



Občina
Zagorje ob Savi



Prometni institut

Občinska celostna prometna strategija Občine Zagorje ob Savi



Ljubljana, julij 2025

Naziv projekta:	Občinska celostna prometna strategija (OCPS) Občine Zagorje ob Savi«
NAROČNIK:	Občina Zagorje ob Savi Cesta 9. avgusta 5, 1410 Zagorje ob Savi
IZDELOVALEC:	PROMETNI INSTITUT LJUBLJANA d. o. o. Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana
Št. projekta:	24-PRPI-03
Sodelavci:	mag. Vlasta Miklavžin, univ. dipl. inž. geod. Klara Zrimc Bratanič, mag. posl. Ved. Tadeja Ključevšek, univ. dipl. inž. prom. Mateja Hočevnar, dipl. ekon. Matija Drača Margitič, mag. inž. prom. mag. Klemen Ponikvar, univ. dipl. inž. prom. mag. Blaž Jemenšek, univ. dipl. ekon. Mihaela Fridrih Praznik, univ. dipl. prav.
Predstavnik naročnika:	Boris Grošelj, dipl. inž. tehn. prom.
Status dokumenta:	Publikacija
Kraj in datum:	Ljubljana, julij 2025

Odgovorni izdelovalec dokumenta:

mag. Vlasta Miklavžin

Direktor:

dr. Peter VERLIČ



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

V S E B I N A

1	UVOD V CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO	1
	1.1 Vloga občinske celostne prometne strategije	2
	1.2 Proces priprave OCPS	2
	1.3 Napredek in izzivi CPS iz 2017 ter novosti v novem OCPS	6
2	VIZIJA IN CILJI ŽELENEGA STANJA	9
	2.1 Vizija OCPS	9
	2.2 Cilji OCPS	10
3	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA PROMETA	12
	3.1 Trenutno stanje prometa v občini.....	12
	3.2 Ključni izzivi, priložnosti in prioritete	19
4	STRATEŠKI STEBRI MOBILNOSTI	25
	4.1 STEBER 1 – Celostno prometno načrtovanje	28
	4.2 STEBER 2 – Hoja	33
	4.3 STEBER 3 – Javni potniški promet.....	36
	4.4 STEBER 4 – Kolesarjenje	40
	4.5 STEBER 5 – Motoriziran cestni promet	44
	4.6 STEBER 6 – Mirujoči promet	48
5	AKCIJSKI NAČRT	50
6	VIRI IN LITERATURA.....	55

1 UVOD V CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO

Občina Zagorje ob Savi leži v osrčju Slovenije, v Zasavski regiji. Obsega 147 km² površin, na katerih živi okrog 16.500 prebivalcev (16.439 prebivalcev na dan 1. 1. 2020) v 13 krajevnih skupnostih, v katere je vključenih 78 naselij.

Zagorje ob Savi je ena od občin v Zasavju, ki ima pomembno prometno in tranzitno lego, saj je edina v Zasavju s priključkom na avtocesto, zato se srečuje z resnim izzivom naraščajočega osebne motorne prometa čez večja urbana naselja, ki nimajo obvoznice. Okrog mesta Zagorje ob Savi je hribovito, podeželsko urejeno okolje, z dodatnimi lokalnimi prometnimi izzivi, ki jih občina želi še naprej reševati na sodoben, učinkovit, trajnostni način. Občina želi okrepiti celostno prometno načrtovanje s ponovno izdelavo celostne prometne strategije (CPS), ki je strateški dokument za načrtovanje prometa s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni potniški promet.

Občina Zagorje ob Savi že nekaj let izvaja prometno načrtovanje celostno in na trajnosten način na osnovi »Celostne prometne strategije Občine Zagorje ob Savi: »NA POTI V ZELENO«, ki je bila sprejeta leta 2017, z akcijskim načrtom do leta 2022, zato občina potrebuje novo prometno strategijo.

Središče Zagorja ob Savi s krožiščem in trajnostnimi prometnimi ureditvami za vse udeležence (foto: Vukašin Šobot)



Celostno prometno strategijo v občini pripravljamo drugič, zato dokument poleg vloge in procesa priprave naslavlja tudi napredek in izzive, zaznane med uresničevanjem dosedanje prometne strategije iz leta 2017, ter ključne novosti v tokratnem dokumentu strategije prometa in mobilnosti (OCPS).

1.1 Vloga občinske celostne prometne strategije

Namen celostnega prometnega načrtovanja je uresničevanje prometne politike, skladne s cilji trajnostnega razvoja, gospodarske blaginje, socialne povezanosti in varstva okolja. S takšnim pristopom se prispeva zlasti k izboljšanju učinkovitosti in uravnoveženosti prometnega sistema in njegovih podsistemov, učinkovitejšemu upravljanju prometa, izboljšanju dostopnosti za vse prebivalce zaradi enakovrednega dostopa do dobrin, zmanjšanju škodljivih učinkov prometa na okolje, prostor in zdravje zaradi emisij toplogrednih plinov, obremenitev s hrupom in onesnaževanja zraka, ohranjanju kulturne dediščine, telesni dejavnosti z omogočanjem aktivne mobilnosti, izboljšanju kakovosti prometnih omrežij ter povečanju kakovosti bivanja in prometne varnosti.

Namen Občinske celostne prometne strategije (OCPS) je sprememba potovalnih navad v občinah in izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje, javni potniški promet ter alternativnih oblik mobilnosti zaradi zmanjšanja obsega osebnega motornega prometa.

Vloga OCPS je določitev vizije in ciljev na področju prometa ter ukrepov, ki pomagajo doseči višjo kakovost bivanja v občini.

1.2 Proces priprave OCPS

Osnove celostnega načrtovanja opredeljuje Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN) in na njegovi osnovi sprejeti dokumenti, ki nudijo podlago pri izdelavi občinske celostne prometne strategije (pravilnik, smernice, standardi, idr.).

Proces priprave OCPS je skladen z nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije¹. Proces izdelave in uresničevanja celostne prometne strategije vključuje naslednje pristope oziroma načela (Smernice za pripravo OCPS):

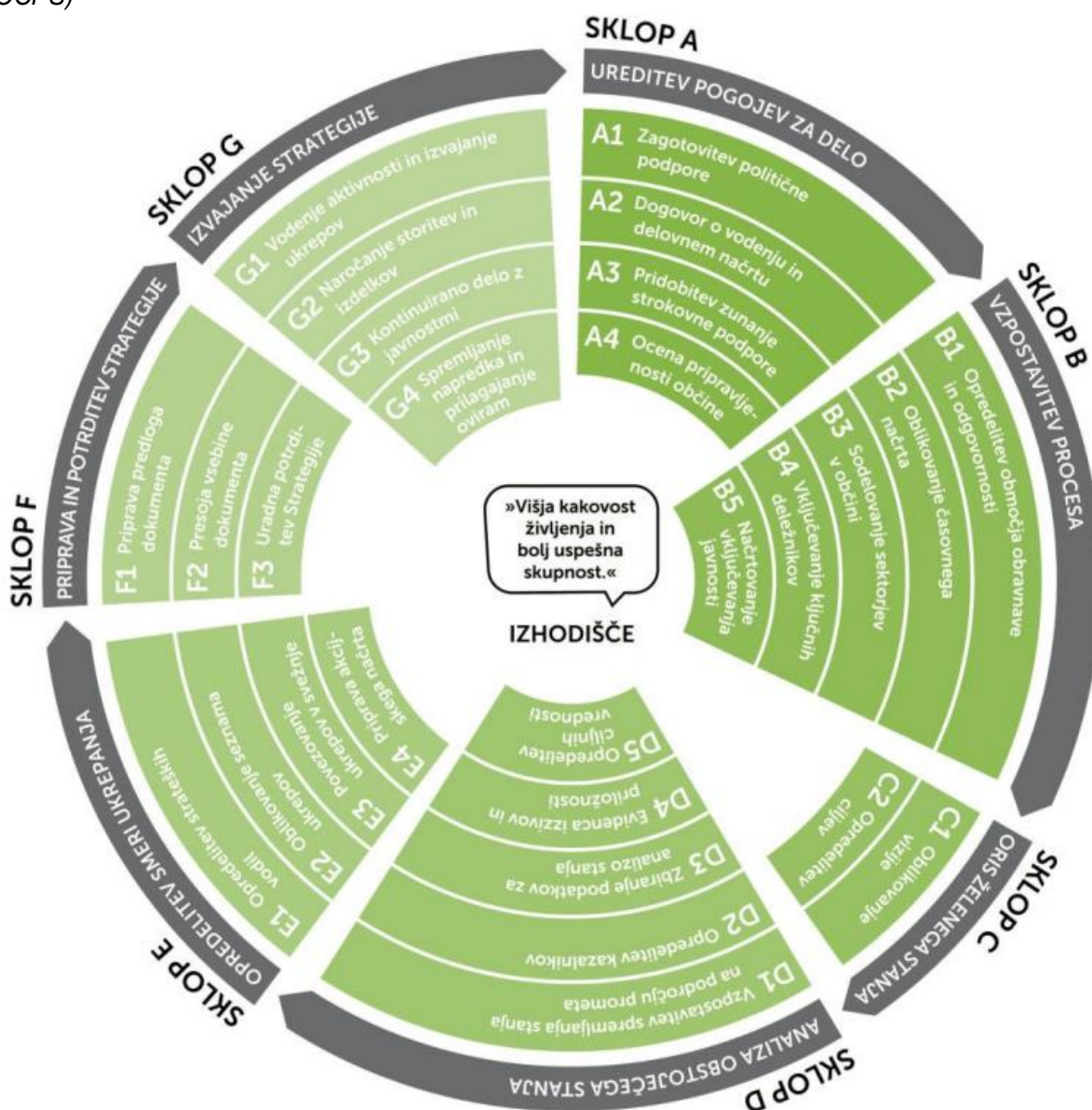
- **trajnostni pristop**, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- **integralen pristop**, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij;
- **uravnovežen pristop**, ki enakovredno obravnava vse prometne načine;

¹ Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023)

- **vključujoč pristop**, ki različne segmente javnosti vključuje v vse faze načrtovalskega procesa;
- **jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev** z ukrepi iz jasno opredeljenega akcijskega načrta;
- **spremljanje in vrednotenje** stanja ter doseženih sprememb;
- **strokovnost in kakovost**, ki temeljita na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

Večstopenjski proces je razdeljen na več sklopov: ureditev pogojev za delo, vzpostavitev procesa, oris zelenega stanja, ki podaja pogled v prihodnost, analiza obstoječega stanja z opredelitvijo ključnih izzivov in priložnosti, opredelitev smeri ukrepanja z ukrepi in akcijskim načrtom, sledi priprava in potrditev strategije na občinskem svetu.

Shema ključnih korakov priprave Celostne prometne strategije (vir: Nacionalne smernice za pripravo OCPS)



SKLOP A (UREDITEV POGOJEV ZA DELO) vključuje zagotovitev lokalne politične podpore, dogovor o vodenju in delovnem načrtu, pridobitev zunanje strokovne podpore ter oceno pripravljenosti občine na celostno prometno načrtovanje.

SKLOP B (VZPOSTAVITEV PROCESA) vključuje opredelitev območja obravnave in odgovornosti, oblikovanje časovnega načrta, vzpostavitev sodelovanja različnih sektorjev v občini, vključevanje ključnih deležnikov in načrtovanje vključevanja javnosti.

SKLOP C (ORIS ŽELENEGA STANJA) vključuje oblikovanje vizije ter opredelitev ciljev OCPS. Vizija in cilji povzemajo dolgoročen pogled na razvoj prometa občine.

SKLOP D (ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA) vključuje vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa, opredelitev kazalnikov, zbiranje podatkov za analizo stanja, identifikacijo izzivov in priložnosti ter opredelitev ciljnih vrednosti. V okviru procesa zbiranja podatkov stanja je bilo izvedeno terensko delo, komuniciranje s ključnimi deležniki, predstavniki občine in širšo javnostjo, kjer so se ugotavljala prometna problematika in izhodišča za ukrepanje.

SKLOP E (OPREDELITEV SMERI UKREPANJA) vključuje opredelitev strateških vodil, oblikovanje seznama ukrepov, povezovanje ukrepov v svežnje in pripravo akcijskega načrta.

SKLOP F (PRIPRAVA IN POTRDITEV STRATEGIJE) vključuje pripravo predloga dokumenta OCPS, presojo vsebine dokumenta ter uradno potrditev strategije s strani občine in občinskega sveta.

Proces priprave in uresničitve CPS odlikujejo trajnostni, integriran, uravnotežen in vključujoč pristop, jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev, spremljanje in vrednotenje, strokovnost in kakovost, pri čemer je **vključevanje strokovne in širše javnosti** ključnega pomena. Osnova priprave novelacije OCPS je vsebina CPS iz leta 2017.

Proces priprave OCPS je potekal od februarja 2024 do septembra 2025. V začetku priprave OCPS je bila ustanovljena širša delovna skupina, ki je bila aktivno vključena v vse faze priprave OCPS. Vanjo so bili s strani občine imenovani predstavniki ključnih deležnikov: podžupan, občinski svet, krajevne skupnosti, osnovne šole, srednja šola, vrtec, policija, redarstvo, zdravstveni dom, komunalno, stanovanjsko podjetje, gasilci, izvajalci prevozov, razna društva (upokojenci, invalidi, mladinski center), kolesarski klub, podjetje za izposajo koles, TIC, kulturni center, podjetja in drugi.

Proces priprave OCPS je vključeval številne aktivnosti sodelovanja ter komuniciranja s strokovno in splošno javnostjo ter ciljnimi skupinami v obliki javnih razprav, delavnic, izvedbe intervjujev, anketiranja, predstavitev, delovnih sestankov ter objav v tiskanih in elektronskih medijih. Splošna javnost je bila najintenzivneje vključena prek ankete v

začetku procesa, kjer so občani podali svoja mnenja o urejenosti prometa v občini, navedli ključne izzive in predloge za izboljšave, se opredelili do vrednot urejanja prometa in navedli podatke o svojih potovalnih navadah. Izvedene so bile tudi ankete o potovalnih navadah zaposlenih in osnovnošolcev ter štetje prometa. Za splošno javnost so bile izvedene javne razprave v Zagorju ob Savi, Kisovcu in Izlakah, na katerih so občani podajali svoje predloge za ukrepanje, ter javna razstava o pripravi strateškega dokumenta. V zaključnih fazah sta sledili izdelava in potrditev strategije s strani Občinskega sveta.

Vključevanje splošne javnosti na javni razpravi v procesu priprave prometne strategije (foto: PI Ljubljana)



Javna razstava o pripravi celostne prometne strategije Občine Zagorje ob Savi (foto: PI Ljubljana)



1.3 Napredek in izzivi CPS iz 2017 ter novosti v novem OCPS

Na osnovi prometne strategije iz leta 2017 je bil v občini Zagorje ob Savi narejen velik napredek na področju prometa in mobilnosti v smeri trajnostnega razvoja. Večina ukrepov iz akcijskega načrta celostne prometne strategije (CPS 2017) je bila vsaj delno izvedena. Zgrajena je bila infrastruktura za varno uporabo trajnostnih oblik mobilnosti, infrastruktura za pešce, kolesarje, javni potniški promet in alternativne oblike mobilnosti.

Dosežki CPS 2017 v občini Zagorje ob Savi so moderna kolesarska pot od Izlak do Zagorja ob Savi, kolesa za izposajo, mnogi pločniki in označene pešpoti v naseljih in med njimi, urejena pokrita avtobusna postajališča, privlačne oznake postaj za šolske prevoze in prenovljena železniška postaja, polnilnice za e-avtomobile, prenovljeni cestni odseki ter druga infrastruktura na območju cele občine.

Urejena kolesarska povezava in prehod za pešce na državni regionalni cesti med Orehovico in Zagorjem ob Savi (foto: Vukašin Šobot)



V naslednji tabeli so povzeti ukrepi akcijskega načrta CPS 2017, ki so bili izvedeni vsaj delno in predstavljajo dosežke na področju trajnostne mobilnosti v občini po letu 2017.

