



2025

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA ŠOŠTANJ



Naročnik: **Občina Šoštanj**
Trg svobode 12, 3325 Šoštanj

Izvajalci: **MARN & MARN, urejanje prostora d.o.o.**
Za vasjo 12, 1000 Ljubljana

CIPRA Slovenija, društvo za varstvo Alp
Trubarjeva 50, 1000 Ljubljana

Avtorji: **mag. Tatjana Marn, Katarina Žemlja, Špela Berlot Veselko, Janez Marn, dr. Matej Ogrin**

Presojevalec: **mag. Matej Dobovšek**

Oblikovanje: **Darja Remc s. p.**

Avtorji fotografij: **Občina Šoštanj, Marn&Marn, CIPRA Slovenija, Andraž Roškar (na str. 15, 18, 24)**

Leto izida: **2025**

Kdo financira: **Projekt sofinancira Ministrstvo za podnebje, okolje in energijo s sredstvi EU**

CIP zapis

KAZALO

Uvodnik	04
Vloga občinske celostne prometne strategije	06
Proces priprave občinske celostne prometne strategije	08
Oris zelenega stanja	12
Vizija razvoja prometa	13
Strateški cilji	13
Ključna sporočila analize obstoječega stanja	14
Ključne prednosti, izzivi in priložnosti	18
Stebri ukrepanja	24
1. Celostno prometno načrtovanje	26
2. Več ljudi hodi, ker je hoja udobna, varna in zdrava	29
3. Kolesarjenje je pomemben način premagovanja razdalj	31
4. Privlačen in kakovostne javni potniški promet v Šoštanju priv- ablja nove uporabnike	33
5. Umirjanje in zmanjševanje motornega prometa	35
Akcijski načrt celostne prometne strategije	36

UVODNIK



Ustvarjamo prijetno okolje za bivanje

Sistematičen pristop k urejanju prometa je eden izmed ključnih dejavnikov za ustvarjanje okolja, kjer se bomo dobro počutili tako domačini kot obiskovalci. Da ustvarimo takšno okolje, pa bomo morali najprej spremeniti svojo miselnost in tudi način življenja.

Kaj nam je bolj pomembno – da se z avtomobilom pripeljemo od vrat do vrat ali da imamo prostor, namenjen za igro, pešačenje, kolesarjenje? Si želimo v mestu parke, zelene površine, igrišča ... ali parkirišča? Je nujno, da se povsod pripeljemo ali lahko gremo po opravkih tudi peš ali s kolesom?

Vsak zase ve, kaj lahko naredi v lastnem pristopu do trajnostne mobilnosti. Učinki so večplastni. Po eni strani pripomorejo k boljšemu počutju posameznika, če ta več hodi in kolesari, po drugi pa tudi skrbimo za bolj zdravo okolje, manjši ogljični odtis in večjo kakovost bivanja, s tem da avto pustimo doma, kadar ga ne potrebujemo.

Celostna prometna strategija je orodje novega pristopa k načrtovanju prometa. Usmerja se v spodbujanje hoje, kolesarjenja, uporabe javnega

prevoza in drugih alternativnih oblik trajnostne mobilnosti na račun omejevanja osebnega motornega prometa. Občina je leta 2017 že pripravila Celostno prometno strategijo, na podlagi katere smo nato pridobili sredstva za prenovo Trga bratov Mravljakov in nekatere druge projekte. V letih 2024 in 2025 smo pripravili novo strategijo, s katero načrtujemo ukrepe, ki bodo sledili viziji trajnostne mobilnosti v občini Šoštanj. Vizijo so na delavnici oblikovali tako člani delovne skupine kot širša javnost. Za pozitiven odziv in dobro sodelovanje se vsem najlepše zahvaljujem.

»Vizija Občinske celostne prometne strategije je visoka kakovost življenja v razviti, privlačni, varni in zeleni ter trajnostno dostopni občini z zdravimi, aktivnimi ter povezanimi prebivalci.«

Občinska celostna prometna strategija tako ne pomeni izgradnje nove prometne infrastrukture, temveč predvsem trajnostne prometne ukrepe po meri človeka in ne avtomobila, kar prispeva k zvišanju kakovosti življenja v občini nasploh.

Boris Goličnik
župan Občine Šoštanj

VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE



Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je ključni strateški dokument za celostno načrtovanje prometa, ki se v osredotoča na ukrepe za spodbujanje trajnostne mobilnosti.

Glavni namen priprave OCPS je tako spodbujanje trajnostne mobilnosti z izboljšanjem pogojev za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet ter zmanjševanje osebnega motornega prometa. Pri tem se upošteva strokovne smernice, potrebe prebivalcev in razvojne potenciale občine.

Celostno prometno načrtovanje nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse, predvsem s strateškim oz. ciljnim načrtovanjem in transparentnim procesom z aktivnim vključevanjem javnosti, interdisciplinarnostjo ter osredotočenostjo na učinkovite izboljšave.

Prednosti celostnega prometnega načrtovanja in priprave OCPS so:

- kakovost življenja je boljša, saj je prostor načrtovan po meri ljudi in ne avtomobilov,
- izboljša se varnost v prometu, saj zmanjšujemo motorni promet in izboljšujemo pogoje za varno in udobno hojo ter kolesarjenje,
- izboljša se dostopnost z omogočanjem različnih trajnostnih načinov premikanja,
- pozitiven vpliv na zdravje in okolje, saj spodbuja aktivno mobilnost, zmanjšuje hrup in emisije toplogrednih plinov, delcev ipd,
- izbor tistih ukrepov, ki jih podpira javnost,
- občina je bolj privlačna, oblikovane ima celostne in dolgoročne politične vizije in izboljšan je dostop do sredstev za sofinanciranje ukrepov.

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

- | | | |
|--|---|--|
| 1. Infrastruktura je osrednji predmet obravnave | → | 1. Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev |
| 2. Projektno načrtovanje | → | 2. Strateško in ciljno načrtovanje |
| 3. Netransparentno odločanje | → | 3. Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti |
| 4. Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost | → | 4. Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja |
| 5. Osredotočenost na avtomobile | → | 5. Osredotočenost na človeka |
| 6. Investicijsko intenzivno načrtovanje | → | 6. Stroškovno učinkovito načrtovanje |
| 7. Zadovoljevanje prometnega povpraševanja | → | 7. Upravljanje prometnega povpraševanja |
| 8. Osredotočenost na velike in drage projekte | → | 8. Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave |
| 9. Domena prometnih inženirjev | → | 9. Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi |
| 10. Izbor prometnih projektov brez strateških presoj | → | 10. Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje |

PROCES PRIPRAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Izdelava OCPS je potekala skladno z Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije in je obsegala sedem sklopov - ureditev pogojev za delo (sklop A), vzpostavitev procesa (sklop B), oris želenega stanja (sklop C), analiza obstoječega stanja (sklop D), opredelitev smeri ukrepanja (sklop E) ter priprava in potrditev strategije (sklop F) na občinskem svetu dne 19. marca 2025. marca 2025. Sklop G, izvajanje strategije, se bo izvajal naslednjih sedem let.



Slika 1: Shematski prikaz ključnih korakov priprave OCPS (Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, 2023)

Proces priprave OCPS je potekal od maja 2024 do marca 2025. Vanj je bil vključen širok krog različnih deležnikov. Ožjo delovno skupino je sestavljalo vodstvo občine in predstavniki različnih sektorjev na občini, širšo delovno skupino pa poleg članov ožje delovne skupine še predstavniki krajevnih skupnosti, vodstvo vrtca in šole, predstavnik mladih in predstavnik starejših, predstavnik slepih in slabovidnih ter gibalno oviranih, predstavnik športne zveze, taksist in župnik ter predstavniki drugih pomembnih organizacij in društev v občini Šoštanj, kot tudi predstavniki sosednjih občin.

Tako strokovna kot splošna javnost sta v procesu priprave OCPS sodelovali prek različnih aktivnosti - javnih razprav, fokusnih skupin, delavnic, intervjujev, anket, predstavitev, vnosom nevarnih točk in predlogov ukrepov v spletni aplikaciji Canvis, dogodka ob Evropskem tednu mobilnosti, sestankov, sprehoda z otroki, razstave ter objav v medijih. Splošni anketni vprašalnik o potovalnih navadah in stanju prometa v občini je izpolnilo 322 prebivalcev Občine Šoštanj. Med zaposlenimi večjih podjetij in otroki v osnovni šoli smo preverili njihove potovalne navade, del analize stanja pa je predstavljalo štetje prometa na glavnih koridorjih in terenski ogledi.



