



Celje
Mestna občina Celje

I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE CELJE

Gradivo za obravnavo na seji Mestnega sveta
Mestne občine Celje, junij 2025



Naročnik: Mestna občina Celje, Trg celjskih knezov 9, 3000 Celje

Projektna skupina Mestne občine Celje: Miran Gaberšek, Alen Obrez, Larisa Potokar, Katja Martinčič, Klemen Terbovc, Matej Založnik, Mateja Böhm, Robert Hostnik, Sandi Marzidosek, Simon Koražija, Suzana Vurunić, Saša Lupše, Breda Obrez Preskar, Gregor Čoklič

Izdelovalci:



Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije - RRA LUR: Matej Gojčič, Klemen Gostič, Katja Butina, Brina Medvešček, Barbara Boh, Špela Kranjc, Romana Hribar

IPOP Inštitut za politike prostora: dr. Aidan Cerar, Anja Slapničar, Gaja Trbižan, Urška Didovič, Karina Sirk, Nela Halilović

Ljubljanski urbanistični zavod – LUZ, d.d.: Klemen Milovanović, Rok Vodopivec, Maruša Strmec, Žiga Novak, Ajka Durić

Ostali sodelujoči:

strokovni sodelavci izdelovalcev (Rachela Škrinjar, Ana Pilko, Filip Slakan Jakovljevič),

člani širše delovne skupine (ključni deležniki)

in

sodelujoči na delavnicah, javnih razpravah, v anketah, intervjujih, spletnem portalu in drugih dogodkih.

Avtor fotografij: Edi Einspieler, Matjaž Jambriško, Matic Javornik, Robi Valenti, Foto Novisuals, arhiv RRA LUR

Oblikovanje: Klara Oštir (LUZ, d.d.) – [oblikovanje po izvedeno po seji MS](#)

Kazalo

Uvodni nagovor župana.....	4
Pomen celostnega prometnega načrtovanja in strategije	7
Trajnostna mobilnost za zadovoljnejše in bolj zdravo prebivalstvo.....	8
Doseganje lokalnih, nacionalnih in globalnih okoljskih ciljev	8
Skupaj do boljše prometne ureditve.....	9
Mestna občina Celje v številkah	17
Vizija razvoja prometa v mestni občini Celje	27
Stebri mobilnosti in cilji	28
Steber I: Hoja.....	31
Steber II: Kolesarjenje.....	35
Steber III: Javni potniški promet	39
Steber IV: Motorni promet.....	44
Steber V: Celostno prometno načrtovanje	49
Akcijski načrt.....	54
Viri	71

Uvodni nagovor župana



Spoštovani Celjanke in Celjani!

Sprejem Občinske celostne prometne strategije (OCPS) pomeni pomemben korak naprej za Mestno občino Celje na poti k bolj trajnostnemu, povezanemu in kakovostnemu življenju v mestu. Z dokumentom, ki smo ga pripravljali v sodelovanju s strokovno javnostjo ter občankami in občani, si postavljamo jasne cilje – zmanjšati okoljski vpliv prometa, povečati prometno varnost, izboljšati dostopnost do javnega potniškega prometa ter ustvariti boljše pogoje za hojo in kolesarjenje.

Celostna prometna strategija ni zgolj zbirka ukrepov, temveč orodje za dolgoročno načrtovanje. V povezavi z našimi prostorskimi načrti, strategijo trajnostnega razvoja ter drugimi sektorskimi dokumenti bo OCPS omogočila bolj usklajeno in premišljeno načrtovanje mesta. V prihodnjih letih želimo okrepiti povezave med posameznimi deli mesta, zmanjšati obremenitev mestnega središča z osebnimi vozili ter spodbujati uporabo trajnostnih oblik mobilnosti.

Pomembno je tudi, da strategija ni končni cilj, temveč izhodišče za nadaljnje projekte in pridobivanje sredstev – tako iz državnih kot evropskih virov. OCPS nam bo omogočila boljše pogoje za prijavo na razpise, s katerimi bomo lahko sofinancirali ukrepe, kot so izboljšave javnega prevoza, izgradnja kolesarskih povezav ter ureditev varnih šolskih poti.

