Svetina – Laško in turistična cesta R3 – 933 Breg – Lisca – Jurklošter. Sekundarno cestno prometno omrežje tvorijo lokalne ceste.</p> <p>Predvidena je gradnja državne ceste G2-108 na odseku Hrastnik–Zidani Most–Radeče in deviacija ceste G1-5 Rimske Toplice – Zidani Most – Radeče, s čimer se bo izboljšala prometna povezanost OL. Za ta odsek je bil sprejet DPN.</p> <p>Cestno omrežje OL tvorijo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - glavna cesta G1-5 Celje – Zidani Most - Krško, - glavna cesta G2-108 Zidani Most - Hrastnik, - regionalna cesta R1-221 Šmarjeta – Hrastnik, - regionalna cesta R3-680 Rimske Toplice – Jurklošter – Dežno, - regionalna cesta R3-681 Laško – Breze – Šentjur, - regionalna cesta R3-744 Štore – Svetina – Laško,

	<p>- regionalna cesta (turistična cesta) R3 – 933 Breg – Lisca – Jurklošter, - lokalne ceste in poti.</p> <p>Na območju OL je načrtovana gradnja državne ceste G2-108 na odseku Hrastnik–Zidani Most in deviacija ceste G1-5. Preko območja občine se načrtuje ena izmed variant tretje razvojne osi, ki bo dodatno izboljšala prometno povezanost. Predvidena je rekonstrukcija in ureditve državnih cest:</p> <ul style="list-style-type: none"> - glavna cesta G1-5 Celje – Zidani Most – Krško, nov priključek na G1-5 pri Marija Gradcu z navezavo na lokalno cesto in nov priključek na G1-5 v Rimskih Toplicah z navezavo na regionalno cesto, - regionalna cesta R3-680 Rimske Toplice – Jurklošter – Dežno, - regionalna cesta R3–681 Laško – Breze – Šentjur, - regionalna cesta (turistična cesta) R3 – 933 Breg – Lisca – Jurklošter. <p>Prenovi se tudi druge dele omrežja državnih cest, na območjih naselij se v njihovem okviru gradijo povezovalne ceste in ustrezne ureditve za pešce in kolesarje. Uredi se križišča z navezavami lokalnih cest, rekonstrukcije oz. novogradnje, ki naj omogočijo ustrezen dostop do obstoječih in novih poselitvenih območij ter do turističnih destinacij. Po potrebi se prenavlja in dograjuje lokalne ceste in poti. Ob rekonstrukciji in novogradnji lokalnih cest in javnih poti se v sklopu naselij uredijo hodniki za pešce, avtobusna postajališča in javna razsvetljava, ob pomembnejših prometnicah pa tudi kolesarske steze. V naseljih, kjer se bodo izvajali ukrepi za umirjanje prometa, varnost kolesarjev in pešcev, v območjih varstva kulturne dediščine, se bodo prometne ureditve podrejele varstvenim ciljem in kakovostnim značilnostim kulturne dediščine. Urbanistično pomembnejše ceste (ob katerih se uredijo tudi pločniki in kolesarske steze) se praviloma opremijo še z drevoredi. Obvezno je varovati in zagotavljati optimalne koridorje obstoječih in predvidenih cest pred pozidavo.</p>
Tovorni promet	<p>OL je umeščena južno od osi V. prometnega in energetskega TEN koridorja. S svojo lego OL predstavlja eno od možnih povezav tretje prometne osi. Nova razvojna os bo omogočala navezovanje tovornega in osebnega prometa vseh regij na tej osi na glavne prometne evropske smeri.</p> <p>Parkirna mesta in garaže za tovorna vozila, ki presegajo 3.5 t in za avtobuse ter za priklopnike teh motornih vozil v stanovanjskih naseljih niso dopustna. Zgraditi jih je možno v območju prometnih površin in območju proizvodnih dejavnosti.</p>
Mirujoči promet	<p>V Laškem, Rimskih Toplicah in Zidanem Mostu je potrebno zgraditi in zagotoviti ustrezno število parkirnih mest. Ustrezno število parkirnih mest se izgradi v okviru javnih površin in v soseskah, kar se zagotavlja z nivojskimi ureditvami (lahko tudi s parkirnimi hišami). Gradnja novih javnih in drugih objektov se pogojuje z ustreznim številom parkirnih mest za zaposlene in obiskovalce ter stanovalce. Parkirišča za avtodome se zagotavljajo v bližini turističnih destinacij in glavnih prometnih povezav.</p>
Intermodalnost	
Osebe z oviranostmi	<p>Pri projektiranju, gradnji in vzdrževanju vseh vrst objektov v javni rabi in pri večstanovanjskih stavbah se zagotovi dostop brez arhitekturnih ovir.</p> <p>Na vseh javnih parkiriščih je treba, skladno s predpisi, zagotoviti ustrezno število parkirnih mest za invalidne osebe. Pri določanju parkirnih mest za objekte z javno funkcijo, ki morajo biti dostopni brez arhitektonskih ovir, je potrebno zagotoviti vsaj 5% parkirnih mest ali vsaj eno parkirno mesto za invalide. Določila veljajo povsod, razen v primeru, ko je možno zagotoviti parkiranje na drugih površinah. V primeru skupnega parkirišča za objekte z različnimi dejavnosti se upošteva največje potrebe po istočasnem parkiranju.</p>
Enakopravna dostopnost	
Zdravje prebivalstva	Splošni prostorski izvedbeni pogoji glede varovanja zdravja

Varnost v prometu	cestne povezave se uredijo, tako da bodo zagotavljale prometno varnost, preglednost in dostopnost.
Onesnaževanje okolja	
Učinkovitost, stroški	
Privlačnost urbanega okolja	<p>ureditev javnih površin v naseljih</p> <p>V občinskem središču in večjih naseljih se uredi zeleni sistem (parki, zelenice, igrišča) in ohrani značilne mestne drevorede, zasaditve ter posamezno drevje in vzpostavi sistem javnih odprtih površin mesta (trgi, ploščadi). Uredijo se kolesarske in pešpoti. V vaških naseljih se ohranja osrednji vaški prostor. Po potrebi se vzpostavljajo novi »trgi«, parki in zasaditve. Ohranjajo se obstoječe zelene površine. Po naseljih in v mestnih soseskah se uredi otroška igrišča. Vzpostavijo se rekreacijske površine, kolesarske poti in pešpoti v naravnem okolju. Tematske poti (sprehajalne, planinske, učne ipd.) povezujejo naravno in kulturno dediščino ter značilnosti v prostoru.</p> <p>Naselje se bo razvijalo skladno s svojo vlogo v omrežju naselij kot občinsko središče z večjim deležem stanovanjskih območij ter z zagotovljeno višjo stopnjo komunalne oskrbe in ukrepov za varstvo okolja, varuje se naselbinsko jedro naselja in značilne vedute v naselju. Poudarek je na vzdrževanju oz. vzpostavljanju kvalitete javnih površin kot prostora, kjer naj bi se odvijalo družbeno dogajanje (trgi, peš površine, parki...). Novi posegi morajo dosledno upoštevati oblikovne in morfološke značilnosti območja. Prenove in novogradnje se urbanistično in arhitekturno prilagajajo obstoječi kakovostni strukturi tako, da se zagotavlja tipološka enotnost. V območju naselbinskega jedra naselja se novi objekti prilagajajo tradicionalni strukturi.</p>
Migracije	
Navezovanja na sosednje občine	<p>OL je neposredno navezana na Celje, ki je pomembno nacionalno in regionalno prometno vozlišče.</p> <p>Za OL je ob prometni povezavi sever-jug izrednega pomena izboljšanje prometne dostopnosti predvsem z navezavo, oziroma preko umeščene tretje razvojne osi med avtocesto A1 Maribor–Ljubljana in A2 Ljubljana - Obrežje pri Novem mestu.</p>
Turizem	<p>cilji prostorskega razvoja: zagotavljanje površin in drugih pogojev za razvoj turizma, športa in rekreacije ter z njimi povezanih spremljajočih dejavnosti, spodbujanje razvoja sonaravnega turizma, zdraviliškega turizma, razvoj turizma tudi na podeželju z vključitvijo obstoječih kmetij.</p> <p>Za razvoj turizma in rekreacije bo OL dopolnjevala obstoječo turistično in rekreacijsko infrastrukturo. Razvoj bo usmerjen v dvig kvalitete ponudbe in spodbujanje trajnostnih oblik turizma. Na celotnem območju občine se spodbuja razvoj turističnih kmetij. Pri načrtovanju različnih vrst in oblik turističnih in pristočasnih dejavnosti se upoštevajo varstveni režimi v prostoru, naravna in ustvarjena kakovost krajine, obstoječe turistične in rekreacijske ureditve ter varstvo virov za razvoj drugih dejavnosti v prostoru. Občina bo ohranjala potencialne za razvoj turizma in pristočasnih dejavnosti ter dopolnjevala turistično rekreacijsko infrastrukturo.</p>
Potresna ogroženost	<p>Območje občine spada med območja s potresno nevarnostjo VII. in VIII. stopnje po EMS. Objekti morajo biti protipotresno grajeni v skladu s pogoji, ki veljajo za območja s predmetno stopnjo potresne ogroženosti. Pri projektiranju objektov se upošteva: v pretežnem delu občine VII. stopnja potresne ogroženosti po EMS, upošteva se projektni pospešek tal, ki znaša 0.150 g; v vzhodnem delu občine VIII. stopnja potresne ogroženosti po EMS., upošteva se projektni pospešek tal, ki znaša 0.175 g.</p>

Ime dokumenta: Urbanistični načrt Laško	
Nivo dokumenta: občinski	
Zaporedna številka: 3	
Področje obravnave	Vsebina
Hoja	-
Kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none"> - Vzdolž levega brega Savinje se umesti samostojno kolesarsko stezo ter na ključnih lokacijah umesti terminale za kolesa (mestno jedro, avtobusna in železniška postaja). - Ob regionalnih in lokalnih cestah se izvedejo kolesarske steze oz. poti. Glede na prostorske možnosti in razpoložljivost zemljišč naj se kolesarske poti izvedejo izven cestnih teles. Ob javnih cestah je na prometnih površinah izven vozišča dovoljeno urejati avtobusna postajališča, parkirišča in počivališča. Vse ceste je treba ustrezno odvodnjavati in redno vzdrževati, vse kategorizirane ceste pa tudi asfaltirati. Priporočljivo je izvajanje geološko-geotehničnih raziskav pri novogradnjah in rekonstrukcijah cest, pri načrtovanju sanacijskih ukrepov za stabilizacijo plazov, ki ogrožajo manj prometne ceste, in za potrebe dimenzioniranja pri obnovah konstrukcij prometnic.
Javni potniški promet	<ul style="list-style-type: none"> - Javni avtobusni promet poteka kot medkrajevni promet Celje-Hrastnik in kot primestni promet znotraj občine Laško. - V naselju je železniška postaja. Dolgoročno je predvidena posodobitev oziroma rekonstrukcija daljinske železniške povezave mednarodnega pomena za hitrosti do 160 km/h. Za obstoječo železniško progno I. reda Ljubljana – Maribor, ki poteka skozi Laško je predvidena rekonstrukcija za večje hitrosti.
Motorni promet	<ul style="list-style-type: none"> - Skozi naselje poteka glavna cesta G1-5. Nanjo se priključujeta dve regionalni cesti, v smeri proti Štoram R3-733 in v smeri proti Šentjurju R3-681. - Predvidena je umestitev državne ceste - 3 razvojne osi zahodno od Laškega, trasa je v preučevanju (povezava med avtocesto A1 Maribor–Ljubljana in A2 Ljubljana - Obrežje pri Novem mestu). - Glavna cesta G1-5, ki poteka skozi naselje bi bila z izgradnjo 3 razvojne osi razbremenjena tranzitnega prometa. V južnem delu Laškega je predvidena nova cestna povezava v sklopu vodnogospodarskih ureditev Marijagraškega ovinka, ki poteka med železnico in Savinjo, ter v nadaljevanju je predviden nov most in navezava na glavno cesto. - Večje prometne ureditve na območju naselja niso predvidene. Skladno s širitvijo poselitve se bodo izgrajevale dovozne ceste ter izvajale sanacije na obstoječem omrežju. Lokalno cestno omrežje je potrebno rekonstruirati in dopolniti v območjih notranjega razvoja. <i>Prednostno se omrežje cest opremi s peš in kolesarskimi povezavami in peš površinami.</i> -
Tovorni promet	-
Mirujoči promet	<ul style="list-style-type: none"> - Pri površinah za mirujoči promet je potrebno zagotoviti ustrezen obseg in obliko površin. - Pri novogradnjah ali pri spremembi namembnosti javnih in zasebnih objektov morajo biti zagotovljene zadostne parkirne površine ali garažna mesta na gradbeni parceli posameznega objekta, in sicer tako za stanovalce kakor tudi zaposlene in obiskovalce. Manipulacijske površine ob parkiriščih morajo biti dimenzionirane in urejene tako, da se prepreči vzvratno vključevanje vozil na javno cesto. Parkirna mesta in garaže morajo biti razporejene in izvedene tako, da hrup ali smrad ne motita dela, bivanja in počitka v okolici. Parkirne ploščadi z več kot 10 PM morajo biti ozelenjene z zasaditvijo dreves. Urejanje parkirnih mest in garaž za tovorna vozila, ki presegajo 3.5 t in za avtobuse ter za priklopnike teh motornih vozil v stanovanjskih naseljih ni dopustno. Zgraditi jih je možno v območju prometnih površin in območju proizvodnih dejavnosti. - Na vseh javnih parkiriščih je treba, skladno s predpisi, zagotoviti ustrezno število parkirnih mest za invalidne osebe. Pri določanju parkirnih mest za objekte z javno funkcijo, ki morajo biti dostopne brez arhitektonskih ovir, je potrebno zagotoviti vsaj

	5% ali vsaj eno parkirno mesto za invalide. Določila veljajo povsod, razen v primeru, ko je možno parkiranje na javnih parkiriščih s soglasjem pristojnega upravljavca in ob upoštevanju potreb po istočasnem parkiranju. V primeru skupnega parkirišča za objekte z različnimi dejavnostmi se upošteva največje potrebe po istočasnem parkiranju.
Intermodalnost	
Osebe z oviranostmi	-
Enakopravna dostopnost	
Zdravje prebivalstva	
Varnost v prometu	-
Onesnaževanje okolja	- Hrupu so izpostavljena predvsem območja ob glavni cesti, regionalnih cestah in železnici. Na območju ob železnici, ki je obremenjeno s hrupom, se predvidijo protihrupni ukrepi. Na območju, kjer se stikata stanovanjska pozidava in proizvodna območja se uredi zeleni pas z gosto zasaditvijo.
Učinkovitost, stroški	
Privlačnost urbanega okolja	<ul style="list-style-type: none"> - Območja zelenih površin: Zelene površine obsegajo površine za oddih in rekreacijo na območju šolskega kompleksa v Debru, park ob Zdravilišču in informacijskem centru, druge urejene površine in površine za pokopališče južno od Sv. Krištofa. Ob levem bregu Savinje ter južno in zahodno od Debra se predvidijo nove zelene površine - površine za oddih, rekreacijo in šport. - Varuje se naselbinsko jedro naselja in značilne vedute v naselju. Poudarek je na vzdrževanju oz. vzpostavljanju kvalitete javnih površin kot prostora, kjer naj bi se odvijalo družbeno dogajanje (trgi, peš površine, parki...). - Prioritetno se uredi privlačnejše vstopne dele v naselje iz severne in južne smeri z ureditvijo zelenih površin in zasaditvijo ob glavni cesti ter z oblikovno privlačno in gabaritno usklajeno predvideno zazidavo. - Predvidi se sanacija degradiranih površin namenjenih proizvodnim dejavnostim in razvijanje kvalitetnejšega prostora znotraj obstoječe in predvidene stanovanjske gradnje ter krepitev in povezovanje centralnih dejavnosti.
Migracije	-
Navezovanja na sosednje občine	-
Turizem	-
Potresna ogroženost	-

Ime dokumenta: Zloženska, pohodništvo, STIK	
Nivo dokumenta: občinski	
Zaporedna številka: 5	
Področje obravnave	Vsebina
Hoja	<p>Opredeljene in predstavljene so poti v občini Laško, ki so predstavljene kot tematske ali športno-rekreativne.</p> <p>Rekreativne</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planinska pot na Šmohor - Planinska pot na Kopitnik 1 in 2 - Planinska pot na Veliko Kozje 2 - Zdraviliška pot - Rečiška planinska krožna pot - Planinska pot na Veliko Kozje 1 - Pot na Hum. <p>Tematske pa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pot treh cerkva - Pot po nekdanjih trških mejah Laškega – levi breg - Aškrčeva pot
Kolesarjenje	
Javni potniški promet	
Motorni promet	
Tovorni promet	
Mirujoči promet	
Intermodalnost	
Osebe z oviranostmi	
Enakopravna dostopnost	
Zdravje prebivalstva	
Varnost v prometu	
Onesnaževanje okolja	
Učinkovitost, stroški	
Privlačnost urbanega okolja	
Migracije	
Navezovanja na sosednje občine	
Turizem	Zloženska je del turistične ponudbe občine Laško.
Potresna ogroženost	

Ime dokumenta: Prometna študija mesta Laško	
Nivo dokumenta: občinski	
Zaporedna številka: 6	
Področje obravnave	Vsebina
Hoja	<p>Analizirane so vse peš površine v mestu Laško.</p> <p>Peš površine potekajo ob osnovnem prometnem omrežju in so z dvignjenim robnikom ločene od motornega prometa. Pomembna peš pot poteka ob desnem robu Savinje od glavnega mostu (povezava s starim mestom in železniško postajo) skozi zdraviliški park do Zdraviliškega doma in objekta Term Laško. Na to peš potezo, ki je pomembna za razvoj zdravilišča, se navezujejo peš poti po pobočju Šmihela in do poselitvenih območij v dolini Rečice. Druga pomembna peš pot poteka po levem bregu Savinje od starega mestnega jedra preko športnih in rekreacijskih površin do mostu za Jagoče. Peš prehod preko Savinje je po obeh obstoječih mostovih, nov peš most je tudi na območju zdravilišča.</p> <p>Analizirana je problematika površin za pešce.</p>
Kolesarjenje	<p>Analizirane so vse kolesarske površine v mestu Laško. Kolesarski promet poteka večinoma po vozišču cest, ločenih kolesarskih stez je malo. Pomembna je kolesarska povezava Celje – Laško – Zidani Most po manj prometnih cestah na levem bregu Savinje. Posebnih prometnih površin, ki so namenjene samo kolesarjem, je torej sorazmerno malo. Njihove lokacije so prikazane na naslednjih slikah.</p> <p>Analizirana je problematika površin za kolesarje.</p>
Javni potniški promet	<p>Analizirano je stanje na področju železniškega omrežja in Analizirano je stanje na področju JPP – tako avtobusni promet (medkrajevni avtobusnem prometu, primestni avtobusnem prometu, mestni avtobusnem prometu, avtobusni postaji, avtobusno postajališče) kot železniški promet.</p> <p>Analizirana je problematika javnega potniškega prometa.</p>
Motorni promet	<p>Namen izdelave pričujoče študije je analizirati obstoječe stanje (dostopnost do primestnih in drugih naselij (obstoj in kvaliteta dostopa), cestno omrežje (obstoj, kategorija, pretočnost, ohranjenost, ustreznost (hodniki za pešce, kolesarske površine), obstoječa raven prometne varnosti (odseki, križišča, motorizirani in nemotorizirani udeleženci v prometu, mladostniki na poti v šolo), prometni režim v starem mestnem jedru (smiselnost in ustreznost obstoječega prometnega režima, obstoj ustreznih prometnic, njihovi gabariti, vodenje nemotoriziranih udeležencev v prometu na območju starega mestnega jedra, in mirujoči promet v starem mestnem jedru), stanje na področju mirujočega prometa na levem in desnem bregu (ugotovitev ponudbe parkirnih prostorov in realnih potreb)) ter na osnovi ugotovitev pri analizi obstoječega stanja podati realne in izvedljive predloge oz. ukrepe za izboljšanje stanja na področju dostopnosti do naselij, prometne komunikacije med levim in desnim bregom, pretočnosti in prometne varnosti obstoječega cestnega omrežja, prometnega režima v starem mestnem jedru in področju mirujočega prometa.</p> <p>Ukrepi so razdeljeni v dve skupini; kratkoročne (takojšnje) in dolgoročne (trajne). Kratkoročni ukrepi so izvedljivi takoj, ne zahtevajo dolgih administrativnih in pravnih postopkov, so cenovno ugodni in v skladu s predvidenimi dolgoročnimi ukrepi. Vendar izvedba kratkoročnih ukrepov ne rešuje trajno oz. dolgoročno obstoječe problematike temveč le »omili« trenutne razmere. Dolgoročni ukrepi so cenovno zahtevnejši, za njihovo izvedbo je potrebno daljše časovno obdobje, vendar pa eliminirajo določeno vrsto problema v celoti. Cilj naloge je izdelati strokovne podlage, ki bodo naročniku v pomoč in vodilo pri sklepanju odločitev za oblikovanje usmeritev pri izdelavi strateških dokumentov za področje prometa v mestu Laško.</p>

	<p>Analizirano je obstoječe stanje na območju starega mestnega jedra (tako ulice kot križišča).</p> <p>Analizirane so pomanjkljivosti cestnega omrežja.</p>
Tovorni promet	
Mirujoči promet	<p>Večje parkirne površine so razmeščene ob zdravilišču, železniški in avtobusni postaji, ob trgovskem centru Tuš, stanovanjskih soseskah ob levem (staro mestno jedro, pivovarna) in desnem bregu (kulturni dom, stanovanjske soseske, hotel Hum) Savinje.</p> <p>Na obravnavanem območju mesta Laško smo evidentirali 11 zaznamovanih parkirišč oz. parkirnih ploščadi, ki so namenjena parkiranju osebnih vozil. Navedena parkirišča so v nadaljevanju označena (oznake "P1" do "P11") in podrobneje predstavljena oz. analizirana. V sklopu analize vsakega posameznega parkirišča smo opravili tudi analizo vertikalne in horizontalne prometne signalizacije.</p> <p>Analizirana je problematika mirujočega prometa z analizo vseh parkirišč v mestu.</p>
Intermodalnost	
Osebe z oviranostmi	
Enakopravna dostopnost	
Zdravje prebivalstva	
Varnost v prometu	<p>Analizirano in prikazano je stanje na področju prometne varnosti. Deli se na varnost na državnem in občinskem cestnem omrežju. Posebej je izpostavljena varnost v okolici OŠ Laško in POŠ Debro. Izpostavljene so kritične lokacije.</p> <p>V sklopu analize prometne varnosti na tangiranem državnem cestnem omrežju na obravnavanem področju v mestu Laško smo od upravljalca cest (Direkcija R Slovenije za ceste) pridobili podatke o prometnih nesrečah, ki jih je evidentirala policija v obdobju od leta 2003 do leta 2007 (5-letno obdobje).</p>
Onesnaževanje okolja	
Učinkovitost, stroški	
Privlačnost urbanega okolja	Analizirano je stanje in problematika starega mestnega jedra.
Migracije	
Navezovanja na sosednje občine	
Turizem	
Potresna ogroženost	

Ime dokumenta: Strategija razvoja in trženja turizma za občino Laško 2020	
Nivo dokumenta: občinski	
Zaporedna številka: 7	
Področje obravnave	Vsebina
Hoja	-
Kolesarjenje	- Sistemi trajnostne mobilnosti (zmanjšanje cestnega prometa v mestnem jedru, povečanje varnosti za kolesarje in pešce – v mestu in še posebej z vzpostavitvijo kolesarske povezave med Celjem in Laškim). -
Javni potniški promet	-
Motorni promet	-
Tovorni promet	-
Mirujoči promet	- Prometne ureditve vaških jeder in mirujočega prometa na območjih javnih objektov po naseljih, v sodelovanju s krajevnimi skupnostmi. -
Intermodalnost	- Izboljšanje železniških povezav in njihova promocija za turistične namene; vključevanje v programe, ki so oblikovani za turista, ki na območje pride z javnim prometom. -
Osebe z oviranostmi	-
Enakopravna dostopnost	
Zdravje prebivalstva	
Varnost v prometu	-
Onesnaževanje okolja	-
Učinkovitost, stroški	- Električne polnilne postaje -
Privlačnost urbanega okolja	-
Migracije	-
Navezovanja na sosednje občine	-
Turizem	-
Potresna ogroženost	-

Ime dokumenta: Turistična karta mesta Laško	
Nivo dokumenta: občinski	
Zaporedna številka: 8	
Področje obravnave	Vsebina
Hoja	
Kolesarjenje	
Javni potniški promet	
Motorni promet	
Tovorni promet	
Mirujoči promet	
Intermodalnost	
Osebe z oviranostmi	
Enakopravna dostopnost	
Zdravje prebivalstva	
Varnost v prometu	
Onesnaževanje okolja	
Učinkovitost, stroški	
Privlačnost urbanega okolja	
Migracije	
Navezovanja na sosednje občine	
Turizem	<p>Karta je del turistične ponudbe Laško. Na njej je prikazano mesto in njegova ponudba:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nastanitvena in gostinska ponudba - turistične in ogledne kmetije - naravne zanimivosti - kulturne zanimivosti
Potresna ogroženost	