Izvedenost ukrepov Akcijskega načrta CPS iz leta 2017

AKTIVNOST (2017-2022)	IZVEDENOST
VARNO PEŠAČENJE	
Spremljanje zadovoljstva pešcev	delno, v teku
Ureditev 5 km novih površin za pešce vključno z ureditvijo vsaj 20 lokacij s klopmi in koši za smeti	delno
Izdelava sodobnih načrtov šolskih poti in analiza dostopnosti za vse osnovne šole in njihove podružnice in uvedba sodobnih ureditev	delno
Prilagoditev prometnih površin za osebe z gibalnimi in fizičnimi prizadetostmi, za slepe in slabovidne osebe ter za gluhe in naglušne osebe na vsaj 10 lokacijah	da
Ureditev vsaj 8 novih prehodov za pešce	da
Preureditev enega križišča za doseganje povečanja varnosti za pešce	da
DOSTOPEN IN KAKOVOSTEN JPP	
Ureditev vsaj 20 avtobusnih postajališč z varno navezavo na površine za pešce	delno
Preveritev možnosti izboljšav na omrežju avtobusnih linij ter možnosti kombinacije z mestno krožno linijo in prevozi na klic	delno, v teku
Preureditev železniške postaje	da
Vzpodbujanje rabe okolju prijaznih vozil pri izvajanju javnih potniških prevozov in nakup ali sofinanciranje vsaj enega okolju prijaznega vozila za izvajanje javnih potniških prevozov	delno, v teku
Pristop k ureditvi linije, ki bo povezovala ključne gospodarske subjekte in urbana središča	delno, v teku
Vzpostavitev sistema spremljanja uporabe in zadovoljstva z JPP	delno, v teku
Pilotna uvedba mestne linije	delno, v teku
PRIVLAČNO KOLESARJENJE	
Uvedba sistema izposoje koles	da
Povečanje kolesarskih povezav za vsaj 5 km	da
Izvedba vsaj 5 novih horizontalnih in vertikalnih označb za kolesarje, od tega vsaj označitev dveh odsekov občinskih cest za deljenje ceste med motoriziranim cestnim prometom in kolesarji	da
Postavitev vsaj treh pokritih kolesarnic	delno
Spodbujanje gospodarskih subjektov k promociji kolesarjenja med zaposlenimi	delno, v teku
Postavitev vsaj enega avtomatskega števca za kolesarje	da
Spremljanje zadovoljstva kolesarjev	delno, v teku
TRAJNOSTEN MOTORIZIRAN CESTNI PROMET	
Analiza motoriziranega cestnega prometa v občini	delno, v teku
Preučitev vpliva umirjanja prometa na emisije PM delcev in prometnih obremenitev	delno, v teku
Postopno uvajanje umirjanja prometa v urbanih središčih	da
Spodbujanje gospodarskih subjektov k optimizaciji prevoza blaga in rabi okolju prijaznih vozil	delno, v teku
Postavitev vsaj še treh sodobnih prikazovalnikov hitrosti vožnje	da
Ureditev vsaj še dveh sodobnih električnih polnilnic za avtomobile	da
Rekonstrukcija dveh odsekov cest s poudarkom na trajnostni mobilnosti	da
UREJEN MIRUJOČI PROMET	
Preučitev stanja in možnosti obvladovanja problematike mirujočega prometa v občini	delno, v teku
Ureditev mirujočega prometa v mestu Zagorje	delno, v teku
Vzpostavitev sistema za spremljanje mirujočega prometa	delno, v teku
Ureditev vsaj enega parkirišča v sklopu P&R sistema	delno, v teku
UPRAVLJANJE Z MOBILNOSTJO IN TRAJNOSTNO CELOSTNO NAČRTOVANJE	
Obveščanje o vpliva prometa na onesnaženost zraka v urbanih središčih (spletna stran občine, mobilna aplikacija ...)	da
Vsakoletno sodelovanje pri Evropskem tednu mobilnosti	da
Upoštevanje načel trajnostne mobilnosti pri sprejemanju strateških dokumentov občine	da
REGIJSKO POVEZOVANJE	
Pristop k urejanju skupnih/medobčinskih kolesarskih in peš povezav ter izposoje električnih vozil	delno, v teku
Skupno delovanje pri sprejemanju planov in aktov, ki presegajo občinske meje	da
Sodelovanje na vseh področjih promoviranja trajnostne mobilnosti na nivoju regije (npr. ETM)	da
Skupno sodelovanje na javnih razpisih, kjer je to mogoče	da
Pristop k izvedbi skupnega »car – sharing« in »car – pooling« sistema	delno, v teku

Izzivi CPS 2017 so predvsem finančne narave, do izvedbe nekaterih ukrepov ni prišlo zaradi pomanjkanja finančnih sredstev. Drugi vzroki so še posamezna politična nesoglasja in urejanje lastništva zemljišč na izvedbenem nivoju.

Novosti v novem OCPS so rezultat dela z delovnimi skupinami in javnostjo po nekoliko drugačnem postopku ter navodilih za pripravo prometne strategije. Novosti so pri oblikovanju obveznih in drugih ciljev, določitvi kazalnikov in njihovem obveznem spremljanju ter opredelitvi strateških vodil. Glede na obstoječe stanje in predhodne dosežke so novi tudi ukrepi. Izzivi in priložnosti so v veliki meri podobni, ostajajo oziroma pojavljajo se na istih področjih mobilnosti. Novi OCPS dopolnjuje prejšnji CPS iz leta 2017 in nadaljuje delo celostnega načina prometnega načrtovanja.

V občini Zagorje ob Savi želimo nadaljevati po poti trajnostne mobilnosti, kar pomeni zagotavljanje učinkovite in enakopravne mobilnosti za vse občane ob minimizaciji neželenih stranskih učinkov prometa. Upravljanje mobilnosti stremi k zmanjšanju uporabe avtomobilov in povečevanju trajnostnih oblik transporta, kot so javni transport, kolesarjenje in hoja (Taniguchi & Fujii, 2007, str. 38). Z izvajanjem Občinske celostne prometne strategije Občine Zagorje ob Savi bo razvito okolje, ki bo prijazno ljudem, čisto, zeleno in varno ter bo spodbujalo podjetništvo in gospodarstvo. Vse to bo doseženo ob zmanjšanju osebne motorne prometa in tovornega prometa. Občina Zagorje ob Savi bo tako še naprej trajnostno naravnana občina, ki bo sledila sodobnim načinom prometa in spodbujala hojo, kolesarjenje ter uporabo javnega potniškega prometa ob zmanjševanju števila motoriziranih vozil. Občina bo prav tako še naprej podpirala uvedbo sodobnih tehnologij na področju prometa in sledila cilju »Zagorje, pametno mesto« (predvsem na področju mobilnosti).

Prenovljena železniška postaja Zagorje ob Savi (foto: Vukašin Šobot)



2 VIZIJA IN CILJI ŽELENEGA STANJA

Vizija in cilji povzemajo dolgoročen pogled na razvoj občine Zagorje ob Savi in področja prometa v občini. Usklajena vizija zelene prihodnosti postavlja osnovo vsebine prometne strategije ter enotno, učinkovito ukrepanje na področju trajnostne mobilnosti. Vizijo občinske celostne prometne strategije (OCPS) operativno podpirajo cilji, ki natančneje opredeljujejo ambicije razvoja prometa v občini.

2.1 Vizija OCPS

Vizija odgovarja na vprašanje »V kakšni občini želimo živeti?« in služi kot vodilo za opredelitev vloge prometa v prihodnosti ter za oblikovanje ustreznih ukrepov. Na osnovi strokovnih razprav in mnenj vključenih deležnikov ter javnosti je občina sprejela oziroma ohranila vizijo prometne strategije iz prejšnjega CPS: **»Na poti v zeleno!«**



»Občina Zagorje ob Savi bo z upoštevanjem načel trajnostne mobilnosti ljudi in blaga ostala občina s sodobnim prometnim in mobilnostnim sistemom. Povečala bo delež okolju prijaznejših načinov prevoza s poudarkom na kolesarjenju in pešačenju ter bistveno povečala uporabo javnega potniškega prevoza, s čimer se bo zmanjšal promet motornih vozil v mestu in večjih naseljih, vse to s ciljem boljšega zdravja prebivalcev, višje kakovosti bivanja in čistejšega okolja.«

Občani občine Zagorje ob Savi želijo živeti v občini, ki bo »zelena«, prijazna ljudem, varna in čista, ki je spodbudna za podjetništvo in gospodarstvo, hkrati skrbi za zdravje in varnost občanov ter je trajnostno usmerjena. Kakovost življenja v občini bo še naprej na visoki ravni, če se bo zmanjšal osebni motorni promet in omejil tovorni promet.

Prebivalci občine si želijo prometni sistem, ki bo okolju prijazen, varen in prilagojen vsem uporabnikom. Želijo si tudi večjo pretočnost za vozila, predvsem v smeri proti avtocesti. Da bodo občani čim bolj mobilni znotraj občine Zagorje ob Savi, si želijo moderniziran sistem javnega potniškega prometa, ki bo dostopen vsem občanom,

zaželen in učinkovit. Takšen sistem javnega potniškega prometa naj ima urejene povezave do površin za pešce in kolesarje, povezuje pa naj tudi oddaljene kraje občine.

Zagorje ob Savi bo še naprej vzpostavljalo sistem, kjer bodo pešci in kolesarji ter uporabniki javnega potniškega prometa dobili prednost pred motoriziranim prometom oz. vozniki osebnih avtomobilov. Posebno pozornost bo občina namenila tudi varni dostopnosti za ljudi z oviranostmi (osebe z gibalnimi in fizičnimi prizadetostmi, slepe in slabovidne ter gluhe in naglušne osebe), spodbujala pa bo hojo in kolesarjenje že pri mlajših otrocih. Tisti, ki se bodo kljub izboljšanim možnostim trajnostnih načinov še vedno vozili z avtomobili, bodo to počeli na način, ki bo imel čim manj negativnih posledic za okolico. Tako se bo kakovost bivanja v občini izboljšala.

Zgoraj opisana vizija predstavlja osrednje vodilo občine pri oblikovanju ciljev razvoja mobilnosti v občini Zagorje ob Savi. Z vizijo skladni cilji razvoja so oblikovani za vse oblike trajnostne mobilnosti v občini Zagorje ob Savi.

2.2 Cilji OCPS

Cilji opisujejo konkretne izboljšave, ki naj bi jih dosegli z uresničevanjem Celostne prometne strategije. Cilji občinskih prometnih strategij so usklajeni tudi s prizadevanji na nacionalni ravni, zato občina prevzema obvezne splošne cilje, ki navajajo prioritete načrtovanja trajnostne mobilnosti, opredeljene na državnem nivoju.

Obvezni cilji, določeni na nacionalni ravni, so rangirani in po vrsti navedeni glede na rang pomembnosti od 1 do 7. Najvišja prioriteta prometne strategije je kakovost življenja v privlačni, povezani skupnosti in zelenem okolju, z več varnosti za vse udeležence v prometu, predvsem otroke, pešce in kolesarje, ter z manj emisijami v okolju.

Prioritizacija obveznih ciljev (1 – najvišja prioriteta, 7 – najnižja prioriteta)

Prioritizacija	CILJI (obvezni)
1	Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti
2	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa
3	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa
4	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti
5	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo
6	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost
7	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci

Z doseganjem ciljev prispevamo k uresničitvi izbrane vizije razvoja prometa v občini »Na poti v zeleno« ter k večji privlačnosti urbanih središč za ljudi.

Izboljšano kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti lahko dosežemo z zagotovljeno moderno infrastrukturo za privlačno pešačenje, kolesarjenje, javni potniški promet in druge oblike trajnostne mobilnosti ter z urejenim parkiranjem v urbanih središčih. Manjše število osebnih in tovornih cestnih vozil v strnjenih delih naselij ter več aktivnih ljudi in bolj zdravih prebivalcev predstavlja višjo kakovost bivanja in potovalnih navad.

Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa bo dosežena z zagotovljeno varnostjo najprej pešačenja in kolesarjenja, kar zagotavlja ustrezna infrastruktura in oprema, ki spodbuja uporabo trajnostne mobilnosti in umirja motoriziran promet, predvsem v strnjenih naseljih.

K **znižanju lokalnih emisij** onesnaževal in toplogrednih plinov prispeva uporaba alternativnih vozil in goriv, kot so električni avtomobili, vlaki, električna vozila mikromobilnosti, kot so kolesa in skiroji, prevozi na klic in izbira drugih alternativnih oblik potovanja namesto z osebnim avtomobilom na fosilna goriva. Manj lokalnih emisij obeta tudi okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo, ki ustvarja manj potreb po dolgih poteh z osebnim avtomobilom in več možnosti izbire alternativne mobilnosti ljudi v povezavi z moderno infrastrukturo, ki spodbuja trajnostno mobilnost na vsakodnevnik poteh ljudi.

Prometni sistem mora biti **dostopen** vsem, omogočati mora socialno vključenost vseh ljudi in hkrati dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti. Objekti za opravljanje storitev in izvajanje aktivnosti so dostopni z zagotovljenim varnim pešačenjem in kolesarjenjem, z urejenim in privlačnim javnim potniškim prometom in drugimi alternativnimi oblikami javnega prevoza ter z urejenim parkiranjem avtomobilov v urbanih središčih.

Ciljem so določene ciljne vrednosti glede na določene kazalnike spremljanja. Doseganje cilja bo občina preverjala s spremljanjem sprememb deležev uporabe hoje, javnega potniškega prometa kolesarjenja, in osebnih avtomobilov. Cilj je doseči spremembe povečanja deležev v korist trajnostnih oblik mobilnosti.

Če želimo delovati v smeri varstva okolja in podnebja, moramo aktivno delovati na področju prometa. Le-ta poleg pozitivnih učinkov povzroča tudi negativne učinke, ki močno vplivajo tudi na kakovost bivanja v občini Zagorje ob Savi. Trend, ki se že dolgo pojavlja v svetu in tudi v naši občini, zasleduje trajnostno mobilnost, kar pomeni boljše dostopnost, boljši javni potniški promet, manj avtomobilov v urbanih središčih, povečanje varnosti otrok, pešcev ter kolesarjev v prometu. Da bo to doseženo, morajo vsi prebivalci občine stremeti v smeri vizije »Na poti v zeleno«.

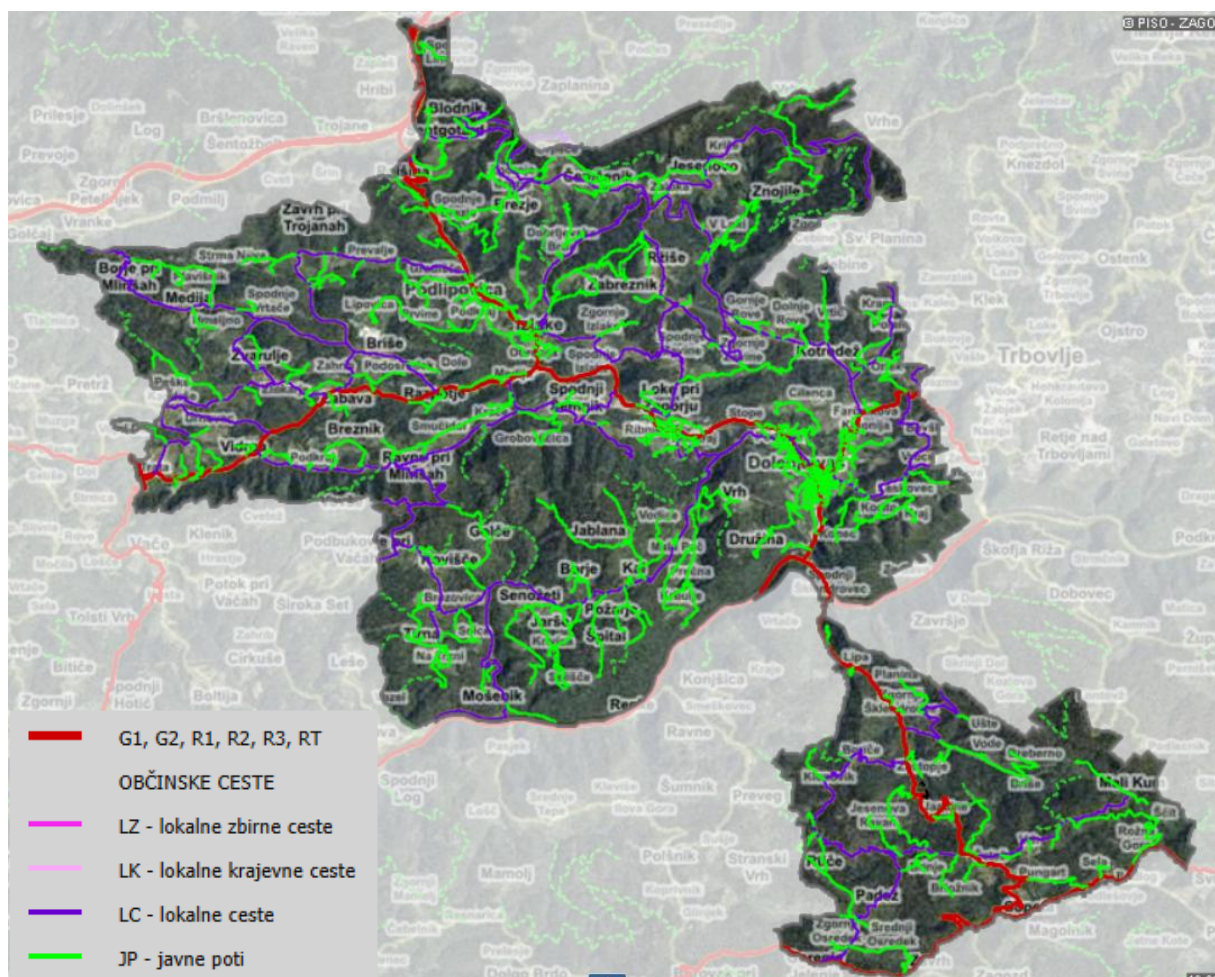
3 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA PROMETA

Prvi korak h konkretnemu ukrepanju je razumevanje trenutnega stanja v občini, ki ga ugotovimo na podlagi zbranih podatkov iz dobro pretehtanega izbora kazalnikov. Povzetek ugotovljenega stanja, skupaj z evidenco ključnih izzivov in priložnosti, ki jih naslavlja strategija, predstavljajo osnovo, razumljivo deležnikom in širši javnosti, ki sodelujejo pri določanju prioriteten ukrepov.

3.1 Trenutno stanje prometa v občini

Analiza stanja prometa je bila narejena s pomočjo merjenja obveznih kazalnikov, vključujoč štetje prometa ter anketiranje delodajalcev in osnovnih šol, ankete za splošno javnost o potovalnih navadah, intervjujev s ključnimi deležniki in sektorji občine, javnih razprav, terenskih ogledov in pregleda obstoječe dokumentacije s področja prometa in mobilnosti. V analizi stanja so ugotovljeni ključni problemi oz. izzivi, priložnosti za izboljšave in določene prioritete za ukrepanje. Največja koncentracija območij obravnave za določitev ukrepov prometne strategije je v občinskem središču Zagorje ob Savi, bližnji okolici in drugih večjih naseljih v občini.