ORIS ŽELENEGA STANJA



Vizija razvoja prometa

Pri oblikovanju vizije so sodelovali člani ožje ter širše delovne skupine in splošna javnost v okviru javne razprave. Izoblikovana vizija odraža vrednote občanov in odgovarja na vprašanje “V kakšni občini si želite živeti?”.

“Visoka kakovost življenja v razviti, privlačni, varni in zeleni ter trajnostno dostopni občini z zdravimi, aktivnimi ter povezanimi prebivalci.”

Strateški cilji

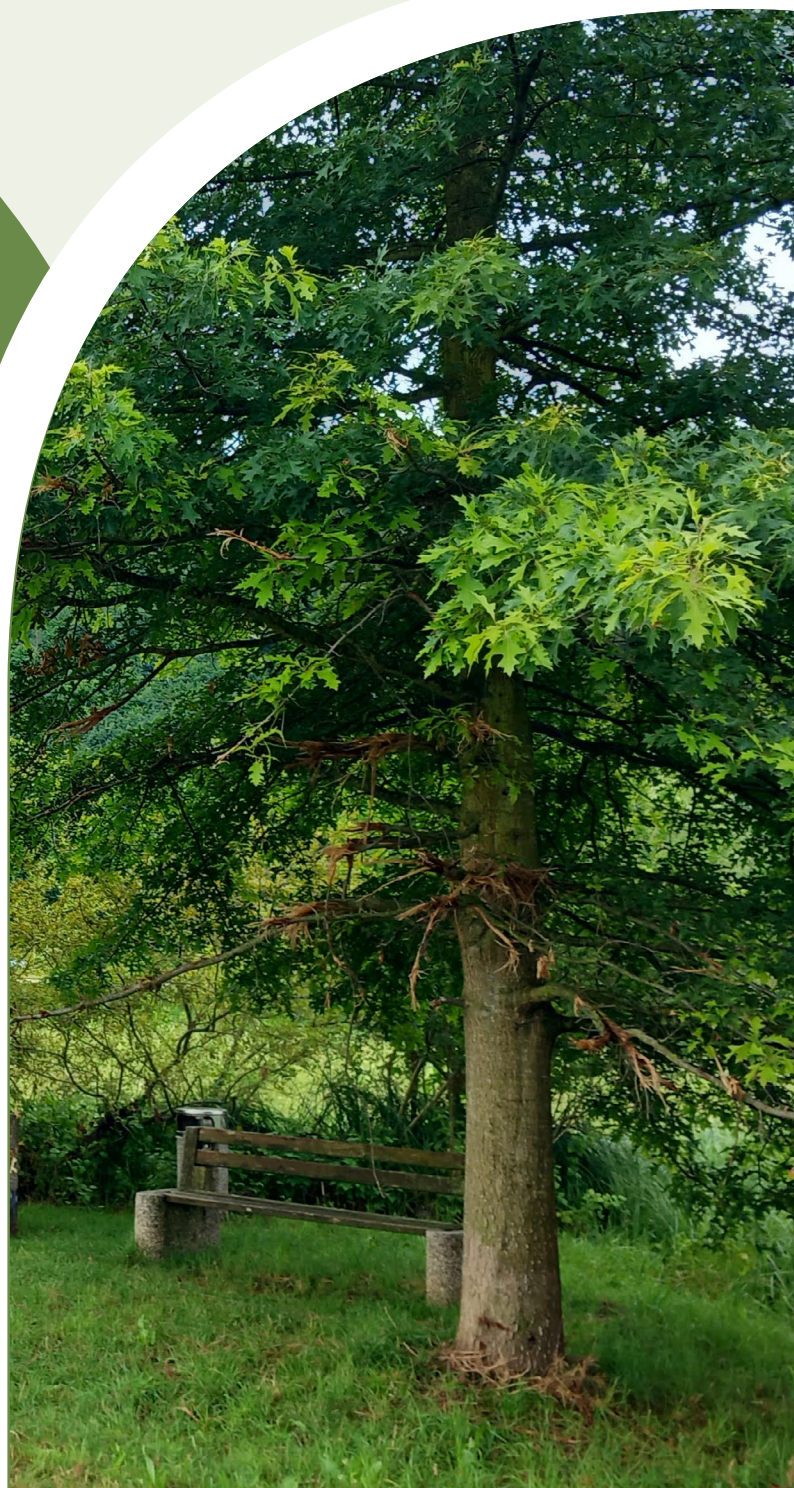
Zastavljeni cilji so usmerjeni k izboljšanju dostopnosti in višji kvaliteti bivanja vseh prebivalcev občine Šoštanj. Pri oblikovanju ciljev so bila upoštevana nacionalna prizadevanja ter lokalne specifične. Izbrani in prioritizirani so bili s pomočjo vseh ključnih deležnikov v občini in javnosti.

1. Izboljšana kakovost življenja v privlačni ter zeleni občini z zdravimi, aktivnimi in povezanimi prebivalci,
2. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa ter sanacija prezračevalnega jaška v mestu Šoštanj,
3. Večja varnost vseh udeležencev prometa,
4. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti za vse prebivalce s trajnostnimi prometnimi načini,
5. Trajnostno prestrukturiranje gospodarstva znotraj že obstoječih industrijskih območij.

Doseganje ciljev bo občina preverjala s spremljanjem deleža pešcev in kolesarjev na ključnih koridorjih, šolarjev, ki hodijo v šolo peš ali s kolesom, zaposlenih, ki hodijo v na delovno mesto peš ali s kolesom, ter deležem izvedenih ukrepov, načrtanih v OCPS.

Do leta 2031 se bo delež pešcev na ključnih koridorjih, v neposredni bližini Osnovne šole Karla Destovnika Kajuha - Šoštanj na Koroški ulici in pri avtobusnem postajališču pri podružnični šoli v Topolšici povečalo na 10 % in delež kolesarjev na 5 %, skupaj torej iz 10 na 15 %. Delež osebnega motornega prometa na ključnih koridorjih se bo do leta 2031 zmanjšal za 2 %, iz 1854 vozil (leta 2024) na 1817 vozil (leta 2031). Delež otrok, ki prihaja v šolo aktivno, se bo povečal na 35 % (leta 2024 – 31 %), 80 % vseh otrok pa bo leta 2031 v šolo hodilo samostojno, brez spremstva staršev. Skupni delež hoje in kolesarjenja pri poteh na delo se bo zvišal z 9 % na 12 %. Vsaj 60 % načrtovanih ukrepov s področja hoje, kolesarjenja, JPP, motornega prometa in celostnega prometnega načrtovanja bo izvedenih do leta 2031. Odpravljenih bo pet nevarnih točk za šolarje iz Načrta varnih šolskih poti do leta 2030.

KLJUČNA SPOROČILA ANALIZE OBSTOJEČEGA STANJA



Politična in javna podpora celostnemu prometnemu načrtovanju (CPN) se krepi, zlasti v procesu priprave novega občinskega načrta za celostne prometne strategije (OCPS). V petletnem obdobju veljavnosti prejšnje celostne prometne strategije (CPS) so bili doseženi številni načrtani cilji in izvedena večina ukrepov. Izvedba nekaterih, kot so mestni marketing, prometna preureditev območja pri šoli za dostop avtobusov, navezava na državno kolesarsko povezavo R3, elektrifikacija železnice ter dograditev peš in kolesarskih mrež z urbano opremo in zazelenitvijo, pa se načrtuje v času izvajanja OCPS.

Spremembe potovalnih navad in prometnega sistema niso v celoti dosegle zastavljenih ciljev. Izrazito se je sicer povečalo število kolesarjev, ki je na določenih lokacijah naraslo kar za petkrat in preseglo vsa pričakovanja. Količina motornega prometa se žal ni zmanjšala, predvsem zaradi novih cest in podporne infrastrukture. Izvajanje ukrepov CPS torej še ni prineslo vseh zelenih sprememb.