Ime dokumenta: Strokovne podlage za občino Laško - poselitev	
Nivo dokumenta: občinski	
Zaporedna številka: 9	
Področje obravnave	Vsebina
Hoja	-
Kolesarjenje	-
Javni potniški promet	-
Motorni promet	
Tovorni promet	-
Mirujoči promet	-
Intermodalnost	-
Osebe z oviranostmi	-
Enakopravna dostopnost	
Zdravje prebivalstva	
Varnost v prometu	-
Onesnaževanje okolja	-
Učinkovitost, stroški	-
Privlačnost urbanega okolja	<p>V dokumentu je pripravljena analiza poselitve. Opredeljeni so tipološke analize naselij ter analize za vsako posamezno naselje, ki obsegajo naslednje vsebine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lega naselja v prostoru občine in vloga v omrežju naselja; - demografske in socialne razmere (velikost naselja, število prebivalcev, gostota poselitve) - dejanska raba površin in obstoječa organizacija prostora; - namenska raba površin; - opis naselja, glede na notranjo strukturo naselij: morfološka struktura, vzorec grajenih struktur; izkoriščenost zemljišč; pozidanost, degradirana zemljišča, extenzivne in nepozidane površine, zelene površine; vizualne kakovosti. - opremljenost z gospodarsko infrastrukturo (prometna opremljenost, komunalna infrastruktura), - območja varovanj in omejitev (kulturna dediščina, naravne vrednote, zavarovana območje, vodni viri..). <p>Tekstualni opis se zaključuje z usmeritvami in možnostmi za razvoj posameznega naselja, kjer govorimo o konceptu prostorskega razvoja (širitve, zapolnitve naselja, sanacija razpršene gradnje v smislu priključitve le te k obstoječemu naselju), ter podrobnejšim pogojim za gradnjo, sanacijo ter prenovo stavbnega fonda ter komunalne infrastrukture.</p>
Migracije	-
Navezovanja na sosednje občine	-
Turizem	-
Potresna ogroženost	-

Ime dokumenta: Strateško razvojni projekt občine Laško	
Nivo dokumenta: občinski	
Zaporedna številka: 2009	
Področje obravnave	Vsebina
Hoja	- pločniki, bankine, sprehajalne poti (prilagoditev za invalide, osvetljenost, označitve, uskladitev NRP s prioriteta in zadovoljstvom občanov, varnost,...)
Kolesarjenje	- kolesarske steze (projekti, partnerstva, regijske povezave, uskladitev NRP s strategijo razvoja, označevanje, varnost, promocija, storitve...), -
Javni potniški promet	- avtobusne povezave (spremljanje in analiziranje potreb prebivalcev, avtobusna postajališča, javno zasebna partnerstva...), - železniški promet (analiza priložnosti v turističnem smislu, železniški prehodi in postajališča, varnost, protihrupne zaščite...), - zasebni prevozniki (dopolnilna dejavnost ob vikendih, taxi za starejše občane...).
Motorni promet	-
Tovorni promet	-
Mirujoči promet	- javna parkirišča (garažna hiša, standardi ob ključnih objektih, analiza mirujočega prometa, avtobusna postajališča, strategija partnerstev, zadovoljstvo občanov...),
Intermodalnost	-
Osebe z oviranostmi	-
Enakopravna dostopnost	
Zdravje prebivalstva	
Varnost v prometu	-
Onesnaževanje okolja	-
Učinkovitost, stroški	-
Privlačnost urbanega okolja	-
Migracije	-
Navezovanja na sosednje občine	-
Turizem	-
Potresna ogroženost	-

Prometni kazalnik upošteva vlaganja občin v ceste, pločnike, kolesarske poti, parkirišča, na drugi strani pa tudi kvantitativno izražene rezultate investicij (v km ali m² ipd.) ter zadovoljstvo občanov s stanjem na tem področju in ga sestavljajo naslednji podkriteriji:

Tabela 32: Prometni kazalnik

Oznaka	Opis	Vir	Utež podkriterija v prometnem kazalniku
K 2-1	Dolžina urejenih državnih cest (km)	občina	5 %
K 2-2	Dolžina asfaltiranih občinskih cest (km)	občina	15 %
K 2-3	Lastniško urejene občinske ceste (km)	občina	10 %
K 2-4	Dolžina pločnikov brez con za pešce (km)	občina	5 %
K 2-5	Število javnih parkirnih mest	občina	5 %
K 2-6	Dolžina urejenih kolesarskih stez (km) brez con za pešce	občina	15 %
K 2-7	Zadovoljstvo občanov z urejenostjo cest in ulic	anketa	15 %
K 2-8	Zadovoljstvo občanov z urejenostjo pločnikov in parkirišč	anketa	15 %
K 2-9	Zadovoljstvo občanov z dostopnostjo do telekomunikacij	anketa	10 %

K 2-10	Zadovoljstvo občanov z javnim prevozom	anketa	5 %
--------	--	--------	-----

Ime dokumenta:	
Nivo dokumenta: regionalni	
Zaporedna številka: 11	
Področje obravnave	Vsebina
Hoja	-
Kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none"> - Regija bo svoj trajnostni razvoj udeležala tudi z gradnjo kolesarskih povezav, za kar ima edina v Sloveniji izdelan in potrjen DIIP Kolesarskega omrežja Savinjske regije.. - vzpostavitev trajnostnega in integriranega prometa s krepitvijo javnega potniškega prometa ter izgradnjo manjkajočih kolesarskih povezav -
Javni potniški promet	<ul style="list-style-type: none"> - vzpostavitev večje dostopnosti in mobilnosti - investicije v javni potniški promet in druge oblike trajnostne mobilnosti <p>Z ukrepi za izboljšanje cestne in železniške infrastrukture v TNT in med regijskih povezavah bomo izboljševali mobilnosti in konkurenčnost regije, s čimer bomo zagotavljali pogoje za nadaljnji gospodarski razvoj regije.</p> <ul style="list-style-type: none"> - izboljšanje cestnih in železniških prometnih povezav
Motorni promet	-
Tovorni promet	-
Mirujoči promet	-
Intermodalnost	-
Osebe z oviranostmi	-
Enakopravna dostopnost	
Zdravje prebivalstva	
Varnost v prometu	-
Onesnaževanje okolja	-
Učinkovitost, stroški	-
Privlačnost urbanega okolja	<ul style="list-style-type: none"> - vzpostavitev zelene infrastrukture (ozelenitev urbanih območij) - povezava preko naravovarstveno pomembnih območij (zelenih koridorjev) - povezovanje urbanih delov z zelenimi koridorji in dostopnost med le-temi
Migracije	-
Navezovanja na sosednje občine	-
Turizem	-
Potresna ogroženost	-

Evidentirani projekti:

Trajnostna mobilnost Dežele Celjske

Rekonstrukcija in izgradnja lokalnih cest v subregiji Osrednje Celjskega – Ureditev priključka na regionalni cesti R2-430/0282 Višnja vas-Celje, od km 2+200 in 2+340 Tretji pas za zavijanje - Rimske Terme d.o.o., Sanacija obstoječega mostu čez Savinjo v Rimskih Toplicah, **Kolesarska steza in hodnik za pešce Thermana d.d.** - TUŠ d.o.o. Krožišča: vpadnica v Laško Debro, G1-5 pri Thermani d.d., pred hotelom HUM, Cesta Hrastnik - Zidani Most, Sanacija ceste Laško - Breze (Šentrupert), Sanacija ceste Rimske Toplice Dežno, Avtobusno postajališče Rozman - Rabuzin odsek, Ureditev državne infrastrukture na območju Laško jug (Marija Gradec), Krožišče z mostom v Šmarjeti Cesta Štore - Svetina – Laško, Obnova lokalnih cest, javnih poti in kolesarskih stez v Občini Dobrna, Krožišče na regionalni cesti R429, na območju LN Novi Grad in LN Športni kompleks, Izvedba pločnika in kolesarske poti ob regionalni cesti R429, od Korena do Term Dobrna. Izgradnja nadvoza Kompole s pripadajočo prometno infrastrukturo, Ureditev pločnika na relaciji Štore - Prožinska vas).

Kolesarsko omrežje Savinjske regije

Izgradnja kolesarskih poti in vzpostavitev mreže regijskih kolesarskih poti v Savinjski regiji. RASR je v partnerstvu z občinami in ministrstvom pristopil k izvedbi projekta izgradnje državnega in regijskega kolesarskega omrežja v Savinjski regiji.

Ime dokumenta: Kolesarske povezave v Savinjski regiji, strokovne podlaga, 2011	
Nivo dokumenta: regijski	
Zaporedna številka: 12	
Področje obravnave	Vsebina
Hoja	
Kolesarjenje	<p>Naloga umešča kolesarske poti, ki povezuje celotno Savinjsko statistično regijo. Hkrati se kolesarska pot približuje turističnim območjem in točkam in navezuje na že obstoječe poti v sosednjih statističnih regijah.</p> <p>Rezultat naloge na območju Savinjske regije približno 529,58 km v vrednosti približno 49.963.632,30 evrov.</p> <p>V občini Laško je predvidenih 25.427 metrov kolesarskih povezav, ki potekajo po odsekih državnih kolesarskih povezav. Ocenjena vrednost investicije znaša približno 4.277.644,00 evrov.</p>
Javni potniški promet	
Motorni promet	
Tovorni promet	
Mirujoči promet	
Intermodalnost	
Osebe z oviranostmi	
Enakopravna dostopnost	
Zdravje prebivalstva	
Varnost v prometu	
Onesnaževanje okolja	
Učinkovitost, stroški	
Privlačnost urbanega okolja	
Migracije	
Navezovanja na sosednje občine	
Turizem	
Potresna ogroženost	

Ime dokumenta: Pešpot in glavna kolesarska povezava G-17, Celje – Brežice (IDP), 2011	
Nivo dokumenta: regijski	
Zaporedna številka: 13	
Področje obravnave	Vsebina
Hoja	
Kolesarjenje	<p>Pripravljena je dokumentacija za ureditev pešpoti in glavne državne kolesarske povezave G17 Celje – Brežice, odsek Celje – Laško. Gre za odsek dolg približno 12 km.</p> <p>Opisani so posamezni pododseki. Ti so razdeljeni glede na vrsto terena in cest po katerih poteka peš in kolesarska pot.</p> <p>Pododsek 1: od krozisca na Ul.XIV divizije (ob Savinji) do lokalne ceste</p> <p>Pododsek 2: ob lokalni cesti LC 036360 do mostu cez Savinjo v Polulah</p> <p>Pododsek 3: ob lokalni cesti LC 036040 do podvoza železniske proge za lokalno cesto</p> <p>Pododsek 4: ob lokalni cesti LC 036010 do podvoza folezniske proge proti Celjski koči</p> <p>Pododsek 5: po asfaltirani javni poti do cistilne naprave Tremerje</p> <p>Pododsek 6: preko mostu pri Tremerjah ter po protipoplavnem nasipu na desni strani Savinje</p> <p>Pododsek 7: preko brvi ter ob levem robu Savinje po kmetijskih in gozdnih površinah do Jagoč</p> <p>Pododsek 8: skozi inundacijsko odprtino po obstoječi poti ob Savinji mim Zdravilišča do Laškega</p> <p>Pododsek 8a: skozi inundacijsko odprtino do obstoječe javne poti zahodno od Savinje</p> <p>Pododsek 9a: po obstoječi površini za pesce ob Savinji do prikljucka na R3-681/4006</p> <p>Pododsek 9b: po ulicah mestnega jedra</p>
Javni potniški promet	
Motorni promet	
Tovorni promet	
Mirujoči promet	
Intermodalnost	
Osebe z oviranostmi	
Enakopravna dostopnost	
Zdravje prebivalstva	
Varnost v prometu	
Onesnaževanje okolja	
Učinkovitost, stroški	
Privlačnost urbanega okolja	
Migracije	
Navezovanja na sosednje občine	
Turizem	
Potresna ogroženost	



EU in SLO dokumenti

V tem poglavju je podan pregled strateških dokumentov na evropski, državni, regionalni in lokalni ravni, ki obravnavajo trajnostno mobilnost in so osnova pri izdelavi celostne prometne strategije občine Litija.

Izdelava celostnih prometnih strategij je predvidena v **Operativnem programu izvajanja Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020**. Za naložbe, ki bodo vključene v celostne prometne strategije in ki bodo povezane z načrti za kakovost zraka ter strategijami trajnostnega razvoja za mestna območja je predvidena tu podpora iz ESRR in kohezijskih skladov; občina kot javna institucija lahko sodeluje na vseh razpisih. Vlaganja bodo prednostno usmerjena v podporo mehkim vsebinam in bodo zagotavljala ustrezno kombinacijo ukrepov, ki bodo pomembno vplivala na preusmeritev individualnih prevozov v javni potniški promet in tako pomembno vplivali k zmanjševanju emisij toplogrednih plinov in delcev v ozračje, ukrepov, ki bodo izboljšali vrzeli v obstoječih infrastrukturnih omrežjih za trajnostno mobilnost (ureditev varnih dostopov do postaj in postajališč JPP, ureditev lokacij za parkiranje koles, ureditev površin na pešce in kolesarje) ter neinfrastrukturnih ukrepov kot so izdelava trajnostne prometne politike, mobilnostnih načrtov, omejevanje prometa v mestnih jedrih.

Slovenija, kot država članica EU, poskuša slediti usmeritvam, ki jih sprejmejo na evropski ravni. S temeljnimi strateškimi dokumentov **Resolucija o prometni politiki RS (Intermodalnost: Čas za sinergijo)** (UL RS št. 58/2006) želi ministrstvo pristojno za promet omogočiti razvoj optimalnih prevoznih poti in zagotoviti celovite logistične rešitve; podana so izhodišča, vizije, cilji, ukrepi s katerimi želijo zagotoviti mobilnost, dostopnost, gospodarski razvoj, varovanje okolja, optimalno izkoriščanje virov, uravnotežen transportni sistem. Med drugim je v resoluciji zapisano:

»Kolesar je enakovreden udeleženec v prometu, zato mu moramo posvečati več pozornosti v sklopu oblikovanja celotne prometne infrastrukture. Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da so kolesarji bistveno manj ogroženi in bolj upoštevani udeleženci v prometu. Poglavitna naloga je zmanjšanje števila navzkrižnih točk med kolesarji in motornim prometom. V praksi to pomeni ločevanje kolesarskega in motornega prometa povsod tam, kjer razmere to omogočajo. Poleg tega je treba v sistemu enovitega javnega potniškega prometa zagotoviti, da bodo lahko kolesarji uporabljali javni potniški promet brez posebnega doplačila za prevoz kolesa.«

ter

»Za spremembo potovalnih navad v mestih je treba izvajati ukrepe spodbujanja pešačenja, uporabe koles in javnega potniškega prometa ter dvigovanja ekološke ozaveščenosti prebivalcev. Podpirati je treba izvajanje cenovno nezahtevnih ukrepov upravljanja in ravnanja mobilnosti. Eden od pomembnejših ciljev prometne politike je povezati kolesarske steze s postajališči javnega potniškega prometa in parkirnimi površinami za motorna vozila.«

Slovenija je s podpisom **Alpske Konvencije** pristopila k oblikovanju skupne čezmejne politike z enotnim konceptom trajnostnega razvoja gorskega in sosednjih območij in vsebuje splošne ukrepe za uveljavljanje trajnostnega razvoja na območju Alp. Predstavlja načelno zavezo za podporo politiki na dvajsetih področjih, med drugim tudi varstvo narave ter promet.

Leta 2015 je Vlada Republike Slovenije sprejela **Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji** v smislu sprememb delovanja in organizacije mestnega prometa poudarja pomembnost delovanja JPP in skupinskih prevozov z ustrezno informacijsko podporo, z uvedbo enotne vozovnice in storitev prevoza na zahtevo ter prilagoditev voznih redov ter obnovo voznega parka JPP. Ne pozablja na promocijo hoje in kolesarjenja, saj je eden izmed ciljev zagotovitev ustreznih prometnih površin za



nemotorizirane udeležence v prometu. Temu primerno morajo lokalne skupnosti določiti parkirno politiko. Vizija prometne politike je opredeljena kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva in je med drugim zapisano:

»Pomemben vidik razvoja trajnostne mobilnosti je izdelava celostnih prometnih strategij na občinski ravni, ki bodo polno upoštevale načela trajnostne mobilnosti. Z uporabo smernic imajo občine na voljo pripomoček za celovito urejanje prometa na lokalni ravni, pri čemer bo javni potniški promet dobil ustrezno vlogo v prihodnjem trajnostnem prometnem sistemu oziroma s čimer ustvarimo možnosti, da javni potniški promet izkoristi svoje zmogljivosti v celoviti ponudbi vseh prevoznih načinov.«

»Za spodbujanje in povečanje uporabe javnih prevoznih sredstev je potrebna tudi vzgoja potnikov za ustvarjanje intermodalnega in trajnostnega potniškega prometa: hoja-kolo-avto-taksi-ladja-avtobus-vlakletalo. Pri tem je treba nameniti posebno skrb starejšim ter osebam s telesnimi in čutnozaznavnimi ovirami.«

»Učinki ukrepov trajnostne mobilnosti so večplastni – od zdravstvenih, okoljskih in prostorskih do družbenih in finančnih. Gre za celosten pristop k načrtovanju razvoja mobilnosti, ki upošteva vse vidike trajnostnega razvoja, okoljskega, ekonomskega in socialnega, ter je usklajen v konkretnem prostoru.«

»Dostop z nemotoriziranimi prevoznimi načini – hojo in kolesarjenjem kot delom trajnostne mobilnosti – je na izvedbeni ravni v slovenski načrtovalski praksi pogosto zapostavljen, zato mu je treba zagotoviti vlogo, ki mu v sodobnem prometnem načrtovanju pripada. Poskrbeti je treba za sklenjeno mrežo pločnikov in kolesarskih stez ter omogočiti prebivalcem varno pešačenje in kolesarjenje.«

Prostorski red Slovenije (UL RS št. 122, 2004) pa določa, da je treba zagotavljati učinkovito in enakovredno dostopnost s sklenjenimi pešpotmi (s poudarkom na javni infrastrukturi), učinkovitim JPP omrežjem, ki zmanjšuje odvisnost od avtomobilskega prometa, zagotavljati 5-minutno dostopnost iz območji stanovanj, posebnih območij ter območij družbene infrastrukture do postajališč JPP ter omogočati dostop vsem skupinam prebivalstva do objektov družbene infrastrukture in javnih odprtih prostorov.

PRILOGA 2
Delavnica z odgovornimi s področja prometa
Zapisnik



DELAVNICA Z ODGOVORNIMI S PODROČJA PROMETA ZAPISNIK

Prvo srečanje z občinsko upravo
Uvodni sestanek, delavnica s področja prometa
Laško, 9.6.2016

DELAVNICA Z ODGOVORNIMI S PODROČJA PROMETA

Delavnico vodi Robert Rijavec, PTI

Namen prometnih strategij v občinah:

Izboljšati/zmanjšati

- stopnja motorizacije naj stagnira ali naj se ne načrtuje v korist avtomobilu
- treba je imeti kratkoročne, srednjeročne ali dolgoročne cilje, ki morajo biti vsi izvedljivi
- 30-40% lastnih prihodkov damo za avto
- velika razpršenost prebivalstva ne omogoča drugačnega premikanja kot z avtomobilom, tudi razgibanost terena
- dejavnosti, gospodarstvo, turizem. Večina generatorjev prometa je odvisnih od avtomobila. Promovirati terminal na železnici
- G5 – tranzit – povezuje obe avtocesti A1 in A2.
- Treba je zavzeti strategijo o razvojnih osi, kaj lahko občina iztrži od razvojnih osi.
- Strateški dokument naj obravnava tudi razvoj regionalne ceste vzporedno z razvojem tretje razvojne osi.
- visok delež delovne migracije

Koristi prometnih strategij v občinah:

- boljša kakovost življenja (mobilnost in dostopnost)
- okoljske in zdravstvene koristi (prispevanju k reševanju težav podnebnih sprememb)
- boljša povezava med ljudmi (vključenost in upoštevanje potreb različnih skupin uporabnikov)
- skupne odločitve in akcije, ki jih podpirajo prebivalci, lokalne skupnosti in interesne skupine
- možnost povezovanja, integracije in vključevanje sosednjih občinskih ali regionalnih služb
- izboljšanje konkurenčnosti občine in dostopa do financiranja projektov
- občine lahko s pomočjo strategije trajnostne mobilnosti dostopajo do proračunskih sredstev, ki bodo namenjene inovativnim rešitvam ali celostnim pristopom k načrtovanju in s tem k razvoju

Izhodišča

- G5 – tranzit
- visok indeks delovne migracije
- ureditev prometa v mestu Laško
- železniška povezava
- majhna gostota poseljenosti – veliko cestne infrastrukture, slaba dostopnost zaledja (JPP)



- pomanjkljivosti: mirujoči promet, površine za pešce in kolesarje, infrastruktura za ljudi s posebnimi potrebami
- ciljne skupine: starejši, otroci in mladostniki, ranljivi udeleženci v prometu
- učinkovite in hitro izvedljive rešitve

RAZPRAVA

Komentar Aljaž Krpič

- Vse manj je javnega prometa, 20 let nazaj je imel Izletnik linije po hribih, trenutno v uporabi taksi. To je najcenejša možnost. Priložnost za razvojno os, ki bi šla zahodno od Laškega in bi služila kot obvoznica, rešili bi poplavne zadeve, izboljšali dostopnost. Vlaki funkcionirajo najbolj na relaciji Laško – Celje in proti Trbovljam, predvsem za dijake. Avtobusnih prevozov ni.
- Robert Rijavec:
 - uporabljati sodobne oblike skupinskega prevoza
 - delitev avtomobil z drugimi potniki
 - delitev avtomobila npr. s sosedi
 - vlagati v telekomunikacijsko omrežje. Javne prostore, kjer bi se ljudje združevali v vozila opremiti z wifi, da bi lahko med sabo komunicirali. Način informiranja o privatnih voznjeh. Javno dostopno omrežje omogočiti tudi po vaseh.
 - Občina bo težko promovirala JPP, če ta odpade.
 - Promovirati dejavnosti, ki so v občini prisotne, mladi morajo videti priložnost v turizmu.
 - storitev UBER (zasebno prevoznništvo)
 - gradnja infrastrukture ob železnici
 - povezava turizma in delovnih migracij, železniške povezave: kombinacija vlak-kolo-vlak (z vlakom na odseku, ki je za kolesarjenje manj primeren)
 - že urejene kolesarske poti, mogoče manjkajo prestopne točke, postajališča, kolesarnice v Celju, Laškem, Zidanem mostu.
 - treba je razviti zgodbo o razvoju, mladi morajo spoznati zakaj se spleča ostati, promovirati v šolah in vrtcih
 - avtocesta ni vedno rešitev, lahko povzroči dodatno izseljevanje prebivalstva
 - Treba je pokazati gospodarski indikator.
 - Obstoječa urejenost dostopnosti za invalide je izrednega pomena za razvoj turizma.
 - v strategiji je treba opredeliti menedžment pakiranja
 - vizija mesto prijazno invalidom
 - za razvoj okoliškega turizma, je treba zvezdasto povezati destinacije med sabo: povezava obeh zdravilišč, shuttle prevozi obeh zdravilišč, sama destinacija pa naj bo dostopna z avtomobilom
 - promet je lahko tudi poslovna priložnost
 - ni nujno zapiranje mesta za promet, v mestu se lahko uredijo cone za umirjanje prometa
 - prometna strategija mora biti vodilo gospodarstva
 - strateške odločitve tudi pri organizaciji velikih dogodkov



- Aljaž Krpič:

- v občini št. prebivalcev zelo pada, predvsem zaradi selitev mladih v Ljubljano.
- iz občine se na delo vozi 70% prebivalstva. Razdalje so predolge, čas dostopa do trgovin, delovnih mest je predolg.
- problem prometnih zastojev za Celjane zaposlene v Laškem
- želja povezati destinacijo Celje – Zidani most. Dobro asfaltirana kolesarska steza iz Laškega do Celja. Ideja: Družinski izlet iz Celjske kotline do Laškega na kopanje, nazaj pa z vlakom.
- velik delež turistov, ki prihaja je hedikepiranih. Dnevno 200 gostov v Laškem je s hendikepom in morajo imeti omogočen dostop do servisov, ki jih potrebujejo.
- Regionalna cesta bi se z realizacijo tretje razvojni osi zožala, naredili bi kolesarsko stezo, pešpot.
- 6 let dogovorov za razširitev kolesarske steze od zdravilišča do trgovine, problem pridobivanja soglasij s strani Slovenskih železnic
- cilj je maksimalna razširitev terena za pešce in kolesarje
- Turizem: Laškega ni mogoče zapreti za promet. Ne želimo pa, da promet narašča. Vsak nov razvoj pomeni več prometa, največ avtomobilskega.
- 10000 nočitev, vikendi so polni, ljudje vse bolj prepoznavajo tudi kolesarsko destinacijo
- zahodni del Laškega je ima brezplačno parkiranje, središče ima plačljivo parkiranje. Navezava na vse to : mesto bi zaprli za promet, ideja o plačljivem parkirišču. Ne vidijo smisla v zapiranju prometa v mestu. Namen v naslednjih 3 letih temeljita prenova mestnega jedra. Ulice brez ovir.
- prometna študija je podrobno opisala promet v mestu, križišča, parkirišča. Želeli smo optimizacijo.
- Parkirni režim na prazniku Pivo in cvetje: domačini takrat odidejo iz mesta. Obiskovalcev je 30000. Mesto se zapre. Parkirajo na severnem delu Laškega. Ljudje pridejo z vlakom, 15.000-20.000. V sodelovanju s Slovenskimi železnicami, iz Trsta, Avstrije, Nemčije. Na dogodku ni vstopnin. Vozni red je takrat na relacijah povečan. Vse nočitvene kapacitete so zasedene, tudi kampirajo. Avte vsi domačini umaknejo. Na državni cesti je polovična zapora. Za tovornjake je zapora, izločajo se v Celju in v Rimskih toplicah. Želja, da bi pivo in cvetje razpotegnili čez poletje. Da bi ljudje prišli v laško 2x ali 3x letno. Cilj je imeti večkrat zasedene kapacitete. Tudi težave, prometne nesreče, neoviran dostop do proge.
- temeljita prenova mestnega jedra, umirjene cone, umik ovir
- zvočni zid proti pokopališču in stanovanjskim soseskam manjka (umestitev zvočnega zida mora biti zelo spretno umeščena v prostor, ker poseže v vidno polje in ustvarja koridorje, ki so neprijetni na pogled)
- velika občina z majhnim št. prebivalcev. Glavna os je Laško-Rimske-Zidani most. Nekatere kolesarske povezave so že narejene, označene, oglaševane. Vsako leto asfaltirajo nekatere nove lokalne ceste in tako rešujejo zaledje. Zaledje ima pozimi težave s snegom, neurja, plazovi . Strategija občine je redno vzdrževanje cest.