Cestno omrežje v občini Zagorje ob Savi z državnimi (rdeče) in občinskimi cestami z leta 2024 (vir: Prostorski informacijski sistem PISO (<https://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=zagorje>))



Mesto Zagorje ob Savi je od Ljubljane oddaljeno 52 km, Celja 36 km, Trbovelj 6 km in Litije 17 km. Zagorje ob Savi leži na 15. poldnevniku vzhodne geografske dolžine, Evropska pešpot E6 pa se zagorske občine dotika pri Trojanah. Zagorje ob Savi, Loke – Kisovec in Izlake so največja naselja v občini. Na severu čez občino vodi avtocesta iz Ljubljane proti Mariboru, kjer se takoj za predorom Trojanah odcepi regionalna cesta proti naselju Orehovica in skozi večji naselji Izlake in Kisovec pripelje v občinsko središče Zagorje ob Savi, ki je upravno, gospodarsko in kulturno središče občine ter najbolj zahodno zasavsko mesto, 14 km jugovzhodno od Trojan. Iz Zagorja ob Savi se cesta spusti mimo železniške postaje Zagorje ob Savi do mostu čez Savo in se priključi regionalni cesti, ki po južnem robu občine vodi čez Zasavje, proti vzhodu v smeri Trbovelj in Hrastnika ter proti zahodu v smeri Litije.

V občini prevladuje uporaba osebnih avtomobilov, trajnostne oblike mobilnosti koristijo občani v manjši meri, vendar so možnosti za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet vzpostavljene z organiziranimi prevozi ter zgrajeno infrastrukturo in opremo za trajnostne oblike potovanja.

V občini Zagorje ob Savi sta organizirana **javni potniški promet**, tudi prevoz z vlakom, in **šolski prevozi**, omogočen je **brezplačni prevoz na klic za starejše** in **izposoja e-koles**. V občini je železniška postaja Zagorje ob Savi, vozijo avtobusi Nomago in Arriva, vzpostavljen je sistem izposoje koles Nomago, starostniki lahko koristijo prevoz Sopotnik, šolske prevoze opravlja več prevoznikov za vse matične in podružnične osnovne šole. Poleg tega je v občini postavljenih 5 **polnilnic** za električne avtomobile na lokacijah zdravstvenega doma, železniške postaje, glasbene šole in obrtne cone SVEA v Zagorju ob Savi, dve **modri coni** na lokacijah pred občino in zdravstvenim domom v Zagorju ob Savi, urejena je infrastruktura za pešce, kolesarje in JPP v največjih naseljih ter med njimi.

Na območju občine je postavljenih sedem števecv motornega prometa, ki dnevno beležijo število motornih vozil na cestah. Števci znotraj občine Zagorje ob Savi so:

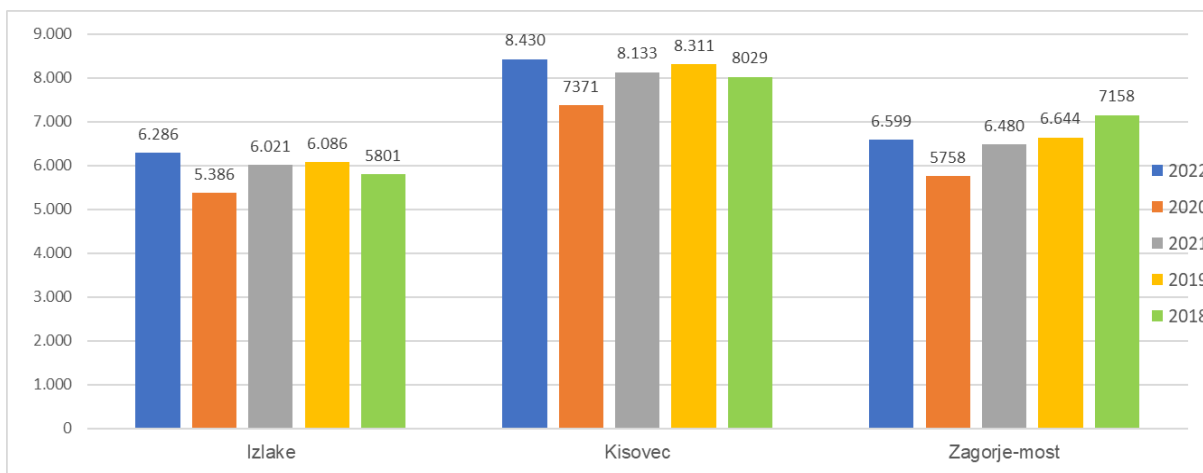
- Cesta R2 - 305 Kandrše,
- Cesta R1 - 71 Trojanah 2,
- 314 Izlake,
- 306 Kisovec,
- 583 Zagorje-most,
- Cesta R1 - 307 Bevško,
- Cesta R3 - 703 Zagorje 3.

Primerjava med leti 2018-2022 kaže, da obseg prometa oziroma število motornih vozil z leti narašča. Števci, ki imajo zabeležen največji obseg osebnih motornih vozil, so Izlake (314), Kisovec (306), Zagorje-most (583). Števec z največ motornega prometa za vsa analizirana leta je v naselju Kisovec, sledi mu Zagorje-most in nato števec Izlake.

Števci in njihove lokacije znotraj občine (vir: OPSI, 2023)



Graf primerjave števecv glede na obseg osebnih vozil za obdobje od 2018 do 2022 (vir: OPSI, 2023)



Po podatkih Policijske postaje Zagorje ob Savi število **prometnih nesreč** in s tem stopnja prometne varnosti v občini Zagorje ob Savi stagnira v obdobju 2015-2024 s povprečnim številom 90 nesreč na leto. Glede na podatke Agencije za varnost prometa je največ prometnih nesreč ob regionalni cestni povezavi Zagorje ob Savi – Trojane.

Javni potniški promet je osnova za doseganje cilja »vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost«. Kljub temu, da je javni potniški promet v občini Zagorje ob Savi omejen, poročilo o prevoznih revščinah v Sloveniji kaže, da je občina Zagorje ob Savi v letu 2023 spadala med občine, kjer ima 77,5 % prebivalcev v polmeru 1 km zračne razdalje od bivališča postajališče JPP vsaj zadovoljivo pogostost voženj (vsaj 8 parov voženj na dan)². Osnovna povezljivost z javnim potniškim prometom je zagotovljena preko železniških linij, ki povezujejo občino Zagorje ob Savi

² [Porocilo-CRP-MR-koncno.pdf](#)

z ostalimi občinami preko železniške postaje Zagorje ob Savi, in avtobusnih linij, ki povezujejo naselja znotraj občine in občino z večjimi kraji.

Železniške prevoze potnikov zagotavlja podjetje Slovenske železnice. Po podatkih Slovenskih železnic je največje dnevno število vlakov, ki pričnejo svojo pot v Zagorju ob Savi, namenjeno v Trbovlje, Ljubljano in Litijo. Iz voznega reda je razvidno, da je povezava z Ljubljano dobra, vključuje povišano frekvenco ob jutranji in popoldanski konici ter nekaj nočnih vlakov. Kot je razvidno iz podatkov Slovenskih železnic, se letno število odpravljenih potnikov iz železniške postaje Zagorje ob Savi od leta 2020 in 2024 povečuje. Padec števila odpravljenih potnikov v letih 2023 in 2024 je bil zaradi obsežne prenove železniške postaje Zagorje ob Savi, vzdrževalnih del na odseku Ljubljana-Zidani Most ter nadgradnje železniške postaje Litija, organizirani so bili nadomestni prevozi z avtobusi.

Avtobusne prevoze v občini zagotavljata podjetji Nomago in Arriva, ki v primeru občine Zagorje ob Savi ponuja višjo frekvenco dnevni voženj. Prevoznik Arriva opravlja prevoze iz Zagorja ob Savi predvsem proti Ljubljani preko več krajev, kar pokriva pomembne povezave v Zasavju in osrednji Sloveniji. Prevoznik Nomago opravlja prevoze v občini iz Zagorja ob Savi proti naseljem Tirna, Podkum, Čemšenik, Medija, Dobrljevo in Kandrše. Po podatkih DUJPP je največje število dnevni avtobusni voženj v smereh naselij Tirna, Čemšenik in Medija. Po podatkih Nomaga³ o prevozi izven občine je največje dnevno število avtobusov, ki pričnejo svojo pot v Zagorju ob Savi, zaključijo pa svojo pot v najbolj obiskanih krajih občanov Zagorja ob Savi, namenjeno v Ljubljano, Litijo in Celje.

Glede na razpoložljive podatke za leto 2024, s katerimi razpolaga DUJPP, je največje število validiranih vozovnic na avtobusni liniji Zagorje ob Savi – Orehovica, kjer poteka najdaljša avtobusna linija skozi občino in se pelje tudi največ potnikov. Na tej relaciji je dnevno število validiranih vozovnic po grobi oceni 1000 vozovnic oziroma validiranih potnikov. Iz naslednje tabele je razvidno, da se največ potnikov pelje v jutranji in popoldanski konici. Večina potnikov je šolarjev.

Groba ocena dnevnega števila potnikov v letu 2024, po urah odhoda, na avtobusni liniji Zagorje ob Savi – Obrezija (Izlake) po podatkih DUJPP

Potniki na progi Zagorje ob Savi - Obrezija (groba ocena)	
Ura odhodov	Število potnikov
5.00 - 8.00	400
8.00 - 12.00	50
12.00 - 16.30	300
16.30 - 23.00	250

³ <https://www.nomago.si/vozovnice/vozni-red>.

Merilno mesto kakovosti zraka (ARSO Anas postaja) Zagorje ob Savi (foto: ARSO, 2010)



Kakovost zraka se v občini Zagorje ob Savi redno spremlja prek merilne postaje, ki jo upravlja Agencija Republike Slovenije za okolje (ARSO). Prometno merilno mesto Zagorje ob Savi je tik ob glavni cesti v Zagorju ob Savi. Ta postaja meri različne onesnaževalce, vključno s trdnimi delci PM10 in PM2.5, ozonom (O_3) ter dušikovim dioksidom (NO_2). Po podatkih ARSO je bila leta 2023 kakovost zraka v občini Zagorje ob Savi dobra, tako v letnem povprečju kot glede dnevnih preseganj. Zdravstvena tveganja zaradi PM10 delcev so bila v povprečju majhna, občasne epizode višjih ravni pa redke in kratkotrajne. Rezultat kaže na sprejemljivo kakovost zraka glede na letno izpostavljenost prebivalstva. Tudi vrednosti manjših in bolj zdravju škodljivih prašnih delcev PM2.5 so bile pod letno mejno vrednostjo.

Neenakomerna konfiguracija terena in večje razdalje med posameznimi naselji, oddaljenost od zaposlitvenih centrov vplivajo na način potovanja prebivalcev. Preko pridobljene dokumentacije, intervjujev, razprav in opravljenih analiz je jasno, da v občini prevladuje uporaba motornega prometa, večinoma gre za uporabo osebnih avtomobilov.

Promet v občini Zagorje ob Savi ima številne slabosti, predvsem veliko motornega prometa v središčih naselij v jutranji in popoldanski prometni konici ter veliko dolgotrajno parkiranih vozil čez dan, kar negativno vpliva na varnost, kakovost bivanja in onesnaženje z emisijami. Hoja je ponekod otežena zaradi pomanjkanja pešpoti in prehodov za pešce, tudi ob državni cesti, ozkih cest in slabih bankin. Velike razdalje med kraji dodatno zmanjšujejo možnost hoje. Kolesarjenje je neprivlačno, kjer je pomanjkanje kolesarskih stez, ozki cestni odseki in strmejši teren (tudi v Zagorju ob

Savi so strmi predeli), boljše možnosti nudi izposoja električnih koles za vožnjo v in med večjimi naselji. Tudi javni potniški promet je bolje urejen v urbanih središčih, slabše na podeželju in na povezavi z mesti izven občine.

Stanje različnih oblik mobilnosti v občinskem središču **Zagorje ob Savi** je boljše kot v ostalih delih občine. Peš in kolesarske poti so v središču mesta relativno dobro urejene, vendar so nekatere pešpoti neustrezne za gibalno ovirane. Vozni redi JPP nudijo preredke linije in niso dovolj medsebojno usklajeni. Visoka gostota motoriziranega prometa prinaša mnoge negativne učinke na okolje in življenje (hrup in onesnaženje), javna parkirna mesta so pogosto zasedena, parkirna infrastruktura ne ustreza potrebam obiskovalcev. Potencial za spremembo potovalnih navad predstavlja železniška postaja Zagorje ob Savi.

Stanje posameznih oblik mobilnosti z vidika prometne problematike **Kisovca** z okolico kaže veliko tranzitnega prometa, pomanjkljive oznake pešpoti, mestoma preozke šolske poti, premalo prometnih označb na odseku kolesarske poti čez Loke - rdeči pas za kolesarje, premalo javnih parkirišč in prenizka frekvenca avtobusa JPP, a postajališča so lepo urejena z nadstrešnicami, urejena je izposojevalnica koles.

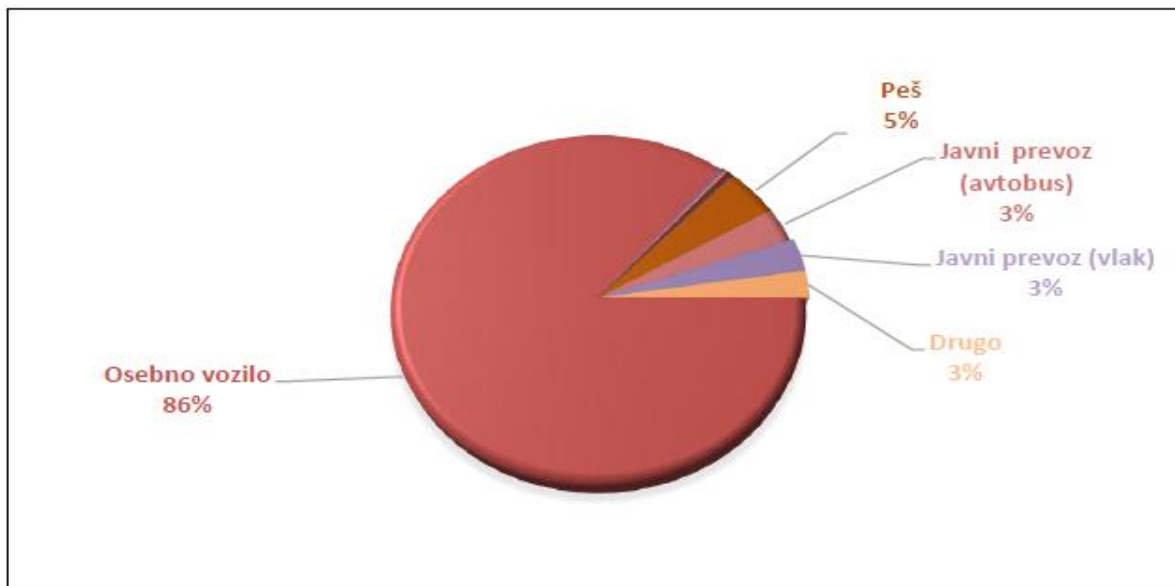
Stanje obravnavanih oblik mobilnosti v **Izlakah** kaže kritične lokacije in mesta za potencialne ukrepe. Na področju hoje je manko prehodov za pešce, pločnikov in označenih površin za hojo ter slaba javna razsvetljava. Na področju JPP so neurejene nekatere avtobusne postaje, slaba frekvenca in nezanesljiv avtobus na relaciji Zagorje-Ljubljana. Na področju motoriziranega prometa je največji problem tranzitni promet. Problem so vozniki (potniki) v Ljubljano, ki puščajo avto povsod, potrebna je modra cona za parkiranje oziroma parkirišče za carpooling na obrobju občine. Na področju kolesarjenja manjkajo kolesarske poti (Izlake – Mlinše – Kandrše in v smeri Trojan) in strmina je problem, je pa urejena izposojevalnica koles.

Umirjanje prometa pri osnovni šoli (foto: arhiv Občine Zagorje ob Savi)



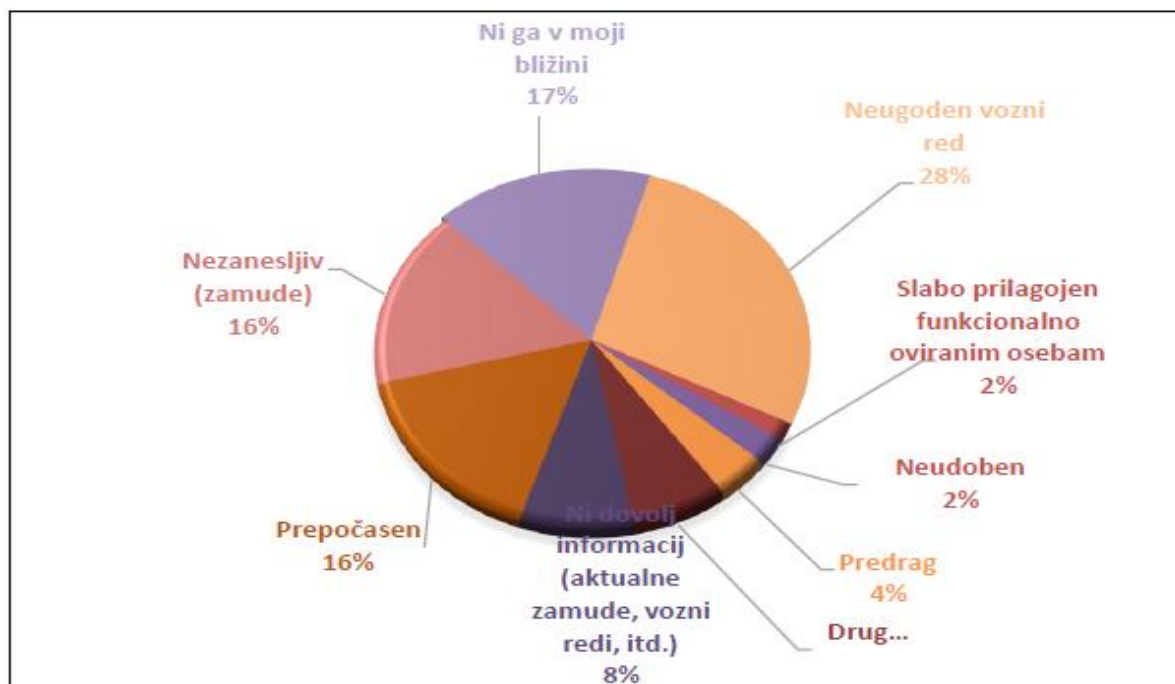
Odgovori občanov v anketi za splošno javnost kažejo prevladujočo najpogostejšo uporabo prevoznega sredstva za pot v službo oziroma šolo z osebnim avtomobilom, ostali načini potovanja obsegajo posamezno zanemarljive deleže. Anketa osnovnih šol kljub temu kaže ugodnejšo sliko, saj dobre tri četrtine osnovnošolcev pride v šolo na trajnosten način, največ peš ter s šolskim ali javnim prevozom.