1. V središču naselja Šoštanj so za pešce boljši pogoji kot v drugih krajih v občini.

V središču Šoštanja so za pešce ustvarjeni relativno dobri pogoji, ki so se bistveno izboljšali z omejitvijo motornega prometa na Glavnem trgu in Trgu svobode. Povezave z Metlečami, Pohrastnikom in Topolšico so ustrezne, medtem ko so povezave z drugimi naselji pomanjkljive ali jih sploh ni.

2. Kolesarska povezava iz Velenja prek Šoštanja proti Topolšici je dobro obiskana.

Državno kolesarsko povezavo prebivalci in obiskovalci občine Šoštanj pogosto uporabljajo, vendar je del poti ob Družmiskem jezeru v slabem stanju, v samem Šoštanju pa obstajajo nevarna območja za kolesarje. Manjkajo tudi povezave do bližnjih naselij, kot so Ravne, Gaberke in Lokovica.

3. Frekvence javnega prevoza so prenizke, zlasti pri povezavah Šoštanja z drugimi naselji v občini. Obstoječa avtobusna linija Velenje-Šoštanj s

tremi postajališči v Šoštanju omogoča povezavo z drugimi naselji, vendar je na nekaterih relacijah frekvenca voženj prenizka za praktično uporabo. Do Celja avtobus vozi 20-krat na dan (s prestopom v Velenju), kar omogoča relativno dobro regionalno dostopnost. Občina ima dve železniški postaji, Šoštanj in Florjan, s povezavami do Celja in Velenja. Vzpostavitev mestne železnice in uporaba železniške proge za tovorni promet ostajata neizkoriščen potencial. Postaje JPP so potrebne nadgradnje v smislu intermodalnosti in dostopnosti.

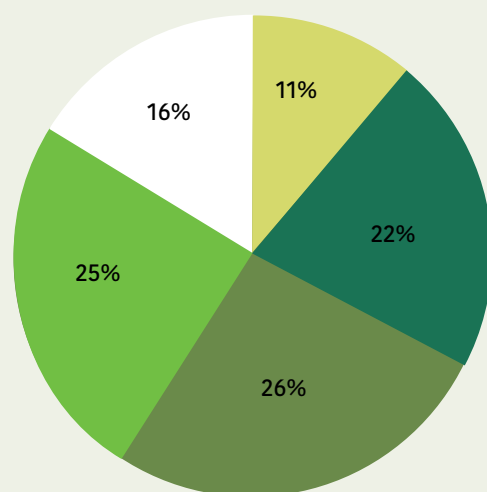
4. Prevladuje uporaba osebnega avtomobila, tudi na kratkih razdaljah.

Kordonsko štetje je pokazalo, da 73 % prometa predstavljajo osebni avtomobili. Aktivna mobilnost (hoja in kolesarjenje) predstavlja le 10 % vseh poti, kar kaže na velik potencial za izboljšave. Kritični območji sta Lokovica in območje šole na Koroški cesti. Približno 30 % prebivalcev bi spremenilo svoje potovalne navade za bolj trajnostne, če bi bile poti bolje urejene. Anketa je pokazala, da bi lahko kar tretjina zaposlenih prišla v službo peš ali s kolesom, saj živijo na razdalji do 5 km od delovnega mesta.



Oddaljenost kraja bivališča od delovnega mesta

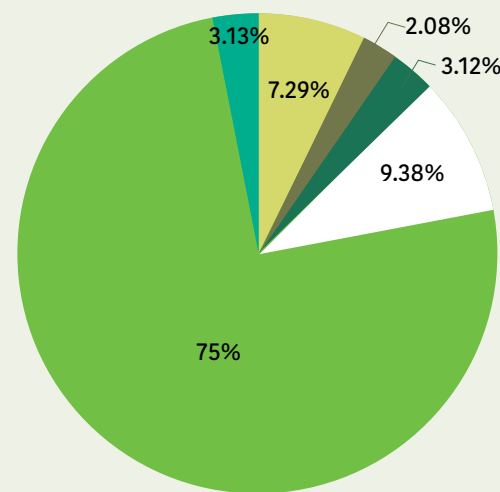
N=106



manj kot 2 km 2 do 5 km 5 do 10 km
10 do 30 km več kot 30 km

Delež uporabe potovalnih načinov za pot na delo

N=106



Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) Avtomobil (le voznik)
Hoja (tudi skiro, rolerji, rolka) Motor Avtomobil (sopotnik)
Avtomobil (voznik, pripeljem tudi sopotnika/-e)

Grafikon 1 in 2: Oddaljenost kraja bivališča od delovnega mesta in delež uporabe potovalnih načinov za prihod na delo

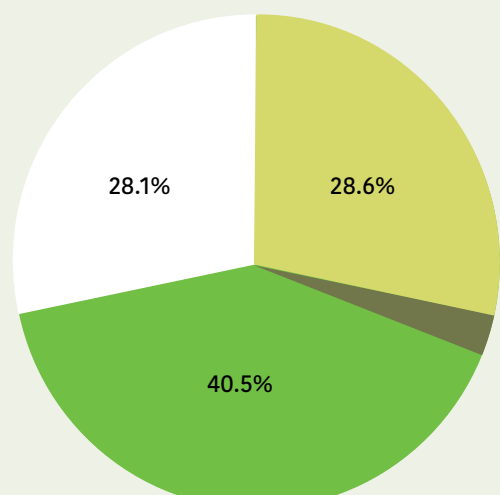
5. Več šolarjev si želi kolesariti.

V šolo peš prihaja 28 % učencev, medtem ko kolesari le 2,6 %, čeprav bi si to želelo kar 29 %

učencev. Spodbujanje aktivnih prihodov v šolo bi prispevalo k zmanjšanju prometne gneče v okolici šole in ter izboljšanju zdravja otrok.

Način prihoda učencev v šolo

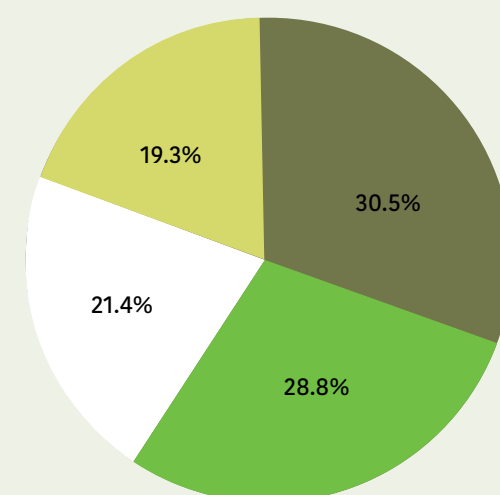
N=430



Javni prevoz - vlak Kolo in e-kolo Avtomobil
Šolski avtobus in kombi Peš, skiro, rolerji, kotalke, rolka

Željen način prihoda učencev v šolo

N=430



Javni prevoz - vlak Kolo in e-kolo Avtomobil
Šolski avtobus in kombi Peš, skiro, rolerji, kotalke, rolka

Grafikon 3 in 4: Način prihoda učencev v šolo na dan 17. 6. 2024 in željen način prihoda

6. Prostorsko načrtovanje:

Načrtovanje gospodarskih in rekreacijskih površin predstavlja tako priložnost kot tveganje za spod-

bujanje avtomobilskega prometa, zato je ključnega pomena celostni pristop k načrtovanju.



KLJUČNE PREDNOSTI, IZZIVI IN PRILOŽNOSTI



Avtor: Andraž Roškar

HOJA

Hoja je ena ključnih trajnostnih oblik mobilnosti, ki prispeva k boljšemu zdravju, čistejšemu okolju in višji kakovosti življenja v občini Šoštanj.

Občina Šoštanj nudi ugodne pogoje za hojo, zlasti v središču naselja Šoštanj, kjer so urejene prijetne in varne pešpoti. Med ključnimi prednostmi sta osrednja trga in mostovi, ki omogočajo udobno gibanje pešcev, ter zeleni parki, kot so Tresimirjev park, Kajuhov park in park Vile Mayer, ki ponujajo prostor za sprostitev in sprehode. Pomembno vlogo pri spodbujanju hoje ima ozaveščanje najmlajših, saj se otroke v vrtcih in šolah preko igre, pogovorov in zgleda spodbuja k trajnostni mobilnosti, kar prispeva k dolgoročnemu razvoju kulture hoje.