- Združevanje potnikov v avtomobilu: občina želela to doseči. V zaledju je to malo je malo verjetno. »Divjih« P+R v občini ni.
- V pivovarni je večina zaposlenih iz občine, nekaj iz Ljubljane in Celja.
- Na razpravo povabiti tudi predstavnike sosednjih občin: npr: Celje.

PRILOGA 3
Prva javna razprava z občani
Zapisnik



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LAŠKO – PRVA JAVNA RAZPRAVA POROČILO O PREDLOGIH IN POBUDAH OBČANOV

Prva javna razprava o pripravi Celostne prometne strategije je potekala v Otročjem centru (bivši kino Laško), 4. 7. 2016. Srečanja se je udeležilo 22 predstavnikov prometne stroke, društev, javnih institucij, krajevnih skupnosti in zainteresiranih občank in občanov.

V uvodnem pozdravu je župan Franc Zdolšek podprl pripravo CPS ter pozval občane in občanke k aktivnemu sodelovanju, poudaril pa je tudi posebni pomen, ki ga ima urejen promet pri razvoju turizma v Laškem. Strokovnjaki iz podjetja LOCUS d.o.o., Prometno tehničnega inštituta in zavoda CEPP – Centra za vodenje participativnih procesov so nato predstavili namen, potek priprave in glavna prometna izhodišča CPS ter načine za sodelovanje zainteresirane javnosti v celotnem procesu priprave CPS.

V drugem delu srečanja je potekala vodena razprava, v kateri so udeleženci zastavljali vprašanja ter podajali svoja mnenja o različnih vidikih priprave CPS. Z namenom večje osredotočenosti razprave so organizatorji izpostavili nekaj vodilnih vprašanj, čeprav je bila razprava odprta tudi za ostala vprašanja.

Vodilna vprašanja razprave so bila:

- Ali je po vašem mnenju v zasnovi CPS zajeta vsa ključna problematika?
- Ali bi k predstavljenim prometnim izhodiščem in izzivom za prometno ureditev v občini še kaj dodali?
- Ali so vam načela trajnostne mobilnosti razumljiva? Ali ta načela predstavljajo ustrezen temelj za dolgoročno prometno ureditev v občini?
- Katere vrednote je najbolj smiselno upoštevati pri urejanju prometa?
- Kaj menite o možnostih sodelovanja občanov v pripravi CPS? Imate predloge za izboljšanje?
- Ali imate dodatne predloge glede načinov in kanalov obveščanja?

V nadaljevanju tega poročila so **povzeti predlogi in pobude udeležencev razprave**, združeni po vsebinskih sklopih.

Cestno omrežje in železniško omrežje (križanja)

- Promet iz leta v leto raste in predvsem glavna cesta skozi naselje je močno obremenjena s tovornim prometom. Magistralna cesta potrebuje nadomestno cesto.
- Podhodi pod regionalno cesto predstavljajo kritično točko tudi za dostopanje otrok do šole.
- Pred leti se je izvajal ukrep za zmanjšanje števila nivojskih križanj. Ena izmed takih ukinitiv je bila pri zaselku Debro. Ukinitiv je precej zmanjšala mobilnost občanov. Posebno prebivalcem omenjenega zaselka, ki so zaposleni v Celju, se je precej podaljšala pot na delo.
- Dobro bi bilo ukiniti tudi izredno nevaren podvoz Gavge in preveriti možnosti za vzpostavitev novega prehoda na drugi lokaciji.

Zdravilišče se poleg ostalega turizma, ukvarja tudi s turizmom in organizacijo športnih dogodkov, tudi svetovnih prvenstev za invalide. Športna dvorana je nasproti zdravilišča, na drugi strani železnice. Invalide je treba do dvorane, ki je oddaljena le 1 km voziti s kombiji. V ta namen bi bilo treba urediti izvenivojsko križanje. V strategijo je treba vključiti strateški načrt o urejenosti površin za invalide.

Kolesarske in peš povezave

- Izdelan je projekt za del odseka državne kolesarske povezave Celje – Zidani most in naprej proti Brežicam. Kolesarska povezava do Celja je izrednega pomena, saj bi se lahko v Celju



navezala na kolesarske poti v celotni Savinjski dolini, prav tako pa tudi na poti proti Podčetrtku in Rogaški Slatini. Projekt je treba realizirati.

- 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. Treba je vzpostaviti prometni režim na poti, ki bo dovoljeval samo eno obliko prometa, ali pa ustrezno ureditev ter označbe za kombinacijo pešpoti in kolesarske poti.
- 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.
- Izpostavljen je bil tudi problem varnih pešpoti (ne samo šolskih) v mestu in v zaledju občine. Med starši in otroki je prisoten strah zaradi neustrezne varnosti kolesarjenja in pešačenja.

Javni potniški promet

- Dostopnost zaledja do javnega potniškega prometa ni slaba, saj se občina že dlje časa trudi povečati dostopnost tudi prebivalcem iz zaledja. V občini se povečuje uporaba taksi prometa, lahko pa bi zaživela tudi katera druga oblika prometa. Nekateri linijski prevozi v občini Laško se že nagibajo k ideji o deljenju prevoza prebivalcev v zaledju s šolarji na šolskih avtobusih. Treba je uskladiti in omogočiti deljenje šolskih prevozov.
- Podan je bil tudi predlog za slogan: »Delimo si promet s šolarji«.

Mestno jedro

- 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. Predlog za izgradnjo je na lokaciji v bližini lekarne Laško.
- Za zmanjšanje prometa v starem mestnem jedru je bila podana tudi ideja, da bi naselju Tovsto-Zahum onemogočili dostop do starega mestnega jedra preko obstoječe ceste, saj se preko jedra napaja celotno naselje, kar povzroča zgoščen avtomobilski promet v starem delu mesta. Za začasno premostitev težav je vzpostavljena obvozna makadamska pot. Rešitev bi bila povezava naselja z mostom v Jagočah, saj bi s tem ukrepom močno umirili promet v starem jedru. Težavo predstavljajo predvsem lastništva zemljišč in s tem povezani problemi pri odkupih potrebnih zemljišč. V tem primeru je za ukrepe, ki so v javnem interesu skrajna rešitev razlastitev.
- Izražena je bila skrb za obstoj manjših lokalov v starem jedru, ob predpostavki, da se staro jedro zapre za promet oz. da se onemogoči parkiranje pred lokali. Primeri dobre prakse, tudi iz Slovenije, kažejo, da prav ta dva ukrepa s časom navadno povečata obiskanost mestnih središč. Poleg tega so iz mesta umaknjeni večji trgovski centri, ki zahtevajo bližino parkirišča, predvsem ob večjih nakupih.
- Potreben je razmislek o tem, koliko parkirnih hiš potrebuje mesto in kakšni bodo režimi parkiranja (npr. en avto v mestu, drugi v garažni hiši).
- Treba je urediti logistiko odvoza odpadkov v starem jedru mesta.
- Treba je sprejeti in v Celostno prometno strategijo navesti več ukrepov za urejanje mestnega središča. Poleg tega je treba spremeniti tudi miselnost prebivalstva in pokazati prednosti ideje o »mestu brez avtomobila«.

Na zaključku razprave so se tako organizatorji kot udeleženci strinjali, da mora biti Celostna prometna strategija dokument z jasno zastavljenimi cilji in izvedljivimi ukrepi. Glede na to, da je trajnostna mobilnost eden izmed ključnih programov v Evropi, je njeno izvajanje tudi realno pričakovati.

Organizatorji so se nato zahvalili udeleženkam in udeležencem ter jih povabili tudi k nadaljnjemu sodelovanju pri pripravi CPS, predvsem k izpolnitvi **anketnega vprašalnika** o stanju prometa in o potovalnih navadah občanov.

PRILOGA 4

Intervju z desetimi pomembnimi deležniki



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LAŠKO

Celostna prometna strategija bo podlaga za dolgoročni proces trajnostnega načrtovanja prometa, s katerim bomo nastavili premik k čistejšim in učinkovitejšim načinom mobilnosti. Je proces, v katerega so vključeni predstavniki javne uprave, gospodarstva in civilne družbe, vključno z vsemi zainteresiranimi občani. Dokument bo tudi podlaga za lažje pridobivanje evropskih sredstev, potrebnih za izvedbo načrtovanih ukrepov.

Skozi različne ukrepe, ki jih bo predvidela strategija, bomo zasledovali cilje trajnostnega prometnega načrtovanja in tako spodbujali pešačenje, kolesarjenje, uporabo javnih prevoznih sredstev in drugih trajnostnih oblik prevoza, vloga avtomobila pa se bo zmanjševala. Spremenil naj bi se običajen pristop k načrtovanju prometa, netrajnostno dojemanje prioritet v prostoru in predvsem potovalne navade. Uspešnost ukrepov se bo odražala v boljši učinkovitosti prometa, pozitivnih učinkih na okolje in zdravje ljudi ter na kakovosti bivanja občanov.

TEMELJNA NAČELA IN STANJE

V prvi fazi izdelave strategije moramo analizirati stanje. Intervju, ki ga bomo opravili z vami kot pomembnim deležnikom v prostoru, se bo torej nanašal predvsem na vaše videnje prometnih problemov, izhajajočih iz področja vašega dela ter na vaše poglede na principe trajnostne mobilnosti.



VPRAŠALNIK

Ime intervjuvanca: Marko Sajko

Organizacija: OŠ Primoža Trubarja Laško

1. Kako bi ocenili stanje prometa v občini?

Zadovoljivo z nekaj pomanjkljivosti.

2. S katero skupino uporabnikov (šolarji, starejši občani, zaposleni, predšolski otroci, stanovalci, gibalno ovirani, rekreativci, turisti, prevozniki,...) se pretežno srečuje vaša organizacija?

Šolarji, prevozniki, zaposleni.
Matična šola: 450 otrok
Podružnica Laško: 250 otrok
+ dodatne 3 podružnice (vsaka 10-40 otrok)

3. Kakšnih oblik mobilnosti se najpogosteje poslužujejo vaši uporabniki?

Hoja, avtobus, šolski kombi, avto.

4. Kaj po vašem mnenju predstavlja največje prometne probleme, ki se nanašajo na področje vašega dela oziroma delovanja?

- Veliko učencev je vozačev (2/3), ki se vozijo iz oddaljenih krajev. Včasih predstavlja težavo tudi prevoz učencev znotraj kraja na drugo lokacijo (kulturni dom, zdravstveni dom).
- Treba je izboljšati označbe, narediti prehode za pešce.
- Pošta nima lastnega parkirišča, zato obiskovalci pošte ustavljajo avtomobile na cesti. S tem nevarno posegajo v vidno polje voznikov na ulici, po kateri otroci dostopajo v šolo. Obstaja nevarnost, da voznik spregleda pešca.
- Prazni šolski avtobusi.



5. Kakšne negativne vplive generira naveden problem (časovne zamude, nevarnosti, stres, neučinkovitost, visoki stroški, obolenja, pritožbe in podobno)?

Visoki stroški.
V zdravstvenem domu je problem tudi namestitev otrok, saj ni prostora za cel avtobus otrok.

6. Izboljšava katerega prometnega sistema (mirujoči promet, ceste, kolesarske steze, JPP, peš površine in povezave,...) bi najbolj učinkovito pripomogla k izboljšanju stanja?

Sam menim, da bi učenci morali pot od šole (podružnica) do zdravstvenega doma prehoditi. Imamo pa težave z lastnimi šolskimi pravili in tudi časovne omejitve.

7. Ali lahko predlagate ukrep, s katerim bi na področju vašega dela/organizacije lahko pripomogli k doseganju rešitve navedenih problemov?

Sprememba organizacije zdraviliških pregledov učencev.

8. Ali menite, da se z vašim vključevanjem v proces izdelave CPS lahko zastavijo boljša vizija, cilji in ukrepi oziroma izboljša stanje?

Da.



INTERVJU

Ime intervjuvanca: **Marjan Salobir** (vodja OTS)

Organizacija: **JP KOMUNALA LAŠKO d.o.o.**

Datum, ura: 4.7.2016, 15:15-16:40

1. Kako bi ocenili stanje prometa v občini?

- 85 naselij; 30m¹/prebivalca; razvejanost cestne mreže; material: dolomit.
- Stopnja motorizacije se večja, vlaganja v prometno infrastrukturo stagnirajo, kakovost vozil se večja in s tem je varnost boljša.
- Glavna cesta 1 (Krško - Celje) zelo obremenjena (PLDP, tranzit): profil ceste je vprašljiv, mostovi se ojačujejo, semaforji skozi naselje Laško (onesnaženje, varnost)
- Železniški podvozi z nizkimi gabariti (Kozjansko), zato promet preko Laškega/Šentjurja, ukinjajo se nivojska križanja z železnico
- Več je pešačenja kot kolesarjenja.

Splošna ocena: dobro (3).

2. S katero skupino uporabnikov (šolarji, starejši občani, zaposleni, predšolski otroci, stanovalci, gibalno ovirani, rekreativci, turisti, prevozniki,...) se pretežno srečuje vaša organizacija?

- Stanovalci in prevozniki
- Vzdrževanje cest in (javnih) poti v Občini Laško: vozniki motornih vozil in kolesarji, pešci
- Pregledniki in podpora reševanju v času zimske službe oziroma drugih izrednih situacijah (sneg, plazovi, žled): občani, vozniki avtobusov in gasilci.
- Uporabniki parkirnih storitev.

3. Kakšnih oblik mobilnosti se najpogosteje poslužujejo vaši uporabniki?

Cestni (potniški) promet: kolesarji, pešci, avtomobilisti.
Mirujoči promet: parkomati (poslovni najem, podjetje Kostra Celje), pobiranje parkirnine in najemi prostorov v starem mestnem jedru



4. Kaj po vašem mnenju predstavlja največje prometne probleme, ki se nanašajo na področje vašega dela oziroma delovanja?

- »Mehkejšje variante« mirujočega prometa – težnja po odloku o enakopravnosti glede na lokacija. Vprašanje o stagnaciji starega mestnega jedra. Potrebno urediti ugodnejše poslovne odnose med Občino in najemniki.
- »Mladi bi se vrnil v mestno jedro, če bo kaj za početak«, sicer je potreben avtocestni dostop s službami ali v Ljubljani ali kje drugje, če ni druge možnosti.
- Problematika obvozov in intervencijskih poti v primeru nesreč in večjih dogodkov.
- Funkcionalne površine niso povsod določene (problematika mirujočega prometa)

5. Kakšne negativne vplive generira naveden problem (časovne zamude, nevarnosti, stres, neučinkovitost, visoki stroški, obolenja, pritožbe in podobno)?

- Časovne zamude, nevarnosti, stres, neučinkovitost, pritožbe in podobno, ki so lahko utemeljene ali pa tudi ne (npr. slabo vreme pozimi).

6. Izboljšava katerega prometnega sistema (mirujoči promet, ceste, kolesarske steze, JPP, peš površine in povezave,...) bi najbolj učinkovito pripomogla k izboljšanju stanja?

- Dostopnost do avtocestnega omrežja.
- Kolesarske površine.
- Spodbujanje skupinskih prevozov (JPP, Taxi, vlak).
- Mirujoči promet: ureditev sistema dovolilnic na javnih površinah.

7. Ali lahko predlagate ukrep, s katerim bi na področju vašega dela/organizacije lahko pripomogli k doseganju rešitve navedenih problemov?

- Obvoznica Laško.
- Novogradnje kolesarske površin in modernizacija cest.
- Spremembe prometnega režima v mestnem jedru (mehki ukrepi).
- Poudarek prometni stroki, tudi v SPV: »Ni nujno, da so vse pobude utemeljene«.

8. Ali menite, da se z vašim vključevanjem v proces izdelave CPS lahko zastavijo boljša vizija, cilji in ukrepi oziroma izboljša stanje?

- Da, pričakovano.



INTERVJU

Ime intervjuvanca: **Bojan Šipek** (vodja policijskega okoliša – VPO Laško)

Organizacija: **Policija**, Policijska postaja Laško

Datum, ura: 4.7.2016, 13:00-14:00

1. Kako bi ocenili stanje prometa v občini?

- Glavna cesta 1 (Krško - Celje) zelo obremenjena s težkimi tovornjaki kljub »prepovedi tranzita«.
- Regionalna cesta 681 »Most Laško-Šentrupert-Šentjur«, dostop do OŠ, ni avtobusnega postajališča.
- Naselje Laško: premalo parkirnih površin v dopoldanskem času, lokalni zastoji in zgotovitve ob konicah.
- Prečkanje železniške proge je vprašljivo.
- Trend rasti turistov kot pešci in kolesarjev, veliko hendikepiranih oseb (z vozički).
- Ni ustreznih mest za kontrolo prometa.

Splošna ocena: dobro (3).

2. S katero skupino uporabnikov (šolarji, starejši občani, zaposleni, predšolski otroci, stanovalci, gibalno ovirani, rekreativci, turisti, prevozniki,...) se pretežno srečuje vaša organizacija?

- Splošno: udeleženci v cestnem prometu.
- Kršitelji pravil v cestnem prometu (hitrost, alkohol, prehitevanja oziroma nepravilna smer vožnje): vozniki osebnih vozil.
- Področje preventive: šolarji (varna pot v šolo, kolesarji); akcije.
- Tovorna vozila in vozniki tovornih vozil: vedno manj.
- Fizična varnost in vandalizem: potniki na vlakih.

3. Kakšnih oblik mobilnosti se najpogosteje poslužujejo vaši uporabniki?

Cestni (potniški) promet: osebna vozila, motorna kolesa in kolesa, pešci.



4. Kaj po vašem mnenju predstavlja največje prometne probleme, ki se nanašajo na področje vašega dela oziroma delovanja?

- Majhna enota (nadzor).
- Neustrezna mesta kontrole prometa.
- Prometna varnost se slabša ob neprisotnosti Policije (Uniforma mora biti vidna!).
- Strožji nadzor ni rešitev, mora pa biti, morda za nekoliko več kot sedaj.
- Tehnične podpora, npr. video nadzor večjih križišč.

5. Kakšne negativne vplive generira naveden problem (časovne zamude, nevarnosti, stres, neučinkovitost, visoki stroški, obolenja, pritožbe in podobno)?

- Stres.
- Pritožbe in pobude o (ne)prisotnosti.

6. Izboljšava katerega prometnega sistema (mirujoči promet, ceste, kolesarske steze, JPP, peš površine in povezave,...) bi najbolj učinkovito pripomogla k izboljšanju stanja?

- Avtobusna postajališča in površine za pešce.
- Kolesarske površine (npr. Debro), P&R za kolesarje, mestne kolesarske površine.
- Električne polnilnice.

7. Ali lahko predlagate ukrep, s katerim bi na področju vašega dela/organizacije lahko pripomogli k doseganju rešitve navedenih problemov?

- Nagrade za pozitiven odnos do prometa (spoštovanje pravil).
- Enosledna vozila: redno informiranje o problematiki varnosti v medijih (npr. Laški bilten).
- Analize prometnega dogajanja (video) v območju večjih generatorjev prometa.

8. Ali menite, da se z vašim vključevanjem v proces izdelave CPS lahko zastavijo boljša vizija, cilji in ukrepi oziroma izboljša stanje?

- Da, »brez Policije ni prave prometne strategije«.
- Zelo pomembna je tudi zaveza ob sodelovanju akterjev pri organizaciji velikih dogodkov.



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LAŠKO

Celostna prometna strategija bo podlaga za dolgoročni proces trajnostnega načrtovanja prometa, s katerim bomo nastavili premik k čistejšim in učinkovitejšim načinom mobilnosti. Je proces, v katerega so vključeni predstavniki javne uprave, gospodarstva in civilne družbe, vključno z vsemi zainteresiranimi občani. Dokument bo tudi podlaga za lažje pridobivanje evropskih sredstev, potrebnih za izvedbo načrtovanih ukrepov.

Skozi različne ukrepe, ki jih bo predvidela strategija, bomo zasledovali cilje trajnostnega prometnega načrtovanja in tako spodbujali pešačenje, kolesarjenje, uporabo javnih prevoznih sredstev in drugih trajnostnih oblik prevoza, vloga avtomobila pa se bo zmanjševala. Spremenil naj bi se običajen pristop k načrtovanju prometa, netrajnostno dojemanje prioritet v prostoru in predvsem potovalne navade. Uspešnost ukrepov se bo odražala v boljši učinkovitosti prometa, pozitivnih učinkih na okolje in zdravje ljudi ter na kakovosti bivanja občanov.

TEMELJNA NAČELA IN STANJE

V prvi fazi izdelave strategije moramo analizirati stanje. Intervju, ki ga bomo opravili z vami kot pomembnim deležnikom v prostoru, se bo torej nanašal predvsem na vaše videnje prometnih problemov, izhajajočih iz področja vašega dela ter na vaše poglede na principe trajnostne mobilnosti.



VPRAŠALNIK

Ime intervjuvanca: Luka Picej

Organizacija: Občina Laško, Kolesarski klub Laško

1. Kako bi ocenili stanje prometa v občini?

Zadovoljivo.

2. S katero skupino uporabnikov (šolarji, starejši občani, zaposleni, predšolski otroci, stanovalci, gibalno ovirani, rekreativci, turisti, prevozniki,...) se pretežno srečuje vaša organizacija?

Stanovalci, Zaposleni, rekreativci, turisti.



3. Kakšnih oblik mobilnosti se najpogosteje poslužujejo vaši uporabniki?

Motorna vozila, kolesa, pohodništvo.

4. Kaj po vašem mnenju predstavlja največje prometne probleme, ki se nanašajo na področje vašega dela oziroma delovanja?

Zelo zahteven relief v lokalni skupnosti, plazovitost in prostorska utesnjenost za umeščanje prometne infrastrukture.

5. Kakšne negativne vplive generira naveden problem (časovne zamude, nevarnosti, stres, neučinkovitost, visoki stroški, obolenja, pritožbe in podobno)?

Časovne zamude, nevarnost, pritožbe, neučinkovitost, visoki stroški

6. Izboljšava katerega prometnega sistema (mirujoči promet, ceste, kolesarske steze, JPP, peš površine in povezave,...) bi najbolj učinkovito pripomogla k izboljšanju stanja?

Ureditev mirujočega prometa, kolesarske poti, uporaba JPP, spremenjene navade občanov po Razvoju in za zdravje sprejemljivih načinov potovanja.

7. Ali lahko predlagate ukrep, s katerim bi na področju vašega dela/organizacije lahko pripomogli k doseganju rešitve navedenih problemov?

Izgradnja kolesarskih in peš povezav. Izgradnja kolesarske povezave Celje – Laško-Rimske Toplice-Zidani Most.

Odsek Celje - Laško

1. V zaključni fazi je PGd dokumentacija kolesarske povezave Celje - Laško (Lineal d.o.o.), Občina je pridobila že gradbeno dovoljenje za kolesarsko brv na odseku Celje – Laško Tremerje - Rifengozd.
2. Odsek Laško – Zidani Most
V zaključni fazi je IDP Laško Rimske Toplice – Zidani Most (Trasa d.o.o.)



Spremeniti je potrebno navade občanov po uporabi kolesa in hoji.

8. Ali menite, da se z vašim vključevanjem v proces izdelave CPS lahko zastavijo boljša vizija, cilji in ukrepi oziroma izboljša stanje?

Da. Lahko izboljšamo vse. Hkrati je potrebno pričeti tudi aktivnosti za pridobivanje sredstev po uresničitvi ukrepov.



INTERVJU

Ime intervjuvanca: **Dimitrij Gril**

Organizacija: **SPV Občine Laško**

Datum, ura: 4.7.2016, 14:14-15:10

1. Kako bi ocenili stanje prometa v občini?

- Glavna cesta 1 (Krško - Celje) zelo obremenjena.
- Obstaja »strah« pred morebitnimi spremembami v prometu.
- Cestno omrežje je zelo razvejano: zavest o težavah vzdrževanja obstaja.

Splošna ocena: zadovoljivo (4), v mestu Laško dobro (3).

2. S katero skupino uporabnikov (šolarji, starejši občani, zaposleni, predšolski otroci, stanovalci, gibalno ovirani, rekreativci, turisti, prevozniki,...) se pretežno srečuje vaša organizacija?

- Šolarji in predšolski otroci: kolesarski izpiti in akcije (npr. sodelovanje v programu Jumicar).
- (Starejši) občani, udeleženci v cestnem prometu: predavanja o »novostih« v cestnem prometu (npr. vožnja v krožišču).
- Občani: analiza pobud občanov povezanih s prometno varnostjo in predlogi odločitev na temo prometne varnosti.

3. Kakšnih oblik mobilnosti se najpogosteje poslužujejo vaši uporabniki?

Cestni (potniški) promet: kolesarji, pešci, avtomobilisti

4. Kaj po vašem mnenju predstavlja največje prometne probleme, ki se nanašajo na področje vašega dela oziroma delovanja?

- Pomanjkanje prometne infrastrukture (kolesarske steze in pločniki) –varno realno okolje namesto poligona za učenje. S tem je povezano prevzemanje odgovornosti mentorjev, učiteljev.



- Nemotiviranost (nezainteresiranost) in motorične težave kolesarjev. Ni problem le v poznavanju in spoštovanju pravil v cestnem prometu.

5. Kakšne negativne vplive generira naveden problem (časovne zamude, nevarnosti, stres, neučinkovitost, visoki stroški, obolenja, pritožbe in podobno)?