Uporaba prevoznega sredstva za pot v službo oziroma šolo



Anketa za splošno javnost je pokazala, da dobra polovica občanov nikoli ne uporablja javni potniški promet, tretjina pa ga uporablja redko, do 2-krat na mesec. Glavni razlogi za neuporabo so neugoden vozní red, oddaljenost, nezanesljivost in počasnost.

Razlog za neuporabo javnega potniškega prometa



Glede na rezultate predstavljenih analiz in razpravo z udeleženci o stanju prometa v občini se kaže močno prevladujoča vloga motoriziranega prometa in podobno stanje bo verjetno še nekaj časa, predvsem glede potovanja na delo, saj večina vsakodnevno potuje izven občine. Vseeno se kaže pripravljenost na spremembo potovalnih navad, v kolikor bi se spremenile razmere javnega potniškega prometa ob širitvi avtobusnih in železniških linij ter na področju infrastrukture za pešce in kolesarske.

Analiza stanja kaže potrebo in priložnost za razvoj alternativnih, bolj ekoloških in zdravih oblik mobilnosti. Ponekod bi bili potrebni večji finančni vložki za doseganje zastavljenih ciljev, drugod pa bi že s finančno manj zahtevnimi ukrepi celostne prometne strategije lahko izboljšali stanje mobilnosti in povečali obseg uporabe trajnostnih oblik potovanja.

3.2 Ključni izzivi, priložnosti in prioritete

Ključni izzivi so glavni problemi v občini, priložnosti pa kažejo možnosti za pozitivne spremembe na področju prometa, ki so bili predlagani s strani ključnih deležnikov in splošne javnosti. Izzivi predstavljajo problematiko na področju prometa in mobilnosti, ki zahteva posebno obravnavo in ukrepanje. Izzivi so po drugi strani priložnost za izboljšanje stanja na posameznih področjih mobilnosti. Spodaj so navedeni prioritetni izzivi in priložnosti za šest stebrov mobilnosti, ki predstavljajo osnovno strukturo prometne strategije: za krovni splošni steber (Celostno prometno načrtovanje) ter pet stebrov mobilnosti: hoja, javni potniški promet (JPP), kolesarjenje, motoriziran cestni promet in mirujoči promet.

Izzivi in priložnosti celostnega prometnega načrtovanja:

Prometno načrtovanje se še vedno ne izvaja dovolj celovito in trajnostno usmerjeno ter na medobčinskem nivoju, premalo je sodelovanja ključnih deležnikov in predstavnikov širšega čezmejnega prostora. Kljub temu občina Zagorje ob Savi že od leta 2017 izvaja celostno prometno strategijo, ozavešča ljudi in daje prednost trajnostnemu razvoju pri načrtovanju prometne infrastrukture.

Izzivi so:

- pomanjkljivo znanje, ozaveščenost o uporabi in koristih trajnostne mobilnosti med občani, ključnimi deležniki in v podjetjih
- premalo povezovanja, sodelovanja s sosednjimi občinami in državnim nivojem pri načrtovanju celostnih prometnih rešitev

Priložnosti so:

- promocija trajnostnih oblik mobilnosti in ozaveščanje o celostnem prometnem načrtovanju med ključnimi deležniki in občani širše javnosti

- aktivno sodelovanje s sosednjimi občinami in regijsko povezovanje na področju celostnega načrtovanja prometa

Izzivi in priložnosti hoje:

V urbanih središčih je infrastruktura za hojo varno urejena, občina daje velik pomen varnosti pešcev, predvsem šibkejšim skupinam z gibalnimi oviranostmi. Celostna prometna strategija iz 2017 se mora nadaljevati, saj je še veliko kritičnih točk za varno pešačenje na poteh do javnih ustanov in slabše dostopnih povezav do storitev, dela ali izobraževanja.

Izzivi so:

- neurejenost nekaterih pomembnejših pešpoti v ali okrog Zagorja ob Savi, Kisovca in Izlak (glavne šolske poti, tudi prehodi za pešce vključeni)
- pomanjkljiva mreža pešpoti v navezavi s kolesarskimi potmi (dostopi in same kolesarske poti, dostopi do kolesarskih poti niso povsod urejeni/varni)

Priložnosti so:

- ureditev varnih peš poti, ustrezna varna navezava do vseh javnih ustanov in javnih zavodov, razširitev poti na podeželje
- odprava ovir za gibalno ovirane osebe
- promocija hoje in varnega pešačenja

Izzivi in priložnosti javnega potniškega prometa (JPP):

Na glavnih prometnih povezavah nižinskega dela občine in v prometnih konicah je ponudba JPP dobra, v občini je železniška postaja, ki nudi povezavo na bolj oddaljene lokacije izven občine, vendar vozni redi ne odgovarjajo mnogim potrebam in bivanjskim razmeram občanov, predvsem na hribovitem podeželju je JPP slabše dostopen.

Izzivi so:

- pomanjkljive oznake nekaterih avtobusnih postajališč v upravljanju občine za redne in šolske avtobuse
- pomanjkanje JPP za prebivalce podeželja, ki so razpršeno poseljeni po občini (prevoz iz podeželja v dolino oz. mesto)
- neprilagojenost večine avtobusov za uporabo invalidov ter starejših oz. gibalno oviranih
- prezasedenost sistema »Sopotniki« (številne rezervacije terminov voženj) in slabe druge ponudbe prevozov na klic (npr. taxi služba, Uber)
- avtobusni vozni redi (VR) v določenih terminih v praksi niso usklajeni z železniškimi VR

Priložnosti so:

- izboljšati javni lokalni potniški promet, večja fleksibilnost, pogostost voženj v mestu in na podežlju (lahko se večkrat na dan potnike pobira po ustaljenih linijah po določenem urniku, iz ruralnega okolja boljše povezava naselij v središče občine)
- uporaba manjših prevoznih sredstev za JPP (bolj ekonomično; prevozi na klic, kombi, shuttle itd.)
- ureditev prestopnih mobilnostih točk po občini: avto-kolo-vlak, avtobus
- uvedba direktnih avtobusnih linij med občinami

Izzivi in priložnosti kolesarjenja:

V občini Zagorje ob Savi je kolesarjenje precej popularno in zgrajena je lepa kolesarska pot po dolini od Izlak do Zagorja ob Savi, vendar ni dovolj izkoriščena, nekatere povezave kolesarskih stez niso vzpostavljene. V občini je vzpostavljena izposoja koles, vendar jo ljudje zelo malo koristijo za vsakodnevne poti.

Izzivi so:

- premalo izkoriščene kolesarske steze za kolesarjenje
- evidentiranje nevarnosti na vseh kolesarskih poteh ter odprava nevarnosti, napak in neustreznih oznak
- premalo izkoriščene možnosti dnevne uporabe voženj do železniške postaje z e-kolesi

Priložnosti so:

- ureditev mreže še več varnih kolesarskih poti, ustrezna varna navezava do vseh javnih ustanov, javnih zavodov in na podeželje
- razširiti sistem izposoje koles; povečanje števila javnih izposojevalnic in koles, nove lokacije za izposajo koles tudi na podežlju
- interoperabilnost – okrepljeno regijsko sodelovanje na področju kolesarjenja (poenotiti sisteme izposoje koles)

Izzivi in priložnosti motoriziranega cestnega prometa:

Velik obseg tranzitnega avtomobilskega prometa iz Zasavja v Ljubljano je glavni problem v občini, veliko osebnih in tovornih vozil jemlje prostor in slabša kvaliteto življenja ob glavnih prometnicah čez občino. Občina si intenzivno prizadeva za spremembo trenda naraščajočega prometa, skrbi za ustrezno infrastrukturo in deluje v korist trajnostnih načinov mobilnosti.

Izzivi so:

- tranzit vozil naj bi tekel izven jedra Zagorja ob Savi, Kisovca in Izlak

- stalna zasedenost javnega mestnega prostora z avtomobili in s tem velika onesnaženost zraka – uresničitev gesla »Mesto za ljudi in ne za avtomobile«
- problematika motečega hrupa v prometu, zlasti v urbanih jedrih (povečan hrup pri vožnji in zelo moteče glasno pokanje iz izpuhrov)

Priložnosti so:

- nujna je dodatna hitra povezava Zasavja z avtocesto
- tovor preusmerjati tudi na vlake
- načrtovati obvozne ceste mimo centrov večjih naselij (Zagorje ob Savi, Kisovec, Izlake)
- umirjanje hitrosti skozi urbana jedra (Zagorje, Kisovec, Izlake)
- uvesti izposajo e-avtomobilov
- dodatne e-polnilnice na javnih parkiriščih in podežlju

Izzivi in priložnosti mirujočega prometa:

Zaradi veliko tranzitnega prometa na poti v službo ljudi in sopotništva, ko se združujejo v avtomobile, je veliko vozil v urbanih središčih parkiranih čez cel dan na javnih parkiriščih. Tudi nekateri stanovalci dolgotrajno zasedajo parkirne površine, namenjene za kratkotrajnejše opravke. Občina je po večletnih izkušnjah izvajanja CPS bolj ambiciozna in pripravljena na izvajanje drznejših ukrepov s finančnimi posledicami ter išče alternativne rešitve v korist vseh udeležencev v prometu.

Izzivi so:

- stalna zasedenost javnih parkirišč v centru Zagorja ob Savi, premajhna pretočnost (frekventnost) uporabe parkirnih mest
- neprimerno parkiranje na intervencijskih poteh

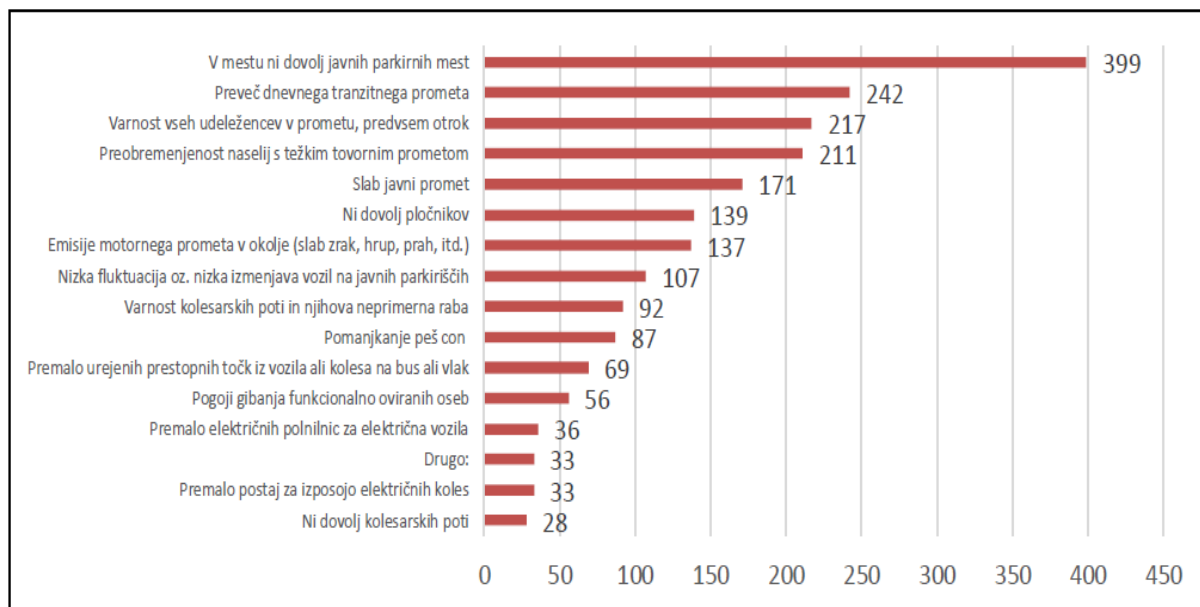
Priložnosti so:

- javna parkirišča tudi na obrobju mesta in v večjih naselij
- drugačna parkirna politika - uvesti tudi plačevanje parkiranja, plačljivo parkirišče
- urediti režim parkiranja na železniški postaji
- gradnja pokritih parkirišč in parkirnih hiš (podzemnih parkirišč)

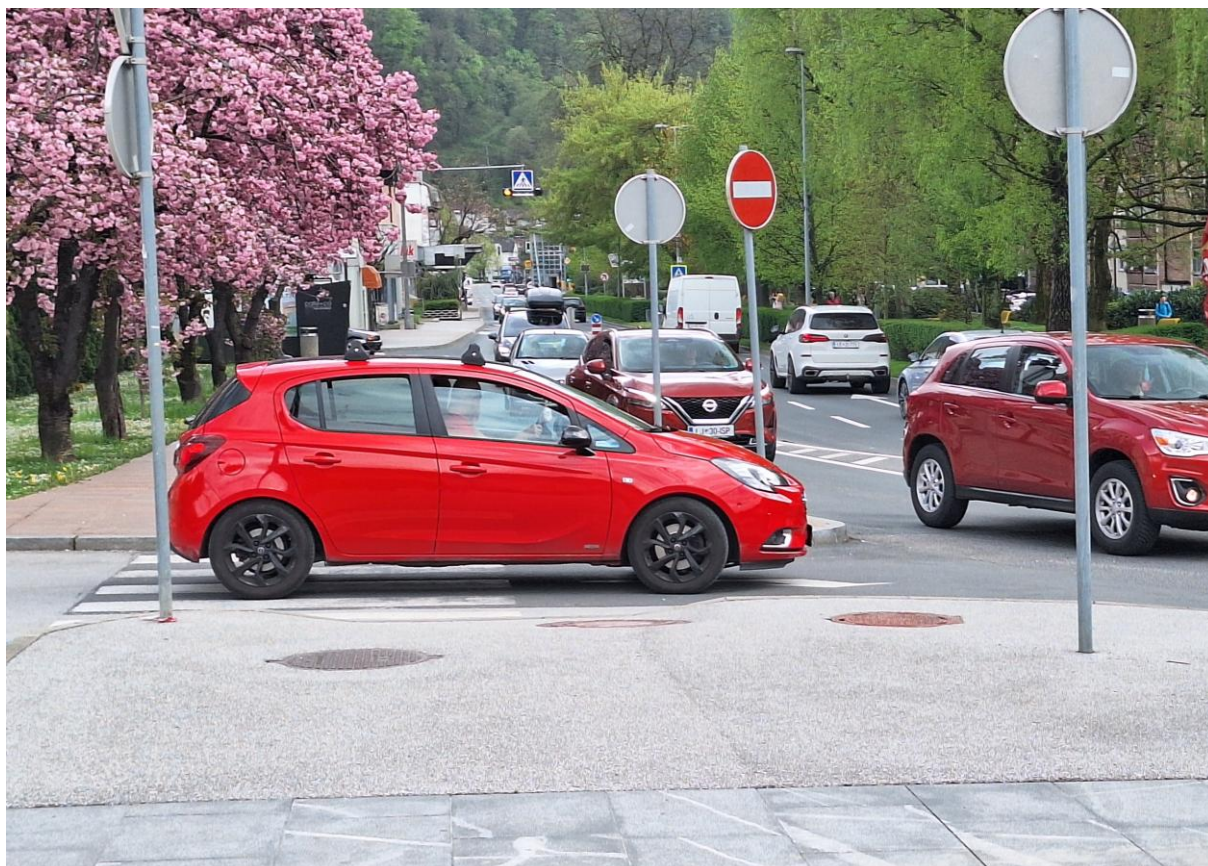
Največji izzivi občanom v občini predstavlja naraščajoči tranzitni motorni promet skozi strnjena naselja, tudi težkih tovornjakov, ki dodatno ogrožajo varnost, pogosto prevelike hitrosti voznikov skozi naselja. Problem so dolgotrajno parkirana vozila na javnih parkirnih mestih, predvsem vozila stanovalcev in tranzitnih potnikov. Javni potniški promet je na odmaknjenih območjih še vedno nedostopen.

V anketi za splošno javnost so občani najpogosteje izpostavili kot prometno problematiko v občini pomanjkanje javnih parkirnih mest, preveč dnevnega tranzitnega prometa, varnost vseh udeležencev v prometu, predvsem otrok, in preobremenjenost s težkim tovarnim prometom.

Največja problematika v občini glede na mnenja občanov, izražena v anketi



Velika gostota lokalnega in tranzitnega motoriziranega prometa v Zagorju ob Savi (foto: PI Ljubljana)



Nekateri prometni problemi so širše narave, vezani na ukrepe v sosednjih občinah, v Ljubljani kot centru zaposlitev in na državnem nivoju, kot je dostop do avtoceste. Občina Zagorje ob Savi je edina zasavska občina z dostopom do avtoceste, kar generira veliko tranzitnega prometa.

