



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE SLOVENJ GRADEC



Založnik in naročnik: Mestna občina Slovenj Gradec
Izdelava: RRA Koroška, regionalna razvojna agencija za Koroško regijo
ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje
PNZ svetovanje, projektiranje

Urednik: Peter Zajc

Besedilo: Peter Zajc, Uroš Rozman, Mateja Kukovec, Andreja Kuzmanič, Katja Kerkez, Mirjam Luketič, Gašper Žemva, David Trošt, Katja Zgonec, Gregor Cerar

Fotografije: Tomo Jeseničnik, Aljoša Krivec, Boštjan Temnik, Uroš Rozman, Edi Koraca,
Primož Podjavoršek, Nika Högl Praper, Pete Zajc, JZ Spotur, Koroški pokrajinski muzej, OŠ Šmartno pri Slovenj Gradcu, OŠ Podgorje

Lektoriranje: Prevajalska zadruga Soglasnik

Oblikovanje in prelom: fotobeležnica

Tisk: Mkopija

Naklada: 200 izvodov

Natisnjeno na recikliranem papirju brez klora.
Slovenj Gradec, 2017

Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

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

656:502/504(497.4Slovenj Gradec)

CELOSTNA prometna strategija Mestne občine Slovenj Gradec /
[besedilo Peter Zajc ... [et al.] ; urednik Peter Zajc ; fotografije Tomo
Jeseničnik ... et al.]. - Slovenj Gradec : Mestna občina, 2017

ISBN 978-961-91629-9-6

1. Zajc, Peter, 1980-

290507264

Vsebina

Predgovor.....	3
Kako uporabljati dokument?.....	5
Svež pogled, boljše rešitve	
Trajnostna mobilnost in celostno načrtovanje prometa.....	6
Ne le dokument, ampak vključujoč proces	
Vloga Celostne prometne strategije.....	8
Kje smo danes?	
Analiza obstoječega stanja.....	10
Kam želimo?	
Vizija in predlagani svežnji ukrepov.....	16
Steber 1 – več sodelovanja in znanja.....	20
Steber 2 – več hoje.....	25
Steber 3 – več kolesarjenja.....	30
Steber 4 – razvoj javnega potniškega prometa.....	34
Steber 5 – optimiziran cestni promet.....	38
Kako bomo naredili?	
Akcijski načrt CPS.....	44



PREDGOVOR

Prostorsko in časovno učinkovita mobilnost ljudi, blaga in storitev v sodobnem svetu že dolgo ni več samo cilj trajnostno naravnanih mest, lokalnih skupnosti, pokrajin ali držav, ampak postaja vse bolj temeljni pogoj, brez katerega ne moremo načrtovati in živeti kakovostnega življenja v sedanjosti, še manj snovati prostorskega razvoja v prihodnosti. Številni urbanisti pomen prometnih komunikacij za grajen prostor primerjajo s pomenom mreže krvnega ožila za človeško telo. Le delujoče omrežje krvnega obtoka brez okvar ali poškodb zagotavlja usklajeno in nemoteno delovanje vseh telesnih organov. Podobno je z omrežjem prometnih povezav med pozidanim kulturnim in/ali nepozidanim naravnim prostorom.

Pri urejanju urbanizma mest in naselij je imel individualni motorizirani promet vse do prvega desetletja novega tisočletja vedno prednost pred drugimi oblikami mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni potniški promet. Urejanje cestnih površin za avtomobile je imelo do pred nekaj leti vedno prednost pred urejanjem drugih prometnih in javnih površin, kot so trgi, ulice, pločniki in kolesarske poti.

Na področju načrtovanja prometa in mobilnosti se Mestna občina Slovenj Gradec z dokumentom Celostna prometna strategija, ki

je pred vami, pridružuje najnaprednejšim lokalnim skupnostim, ki upoštevajo načela trajnostnega razvoja in interese širše skupnosti. Glavno trajnostno vodilo je vzorec rasti mesta navznoter s prenovo degradiranih in slabo izkoriščenih območij, med katerimi želimo vzpostaviti prostorsko urejeno mestno pritličje. Vanj v prvi vrsti spadata učinkovito prometno omrežje in privlačen javni prostor. Natančneje, urbano regeneracijo mesta Slovenj Gradec s širšim zaledjem celotne mestne občine že udejanjamo s projekti zamenjave in gradnje komunalno cestne infrastrukture, tlakovanja, urbane opreme, obnove fasad, z omejevanjem motoriziranega prometa, gradnjo dodatnih parkirnih na obrobju starega jedra, ureditvijo parkov, nabrežij rek in gradnjo novih mostov, kolesarskih poti in pešpoti, ki vodijo v mestno jedro. Vse to že urejamo in bomo tudi v prihodnjih letih – postopno po fazah v sodelovanju s prebivalci, uporabniki in vsemi drugimi deležniki.

Strokovno znanje, dobra praksa in pozitivni zgledi obstajajo. Ne dvomim, da bosta v prihodnjih mesecih in letih prisotni tudi politična modrost in volja, da ukrepe in zastavljene cilje iz Celostne prometne strategije tudi uresničimo.

Andrej Čas, župan Mestne občine Slovenj Gradec

Kako uporabljati dokument?

Dokument Celostne prometne strategije MO Slovenj Gradec (v nadaljevanju CPS) smo želeli oblikovati čim bolj poljudno in jedrnato. Je rezultat enoletnega dela, ki ga je vodila interdisciplinarna projektna skupina izdelovalcev. V procesu priprave so imeli nenadomestljivo vlogo člani ožje in širše delovne skupine, intervjuvanci in intervjuvanke ter ostali občani in občanke. Le s takšnim vključujočim procesom smo lahko prepoznali ključne probleme občine in mesta ter predlagali ukrepe.

V dokumentu CPS namenoma podajamo kratke in jedrnate informacije. O vseh vsebinah je na voljo obsežnejše gradivo, zbrano v posameznih vsebinskih poročilih priprave CPS-a, ki so na voljo na spletni strani <http://www.slovenjgradec.si/Za-občana/Promet/Celostna-prometna-strategija>.

Dokument CPS je sestavljen iz treh delov. V poglavju **Kje smo danes** je kratka analiza obstoječega stanja. Podrobnejša analiza obstoječega stanja, ki vključuje kvantitativne podatke, ključne izzive in priložnosti, je na voljo na spletni strani v dokumentu Vmesno poročilo II. faza.

V poglavju **Kam želimo** so opredeljeni vizija, 4 strateški cilji, 5 strateških stebrov in svežnji ukrepov, ki jih načrtujemo. Dodatne informacije so na voljo na spletni strani v dokumentu Vmesno poročilo III. faza.

V poglavju **Kako bomo naredili** je opisan akcijski načrt CPS-a. V njem so zajeti svežnji ukrepov z oceno zahtevnosti, pričakovanimi učinki (glede na cilje), odgovornostjo za izvedbo, rokom izvedbe in oceno stroška. Pri slednjem gre za okvirno oceno, ki je zgolj orientacijska, saj pri večini ukrepov (še) ni bilo na voljo projektne in/ali investicijske dokumentacije. Kjer je relevantno, smo kot pojasnilo dodali opombe.

V projektni skupini izdelovalcev smo se trudili, da je bil proces priprave CPS-a čim bolj vključujoč. Takšen pristop bo potreben tudi pri načrtovanju in izvajanju posameznih ukrepov CPS-a.



mag. Peter Zajc, vodja projektne skupine izdelovalcev

Svež pogled, boljše rešitve

Trajnostna mobilnost in celostno načrtovanje prometa

Celostno načrtovanje in urejanje prometa ne prinaša zgolj nižjih stroškov za mobilnost v proračunu občine, podjetij in gospodinjstev, učinkovitejših naložb, bolje izkoriščenega prostora ter manjšega onesnaževanja okolja. Predvsem lahko objektivno merljivo izboljša kakovost bivanja prebivalcev, kot posameznikov in skupnosti, ter izboljša možnosti lokalne skupnosti za delo in ustvarjanje (Plevnik in sod. 2012, prirejeno po Bührmann in sod. 2012).

V mestih in lokalnih skupnosti, kjer so že pred časom sistematično pristopili k spodbujanju bolj trajnostne mobilnosti, imajo prednost ljudje – pred avtomobili. Zaradi dobro razvite infrastrukture in zaradi t. i. mehkih ukrepov načrtnega spodbujanja hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa za vsakodnevna opravila, se je kakovost bivanja v teh okoljih znatno izboljšala.

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA



CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Osrednji predmet obravnave je infrastruktura	<>	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	<>	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	<>	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	<>	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	<>	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	<>	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	<>	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	<>	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	<>	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje in prostor
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	<>	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje



Ukrepi niso le infrastrukturni. Na fotografiji je delavnica obnove starih koles na Glavnem trgu leta 2014 (foto: OŠ Podgorje).



Del Partizanske ceste pred spremembo prometnega režima leta 2016. Levo pred prenovo, desno po njej (foto: Aljoša Krivec).



Ste vedeli?

Po priporočilih Nacionalnega inštituta za javno zdravje telesna dejavnost za krepitev zdravja ni samo šport, ampak vsaka oblika telesne dejavnosti, ki koristi zdravju in funkcionalni sposobnosti brez nepotrebne škode ali tveganja. Med takšne dejavnosti sodi tudi aktivna mobilnost – način, ki nam omogoča več gibanja (Križman in sod., 2015).

Ne le dokument, ampak vključujoč proces

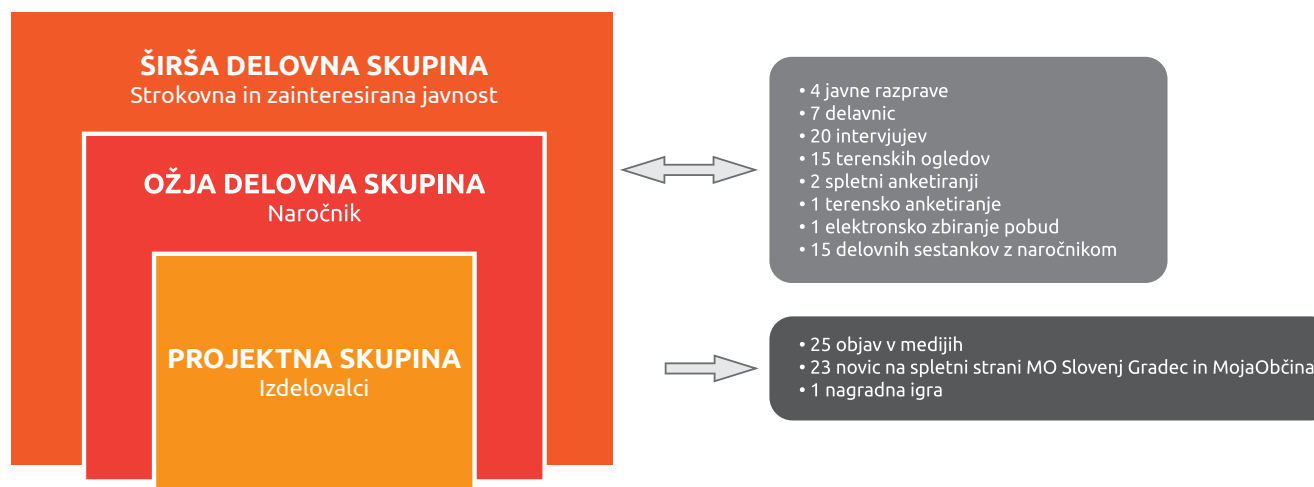
Vloga Celostne prometne strategije

Celostna prometna strategija ni zgolj dokument, ampak vključujoč proces, s katerim si lokalna skupnost zastavi učinkovito zaporedje potrebnih ukrepov na področju urejanja prometa. Po izkušnjah in dobrih praksah številnih evropskih mest in lokalnih skupnosti, ter v zadnjem času tudi nekaterih slovenskih mest (npr. Ljubljana, Ljutomer), je proces priprave CPS-a temeljil predvsem na:

- trajnostnem in prostorsko celovitem pristopu;
- vključevanju javnosti v vse faze načrtovanja;
- osredotočenosti na merljive cilje in redni evalvaciji rezultatov ter
- strokovnosti in interdisciplinarnem pristopu (Plevnik in sod. 2012, prirejeno po Bührmann in sod. 2012).