- Problematika odgovornosti pri potovanju otrok: raje avtobus kot peš ali s kolesom.

6. Izboljšava katerega prometnega sistema (mirujoči promet, ceste, kolesarske steze, JPP, peš površine in povezave,...) bi najbolj učinkovito pripomogla k izboljšanju stanja?

- Kolesarjenje in hoja: ustrezne kolesarske površine in pločniki ob motornem prometu: samo tehnične oznake niso rešitev.
- Dostopnost hendikepiranih oziroma drugih ranljivih skupin.

7. Ali lahko predlagate ukrep, s katerim bi na področju vašega dela/organizacije lahko pripomogli k doseganju rešitve navedenih problemov?

- Več stika z javnostjo.
- Preventivne akcija se ne smejo ponavljati (npr. ozaveščanje o problematiki alkohola v prometu na dogodku »Pivo in cvetje«).
- Publiciranje pobud (občanov) glede prometne varnosti.
- Več delavnic (kot npr. jumicar).

8. Ali menite, da se z vašim vključevanjem v proces izdelave CPS lahko zastavijo boljše vizije, cilji in ukrepi oziroma izboljša stanje?

- Da, pričakovano.



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LAŠKO

Celostna prometna strategija bo podlaga za dolgoročni proces trajnostnega načrtovanja prometa, s katerim bomo nastavili premik k čistejšim in učinkovitejšim načinom mobilnosti. Je proces, v katerega so vključeni predstavniki javne uprave, gospodarstva in civilne družbe, vključno z vsemi zainteresiranimi občani. Dokument bo tudi podlaga za lažje pridobivanje evropskih sredstev, potrebnih za izvedbo načrtovanih ukrepov.

Skozi različne ukrepe, ki jih bo predvidela strategija, bomo zasledovali cilje trajnostnega prometnega načrtovanja in tako spodbujali pešačenje, kolesarjenje, uporabo javnih prevoznih sredstev in drugih trajnostnih oblik prevoza, vloga avtomobila pa se bo zmanjševala. Spremenil naj bi se običajen pristop k načrtovanju prometa, netrajnostno dojemanje prioritet v prostoru in predvsem potovalne navade. Uspešnost ukrepov se bo odražala v boljši učinkovitosti prometa, pozitivnih učinkih na okolje in zdravje ljudi ter na kakovosti bivanja občanov.

TEMELJNA NAČELA IN STANJE

V prvi fazi izdelave strategije moramo analizirati stanje. Intervju, ki ga bomo opravili z vami kot pomembnim deležnikom v prostoru, se bo torej nanašal predvsem na vaše videnje prometnih problemov, izhajajočih iz področja vašega dela ter na vaše poglede na principe trajnostne mobilnosti.



VPRAŠALNIK

Ime intervjuvanca: **Irena Flis**

Organizacija: **DU – Društvo upokojencev Laško**

1. Kako bi ocenili stanje prometa v občini?

Stanje je kar zadovoljivo, posebno z izboljšavami, ki so bile izvedene v zadnjem času. Pereč problem pa je pomanjkanje avtobusov. Starejšim preostanejo le taxi prevozi.

2. S katero skupino uporabnikov (šolarji, starejši občani, zaposleni, predšolski otroci, stanovalci, gibalno ovirani, rekreativci, turisti, prevozniki,...) se pretežno srečuje vaša organizacija?

S starejšimi občani, vključno z gibalno oviranimi člani.

3. Kakšnih oblik mobilnosti se najpogosteje poslužujejo vaši uporabniki?

Osebni prevoz, taxi in hoja do glavni načini. Avtobusni prevozi bolj poredko, ker žal ni dovolj razpoložljivih možnosti.

4. Kaj po vašem mnenju predstavlja največje prometne probleme, ki se nanašajo na področje vašega dela oziroma delovanja?

Daleč največji problem za starejše je slaba razpoložljivost avtobusnih prevozov, kar postane še večji problem v času počitnic, ko so še ti redki avtobusi ukinjeni. Za osebne prevoze in za dostavo blaga zato starejši (ki si to lahko privoščijo) uporabljajo taxi. Vendar je to zelo slaba rešitev, saj je draga.



5. Kakšne negativne vplive generira naveden problem (časovne zamude, nevarnosti, stres, neučinkovitost, visoki stroški, obolenja, pritožbe in podobno)?

To generira predvsem časovne zamude, tudi nevarnosti pri peš hoji, večjo izoliranost zaradi slabih možnosti mobilnosti starejših.

6. Izboljšava katerega prometnega sistema (mirujoči promet, ceste, kolesarske steze, JPP, peš površine in povezave,...) bi najbolj učinkovito pripomogla k izboljšanju stanja?

Ustreznejši javni prevozi (avtobusi) so na prvem mestu potrebnih izboljšav. Poleg tega pa tudi izboljšanje kolesarskih stez, ponekod bi bilo treba oprijazniti in urediti tudi peš površine za invalide in za starejše.

Pred Zdravstvenim domom je premajhen parkirni prostor, zato je dostopnost ZD problematična (za starejše in invalide). Povečati je treba parkirišče za zunanje obiskovalce ZD in omejiti parkiranje za delavce ZD.

7. Ali lahko predlagate ukrep, s katerim bi na področju vašega dela/organizacije lahko pripomogli k doseganju rešitve navedenih problemov?

Prav konkreten ukrep bi bila ureditev dostopa do Društva upokojencev, ki je danes zelo slab (strma makadamska pot, dostop je le peš). Zaradi neurejenega lastništva je ta pot neurejena. Posebno pozimi je dostop za starejše in invalide prav nevaren oziroma nemogoč.

Dostop do Zdravstvenega doma - glej zgoraj.

Potrebni so bolj frekventni avtobusi. Ko je šola, za silo še gre, ob počitnicah so starejši tako rekoč odrezani od storitev.

Z majhnimi avtobusi bi lahko stanje izboljšali in hkrati dosegli boljšo ekonomičnost.

8. Ali menite, da se z vašim vključevanjem v proces izdelave CPS lahko zastavijo boljše vizija, cilji in ukrepi oziroma izboljša stanje?

Seveda. Pripravljeni smo sodelovati - posredovati podatke in informacije. Lahko bi malo intenzivirali tovrstno komunikacijo z našimi člani - upokojenci in jih malo povprašali o problemih in njihovih predlogih rešitev na področju mobilnosti. Udeleževali se bomo javnih razprav in sodelovali pri pripravi CPS.



Občina Laško



EVROPSKA UNIJA
SKLAD



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LAŠKO

Celostna prometna strategija bo podlaga za dolgoročni proces trajnostnega načrtovanja prometa, s katerim bomo nastavili premik k čistejšim in učinkovitejšim načinom mobilnosti. Je proces, v katerega so vključeni predstavniki javne uprave, gospodarstva in civilne družbe, vključno z vsemi zainteresiranimi občani. Dokument bo tudi podlaga za lažje pridobivanje evropskih sredstev, potrebnih za izvedbo načrtovanih ukrepov.

Skozi različne ukrepe, ki jih bo predvidela strategija, bomo zasledovali cilje trajnostnega prometnega načrtovanja in tako spodbujali pešačenje, kolesarjenje, uporabo javnih prevoznih sredstev in drugih trajnostnih oblik prevoza, vloga avtomobila pa se bo zmanjševala. Spremenil naj bi se običajen pristop k načrtovanju prometa, netrajnostno dojemanje prioritet v prostoru in predvsem potovalne navade. Uspešnost ukrepov se bo odražala v boljši učinkovitosti prometa, pozitivnih učinkih na okolje in zdravje ljudi ter na kakovosti bivanja občanov.

TEMELJNA NAČELA IN STANJE

V prvi fazi izdelave strategije moramo analizirati stanje. Intervju, ki ga bomo opravili z vami kot pomembnim deležnikom v prostoru, se bo torej nanašal predvsem na vaše videnje prometnih problemov, izhajajočih iz področja vašega dela ter na vaše poglede na principe trajnostne mobilnosti.



VPRAŠALNIK

Ime intervjuvanca: **Mihael Lončar, predsednik društva**

Organizacija: **Društvo invalidov Laško**

1. Kako bi ocenili stanje prometa v občini?

Stanje je **razmeroma dobro**, največji problem predstavlja **tranzitni promet**. Izgradnja 3. razvojne osi, ki bi rešila ta problem, se premika v daljno bodočnost.

Poleg tranzita je izrazit problem tudi **pomanjkanje parkirnih mest**.

2. S katero skupino uporabnikov (šolarji, starejši občani, zaposleni, predšolski otroci, stanovalci, gibalno ovirani, rekreativci, turisti, prevozniki,...) se pretežno srečuje vaša organizacija?

Društvo dela z **invalidi** in jim skuša pomagati v vsakdanjem življenju. Poudariti je potrebno, da med invalide spadajo ne samo gibalno ovirani, temveč tudi slepi in gluhi, ki sicer niso gibalno ovirani.

V Laškem ima okoli 600 oseb odločbe o invalidnosti, tem pa je potrebno dodati tudi invalide iz obeh zdravilišč, ki so pogosti obiskovalci mesta. V Laškem so torej **invalidi številčna ciljna skupina** in to bi morala upoštevati tudi CPS pri načrtovanju ukrepov.



3. Kakšnih oblik mobilnosti se najpogosteje poslužujejo vaši uporabniki?

Invalidi se večinoma **poslužujejo avtomobilskih prevozov**, saj so ostale oblike mobilnosti manj ustrezne ali celo onemogočene.

Občina je dolga 30 km in tudi ta razdalja pogojuje rabo avtomobilov.

Pri društvu invalidov je specifičen problem že **dostop do prostorov društva**, ki je invalidom z vozički onemogočen, ker je cesta makadamska in strma. Z lastnico zemljišča – cerkvi se že leta urejajo načrti za asfaltiranje.

4. Kaj po vašem mnenju predstavlja največje prometne probleme, ki se nanašajo na področje vašega dela oziroma delovanja?

Za invalide predstavlja največji problem **pomanjkljiv javni potniški prevoz**. Javnih prevozov je enostavno premalo oz. so preredki.

Sicer pa postaja občina vedno bolj prijazna invalidom in je pridobila **naslov Občina po meri invalidov**, ki ga podeljuje Zveza društev invalidov Slovenije. Za ohranjanje tega naslova društvo letno poroča o izvedenih ukrepih. Letošnja pridobitev je bilo dvigalo v dvorano, kjer se odvija Svetovno prvenstvo invalidov v namiznem tenisu, pa tudi prehodi na poti v park.

Klančin za invalidske vozičke še ni prav povsod po mestu, pokritih pa je že 80% tovrstnih potreb. Tudi semaforji na križiščih so večinoma že opremljeni z **zvočno signalizacijo**. Opazen je napredek na tem področju.

5. Kakšne negativne vplive generira naveden problem (časovne zamude, nevarnosti, stres, neučinkovitost, visoki stroški, obolenja, pritožbe in podobno)?

Pomanjkljiv javni prevoz povzroča omejeno mobilnost invalidov, povečuje pa tudi **stroške**, povezane z njihovimi potovanji. Društvo namreč porabi veliko denarja za kilometrino, ko člani obiskujejo / prevažajo invalide na terenu (cca 11.000 km letno). Te prevoze opravljajo z osebnimi vozili in sicer po mnogih lokacijah, ki so raztresene po vsej občini.



6. Izboljšava katerega prometnega sistema (mirujoči promet, ceste, kolesarske steze, JPP, peš površine in povezave,...) bi najbolj učinkovito pripomogla k izboljšanju stanja?

Največje **izboljšave potrebuje JPP**, ki bi moral biti pogostejši in tudi dovolj prijazen invalidom. Površine za invalide so v mestu dobre, po ostali občini pa še ne – tudi to bi bilo treba izboljšati.

Poleg tega primanjkuje tudi **kolesarskih stez** v občini.

Problem predstavljajo tudi stari in **slabi mostovi** v spodnjem delu občine, ki so potrebni popolne prenove, ki bo omogočala varno prečkanje. Poseben problem pa predstavljajo še pogoste poplave, ki na nekaterih odsekih cest onemogočijo prehod (npr. cesta za Šentrupert).

7. Ali lahko predlagate ukrep, s katerim bi na področju vašega dela/organizacije lahko pripomogli k doseganju rešitve navedenih problemov?

Povečati je treba **razpoložljivost javnega prevoza** med glavnimi točkami v občini in s tem **zagotoviti dobro dostopnost vsem občanom in obiskovalcem**.

Društvo invalidov je pripravilo **strateški plan ukrepov**, ki so potrebni za povečanje kakovosti življenja in tudi mobilnosti invalidov. Te ukrepe je smiselno ustrezno vključiti v CPS.

Popraviti oz. izboljšati je treba mnoge **ceste** – te so dobre le v centru mesta. Ceste je treba zaščititi pred plazovi, ki jih je v občini veliko.

8. Ali menite, da se z vašim vključevanjem v proces izdelave CPS lahko zastavijo boljše vizija, cilji in ukrepi oziroma izboljša stanje?

Društvo je seveda **pripravljeno sodelovati pri pripravi CPS**, saj je mobilnost vitalni del življenja invalidov. Sodelovali bodo v vseh korakih priprave dokumenta. Smatrajo, da so strateški in planski dokumenti pomembni, saj so vodilo za ukrepanje.

Predsednik društva je že pred 10 leti začel s pobudo Občina po meri Človeka, ki danes že kaže pozitivne rezultate.



INTERVJU

Ime intervjuvanca: **Mitja Moškotevc** (vodja OTS)

Organizacija: **M & M tours**

Datum, ura: 30.6.2016, 10:15-11:00

1. Kako bi ocenili stanje prometa v občini?

Dobro, a bi lahko bilo bolje še posebej v JPP in povezavah skupinski prevoz ter kolesarski promet, pešci in zdravilišča.

2. S katero skupino uporabnikov (šolarji, starejši občani, zaposleni, predšolski otroci, stanovalci, gibalno ovirani, rekreativci, turisti, prevozniki,...) se pretežno srečuje vaša organizacija?

- Prevozi potnikov t.i. posebni linijski prevoz: šolarji (šolski prevozi) in tudi starejši občani

3. Kakšnih oblik mobilnosti se najpogosteje poslužujejo vaši uporabniki?

- Avtobusni prevozi

4. Kaj po vašem mnenju predstavlja največje prometne probleme, ki se nanašajo na področje vašega dela oziroma delovanja?

- Neurejena zakonodaja na področju kombinacije šolskih prevozov in prevozov drugih oseb.
- Nepovezanost zdravilišč z JPP (dostop do avtobusne in železniške postaje).
- Ni turistične ponudbe transporta med Laškim in drugimi destinacijami v občini.

5. Kakšne negativne vplive generira naveden problem (časovne zamude, nevarnosti, stres, neučinkovitost, visoki stroški, obolenja, pritožbe in podobno)?

- Neučinkovitost JPP.
- Osebni avtomobil kot osnovno prometno sredstvo.



Občina Laško



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

6. Izboljšava katerega prometnega sistema (mirujoči promet, ceste, kolesarske steze, JPP, peš površine in povezave,...) bi najbolj učinkovito pripomogla k izboljšanju stanja?

JPP, kolesarske in peš površine

7. Ali lahko predlagate ukrep, s katerim bi na področju vašega dela/organizacije lahko pripomogli k doseganju rešitve navedenih problemov?

- JPP – lokalni (mestni) potniški promet znotraj mesta Laško, ki vključuje tudi turistične destinacije (zdravilišče, postaja, grad, ...) z možnostjo podaljšanja do Rimskih toplic oziroma drugih destinacij, t.i. linijski prevozi v mestnem prometu ali/in
- posebni obliki prevozov (mesto-grad-park-zdravilišče):
 - Cestni turistični vlakec, ki je hkrati na voljo občanom
 - Kočije s konji
- Vlaki: zdraviliški vlak (pogosteje), kolesarski vlak, muzejski vlak (do Laškega-Rimskih toplic in Zidanega mosta):
 - Prestop in povezava do zdravilišča Laško

8. Ali menite, da se z vašim vključevanjem v proces izdelave CPS lahko zastavijo boljša vizija, cilji in ukrepi oziroma izboljša stanje?

- Da, pričakovano.



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LAŠKO

Celostna prometna strategija bo podlaga za dolgoročni proces trajnostnega načrtovanja prometa, s katerim bomo nastavili premik k čistejšim in učinkovitejšim načinom mobilnosti. Je proces, v katerega so vključeni predstavniki javne uprave, gospodarstva in civilne družbe, vključno z vsemi zainteresiranimi občani. Dokument bo tudi podlaga za lažje pridobivanje evropskih sredstev, potrebnih za izvedbo načrtovanih ukrepov.

Skozi različne ukrepe, ki jih bo predvidela strategija, bomo zasledovali cilje trajnostnega prometnega načrtovanja in tako spodbujali pešačenje, kolesarjenje, uporabo javnih prevoznih sredstev in drugih trajnostnih oblik prevoza, vloga avtomobila pa se bo zmanjševala. Spremenil naj bi se običajen pristop k načrtovanju prometa, netrajnostno dojemanje prioritet v prostoru in predvsem potovalne navade. Uspešnost ukrepov se bo odražala v boljši učinkovitosti prometa, pozitivnih učinkih na okolje in zdravje ljudi ter na kakovosti bivanja občanov.

TEMELJNA NAČELA IN STANJE

V prvi fazi izdelave strategije moramo analizirati stanje. Intervju, ki ga bomo opravili z vami kot pomembnim deležnikom v prostoru, se bo torej nanašal predvsem na vaše videnje prometnih problemov, izhajajočih iz področja vašega dela ter na vaše poglede na principe trajnostne mobilnosti.



VPRAŠALNIK

Ime intervjuvanca: Jernej Gostečnik

Organizacija: Thermana d. d.

1. Kako bi ocenili stanje prometa v občini?

Stanje prometa v občini bi ocenili kot relativno zadovoljivo z veliko možnostmi za izboljšave. Mestno jedro, ki ga sestavljajo ozke ulice, je prenasičeno s prometom. Skozi Laško in mimo naših kapacitet vozi ogromno tranzitnih tovornih vozil. Ob vpadu v Laško pogrešamo večje parkirne prostore, na katerih bi brez težav parkirali tudi avtobusi, ki v Laško pripeljejo izletnike ipd. Za obiskovalce, ki bi želeli raziskati našo bližnjo okolico, bi bila primerna okolju prijazna vozila kot npr. kolesa, električni motorji, električni skiroji ... S strani gostov, ki na okolju prijazen način radi raziskujejo (med njimi je veliko družin), čutimo pomanjkanje kolesarskih povezav.

Veseli smo povezave - pločnika med kompleksom Thermana Park in trgovine Tuš po levi strani ceste (gledano v smeri Zidani Most), ki tudi za naše goste predstavlja varno sprehajanje v bližini hotelskega kompleksa. Veseli nas ureditev klančine pri podhodu v Debro, ki je bila doslej neprimerna za gibalno ovirane zaradi prevelikega naklona. Prednost je tudi urejena avtobusna postaja pri hotelu Zdravilišče Laško.



2. S katero skupino uporabnikov (šolarji, starejši občani, zaposleni, predšolski otroci, stanovalci, gibalno ovirani, rekreativci, turisti, prevozniki,...) se pretežno srečuje vaša organizacija?

Thermana se kot medicinski in hotelski center z enoto Doma starejših Laško srečuje z raznolikimi profili obiskovalcev. Veliko je starejših in gibalno oviranih (na električnih vozičkih, invalidskih vozičkih, tistih, ki hodijo s pomočjo bergel), domačih in tujih turistov, dnevnih obiskovalcev. Iz leta v leto se povečuje število družin, športnikov – tako profesionalnih kot rekreativnih. Zaradi nabora kopalnih storitev je pri nas veliko otrok, ki nas obiščejo s svojo družino ali v okviru šole.

3. Kakšnih oblik mobilnosti se najpogosteje poslužujejo vaši uporabniki?

1. Avtomobil
2. Avtobus (skupine)
3. Vlaku (dnevni obiskovalci)
4. Kolo (pri raziskovanju okolice)

4. Kaj po vašem mnenju predstavlja največje prometne probleme, ki se nanašajo na področje vašega dela oziroma delovanja?

- Slabe cestne avtobusne povezave in povezave z vlakom
- Slabo urejene ceste
- Prevelik pretok tranzitnih tovornih vozil
- Onesnažen zrak, ki ga povzročajo vozila
- Delovni kmetijski stroji na cesti, ki zaustavijo promet
- Velik hrup cestnega in železniškega prometa

5. Kakšne negativne vplive generira naveden problem (časovne zamude, nevarnosti, stres, neučinkovitost, visoki stroški, obolenja, pritožbe in podobno)?

Zaradi hrupa gostega prometa se pojavljajo pritožbe gostov, posledično se nam znižuje cena sob, ki gledajo na cesto.

Poleg hrupa gost promet povzroča tudi onesnaženje zraka, ki na okolje in njene obiskovalce in prebivalce deluje negativno. Onesnaževanje okolja zaradi prometa neugodno vpliva na nadaljnji razvoj turizma.



6. Izboljšava katerega prometnega sistema (mirujoči promet, ceste, kolesarske steze, JPP, peš površine in povezave,...) bi najbolj učinkovito pripomogla k izboljšanju stanja?

Manjkajo kolesarske povezave in kolesarske poti, ki so nujne za nadaljnji razvoj družinskega in počitniškega turizma. Potrebujemo urejene peš površine in prilagoditev pločnikov, klančin ipd. za gibalno ovirane. Želeli bi si tudi boljše avtobusne povezave skozi Laško.

Ko govorimo o naših obiskovalcih, bi predlagali izboljšavo cestne infrastrukture zlasti na magistralni cesti skozi Laško. Nujno bi bilo potrebno tranzitni promet preusmeriti na obstoječo avtocesto.

7. Ali lahko predlagate ukrep, s katerim bi na področju vašega dela/organizacije lahko pripomogli k doseganju rešitve navedenih problemov?

Ureditev ceste Celje - Laško (zakrpanje lukenj, asfaltna preplastitev); usmeritev tranzitnih tovornih vozil na obstoječo AC (uvedba strožjih kazni zlasti za tuja tovorna vozila, ki skozi Laško iščejo bližnjice in cenejše variante do cilja), izgradnja kolesarskih povezav in prilagoditev peš površin za gibalno ovirane.

8. Ali menite, da se z vašim vključevanjem v proces izdelave CPS lahko zastavijo boljša vizija, cilji in ukrepi oziroma izboljša stanje?

Da, saj skozi prizmo naših obiskovalcev prejmemo mnenja in poglede na problematiko, ki jih morebiti kot domačini in drugače misleči lahko spregledamo pri obravnavi prometne politike.

Ker je Laško turistično mesto in ker je panoga turizma, gledano na dolgi rok, najpomembnejša panoga v občini, velja ob vpeljavi nove prometne strategije občino narediti ne samo domačinom, temveč tudi raznovrstnim obiskovalcem primerno. Seveda pa zagovarjamo ekološko in okolju prijazno prometno strategijo Laškega.



Občina Laško



EVROPSKA UNIJA
KOHZIJSKI SKLAD



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LAŠKO

Celostna prometna strategija bo podlaga za dolgoročni proces trajnostnega načrtovanja prometa, s katerim bomo nastavili premik k čistejšim in učinkovitejšim načinom mobilnosti. Je proces, v katerega so vključeni predstavniki javne uprave, gospodarstva in civilne družbe, vključno z vsemi zainteresiranimi občani. Dokument bo tudi podlaga za lažje pridobivanje evropskih sredstev, potrebnih za izvedbo načrtovanih ukrepov.

Skozi različne ukrepe, ki jih bo predvidela strategija, bomo zasledovali cilje trajnostnega prometnega načrtovanja in tako spodbujali pešačenje, kolesarjenje, uporabo javnih prevoznih sredstev in drugih trajnostnih oblik prevoza, vloga avtomobila pa se bo zmanjševala. Spremenil naj bi se običajen pristop k načrtovanju prometa, netrajnostno dojemanje prioritet v prostoru in predvsem potovalne navade. Uspešnost ukrepov se bo odražala v boljši učinkovitosti prometa, pozitivnih učinkih na okolje in zdravje ljudi ter na kakovosti bivanja občanov.

TEMELJNA NAČELA IN STANJE

V prvi fazi izdelave strategije moramo analizirati stanje. Intervju, ki ga bomo opravili z vami kot pomembnim deležnikom v prostoru, se bo torej nanašal predvsem na vaše videnje prometnih problemov, izhajajočih iz področja vašega dela ter na vaše poglede na principe trajnostne mobilnosti.



VPRAŠALNIK

Ime intervjuvanca: Valerij Arakelov

Organizacija: Terme resort d.o.o., Toplice 10, Rimske toplice

1. Kako bi ocenili stanje prometa v občini?

Stanje prometa v občini bi ocenili kot slabo.

2. S katero skupino uporabnikov (šolarji, starejši občani, zaposleni, predšolski otroci, stanovalci, gibalno ovirani, rekreativci, turisti, prevozniki,...) se pretežno srečuje vaša organizacija?

Vsi hotelski gostje (52% tujcev), dnevni gostje, gibalno ovirani, rekreativci (park, Ruska steza), prevozniki in zaposleni.

3. Kakšnih oblik mobilnosti se najpogosteje poslužujejo vaši uporabniki?

Pešačenje, prevoz z osebnimi vozili, javni potniški promet (vlak in avtobus), kolesarjenje.
Dostava blaga poteka s tovornimi vozili in kombiji.

4. Kaj po vašem mnenju predstavlja največje prometne probleme, ki se nanašajo na področje vašega dela oziroma delovanja?

Največji problem predstavljajo navezave in povezanost Rimskih term s preostalimi deli občine in izven, saj ni urejenih peš in kolesarskih poti, javni potniški promet je slab, ipd. Prav tako ni urejene primerne in varne povezave med železniško postajo in toplicami. Svojim gostom težko kaj ponudimo, saj ni povezane in dostopne turistične ponudbe. Most je dotrajan in ni varen za peš in kolesarski promet. Ob nalivih je železniška postaja poplavljena. Takrat goste preusmerimo v Zidani Most in jih gremo s kombiji iskat tja.