Prioritete

Prioritete različnih oblik mobilnosti v občini Zagorje ob Savi so naslednje:

- Urejen mirujoči promet v urbanih središčih
- Večji obseg uporabe alternativne mobilnosti ljudi in tovora (alternativna vozila in goriva)
- Večja varnost in privlačnost kolesarjenja in pešačenja
- Zagotovljena moderna infrastruktura za spodbujanje trajnostne mobilnosti

Glede na izzive in priložnosti ter cilje prometne strategije Občine Zagorje ob Savi so oblikovane prioritete za šest stebrov mobilnosti. Za vsak od šestih stebrov mobilnosti je opredeljena ciljna prioriteta. Vse te prioritete so skladne z obveznimi cilji in tako s prizadevanji na nacionalnem nivoju.

Prioritete po stebrih, glede na dodatne cilje mobilnosti

STEBER	PRIORITETE
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	Zagotovljena moderna infrastruktura za spodbujanje trajnostne mobilnosti
HOJA	Večja varnost in privlačnost pešačenja
JAVNI POTNIŠKI PROMET	Večji obseg uporabe alternativne mobilnosti ljudi (alternativna vozila in goriva)
KOLESARJENJE	Večja varnost in privlačnost kolesarjenja
MOTORIZIRAN CESTNI PROMET	Večji obseg uporabe alternativne mobilnosti ljudi in tovora (alternativna vozila in goriva)
MIRUJOČI PROMET	Urejen mirujoči promet v urbanih središčih

4 STRATEŠKI STEBRI MOBILNOSTI

Izbor ukrepov je v vsebinskem smislu osrednji del prometne strategije. Ukrepi so prioritizirani glede na prioritete (ključni izzivi, priložnosti) in učinkovitost pričakovanih učinkov. Izhajajo iz strateških vodil in so opredeljeni po stebrih mobilnosti.

Stebri mobilnosti tvorijo osnovno strukturo prometne strategije. Strateških stebrov mobilnosti OCPS Zagorje ob Savi je šest, krovni steber Celostno prometno načrtovanje in pet stebrov po vrstah mobilnosti Hoja, Javni potniški promet, Kolesarjenje, Motoriziran cestni promet in Mirujoči promet.

Strateški stebri mobilnosti



Strateška vodila stebrov mobilnosti

Strateška vodila kratko in učinkovito povzamejo spremembe, ki jih želimo doseči v posameznem stebru. Odražajo ambicije posameznih stebrov prometne strategije in vzpostavljajo podlago za odločanje o najprimernejših rešitvah, ki jim bomo sledili pri doseganju ciljev strategije. Za vsako strateško vodilo je opredeljena vrednost spremembe (kvantifikacija), ki jo želimo doseči po izvedbi ukrepov.

Glavne ciljne vrednosti posameznih stebrov, ki jim sledimo z uresničevanjem ciljev prometne strategije so povečanje deleža hoje v občinskem središču za 5 odstotnih točk, povečanje uporabe javnega potniškega prometa v občini za 7 odstotnih točk, povečanje deleža kolesarjenja v občini za 3 odstotne točke, zmanjšanje deleža motoriziranega prometa na glavnih prometnicah za 8 odstotnih točk, povečanje števila modrih con za 10 novih con na javnih parkiriščih v občini ter podvojitev letnega števila

aktivnosti za promocijo in ozaveščanje o trajnostni mobilnosti, vse v naslednjih 7 letih, do leta 2032.

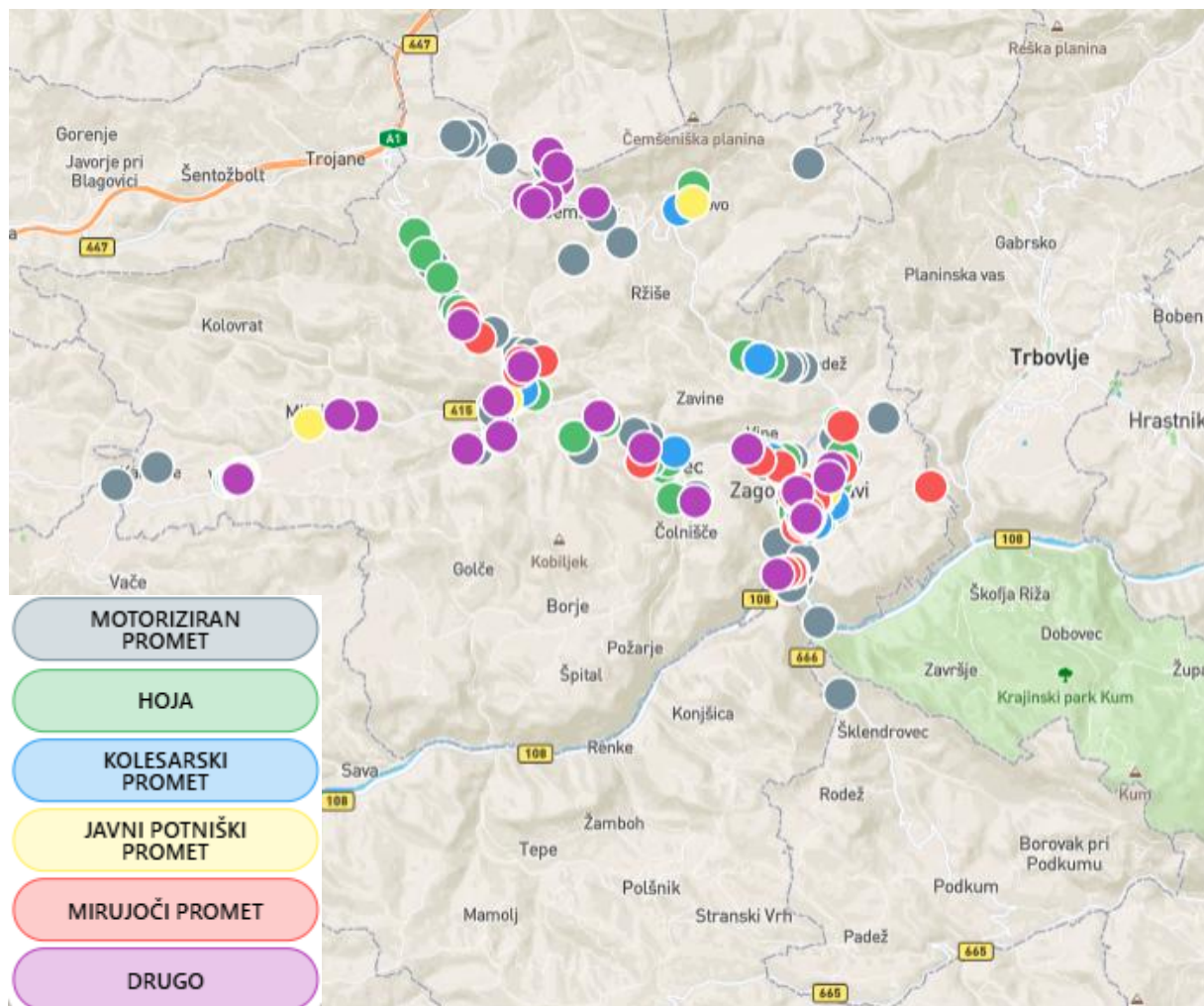
Strateška vodila po stebrih mobilnosti in njihova kvantifikacija

Steber	Strateško vodilo	Kvantifikacija
Celostno prometno načrtovanje	Vzpostavitev dostopne infrastrukture in ozaveščanje občanov za večjo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti ter medobčinsko celostno prometno načrtovanje za življenje v zelenem okolju	Povečanje letnega števila aktivnosti za promocijo in ozaveščanje o trajnostni mobilnosti za 100% od stanja 2025 do leta 2032
Hoja	Povečanje deleža hoje z zagotavljanjem kakovostnih pogojev za hojo s povečanjem varnosti in privlačnosti pešpoti do šole, delovnih mest in ostalih storitev v občini	Povečanje deleža hoje v občinskem središču za 5 odstotnih točk od stanja 2025 do leta 2032
Javni potniški promet	Povečanje uporabe javnega potniškega prevoza z razširitvijo mreže povezav in alternativnimi vozili, z izboljšanjem dostopnosti javnega potniškega prometa v občinskih naseljih in povezave z Zagorjem ob Savi	Povečanje uporabe JPP v občini za 7 odstotnih točk od stanja 2025 do leta 2032
Kolesarjenje	Povečanje deleža kolesarjev z razširitvijo varnih kolesarskih poti ter pogojev za privlačno kolesarsko povezovanje občinskega središča s sosednjimi naselji in občinami	Povečanje deleža kolesarjenja v občini za 3 odstotne točke od stanja 2025 do leta 2032
Motoriziran cestni promet	Zmanjšanje deleža motornih cestnih vozil in večja uporaba alternativne zelene mobilnosti v občini ter povečanje varnosti v strnjenih naseljih z umirjanjem in preusmerjanjem prometa	Zmanjšanje deleža motoriziranega cestnega prometa na glavnih prometnicah za 8 odstotnih točk od stanja 2025 do leta 2032
Mirujoči promet	Povečanje razpoložljivosti javnih parkirnih površin za frekventne obiskovalce in zmanjšanje dolgotrajnega zasedanja parkirišč z vzpostavitvijo parkirnih režimov	Povečanje števila modrih con za kratkotrajno parkiranje na javnih parkirišču v občini za 10 od leta 2025 do leta 2032

Okolju prijazen, socialno vključujoč in gospodarsko vzdržen pristop k prometu



Predlogi izboljšav v prometu v občini Zagorje ob Savi po oblikah mobilnosti, označeni na ustreznih lokacijah znotraj občine (vir: <https://canvis.app/yxLh2r>)



Za izboljšanje kakovosti življenja in trajnostnega razvoja v občini Zagorje ob Savi je predlaganih več ključnih ukrepov na področju urejanja infrastrukture, storitev javnega potniškega prometa, gospodarskega razvoja in ozaveščanja ljudi. Gospodarski razvoj bi bilo mogoče okrepiti s spodbujanjem zaposlovanja znotraj občine, kar bi mnogim zmanjšalo dolžino poti na delo. Nekateri problemi so širše narave, vezani na ukrepe v sosednjih občinah, v Ljubljani kot centru zaposlitev oz. na državnem nivoju, npr. ureditev dostopa do avtoceste še iz kake druge zasavske občine.

V nadaljevanju so predstavljeni vsi stebri mobilnosti z ukrepi in podrobnejšim opisom njihove izvedbe ter ostalimi vsebinami akcijskega načrta, da se ukrepi izvedejo v čimvečji meri. Ukrepi opredeljujejo tudi obseg izvedbe in nekatere lokacije, ki so v kratkoročnem načrtu za izvedbo. Akcijski načrt je strateški plan izvajanja ukrepov, ki se bo po potrebi prilagajal prometnim razmeram v prostoru občine Zagorje ob Savi.

4.1 STEBER 1 – Celostno prometno načrtovanje

Prioritetni ukrepi v okviru stebra »Celostno prometno načrtovanje«: mobilnostni načrti in medobčinsko sodelovanje (1), izobraževanje in ozaveščanje (2)

Celostno prometno načrtovanje stremi k zmanjšanju uporabe avtomobilov v prostoru občine in povečanju trajnostnih oblik transporta, kot so javni potniški promet, hoja in kolesarjenje. Gre za aktivnosti, ki lahko pomembno vplivajo na spremembe potovalnih navad občanov. To so aktivnosti ozaveščanja, izobraževanja, medobčinskega sodelovanja, odpravljanja prevozne revščine in vključevanja različnih skupin strokovne in širše javnosti ter prostorskega in prometnega načrtovanja na lokalnem in regijskem nivoju. Ukrepi celostnega načrtovanja prometa naj bodo stroškovno ugodnejši in naj ne zahtevajo nujno velikih finančnih naložb v primerjavi z visokim potencialom spremembe mobilnosti.

1. Vsakoletno načrtno izobraževanje, ozaveščanje ter informiranje za vse ciljne skupine krajanov, tudi za krajanе sosednjih občin, o področju trajnostne mobilnosti in za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa

Organizirane bodo vsakoletne aktivnosti izobraževanja ter informiranja splošne javnosti o trajnostni mobilnosti in onesnaženju zaradi cestnega prometa, kot so predavanja, okrogle mize, delavnice, srečanja, evropski teden mobilnosti, dan brez avtomobila, ipd. Javno bodo objavljene informacije o dogodkih. Aktivnosti izobraževanja in informiranja bodo organizirane v sodelovanju z Regijskim centrom mobilnosti – RCM in tudi z upoštevanjem Regionalne celostne prometne strategije. Za izvajanje naštetih aktivnosti se lahko uredi namenska infrastruktura, kot je npr. poligon za dogodke izobraževanja in usposabljanja. Za vključevanje javnosti se lahko uporabijo namenska orodja, kot je npr. interaktivni spletni priročnik »Orodjarna za sodelovanje z javnostmi« - iz projekta Mesta z vizijo - Dialog v urbani skupnosti.

Evropski teden mobilnosti (foto: arhiv Občine Zagorje ob Savi)



2. Vsakoletno sodelovanje na vseh področjih promoviranja trajnostne mobilnosti za lokalna društva in organizacije ter na nivoju regije

Občina bo skupaj z Regijskim centrom mobilnosti organizirala in sodelovala na dogodkih na temo trajnostne mobilnosti za strokovno javnost, zainteresirana društva, podjetja in organizacije, ob Evropskem tednu mobilnosti in drugih tovrstnih dogodkih. Sodelovanje bo potekalo tudi z upoštevanjem Regionalne celostne prometne strategije. Spodbujalo se bo večja podjetja k optimizaciji prevoza ljudi in blaga ter rabi okolju prijaznejših vozil. Občina bo spodbujala in promovirala trajnostno mobilnost tudi s konkretnimi akcijami hoje, kolesarjenja in sopotništva, kot so »Pešbus« in »Bicivlak« v osnovnih šolah ter »Polni zagona kolesarimo v službo« ali druge akcije v podjetjih znotraj občine.

Aktivnosti lokalnih društev (foto: arhiv Občine Zagorje ob Savi)



3. Vsakoletna udeležba predstavnikov javnih in strokovnih služb ter ostalih zainteresiranih na tematskih izobraževanjih o CPN in TM

Zaposleni občinske uprave in drugih javnih služb se bodo udeleževali organiziranih tematskih izobraževanj s področja celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti. Vsaj enkrat letno se bodo predstavniki pristojnih služb udeležili strokovnih izobraževanj.

4. Izdelava mobilnostnih načrtov za večje javne organizacije, velike generatorje prometa, gospodarske subjekte v občini, ter izdelava načrta upravljanja mestne logistike za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa ljudi in blaga

Občina spodbuja in sodeluje z javnimi subjekti, podjetji in organizacijami, da se za njih izdelajo mobilnostni načrti in en načrt upravljanja mestne logistike. V načrtu je izdelava vsaj sedmih mobilnostnih načrtov, ki se bodo izdelali najprej za največje generatorje prometa, podjetja in organizacije z največ zaposlenimi.

5. Aktivno sodelovanje s sosednjimi občinami in sofinanciranje pri pripravi dokumentov na regijskem nivoju, na primer regijskega CPS Zasavske regije, aktivno sodelovanje v Regijskem centru mobilnosti Zasavja

Aktivno bo Občina Zagorje ob Savi sodelovala s sosednjimi občinami in sofinancirala pripravo dokumentov na regijskem nivoju, na primer pripravo Regijske celostne prometne strategije Zasavske regije, aktivno bo sodelovala v Regijskem centru mobilnosti Zasavja. Sodelovanje vključuje tudi razvoj mobilnostnega svetovanja in delovanje lokalnih ali regijskih centrov mobilnosti kot podporne točke za občine in prebivalce, tudi z namenom upoštevanja načel trajnostne mobilnosti pri sprejemanju strateških dokumentov.

6. Izdelava strateškega načrta dostopnosti s smernicami za projektiranje univerzalne dostopnosti

Občina bo izdelala strateški načrt dostopnosti prostora in storitev, vključno s smernicami za projektiranje tehničnih rešitev, predvsem z namenom poenotenja tehničnih rešitev za odpravo raznih ovir za ljudi z oviranostmi (gibalno ovirani, slepi in slabovidni, gluhi in naglušni), kar vključuje tudi starše z vozički, bolne, ostarele, ljudi s poškodbami in veliko prtljage.

7. Izvedba ankete za splošno javnost o potovalnih navadah občanov, zadovoljstvu potnikov JPP, pešcev in kolesarjev ter strokovna analiza rezultatov

Občina vsako leto izvede vsaj eno spletno anketo o potovalnih navadah občanov in na osnovi analize rezultatov deležev potovalnih načinov spremlja spreminjanje potovalnih navad občanov. Pri izvedbi anket se lahko uporabijo namenska orodja, kot je npr. interaktivni spletni priročnik »Orodjarna za sodelovanje z javnostmi« - iz projekta Mesta z vizijo - Dialog v urbani skupnosti. Enkrat letno občina anketira tudi zadovoljstvo potnikov JPP ter zadovoljstvo pešcev in kolesarjev ter njihove pripombe.

Prijazna infrastruktura za spodbujanje k uporabi javnih avtobusnih prevozov za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa (foto: Vukašin Šobot)



8. Usklajeno prostorsko načrtovanje z načeli celostnega prometnega načrtovanja

Pri prometnem in prostorskem načrtovanju občina sledi načelom prostorskega in celostnega prometnega načrtovanja, kar vključuje upoštevanje predpisov za trajnostno mobilnost, strokovne podlage, smernice, standarde in druga priporočila za načrtovanje prometnih površin, območij prijaznega prometa, zelenih koridorjev, rabe prostora, transformacije cestnih površin, načrt vodenja prometa in druge prometne ukrepe. Občina vsakoletno zagotavlja ozelenjevanje prometnih površin ter načrtovanje rabe prostora na način, da se zmanjšajo potrebe po vsakodnevni mobilnosti in izboljšuje kakovost bivanja ljudi. Po potrebi se izdelata strokovne podlage ali načrte.