Kljub določenim prednostim se občina sooča tudi z izzivi, ki otežujejo hojo. Območje pred šolo je močno prometno obremenjeno, saj prevladujeta avtomobilski in tovorni promet, kar znatno zmanjšuje varnost pešcev. Občina nima neposrednih pristojnosti za ureditev varnih prehodov in poti na območjih državne infrastrukture, kot so magistralna cesta skozi Lokovico, železniška proga in Koroška cesta pri OŠ. Razpršena poselitev ter hribovit teren zahtevata povezovanje hoje z drugimi trajnostnimi oblikami mobilnosti. Trenutno pešci pogosto uporabljajo kolesarske povezave, kar kaže na pomanjkanje posebej urejenih površin za hojo. Posebna pozornost bi morala biti namenjena tudi izboljšanju peš povezav med naselji, zlasti med Šoštanjem in bližnjimi naselji (Lokovico, Ravnami in Gaberkami) ter znotraj samih naselij (Zg. in Sp. Lokovica).

Občina Šoštanj kljub izzivom ponuja velik potencial za izboljšanje pogojev za hojo:

- **Dostopnost naselij:** kar 94 % vseh stavb v naselju Šoštanj je oddaljenih največ 15 minut hoje od središča mesta, kar omogoča pogoje, da hoja postane prevladujoča oblika mobilnosti.

- **Urejanje državne infrastrukture:** načrtovana ureditev magistralne ceste in železniške proge predstavlja priložnost za izboljšanje pogojev za pešce, kar bo omogočilo večjo varnost in udobje.

- **Razvoj aktivnosti na trgih:** omejitev avtomobilskega prometa na trgih ponuja priložnost za organizacijo dogodkov in aktivnosti, ki bi dodatno privabile pešce in spodbudile aktivno mobilnost.

- **Podpora skupnosti:** šola je pripravljena uvesti in izvajati program Pešbus, kar močno spodbuja hojo med otroki. Hkrati pri izvedbi Pešbusa podporo nudijo tudi člani društva upokojencev, kar lahko pozitivno vpliva na medgeneracijsko povezanost.

- **Obstoječe kolesarske poti** lahko služijo kot osnova za ureditev novih površin za hojo, kar bo omogočilo večjo povezanost pešpoti in kolesarskih poti ter spodbudilo trajnostno mobilnost.



KOLESARJENJE

Občina Šoštanj že sedaj ponuja pomembne možnosti za razvoj kolesarjenja, saj ima urejeno glavno kolesarsko povezavo med Šoštanjem, Topolšico in Velenjem, ki omogoča varno in udobno uporabo koles. Vzpostavljen je sistem izposoje koles Bicy, ki spodbuja uporabo koles za vsakodnevne opravke in rekreacijo. Poleg tega se v kolesarsko infrastrukturo vlaga tudi širše, na ravni Savinjske in Koroške regije, kar odpira možnosti za povezovanje z drugimi kraji.

Kljub napredku pa so še vedno prisotni izzivi. V središču mesta primanjkuje kolesarskih povezav, zaradi česar kolesarji pogosto uporabljajo cestišče, kot na primer na Primorski cesti. Poleg tega prebivalci pogrešajo varne kolesarske povezave med naselji, kot so Lokovica, Ravne, Gaberke, Florjan, Lajše in Bele Vode. Državna cesta, ki poteka skozi naselje Lokovica, je zaradi gostega prometa in visokih hitrosti zelo nevarna za kolesarje. Dodatne težave povzročajo tudi slaba povezanost glavne kolesarske povezave in šole ter slabo stanje dela poti ob Družmirskem jezeru. Trenutna infrastruktura ni prilagojena uporabnikom z omejitvami, torej za tricikle, tandeme za slabovidne, tovorni kolesarski promet in prikolice za otroke.

Na področju kolesarjenja se kažejo naslednje priložnosti:

- **Povečano zanimanje** za kolesarjenje med mladimi, starejšimi in prebivalci z omejitvami.
- **Priložnost za finančne spodbude, kot so tiste preko Ekosklada**, za nakup električnih koles, kar je posebej uporabno v hribovitějšíh območjih.
- **Potencial za povezavo kolesarske poti v občini Šoštanj z novo kolesarsko potjo v dolini Pake**, v občini Šmartno ob Paki.

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Naselje Šoštanj in naselje Florjan imata dobro železniško povezavo z Velenjem in Celjem, prav tako pa je zagotovljena dobra avtobusna povezava med Šoštanjem, Velenjem in Topolšico. V občini deluje tudi pogosto uporabljen sistem brezplačnih prevozov na klic – Prostofer med starejšimi prebivalci.

Med glavne pomanjkljivosti javnega potniškega prometa spada nizka frekvenca medkrajevnih prevozov, slaba dostopnost informacij o prevozi, slaba povezanost prebivalcev, ki živijo izven območja gostejše poselitve, ter nezadostna prilagojenost javnega prevoza za osebe z omejeno mobilnostjo.

Za povečanje uporabe javnega potniškega prometa bo potrebno:

- **Boljše obveščanje širše javnosti** o obstoječi integraciji šolskih prevozov v sistem javnega prevoza.
- **Okrepitev frekvence avtobusnih linij** na obstoječih linijah avtobusnih prevozov (Lokovica, Ravne, Gaberke, Florjan, Topolšica).
- **Razvoj sistema javnega prevoza na zahtevo v območjih z redkejšo poselitvijo**, po modelu obstoječega sistema Prostofer, ki bi ga bilo mogoče prilagoditi tudi za prevoz invalidskih vozičkov.
- **Načrtovana ureditev železniške proge.**



MOTorni PROMET

V občini Šoštanj so bili že izvedeni pomembni ukrepi za umirjanje in zmanjševanje osebne motorne prometa, kar prispeva k večji prometni varnosti in kakovosti bivanja. Med ključnimi dosežki so ukinitvev prometa na obeh trgih in zmanjšanje nekaterih parkirnih mest.

Eden izmed glavnih izzivov ostaja zmanjšanje števil poti, opravljenih z avtomobili, tako pri prihodih na delo, kot v šolo, vrtec in druge dejavnosti. Posebno pozornost zahteva območje pred Osnovno šolo Karla Destovnika-Kajuha Šoštanj, kjer je potrebno zagotoviti varen prehod ter umiriti ali preusmeriti tovorni in osebni motorni promet, da se poveča varnost otrok. Potrebno je izboljšati kulturo vožnje, saj previsoke hitrosti in parkiranje na površinah za pešce ostajata pogosti težavi.

Občina Šoštanj ima kljub izzivom veliko potenciala za zmanjšanje motorne prometa, predvsem:

- **z odprto komunikacijo** s prebivalci o možnih rešitvah za prometne izzive,
- **z umiritvijo prometa**, tako v smislu zmanjšanja hitrosti kot zmanjšanja uporabe avtomobilov,
- **s spodbujanjem trajnostne mobilnosti med zaposlenimi v večjih podjetjih.**



CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Pri celostnem prometnem načrtovanju je ključno upoštevati dejstvo, da je kar 94 % vseh stavb v naselju Šoštanj oddaljenih največ 15 minut hoje od središča mesta. Poleg tega več kot 60 % stavb leži v 15-minutni oddaljenosti od svojega središča naselja, kar omogoča enostaven dostop do središč brez potrebe po uporabi osebne avtomobila, pod pogojem, da so središča naselij ustrezno opremljena s centralnimi dejavnostmi.

Velik izziv v prihodnosti bo zagotavljanje novih površin za industrijo, poselitev in rekreacijo, ki ne bodo povečevale odvisnosti od osebne motorne prometa. Za zmanjševanje potreb po novih parkirnih mestih in cestah bo potrebno racionalno prostorsko načrtovanje, učinkovito ozaveščanje prebivalcev ter spodbujanje aktivnih oblik mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje. Eden izmed izzivov bo tudi prezračevalni jašek v industrijski coni Termoelektrarne Šoštanj, ki že leta negativno vpliva na kakovost zraka in predstavlja oviro za spodbujanje aktivne mobilnosti.

Priložnosti za izboljšanje celostnega prometnega načrtovanja so:

- **energetsko prestrukturiranje regije** iz fosilnih goriv v okolju prijaznejše tehnologije, kar lahko prinese pozitivne spremembe tudi na področju prometnega načrtovanja,
- **urejanje novih površin za poselitev** zaradi nevarnosti poplav in razvoj novih industrijskih območij, kar omogoča prostorske rešitve, ki povezujejo prometno in prostorsko načrtovanje,
- **zanimanje, angažiranost in zgled članov širše delovne skupine OCPS** lahko pripomorejo k učinkovitejšemu izvajanju celostne prometne strategije.