Peš promet: ni urejenih pločnikov in razsvetljave

Avtobusni promet: ni zemljišča za parkirišče

Promet z osebnimi vozili: odsotnost razsvetljave ob odcepih

Kolesarski promet: ni urejenih kolesarskih poti, slaba razsvetljava, slabo vzdrževane ceste

Pomanjkanje označevalnih tabel: zemljevid pomembnejših točk



5. Kakšne negativne vplive generira naveden problem (časovne zamude, nevarnosti, stres, neučinkovitost, visoki stroški, obolenja, pritožbe in podobno)?

Vse našteto.

6. Izboljšava katerega prometnega sistema (mirujoči promet, ceste, kolesarske steze, JPP, peš površine in povezave,...) bi najbolj učinkovito pripomogla k izboljšanju stanja?

Izboljšava javnega potniškega prometa ter uvedba varnih kolesarskih poti ter peš navezav (predvsem železniška postaja).

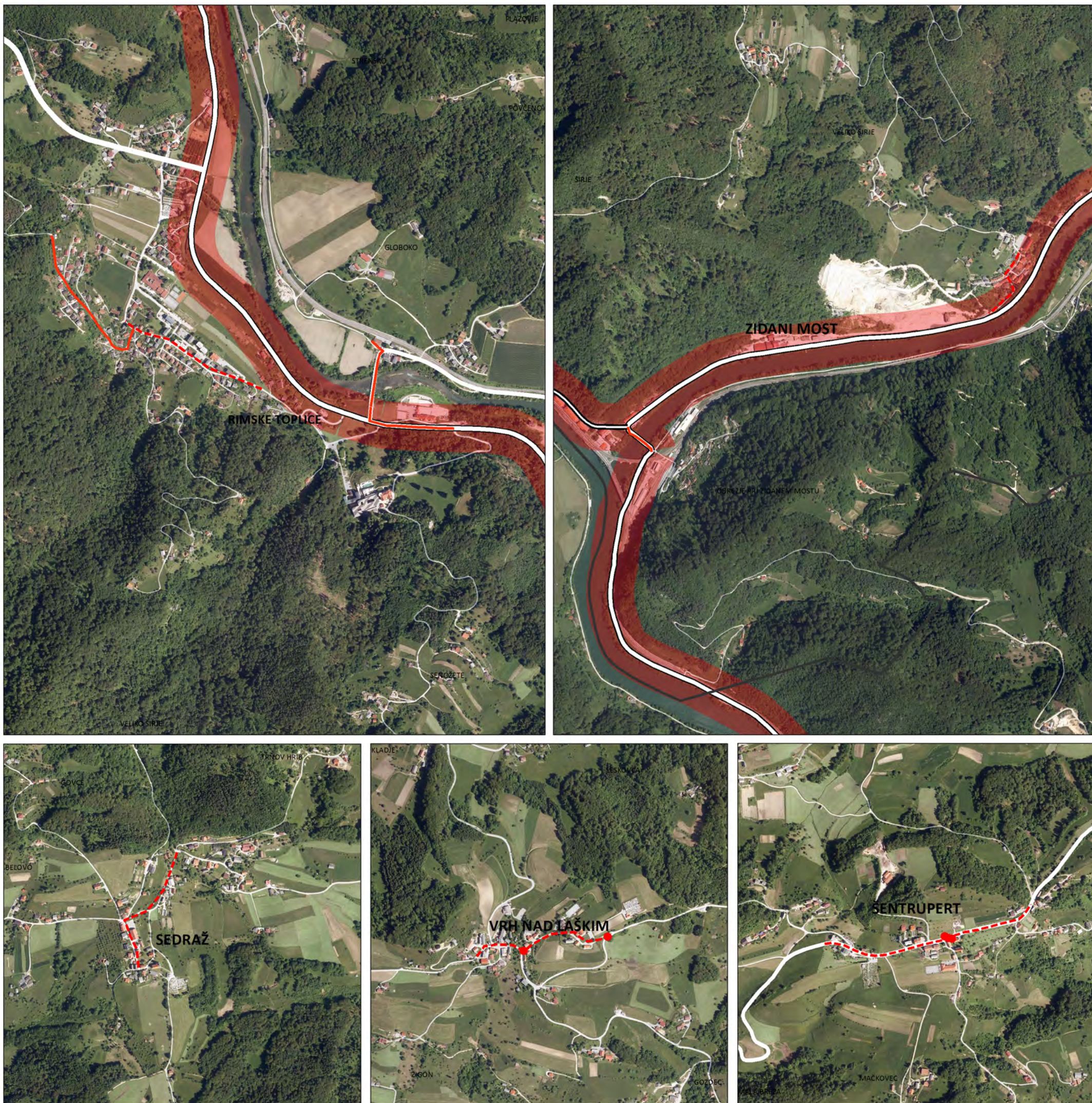
7. Ali lahko predlagate ukrep, s katerim bi na področju vašega dela/organizacije lahko pripomogli k doseganju rešitve navedenih problemov?

Sodelovanje z Občino Laško in zavedanje Občine, da bo treba tudi Rimske toplice, kot pomembno turistično destinacijo, vključiti v proračun za hitro reševanje infrastrukturnih problemov.

8. Ali menite, da se z vašim vključevanjem v proces izdelave CPS lahko zastavijo boljše vizija, cilji in ukrepi oziroma izboljša stanje?

Seveda. Vendar poudarjamo, da kot turistični kraj z nezanemarljivimi 70.000 nočitvami na letni ravni, pričakujemo posluš Občine Laško pri reševanju problemov. Kraj je dolga leta stagniral in če želimo pritegniti tudi mlade ter spodbuditi razvoj različnih dejavnosti, je potrebno urediti spremljajočo infrastrukturo.

PRILOGA 5
Analiza peš povezav v mestu in občini
karta 1 in 1a



Merilo 1 : 12 000 | Viri GURS, REST, REN I BCP, DRSC I NRP, OBČINA LAŠKO

- nevarne točke na poti pešcev
- nevarna pot pešcev
- - - nevarna šolska pot
- nevarna prometna os



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Celostna prometna strategija Občine Laško
**KARTA 1b: ANALIZA PEŠ POVEZAV V POMEMBNEJŠIH
NASELJIH OBČINE**



Merilo 1 : 12 000 | Viri GURS, REST, REN I BCP, DRSC I NRP, OBČINA LAŠKO

- nevarne točke na poti pešcev
- nevarna pot pešcev
- - - nevarna šolska pot
- območje prometne obremenitve (lokalni promet)
- nevarna prometna os (regionalni in državni promet)
- zapiranje dela mestnega jedra



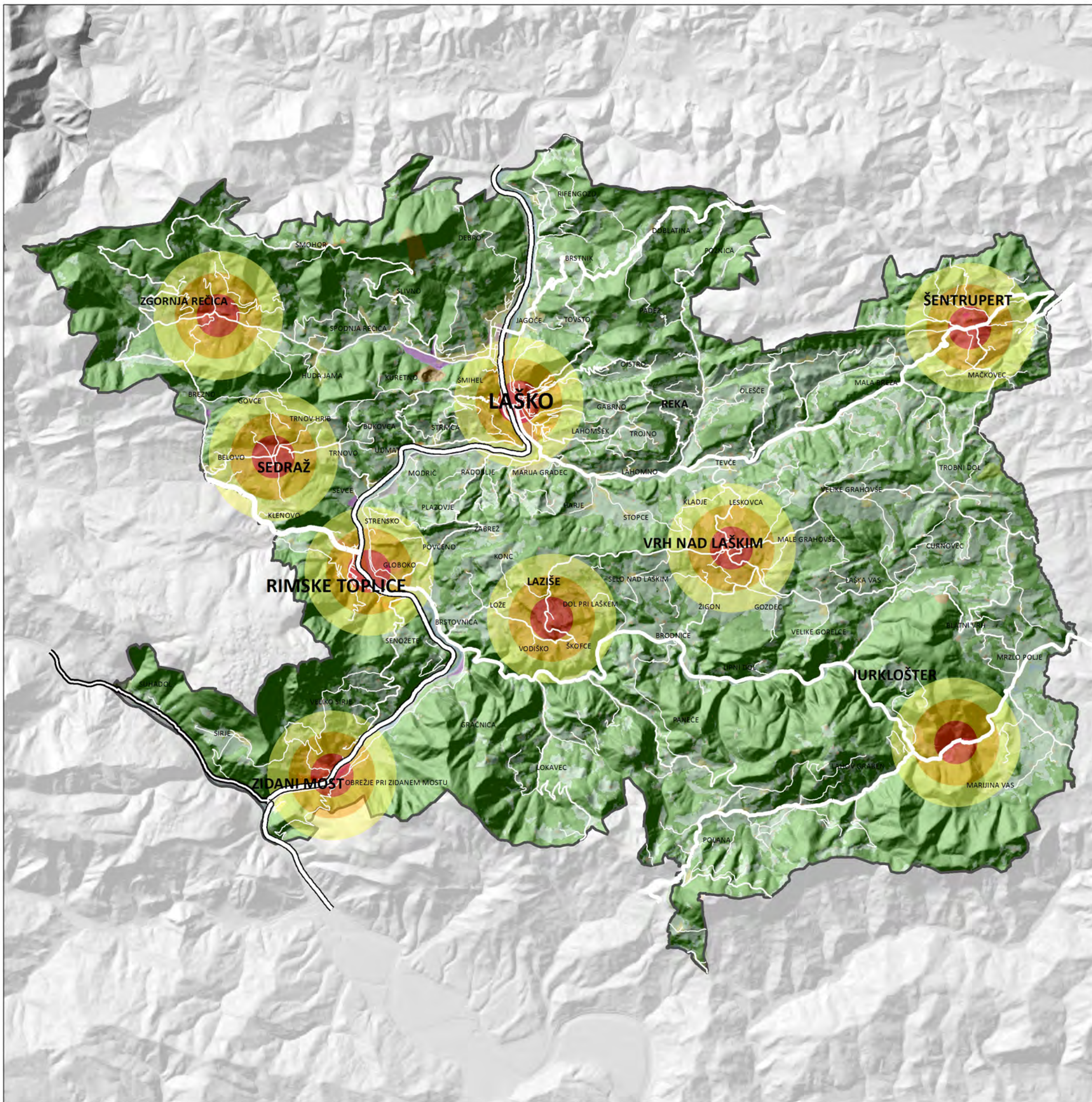
REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Celostna prometna strategija Občine Laško
KARTA 1a: ANALIZA PEŠ POVEZAV V MESTU

PRILOGA 6

Prikaz peš dostopnosti do pomembnih
družbenih funkcij v mestu in občini
karta 2 in 2a



Merilo 1 : 75 000 | Viri GURS, REST, REN I BCP, DRSC I NRP, OBČINA LAŠKO



5, 10 in 15 min peš dostopnost



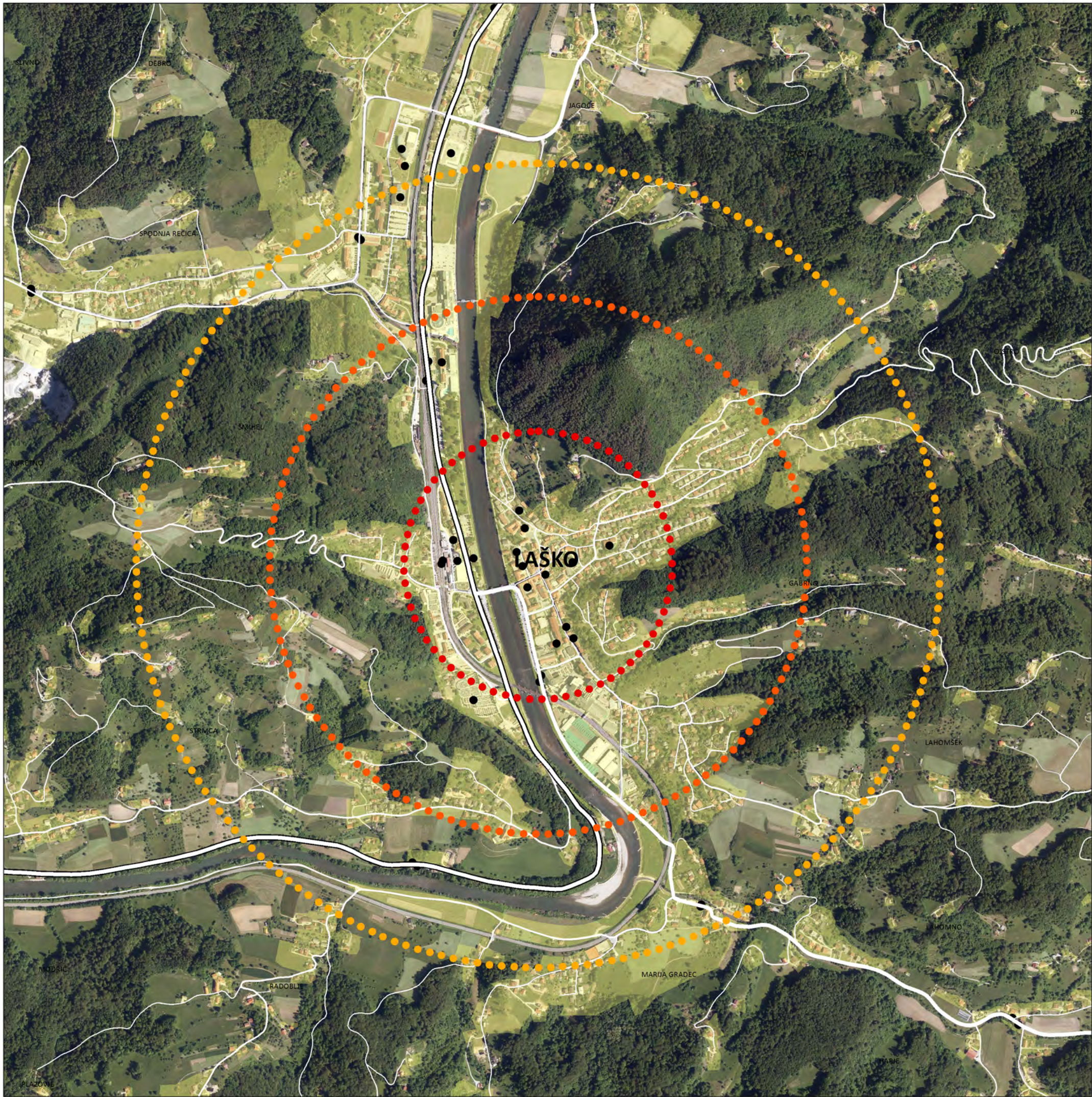
REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Celostna prometna strategija Občine Laško

KARTA 2b: PEŠ DOSTOPNOST V POMEMBNEJŠIH NASELJIH V OBČINI

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada«



Merilo 1 : 12 000 | Viri GURS, REST, REN I BCP, DRSC I NRP, OBČINA LAŠKO

● pomembnejši cilji pešcev v mestu



5, 10 in 15 min peš dostopnost

Podlaga



stavbna zemljišča



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

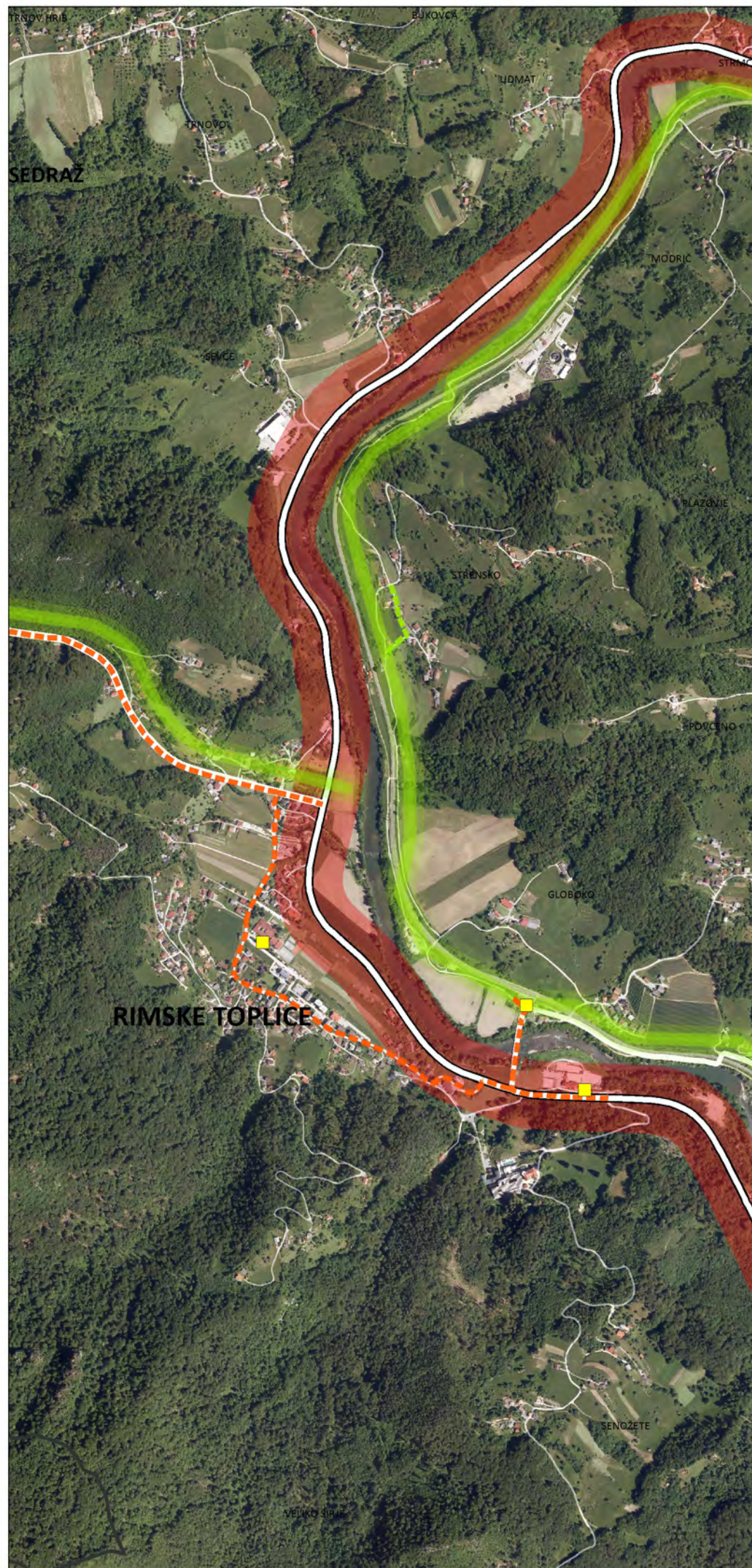


Celostna prometna strategija Občine Laško

KARTA 2a: DOSTOPNOST DO POMEMBNEJŠIH CILJEV

PEŠCEV V MESTU

PRILOGA 7
Analiza kolesarskih povezav v mestu in
občini
karta 3 in 3a



Merilo 1 : 12 000 | Viri GURS, REST, REN I BCP, DRSC I NRP, OBČINA LAŠKO

- manjkajoča kolesarnica
- nevarna prometna os
- obstoječa kolesarska steza
- manjkajoča kolesarska steza
- obstoječa kolesarska povezava
- predvidena kolesarska pot Celje -Laško - Zidani most
- koridor za umeščanje državne kolesarske povezave



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada«

Celostna prometna strategija Občine Laško
**KARTA 3b: ANALIZA KOLESARSKIH POVEZAV V NASELJIH
RIMSKE TOPLICE IN ZIDANI MOST**



Merilo 1 : 12 000 | Viri GURS, REST, REN I BCP, DRSC I NRP, OBČINA LAŠKO

- | | | | |
|---|--|---|--|
|  | nevarna točka na poti kolesarjev |  | nevarna prometna os (regionalni in državni promet) |
|  | manjkajoča kolesarnica |  | območje prometne obremenitve (lokalni promet) |
|  | obstoječa kolesarska steza |  | zapiranje dela mestnega jedra |
|  | manjkajoča kolesarska steza | | |
|  | obstoječa kolesarska povezava | | |
|  | predvidena kolesarska pot Celje -Laško - Zidani most | | |
|  | koridor za umeščanje državne kolesarske povezave | | |

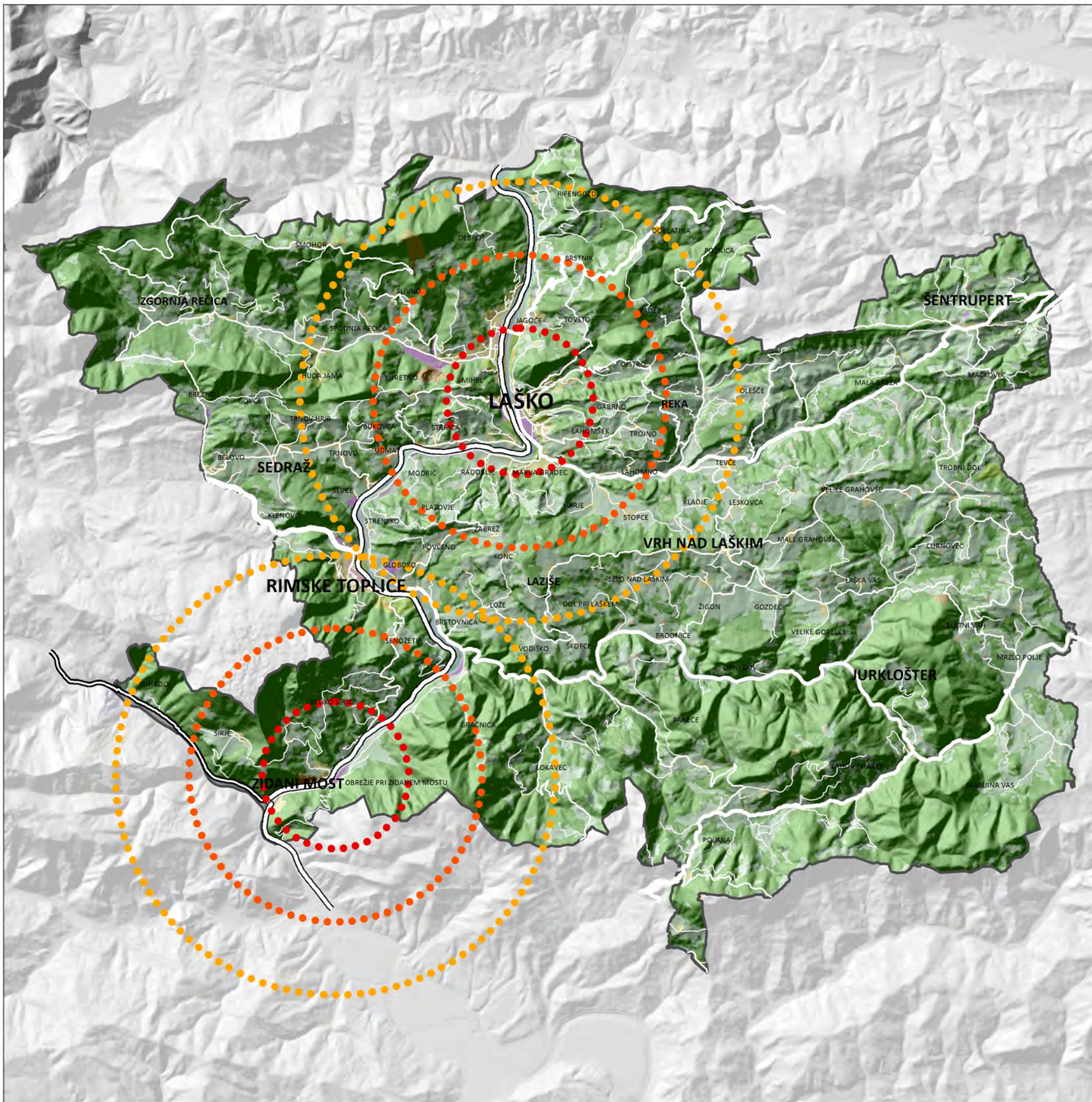


REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Celostna prometna strategija Občine Laško
KARTA 3a: ANALIZA KOLESARSKIH POVEZAV V MESTU

PRILOGA 8
Prikaz dostopnosti do pomembnejših
družbenih funkcij v mestu in občini s
kolesom
karta 4a in 4b



Merilo 1 : 75 000 | Viri GURS, REST, REN I BCP, DRSC I NRP, OBČINA LAŠKO



5, 10 in 15 min dostopnost s kolesom



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



LOCUS

Celostna prometna strategija Občine Laško
KARTA 4b: DOSTOPNOST S KOLESOM NA PROMETNI OSI
CELJE - LAŠKO - ZIDANI MOST