9. Vsakoletno merjenje obveznih kazalnikov in poročanje vrednosti na portal ministrstva ter spremljanje in poročanje kazalnika izvedbe OCPS, skladno s pravilnikom o vsebini in pripravi OCPS

Skladno s pravilnikom, ki predpisuje spremljanje in poročanje vrednosti obveznih enotnih kazalnikov izvajanja OCPS, občina vsakoletno izvede merjenje obveznih kazalnikov (štetje prometa, anketiranje osnovnih šol in zaposlovalcev v občini) in poročanje vrednosti pristojnemu ministrstvu na spletni portal o trajnostni mobilnosti. Kazalnik izvedbe ukrepov OCPS občina poroča v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju OCPS.

10. Evidentiranje in načrtovanje reševanja prevozne revščine

Občina bo evidentirala stanje prevozne revščine in začela načrtovati ukrepe za odpravo prevozne revščine na lokalnem nivoju, vključno z uvedbo mobilnostnega svetovanja na območju občine.

Ukrep	Odgovornost	Zahtevnost	Okvirna vrednost (EUR)	Viri financiranja	Časovni načrt							
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Vsakoletno načrtno izobraževanje, ozaveščanje ter informiranje za vse ciljne skupine krajanov, tudi za krajane sosednjih občin, o področju trajnostne mobilnosti in za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa.	OZOS, RRA-RCM	majhna	7.000	OZOS, sosednje občine								
Vsakoletno sodelovanje na vseh področjih promoviranja trajnostne mobilnosti za lokalna društva in organizacije ter na nivoju regije	OZOS, RRA-RCM	majhna	7.000	OZOS; EU in RS								
Vsakoletna udeležba predstavnikov javnih in strokovnih služb ter ostalih zainteresiranih na tematskih izobraževanjih o CPN in TM	OZOS	majhna	10.500	OZOS								
Izdelava mobilnostnih načrtov za večje javne organizacije, velike generatorje prometa, gospodarske subjekte v občini, ter izdelava načrta upravljanja mestne logistike za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa ljudi in blaga.	OZOS	srednja	35.000	OZOS, Gospodarski subjekti, EU in RS								
Aktivno sodelovanje s sosednjimi občinami in sofinanciranje pri pripravi dokumentov na regijskem nivoju, na primer regijskega CPS Zasavske regije, aktivno sodelovanje v Regijskem centru mobilnosti Zasavja.	OZOS, RRA-RCM	srednja	10.500	OZOS, sosednje občine, EU in RS								
Izdelava strateškega načrta dostopnosti s smericami za projektiranje univerzalne dostopnosti	OZOS, SPV	srednja	20.000	OZOS								
Izvedba ankete za splošno javnost o potovalnih navadah občanov, zadovoljstvu potnikov JPP, pešcev in kolesarjev ter strokovna analiza rezultatov	OZOS	srednja	1.750	OZOS								
Usklajeno prostorsko načrtovanje z načeli celostnega prometnega načrtovanja	OZOS	srednja	0	OZOS								
Vsakoletno merjenje obveznih kazalnikov in poročanje vrednosti na portal ministrstva ter spremljanje in poročanje kazalnika izvedbe OCPS, skladno s pravilnikom o vsebini in pripravi OCPS	OZOS	majhna	21.000	OZOS								
Evidentiranje in načrtovanje reševanja prevozne revščine	OZOS	srednja	20.000	OZOS								

LEGENDA: OZOS – Občina Zagorje ob Savi, RRA-RCM – Regionalna razvojna agencija-Regijski center mobilnosti, SPV – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, EU – Evropska unija, RS – Republika Slovenija

4.2 STEBER 2 – Hoja

Prioritetni ukrepi v okviru stebra »Hoja«: ureditev površin za pešce in posodobitev načrtov šolskih poti (1), ureditev prehodov za pešce in površin za ranljive udeležence (2)

Občina Zagorje ob Savi promovira hojo na več načinov, tako spodbuja k manjši uporabi motornih vozil na krajših razdaljah ter skrbi za zdravje občanov in zeleno okolje. Steber »Hoja« obsega aktivnosti za umirjanje in varno vodenje prometa ter gradnjo obcestne infrastrukture in opreme. Prizadevamo si za varne in privlačne pešpoti in prehode za pešce, predvsem šolarje in ljudi z oviranostmi, kar je podkrepljeno s predlogi dodatnega vlaganja v infrastrukturo za pešce.

1. Urejanje dodatnih površin prijaznih za pešce in območij umirjenega prometa

Uredi se dodatne pločnike, steze, poti, cone za pešce, območja umirjenega prometa in druge varne prijazne peš površine, z urbano opremo, v skupni dolžini vsaj 7 km, postavi se vsaj en avtomatski števec pešcev, tudi glede na mnenje Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (SPV). Na peš povezavah se ustvari zelene koridorje in območja prijaznega prometa za pešce, predvsem v centru mesta Zagorje ob Savi ter v Kisovcu in Izlakah. Prioritete za nove peš poti so glavne šolske poti in kjer poteka šolski prevoz, to je iz centra mesta Zagorje ob Savi v vsa večja in podeželjska naselja: Kisovec, Izlake, Čemšenik, Šentgotard, Mlinše, Vidrga, Kandrše, Tirna, Šentlambert, Potoška vas, Kotredež, Rove, Ravenska vas, Podkum.

Prehod za pešce v smeri železniške postaje (foto: arhiv Občine Zagorje ob Savi)



2. Ureditev modernih prehodov za pešce, vključno z ustrezno signalizacijo, detekcijo, semaforji

Uredi se vsaj 5 novih prehodov za pešce in pri tem vzpostavi signalizacijo (npr. semaforje) za favoriziranje pešcev pred vozili ter opozarjanje voznikov na varnost pešcev, tudi glede na mnenje SPV.

Prehod za pešce s prikazovalnikom hitrosti vozil (vir: arhiv Občine Zagorje ob Savi))



Aktivnosti za spodbujanje hoje (foto: Vukašin Šobot)



3. Preureditev križišč in ostalih prometnih površin za povečanje varnosti ranljivih udeležencev prometa

Prilagodi in opremi se pomembne prometne površine predvsem za varnejše gibanje pešcev oz. oseb z različnimi oviranostmi, evidentirajo se najbolj kritične točke, izboljša se varnost gibanja oseb s fizičnimi oviranostmi. Preuredi se vsaj 5 najbolj kritičnih točk, tudi glede na mnenje SPV, z namenom izboljšanja varnosti, uporabnosti in dostopnosti za vse pešce.

4. Posodobitev načrtov šolskih poti in analiza dostopnosti za vse osnovne šole in njihove podružnice

Obstoječe načrte šolskih poti se posodobi in novelira, evidentirajo se najbolj kritične točke, analizirajo se možnosti za izboljšanje varnosti peš dostopov za šolarje do vseh objektov osnovnih šol v občini, izvede se vnos podatkov o šolskih poteh v internetni prikazovalnik šolskih poti na AVP RS. Aktivnosti se izvedejo tudi za peš dostope za predšolske otroke in njihove starše za izboljšanje varnosti in privlačnosti hoje do enot vrtca, pri tem se upošteva tudi mnenje SPV. Izvede se posodobitev vsaj enega načrta šolskih poti na leto.

5. Celovita ureditev glavnih šolskih poti do matičnih osnovnih šol in preusmerjanje na varnejše poti skozi urbana jedra

Odpravi se vsaj 14 najbolj kritičnih točk šolskih poti do matičnih osnovnih šol in podružnic, na podlagi posodobljenih načrtov šolskih poti. Kjer je možno, se te poti označijo in tudi preusmerijo na varnejše alternativne poti, tudi glede na mnenje SPV.

Ukrep	Odgovornost	Zahtevnost	Okvirna vrednost (EUR)	Viri financiranja	Časovni načrt							
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Urejanje dodatnih površin prijaznih za pešce in območij umirjenega prometa	OZOS, SPV, RS	velika	875.000	OZOS, EU, RS*								
Ureditev modernih prehodov za pešce, vključno z ustrezno signalizacijo, detekcijo, semaforji	OZOS, SPV, RS	srednja	75.000	OZOS, RS, EU								
Preureditev križišč in ostalih prometnih površin za povečanje varnosti ranljivih udeležencev prometa	OZOS, SPV, RS	velika	100.000	OZOS								
Posodobitev načrtov šolskih poti in analiza dostopnosti za vse osnovne šole in njihove podružnice	OZOS, SPV, AVP RS	majhna/srednja	32.000	OZOS, AVP RS, OŠ								
Celovita ureditev glavnih šolskih poti do matičnih osnovnih šol in preusmerjanje na varnejše poti skozi urbana jedra	OZOS, SPV	srednja	112.000	OZOS, RS, EU								

*Odvisno od kategorije ceste in upravljavca ceste

LEGENDA: OZOS – Občina Zagorje ob Savi, AVP RS – Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, SPV – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, EU – Evropska unija, RS – Republika Slovenija, OŠ – osnovne šole

4.3 STEBER 3 – Javni potniški promet

Prioritetni ukrepi v okviru stebra »Javni potniški promet«: izboljšave na omrežju rednih linij JPP (1), hitre avtobusne linije izven občine in uskladitev voznih redov (2)

Občina Zagorje ob Savi deluje v smeri aktivne promocije JPP. V okviru delovanja za povečanje uporabe JPP so vključene predvsem aktivnosti za boljši javni prevoz in vodenje javnega prometa, delno tudi za gradnjo infrastrukture in opreme, potrebne za kakovosten javni potniški promet. Občina bo dajala pobude za izboljšavo različnih učinkovitih oblik JPP, vključno z mestnimi, hitrimi in medobčinskimi linijami ter medsebojno usklajevanje prevoznikov. Skrbela bo za urejene točke dostopa do JPP in vozila na bolj okolju prijazen pogon.

1. Pobude in krepitev JPP z izboljšavami na obstoječem omrežju JPP

Občina da vsako leto vsaj eno pomembnejšo pobudo pristojni instituciji za vse vrste izboljšav na omrežju obstoječih linij JPP in s tem krepí ponudbo storitev JPP. Izboljšave na obstoječem omrežju predstavljajo povečanje dnevnih frekvenc voženj obstoječega lokalnega javnega avtobusnega prevoza, širitev avtobusnih linij na nove lokacije, uvedba redne mestne krožne linije JPP, uvedba direktnih rednih hitrih avtobusnih linij (na primer direktna linija Zagorje ob Savi-Trbovlje-Hrastnik) in hitrih železniških linij (do Ljubljane in Celja).

2. Krepitev JPP z alternativnimi oblikami prevoza ljudi

Občina vsakoletno krepí in spodbuja ponudbo JPP z alternativnimi oblikami prevoza ljudi, z več možnostmi prevoza z manjšimi vozili, kar pomeni razširitev raznih prevoznih storitev, kot so Sopotnik, prevozi na klic, Uber, taxi, car-sharing, sopotništvo, kombi ali mini bus prevozi (shuttle prevozi)). Vzpostavijo se prevozi na klic, zlasti na relacijah med podeželskimi območji in urbanimi središči, ob upoštevanju Regionalne celostne prometne strategije.

3. Pobuda za integracijo vseh sistemov JPP prevozov

Občina vsako leto da pobudo za integracijo vseh sistemov prevoza potnikov v JPP za dobro uporabniško izkušnjo, z namenom večje zanesljivosti, usklajenosti in poveztivosti med občinami. Integracija obstoječe in dodatne ponudbe rednih linij JPP ter ponudbe alternativnih oblik prevoza omogoča potnikom lažje in ugodnejše kombiniranje različnih oblik prevoza, kar vpliva na pogostejšo uporabo JPP.

4. Ureditev obstoječih in dodatnih avtobusnih postajališč za javne in šolske prevoze z varnimi navezavami na površine za pešce

Evidentira in uredi se varne vstopne in izstopne točke za šolske avtobuse, šolske kombije in avtobusna postajališča rednega JPP, in sicer vsaj tri točke vstopa in izstopa na leto. Prilagodila se bo infrastruktura JPP za invalidne osebe, starejše in druge

ranljive skupine, tudi glede na mnenje SPV. Ureditve vključujejo tudi ustrezno označitev avtobusnih postajališč s prometnimi znaki in tablam, vključno s svetlobno signalizacijo za varne dostope potnikov.

5. Pristop k ureditvi redne hitre avtobusne linije, ki bi povezovala večja lokalna podjetja in urbana središča, tudi s sosednjimi občinami v katerih bivajo tangirani zaposleni (delavski avtobus), za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa

Občina sodeluje z večjimi lokalnimi podjetji in javnim prevoznikom JPP glede pobude za uvedbo rednega delavskega avtobusa za dnevne prevoze na delo zaposlenih v teh podjetjih. Izdelal se bo načrt uvedbe delavskega avtobusa, upoštevala se bo tudi podlaga Regionalne celostne prometne strategije.

6. Pobude za boljšo uskladitev vozniških redov vlakov in avtobusov, medsebojno sodelovanje prevoznikov

Občina da vsako leto pobudo za boljšo uskladitev vozniških redov JPP in boljše medsebojno sodelovanje prevoznikov vlaka in avtobusov za ta namen. Vsako leto se izvede analiza vozniških redov oz. stanja medsebojne povezljivosti JPP in nato se pripravi pobuda za boljšo usklajenost.

7. Nakup ali sofinanciranje vsaj enega okolju prijaznejšega vozila za prevoz ljudi in s tem spodbujanje rabe okolju prijaznejših vozil

Občina bo spodbujala uporabo okolju prijaznejših vozil za prevoz ljudi ter kupila ali sofinancirala nakup takšnega vozila, npr. za širšo ponudbo prevozov na klic.

Nove nadstrešnice na avtobusnih postajališčih (foto: arhiv Občine Zagorje ob Savi)





Prihod vlaka v Zagorje ob Savi (foto: Vukašin Šobot)



Avtomobil »Sopotniki« za brezplačne prevoze starejših (foto: PI Ljubljana)



Ukrep	Odgovornost	Zahtevnost	Okvirna vrednost (EUR)	Viri financiranja	Časovni načrt							
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Pobude in krepitev JPP z izboljšavami na obstoječem omrežju JPP	OZOS, RRA-RCM, DUJPP	srednja	14.000	OZOS, RS, DUJPP								
Krepitev JPP z alternativnimi oblikami prevoza ljudi	OZOS	srednja	7.000	OZOS								
Pobuda za integracijo vseh sistemov JPP prevozov	OZOS	majhna	7.000	OZOS								
Ureditev obstoječih in dodatnih avtobusnih postajališč za javne in šolske prevoze z varnimi navezavami na površine za pešce	OZOS, SPV, RS	srednja	168.000	OZOS, RS; GJS								
Pristop k ureditvi redne hitre avtobusne linije, ki bi povezovala večja lokalna podjetja in urbana središča, tudi s sosednjimi občinami v katerih bivajo tangirani zaposleni (delavski avtobus), za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa	OZOS, RRA-RCM, RS, DUJPP	srednja	15.000	OZOS, RS, prevozniki, gospodarski subjekti, sosednje občine, DUJPP								
Pobude za boljšo usklajevanje vozniških redov vlakov in avtobusov, medsebojno sodelovanje prevoznikov	OZOS, RS, prevozniki, DUJPP	majhna/srednja	17.500	OZOS, SŽ, DUJPP, prevozniki								
Nakup ali sofinanciranje vsaj enega okolju prijaznejšega vozila za prevozov ljudi in s tem spodbujanje rabe okolju prijaznejših vozil	OZOS, DUJPP	srednja	75.000	RS, Eko Sklad, OZOS, prevozniki, DUJPP								

LEGENDA: OZOS – Občina Zagorje ob Savi, RRA-RCM – Regionalna razvojna agencija-Regijski center mobilnosti, SPV – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, EU – Evropska unija, RS – Republika Slovenija, DUJPP – Družba za upravljanje javnega potniškega prometa, GJS – Gospodarske javne službe

4.4 STEBER 4 – Kolesarjenje

Prioritetni ukrepi v okviru stebra »Kolesarjenje«: dodatne kolesarske povezave (1), dodatne izposojevalnice e-koles in kolesarska povezava s Trbovljami (2)

Skupne prioritete za področje kolesarjenja so v občini Zagorje ob Savi usmerjene v aktivnosti, ki spodbujajo vse občane in tudi obiskovalce h kolesarjenju, kar podkrepijo predlogi dodatnega vlaganja v infrastrukturo za kolesarje. Steber kolesarjenje obsega aktivnosti za varno vodenje prometa, gradnjo obcestne infrastrukture in opreme ter urejanje parkiranja koles, obsega tudi alternativna kolesarska vozila. Predlogi aktivnosti so prilagojeni razgibanemu terenu občine in predvidevajo izboljšanje in razširitev infrastrukture za kolesarje, opreme za parkiranje koles, dodatno ponudbo izposoje ter uporabo sodobnih električnih koles, tudi v povezavi z JPP in izven meja občine.