Radiji oddaljenosti od središča naselja Šoštanj

Legenda

-  kataster stavb
-  meja občine Šoštanj

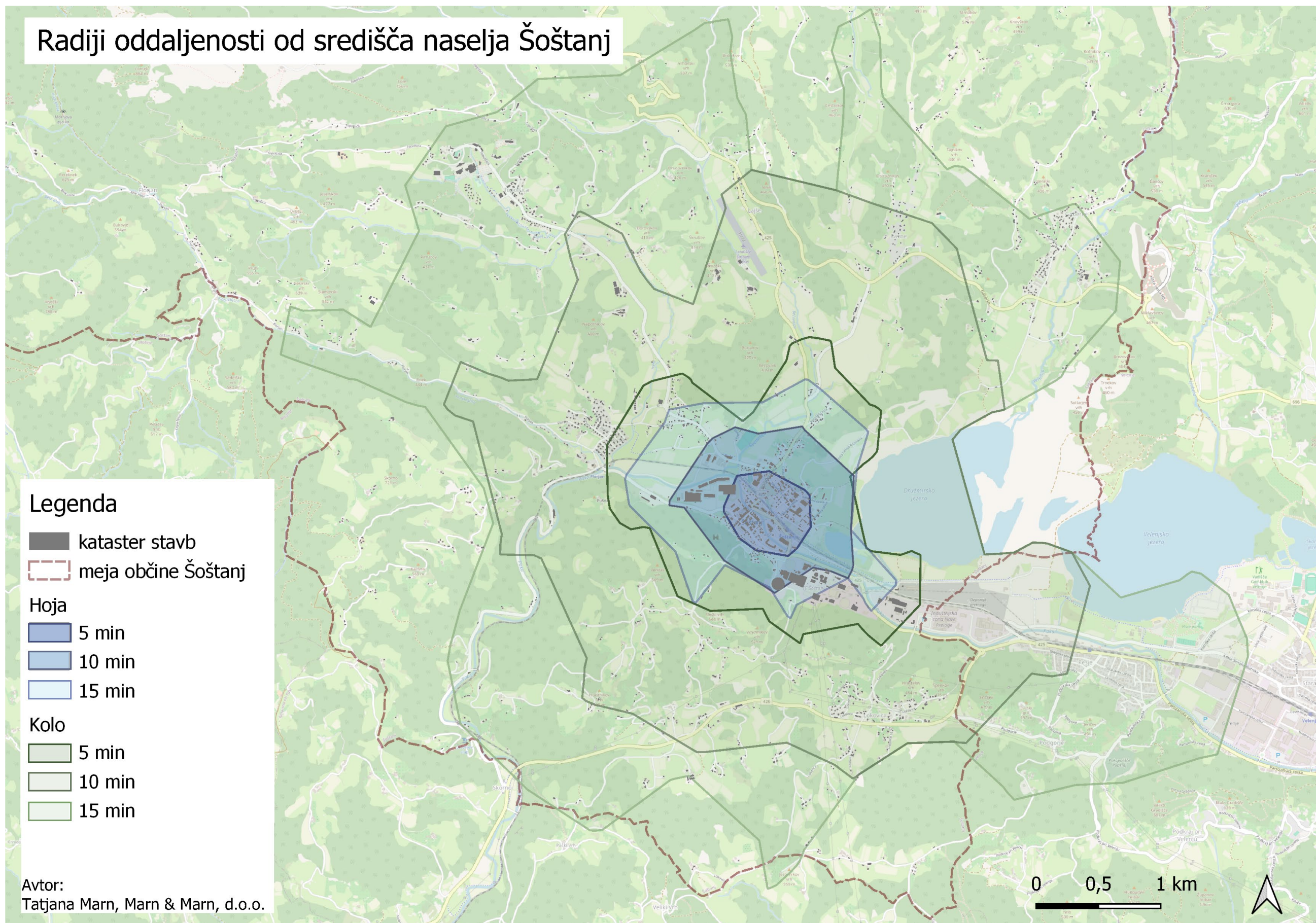
Hoja

-  5 min
-  10 min
-  15 min

Kolo

-  5 min
-  10 min
-  15 min

Avtor:
Tatjana Marn, Marn & Marn, d.o.o.



STEBRI UKREPANJA



Avtor: Andraž Roškar

Občinska celostna prometna strategija Šoštanj obsega pet strateških stebrov oz. stebrov ukrepanja, hoja, kolesarenje, javni potniški promet, motorni promet in celostno prometno načrtovanje. Za vsak posamezen steber je oblikovan nabor ukrepov za doseganje zastavljenih strateških ciljev.

STEBER	STRATEŠKA VODILA	KVANTIFIKACIJA VODIL
HOJA	Pešci se med hojo počutijo varno in prijetno, saj infrastruktura omogoča dostopnost za vse. Občani radi hodijo. Javne površine za hojo so varne, urejene, enotnega izgleda ter redno vzdrževane in ozelenjene. Dobri pogoji za varen in aktiven prihod otrok v šolo in vrtec ter zaposlenih na delo, dvig ozaveščenosti o koristih aktivne mobilnosti za vse starostne skupine.	Povečati delež pešcev na 10% do leta 2031 (leta 2024 – 8,6%). Ciljna vrednost je vsaj 60 % izvedenih ukrepov ki se nanašajo na hojo, do l. 2031.
KOLESARJENJE	Pogoji za kolesarjenje se nenehno izboljšujejo, kolesarska infrastruktura je v naselju, med naselji in med občinami je dobro povezana, varna in redno vzdrževana. Kolesarji so spoštovani udeleženci v prometu, so obzirni do drugih udeležencev v prometu in se med vožnjo počutijo varne. Dobri pogoji za varen prihod s kolesom v šolo in na delo.	Povečati delež kolesarjev na 5% do leta 2031 (leta 2024 – 1,7%). Ciljna vrednost je vsaj 60 % izvedenih ukrepov, ki se nanašajo na kolesarjenje, do l. 2031.
JAVNI POTNIŠKI PROMET	Izboljša se dostopnost in kakovost javnega prometa.	Povečati delež potnikov na avtobusih na 15 % (leta 2024 – 9,8%). Ciljna vrednost je vsaj 60 % izvedenih ukrepov, ki se nanašajo na javni potniški promet, do l. 2031.
MOTORNI PROMET	Motorni promet se aktivno umirja, omejuje in usmerja s ciljem povečanja varnosti drugih udeležencev v prometu ter izboljšanja kakovosti življenja v naseljih.	Zmanjšati delež osebnega motornega prometa (avtomobil in kombi) za 2 %. Ciljna vrednost je vsaj 60 % izvedenih ukrepov, ki se nanašajo na motorni promet, do l. 2031.
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	Ukrepi celostnega prometnega načrtovanja naj v čim večji meri podpirajo spodbujanje hoje, kolesarjenja, uporabe javnega potniškega prometa in zmanjšanje odvisnosti od motornega prometa.	Ciljna vrednost je vsaj 60 % izvedenih ukrepov ki se nanašajo na celostno prometno načrtovanje, do l. 2031.

1. Celostno prometno načrtovanje

Ukrepi s področja celostnega prometnega načrtovanja vključujejo organizacijske, infrastrukturne in ozaveščevalno-promocijske dejavnosti, ki se osredotočajo na hojo, kolesarjenje, javni potniški promet in zmanjšanje motornega prometa. Ozaveščevalne in promocijske aktivnosti spodbujajo trajnostno mobilnost, izboljšanje kulture v pro-

metu ter preprečevanje vandalizma. Organizacijski ukrepi se osredotočajo na krepitev medobčinskega in medsektorskega sodelovanja, medtem ko infrastrukturni ukrepi izboljšujejo pogoje za aktivno mobilnost, vključno z ozelenitvijo, primerno osvetlitvijo in odpravljanjem ovir za funkcionalno ovirane.