Prva javna razprava v okviru priprave CPS junija 2016 (foto: Peter Zajc).



Vključujoč proces priprave CPS.

Redno spremljanje izvajanja ukrepov omogoča vpogled, ali dosegamo želene cilje. Če jih ne, je morda potrebno ukrepe spremeniti/prilagoditi, zato predvidevamo 5-letno ciklično obdobje izvajanja ukrepov. Vsako tretje leto izvajanja predvidevamo revizijo izvajanja ukrepov, vsako peto leto pa celovitejšo prenovo CPS-a.

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Priprava CPS	Priprava, sprejem CPS	Izvajanje CPS	Izvajanje CPS	Izvajanje CPS ter revizija	Izvajanje CPS	Izvajanje CPS ter prenova	Izvajanje CPS	Izvajanje CPS	Izvajanje CPS ter revizija



Predaja električnega kolesa nagrajencu nagradne igre v okviru izdelave CPS decembra 2016 (foto: Peter Zajc).

Kje smo danes?



Analiza obstoječega stanja

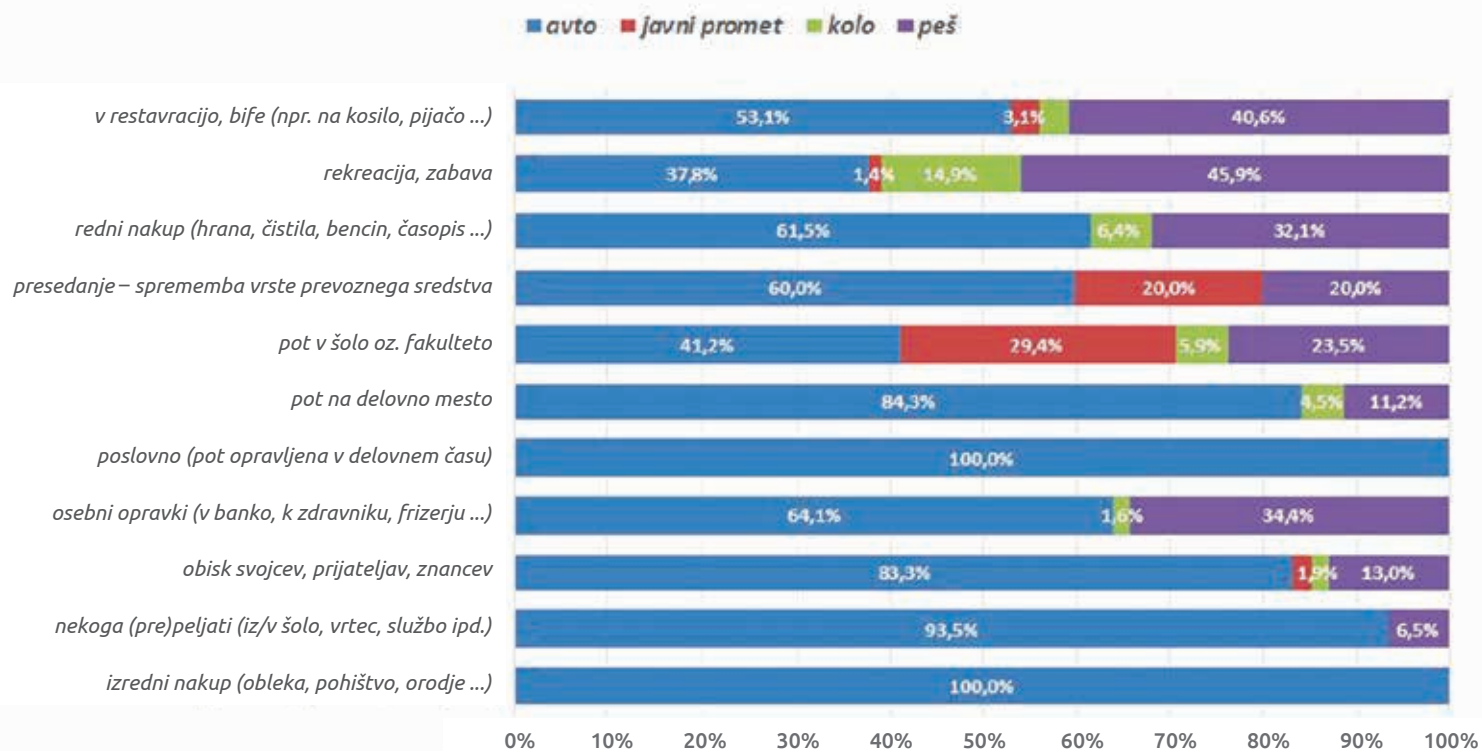
Reliefna struktura Mislinjske doline (dno-hriboviti obod) je pomembno vplivala na družbeni razvoj. Odraz te strukture sta koncentracija prebivalstva in dejavnosti v kotlinskem in dolinskem dnu (Zajc, 2006). V občinskem središču, mestu Slovenj Gradec, je v letu 2016 živel skoraj polovica vsega prebivalstva občine, 7.380 ljudi (SURS, 2016).

Določene dejavnosti, ki jih opravljamo oziroma storitve, ki jih potrebujemo, se nahajajo izven lokacije prebivališča, zato se ljudje zaradi različnih namenov premikamo po prostoru.

MO Slovenj Gradec je ena redkih slovenskih občin, ki se je odločila analizo potovalnih navad izvesti na reprezentativnem vzorcu anketirancev.

Z metodo terenskega anketiranja smo ugotovili, da se 70 % potovanj na območju občine opravi z osebnim avtomobilom in slabe 3 % z javnim prometom. S kolesom se opravi nekoliko manj kot 5 % vseh potovanj, skoraj 22 % potovanj se opravi peš. Avtomobil se pri vseh namenih potovanj, razen za potrebe rekreacije, uporablja najpogosteje. Z javnim prometom se opravi zanemarljiv delež potovanj na delovno mesto ter okoli 30 % poti v šolo in na fakulteto.

Delež potovanj po namenih in prometnih sredstvih



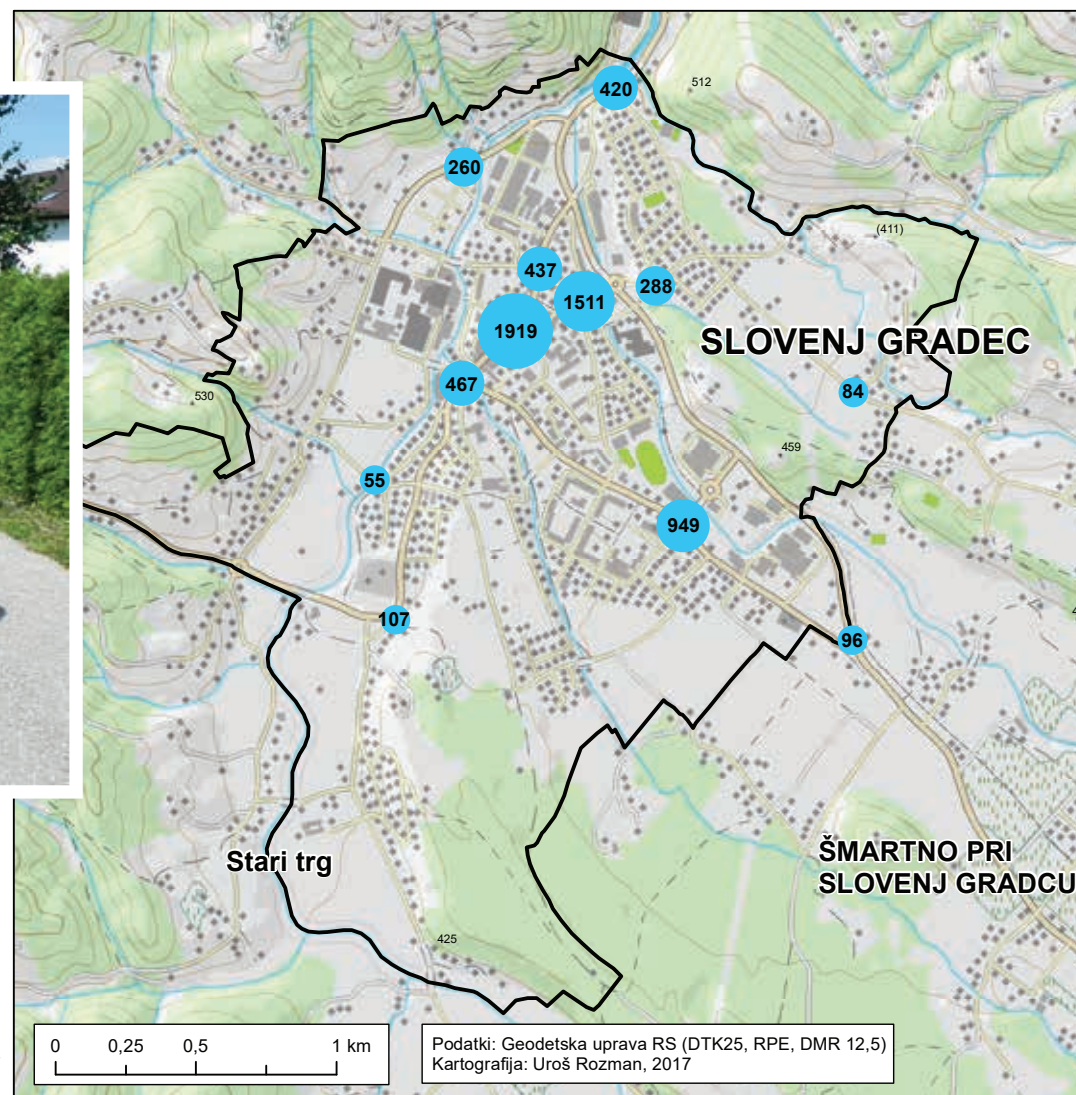
Izbira prometnega sredstva po namenih potovanj v MO Slovenj Gradec (Analiza potovalnih navad 2016).

Kje smo danes?



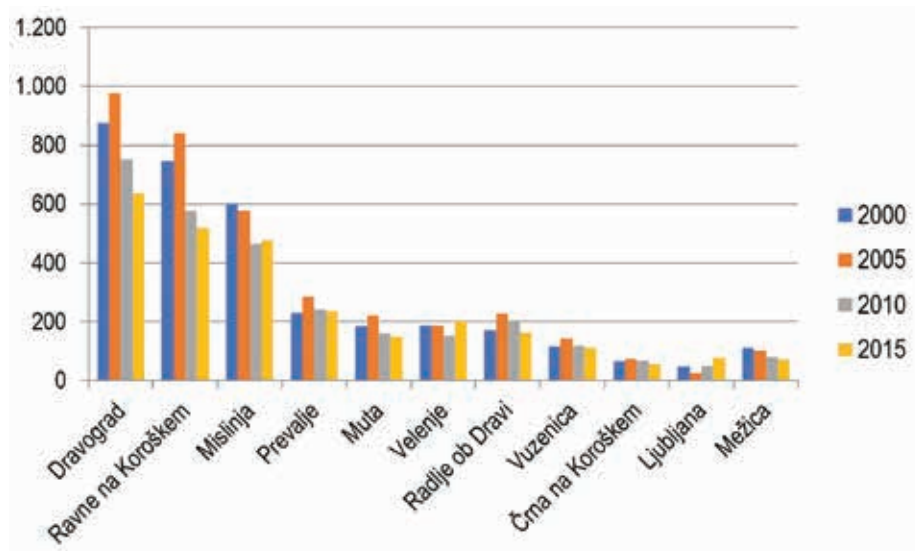
Sodobne tehnike štetja prometa vključujejo tudi štetje s pomočjo kamer (foto: Uroš Rozman).

S pomočjo štetja kamer je bilo na povprečni delovni dan na Glavnem trgu zabeleženih dobrih 1.900 pešcev (analiza štetja: PNZ).