Spodbujanje kolesarskih aktivnosti (foto: Vukašin Šobot)



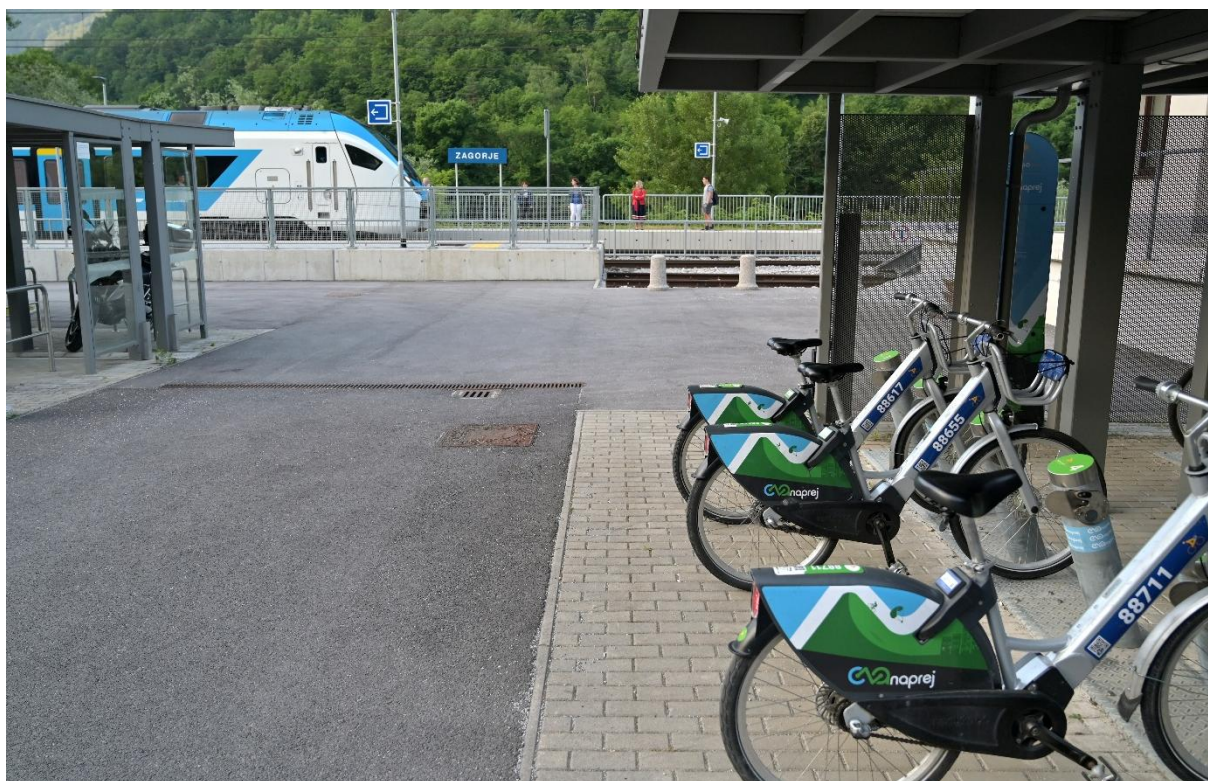
1. Izvedba dodatnih urejenih kolesarskih povezav po občini

Vzpostavi se dodatne kolesarske povezave za širitev obstoječe mreže kolesarskih povezav (za vsaj dodatnih 5 km), kot so kolesarske ceste, poti, steze, pasovi, share row, kolesarske povezave do šol, večjih delov naselij, po mestu, do raznih con, izvedejo se priključne kolesarske navezave delov naselij na obstoječe kolesarske povezave. Po možnosti se lahko umeščajo in urejajo tudi skupne površine za kolesarje in pešce, s prednostjo kolesarjev pred motornimi vozili. Vzpostavljajo se dodatne kolesarske povezave tudi med večjimi naselji in urejajo površine za kolesarje z urbano opremo. Na kolesarskih povezavah se ustvarja zelene koridorje in območja prijaznega prometa za kolesarje, ki se širijo iz centra mesta Zagorje ob Savi in večjih naselij (Kisovec, Izlake) ven proti obrobju. Prioritetne lokacije za nove kolesarske povezave so na trasah šolskih poti in šolskih prevozov, kot so na primer Zagorje ob Savi - Selo, Kisovec - Loke pri Zagorju, Izlake - Mlinše - Kandrše, Izlake - Loke.

2. Ureditev javnih pokritih kolesarnic

Urejale se bodo javne pokrite kolesarnice s stojali in nadstreški v centru mesta Zagorje ob Savi, v Kisovcu in Izlakah v bližini javnih objektov in javnih storitev ter zgoščenih urbanih poselitev, lahko so brezplačne ali plačljive. Urejajo se lahko tudi polnilnice za polnjenje zasebnih električnih koles v bližini urejenih kolesarskih povezav, javnih objektov, javnih storitev ter zgoščenih urbanih poselitev. Predvidena je ureditev vsaj ene kolesarnica na leto.

Izposojevalnica koles ZaNaprej in nadstrešnica na železniški postaji Zagorje ob Savi (foto: Vukašin Šobot)



3. Postavitev dodatnih izposojevalnic električnih koles na javnih površinah, poleg javnih objektov in storitev

Postavi se vsaj dve dodatni izposojevalnici električnih koles na prioritetenih lokacijah na javnih površinah in pri javnih objektih (npr. javni objekti z javnimi storitvami, športna igrišča, mladinski center, dvorane, neposredna bližina urejenih kolesarskih povezav, posamezna zgoščena urbana jedra), kjer se ugotovi večja potreba oz. povpraševanje občanov po njihovi izposoji. Pripravi se lahko analiza potreb in lokacij dodatnih izposojevalnic električnih koles. Vzpostavljale se bodo možnosti za širjenje sistema za izposajo električnih koles. Občina bo spodbujala gospodarske subjekte za promocijo prihoda uslužbencev na delo s kolesom.

4. Uvedba boljše kolesarske povezljivosti s Trbovljami, v povezavi z JPP in urejanjem dodatnih površin za kolesarje, za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa

Občina v sodelovanju z Občino Trbovlje prične z uresničevanjem uvedbe boljše kolesarske povezave s Trbovljami, z možnostjo transporta koles z avtobusom JPP ali drugim vozilom, tudi z urejanjem dodatnih kolesarskih površin, pripravi se skupna analiza možnosti povezav z izborom najprimernejše rešitve za obe občini. Rešitev bo izvedena na podlagi Regionalne celostne prometne strategije.

5. Uvedba enotnega sistema medobčinske izposoje električnih koles z Občino Trbovlje

Občina bo pristopila k uvajanju enotnega sistema izposoje električnih koles oz. si prizadevala za kompatibilnost obstoječih električnih koles za izposajo v obeh občinah – Zagorje ob Savi in Trbovlje. Pripravila se bo analiza možnosti in tehničnih izvedb na podlagi Regionalne celostne prometne strategije.

Urejanje varnih kolesarskih povezav (foto: Arhiv Občine Zagorje ob Savi)



Urejanje namenskih površin za spodbujanje mladih (foto: Vukašin Šobot)



Ukrep	Odgovornost	Zahtevnost	Okvirna vrednost (EUR)	Viri financiranja	Časovni načrt							
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Izvedba dodatnih urejenih kolesarskih povezav po občini	OZOS, RS	velika	1.750.000	OZOS; RS, EU								
Ureditev javnih pokritih kolesarnic	OZOS	srednja	70.000	OZOS; RS, EU								
Postavitev dodatnih izposojevalnic električnih koles na javnih površinah, poleg javnih objektov in storitev	OZOS	srednja	60.000	OZOS, ponudniki, RS, EU								
Uvedba boljše kolesarske povezljivosti s Trbovljami, v povezavi z JPP in urejanjem dodatnih površin za kolesarje, za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa	OZOS, RRA-RCM, RS	srednja	15.000	OZOS; Občina Trbovlje, prevozniki								
Uvedba enotnega sistema medobčinske izposoje električnih koles z Občino Trbovlje	OZOS, RRA-RCM	srednja	15.000	OZOS; Občina Trbovlje, ponudniki								

LEGENDA: OZOS – Občina Zagorje ob Savi, RRA-RCM – Regionalna razvojna agencija-Regijski center mobilnosti, EU – Evropska unija, RS – Republika Slovenija

4.5 STEBER 5 – Motoriziran cestni promet

Prioritetni ukrepi v okviru stebra »Motoriziran cestni promet«: urejanje umirjenega prometa in dodatna povezava na AC iz Trbovelj (1), celostne rekonstrukcije cest (2)

Omejevanje cestnega motoriziranega prometa v manjših urbanih središčih občine je potrebno izvesti postopoma z istočasnim izboljševanjem pogojev za trajnostne oblike transporta, s čimer se mora izboljšati tudi dostopnost trajnostne mobilnosti za vse ljudi. Nabor ukrepov za motoriziran promet obsega različne aktivnosti za umirjanje in varno vodenje prometa, gradnjo obcestne infrastrukture in opreme ter urejanje parkiranja in alternativnih oblik mobilnosti. Prioritete na področju motoriziranega cestnega prometa v občini Zagorje ob Savi so usmerjene v urejanje sodobne infrastrukture in opreme za trajnostna prevozna sredstva, omejevanje hitrosti in preusmerjanje tranzitnega motornega prometa, vse ob skrbi za zmanjšanje emisij v okolje.

1. Celostne rekonstrukcije pomembnejših cest in transformacije cestnih površin s poudarkom na zagotavljanju dobrih pogojev za trajnostno mobilnost, za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa

S celostno rekonstrukcijo cest po načelu trajnostne mobilnosti bodo nastali boljši pogoji za pešce, kolesarje in JPP ter okolju prijaznejših vozil. Rekonstrukcije se bodo izvajale s čim manj negativnimi vplivi na okolje, tudi glede na mnenje SPV. Pri rekonstrukcijah in transformacijah cestnih površin damo prednost šibkejšim udeležencem, ambiciozno spremenimo prostor namenjen avtomobilom v korist površin za hojo, kolesarjenje in JPP, skladno z ZCPN in strokovnimi podlagami, ki jih določa ZCPN.

Trajnostno preurejeno križišče (foto: arhiv Občine Zagorje ob Savi)



2. Uvajanje umirjenega prometa na pomembnejših cestah v urbanih središčih

Načrtno se bodo uvajala območja umirjenega prometa, skupnih prometnih prostorov, območja omejene hitrosti in zmanjšanje splošne omejitve najvišje dovoljene hitrosti v naselju z namenom umirjanja prometa na občinskih in državnih cestah v naseljih, za boljšo varnost in manjše onesnaženje, z upoštevanjem mnenja SPV, medobčinskega redarstva in Policije. Omejuje se najvišja dovoljena hitrost na največ 10, 20 ali 30 km/h hitrosti vožnje v vseh urbanih jedrih (Zagorje ob Savi, Kisovec, Izlake, Mlinše, Podkum), na državnih in občinskih cestah, predvsem v neposredni okolici šol, na glavnih šolskih poteh, pri javnih ustanovah in storitvah, vrtcih, otroških igriščih, rekreacijskih površinah, športnih objektih, ipd. Uredi se vsaj po eno celovito umirjanje prometa na leto. Namesti se vsaj ena dodatna preventivna svetlobna tabla – merilnik hitrosti na leto.

Umirjanje prometa in stebri BUS-ko (foto: arhiv Občine Zagorje ob Savi)



3. Ureditev dodatnih sodobnih električnih polnilnic za avtomobile

Uredi se mesto vsaj ene dodatne polnilnice za polnjenje električnih avtomobilov v mestu Zagorje ob Savi ter dodatno tudi po eno v Kisovcu in Izlakah. Pripravi se lahko analiza potreb in lokacij dodatnih polnilnic. Vzpostavljale se bodo možnosti za umeščanje in gradnjo električnih polnilnic.

Polnilnica električnih avtomobilov (foto: arhiv Občine Zagorje ob Savi)



4. Pristop k uvedbi izposoje električnih avtomobilov

Občina bo pristopila k ureditvi in uvedbi javne izposoje električnih osebnih vozil, v sodelovanju z možnimi ponudniki obstoječih sodobnih sistemov izposoje. Pripravi se analiza možnosti in infrastruktura v mestu za eno javno lokacijo izposoje. Po možnosti v sodelovanju oz. v skupnem projektu s sosednjimi občinami, tudi na podlagi Regionalne celostne prometne strategije.

5. Vzpostavitev preventivnega sistema za obveščanje voznikov o preseženih vrednostih prašnih delcev v zraku, na državnih cestah skozi urbana jedra, za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa

Vzpostavi se preventivno opozorilni sistem ob državnih cestah za prikaz trenutne onesnaženosti zraka s prašnimi delci PM10 in PM2,5. Možna je izvedba postavitve

obcestnega prikazovalnika izmerjenih trenutnih vrednosti prašnih delcev in preseženih vrednosti glede na aktualne podatke ARSO, z možnostjo nadaljnjega ukrepanja za blaženje negativnih vplivov prašnih delcev, povzročenih zaradi prometa, npr. z začasno spremembo prometne ureditve na državni cesti za začasno zmanjšanje najvišje dovoljene hitrosti vožnje na 30 km/h. Planiran je najprej en sistem v Zagorju ob Savi. Potrebna je predhodna tehnična dokumentacija za izvedbo in implementacijo podatkov ARSO.

6. Pobuda za ureditev boljše cestne povezave do AC preko Trbovelj, za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa čez območje občine Zagorje ob Savi

Občina predlaga in spodbuja ureditev dodatne vhodne prometne točke za Zasavje oz. primerne dodatne cestne povezave Zasavja do avtoceste, kar bi zmanjšalo delež tranzitnega osebnega in tovornega prometa na relaciji AC Trojane - Zagorje ob Savi - Trbovlje, ki poteka skozi urbana jedra občine. Pri tem bo upoštevana Regionalna celostna prometna strategija. Podana bo regijsko usklajena pobuda na DRSI.

Ukrep	Odgovornost	Zahtevnost	Okvirna vrednost (EUR)	Viri financiranja	Časovni načrt							
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Celostne rekonstrukcije pomembnejših cest in transformacije cestnih površin s poudarkom na zagotavljanju dobrih pogojev za trajnostno mobilnost, za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa	OZOS, SPV	velika	3.500.000	OZOS, RS, EU								
Uvajanje umirjenega prometa na pomembnejših cestah v urbanih središčih	OZOS, SPV	srednja	160.000	OZOS, RS, EU								
Ureditev dodatnih sodobnih električnih polnilnic za avtomobile	OZOS, ponudniki	srednja	200.000	OZOS, RS, EU, ponudniki								
Pristop k uvedbi izposoje električnih avtomobilov	OZOS, ponudniki, RRA-RCM	srednja	80.000	OZOS, ponudniki								
Vzpostavitev preventivnega sistema za obveščanje voznikov o preseženih vrednostih prašnih delcev v zraku, na državnih cestah skozi urbana jedra, za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa	OZOS, RS	srednja	30.000	OZOS, RS, EU								
Pobuda za ureditev boljše cestne povezave do AC preko Trbovelj, za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa čez območje občine Zagorje ob Savi	OZOS, Občina Trbovlje, RRA-RCM	srednja	2.500	OZOS, RS								

LEGENDA: OZOS – Občina Zagorje ob Savi, RRA-RCM – Regionalna razvojna agencija-Regijski center mobilnosti, SPV – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, EU – Evropska unija, RS – Republika Slovenija

4.6 STEBER 6 – Mirujoči promet

Prioritetni ukrepi v okviru stebra »Mirujoči promet«: ureditev mirujočega prometa in P+R (1), skupna parkirna politika občine in Slovenskih železnic na železniški postaji Zagorje ob Savi (2)

Občina Zagorje ob Savi želi doseči urejen mirujoči promet, zato bo usmerjala vlaganja v ureditev sodobnih javnih parkirišč, v različne načine omejitve parkiranja in v uvedbo sodobnih sistemov upravljanja, ki so povezani z mirujočim prometom. Prizadevanja na področju mirujočega prometa obsegajo aktivnosti za urejanje parkiranja in ponudbe alternativnih motornih vozil v povezavi z boljšim javnim prevozom. Ukrepi se osredotočajo na režime parkiranja, tudi po sistemu P+R. Cilji urejenega mirujočega prometa bodo doseženi preko izboljšanja obstoječega stanja in izgradnje dodatne infrastrukture, predvsem ob glavnih (»tranzitnih«) vpadnicah v urbana središča.

1. Preureditev mirujočega prometa na javnih parkiriščih

Uredijo se dodatne modre cone za boljšo izkoriščenost obstoječih javnih parkirnih mest, določi se režime parkiranja in izvaja ustrezen nadzor parkiranja. Po potrebi se uvaja sodobne parkomate in lahko tudi ostala možna sodobna plačevanja parkirnine glede na izkušnje drugih občin in aktualnih storitev ponudnikov plačevanja. Pripravi se nabor dodatnih modrih con in izbor najprimernejšega možnega plačilnega sistema za parkiranje, s predlogom višine plačila. Uvede se vsaj po dve dodatni modri coni na leto, tudi glede na mnenje SPV. Možna je gradnja mestne garažne hiše s sočasnim postopnim zmanjšanjem ostalih javnih parkirnih mest v mestu oz. njihova preureditev območja prijaznega prometa, ki izboljšujejo kvaliteto življenja, v mesta za druženje, zelene površine, otroška igrišča, mesta za kolesa, za javne dogodke, površine samo za pešce ipd. Za učinkovitejše urejanje mirujočega prometa občina sprejme ustrezen odlok in preuči dane možnosti za obvladovanje mirujočega prometa.

2. Ureditev parkirišč sistema P+R

Uredi se vsaj še eno parkirišče po sistemu P+R v občini, z raznimi mobilnostnimi možnostmi (mobilnostna prestopna točka) za izvajanje sopotništva in izposoje vozil, polnjenje električnih vozil, za prehod z osebnega avtomobila na JPP, kolo ali drugo obliko mikromobilnosti. Možna je tudi posodobitev obstoječega javnega parkirišča, npr. obstoječega P+R pri železnici ali v mestu Zagorje ob Savi, tudi glede na Regionalno celostno prometno strategijo, z namenom zmanjšanja lokalnega in tranzitnega motornega prometa. Pripravi se analiza primernih mest za ureditev oz. preureditev.