ŠT. UKREPA	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI UKREPA
1.1	Ozaveščevalne akcije za spodbujanje trajnostne mobilnosti in izboljšanje kulture v prometu ter priprava mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa	**	**
1.2	Izvajanje aktivnosti za sanacijo prezračevalnega jaška	*	**
1.3	Ozaveščevalne akcije za preprečevanja vandalizma	**	**
1.4	Izvajanje in dopolnitev načrta ozelenitve mesta Šoštanj	*	***
1.5	Oživljanje mestnega središča Šoštanja	***	***
1.6	Aktivnejše medobčinsko povezovanje in sodelovanje v šaleški regiji ter širše na področju celostnega prometnega načrtovanja	*	***
1.7	Pristop k procesu ureditve občine po meri invalidov	**	**
1.8	Ureditev javne razsvetljave	*	*
1.9	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	*	*

1.1. Ozaveščevalne akcije za spodbujanje trajnostne mobilnosti, izboljšanje kulture v prometu in priprava mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa.

Vzgojno-izobraževalni zavodi bodo vsako leto spodbujali izvedbo spremljanih poti v šolo (Pešbus, Bicivlak, Beli zajček) in organizirali natečaje ter delavnice na temo varnosti v prometu.

Občina Šoštanj se bo vsako leto aktivno vključila v kampanjo v času Evropskega tedna mobilnosti, pripravila program in sodelovala s pristojnim ministrstvom. Evropski teden mobilnosti, ki poteka v drugi polovici septembra, je največja mednarodna kampanja za trajnostno mobilnost.

Večjim generatorjem prometa bo nudena podpora pri pripravi mobilnostnih načrtov in njihovemu izvajanju, ter pri spodbujanju zaposlenih k trajnostnemu prihodu na delo. Mobilnostni načrti omogočajo usklajevanje različnih možnosti prevoza v lokalnem okolju ter boljše načrtovanje infrastrukture, ki podpira trajnostno mobilnost.

Razpisni pogoji za pridobivanje občinskih sredstev bodo prilagojeni tako, da bodo prioritizirali projekte, ki bodo spodbujali trajnostne prihode na dogodke, srečanja in druge dejavnosti.

1.2. Izvajanje aktivnosti za sanacijo prezračevalnega jaška

Dosedanje aktivnosti za sanacijo prezračevalnega jaška na območju Industrijske cone Termo-

elektrarne Šoštanj, ki zaradi neprijetnega vonja zmanjšuje privlačnost prostora za aktivne oblike mobilnosti, se bodo nadaljevale.

1.3. Ozaveščevalne akcije za preprečevanje vandalizma

Na letni ravni bodo izvedene ozaveščevalne akcije za preprečevanje vandalizma, katerih glavni cilj bo zmanjšanje poškodb na urbani opremi ter izboljšanje občutka varnosti med prebivalci občine.

1.4. Izvajanje in dopolnitev načrta ozelenitve mesta Šoštanj

Občina Šoštanj bo pregledala obstoječo dokumentacijo za ozelenitev mesta Šoštanj, jo nadgradila in začela z izvajanjem. Predvidena je sistematična ozelenitev parkirišč, kolesarskih in peš površin ter drugih javnih površin.

1.5. Oživljanje mestnega središča Šoštanja

Zavod za kulturo Šoštanj bo vzpostavil novo delovno mesto za skrb za mestni marketing ter razvoj in promocijo mestnega središča s ciljem privabiti nove investitorje, ponudnike, obiskovalce in občane.



1.6. Aktivnejše medobčinsko povezovanje in sodelovanje v šaleški regiji ter širše na področju celostnega prometnega načrtovanja

Med občinami šaleške regije in širše se bo okrepilo sodelovanje, saj posamezni ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti presegajo meje občine. Potrebno bo aktivno medobčinsko sodelovanje, izmenjava izkušenj in skupno načrtovanje izvedbe ukrepov. Skupaj bodo iskali rešitve za boljšo dostopnost regije (medkrajevni avtobusi, prenova proge Celje-Velenje, razširitev ponudbe mestnega prevoza) in povezovanje ukrepov med občinami.

1.7. Pristop k procesu ureditve občine po meri invalidov

Občina Šoštanj bo pristopila k procesu pridobitve naziva “Občina - po meri invalidov”. V okviru tega procesa bo oblikovala svet, ki bo pripravljal in izvajal akcijski načrt, ki vključuje tudi aktivnosti za izboljšanje grajenega okolja in odpravo ovir v prostoru. Preučena bo možnost vzpostavitve prevozov na klic za gibalno ovirane osebe, ne le

za zdravstveno oskrbo, ampak tudi za rekreacijo.

1.8. Ureditev javne razsvetljave

Preverilo se bo stanje javne razsvetljave in izvedli ukrepi za prilagoditev razsvetljave tako, da bo zagotavljala varnost v prometu, hkrati pa se bo zmanjšala osvetlitev tam, kjer ni nujno potrebna.

1.9. Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS

Po sprejetju OCPS Šoštanj na občinskem svetu se bo vsako leto pripravilo poročilo o izvajanju ukrepov in vrednotenju učinkov OCPS. V skladu z načrtom spremljanja kazalnikov trajnostne mobilnosti se bodo spremljali obvezni in dodatni kazalniki. Poročilo se bo na letni ravni oddalo pristojnemu ministrstvu. Redna letna srečanja bodo omogočila analizo izvajanja ukrepov, doseganja ciljev ter evidentiranje izzivov in možnih rešitev. Z rezultati bo seznanjeno vodstvo občine, občinska uprava, občinski svet in javnost. Po sedmih letih se bo pristopilo k pripravi nove OCPS.



2. Več ljudi hodi, ker je hoja udobna, varna in zdrava

Hoja je enostavno in naravno gibanje, ki ima številne pozitivne učinke na telesno in duševno zdravje. S hojo ne povzročamo izpustov toplogrednih plinov niti drugih negativnih vplivov na okolje, kar jo predstavlja kot najbolj okolju prijazno

obliko mobilnosti. V primerjavi z drugimi načini premikanja je infrastrukturno nezahtevna. Pri načrtovanju in urejanju površin za pešce bo posebna pozornost namenjena šolskim okolišem in zagotavljanju varnih šolskih poti.

ŠT. UKREPA	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI UKREPA
2.1	Sistematično urejanje in odprava nevarnih točk	***	***
2.2	Ureditev prečkanja pešcev na območju državne kolesarske steze čez Koroško cesto pri šoli	***	***
2.3	Načrtovanje peš poti	*	*
2.4	Izgradnja in označitev peš poti ter pripadajoče infrastrukture	***	***

2.1. Sistematično urejanje in odprava nevarnih točk

V Prometno varnostnem načrtu OŠ Karla Destovnika-Kajuha Šoštanj je označenih pet nevarnih točk na poti v šolo v ožjem območju šole. Prednostno se bo izboljšala varnost na območju dveh železniških prehodov (Tovarniška pot, Koroška cesta), izvedeni bodo ukrepi za umirjanje prometa (pri prehodu za pešce, kjer Cesta heroja Gašperja prehaja v Metleče) in vzpostavljene nove površine za pešce (Cesta talcev, ki vodi do graščine, odsek Ceste heroja Gašperja, vzhodno od Koroške ceste).

2.2. Ureditev prečkanja Koroške ceste

Varnost prečkanja pešcev na območju državne kolesarske steze čez Koroško cesto pri šoli, kjer pešci pogosto prečkajo cesto kljub temu, da ni označenega prehoda za pešce, le prehod za kolesarje, bo izboljšana. Ukrepi bodo vključevali komunikacijo o pravilnem prečkanju nevarne točke, ureditev vertikalne signalizacije z informacijo o prednosti na prehodu čez Koroško cesto (kjer pešec in kolesar nimata prednosti) ter pripravo elaborata za daljnoročno rešitev nevarne točke (npr. poglobitev državne kolesarske steze in prehoda za pešce), ki bo vključena v posodobitev železniške proge Celje-Velenje.



2.3. Načrtovanje peš poti

Pripravljen bo akcijski načrt za izgradnjo in označitev peš poti na osnovi “Študije ureditve mreže peš in kolesarskih povezav ter parkirnih površin s spremljajočo urbano opremo in krajinsko ureditvijo v občini Šoštanj”, ki je bila pripravljena v okviru izvajanja Celostne prometne strategije Šoštanj (2017).