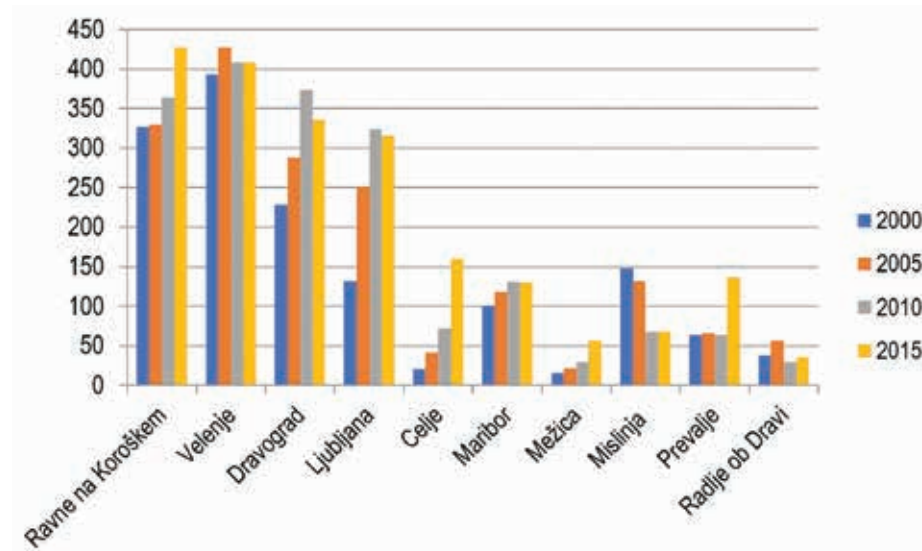


Slovenj Gradec je zaposlitvena občina za številne prebivalce okoliških občin. V Strategiji prostorskega razvoja Slovenije je občinsko središče Slovenj Gradec del somestja Slovenj Gradec–Ravne na Koroškem–Dravograd kot del regionalnega središča nacionalnega pomena (Strategija prostorskega ..., 2004).

Vendar se je med leti 2000 in 2015 delovna migracija v občino zmanjšala. Občina glede na indeks delovne migracije danes ne sodi več med izrazito delovne občine, temveč zmerno delovne občine (SURŠ, 2016).



Dnevna delovna migracija v občino Slovenj Gradec iz izbranih drugih občin v Sloveniji v obdobju 2000–2015 (SURŠ, 2016).



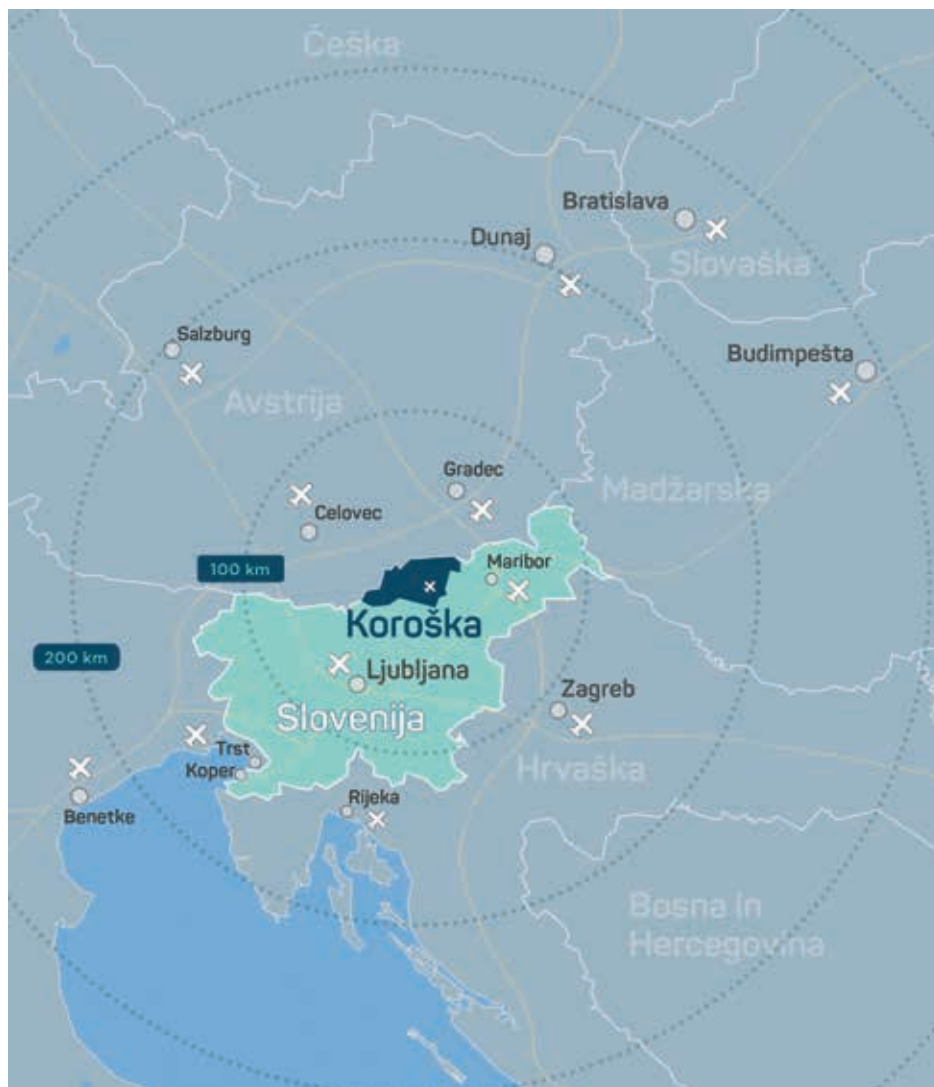
Dnevna delovna migracija iz občine Slovenj Gradec v izbrane druge občine v Sloveniji v obdobju 2000–2015 (SURŠ, 2016).

Kje smo danes?

Koroška in Slovenj Gradec ležita med dvema osrednjima koridorjema transevropskega TEN-T prometnega omrežja: baltsko-jadranskega in sredozemskega. Kljub temu prometna dostopnost regije in občine ostaja neustrezna, predvsem v smeri osrednje Slovenije. MO Slovenj Gradec je edina mestna občina v Sloveniji brez železniške povezave.



Mislinjska dolina pri Slovenj Gradcu (foto: Tomo Jeseničnik).



Koroška regija in Mislinjska dolina nista na katerem od osrednjih evropskih prometnih koridorjev, a vendarle v neposredni bližini dveh (shema: Uroš Rozman in Andrej Knez).

Kam želimo?

Vizija in predlagani svežnji ukrepov

Mestna občina Slovenj Gradec je v letu 2015 zasnovala **vizijo Slovenj Gradec 2030**: "Slovenj Gradec je kulturno, upravno, zdravstveno in izobraževalno središče koroške regije. Je privlačno in varno bivalno okolje za vse kategorije prebivalstva. Mesto omogoča odlične pogoje za razvoj ustvarjalnosti in podjetništva. V največji možni meri sledi sonaravnemu razvoju ter spretno uporablja prednosti majhnosti in naravne danosti bližnjega podeželja."

Za dosego vizije Slovenj Gradec 2030 smo v CPS-u za področje trajnostne mobilnosti in celostnega načrtovanja prometa oblikovali 34 svežnjev ukrepov. Z njimi bomo zasledovali 4 strateške cilje.

> Strateški cilj CPS 1:

Uveljaviti mesto Slovenj Gradec kot zeleno, privlačno in konkurenčno mesto.

> Strateški cilj CPS 2:

Izboljšati pogoje ter spodbujati aktivno dnevno mobilnost in priložnostno vsakodnevno gibanje za boljše zdravje v občini.

> Strateški cilj CPS 3:

Zagotavljati dostopnost za vse občane in obiskovalce ter prispevati k družbeni vključenosti vseh.

> Strateški cilj CPS 4:

Izboljšati prometno varnost – še posebej za najšibkejše udeležence v prometu.





Sodobno načrtovanje prometa se osredotoča na ljudi, in ne avtomobile. Na fotografiji je dogodek Vrnimo ulico otrokom v okviru ETM 2016 (foto: Aljoša Krivec).



Dogodek Kolo povezuje v okviru ETM 2016 (foto: Peter Zajc).

Kam želimo?

Vizija in strateški cilji so sami po sebi zgolj projekcija zelenega optimalnega stanja. Z načrtovanjem in izvajanjem konkretnih ukrepov se poskušamo takšnemu stanju čim bolj približati. Jedro CPS-a predstavljajo konkretni ukrepi, ki bodo predstavljeni v nadaljevanju. Za lažje načrtovanje smo jih združili v svežnje ukrepov. Posamezni ukrepi so podrobneje predstavljeni v poglavju Kako bomo naredili.

Kot za marsikatero srednje veliko slovensko mesto in občino, se je tudi v Slovenj Gradcu pokazalo, da bi bilo smiselno svežnje ukrepov razdeliti na 5 ključnih področij. Poimenovali smo jih strateški stebri.

KLJUČNO PODROČJE (STRATEŠKI STEBER)	OPIS
Več sodelovanja in znanja	↔ Ukrepi za izboljšanje načrtovalskih praks ter promocijskih in osveščevalnih aktivnosti
Več hoje	↔ Ukrepi za spodbujanje hoje – predvsem v mestu in vaških naseljih
Več kolesarjenja	↔ Ukrepi za spodbujanje kolesarjenja, s poudarkom na aktivni dnevni mobilnosti
Razvoj javnega potniškega prometa	↔ Ukrepi nadgradnje medkrajevnega potniškega prometa in nove oblike javnega potniškega prometa
Optimiziran cestni promet	↔ Ukrepi (pre)ureditve cestnih povezav, optimizacija sistema upravljanja z mirujočim prometom v mestu, spodbujanje rabe e-vozil in uporabe LNG in CNG

Ključna področja (strateški stebri) CPS-a.



Mestu na ljubo
pojdi peš ali s kolesom.

Staro srednjeveško jedro ima za Slovenj Gradec poseben pomen. Maja 2017 se je začela pobuda Mestu na ljubo pojdi peš ali s kolesom. Namen pobude je en dan v tednu, nedeljo, Glavni trg namesto avtomobilom nameniti ljudem (fotomontaža: Edi Koraca, foto desno: JZ Spotur).



Pri snovanju strateških stebrov in ukrepov smo upoštevali bistvene razlike med mestom Slovenj Gradec in preostalim delom občine. Slednjega sestavljajo druga naselja z razpršeno poselitvijo in gradnjo ter odprti prostor.

Kot nakazuje angleško poimenovanje celostnih prometnih strategij (ang. sustainable urban mobility plans), se te praviloma pripravljajo za urbana območja. Za Slovenijo velja, da še vedno znaten del prebivalstva živi izven urbanih območij. V takšnih območjih je izziv upravljanja mobilnosti predvsem zagotavljanje dostopnosti do osnovnih življenjskih potrebščin in uslug ter zagotavljanje mobilnosti in dostopnosti za vse vrste prometa (Občinski prostorski ..., 2016).

Steber 1 – več sodelovanja in znanja



Več sodelovanja pomeni vključevanje, sodelovanje in iskanje rešitev z ljudmi različnih mnenj. Na fotografiji je terenski ogled za pripravo idejne zasnove prometne ureditve pred Drugo osnovno šolo v Slovenj Gradcu februarja 2017 (foto: Peter Zajc).

Kje smo danes?

Izboljšanje načrtovalskih praks, sodelovanje in vključevanje lahko bistveno pripomorejo k doseganju višje kvalitete načrtovanja in upravljanja s prometom kot elementom prostora. Takšni ukrepi so pogosto finančno manj zahtevni kot infrastrukturni, neredko pa terjajo več časa, volje ter občasno tudi spremembo ustaljenega načina dela in navad. Spremembe “cone udobja” niso vedno zaželeni ukrepi.