Merilo 1 : 12 000 | Viri GURS, REST, REN I BCP, DRSC I NRP, OBČINA LAŠKO

● pomembnejši cilji kolesarjev v mestu



5, 10 in 15 min dostopnost s kolesom

Podlaga



stavbna zemljišča

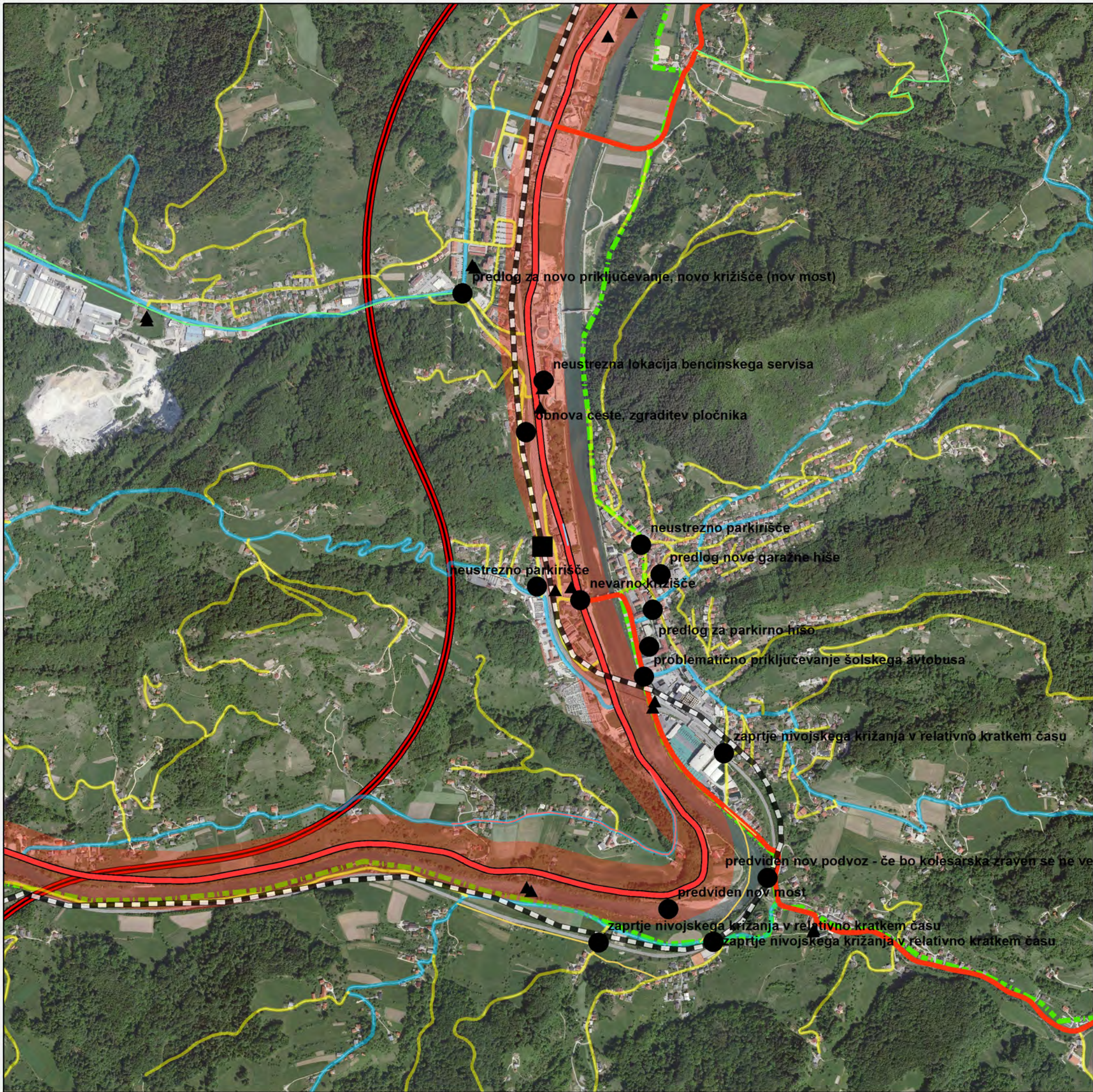


REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Celostna prometna strategija Občine Laško
**KARTA 4a: DOSTOPNOST DO POMEMBNEJŠIH CILJEV
KOLESARJEV V MESTU**

PRILOGA 9
Analiza motornega prometa in JPP
karta 5



Merilo 1 : 10000 | Viri GURS, REST, REN | BCP, DRSC

- | | | | |
|---|-----------------------------------|---|------------------|
| ▲ | POSTAJALIŠČA AVTOBUSA | — | 3. RAZVOJNA OS |
| ■ | ŽELEZNIŠKA POSTAJA | — | GLAVNA CESTA |
| ● | PROBLEMSKE TOČKE - MOTORNI PROMET | — | REGIONALNA CESTA |
| — | PROBLEMATIČNI ODSEKI | — | LOKALNA CESTA |
| | | — | JAVNA POT |



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Celostna prometna strategija Občine Kamnik
KARTA 5: ANALIZA MOTORNEGA PROMETA V MESTU

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada«



SCENARIJI RAZVOJA

NAROČNIK

Občina Laško

IZVAJALEC

LOCUS prostorske informacijske rešitve d.o.o.

Zavod CEPP

UL, FG, Prometnotehnični inštitut

Solkan, oktober 2016



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



EVROPSKA UNIJA
REGIONALNI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada«

Kazalo

1 TRENDI RAZVOJA V OBČINI LAŠKO	6
1.1 TRENDA GIBANJA PREBIVALSTVA IN DEMOGRAFSKE SPREMEMBE	6
1.2 TRENDI GOSPODARSKE RASTI IN TRGA DELA	8
1.3 TRENDI V PROSTORSKEM NAČRTOVANJU	11
1.4 OKOLJSKI TRENDI	13
1.5 PROMETNI TRENDI	14
1.6 TRENDI V ZDRAVJU	15
2 SCENARIJI	17
2.1 NIČELNI SCENARIJ	17
2.2 SCENARIJ 1 - OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA	19
2.3 SCENARIJ 2 – UČINKOVITA LOKALNA MOBILNOST	21
2.4 SCENARIJ 3 – OPTIMIZACIJA TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI	23
3 VREDNOTENJE SCENARIJEV	25
3.1 KAZALNIKI VREDNOTENJA	25
3.2 METODOLOGIJA VREDNOTENJA	26
3.3 TABELA VREDNOTENJA	26
3.4 REZULTATI VREDNOTENJA	27

1 TRENDI RAZVOJA V OBČINI LAŠKO

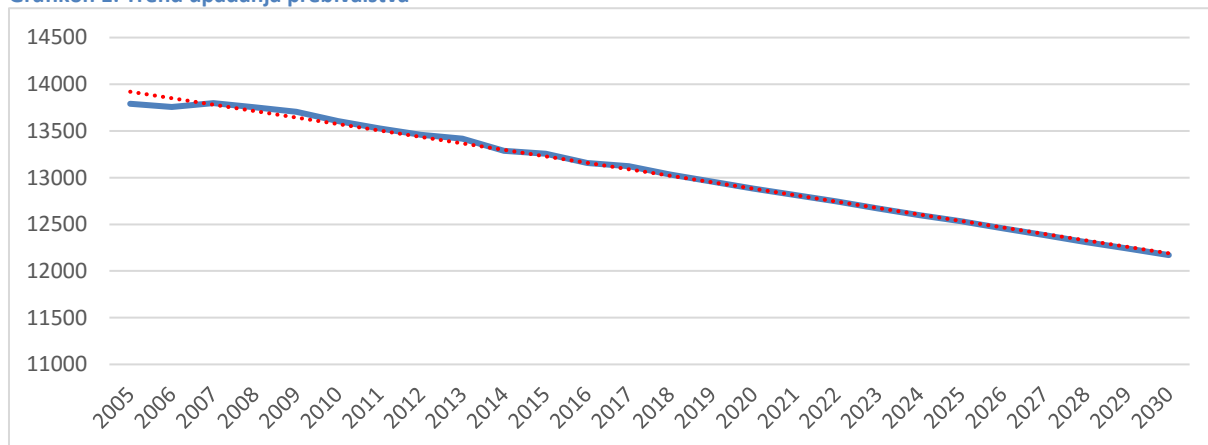
Ničelni scenarij je rezultat ocene trendov na področjih demografije, gospodarskega razvoja, prometa, prostorskega načrtovanja, stanja okolja in zdravja prebivalstva.

Vodilo scenarija so že načrtovane spremembe do leta 2030, trendi gibanja pri posameznih dejavnostih in pričakovane spremembe v navadah občanov in občank s poudarkom na navadah povezanih z mobilnostjo.

1.1 Trend gibanja prebivalstva in demografske spremembe

Rast prebivalstva in demografske spremembe pomembno vplivajo na nadaljnji razvoj mobilnosti v občini – in sicer tako spremembe v številu občanov, kot njihova struktura z vidika starosti in socialni strukturi. Pričakovan trend demografskih sprememb v občini je enakomerno upadanje števila občank in občanov.

Grafikon 1: Trend upadanja prebivalstva



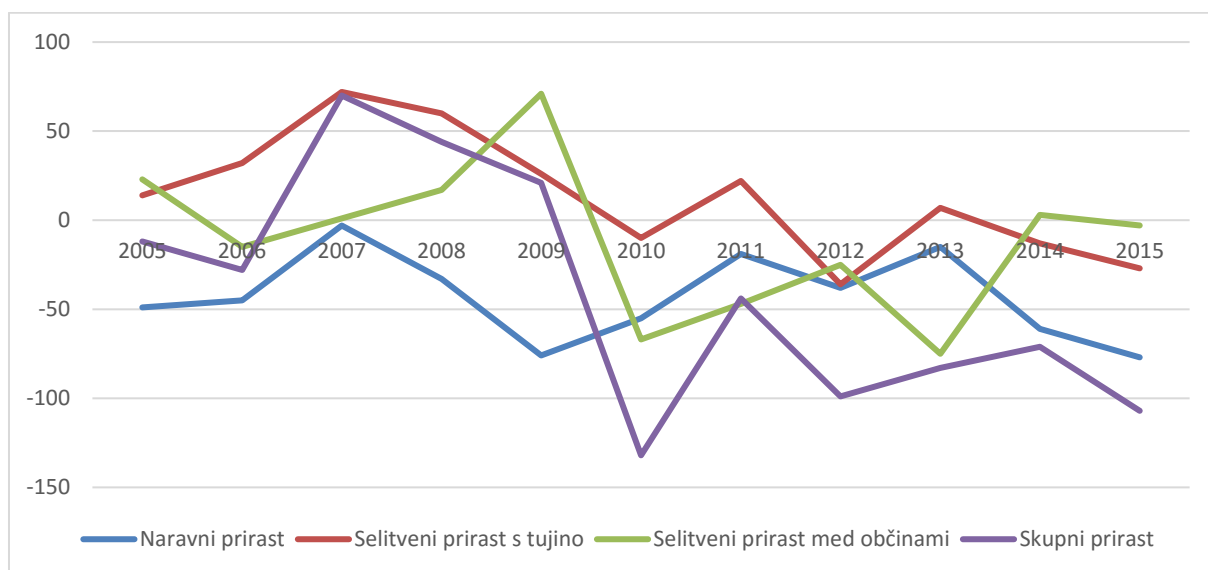
Zgornji grafikon prikazuje projekcijo upadanja prebivalstva do leta 2030 (trend preračunan po metodi najmanjših kvadratov).

Prirast prebivalstva

Pri rasti prebivalstva upoštevamo tako naravni kot selitveni prirast.

- **Naravni prirast** v občini Laško konstantno upada, povprečen naravni prirast zadnjih 11 let je -43. Število živorojenih je bilo torej nižje od števila umrlih. Naravni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil v tem letu negativen, znašal je -5,8 (v Sloveniji 0,4).
- **Selitveni prirast** med občinami je zadnjih šest opazovanih leta negativen, kar pomeni, da se prebivalci izseljujejo. Selitveni prirast s tujino kaže v zadnjih letih negativen trend priseljevanja v občino. Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej negativen, leta 2015 je znašal -2,3.
- **Skupni prirast:** seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil negativen, znašal je -8,1 (v Sloveniji 0,6). Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo višje od števila tistih, ki so se vanjo priselili.

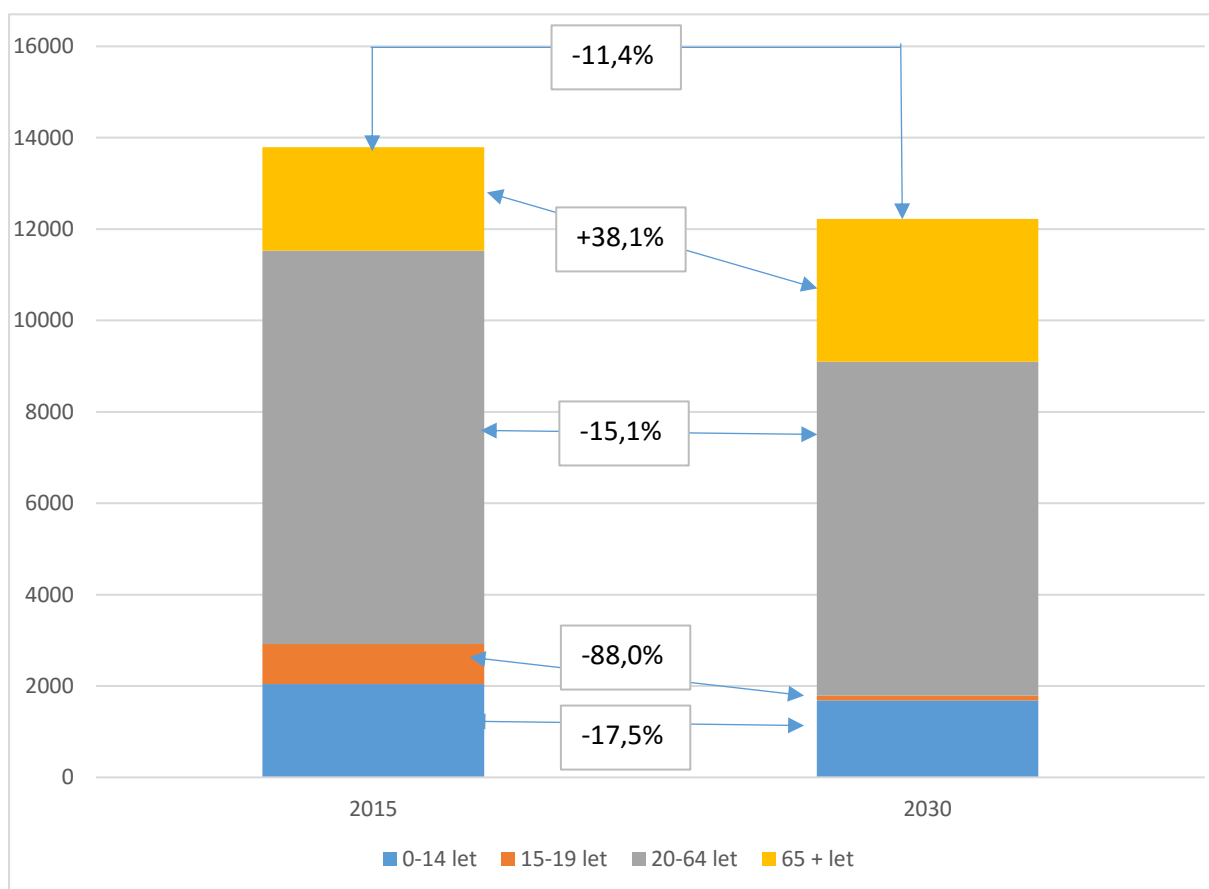
Grafikon 2: Prirast prebivalstva



Primerjava prebivalstva po starostnih skupinah za leto 2015 in 2030.

Na splošno se predvideva upad skupnega števila občank in občanov. Najbolj se zmanjša skupina občanov starejših od 15-19 let, in sicer za okoli 88%. Povečalo pa se bo število prebivalcev v najvišji starostni skupini za 38%.

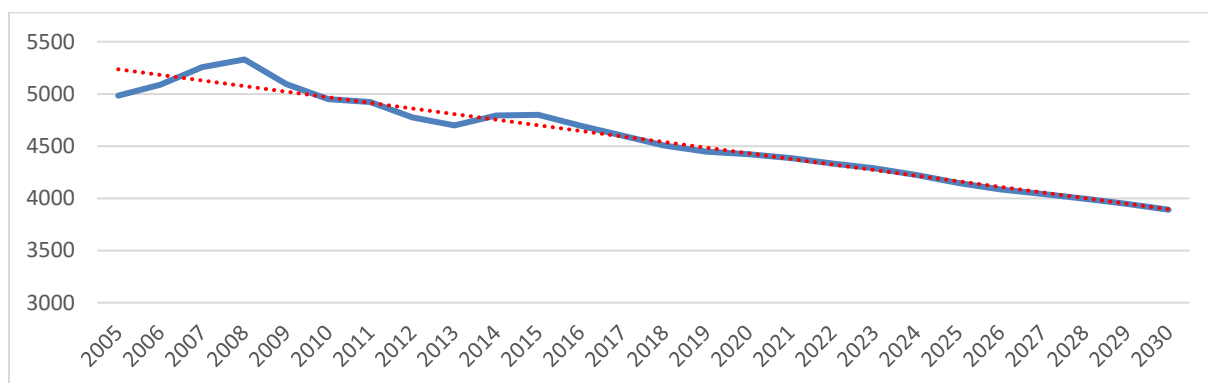
Grafikon 3: Projekcija rasti prebivalstva po starostnih skupinah za leti 2015 in 2030



Trend gibanja delovno aktivnega prebivalstva za obdobje 2005 - 2015

Odrz upada prebivalstva se kaže tudi na področju aktivnega prebivalstva; iz 4983 prebivalcev leta 2005 na 4798 prebivalcev leta 2015.

Grafikon 4: Projekcija upada delovno aktivnega prebivalstva za obdobje 2005 do 2030

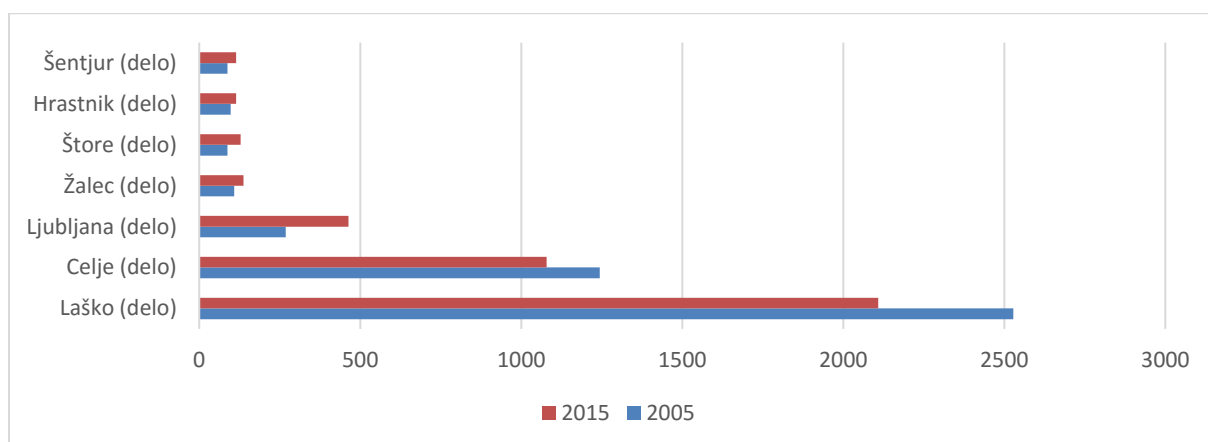


1.2 Trendi gospodarske rasti in trga dela

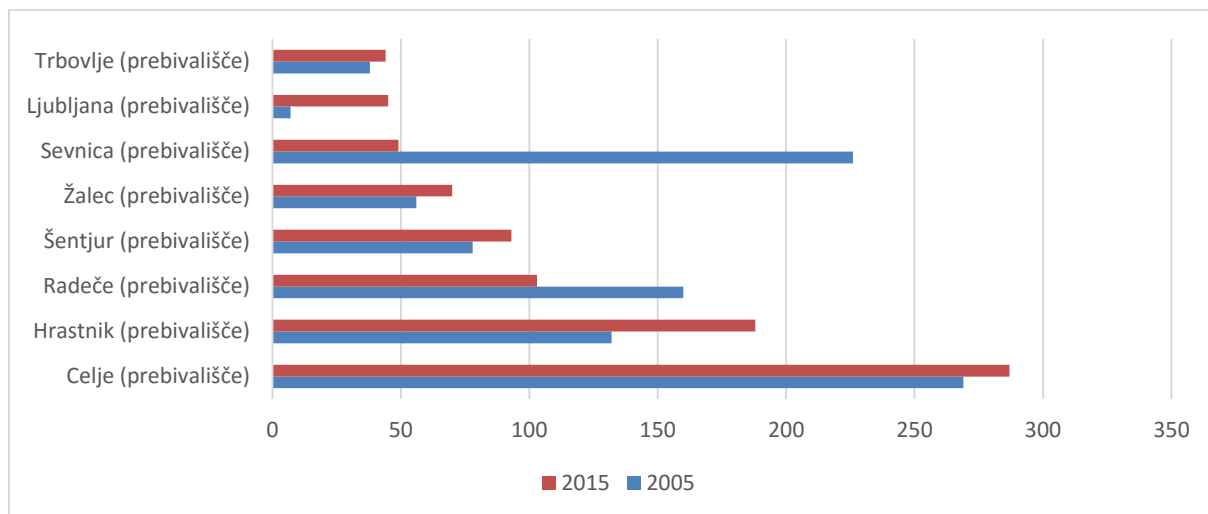
Najpogostejši povod naših potovanj je delo. Zato so izrednega pomena podatki, ki obravnavajo število delovnih mest, število zaposlenih oziroma nezaposlenih, dnevne migracije, rasti plač in podobno.

Število delovnih migrantov, ki dela zunaj občine prebivališča (Laško), predstavlja kar 56% vsega delovno aktivnega prebivalstva. Znotraj občine Laško je tako zaposlenih 44% delovno aktivnega prebivalstva s prebivališčem v občini Laško. Vendar pa se tudi število zaposlenih, ki bivajo izven občine Laško in se sem vozijo na delo, postopno povečuje.

Grafikon 5: Delovno aktivno prebivalstvo, ki prebiva v Občini Laško po občini dela, primerjava za leti 2005 in 2015

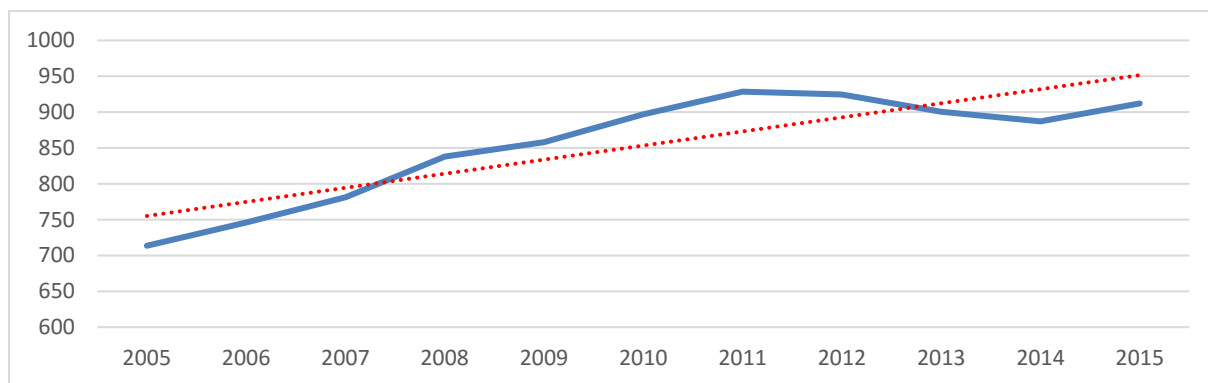


Grafikon 6: Delovno aktivno prebivalstvo po občinah stalnega prebivališča, primerjava za leti 2005 in 2015



Povprečna neto mesečna plača prebivalcev Laškega se giblje okoli 900,00 €. V zadnjih dveh letih ni bilo bistvenih odstopanj, vendar pa se plača od leta 2005 stalno zvišuje. Najvišje plače dosegata sektor oskrbe z električno energijo, plinom in paro ter finančne in zavarovalniške dejavnosti, najnižje pa razne poslovne dejavnosti ter sektor gostinstva.