2.4. Izgradnja peš poti s pripadajočo infrastrukturo

Peš poti, infrastruktura za hojo in pripadajoče površine se bodo zgradile in označile v skladu z akcijskim načrtom “Načrta kolesarskih in peš poti v občini Šoštanj”.



3. Kolesarjenje kot učinkovit in okolju prijazen način premikanja

Kolesarjenje je ena izmed najbolj trajnostnih oblik mobilnosti, saj ne povzroča emisij toplogrednih plinov, spodbuja telesno in duševno zdravje ter hkrati omogoča nizke stroške prevoza. Kolesarjenje povezuje kraje, spodbuja aktivno življenje in zmanjšuje obremenitve okolja.

Z namenom povečanje dostopnosti in udobja za kolesarje se bo nadaljevalo urejanje površin za kolesarje, predvsem z navezavo na obstoječo hrbtenico kolesarskega omrežja, okrepljena pa bodo tudi podporne storitve, kot so kolesarska parkirišča in sistemi izposoje koles.

ŠT. UKREPA	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI UKREPA
3.1	Načrtovanje kolesarskih povezav	*	*
3.2	Izgradnja in označitev kolesarski povezav ter infrastrukture	***	***
3.3	Ureditev in izgradnja dodatnih kolesarskih parkirišč	*	***
3.4	Razširitev in izboljšanje sistema izposoje koles in kolesarske ponudbe v občini	**	**

3.1 Načrtovanje kolesarskih povezav

Pripravljen bo akcijski načrt za izgradnjo in označitev kolesarskih poti na osnovi “Študije ureditve mreže peš in kolesarskih povezav ter parkirnih površin s spremljajočo urbano opremo in krajinsko ureditvijo v občini Šoštanj” (Celostne prometne strategije Šoštanj, 2017).

šanje kolesarske infrastrukture bo potekalo skladno z zgoraj omenjenim akcijskim načrtom, kar bo omogočilo večjo povezanost naselij in varnost kolesarjev.

3.2 Izgradnja in označitev kolesarskih povezav ter infrastrukture

Izgradnja in označitev kolesarskih poti ter izboljš-

3.3 Ureditev in izgradnja dodatnih kolesarskih parkirišč

Za povečanje udobja kolesarjev bo v kolesarnici pri Osnovni šoli Karla Destovnika-Kajuha Šoštanj nameščen montažni sistem kolesarskih stojal, ki bodo omogočili varno hrambo koles. Pri športnem stadionu v Metlečah bo zgrajena pokrita in varna kolesarnica.

3.4 Razširitev in izboljšanje sistema izposoje koles in kolesarske ponudbe v občini

Sistem izposoje mestnih koles - BICY bo nadgrajen, omogočena bo izposoja tudi za tujce. Vzporedno bo pripravljen načrt za širitev sistema

postajališč v skladu z akcijskim načrtom “Študije ureditve mreže peš in kolesarskih in povezav ter parkirnih površin s spremljajočo urbano opremo in krajinsko ureditvijo v občini Šoštanj”. Skupaj s sosednjimi občinami se bodo preučile možnosti za vzpostavitev enotnega sistema izposoje koles, ki bo povezal celotno Savinjsko razvojno regijo.



4. Privlačen in kakovostne javni potniški promet v Šoštanju privablja nove uporabnike

Učinkovit in kakovosten javni potniški promet je ključnega pomena za zmanjšanje odvisnosti od osebnega avtomobila, saj povečuje mobilnostne možnosti in omogoča dostopnost vsem prebivalcem. Kakovostna in dostopna javna prevozna omrežja so pomembna za zmanjšanje socialnih neenakosti in prevozne revščine ter izboljšanje kakovosti življenja v občini.

Občina Šoštanj se osredotoča na izboljšanje javnega prevoza, z nadgradnjo infrastrukture, izboljšanjem storitev ter preučitvijo možnosti novih oblik prevozov za vse občane.

ŠT. UKREPA	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI UKREPA
4.1	Nadgradnja železniške proge Celje-Velenje	***	***
4.2	Prenova avtobusne in železniške postaje	***	***
4.3	Izboljšanje kakovosti storitve javnega prevoza za uporabnika	**	***
4.4	Preučitev možnosti vzpostavitve prevozov na klic za vse občane	*	*
4.5	Optimizacija šolskih prevozov	*	***

4.1. Preučitev možnosti nadgradnje železniške proge Celje-Velenje

Občina Šoštanj bo pridobila projektne predloge za posodobitev in izboljšanje železniških postajališč, ureditev izvenmestnih srečanj, možnosti poglabitve železnice in dodatnega postajališče Penk ter poskrbela za redno komunikacijo s pripravljavci načrtov nadgradnje železniške proge Celje-Velenje. Tako prispevala k izboljšanju obstoječe infrastrukture ter dvigu kakovosti storitve tako za potnike kot za tovor.

4.2. Prenova avtobusne in železniške postaje

Eden izmed ključnih korakov pri izboljšanju dostopnosti in kakovosti storitve je tudi prenova avtobusne in železniške postaje v naselju Šoštanj. Oba objekta bosta dostopna za vse uporabnike. Obe bosta opremljeni z urbano opremo, javnimi sanitarijami, sodobnim informacijskim sistemom, usmeritvami na sistem izposoje koles Bicy in bosta redno vzdrževani. Predvidena je celovita prenova avtobusne postaje, ki vključuje tudi gradnjo pokrite in varne kolesarnice.

4.3. Izboljšanje kakovosti storitve javnega prevoza za uporabnika

V okviru izboljšanja kakovosti storitve javnega prevoza za uporabnika sta predvideni:

- preučitev možnosti vzpostavitve oz. podaljšanje linije mestnega prevoza Mestne občine Velenje “Lokalc” do Šoštanja (ukrep 1.6 - aktivnejše medobčinsko povezovanje).
- izboljšanje dostopnosti do informacij za potnike in obiskovalce občine z “digitalno vstopno točko” na spletni strani občine in na terenu (posodabljanje voznih redov na postajališčih).

4.4. Preučitev možnosti prevozov na klic za vse občane

Zaledje Občine Šoštanj je zaradi razpršene

poselitve slabo dostopno z javnim potniškim prometom, zato se bo preučila možnost vzpostavitve prevozov na klic za vse občane. Prevozi bi se izvajali z obstoječim voznim parkom občine in društev.

4.5. Optimizacija šolskih prevozov

Preučilo se bo možnosti optimizacije šolskih prevozov, predvsem za učence, katerih bivališče je od šole oddaljeno na za hojo primerni razdalji na osnovi izbranega modela dobrih praks (npr. Občine Slovenj Gradec) z namenom postopnega zmanjševanje stroškov prevozov. Proces bo podprt z izvajanjem Pešbusa in Bicivlaka.



5. Umirjanje in zmanjševanje motornega prometa

Občina se osredotoča tudi na aktivno umirjanje in večji varnosti in izboljšanju kakovosti življenja. zmanjševanje motornega prometa, kar prispeva k

ŠT. UKREPA	UKREP	ZAHTEVNOST	STOPNJA UČINKOVITOSTI UKREPA
5.1	Preučitev možnosti ukrepov umirjanja in urejanja prometa v bližini vzgojno-izobraževalnih inštitucij	***	***
5.2	Priprava načrta in izvedba ukrepov parkirne politike	**	***
5.3	Vključitev prometnih normativov v občinske prostorske načrte	**	***
5.4	Vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva	*	*

5.1. Preučitev možnosti ukrepov umirjanja in urejanja prometa v bližini vzgojno-izobraževalnih inštitucij

V okolici osnovne šole in vrtca v Šoštanju se bo preučilo možnosti umirjanja prometa, ki so za območja državnih cest usklajena z Direkcijo za infrastrukturo. Pri šoli se bo vzpostavila točka Poljubi in odpelji, kot varno postajališče za hitro ustavljanje, ki bo prispevalo k zmanjšanju prometnih zastojev. Pripravljen bo elaborat možnih variant obračališča za šolski avtobus pri načrtovanem novem krožišču pri šoli v Šoštanju, ki bo usklajen z načrtom za obnovo in dograditev šole.

5.2. Priprava načrta in izvedba ukrepov parkirne politike

Pristopilo se bo k ukrepom upravljanja s parkiranjem. V prvi fazi bo pripravljen načrt parkirne politike za širše območje (poleg mesta Šoštanj tudi

območja večjih generatorjev prometa), v drugi pa se bo načrt izvedel.