Posebno pozornost smo namenili lokalnim potrebam. V dialogu z javnostjo smo prepoznali izzive, ki jih vsakodnevno doživljate prebivalci – od prehitrih voznikov v stanovanjskih soseskah do možnosti za izboljšanje javnega potniškega prometa. Naša naloga je, da s pomočjo OCPS te izzive naslovimo celovito in s pogledom naprej.

Verjamem, da bo ta dokument vodilo za vse, ki sooblikujemo razvoj Celja. Z bolj trajnostnim in učinkovitejšim prometnim modelom ter ob aktivnem sodelovanju vas, prebivalk in prebivalcev, ki lahko s svojimi vsakodnevnimi odločitvami in podporo trajnostnim rešitvam pomembno prispevate k spremembam, bomo skupaj ustvarili bolj zdravo, varno in prijetno mesto za vse generacije.

Matija Kovač
župan Mestne občine Celje



Boljši promet, prijetnejše mesto,
lepša prihodnost!

Avtor fotografije: Matic Javornik

Pomen celostnega prometnega načrtovanja in strategije

Občinska celostna prometna strategija, ki jo je Mestna občina Celja sprejela v letu 2025 predstavlja drugo generacijo tovrstnih strateških dokumentov, po tem ko je Mestna občina Celje prvo celostno prometno strategijo sprejela v letu 2017. Nova občinska celostna prometna strategija sledi predhodno zastavljenim ciljem po trajnostno zasnovanem razvoju prometa v občini, z upoštevanjem novih prometnih izzivov, ki so se pojavili v vmesnem času.

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je dokument za strateško načrtovanje prometa s poudarkom na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Na premišljen način se posveča izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje, javni prevoz ter druge okolju in prostoru prijaznejše oblike mobilnosti. Cilj strategije je zmanjšati prekomerni osebni motorni promet ter prebivalke in prebivalce spodbuditi k izbiri trajnostnih prevoznih sredstev na svojih vsakodnevni poteh. S pripravo OCPS občina v sodelovanju z javnostjo in strokovnjaki oblikuje nabor izvedljivih ukrepov za bolj dostopen, varnejši in trajnostno naravnani prometni sistem.

V preteklosti je bilo prometno načrtovanje osredotočeno predvsem na povečanje pretočnosti avtomobilskega prometa in širitev cestne infrastrukture. Tak pristop je prispeval k naraščanju prometa in zmanjšanju kakovosti bivanja v mestih. V središču sodobnega pristopa na mesto osebnega avtomobila vstopi človek, ki mu je treba zagotoviti varnost v prometu, dostopnost storitev, udobno infrastrukturo za hojo in kolesarjenje, časovno učinkovit in privlačen javni potniški prevoz in pester nabor okolju prijaznejših oblik mobilnosti (različni sistemi za souporabo vozil, koles in drugih prevoznih sredstev).

Nov strateški pristop k urejanju področja prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse in omogoča boljšo izkoriščenost obstoječe prometne infrastrukture, zmanjšuje zastoje in zagotavlja prihranke v proračunih posameznikov in podjetij, občini pa učinkovitejše naložbe. Celostno prometno načrtovanje prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in z ustvarjanjem boljše dostopnosti in privlačnejšega okolja za bivanje in delo povečuje možnosti za uspešen razvoj občine.

Na osnovi sprejete OCPS Mestne občine Celje lahko pričakujemo napredek tudi na področju prostorskega načrtovanja. Poglobljen vpogled v mobilnostne izzive in potrebe različnih javnosti ter redno spremljanje kazalnikov bo omogočilo zasnovo ustrežnejšega prostorskega razvoja, ki bo tesneje povezan s prometnim načrtovanjem. Občinski prostorski načrt, ki ga Mestna občina Celje trenutno pripravlja, bo usklajen z akcijskim načrtom ukrepov trajnostne mobilnosti v občini, javni prostor pa bo vse bolj prilagojen potrebam dobro povezane skupnosti.