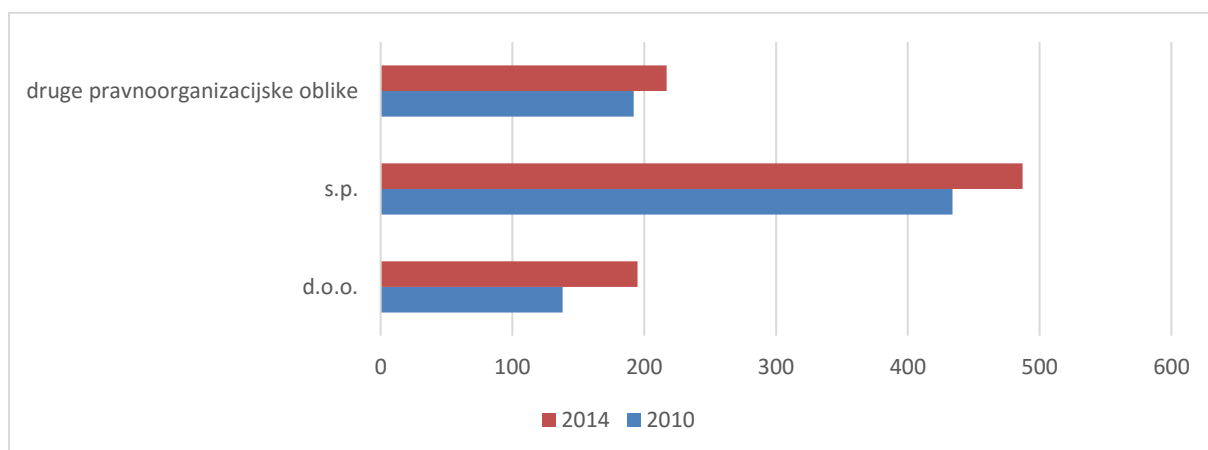
Grafikon 7: Povprečna mesečna neto plača za obdobje od 2005 do 2015 v EUR



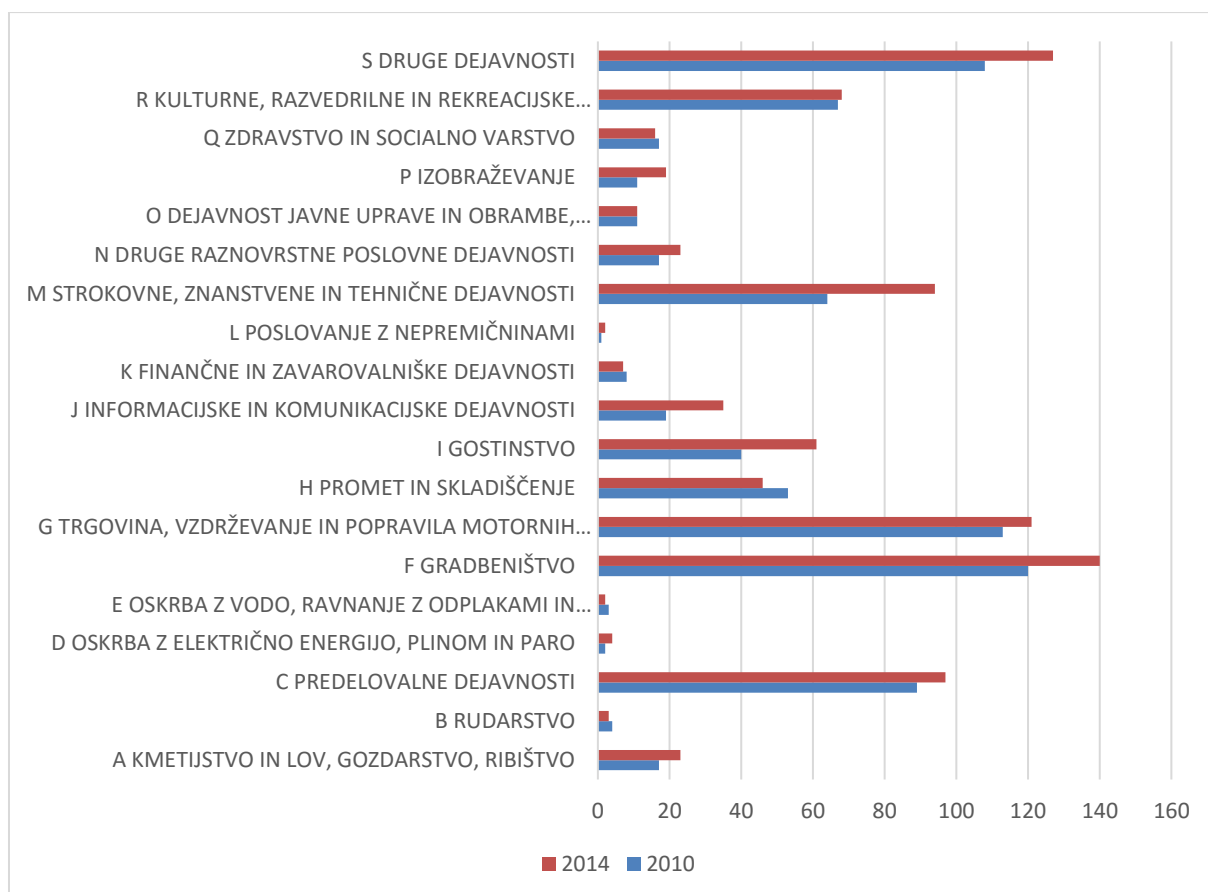
Število podjetij

Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije je bilo v letu 2014 v občini Laško registriranih 899 poslovnih subjektov; od tega je 487 samostojnih podjetnikov ter 195 družb z omejeno odgovornostjo.

Grafikon 8: Število podjetij v občini Laško po pravnoorganizacijski obliki, 2010 in 2014



Grafikon 9: Število podjetij v občini Laško po dejavnosti, 2010 in 2014



Število zaposlenih

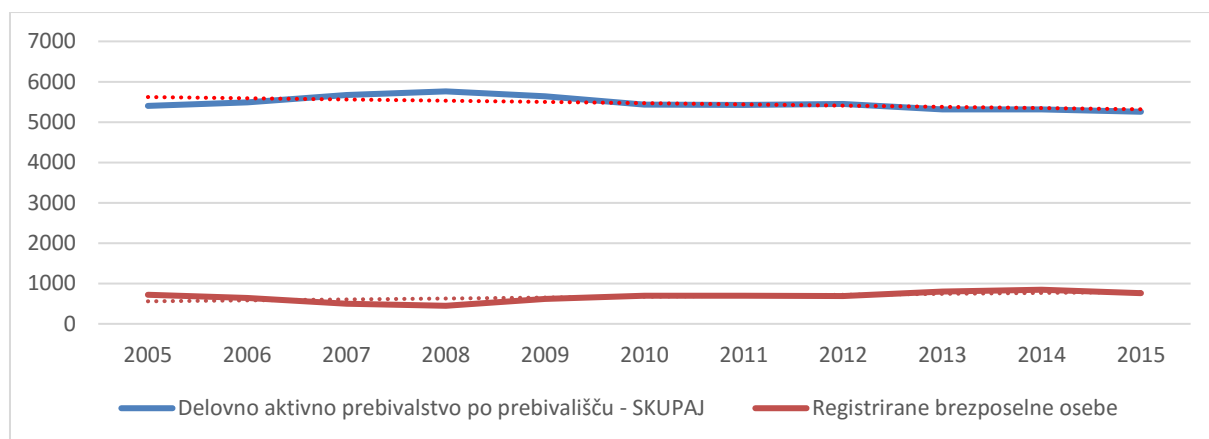
Po podatkih Statističnega urada Slovenije je bilo decembra 2015 v Občini Laško 4798 delovno aktivnih prebivalcev. Skupno je bilo v letu 2015 v Občini Laško 3374 delovnih mest.

Večina delovno aktivnega prebivalstva občine je zaposlenega izven domače občine, kar je posledica bližine večjih in privlačnejših zaposlitvenih središč, kot sta Celje in Ljubljana. Leta 2015 se je največ

prebivalcev vozilo na delo v Celje – 1079, Ljubljano – 463, sledijo Žalec – 137, nato Štore – 128. V domači občini je bilo zaposlenih 2109 prebivalcev (Grafikon 5).

Iz ostalih občin se v Laško vozi 1265 oseb; največ iz Celja – 287, iz Hrastnika – 188 ter iz Radeč - 103 oseb, sledijo Šentjur, Žalec, Sevnica (Grafikon 6).

Grafikon 10: Delovno aktivno prebivalstvo (vključno s kmeti) in registrirane brezposelne osebe med 2005 in 2015



Gospodarska rast - Glede na Makroekonomsko napoved GZS se v letu 2016 lahko pričakuje 2-odstotno gospodarsko rast, v 2017 pa celo nekoliko višjo. Rast bodo v vse večji meri poganjale storitvene dejavnosti. Te bodo rasle hitreje zaradi višjega trošenja gospodinjev, tudi na račun manjšega varčevanja in večjega zadolževanja.

Poudarki glede gospodarske rasti:

- Pričakovanja v gospodarstvu so pozitivna
- Največja tveganja so povezana z mednarodnim okoljem in investicijami
- Investicije letos v krču, naslednje leto večji zagon
- Višji razpoložljiv dohodek in več zaposlenih spodbuja rast zasebne potrošnje
- Razmere na trgu dela se izboljšujejo, tudi zaradi demografije
- Inflacija nizko zgolj še v 2016
- Izvoz z manjšim presežkom še naprej motor gospodarske rasti



Vir: Napovedi makroekonomskih kazalcev Analitike GZS, 3.5. 2016, <https://analitika.gzs.si/vsebina/Makroekonomske-napovedi/O-publikaciji#8165335-o-zadnji-tevilki>

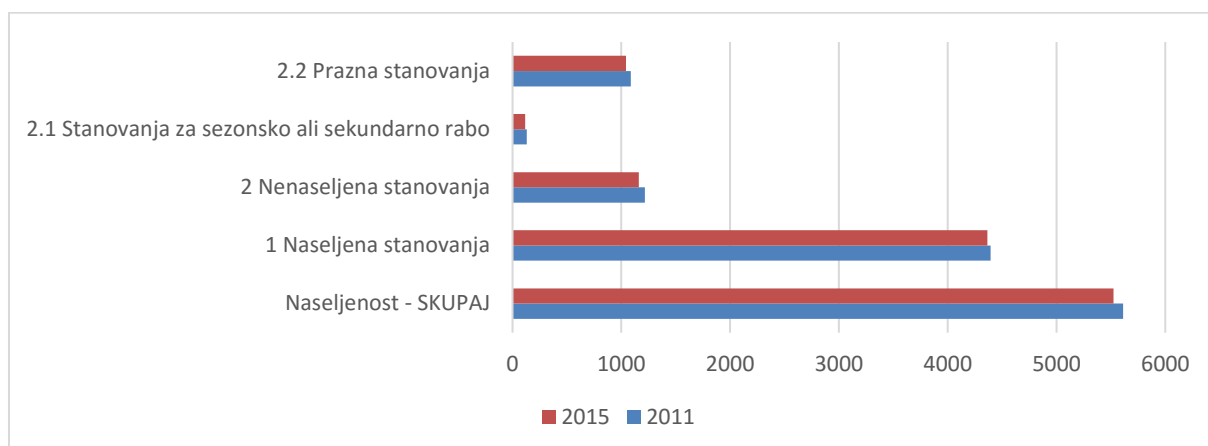
1.3 Trendi v prostorskem načrtovanju

Razvoj poselitve v občini temelji na trendih rasti prebivalstva, razporeditvi starostne strukture, ter ekonomskega položaja občank in občanov – predvsem z vidika zagotavljanja delovnih mest.

Glede na trende v spreminjanju namenske rabe prostora lahko predvidimo širitve površin za poselitve kot tudi notranji razvoj naselij (zgoščevanje, obnova). Trend upadanja prebivalstva se bo nedvomno izkazoval tudi na področju poselitve.

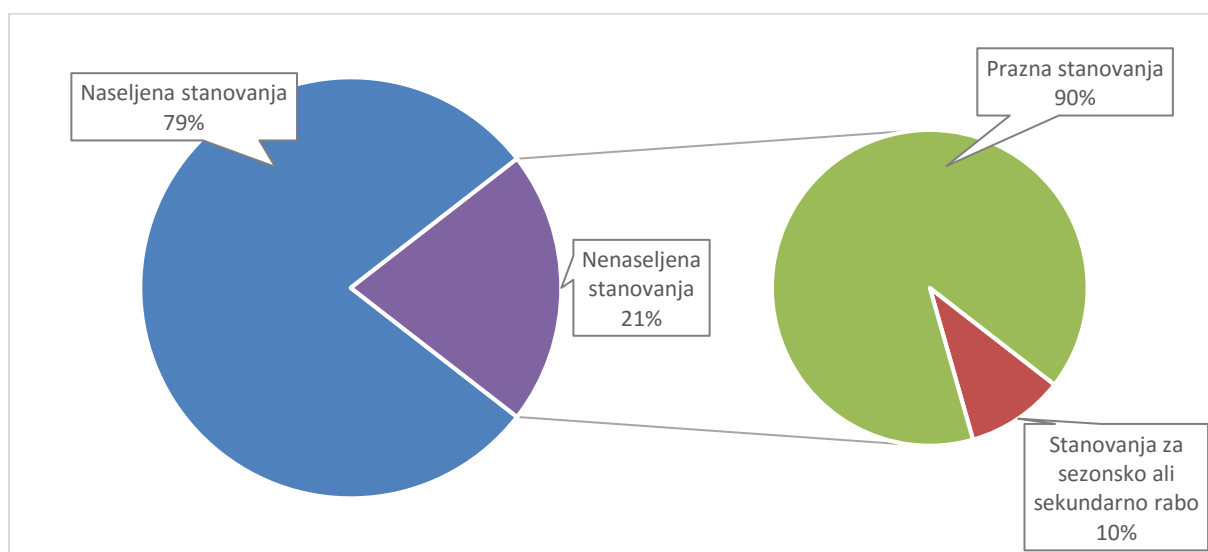
Kapaciteta obstoječega grajenega fonda, ki ni izkoriščen, predstavlja 1044 stanovanj (prazna stanovanja).

Grafikon 11: Stanovanja v Občini Laško glede na naseljenost, primerjava za leti 2011 in 2015

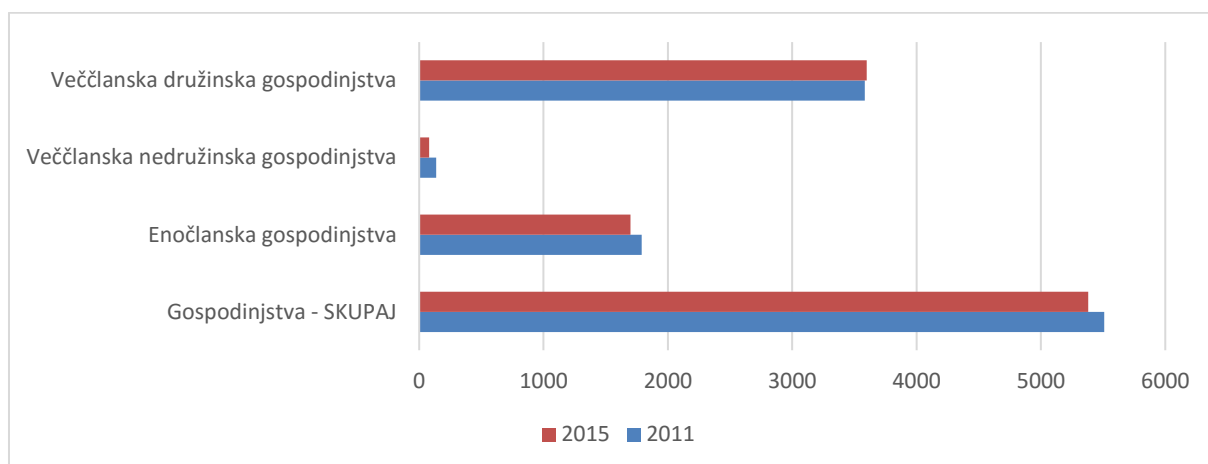


Leta 2015 je bilo v Občini Laško 5525 stanovanj, od tega je bilo 72% stanovanj v eno-stanovanjskih stavbah, 26% pa v dvo-, tro- ali več stanovanjskih stavbah, 2% pa v nestanovanjskih stavbah. Od vseh stanovanj je bilo 1161 nenaseljenih, od tega je bilo 117 namenjenih za sezonsko ali sekundarno rabo, 1044 stanovanj pa je praznih; kar predstavlja 19%. Leta 2011 pa je bilo 1086 praznih stanovanj, torej 42 stanovanj več kot leta 2015.

Grafikon 12: Naseljena in nenaseljena stanovanja v Občini Laško v letu 2015



Grafikon 13: Gospodinjstva v Občini Laško, primerjava za leti 2011 in 2015



Leta 2015 je bilo v Občini Laško 5380 gospodinjstev; povprečna velikost gospodinjstva je bila 2,4 članov na gospodinjstvo.

1.4 Okoljski trendi

Vpliv prometa na okolje se odraža v 3 aspektih: hrup, emisije vozil s pogonom na notranje izgorevanje (ICE – Internal Combustion Engine) ter neposredni vpliv na pokrajino zaradi gradbenih posegov pri gradnji prometne infrastrukture.

Gradnja dodatnih prometnih površin, namenjenih izključno motornemu prometu, niso predvidena. Predvidene so le rekonstrukcije že obstoječih prometnih površin ter izgradnja dodatnih površin za pešce in kolesarje. Izraba dodatnega občestnega prostora in s tem odvzemanje površin kmetijskim dejavnostim je pri tem relativno majhno, še največ vpliv na prostor ima zaradi zastojev, hrupa in prašnih delcev sam potek gradnje.

Hrup: zaradi predvidene večje količine potovanj, od katerih bo praktično ves del, ki ni vezan na potovanja proti izobraževalnim ustanovam, odpadel na potovanja z avtomobilom, se bodo neizogibno povečale tudi emisije hrupa. Glede na predvideno povečanje deleža vozil na električni pogon obstaja možnost, da povečanje hrupa kot posledica povečanja števila potovanj ne bo tako veliko. Po drugi strani pa velja, da z večanjem hitrosti vozila narašča delež hrupa, katerega izvor ni motor z notranjim izgorevanjem, temveč hrup, ki nastaja na stiku med pnevmatiko in voziščem (kotalni hrup) ter aerodinamični hrup. Ta predpostavka velja le na območju cest izven naselij, kjer so potovalne hitrosti velike. V območju naselij, še posebej v conah z omejitvijo hitrosti 30 km/h avtomobili na električni pogon pomenijo še največje zmanjšanje dojemanja hrupa.

Emisije škodljivih plinov: S povečanjem števila potovanj se načeloma povečujejo tudi škodljivi izpusti vozil na motorni pogon. Sem spadajo predvsem drobni delci ter dušikov dioksid (NO₂). Pričakovati je, da bodo v prihodnosti Evropski emisijski standardi postali še bolj strogi, zaradi česar bodo emisije iz motornih vozil še manjše. V primeru velikega porasta deleža vozil na električni pogon bodo neposredne emisije avtomobilov sicer nične, se bodo pa zato verjetno povečali izpusti škodljivih snovi v elektrarnah, v kolikor ne bodo tega zmanjšali drugi ukrepi (pametna električna omrežja, proizvodnja električne energije v jedrskih elektrarnah ali hidroelektrarnah).

1.5 Prometni trendi

Pri razvoju prometne infrastrukture so bile kot trend zavzete vse načrtovane spremembe tako na področju državnih kot občinskih cest, spremembe na področju kolesarske in peš infrastrukture ter spremembe na področju javnega potniškega prometa.

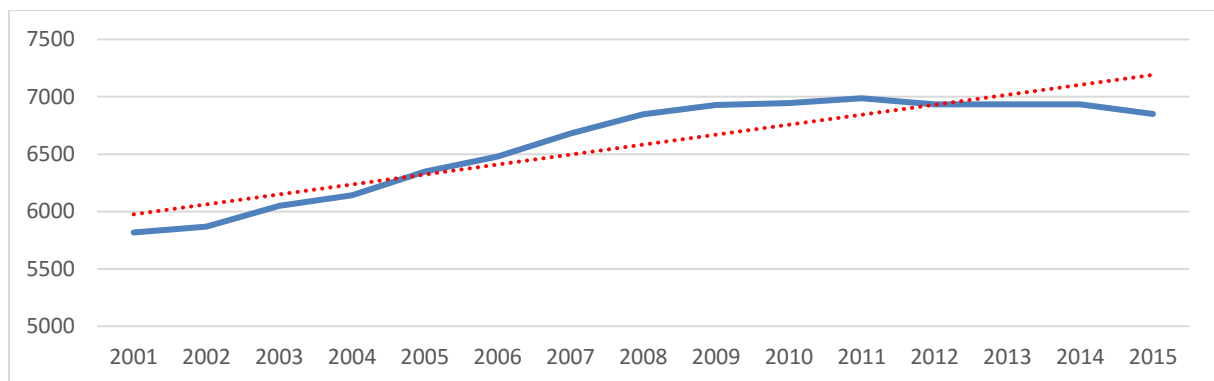
V občini je največ načrtovanih sprememb na področju prometa na področju izgradnje ter rekonstrukcije cestne infrastrukture. Načrtovan most za pešce in kolesarje preko avtoceste je nedvomno najpomembnejši predvideni projekt na področju trajnostne mobilnosti. Ostalo so predvidene investicije v rekonstrukcije. V sklopu rekonstrukcij je večinoma vključena tudi izgradnja hodnika za pešce in kolesarje, opozarjamo pa na projekte, kjer te vsebine niso ustrezno rešene.

Povečanje motorizacije in tipi vozil

S povečanjem števila imetnikov vozniških dovoljenj se pričakuje dostopnost avtomobilov predvsem pri starejši generaciji. Poleg tega se ob izboljšanju gospodarske rasti predvideva tudi povečanje števila avtomobilov.

Skoraj vsak drugi prebivalec v občini je imel osebni avtomobil (52 avtomobilov na 100 prebivalcev); ta je bil v povprečju star 10 let.

Grafikon 14: Število osebnih avtomobilov v Občini Laško



Električna mobilnost

Trend povečanja števila električnih vozil – tako avtomobilov kot e-koles – se predvideva tudi na območju občine. Posledično se predvideva tudi povečanje uporabe koles oz. e-koles tudi na daljše razdalje (nad 5 km). To vodi k večjim potrebam po ustrezni kvalitetni in varni kolesarski infrastrukturi.

Trendi tovarnega prometa

Razvoj tovarnega prometa je močno povezan z rastjo ekonomskega stanja v občini. Ta bo v občini še naprej temeljil na uporabi cestne infrastrukture. Seveda se vplivi izražajo v tranzitnem prometu čez občino in obremenjenosti cestne infrastrukture v občini. Poseben poudarek velja kmetijski mehanizaciji, saj ima občina na kmetijsko gospodarstvo nadpovprečno število traktorjev (2,6). Ob

ugodni rasti prebivalstva, gospodarskih kazalnikov in drugega, je pričakovati tudi rast števila kmetijske mehanizacije, kar pa bo povzročalo še večje število konfliktov le teh z drugimi udeleženci v prometu.

Cene energije in cene transporta

Zviševanje cen transporta v zadnjih letih močno narašča. Trend velike rasti se pričakuje tudi v prihodnosti, saj temelji na dvigovanju cen energentov v prihodnosti. In prav ta trend zviševanja transportnih stroškov bo predstavljal enega glavnih vzrokov sprememb potovalnih navad v prihodnosti.

Spreminjanje potovalnih navad

Pri projekciji trendov potovalnih navad je potrebno posebno pozornost nameniti različnim načinom mobilnosti v posameznih starostnih skupinah. Vpliv sprememb potovalnih navad se navadno odraža predvsem pri spremembah mobilnostnih zahtev starejših ljudi ter spremembah navad mlajše odrasle generacije.

1.6 Trendi v zdravju

Redna telesna dejavnost je eden ključnih dejavnikov življenjskega sloga za ohranjanje in izboljšanje zdravja. Prispeva k primarni in sekundarni preventivi številnih kroničnih bolezni ter k zmanjšanju tveganja za prezgodnjo smrt. Nezagotovljena telesna dejavnost oziroma sedeči življenjski slog je vedenjski dejavnik tveganja, ki ga tesno povezujemo z različnimi motnjami in predvsem s kroničnimi boleznimi. Po podatkih Svetovne zdravstvene organizacije (SZO) je telesna nedejavnost na četrtem mestu med spremenljivimi dejavniki tveganja, odgovornimi za umrljivost.

Na telesno dejavnost posameznika vpliva več dejavnikov, med katerimi so izrednega pomena socialno-ekonomski dejavniki, kot so izobrazba, višina dohodka, bivalno okolje in družbeni sloj. Mehanizmi, prek katerih socialno-ekonomski dejavniki vplivajo na telesno dejavnost, so različni, vsi pa imajo enako posledico: zmanjšana količina telesne dejavnosti ali telesna nedejavnost ter s tem povečano tveganje za pojav kroničnih bolezni.

Leta 2012 je bilo zadostno telesno dejavnih (po priporočilih SZO) približno 60 % odraslih. Delež je višji pri moških (61 %) kot pri ženskah (57 %), nekoliko pa se viša s starostjo (58 % v najmlajši in 61 % v najstarejši starostni skupini) in stopnjo izobrazbe. Glede na statistično regijo od slovenskega povprečja (59 %) pozitivno najbolj izstopata gorenjska (64 %) in goriška regija (65 %).

V Sloveniji je bilo v letu 2012 po podatkih nacionalne raziskave z naslovom »Z zdravjem povezan vedenjski slog« 44 % normalno hranjenih, 37 % čezmerno hranjenih in 17 % debelih odraslih anketirancev (25–64 let). Vidne razlike se kažejo v spolu, starosti in izobrazbi. Višji delež čezmerne hranjenosti in debelosti opazamo pri moških, pri nižje izobraženih ter med starejšimi. Zaznan je trend upadanja čezmerno hranjenih moških in naraščanje deleža debelih moških, kar nakazuje, da se del moškega prebivalstva v zadnjih letih premika iz skupine čezmerno hranjenih med debele.

Glavni vzrok čezmerne hranjenosti in debelosti je neravnovesje med energijskim vnosom in porabo. Povečuje se vnos energijsko goste hrane, ki je bogata z maščobami, soljo in sladkorji ter osiromašena vitaminov, mineralov in drugih esencialnih snovi. Hkrati opazamo zmanjšano telesno dejavnost zaradi sedeče narave dela, spremenjenih oblik transporta in večje urbanizacije. Na pojav debelosti vplivajo tudi socialno-ekonomski dejavniki. Revščina in neizobraženost sta največja sovražnika zdravja.

Zdravstveno stanje in umrljivost

- Delež prebivalcev občine, ki so svoje zdravje ocenjevali kot dobro, je bil blizu slovenskemu povprečju.
- Bolniška odsotnost delovno aktivnih prebivalcev je trajala povprečno 16,3 koledarskih dni na leto, v Sloveniji pa 13,7 dni.
- Delež oseb, ki prejemajo zdravila zaradi povišanega krvnega tlaka, je bil višji od slovenskega povprečja, za sladkorno bolezen blizu slovenskemu povprečju.
- Stopnja bolnišničnih obravnav zaradi srčne kapi je bila 2,8 na 1000 prebivalcev, starih 35 do 74 let, v Sloveniji pa 1,9.
- Pri starejših prebivalcih občine je bila stopnja bolnišničnih obravnav zaradi zlomov kolka 4,6 na 1000, v Sloveniji pa 6,4.
- Delež uporabnikov pomoči na domu je bil višji od slovenskega povprečja.
- Stopnja umrljivosti zaradi samomora je bila 42 na 100.000 prebivalcev, v Sloveniji pa 22.