Priložnosti

Danes na vseh področjih družbenega udejstvovanja ugotavljamo, da so za družbeni napredek in izboljšanje kvalitete bivanja potrebni **interdisciplinarnost, strateško in ciljno** načrtovanje, stroškovno **učinkovito** načrtovanje, **osredotočenost** na učinkovite in **postopne** izboljšave ter **transparentno** odločanje z vključevanjem javnosti v vse faze dela.



Kam želimo?

Predlagani svežnji ukrepov

Podrobnejši opisi posameznih ukrepov so v poglavju Kako bomo naredili na strani 45.

SVEŽENJ UKREPOV		ŠTEVILO UKREPOV
Vzpostavitev vseh pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti (upravnih, finančnih, organizacijskih ...)	<>	7
Izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih, in ozaveščevalnih akcij za vse stebre	<>	1
Reorganizacija občinske uprave in njena okrepitev ter integracija sektorjev	<>	3
Povečanje transparentnosti odločanja	<>	2
Izdelava mobilnostnih načrtov in šolskih potovalnih načrtov	<>	2

Svežnji ukrepov in število ukrepov stebra 1 – več sodelovanja in znanja.



Kam želimo?

Za steber 1 – več znanja in sodelovanja – smo si postavili dva merljiva operativna cilja, katerih doseganje bomo preverili v letu 2022:

1. Sprejem Celostne prometne strategije, izvedba revizije leta 2020 in njena prenova leta 2022.
2. Aktivno sodelovanje pri EU projektih in pobudah – vključitev v vsaj en EU projekt na temo trajnostne mobilnosti in eno pobudo do leta 2022.



Razstava o CPS v parku pred Gimnazijo Slovenj Gradec decembra 2016 (foto: Peter Zajc).

Ste vedeli?

Evropski teden mobilnosti vsako leto poveže na tisoče evropskih mest v prizadevanjih za človeku in okolju manj obremenjujoče načine mobilnosti. Mestna občina Slovenj Gradec je bila za svoja prizadevanja izbrana za najbolj aktivno občino v letu 2016 v Sloveniji!



Steber 2 – več hoje

Kje smo danes?

Mesto Slovenj Gradec je manjše mesto kratkih razdalj, zato se notranje poti v znatni meri lahko opravljajo peš. Mesto ima dokaj dobre infrastrukturne pogoje za hojo kot aktivno dnevno mobilnost, z občasnimi izjemami v zimskem času. Tudi nekaj medkrajevnih povezav (npr. Stari trg–Slovenj Gradec, Pameče–Troblje ali Turiška vas–Tomaška vas) je dovolj kratkih za pešačenje.

Posebno pozornost, tudi finančno, v občini namenjamo vzpostavljanju varnih šolskih poti, kar pa zaradi razpršene poselitve in gradnje ni enostavno.

Na območju občine in v neposredni okolici mesta so urejene poti za prosti čas (pohodne, učne, planinske), kar občane spodbuja k hoji v naravi in posredno spodbuja hojo v urbanih okoljih.

V Mestni občini Slovenj Gradec so zelo aktivna posamezna invalidska društva. Ustanovljen je bil Svet invalidov pri Mestni občini Slovenj Gradec, občinski svet pa je leta 2013 sprejel Akcijski načrt za neodvisno življenje invalidov v MO Slovenj Gradec za obdobje 2007–2013.



Sprehod na varni šolski poti pri Šmartnem pri Slovenj Gradcu (foto: OŠ Šmartno pri Slovenj Gradcu).



Društvo paraplegikov se je na dnevu e-mobilnosti maja 2017 predstavilo tudi evropski komisarki mag. Violeti Bulc (foto: Primož Podjavoršek).

Priložnosti

Priložnosti se kažejo predvsem v:

- **nadaljevanju urejanja manjkajočih odsekov peš povezav in opremljanje obstoječih peš povezav in peš površin:** drevored, mikrourbana oprema, manjši infrastrukturni ukrepi za umirjanje motornega prometa;
- **povečanju varnosti pešcev:** več prehodov, skupni prometni prostori, zagotoviti varno kolesarjenje in preprečevati konflikte med pešci in kolesarji na pločnikih, umirjanje prometa (zoženja vozišča, manjši zavijalni radiji, mini krožišča, dvignjeni prehodi preko ceste za pešce in za kolesarje po kolesarskih poteh, vizualne ovire ipd.);
- **primernih ureditvah okolic šol:** brez konfliktov z motornim prometom;
- **nadaljevanju odpravljanja ovir** za gibalno ovirane osebe in primerne ureditve za senzorno ovirane osebe (tudi z zagotavljanjem prehodnosti poti v zimskem času);
- **ureditvi vseh območij zgoščevanja dejavnosti in ostalih pomembnih javnih površin v naseljih:** še posebej Glavnega trga mesta Slovenj Gradec, ki ima velik potencial in pomen v starem srednjeveškem jedru. Največja vrednota in posebnost slednjega je razmerje med odlično ohranjenim srednjeveškim urbanizmom in njemu vedno znova prilagojeno arhitekturo (Fister, 1991). Z določenimi ukrepi bi Glavni trg postal tudi prebivalcem vizualno zanimivejši (npr. sprememba prometnega režima v skupni prometni prostor z zaporo na sredini, zmanjšanje števila parkirnih mest, umestitev dodatnih aktivnosti z različnih področij in za različne starostne skupine, poenotenje urbane opreme, umestitev povezava s Trgom svobode). Tako bi se odprle možnosti storitev, poslovnih rešitev in preživljanja prostega časa na odprtih javnih površinah mesta. Nadgradila bi se vizualna zaznavnost kraja, kar bi pripomoglo k ustvarjanju unikatnega prostora in zadovoljstva uporabnikov ter omogočilo širšo prepoznavnost mesta.



Glavni trg v letih 1900, 1960 in 2015 (foto: Koroški pokrajinski muzej, Boštjan Temnikar).

Kam želimo?



Glavni trg je dobro dostopen in izpolnjuje funkcijo povezovanja z drugimi ulicami, trgi. Ker pa je to parkirna površina, in ne osrednja javna površina mesta, ne deluje kot trg (shema: ZUM).



Predlagani svežnji ukrepov

Podrobnejši opisi posameznih ukrepov so v poglavju *Kako bomo naredili* na strani 47.

SVEŽENJ UKREPOV	ŠTEVILO UKREPOV
Dogradnja peš omrežja v mestu Slovenj Gradec	<> 1
Nadaljevanje vzpostavljanja varnih šolskih poti na celotnem območju občine	<> 1
Preureditev Glavnega trga v mestu Slovenj Gradec	<> 9
Ureditev javnih zbirališč v središčnih naseljih	<> 1
Izdelava kataloga urbane opreme	<> 1
Nadgradnja opreme obstoječih peš povezav	<> 5
Urediti varne in pešcu prilagojene prehode preko državne ceste G1 in drugih cest	<> 2
Umirjanje prometa (območje prijaznega prometa)	<> 2
Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe	<> 1
Redne (vsaj 2-krat na leto) promocijske in izobraževalne aktivnosti	<> 2

Svežnji ukrepov in število ukrepov stebra 2 – več hoje.

Kam želimo?



- LEGENDA:
- površina namenjena vozilom (motorna vozila, kolesarji)
 - površina namenjena mirujočemu prometu
 - skupni prometni prostor (prostor za vožnjo in pešce)
 - površina za nemotorni promet
 - obstoječe drevo

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE SLOVENJ GRADec

PREUREDITEV GLAVNEGA TRGA

Koncept ureditve prometno funkcionalnih površin

Februar 2017 ZUP ARHIT. PLANIRANJE, PROJEKTOVANJE

Ena od možnosti prometne ureditve Glavnega trga je v uvedbi skupnega prometnega prostora, povečanju površin za nemotorni promet, zmanjšanju števila parkirnih mest in uvedbi zapore za motorni promet na sredini (shema: ZUM).



Za steber 2 – več hoje – smo si postavili tri merljive operativne cilje, katerih doseganje bomo preverili v letu 2022:

1. Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi pešci za 50 % in nič smrtnih žrtev za obdobje 2020–2022.
2. Povečanje površin peš con in skupnih prometnih prostorov za 50 % do leta 2022.
3. Nemotena dostopnost vseh pomembnih ciljev potovanj in najpomembnejših pešpoti za funkcionalno ovirane osebe (odprava vseh ovir do leta 2022).

Ste vedeli?

Da po priporočilih Svetovne zdravstvene organizacije pol ure pešačenja ali kolesarjenja dnevno zadosti osnovnim potrebam po telesni dejavnosti? Poleg tega se priporoča 150 minut zmerno intenzivne telesne dejavnosti tedensko (Križman in sod., 2015).

Da je po podatkih Nacionalnega inštituta za javno zdravje delež osnovnošolskih otrok, ki so v MO Slovenj Gradec prekomerno prehranjeni, kar dobrih 25 % (Zdravje v občini ... 2016)?

Da skoraj 80 % vozil na Glavnem trgu, ki plačajo parkirnino, tam parkira manj kot 30 minut (Pogorelčnik, 2016)?

Steber 3 – več kolesarjenja

Kje smo danes?

Med ukrepi spodbujanja kolesarjenja smo do sedaj pozornost dajali razvoju infrastrukture, predvsem v mestu Slovenj Gradec in na Štekni – kolesarski poti po Mislinjski dolini.

Štekna, 24 kilometrov dolga atraktivna kolesarska pot, poteka po opuščeni trasi železnice. Je ena najbolj infrastrukturno urejenih kolesarskih poti v Sloveniji. Predstavlja zgleden primer regijskega razvojnega in prostorskega načrtovanja ter sodelovanja.



Štekna je leta 2017 dobila grafično podobo in enotno označitev s kažipotmi v vseh treh občinah Mislinjske doline (logotip: Jernej Kovač Myint, foto: Nika Högl Praper).



Kam želimo?



Slovenj Gradec ima že dolgo zgodovino organiziranja kolesarskih prireditev, prva je bila že daljnega leta 1934 (foto: Koroški pokrajinski muzej).

Priložnosti

Priložnosti se kažejo predvsem v:

- **povezovanju nepovezanih** kolesarskih površin v mestu Slovenj Gradec;
- prilagoditvi obstoječih ali vzpostavitvi novih **brvi** za kolesarje in pešce čez vodotoke v mestu Slovenj Gradec;
- vzpostavljanju **varnih kolesarskih šolskih poti** v mestu in ostalih naseljih;
- **prilagoditvi nevarnih odsekov** nekaterih kolesarskih površin ter odpravljanju zožitev zaradi druge infrastrukture;
- nadgradnji in vzpostavljanju **makadamskih kolesarskih površin**, predvsem ob vodotokih;
- namestitvi ustreznih **stojal in pokritih kolesarnic** za kolesa in skiroje;
- **nadgradnji opreme** obstoječih kolesarskih povezav;
- **neinfrastrukturnih ukrepih** spodbujanja kolesarjenja (npr. mobilnostni načrti, parkirna politika, finančne sheme, celoletno čiščenje kolesarskih površin – tudi pozimi ...).

Predlagani svežnji ukrepov

Podrobnejši opisi posameznih ukrepov so v poglavju *Kako bomo naredili* na strani 32.

SVEŽENJ UKREPOV	ŠTEVILO UKREPOV
Zagotoviti neprekinjeno, neposredno, varno, udobno in privlačno kolesarsko infrastrukturo znotraj mesta Slovenj Gradec	1
Dogradnja kolesarskega omrežja izven mesta Slovenj Gradec	4
Ureditve neustrezne obstoječe infrastrukture in/ali opreme	6
Izboljšanje načrtovalskih praks	1
Redne (vsaj 2-krat na leto) promocijske in izobraževalne aktivnosti	2

Svežnji ukrepov in število ukrepov stebra 3 – več kolesarjenja.

Za steber 3 – več kolesarjenja – smo si postavili tri merljive operative cilje, katerih doseganje bomo preverili v letu 2022:

1. 50 % več tistih, ki kolesarijo v osnovno šolo do leta 2022.
2. Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50 % in nič smrtnih žrtev za obdobje 2020–2022.
3. Vzpostavitev celovitega kolesarskega omrežja v mestu Slovenj Gradec, s ključnimi navezavami na Štrekno, do leta 2022.