5.3. Vključitev prometnih normativov v občinske prostorske načrte

Zmanjševanje motornega prometa in podpora trajnosti mobilnosti je smiselno načrtovati že v fazi načrtovanja izgradnje novih objektov, ki bi lahko predstavljali večje generatorje prometa. V občinski prostorski načrt se kot enega izmed pogojev za pridobitev gradbenega dovoljenja vključi pripravo mobilnostnega načrta za industrijske ali druge večje objekte.

5.4. Vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva

Občina bo pripravila načrt za vzpostavitev polnilnic za električne polnilnice različnih hitrosti in polnilnic za vodikova vozila. V drugi fazi se bo načrt izvedel.

AKCIJSKI NAČRT CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE



1. Celostno prometno načrtovanje
2. Hoja
3. Kolesarjenje
4. Javni potniški promet
5. Motorni promet

1. Celostno prometno načrtovanje

UKREP	IZVEDBA							ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA*
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
1.1. Ozaveščevalne akcije za spodbujanje trajnostne mobilnosti, izboljšanje kulture v prometu ter priprava mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa	11.500€	21.500€	11.500€	21.500€	11.500€	21.500€	11.500€	OŠ, vrtec, Občina Šoštanj (Področje za splošne zadeve), večji generatorji prometa	Občinski proračun, sredstva RS in EU, vključitev v projekte
1.2. Izvajanje aktivnosti za sanacijo prezračevalnega jaška								Občina Šoštanj (urad župana)	Brez dodatnih stroškov
1.3. Ozaveščevalne akcije za preprečevanja vandalizma	2.500€	2.500€	2.500€	2.500€	2.500€	2.500€	2.500€	Občina Šoštanj (področje za gospodarstvo, okolje in prostor, področje za splošne zadeve in urad župana)	Občinski proračun
1.4. Izvajanje in dopolnitev načrta ozelenitve mesta Šoštanj **		15.000€				7.500€		Občina Šoštanj (področje za gospodarstvo, okolje in prostor)	Občinski proračun
1.5. Oživljanje mestnega središča Šoštanja ***		30.000€	30.000€	30.000€	30.000€	30.000€	30.000€	Zavod za kulturo, Šoštanj	Občinski proračun, sredstva RS in EU, vključitev v projekte
1.6. Aktivnejše medobčinsko povezovanje in sodelovanje v šaleški regiji ter širše na področju celostnega prometnega načrtovanja								Občina Šoštanj (urad župana, direktor občinske uprave, področje za gospodarstvo, okolje in prostor ter področje za splošne zadeve) in sosednje občine	Brez dodatnih stroškov
1.7. Pristop k procesu ureditve občine po meri invalidov	9.000€	14.000€	9.000€	9.000€	9.000€	9.000€	9.000€	Občina Šoštanj (področje za družbene dejavnosti)	Občinski proračun, sredstva RS
1.8. Ureditev javne razsvetljave								Občina Šoštanj (področje za gospodarstvo, okolje in prostor)	Občinski proračun - brez dodatnih stroškov
1.9. Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS ****	5.000€	5.000€	5.000€	5.000€	5.000€	5.000€	5.000€	Občina Šoštanj (področje za gospodarstvo, okolje in prostor)	Občinski proračun

** Pregled se izvaja na dve leti, do leta 2031 se izvedeta vsaj dve zazelenitvi.
*** Zagotovi se zaposlitev ene osebe.
**** Zunanji izvajalci za spremljanje izvajanja strategije.

2. Hoja

UKREP	IZVEDBA							ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA*
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
2.1. Sistematično urejanje in odprava nevarnih točk		10.000€		10.000€		10.000€		Občina Šoštanj (področje za gospodarstvo, okolje in prostor, področje za splošne	Občinski proračun
2.2. Ureditev prečkanja pešcev na območju državne kolesarske steze čez Koroško cesto pri šoli	21.000€	6.000€	2.000€					Občina Šoštanj (področje za gospodarstvo, okolje in prostor, področje za splošne zadeve), DRSI	Občinski proračun
2.3. Načrtovanje peš poti**		10.000€		2.500€		2.500€		Občina Šoštanj (urad župana, področje za gospodarstvo, okolje in prostor)	Občinski proračun, sredstva RS in EU
2.4. Izgradnja in označitev peš poti ter infrastruktura za pešce	40.000€	40.000€						Občina Šoštanj (urad župana, področje za gospodarstvo, okolje in prostor), DRSI	Občinski proračun, sredstva RS in EU

** Revidacija in priprava akcijskega načrta izvajanja "Mreža peš in kolesarskih povezav v občini Šoštanj".

3. Kolesarjenje

UKREP	IZVEDBA							ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA*
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
3.1. Načrtovanje kolesarskih povezav (naveza na ukrep 2.3)								Občina Šoštanj (urad župana, področje za gospodarstvo, okolje in prostor)	Občinski proračun, sredstva RS in EU
3.2. Izgradnja in označitev kolesarski povezav ter kolesarske infrastrukture	500.000€							Občina Šoštanj (področje za gospodarstvo, okolje in prostor), Občina Velenje	Občinski proračun, proračun Občine Velenje
3.3. Ureditev in izgradnja dodatnih kolesarskih parkirišč	3.000€		10.000€					Občina Šoštanj (področje za gospodarstvo, okolje in prostor, področje za splošne zadeve)	Občinski proračun
3.4. Razširitev in izboljšanje sistema izposoje koles in kolesarske ponudbe v občini	60.000€	60.000€	30.000€	30.000€	30.000€	30.000€	30.000€	Občina Šoštanj (področje za gospodarstvo, okolje in prostor, področje za splošne zadeve, urad župana)	Občinski proračun

4. Javni potniški promet

UKREP	IZVEDBA							ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA*
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
4.1. Preučitev možnosti nadgradnje železniške proge Celje-Velenje**	25.000€							Občina Šoštanj (urad župana, področje za gospodarstvo, okolje in prostor)	Občinski proračun
4.2. Prenova avtobusne in železniške postaje			500.000€					Občina Šoštanj (urad župana), DRSI, RS	Občinski proračun, sredstva RS in EU
4.3. Izboljšanje kakovosti storitve javnega prevoza za uporabnika	2.000€	2.000€	2.000€	2.000€	2.000€	2.000€	2.000€	Občina Šoštanj (urad župana, področje za gospodarstvo, okolje in prostor, področje za splošne zadeve), DUJPP, avtobusni prevoznik	Občinski proračun
4.4. Preučitev možnosti vzpostavitve prevozov na klic za vse občane								Občina Šoštanj (področje za splošne zadeve)	Brez dodatnih stroškov
4.5. Optimizacija šolskih prevozov								Občina Šoštanj (področje za splošne zadeve, urad župana)	Brez dodatnih stroškov

** S pomočjo zunanjega strokovnjaka preveritev priložnosti in možnosti za občino za vključitev v predvidene nadgradnje, sodelovanje v javni razgrnitvi ipd.

5. Motorni promet

UKREP	IZVEDBA							ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA*
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
5.1. Preučitev možnosti ukrepov umirjanja in urejanja prometa v bližini vzgojno-izobraževalnih institucij	25.000€	20.000€						Občina Šoštanj (področje za gospodarstvo, okolje in prostor, področje za splošne zadeve, urad župana), DRSI	Občinski proračun, proračun RS
5.2. Priprava načrta in izvedba ukrepov parkirne politike	15.000€	3.000€	3.000€	3.000€	3.000€	3.000€	3.000€	Občina Šoštanj (področje za gospodarstvo, okolje in prostor)	Občinski proračun, sredstva RS in EU
5.3. Vključitev prometnih normativov v občinske prostorske načrte								Občina Šoštanj (področje za gospodarstvo, okolje in prostor)	Brez dodatnih stroškov
5.4. Vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva				15.000€	6.000€	6.000€	6.000€	Občina Šoštanj (področje za gospodarstvo, okolje in prostor)	Občinski proračun

* Sredstva RS in EU - možno pridobiti sredstva RS in EU za sofinanciranje ukrepov.



Š♥štanj

*Majhno mesto,
veliko srce.*



MARN & MARN



CIPRA
ŽIVETI
V ALPAH



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Financira
Evropska unija

**I FEEL
SLOVENIA**