3. Vzpostavitev on-line sistema za spremljanje in prikaz mirujočega prometa na javnih parkiriščih, z uporabo spletne aplikacije

Uvede se uporabniška spletna aplikacija in prikazovalniki prostih parkirnih mest na javnih parkiriščih v Zagorju ob Savi za zmanjšanje deleža lokalnega prometa zaradi

iskanja prostega parkirnega mesta po mestu. Uvede se aplikacija in vsaj trije prikazovalniki na vstopnih točkah v mesto za največja javna parkirišča.

4. Skupna parkirna politika Občine in železnice pri parkiranju na železniški postaji Zagorje ob Savi

Z namenom enakomerne zasedenosti parkiranja na parkiriščih pri železniški postaji Zagorje ob Savi občina preuči in po potrebi sprejme isto parkirno politiko parkiranja, kot jo uvedejo Slovenske železnice, vključno s sistemom plačevanja.

Zasedena parkirišča pri železniški postaji, v rabi potnikov in za sopotništvo tranzitnega prometa (foto: arhiv Občine Zagorje ob Savi)



Ukrep	Odgovornost	Zahtevnost	Okvirna vrednost (EUR)	Viri financiranja	Časovni načrt							
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Preureditev mirujočega prometa na javnih parkiriščih	OZOS, SPV	srednja	21.000	OZOS								
Ureditev parkirišč sistema P+R	OZOS, RRA-RCM	velika	800.000	OZOS, RS, EU								
Vzpostavitev on-line sistema za spremljanje in prikaz mirujočega prometa na javnih parkiriščih, z uporabo spletne aplikacije	OZOS	srednja	100.000	OZOS								
Skupna parkirna politika Občine in železnice pri parkiranju na železniški postaji Zagorje ob Savi	OZOS, SŽ	srednja	30.000	OZOS, SŽ								

LEGENDA: OZOS – Občina Zagorje ob Savi, RRA-RCM – Regionalna razvojna agencija-Regijski center mobilnosti, SPV – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, EU – Evropska unija, RS – Republika Slovenija, SŽ – Slovenske železnice

5 AKCIJSKI NAČRT

V okviru priprave Občinske celostne prometne strategije Občine Zagorje ob Savi je bil izdelan dolgoročni akcijski načrt, ki služi za uresničitev zastavljene vizije ter doseganje ciljev na področju trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja v Občini Zagorje ob Savi. Vključuje podrobne ukrepe vseh stebrov mobilnosti.

Akcijski načrt vsebuje pregled vseh aktivnosti, s katerimi bo občina uresničila strateška izhodišča in uravnoteženo naslovila vse potovalne načine ter druge prometne podsisteme. Akcijski načrt je pripravljen za obdobje sedmih let, od 2025 do 2032. Povzema cilje, ciljne vrednosti in strateška vodila ter poda podroben seznam izbranih ukrepov, razvrščenih po posameznih stebrih prometne strategije. Vsak v akcijskem načrtu naveden ukrep je opremljen z informacijami glede izvedbe ukrepov, kot so odgovornost, zahtevnost, okvirni stroški, viri financiranja in rok izvedbe. Te specifikacije so trdna podlaga za učinkovito uresničevanje nove prometne strategije.

Akcijski načrt poleg ukrepov vključuje naslednje informacije vsakega ukrepa:

- nosilce odgovornosti za izvedbo,
- nivo zahtevnosti izvedbe ukrepa,
- okvirne stroške izvedbe,
- vire financiranja,
- terminski plan izvedbe.

Glavni nosilec **odgovornosti** izvedbe je Občina Zagorje ob Savi, pristojno področje občinske uprave, večinoma področje prometa, ali druga lokalna služba (SPV). Kjer gre za državne ceste je odgovorno pristojno ministrstvo ali druga državna ali medobčinska institucija, kot je Regijski center mobilnosti, tudi sosednje občine. Za javni potniški promet je pristojen DUJPP ali prevozniki. Za ponudbo alternativne mobilnosti so odgovorni tudi zunanji izvajalci oz. ponudniki.

Nivoji **zahtevnosti** izvajanja ukrepov so trije, majhna zahtevnost je za t.i. »mehke« ukrepe, ki jih lahko izvedemo hitro in z nizkimi stroški, velika zahtevnost pa je za infrastrukturne ukrepe, ki se izvajajo v dolgotrajnejšem postopku in za izvedbo zahtevajo zagotovljena visoka finančna sredstva.

Za vsak ukrep je v načrtu ocenjen **strošek** izvedbe ukrepa v celem planskem obdobju sedmih let glede na predvideno ciljno vrednost po izvedbi ukrepa, glede na predviden obseg ali količino enot izvedbe v načrtovanem obdobju izvajanja ukrepov.

Osnovni **vir financiranja** je občinski proračun, v primeru ukrepov na državni infrastrukturi pa tudi državni proračun znotraj pristojnega ministrstva, ponekod tudi ponudniki alternativne mobilnosti. Pomemben vir financiranja so tudi skladi evropskih sredstev, namenjeni izvajanju ukrepov trajnostne mobilnosti na lokalnem nivoju.

Občina se bo prijavljala na zunanje razpise za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti z državnimi in evropskimi sredstvi.

Akcijski načrt je časovno opredeljen za sedem let izvajanja ukrepov, od sprejetja do leta 2032. Za vse ukrepe je po letih s temnejšo barvo označen **časovni načrt**, kdaj naj bi se ukrep aktivno izvajal, implementiral oziroma kdaj bodo na voljo finančna sredstva. Ukrepi velike zahtevnosti bodo časovno prilagojeni tudi razpisom za sofinanciranje.

Ukrepi v akcijskem načrtu so prioritizirani glede podanih prioritet pomembnosti in predlogov za čimbolj učinkovito izvedbo. V vsakem stebru so na začetku navedeni ukrepi z najvišjo prioriteto izvedbe (1) in srednjo prioriteto izvedbe (2), ostali ukrepi niso označeni in pomenijo tretje prioriteto mesto pomembnosti.

Nekatere prioritete lokacije so predlagane znotraj stebrov, druge se bodo ugotavljale tekom izvajanja akcijskega načrta v analizah stanja in potreb. Podatki o lokacijah za konkretne ukrepe se bodo pridobivali zlasti iz naslednjih obstoječih in bodočih vsebin:

- NRP
- Dogovor za razvoj regije
- Programi razvoja posameznih Krajevnih skupnosti
- Veljavni občinski akti (OPN, OPPN, projektne dokumentacije, ipd.)
- Javne razprave in delavnice
- Sklepi Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
- Načrti šolskih poti
- Poročila Policije
- Poročila Medobčinskega inšpektorata in redarstva
- Poročila RRA in RCM
- Pobude gospodarstva in negospodarstva
- Ankete
- Razne strokovne študije, raziskave, poročila itd.

Legenda akcijskega načrta:

OZOS – Občina Zagorje ob Savi

RS – Republika Slovenija

EU – Evropska unija

DUJPP – Družba za upravljanje javnega potniškega prometa

AVP RS – Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa

RRA RCM – Regionalna razvojna agencija-Regijski center mobilnosti

SPV – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

GJS – Gospodarske javne službe

SŽ – Slovenske železnice

OŠ – Osnovne šole

 *Izvajanje ukrepa (implementacija)*

AKCIJSKI NAČRT CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE ZAGORJE OB SAVI

Ukrep	Odgovornost	Zahtevnost	Okvirna vrednost (EUR)	Viri financiranja	Časovni načrt							
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Steber 1 - CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE - cilj												
Vsakoletno načrtno izobraževanje, ozaveščanje ter informiranje za vse ciljne skupine krajanov, tudi za krajanke sosednjih občin, o področju trajnostne mobilnosti in za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa	OZOS, RRA-RCM	majhna	7.000	OZOS, sosednje občine								
Vsakoletno sodelovanje na vseh področjih promoviranja trajnostne mobilnosti za lokalna društva in organizacije ter na nivoju regije	OZOS, RRA-RCM	majhna	7.000	OZOS; EU in RS								
Vsakoletna udeležba predstavnikov javnih in strokovnih služb ter ostalih zainteresiranih na tematskih izobraževanjih o CPN in TM	OZOS	majhna	10.500	OZOS								
Izdelava mobilnostnih načrtov za večje javne organizacije, velike generatorje prometa, gospodarske subjekte v občini, ter izdelava načrta upravljanja mestne logistike za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa ljudi in blaga	OZOS	srednja	35.000	OZOS, Gospodarski subjekti, EU in RS								
Aktivno sodelovanje s sosednjimi občinami in sofinanciranje pri pripravi dokumentov na regijskem nivoju, na primer regijskega CPS Zasavske regije, aktivno sodelovanje v Regijskem centru mobilnosti Zasavja	OZOS, RRA-RCM	srednja	10.500	OZOS, sosednje občine, EU in RS								
Izdelava strateškega načrta dostopnosti s smernicami za projektiranje univerzalne dostopnosti	OZOS, SPV	srednja	20.000	OZOS								
Izvedba ankete za splošno javnost o potovalnih navadah občanov, zadovoljstvu potnikov JPP, pešcev in kolesarjev ter strokovna analiza rezultatov	OZOS	srednja	1.750	OZOS								
Usklajeno prostorsko načrtovanje z načeli celostnega prometnega načrtovanja	OZOS	srednja	0	OZOS								
Vsakoletno merjenje obveznih kazalnikov in poročanje vrednosti na portal ministrstva ter spremljanje in poročanje kazalnika izvedbe OCPS, skladno s pravilnikom o vsebini in pripravi OCPS	OZOS	majhna	21.000	OZOS								
Evidentiranje in načrtovanje reševanja prevozne revščine	OZOS	srednja	20.000	OZOS								
Steber 2 - HOJA												
Urejanje dodatnih površin prijaznih za pešce in območij umirjenega prometa	OZOS, SPV, RS	velika	875.000	OZOS, EU, RS*								
Ureditev modernih prehodov za pešce, vključno z ustrezno signalizacijo, detekcijo, semaforji	OZOS, SPV, RS	srednja	75.000	OZOS, RS, EU								
Preureditev križišč in ostalih prometnih površin za povečanje varnosti ranljivih udeležencev prometa	OZOS, SPV, RS	velika	100.000	OZOS								
Posodobitev načrtov šolskih poti in analiza dostopnosti za vse osnovne šole in njihove podružnice	OZOS, SPV, AVP RS	majhna/srednja	32.000	OZOS, AVP RS, OŠ								
Celovita ureditev glavnih šolskih poti do matičnih osnovnih šol in preusmerjanje na varnejše poti skozi urbana jedra	OZOS, SPV	srednja	112.000	OZOS, RS, EU								

*Odvizno od kategorije ceste in upravljavca ceste

Ukrep	Odgovornost	Zahtevnost	Okvirna vrednost (EUR)	Viri financiranja	Časovni načrt							
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Steber 3 - JAVNI POTNIŠKI PROMET												
Pobude in krepitev JPP z izboljšavami na obstoječem omrežju JPP	OZOS, RRA-RCM, DUJPP	srednja	14.000	OZOS, RS, DUJPP								
Krepitev JPP z alternativnimi oblikami prevoza ljudi	OZOS	srednja	7.000	OZOS								
Pobuda za integracijo vseh sistemov JPP prevozov	OZOS	majhna	7.000	OZOS								
Ureditev obstoječih in dodatnih avtobusnih postajališč za javne in šolske prevoze z varnimi navezavami na površine za pešce	OZOS, SPV, RS	srednja	168.000	OZOS, RS, GJS								
Pristop k ureditvi redne hitre avtobusne linije, ki bi povezovala večja lokalna podjetja in urbana središča, tudi s sosednjimi občinami v katerih bivajo tangirani zaposleni (delavski avtobus), za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa	OZOS, RRA-RCM, RS, DUJPP	srednja	15.000	OZOS, RS, prevozniki, gospodarski subjekti, sosednje občine, DUJPP								
Pobude za boljšo uskladitev vozniških redov vlakov in avtobusov, medsebojno sodelovanje prevoznikov	OZOS, RS, prevozniki, DUJPP	majhna/srednja	17.500	OZOS, SŽ, DUJPP, prevozniki								
Nakup ali sofinanciranje vsaj enega okolju prijaznejšega vozila za prevozov ljudi in s tem spodbujanje rabe okolju prijaznejših vozil	OZOS, DUJPP	srednja	75.000	RS, Eko Sklad, OZOS, prevozniki, DUJPP								
Steber 4 - KOLESARJENJE												
Izvedba dodatnih urejenih kolesarskih povezav po občini	OZOS, RS	velika	1.750.000	OZOS, RS, EU								
Ureditev javnih pokritih kolesarnic	OZOS	srednja	70.000	OZOS, RS, EU								
Postavitev dodatnih izposojevalnic električnih koles na javnih površinah, poleg javnih objektov in storitev	OZOS	srednja	60.000	OZOS, ponudniki, RS, EU								
Uvedba boljše kolesarske poveztljivosti s Trbovljami, v povezavi z JPP in urejanjem dodatnih površin za kolesarje, za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa	OZOS, RRA-RCM, RS	srednja	15.000	OZOS; Občina Trbovlje, prevozniki								
Uvedba enotnega sistema medobčinske izposoje električnih koles z Občino Trbovlje	OZOS, RRA-RCM	srednja	15.000	OZOS; Občina Trbovlje, ponudniki								

Ukrep	Odgovornost	Zahtevnost	Okvirna vrednost (EUR)	Viri financiranja	Časovni načrt							
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Steber 5 - MOTORIZIRAN CESTNI PROMET												
Celostne rekonstrukcije pomembnejših cest in transformacije cestnih površin s poudarkom na zagotavljanje dobrih pogojev za trajnostno mobilnost, za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa	OZOS, SPV	velika	3.500.000	OZOS, RS, EU								
Uvajanje umirjenega prometa na pomembnejših cestah v urbanih središčih	OZOS, SPV	srednja	160.000	OZOS, RS, EU								
Ureditev dodatnih sodobnih električnih polnilnic za avtomobile	OZOS, ponudniki	srednja	200.000	OZOS, RS, EU, ponudniki								
Pristop k uvedbi izposoje električnih avtomobilov	OZOS, ponudniki, RRA-RCM	srednja	80.000	OZOS, ponudniki								
Vzpostavitev preventivnega sistema za obveščanje voznikov o preseženih vrednostih prašnih delcev v zraku, na državnih cestah skozi urbana jedra, za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa	OZOS, RS	srednja	30.000	OZOS, RS, EU								
Pobuda za ureditev boljše cestne povezave do AC preko Trbovelj, za zmanjšanje lokalnega in tranzitnega prometa čez območje občine Zagorje ob Savi	OZOS, Občina Trbovlje, RRA-RCM	srednja	2.500	OZOS, RS								
Steber 6 - MIRUJOČI PROMET												
Preureditev mirujočega prometa na javnih parkiriščih	OZOS, SPV	srednja	21.000	OZOS								
Ureditev parkirišč sistema P+R	OZOS, RRA-RCM	velika	800.000	OZOS, RS, EU								
Vzpostavitev on-line sistema za spremljanje in prikaz mirujočega prometa na javnih parkiriščih, z uporabo spletne aplikacije	OZOS	srednja	100.000	OZOS								
Skupna parkirna politika Občine in železnice pri parkiranju na železniški postaji Zagorje ob Savi	OZOS, SŽ	srednja	30.000	OZOS, SŽ								

6 VIRI IN LITERATURA

- Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN, Uradni list RS, št. 130/22)
- Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja, preverjanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov in metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 130/22)
- Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije- Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje; april 2023 (prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo)
- Minimalni standardi pripravo občinske celostne prometne strategije za občine med 16.000 in 100.000 prebivalcev (<https://www.sptm.si/>)
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (<https://www.sptm.si/>)
- Celostna prometna strategija Občine Zagorje ob Savi: NA POTI V ZELENKO, Fakulteta za logistiko, Univerza v Mariboru, Celje, april 2017
- Spletna stran Občine Zagorje ob Savi (<https://www.zagorje.si/>)
- OPSI – Odprti podatki Slovenije: <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-stevna-mesta#:~:text=Zbirka%20xls%20in%20pdf%20dokumentov%20o%20%C5%A1tevnih%20mestih,vsa%20avtomatska%20in%20ro%C4%8Dna%20%C5%A1tevena%20mesta%20izbranega%20leta>
- PISO: <https://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=zagorje>
- PREVOZNA REVŠČINA V REPUBLIKI SLOVENIJI: Poročilo ciljnega raziskovalnega projekta V6-2251; ZRC SAZU, Urbanistični inštitut Republike Slovenije, FOCUS, Društvo za sonaraven razvoj, Ljubljana, maj 2024
- OPREDELITEV VIROV DELCEV PM10 V ZAGORJU OB SAVI; ARSO, Urad za hidrologijo in stanje okolja in Urad za varstvo okolja in narave, Ljubljana, februar 2010
- Policijska postaja Zagorje ob Savi
- DUJPP: <https://www.dujpp.si/>
- Nomago: <https://www.nomago.si/vozovnice/vozni-red>
- Slovenske železnice d.o.o.
- ARSO: https://www.arso.gov.si/zrak/kakovost%20zraka/podatki/dnevne_koncentracije.html
- <https://www.gov.si teme/drzavni-prostorski-red/>
- https://www.gov.si/assets/ministrstva/MNVP/Dokumenti/urejanje_prostora/Udobna_mesta.pdf
- https://www.gov.si/assets/ministrstva/MNVP/Dokumenti/Prostorski-red/trajnostna_mobilnost.pdf
- <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MNVP/Dokumenti/Prostorski-red/Mirujoci-promet-v-urbanih-naseljih.pdf>

- <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MNVP/Dokumenti/Prostorski-red/zeleni-sistem.pdf>
- Viri fotografij in grafiknov: Prometni institut Ljubljana d.o.o., arhiv Občine Zagorje ob Savi, Vukašin Šobot