Ste vedeli?

Da po priporočilih Svetovne zdravstvene organizacije kolesarjenje v službo šteje kot telesna dejavnost za krepitev zdravja (Križman in sod., 2015)?

Da je glede na čas potovanj v celotnem mestnem naselju Slovenj Gradca dostopnost s kolesom in avtomobilom povsem primerljiva (Analiza dostopnosti, 2016)?

Da smo v okviru CPS-a izvajali štetje prometa s kamerami? In da je bilo na izbran povprečen nedeževen poletni dan na Štrekni v bližini Šmartnega pri Slovenj Gradcu zabeleženih skoraj 450 kolesarjev?



Za povečanje deleža kolesarjenja za vsakodnevne potrebe so potrebni tako infrastrukturni ukrepi kot tako imenovani mehki ukrepi spodbujanja (foto: OŠ Podgorje, Aljoša Krivec).

Steber 4 – razvoj javnega potniškega prometa

Kje smo danes?

Na območju občine obstaja javni avtobusni potniški promet (v nadaljevanju JAPP) le kot medkrajevni, ki ga izvaja koncesionarsko podjetje Koratur d.d. Mestnega avtobusnega potniškega prometa ali železniškega prometa na območju občine ni.

Glede na zgostitev prebivalstva v dnu doline in kotline ter razgiban relief na obrobju, je tudi pokritost z JAPP različna. Dosegljivost in dostopnost (geografska in časovna) v naseljih ob državnih cestah v smeri proti Dravogradu in Velenju ter proti Kotljam je v splošnem dobra – z izjemo nekaterih območjih na robu mesta Slovenj Gradec in v obdobju počitnic, vikendov in praznikov. Vožnja z avtobusi je v primerjavi z osebnim vozilom daljša za okoli tretjino časa. Ostala naselja v dolinskem dnu in predvsem na hribovitem delu občine so z JAPP nepokrita.

Občina je ena prvih v Sloveniji, kjer smo pričeli sistematično optimizirati šolske prevoze. V letu 2013 smo sprejeli Pravilnik o organiziranju šolskih prevozov in povračilu stroškov prevozov v Mestni občini Slovenj Gradec (Ur. l. RS št. 27/2013). Občinska uprava vsakoletno zbira vloge staršev, ki jih obravnava individualno in na podlagi vhodnih podatkov pripravi vsakoletno javno naročilo za izbor prevoznikov na posameznih trasah. Za šolsko leto 2016/2017 to pomeni 15 sklopov tras za 385 otrok. Znatno težavo predstavlja razpršena poselitev in razpršena gradnja. Tako trenutne linije šolskih prevozov in časovna dostopnost praviloma niso ustrezne za morebitno preoblikovanje posameznih linij v takšne, ki bi omogočale prevoz tudi drugim potnikom.



Kam želimo?

Priložnosti

Priložnosti se kažejo predvsem v:

- zagotavljanju oblike **javnega prevoza na hribovitem obrobju** (npr. prevozi na klic);
- zagotavljanju oblike **javnega prevoza ranljivejših ciljnih skupin znotraj mesta** Slovenj Gradec (starejši, gibalno ovirani);
- nadaljnjem vzpostavljanju **varnih šolskih poti** in optimizaciji linij **šolskih prevozov**.

Predlagani svežnji ukrepov

Podrobnejši opisi posameznih ukrepov so v poglavju Kako bomo naredili na strani 35.

SVEŽENJ UKREPOV	ŠTEVILO UKREPOV
Dogovor z občinami v regiji in državo o sofinanciranju večje ponudbe JPP	<> 2
Nove oblike javnih prevozov	<> 3
Ureditev glavne avtobusne postaje Slovenj Gradec	<> 3
Oprema avtobusnih postajališč	<> 1
Informiranje občanov o izboljšavah JPP	<> 2

Svežnji ukrepov in število ukrepov stebra 4 – razvoj javnega potniškega prometa.

Kam želimo?

Za steber 4 – razvoj javnega potniškega prometa smo si postavili dva merljiva operativna cilja, katerih doseganje bomo preverili v letu 2022:

1. Vzpostavitev vsaj ene nove oblike javnih prevozov do leta 2022.
2. Nadgradnja avtobusne postaje Slovenj Gradec in opreme vse pomembnejših avtobusnih postajališč do leta 2022.

Ste vedeli?

Da se je zaradi vsesplošnega pretiranega “starševskega zaščitništva”, na katerega opozarjajo tudi na osnovnih šolah, že zgodilo, da so starši nasprotovali izgradnji varne šolske poti? Z izgradnjo poti v dolžini 500 metrov bi omogočili optimizacijo trase linije šolskega prevoza, s čimer nekateri otroci ne bi več bili pobrani pred vrati, ampak bi 500 m dolgo pot opravili peš.



Zaradi vožnje otrok v vrte in osnovne šole z osebnimi avtomobili nastajajo težave na cestah in parkiriščih pred objektih (foto: Peter Zajc).



Na dnevu e-mobilnosti maja 2017 se je bilo mogoče po mestu Slovenj Gradec popeljati z avtobusom na električni pogon (foto: Aljoša Krivec).

Steber 5 – optimiziran cestni promet

Kje smo danes?

Pogoji na prometnem omrežju v območju mesta Slovenj Gradec so za motoriziran promet neproblematični. Na območju občine je okoli 280 km občinskih cest (SURS, 2016). Tranzitni promet na Celjski in Podgorski cesti ter veliko število vozil na Glavnem trgu povzročajo varnostna tveganje ter okoljske in ambientalne nevščenosti.

Raven dostopnosti (kvaliteta vozne površine, čas potovanja) iz smeri Velenja in osrednje Slovenije je na nesprejemljivo nizki ravni.

Na območju občine je okoli 255 km gozdnih cest, od tega je 230 km v zasebnih gozdovih in 25 km v državnih gozdovih (Proračun mestne ..., 2017). Vzdrževanje takšnega omrežja je zahtevno – tako organizacijsko kot finančno. Številni odseki presegajo prvoten namen gospodarjenja z gozdovi in so tudi prometnice, ki povezujejo posamezne samotne kmetije in zaselke.

V mestu Slovenj Gradec smo že pred časom pričeli z upravljanjem mirujočega prometa, izvajanjem monitoringa ter prilagajanjem ukrepov upravljanja z javnimi parkirnimi mesti. Sistem upravljanja je sicer na eni strani restriktiven (plačljiva parkirna mesta in časovne omejitve), na drugi strani pa omogoča izjeme (rezervirana parkirna mesta, parkirne kartice za stanovalce, fizične in pravne osebe, ki morajo za ta "privilegij" plačati). Ta način upravljanja z mirujočim prometom se trenutno z vidika zagotavljanja parkiranja in pretočnosti motornega prometa kaže kot uspešen – kljub morebitnemu videzu zmedenosti. Zdi pa se, da sistem predstavlja težavo obiskovalcem Slovenj Gradca, ki načina upravljanja in lokacij javnih parkirnih mest ne poznajo.

Vse bolj se krepi tudi zavedanje, da je javni prostor dobrina in je pomembno, čemu ta prostor namenjamo. Ni zanemarljivo, da vsako parkirano mesto zavzame od 15 do 30 m² (Rye in sod., 2015).



Kam želimo?



Površine za motorni promet na Glavnem trgu zavzemajo skoraj dve tretjini celotne površine, zaradi česar prostor ne deluje kot trg in osrednja javna površina v mestu in občini (foto levo: Tomo Jeseničnik, foto desno: Boštjan Temnik).

Priložnosti

Priložnosti se kažejo predvsem v:

- **urejanju in upravljanju parkirnih površin** v mestu Slovenj Gradec;
- **prometni preureditvi Glavnega trga** v mestu Slovenj Gradec (skupni prometni prostor z zaporo na sredini, zmanjšanje števila parkirnih mest, sprememba parkirne politike);
- **novih cestnih povezavah** za izboljšanje kakovosti bivanja v mestu Slovenj Gradec;
- **umirjanju prometa** v naseljih ter
- **izboljšanju prometne povezanosti** z Velenjem in osrednjo Slovenijo.



Idejna zasnova umirjanja prometa na Muratovi ulici v Slovenj Gradcu (fotomontaža: ZUM).



Predlagani svežnji ukrepov

Podrobnejši opisi posameznih ukrepov so v poglavju *Kako bomo naredili* na strani 52.

SVEŽENJ UKREPOV	ŠTEVILO UKREPOV
Vzpostavitev novih povezav <>	4
Preureditev cestnih povezav <>	1
Rekonstrukcije križišč s poudarkom na umirjanju prometa <>	2
Postavitev turistične in druge obvestilne signalizacije <>	1
Optimizacija sistema upravljanja z mirujočim prometom v mestu Slovenj Gradec <>	4
Spodbujanje rabe e-vozil in uporabe LNG (utekočinjen naravni plin) in CNG (stisnjen naravni plin) <>	4
Promocijske in osveščevalne aktivnosti <>	2

Svežnji ukrepov in število ukrepov stebra 4 – razvoj javnega potniškega prometa.

Kam želimo?

Za steber 5 – optimiziran cestni promet – smo si postavili dva merljiva operativna cilja, katerih doseganje bomo preverili v letu 2022:

1. Zaustavitev rasti števila avtomobilov na gospodinjstvo do leta 2022.
2. Optimiziran sistem upravljanja z mirujočim prometom v mestu Slovenj Gradec do leta 2022.



Leta 2017 bo na območju občine s pomočjo sredstev Ekosklada nameščenih šest novih polnilnic za električna vozila (foto: Tomaž Jeseničnik).



Dan za e-mobilnost v Rotenturnu maja 2017 (foto: Primož Podjavoršek).

Kako bomo naredili?



Akcijski načrt CPS

V tem poglavju so navedeni svežnji ukrepov z oceno zahtevnosti, pričakovanimi učinki (glede na cilje), odgovornostjo za izvedbo, rokom izvedbe in oceno stroška. Pri slednjem gre za okvirno oceno, ki je zgolj orientacijska, saj pri večini ukrepov (še) ni bilo na voljo projektne in/ali investicijske dokumentacije. Kjer je relevantno, smo kot pojasnilo dodali opombe.



Steber 1 – Več znanja in sodelovanja								
Št. svežnja ukrepa	Sveženj ukrepov – opis	Posamezni ukrepi – opis	Ocena stroška (v €, bruto)	Zahtevnost	Pričakovani učinki	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
1.1	Vzpostavitev vseh pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti (upravnih, finančnih in organizacijskih ...)	Sprejem CPS-a	Brez*	Majhna	+++	MO Slovenj Gradec, izvajalec CPS-a	2017	*Ocena stroška »brez« pomeni delo občine uprave.
		Izvajanje revizije CPS-a (tretje leto)	7.500	Srednja	+	MO Slovenj Gradec, zunanji izvajalec	2020	
		Prenova CPS-a (peto leto)	50.000*	Srednja	+++	MO Slovenj Gradec, zunanji izvajalec	2022	*Pričakovano sofinanciranje MzI
		Spremljanje in vrednotenje ključnih kazalcev mobilnosti*	1.000/leto	Majhna	+	MO Slovenj Gradec, zunanji izvajalec	Redna aktivnost od 2017 naprej	*Zahtevano v pogodbi za sofinanciranje CPS z MzI
		Izvajanje rednega monitoringa PM delcev*	*	Srednja	++	ARSO, MO Slovenj Gradec	2021	*ARSO v kohezijskem projektu SINICA napoveduje izvajanje bienalnih meritev v Slovenj Gradcu. Projekt se izvaja med leti 2016 in 2021.
		Aktivno sodelovanje pri EU projektih in pobudah (npr. Civinet Slovenija–Hrvaška)	Brez	Majhna	+	MO Slovenj Gradec	Redna aktivnost od 2017 naprej	
		Občinsko posvetovalno telo s področja trajnostne mobilnosti (vključitev strokovne javnosti v obliki novega Sveta za varstvo okolja in trajnostno mobilnost ali v okviru katerega izmed obstoječih Svetov)	*	Majhna	++	MO Slovenj Gradec	Redna aktivnost od 2017 naprej	*Odvisno od oblike občinskega posvetovalnega telesa
1.2	Izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih in osveščevalnih akcij za vse stebre	Izdelava skupnega letnega načrta izvajanja promocijskih in izobraževalnih aktivnosti za vseh 5 strateških stebrov (med drugim o zdravstvenih koristih hoje in kolesarjenja, možnostih izboljšanja prometne varnosti (pravila motornega prometa, pravila kolesarjenja, vidnost pešcev ipd.), nevarnostih visokih hitrosti vožnje, finančnih in okoljskih koristih spodbujanja trajnostne mobilnosti, raznih izboljšavah ipd.)	Brez	Majhna	+	MO Slovenj Gradec, javni zavodi in društva v občini	Redna aktivnost od 2018 naprej	
1.3	Reorganizacija občinske uprave in njena okrepitev ter integracija sektorjev	Krepitev kompetenc zaposlenih v občinski upravi na temo trajnostne mobilnosti (npr. udeležba na seminarjih, seznanjanje s primeri dobrih praks ...)	1.000/leto*	Srednja	++	MO Slovenj Gradec	Redna aktivnost od 2017 naprej	*V Proračunu MO Slovenj Gradec se oblikuje postavka s pavšalnim letnim zneskom.