Celostna prometna strategija Mestne občine Celje predstavlja temelje prihodnjega razvoja mobilnosti v občini, ki bodo omogočili varnejše, učinkovitejše, dostopnejše in bolj trajnostne prometne rešitve, prilagojene potrebam vseh prebivalcev občine.

Trajnostna mobilnost za zadovoljnejše in bolj zdravo prebivalstvo

Trajnostna mobilnost ni le okoljska usmeritev, temveč gre za celovit pristop k izboljšanju kakovosti bivanja. Poleg večje prometne varnosti ima trajnostna mobilnost še naslednje pozitivne učinke:

- **prijaznejše in bolj vključujoče javne prostore** – več zelenih površin in boljši pogoji za druženje na prostem izboljšujejo pogoje za bolj povezano skupnost in medgeneracijsko sožitje.
- **bolj zdrave prebivalce in manjše okoljske vplive** – različne možnosti za aktivno mobilnost prispevajo k prometu z manj emisijami in hrupa ter bolj zdravi družbi.
- **večjo prometno varnost** – manj prometnih nesreč zaradi umirjanja prometa in boljše infrastrukture.
- **izboljšano dostopnost** – lažji dostop do storitev in povezovanje območij s kakovostnimi prometnimi rešitvami.
- **bolj prepoznavno in inovativno podobo občine** – mesta, ki vlagajo v trajnostno mobilnost, so privlačnejša za prebivalce in obiskovalce.

Evropske izkušnje kažejo, da so mesta, ki izvajajo celostne prometne strategije, uspešnejša pri doseganju razvojnih ciljev, kar vodi v višjo kakovost bivanja in večjo gospodarsko uspešnost lokalnih skupnosti.

Doseganje lokalnih, nacionalnih in globalnih okoljskih ciljev

Evropska unija za doseganje okoljskih ciljev namenja obsežna nepovratna sredstva državam članicam, pri čemer imajo celostne prometne strategije ključno vlogo pri usmerjanju lokalnih prometnih politik, saj spodbujajo uravnotežen razvoj vseh oblik mobilnosti.

OCPS Mestne občine Celje je sofinancirana s sredstvi evropske kohezijske politike*. Skladna je z nacionalnimi in evropskimi smernicami trajnostnega prometnega načrtovanja in bo občini omogočila dostop do evropskih in nacionalnih sredstev za dejansko izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti, ki bodo pripomogli k izboljšanju kakovosti bivanja v občini.

Strategije posameznih občin bodo služile kot izhodišča za oblikovanje 12 **regionalnih celostnih prometnih strategij** (RCPS). Glavne ugotovitve OCPS Mestne občine Celje bodo torej upoštevane pri pripravi RCPS Savinjske regije. Tako občinske kot regionalne strategije bodo v nadaljevanju predstavljale temelj za oblikovanje **državne celostne prometne strategije**.

* Mestna občina Celje je uspešno kandidirala na javnem razpisu za sofinanciranje stroškov priprave OCPS, ki se je izvajal kot neinfrastrukturni ukrep na horizontalni ravni v okviru PEKP 21–27, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«, ki ga je novembra 2023 objavilo **Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo** z namenom vzpostavitve trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah.

Skupaj do boljše prometne ureditve

Kako je potekala priprava OCPS Mestne občine Celje ?

Proces priprave OCPS Mestne občine Celje je temeljil na transparentnosti, vključevanju javnosti in interdisciplinarnem sodelovanju. Občina je pri pripravi sodelovala s konzorcijem izvajalcev z obsežnimi izkušnjami na področju priprave prometnih strategij in rešitev, izbranim na javnem razpisu: Regionalno razvojno agencijo Ljubljanske urbane regije (RRA LUR), Inštitutom za politike prostora (IPoP) in Ljubljanskim urbanističnim zavodom d.d. (LUZ). Priprava strategije je trajala dobro leto dni.