Dejavniki tveganja za zdravje in preventiva

- Telesni fitnes otrok je bil blizu slovenskemu povprečju.
- Delež kadilcev je bil 30 %, v Sloveniji pa 24 %.
- Stopnja bolnišničnih obravnav zaradi poškodb v transportnih nezgodah je bila 1,7 na 1000 prebivalcev, v Sloveniji pa 1,8.
- Delež prometnih nezgod z alkoholiziranimi povzročitelji je bil blizu slovenskemu povprečju.
- Odzivnost v Program Svit - presejanju za raka debelega črevesa in danke je bila 60,0 %, v Sloveniji pa 60,4 %.
- Presejanost v Programu Zora - presejanju za raka materničnega vratu je bila 79,9 %, v Sloveniji pa 71,3 %.

Vir: <http://www.nijz.si/sl/publikacije/zdravstveni-statisticni-letopis-2014>,
<http://obcine.nijz.si/Vsebina.aspx?leto=2016&id=78>

in

2 SCENARIJI

2.1 NIČELNI SCENARIJ

Scenarij 0, t.i. trendovski scenarij ali tudi scenarij »skoraj nič alternativnega narediti«, vključuje ukrepe povezane z ustreznim vzdrževanjem, rekonstrukcijami in obnovo obstoječih državnih in občinskih cest ter urejanje dodatnih (ločenih) površin za peš in kolesarski promet predvsem znotraj strnjenih naselij in med samimi naselji, ter povezava s sosednjimi kraji - Celjem, Laškim, Rimskimi Toplicami, Zidanim Mostom in Radečami.

Za Laško so značilne močne vsakodnevne delovne, šolske in druge migracije, ki povzročajo gost avtomobilski in železniški promet, kar bo še vedno obremenjevalo območje tako glede ekologije kot varnosti prebivalcev.



V občini Laško je omrežje JPP vezano na cestni in železniški promet. JPP znotraj občine, t.i. redni linijski promet, se izvaja v smeri proti Celju in v smeri proti Zidanemu Mostu. V občini ima vlak tri postaje (Zidani Most, Rimske Toplice in Laško). V mestu Laško je železniška postaja na drugem bregu reke Savinje, kot je večina javnih ustanov (od ZD je cca 500 m, do Thermane Laško pa 750 m), na območje železniške postaje je (pre)malo parkirnih površin, le-te so brezplačne. »Parkiraj in se pelji« v Laškem ni novost. Občina Laško ali drugi subjekti, ki delujejo v območju občine Laško nimajo večjih akcij povezanih s krepitvijo sopotništva (angl. *Car-pooling*) ali drugih oblik souporabe prevoznih sredstev (angl. *Car-sharing*), ki omogočajo skupinski prevoz in večji izkoristek osebnih vozil. Izbira prometnega sredstva se torej ne bi bistveno spremenila. Trenutno se že izvajajo ukrepi, ki bi lahko tehtnico malo prevesili v smer pogostejše rabe JPP zaradi sprememb v sistemu enotne elektronske vozovnice in ugodne plačilne politike (subvencije), a na drugi strani obstaja možnost, da bi se, še posebej pri potovanjih v Celje, vloga osebnega avtomobila celo nekoliko okrepila (npr. z izboljšanjem cestne infrastrukture). Globalno gledano pa informacijsko-komunikacijske tehnologije (IKT), ki se razvijajo z visoko hitrostjo, nudijo vedno bolj enostaven dostop do informacij in zato lažje načrtovanje mobilnosti (tudi v realnem času). Temu primerno lahko pričakujemo pogostejšo uporabo sopotništva oziroma skupinskega prevoza na zahtevo ali z osebnimi vozili, kombiniranimi vozili ali manjšimi avtobusi. T. i. točke mobilnosti (npr. prestopne točke), ki bi omogočile varno podporo storitev niso načrtovane. Blagovni promet in dostava sta predmet cestnega in železniškega prometnega sistema brez posebne centralizirane občinske logistike.

Število motornih vozil narašča v povprečju 1,5% letno. Slabo izkoriščena vozila zavzemajo vedno več prostora. Za leto 2014 se ocenjuje povprečno število prevoženih kilometrov osebnih vozil, ki v občini Laško znaša približno 12.500 km letno in raste v povprečju 0,3% letno (SURS za Slovenijo, 2016). Takšno

rast lahko predpostavimo tudi rast direktnih stroškov potovanj, kakor tudi eksternih stroškov povezanih s prometnimi nesrečami in onesnaževanjem okolja, če ne bo prišlo do sprememb pri rabi alternativnih virov energije v prometu oziroma višji stopnji uporabe sodobnih sistemov za pomoč voznikom. Tako vir energije, kakor tudi asistenčni sistemi so predmet odločitve udeležencev – voznikov. V Sloveniji in tudi v občini Laško, obstaja zelo velik potencial za razvoj t.i. električne mobilnosti z uporabo hibridnih in električnih osebnih vozil in električnih koles. Še posebej to velja za razdalje daljše od 4 km, to je npr. do Celja ali pa tudi do železniške postaje Laško od oddaljenih krajev občine. A žal so cene, še posebej e-avtomobilov, še zelo visoke, zato še ni slutiti velikih sprememb menjave voznega parka do leta 2030. Niti Občina Laško, niti drugi subjekti povezani s to tematiko nimajo načrta za višjo stopnjo promocije ali celo podporo tovrstni mobilnosti.

Drugi poudarki ničelnega scenarija so:

- pričakuje se trend upadanja prebivalstva;
- pričakuje se pomanjšanje deleža šoloobveznih otrok, kar bo pomembno vplivalo na povečevanje dnevnih migracij v šolo in nazaj ter s tem povezanega šolskega prevoza;
- glede na pričakovano izboljšanje gospodarske rasti, višjih razpoložljivih dohodkov ter izboljšanja na področju trga dela, se predvideva povečanje prometa povezanega z dnevnimi migracijami na delo in nazaj. Trend torej kaže na povečanje teh migracij tako v občini, predvsem glavna zaposlitvena središča izven občine Laško – predvsem Celje.
- povečalo se bo število potovanj. Ne pričakuje se sicer velikega povečanja, vendar manjše, ki bo predvsem posledica trenda gospodarske rasti in izboljšanj na področju trga dela;
- pričakuje se povišanje stopnje lastništva avtomobilov in imetnikov vozniških dovoljenj predvsem pri starejših občanih, pa tudi pri občanih v srednjem starostnem razredu;
- glede na trenutne potovalne navade, ki so v prid avtomobilu v primerjavi z nemotoriziranimi načini transporta in glede na trende, ne predvidevamo bistvenega povečanja uporabe nemotoriziranih načinov transporta.
- glede na pričakovano povečanje motoriziranih načinov transporta pričakujemo povečanje tako tovarnega prometa kot prometa osebnih avtomobilov;
- storitve javnega potniškega prometa bodo glede na trende še vedno omejene bolj na šolske prevoze. Ostale dnevne migracije se bodo izvajale pretežno z osebnimi avtomobili;
- s projekti prenove in nadgradnje obstoječega cestnega omrežja se bo povečala varnosti v prometu ter dostopnost.

2.2 SCENARIJ1 - OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA

Scenarij 1 »Optimizacija motornega prometa« ne spreminja potovalnih navad in ne spreminja izbire načina prevoza. Poudarek scenarija je na optimizaciji cestnega prometnega sistema (vozila in infrastruktura) v korist motornih vozil, vključno z gospodarskimi vozili in kmetijsko mehanizacijo. Predpostavlja se, da bo tehnološki razvoj oziroma intenzivno uvajanje ITS – inteligentnih transportnih sistemov in storitev (npr. pametna infrastruktura, kooperativni način vožnje vozil) pozitivno vplival na prometno varnost in pretočnost prometne infrastrukture. Na ta način se predpostavi, da bo ta razvoj ponudil okolju prijazen promet z manj hrupa in onesnaženosti zraka.



Druge usmeritve ukrepov scenarija:

- Nadgradi se cestno omrežje v smislu izboljšanja prometne situacije: poveča se kapaciteta obstoječe prometne infrastrukture, razširi se prečni profil ceste v korist motornih vozil. Preozke prometnice in pripadajoči infrastrukturni koridorji se razširijo tudi na račun zmanjšanja pozidave. Modernizira se voziščna konstrukcija lokalnih cest.

- Izboljša se prevoznost prometnih površin za gospodarska vozila, vključno s kmetijsko mehanizacijo.
- V mestu Laško se uredi prometni režim v korist mirujočemu prometu ter po potrebi uredi dodatne parkirne površine, lahko tudi z garažno hišo.
- Cestno omrežje, vključno s površinami za mirujoč promet, se opremi z ustreznimi prometnimi merilniki oziroma senzorji ter videonadzorom na podlagi katerih se uporabnike obvešča o stanju prometa, zasedenosti površin in morebitnih konfliktnih situacijah med motornimi vozili in drugimi udeleženci v prometu. Temu primerno se prometna infrastruktura opremi z ustreznimi grafičnimi prikazovalniki – znaki (npr. dodatni utripalniki v območju prehodov za pešce ali pa npr. znaki za prosta parkirna mesta tudi na ulici).
- Upravljanje prometa in mobilnost dobi podporo v ustrezni informacijsko-komunikacijski tehnologiji (IKT). Le-ta omogoča tudi boljšo komunikacijo med udeleženci za potrebe izboljšanja izkoristka obstoječih motornih vozil (npr. skupinski prevoz). Deležniki upravljanja prometa imajo vpogled v stanje prometa prek občestne opreme in ustrezne informacijske podpore.
- Električna in pametna mobilnost se zelo razširi. Na račun spremembe vira energije za promet se pričakuje zmanjšanje hrupa in drugih oblik onesnaženja okolja.
- Vozni park javnih ustanov in drugih gospodarskih subjektov, ki delujejo znotraj območja občine Laško, se nadomesti s hibridnimi in električnimi vozili.
- Okrepi se nadzor motornih vozil za povečanje prometne varnosti ranljivih udeležencev v prometu (pešci in kolesarji).

Ukrepi scenarija 1 ne prinašajo velikih sprememb na področju prometa, saj je motorni promet danes v občini Laško favoriziran. Prehod iz scenarija 0 v scenarij 1 je zato relativno enostaven in »neboleč«.

- Pospešeno se bo razvijalo omrežje kolesarskih povezav (gradnja novih, povečava udobnosti) in spodbujala njegova uporaba. Pomembne izgradnje internih občinskih povezav, še posebej kolesarska os od Celja proti Brežicam.
- Gradnja kolesarskih povezav tudi na odsekih, ki so že bili rekonstruirani, vendar brez kolesarskih povezav. Kjer zaradi pomanjkanja prostora gradnja ločenih stez ni možna, se uvede talne označbe za vodenje kolesarjev skupaj z motornim prometom.
- Izboljšale se bodo ponudba parkirišč za kolesa, tudi pokritih, možnost izposoje koles (sistemi rent-a-bike) in sistem intermobilnosti (navezava izposojevalnice koles ali parkirišča za kolesa na parkirišča osebnih avtomobilov ali postajališča JPP).
- Prečkanja cest bodo urejena in varna. Prav tako prečkanja preko železniške proge.
- Cone umirjenega prometa (omejitev hitrosti na 30 km/h) se ohranjajo in nadgradijo.
- Plačevanje parkirnine se ohrani in sistemsko nadgradi.
- Prometna varnost za pešce in kolesarje se bo izboljšala.
- Zmanjšajo se konflikti med pešci, kolesarji in drugimi uporabniki.
- Mobilnost na kratke razdalje bo promovirana s komunikacijskimi ukrepi.

Posledice scenarija:

- število pešcev in kolesarjev na območju mesta narašča, zaradi novih povezav med kraji pa se poveča tudi število kolesarjev, ki se vozijo na delo,
- povečata se prometna varnost in hitrost potovanja s kolesom, število nesreč se zmanjšuje,
- zaradi povečane privlačnosti mesta nastajajo številne nove priložnosti za srečevanja in krepitev socialnih vezi, poveča se privlačnost za turiste,
- sprememba sedečega življenjskega sloga v aktivnejšega se odraža na boljšem zdravju ljudi,
- stanje okolja (hrup in izpusti) v naseljih se izboljšuje,
- neposredni in posredni stroški, vezani na mobilnost, se zmanjšujejo,
- z udobnostjo ureditev se zmanjšajo konflikti med pešci, kolesarji in drugimi uporabniki,
- zaradi omejitev prometa se zmanjša število avtomobilov na območju mesta.

2.4 SCENARIJ 3 – OPTIMIZACIJA TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI

Scenarij predvideva ukrepe, ki poleg hoje in kolesarjenja vodijo predvsem k povečani uporabi javnega prevoza, izboljšanim pogojem za uporabo avtobusov in vlakov ter alternativnih oblik skupinskih prevozov predvsem z vozili na elektriko.



Javni prevoz je izrednega pomena pri racionalizaciji števila voženj z avtomobilom predvsem pri delovnih migracijah, pa tudi za ostale potrebe na relacijah zaledje – Laško (šola, opravki, obiski inštitucij). Povečava vloge JPP omogoči dosegljivosti ciljev potovanja vsem vrstam uporabnikov, tudi tistim, ki zaradi gibalne omejenosti ne morejo potovati peš ali s kolesom ali ki nimajo avtomobila. S tem se omogoči kvalitetno, udobno in varno življenje vseh družin in posameznikov. Vsa mobilnostna omrežja bodo zasnovana tako, da bodo omogočala intermodalnost (urejene točke prestopa, usklajeni vozni redi, P+R,...). Občani bodo brez naporov kombinirali sistem prevoza.

Površine za osebni motorni promet se prilagajajo rešitvam, ki omogočajo hitrejšo in udobnejšo vožnjo JPP. Uporaba JPP se spodbuja z različnimi ukrepi: vzgoja in ozaveščanje za vse ciljne skupine, finančne stimulacije (subvencioniranje vozovnic),....

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



Bistvene točke pri implementaciji tega scenarija:

- Močno povečanje dolžine in udobnosti kolesarskih stez, povečanje prometne varnosti in hitrosti potovanja pri kolesarjenju. Izvedba večjega števila kvalitetnih in varnih parkirnih mest za kolesa, ki se jih v čim večji možni meri postavi pred vse javne ustanove.
- Spodbujanje postavljanja parkirnih mest za kolesa tudi pred zasebnimi prostori (banka, trgovine, lekarna,...).
- Uporaba talne označbe za vodenje kolesarjev v naseljih skupaj z motornim prometom (t.i. »sharrow«); predvsem v tistih delih naselij, kjer zaradi pomanjkanja prostora ni možna izvedba ločene kolesarske površine
- Razširiti mrežo avtobusnih povezav, povečati njihovo frekvenco; v sodelovanju z izvajalcem javnega potniškega prometa.
- Povečati frekvenco in urediti uporabniku prijaznejše urnike železniških povezav.
- Urediti ves javni prevoz na način, da omogoča nemoteno uporabo ljudem z oviranostmi.
- Brezhibno tehnično in geometrijsko urediti vsa avtobusna postajališča v občini.
- Uvajati električne avtobuse, električne avtomobile ter električna kolesa
- Vzpostavljati dodatnih območij 30 km/h v naseljih
- Poenostaviti prečkanje za kolesarje in pešce na vseh cestah
- Okolju prijazno mobilnost oglaševati v medijih – šele po narejenih prvih korakih pri izgradnji ustrezne infrastrukture
- Povečati varnost pešcev in kolesarjev, zmanjšati število konfliktov med pešci in kolesarji (gradnja širših površin za pešce in kolesarje, kjer so ločeni s črto ali celo z pogreznjeno granitno kocko)
- Uvoze na dvorišča izvajati na pešcem prijazen način – brez poglobitve po celotni širini pločnika

Posledice scenarija:

- vožnja z JPP postane enostavna, predvidljiva, učinkovita,
- vožnja z avtom do glavnih ciljev postane manj učinkovita kot JPP, zato se število prvih zmanjša,
- zaradi manjšega števila motornih vozil ter spodbujanja uporabe okoljsko sprejemljivih energentov se izboljšuje stanje zraka in hrupa,
- več možnosti za srečevanja, krepitev socialnih vezi med ljudmi, v socialno življenje bolj vključene tudi ranljive skupine (starejši, revnejši, ljudje z oviranostmi,...),
- neposredni in posredni stroški, vezani na mobilnost, se zmanjšujejo,
- zaradi omogočanja intermodalnosti se delno spreminja tudi sedeči življenjski slog v aktivnejšega, kar vpliva na zdravje ljudi,
- odpiranje novih delovnih mest na področju JPP.

3 VREDNOTENJE SCENARIJEV

3.1 Kazalniki vrednotenja

Vrednotenje vsakega posameznega scenarija omogoča prepoznavanje prednosti in pomanjkljivosti posameznih scenarijev ter njihovo primerjavo po posameznih stebrih trajnostne mobilnosti z namenom zasledovanja ciljev trajnostnega načrta urbane mobilnosti.

V nadaljevanju so predstavljeni kazalci po katerih je so bili kazalci vrednoteni. Nabor kazalcev je rezultat dela strokovne skupine ter povzemanja kazalcev drugih primerljivih prometnih strategij.

Kazalnik	Naziv kazalnika	Opis
1	Socialna vključenost, enake pravice	omogočiti socialno vključenost vseh ljudi; okrepiti enakopravnost vseh udeležencev prometa, povečanje varnosti
2	Sobivanje	izboljšati kakovost sobivanja za pešce
3	Oblikovanje uličnega prostora	izboljšave in privlačno oblikovanje javnih površin (javnega prostora)
4	Spodbujanje kolesarjenja	Spodbujanje kolesarjenja, izboljšanje infrastrukture in nadaljnji razvoj kolesarskega omrežja
5	Privlačnost javnega prevoza	povečanje privlačnosti javnega prevoza z optimizacijo in učinkovitimi storitvami JPP
6	Dostopnost	izboljšanje dostopnosti do trajnostnih oblik mobilnosti v javnem prostoru in javnem prometu
7	Prometna varnost	izboljšanje prometne varnosti
8	Intermodalnost	Boljša in celovitejša povezava hoje, kolesarjenja in javnega prevoza ter krepitev verige mobilnosti in vzpodbujanje mešane mobilnosti; intermodalnost
9	Obveščanje	izboljšati odnose z javnostmi in informacijske sisteme, integriran javni potniški promet (enoten, celovit in razumljiv tarifni sistem, enotna vozovnica)
10	Dostopnost središča občine	izboljšati dostopnost središča občine za vse načine prevoza
11	Dostopnost do poslovnih con in trgovskih središč	zagotavljati optimalno dostopnost do PC in trgovskih središč z vsemi vrstami prevoza
12	Usmerjanje prometa	izboljšati infrastrukturo, izboljšati nadzor in usmerjanje prometa
13	Emisije in hrup	zmanjšanje emisij v skladu s podnebnimi in okoljevarstvenimi cilji; zmanjšanje hrupa zaradi prometa in s tem povezane obremenitve v stanovanjskih območjih.
14	Fragmentacija	izboljšanje ravni uporabe trajnostnih načinov mobilnosti in infrastrukture, zmanjševanje fragmentacije prostora zaradi prometnih koridorjev
15	Inovativnost	podpora inovativnim idejam, integriranim transportnim rešitvam in alternativnim transportnim sistemom
16	Učinkovitost	Zmanjševanje stroškov mobilnosti (osebna oz javna poraba)
17	Zdravje	Spodbuja aktivnejše življenje - hojo in kolesarjenje posledično se zmanjšuje nevarnost za bolezni srca in ožilja, možnosti za nastanek kapi in znižanje krvnega tlaku ter ravni holesterola

3.2 Metodologija vrednotenja

Metoda vrednotenja temelji na primerjavi vsebin kazalnikov po posameznih scenarijih. Najprej je bil določen nabor kazalnikov, ki se jih je nato vrednotilo. Vrednotenje scenarijev je bilo izvedeno kot interaktivno delo posameznih skupin strokovnjakov sodelujočih na projektu CPS. Posamezne ocene kolektivov so bile združene v skupno oceno ter interpretirane kot vhodni podatek za krovno vrednotenje posameznega scenarija.

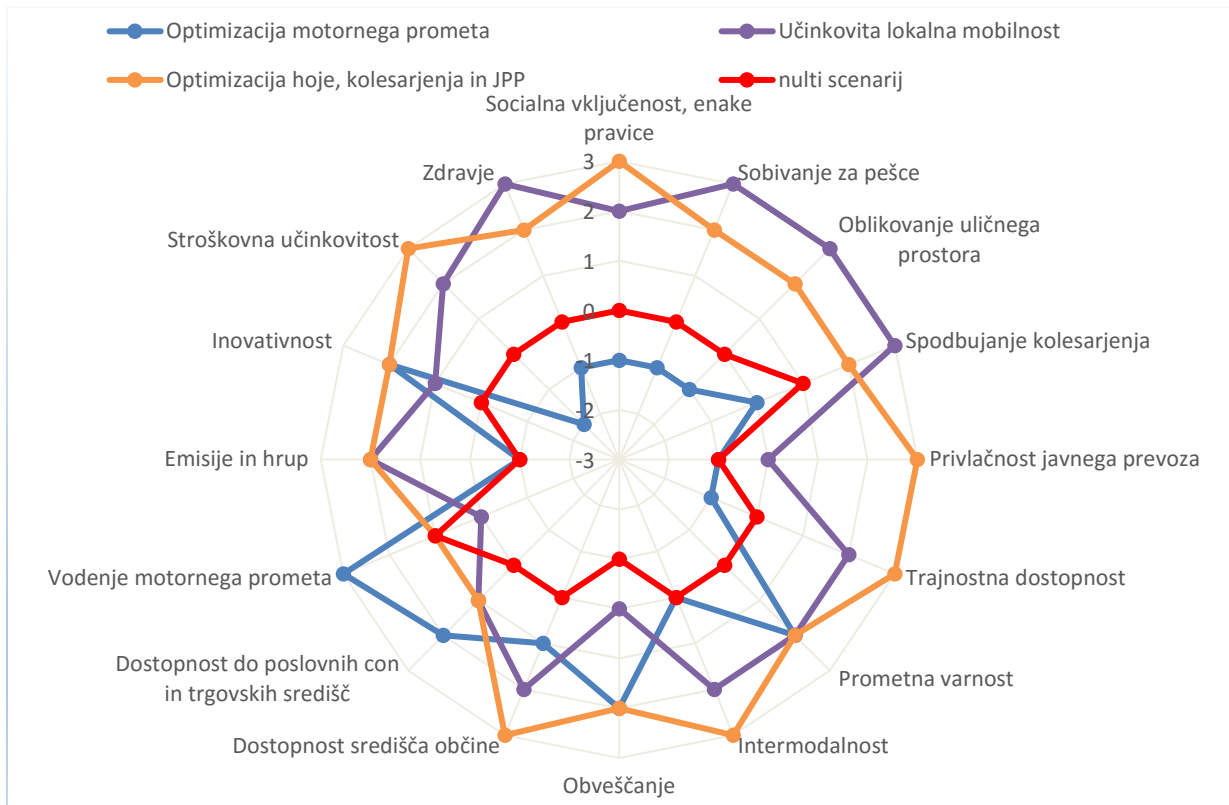
Razdelitev vrednotenja na posamezne kazalnike omogoča po eni strani zelo fokusirano vrednotenje, po drugi strani pa primerljivost vrednotenja posameznih kazalnikov po različnih scenarijih. Za vsak posamezni scenarij se ocenjuje zastopanje posameznega kazalnika.

Po izboru kazalnikov so bili ti vrednoteni z vidika verjetnosti in kvantitativno ocenjeni s 7 stopenjsko lestvico od -3 do 3 pri čemer vrednost 0 pomeni, da kazalnik v ocenjevanem scenariju nima vpliva, -3, da je vpliv negativen, 3 pa pozitiven.

3.3 Tabela vrednotenja

	scenarij 0	scenarij 1	scenarij 2	scenarij 3
KAZALNIKI	TRENDI RAZVOJA	OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA	UČINKOVITA LOKALNA MOBILNOST	OPTIMIZACIJA HOJE, KOLESARJENJA, JPP
Socialna vključenost, enake pravice				
Sobivanje				
Oblikovanje uličnega prostora				
Spodbujanje kolesarjenja				
Privlačnost javnega prevoza				
Dostopnost				
Prometna varnost				
Intermodalnost				
Obveščanje				
Dostopnost središča občine				
Dostopnost do poslovnih con in trgovskih središč				
Usmerjanje prometa				
Emisije in hrup				
Fragmentacija				
Inovativnost				
Učinkovitost				
Zdravje				

3.4 Rezultati vrednotenja



Graf 1: Rezultati vrednotenja scenarijev

Na podlagi vrednotenja scenarijev se kot najugodnejši scenarij izkazuje scenarij 3 – optimizacija trajnostnih oblik mobilnosti, ki izboljšuje stanje glede na ničelni scenarij prav na vseh kazalnikih. Na kazalnikih zdravja, sobivanja za pešce, oblikovanju uličnega prostora in spodbujanju kolesarjenja je scenarij 2 ocenjen kot ugodnejši, na področju vodenja motornega prometa in dostopnosti do poslovnih con pa je bolje ocenjen scenarij 1.

Scenarij 2 ničelnega scenarija ne izboljšuje na področju vodenja motornega prometa, saj daje izrazito prednost drugim oblikam mobilnosti.

Scenarij 1 izboljšuje ničelni scenarij na manj področjih kot ostala dva, saj zanemari hojo in kolesarjenje. Zato je od ničelnega slabše ocenjen na področjih zdravja, socialne vključenosti, sobivanja za pešce, oblikovanja uličnega prostora, spodbujanja kolesarjenja, trajnostni dostopnosti in finančni učinkovitosti.

Prepuščanje razvoja trajnostne mobilnosti ničelnemu scenariju bi pomenilo postopno izboljšanje stanja na področju kolesarjenja, intermodalnosti, vodenju motornega prometa, socialni vključenosti in oblikovanju uličnega prostora. Ugotavljamo, da ima tudi ničelni scenarij osnovni potencial za izboljšave, kar pomeni, da so nekateri trajnostni elementi mobilnosti že danes vključeni v načrtovanje.