Kako bomo naredili?

		Delovno mesto za strokovnjaka s področja trajnostne mobilnosti in za integracijo med različnimi sektorji občinske uprave* (povezovalni kader med posameznimi sektorji (prostor, promet, okolje, družbene dejavnosti in projektna pisarna)), ki se bo ukvarjal s pridobivanjem državnih in evropskih sredstev ter skrbel za izvajanje ukrepov CPS-a – preučiti možnost dogovora o delitvi kadrov na regionalni ravni	**	Srednja	+++	MO Slovenj Gradec in ostale občine v regiji	Redna aktivnost od 2017 naprej	*Nova zaposlitev ali zadolžitve znotraj obstoječega kadra **Pričakovano sofinanciranje s strani projekta Norveškega finančnega mehanizma za kader na regionalni ravni
		Krepitev uporabe geografskih informacijskih sistemov za spremljanje in načrtovanje ukrepov	Brez	Majhna	++	MO Slovenj Gradec	Redna aktivnost od 2017 naprej	
1.4	Povečanje transparentnosti odločanja	Poleg zakonsko predpisanih postopkov vključevanja javnosti izvajati tudi dodatne aktivnosti (posveti, javne predstavitve in razprave) v vseh ključnih fazah načrtovanja in projektiranja, predvsem pa pri izvajanju ukrepov CPS-a	500/projekt	Majhna	+	MO Slovenj Gradec	Redna aktivnost od 2017 naprej	
		Vzpostavitev portala in aplikacije za občane za dajanje pobud in za odzivanje MO SG nanje	9.500 vzpostavitev + 3.500/leto (vzdrževanje)*	Srednja	+	MO Slovenj Gradec, zunanji izvajalec	2021	*Ponudba podjetja Javne službe Ptuj (izboljšajmo.ptuj.si in izboljšajmo.maribor.si)
1.5	Izdelava mobilnostnih načrtov in šolskih potovalnih načrtov	Izdelava mobilnostnega načrta za območje bolnišnice (parkiranje, peš povezave in dostopi, intervencija, odstavna mesta za kolesa, dostava ...)	20.000*	Srednja	++	Splošna bolnišnica Slovenj Gradec, MO Slovenj Gradec	2020	*Pričakovano sofinanciranje s strani MOP
		Posodobitev šolskih potovalnih načrtov za Prvo in Drugo osnovno šolo s podružničnimi šolami	10.000	Srednja	++	Osnovne šole, MO Slovenj Gradec, zunanji izvajalec	2020	

Operativni cilji strateškega stebra:

1. Sprejem Celostne prometne strategije, izvedba revizije leta 2020 in njena prenova leta 2022.
2. Aktivno sodelovanje pri EU projektih in pobudah – vključitev v vsaj 1 EU projekt in 1 pobudo do leta 2022.



Steber 2 – Več hoje									
Št. svežnja ukrepa	Sveženj ukrepov – opis	Posamezni ukrepi – opis	Ocena stroška (v €, bruto)	Zahtevnost	Pričakovani učinki	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe	
2.1	Dograditev peš omrežja v mestu Slovenj Gradec	Dograditev manjkajočih povezav	70.000*	Velika	+++	MO Slovenj Gradec	2022	*Nekateri odseki upravičeni do sofinanciranja iz mehanizma CTN (če poteka na istem koridorju kot kolesarska povezava)	
2.2	Nadaljevanje vzpostavljanja varnih šolskih poti na celotnem območju občine*	Pretežno izven mestnega naselja Slovenj Gradec	Vsaj 200.000/leto	Velika	+++	MO Slovenj Gradec	Redna aktivnost od 2017 naprej	*Ne samo pločnikov, tudi varnih šolskih kolesarskih poti	
2.3	Preureditev Glavnega trga v mestu Slovenj Gradec	Preureditev v območje zgoščevanja dejavnosti, kjer imajo prednost pešci in kolesarji Sprememba prometnega režima – onemogočanje tranzita Sprememba politike cen parkiranja Postopno zmanjševanje parkirnih mest Učinkovitejše izvajanje nadzora nad nepravilnim parkiranjem (pogojeno z nedvoumno označbo parkirnih mest) Umestitev dodatnih aktivnosti z različnih področij in za različne starostne skupine Poenotenje urbane opreme in odstranitev nepotrebne Izvajanje prostorskih intervencij Uvedba kampanje »Nedelja brez avtomobila na Glavnem trgu«	150.000,00*	Velika	++	MO Slovenj Gradec	2022 (postopno, več faz)	*Ureditev kolesarske povezave s pripadajočo urbano opremo, tudi s stojali za kolesa, je upravičen namen za sofinanciranje iz mehanizma CTN.	
2.4	Ureditev javnih zbirališč v središčnih naseljih	Pilotna izvedba najmanj v treh vaških središčih	205.000	Srednja	++	MO Slovenj Gradec	2022		
2.5	Izdelava kataloga urbane opreme	Za urejanje javnega prostora v vseh naseljih občine	6.000	Majhna	+	MO Slovenj Gradec, zunanji izvajalec	2019		
2.6	Nadgradnja opreme obstoječih peš povezav	Urbana in druga oprema (klopi, pitniki, koši, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke) Druga oprema, ki lahko ali predvsem služi turističnemu namenu (info table, interpretacijska oprema) Drevesa za senco Javna razsvetljava (skladno s predpisi o svetlobnem onesnaževanju) Postavitev kažipotov za pešce (predvsem v mestnem jedru Slovenj Gradca)	*Vsaj 10.000/leto	Majhna	+	MO Slovenj Gradec, društva in javni zavodi	Redna aktivnost od 2017 naprej	*V Proračunu MO Slovenj Gradec se oblikuje postavka s pavšalnim letnim zneskom.	

Kako bomo naredili?

2.7	Ureditev varnih in pešcu prilagojenih prehodov preko državne ceste G1 in drugih cest	Preko državne ceste G1 na koridorju ob državni cesti G1 (Šmartno pri Slovenj Gradcu/Žabja vas–Turiška vas/Tomaška vas–Nadhomec/Mislinjska Dobrava)	*	Velika	++	Direkcija RS za infrastrukturo, MO Slovenj Gradec	2022 (postopno, več faz)	*Odvisno od projektne rešitve
		Preko drugih cest (krajšanje prehodov (zmanjšanje zavijalnih radijev, pomoli ipd.) in podaljšanje intervalov zelene luči za pešce na semaforjih)	*5.000/leto	Srednja	++	MO Slovenj Gradec	Redna aktivnost od 2017 naprej	*V Proračunu MO Slovenj Gradec se oblikuje postavka s pavšalnim letnim zneskom.
2.8	Umirjanje prometa (območje prijaznega prometa)	Izvedba pilotnega območja v delu mesta Slovenj Gradec ali kakšnem drugem naselju kot soseske prijaznega prometa (območje umirjanja prometa (30 km/h) in/ali skupne rabe (20 km/h)	350.000 (manjše pilotno območje)	Velika	+++	MO Slovenj Gradec	2022	
		Optimiziranje obstoječih območij umirjanja prometa (30 km/h) – boljša vidnost, nadzor in umirjanje prometa na šolskih poteh v občini	*30.000/leto	Srednja	++	MO Slovenj Gradec	Redna aktivnost od 2017 naprej	*V Proračunu MO Slovenj Gradec se oblikuje postavka s pavšalnim letnim zneskom.
2.9	Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe*	V središčih naselij (prioritetno med pomembnejšimi javnimi ustanovami in drugimi storitvami) ter na najpomembnejših peš povezavah v občini	25.000/leto**	Srednja	++	MO Slovenj Gradec, Svet za invalide pri MO Slovenj Gradec	Redna aktivnost od 2017 naprej	*Gibalno, senzorno ali drugače ovirani **Poleg odpravljanja ovir pri načrtovanih investicijah v drugo infrastrukturo in ob invest. vzdrževanju obstoječe infrastrukture se v Proračunu MO Slovenj Gradec zagotovi ločena postavka za redna, namenska letna sredstva za redno odpravljanje ovir z letnim programom del.
2.10	Redne (vsaj 2-krat na leto) promocijske in izobraževalne aktivnosti	Izdelava skupnega načrta izvajanja promocijskih in izobraževalnih aktivnosti za vseh 5 strateških stebrov Izvedba aktivnosti za posamezne ciljne skupine (najmlajše, šolarje, starejše prebivalce, zaposlene ...), tudi z natečaji in nagradami, predvsem pa z argumenti zdravstvene koristi in na temo varnega pešačenja (pravila, odsevniki) ter preživljanja prostega časa (vključevanje lokalnih turističnih, športnih in podobnih društev v izvajanje aktivnosti)	Brez	Majhna	+	MO Slovenj Gradec, javni zavodi in društva v občini	Redna aktivnost od 2017 naprej	

Operativni cilji strateškega stebra:

1. Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi pešci za 50 % in nič smrtnih žrtev za obdobje 2020–2022.
2. Povečanje površin peš con in skupnih prometnih prostorov za 50 % do leta 2022.
3. Nemotena dostopnost vseh pomembnih ciljev potovanj in najpomembnejših pešpoti za funkcionalno ovirane osebe (odprava vseh ovir do leta 2022).



Steber 3 – Več kolesarjenja									
Št. svežnja ukrepa	Sveženj ukrepov – opis	Posamezni ukrepi – opis	Ocena stroška (v €, bruto)	Zahtevnost	Pričakovani učinki	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe	
3.1	Zagotoviti neprekinjeno, neposredno, varno, udobno in privlačno kolesarsko infrastrukturo znotraj mesta Slovenj Gradec	Ureditev kolesarskih povezav s pripadajočo urbano opremo (klopi, mize, pitniki, koši, konfini, javna razsvetljava, ozelenitve in zasaditve), kolesarskimi števci, postajami za popravilo koles, stojali za kolesa, pokritimi kolesarnicami in mobilnostnim centrom	2.426.922,80* + 805.000**	Velika	+++	MO Slovenj Gradec	2022 (projekt »Trajnostna mobilnost«)	*V skladu z DIIP »Trajnostna mobilnost« – upravičenost financiranja iz mehanizma CTN **Kolesarske povezave, ki niso del DIIP »Trajnostna mobilnost« (NamaNova–nekdanja Nova oprema; Merkur–Legen; Merkur–krožišče Hofer, rob Legna; Park urbanih športov–Legen, preko državne ceste)	
3.2	Dograditi kolesarsko omrežje izven mesta Slovenj Gradec	Navezave na regijsko kolesarsko omrežje (navezati Stari trg preko Podgorja in Šmiklavža pri Podgorju na regijsko kolesarsko mrežo >> navezava na Štekno – kolesarsko pot po Mislinjski dolini)	550.000	Velika	++	MO Slovenj Gradec	2022 (2019 do Podgorja)		
		Navezave na regijsko kolesarsko omrežje (navezati dolino Selčnice na regijsko kolesarsko mrežo (navezava Štekna–Občina Ravne na Koroškem)	500.000	Velika	++	Direkcija RS za infrastrukturo, MO Slovenj Gradec	Po 2022		
		Ureditev manjših priključkov (navezava OŠ Šmartno pri Slovenj Gradcu na Štekno; navezava Pameč in industrijske cone Pameče na Štekno)	30.000	Srednja	+++	MO Slovenj Gradec	2022		
		Gorsko kolesarjenje (zasnova gorskokolesarskih povezav v občini)	7.000	Srednja	++	MO Slovenj Gradec, zunanji izvajalec	2019		
3.3	Ureditve neustrezne obstoječe infrastrukture in/ali opreme*	Ureditev varnih prehodov pri prečkanju cest (na Štekni pri prečkanju lokalnih cest (prednost naj imajo kolesarji) Ureditev pokritih kolesarnic (prednostno ob šolah (tudi za skiroje) in/ali ob izbranih javnih ustanovah) Stojala za kolesa (prednostno ob javnih ustanovah in na javnih površinah, v skladu s katalogom urbane opreme) Polnilne postaje za e-kolesa Nadgradnja kolesarskih počivališč, ozelenitev in opremljanje kolesarskih poti (prednostna ureditev na Štekni in ob Suhodolnici) Druga oprema, ki lahko ali predvsem služi turističnemu namenu (info table, interpretacijska oprema, sistem izposoje obnovljenih ali rabljenih koles)	**15.000/leto	Velika	+++	MO Slovenj Gradec	Redna aktivnost od 2017 naprej	*Izven mestnega naselja Slovenj Gradec, na območjih, ki niso upravičena do sredstev mehanizma CTN **V Proračunu MO Slovenj Gradec se oblikuje postavka s pavšalnim letnim zneskom.	

Kako bomo naredili?

3.4	Izboljšanje načrtovalskih praks	Izdelava in posodabljanje katastra črnih točk	*750/leto	Majhna	+	MO Slovenj Gradec, civilna javnost	Redna aktivnost od 2017 naprej	*V Proračunu MO Slovenj Gradec se oblikuje postavka s pavšalnim letnim zneskom.
3.5	Redne (vsaj 2-krat na leto) promocijske in izobraževalne aktivnosti	Izdelava skupnega načrta izvajanja promocijskih in izobraževalnih aktivnosti za vseh 5 strateških stebrov Izvedba aktivnosti za posamezne ciljne skupine (najmlajše, šolarje, starejše prebivalce, zaposlene ...), tudi z natečaji in nagradami, predvsem pa z argumenti zdravstvene koristi in na temo varnega kolesarjenja (pravila, odsevniki), obvladovanje veščin kolesarjenja ter preživljanja prostega časa (vključevanje lokalnih turističnih, športnih in podobnih društev v izvajanje aktivnosti)	Brez	Majhna	+	MO Slovenj Gradec, javni zavodi in društva v občini	Redna aktivnost od 2017 naprej	

Operativni cilji strateškega stebra:

1. 50 % več tistih, ki kolesarijo v osnovno šolo do leta 2022.
2. Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50 % in nič smrtnih žrtev za obdobje 2020–2022.
3. Vzpostavitev celovitega kolesarskega omrežja, v mestu Slovenj Gradec in s ključnimi navezavami na Štrekno, do leta 2022.

Steber 4 – Razvoj javnega potniškega prometa								
Št. svežnja ukrepa	Sveženj ukrepov – opis	Posamezni ukrepi – opis	Ocena stroška (v €, bruto)	Zahtevnost	Pričakovani učinki	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
4.1	Dogovor z občinami v regiji in državo o sofinanciranju večje ponudbe JPP	Lobiranje Prilagoditev pravne ureditve (npr. prilagojeni standardi za avtobusna postajališča na manj obremenjenih cestah)	Brez	Majhna	+	MO Slovenj Gradec, Razvojni svet Koroške regije	Redna aktivnost od 2017 naprej	
4.2	Nove oblike javnih prevozov	Sistem »javni prevoz na poziv« (izdelava koncepta (preverba možnosti sodelovanja na regijski ravni) in pilotna izvedba)	5.000*	Srednja	++	MO Slovenj Gradec, zunanji izvajalec	2019	*Strošek izdelave koncepta ne vključuje stroška pilotne izvedbe
		Združevanje javnega linijskega prevoza s šolskimi prevozi (pilotna izvedba na eni trasi v občini)	Brez*	Srednja	++	MO Slovenj Gradec	2019	*Ne vključuje morebitne infrastrukture (npr. avtobusna postajališča)
		Praznični mestni vlakec (izdelava koncepta (povezovanje med točkami zgoščevanja v mestu v prazničnem decembru) in pilotna izvedba)	5.000*				2019	*Strošek izdelave koncepta ne vključuje stroška pilotne izvedbe
4.3	Ureditev glavne avtobusne postaje Slovenj Gradec	Ureditev dostopa za gibalno ovirane in kolesarje	3.000	Majhna	+	MO Slovenj Gradec	2017	
		Poenotenje urbane opreme (stojala za kolesa, dodatne klopi)	10.000	Majhna	+	MO Slovenj Gradec	2022	
		Druga oprema, ki lahko ali predvsem služi turističnemu namenu (info table, interpretacijska oprema)	3.000	Majhna	+	MO Slovenj Gradec	2019	
4.4	Oprema avtobusnih postajališč	Nadstreški, klopi, koši za smeti, razsvetljava in stojala za kolesa na vseh postajališčih	7.500/leto*	Majhna	+	MO Slovenj Gradec	Redna aktivnost od 2017 naprej	*V Proračunu MO Slovenj Gradec se oblikuje postavka s pavšalnim letnim zneskom.
4.5	Informiranje občanov o izboljšavah JPP	Izdelava skupnega načrta izvajanja promocijskih in izobraževalnih aktivnosti za vseh 5 strateških stebrov Promocijske in osveščevalne aktivnosti, skupaj z izvajalci JPP	Brez	Majhna	+	MO Slovenj Gradec, izvajalci JPP	Redna aktivnost od 2017 naprej	

Operativni cilji strateškega stebra:

1. Vzpostavitev vsaj ene nove oblike javnih prevozov do leta 2022.
2. Nadgradnja avtobusne postaje Slovenj Gradec in oprema vseh pomembnejših avtobusnih postajališč do leta 2022.

Kako bomo naredili?

Steber 5 – Optimiziran cestni promet									
Št. svežnja ukrepa	Sveženj ukrepov – opis	Posamezni ukrepi – opis	Ocena stroška (v €, bruto)	Zahtevnost	Pričakovani učinki	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe	
5.1	Vzpostavitev novih povezav	Južna obvoznica (z navezavo na Celjsko cesto)	7.000.000	Velika	+ *	Direkcija RS za infrastrukturo, MO Slovenj Gradec	Po 2022	* Potencialno pozitivni le ob sočasni izvedbi drugih ukrepov	
		Zahodna obvoznica	7.000.000	Velika	+ *	MO Slovenj Gradec	Po 2022	* Potencialno pozitivni le ob sočasni izvedbi drugih ukrepov	
		Podaljšanje Celjske ceste do zahodne obvoznice	2.000.000	Velika	+ *	MO Slovenj Gradec	Po 2022	* Potencialno pozitivni le ob sočasni izvedbi drugih ukrepov	
		Povezava G1–Legen (pri Merkurju)	2.000.000	Velika	+ *	MO Slovenj Gradec	Po 2022	* Potencialno pozitivni le ob sočasni izvedbi drugih ukrepov	
5.2	Preureditev cestnih povezav	Preureditev Celjske in Podgorske ceste v mestno cesto (po izgradnji južne obvoznice)	*	Velika	++	MO Slovenj Gradec	Po 2022	* Odvisno od projektne rešitve	
5.3	Rekonstrukcije križišč s poudarkom na umirjanju prometa	V mestu (prednostno na križišču Sejmiške ceste–Pohorske ceste–Francetove ceste)	125.000	Srednja	+	MO Slovenj Gradec	2019		
		Izven mesta (prednostno Šmartno pri Slovenj Gradcu, Pameče)	300.000	Srednja	+	Direkcija RS za infrastrukturo, MO Slovenj Gradec	2019 (Šmartno), 2021 (Pameče)		
5.4	Postavitev turistične in druge obvestilne signalizacije	V mestu in na območju občine (npr. parkirišča, javne ustanove, kulturne in naravne znamenitosti ipd.)	11.000 elaborat + 50.000* za postavitev drogov ter turistične in obvestilne signalizacije*	Majhna	+	MO Slovenj Gradec, Direkcija RS za infrastrukturo, zunanji izvajalec	2020	* Ocena, če bi občina krila vse stroške. Možnost: nejavne institucije plačajo postavitev same (npr. gostinski lokali, hoteli, trgovski centri, drugi pravni subjekti).	
5.5	Optimizacija sistema upravljanja z mirujočim prometom v mestu Slovenj Gradec	Priprava načrta upravljanja z mirujočim prometom (poenostavitve in poenotenje; optimizacija cenovne politike (spodbujanje parkiranja izven Glavnega trga v mestnem jedru, zagotovitev območja za daljše časovno parkiranje na robu mestnega jedra)) Posodobitev parkirnih standardov (npr. maksimiziranje v središču mesta, določitev izjem ipd.) Komuniciranje z uporabniki ipd.	8.000 €	Srednja	+++	MO Slovenj Gradec, zunanji izvajalec	2018		

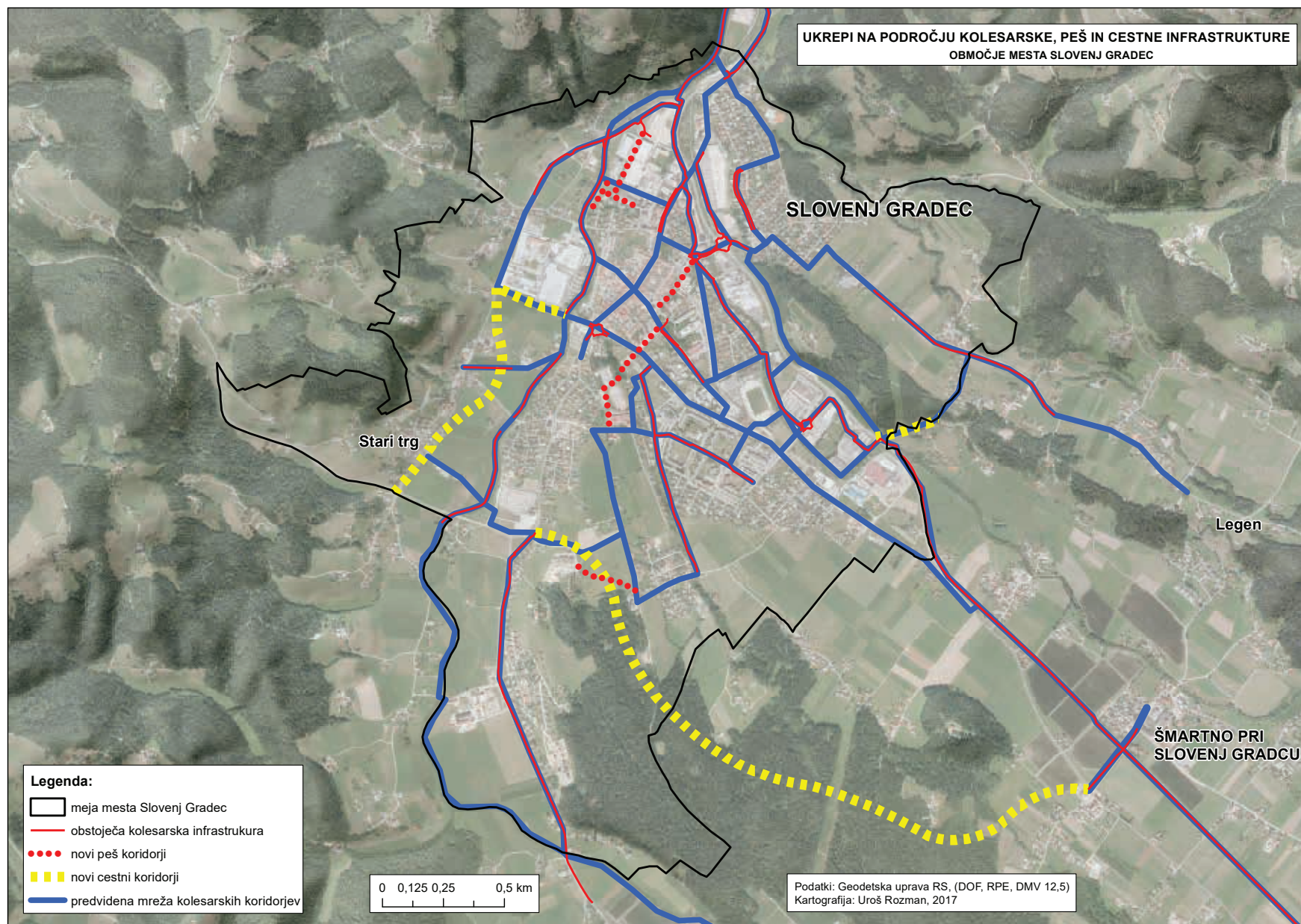


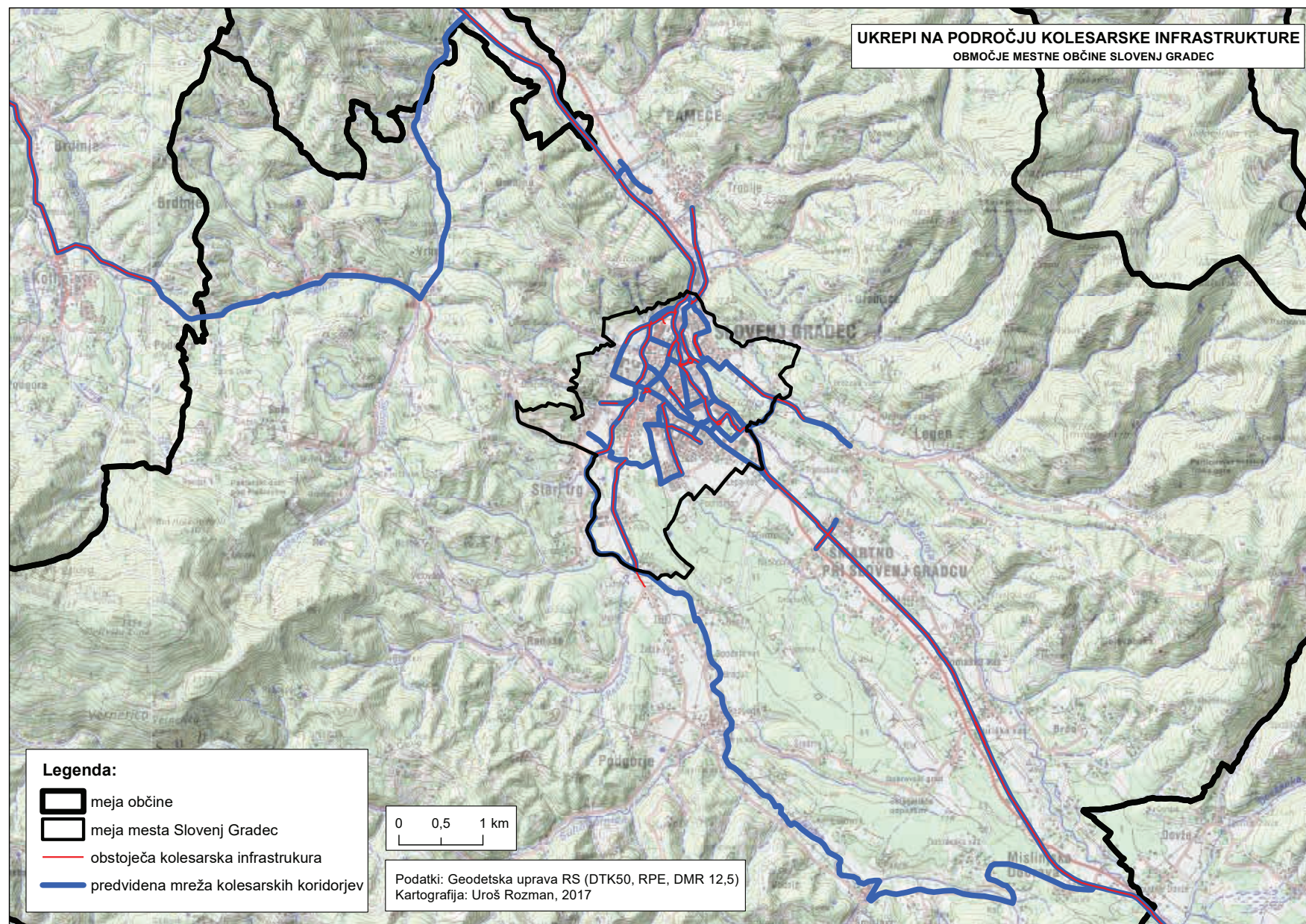
		Optimizacija parkirnih površin (tudi z vzpostavitvijo parkirnih platojev in/ali garažne hiše ter morebitnega sistema P+R)	2.000.000 €*	Velika	+	**	2021	*Strošek garažne hiše v Mariboru **Pozitivni učinki, pogojeni z zmanjševanjem skupnega št. parkirnih mest ter spremembo prometnega režima Glavnega trga
5.6	Spodbujanje rabe e-vozil in uporabe LNG-ja (utekočinjen naravni plin) in CNG-ja (stisnjen naravni plin)	Posodabljanje voznega parka občinske uprave in pravnih subjektov v lasti MO Slovenj Gradec z električnimi vozili (e-kolesa, e-skuterji, e-avtomobili)	*	Srednja	++		Redna aktivnost od 2017 naprej	*Odvisno od tehnične/organizacijske rešitve
		Posodabljanje voznega parka pravnih subjektov v lasti MO Slovenj Gradec z vozili na LNG (utekočinjen naravni plin) in CNG (stisnjen naravni plin) – predvsem za komunalna vozila in avtobuse	*	Srednja	++		Redna aktivnost od 2017 naprej	*Odvisno od tehnične/organizacijske rešitve
		Vzpostavljanje polnilnic za e-vozila*	5.000/e-polnilnico*	Srednja	+		2017	*MO Slovenj Gradec je 2017 pridobila sredstva na javnem poziv Ekosklada za finančne spodbude občinam za polnilne postaje za električna vozila v zavarovanih območjih narave in območjih Natura 2000 (6 polnilnic).
		Drugi ukrepi (npr. vzpostavitev sistema souporabe vozil)	*	Velika	++		2018	*Odvisno od tehnične/organizacijske rešitve
5.7	Promocijske in osveščevalne aktivnosti	Izdelava skupnega načrta izvajanja promocijskih in izobraževalnih aktivnosti za vseh 5 strateških stebrov Spodbujanje souporabe avta, izdelave mobilnostnih načrtov, še posebej med javnimi institucijami (predvsem med tistimi, katerih soustanovitelj je MO Slovenj Gradec) in rabe e-vozil	12.000/mobilnostni načrt	Majhna	++		2022	

Operativni cilji strateškega stebra:

1. Zaustavitev rasti števila avtomobilov na gospodinjstvo do leta 2022.
2. Optimiziran sistem upravljanja z mirujočim prometom v mestu Slovenj Gradec do leta 2022.

Kako bomo naredili?





Viri in literatura

Pogorelčnik, S. Analiza izdanih računov za mesec november 2016. 2016. Javno komunalno podjetje Slovenj Gradec (interno gradivo).

Bührmann, S., Wefering, F., Rupprecht, S. Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije (avtorji slovenske priredbe smernic Plevnik A. in sod). 2012. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, dostopno na http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/TM_Brosura_FINAL_Civitas.pdf.

Fister, P. 1991. Vzroki in cilji prenove. V publikaciji Prenova mestnega jedra Slovenj Gradec (ur. Koraca E. in sod.). 1991. Slovenj Gradec, Skupščina Občine Slovenj Gradec.

Gantar, A. Šolski potovalni načrt Druge osnovne šole Slovenj Gradec s podružnično šolo Pameče-Troblje. 2014. Dravograd, Društvo varnih aktivnih poti, dostopno na <http://www.slovenjgradec.si/media/uploads/files/Promet/Mobilnostni%20na%C4%8DrTi/%C5%A0olski%20potovalni%20na%C4%8Drt%20Druge%20osnovne%20%C5%A1ole%20Slovenj%20Gradec.pdf>.

Križman, Miklavčič, J., Djomba, J., Backović, Juričan, A. Mobilnost in zdravje. Predstavitev na Uvodnem dogodku ETM 2015. 2015. Ljubljana, dostopno na http://www.tedenmobilnosti.si/2015/files/uvodni_dogodek_etm/Prezentacija_NIJZ.pdf.

Košar, Šulin, A. Naš mali avto: avtomobilska industrija. Statistični urad RS. 2017. Ljubljana, dostopno na http://www.stat.si/dokument/9417/avtomobilska_industrija.pdf.

Letni program športa v Mestni občini Slovenj Gradec 2017, dostopno na: <http://www.slovenjgradec.si/Portals/0/Proracun%20in%20zakljucni%20racun/2017/%C4%8Cistopis%20prora%C4%8Duna/Stran%20406..pdf?ver=2017-01-23-123134-590>.

Občinski prostorski načrt Mestne občine Slovenj Gradec – dopolnjeni osnutek (ur: Kirn R. in sod.). 2016. Maribor, ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o., dostopno na <http://www.slovenjgradec.si/narocila-in-objave/javno-naznanilo-o-javni-razgrnitvi-in-javni-obravnavi-dopolnjenega-osnutka-obcinskega-prostorskega-nacrta-opn.html>.

Proračun Mestne občine Slovenj Gradec za leto 2017, dostopno na: <http://www.slovenjgradec.si/Za-ob%C4%8Dana/Akti/Prora%C4%8Duni-in-zaklju%C4%8Dni-ra%C4%8Duni/ArtMID/1300/ArticleID/3715/%c4%8cistopis-prora%c4%8duna-MOSG-za-leto-2017>.

Rye, T., Mingardo, G., Hertel, M., Thiemann-Linden, J., Pressl, R., Heinz Posch, K., Carvalho, M. 16 Good Reasons for Parking Management. 2015. Forschungsgesellschaft Mobilität FGM – Austrian Mobility Research AMOR, dostopno na http://push-pull-parking.eu/docs/file/20160606_push_pull_A4_EN_web.pdf.

Statistični urad RS, SI-STAT podatkovni portal. 2016. Dostopen na <http://pxweb.stat.si>.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (ur: Bartol B. in sod.). 2014. Ljubljana, Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Direktorat za prostor, Urad za prostorski razvoj, dostopno na <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=STRA12>.

Trajnostna urbana strategija Mesta Slovenj Gradec 2015–2030 (ur.: Rozman U. in sod). 2015. Slovenj Gradec, Mestna občina Slovenj Gradec, dostopno na http://www.slovenjgradec.si/media/uploads/files/TUS/Trajnostna%20urbana%20strategija%20MSG_20151102.pdf.

Zajc, P. Regionalna identiteta prebivalcev Slovenjgraške kotline: diplomsko delo. 2006. Ljubljana, Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo, dostopno na http://geo.ff.uni-lj.si/pisnadela/pdfs/dipl_200603_peter_zajc.pdf.

Zdravje v občini 2016. Nacionalni inštitut za javno zdravje. Ljubljana, dostopno na <http://obcine.nijz.si/Vsebina.aspx?leto=2016&id=151>.