Vsebine dokumenta so skladne z Minimalnimi standardi za OCPS, Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije (v nadaljevanju: Smernice) in Pravilnikom o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (v nadaljevanju: Pravilnik), ki jih je Ministrstvo za okolje, podnebje, energijo izdalo v letu 2023, minimalne standarde pa še posodobilo novembra 2024. Dokumenti so dostopni na Slovenski platformi za trajnostno mobilnost (<https://sptm.si>) in natančno določajo korake izdelave strategije.

Aktualne smernice za pripravo OCPS narekujejo, da že na začetku v sodelovanju s ključnimi deležniki oblikujemo strateške cilje in vizijo razvoja prometa v občini. Sledijo številne aktivnosti vključevanja strokovne in splošne javnosti ter izvedba ciljno usmerjenih analiz in meritev, ki ustvarjajo trdno podlago za oblikovanje akcijskega načrta ukrepov. Tako zastavljeni ukrepi so kar najtesneje povezani z uresničevanjem vizije in doseganjem zastavljenih ciljev. Prednost imajo mehki ukrepi, ki ne zahtevajo gradbenih posegov, ter trajnostni potovalni načini, ki nadomeščajo uporabo avtomobilov. Šele če ti ne zadoščajo, se pristopi z infrastrukturnimi rešitvami. OCPS vključuje tudi kazalnike, s katerimi Občina spremlja učinkovitost ukrepov in njihov vpliv.

V proces priprave strategije so bili poleg ožje delovne skupine vključeni izbrani lokalni strokovnjaki, predstavniki relevantnih ustanov in skupin prebivalcev. Sodelovali so kot člani širše delovne skupine. V skupnem sodelovanju obeh skupin je bila v začetni fazi zasnovana vizija prometa v občini ter strateški cilji, ki si jih želi občina doseči. Hkrati je bila preko anket, javnih razprav in spletnih orodij za vključevanje javnosti, v proces priprave strategije vključena tudi širša javnost, torej tudi prebivalci in obiskovalci Celja. Ti so izpostavili predvsem izzive, s katerimi se v kontekstu prometa v občini soočajo, ter dodali predloge ukrepov, ki se jim zdijo smiselni za reševanje opredeljenih izzivov.

Z veliko podporo so potrdili tudi pripravljene strateške cilje in vizijo te strategije. Pomemben učinek aktivnega sodelovanja z javnostjo je, da ta spozna kontekst urejanja prometa in skozi razpravo o možnih ukrepih gradi razumevanje, zakaj so bili izbrani ukrepi vključeni v akcijski načrt ter kako so ti povezani s cilji in vizijo OCPS. Zelo dobro vemo, da imajo rešitve, ki jih je javnost sooblikovala, bistveno boljše možnosti, da bodo uspešno zaživele tudi v praksi.

To je pri OCPS še posebej pomembno, saj imajo prednost mehki ukrepi, ki so uspešni le, če jih ljudje, ki so jim bili ti namenjeni, posvojijo.

Ključni koraki v procesu priprave so:

- A. **Vzpostavitev pogojev za delo** – Oblikovanje delovnih skupin, določitev odgovornosti, ocena pripravljenosti občine ter zagotovitev politične podpore.
- B. **Vzpostavitev procesa** – Opredelitev območja obravnave, oblikovanje časovnega načrta, povezovanje sektorjev, oblikovanje širše delovne skupine in načrta vključevanja javnosti.
- C. **Oris zelenega stanja** – Oblikovanje vizije in strateških ciljev v sodelovanju s širšo delovno skupino.
- D. **Analiza obstoječega stanja** – Preverjanje in vrednotenje trenutnega stanja prometa. Izvedejo se merjenja izhodiščnega stanja kazalnikov (kordonsko štetje prometa, anketa potovalnih navad v šolah in pri zaposlovalcih), izvede se anketa s splošno javnostjo, opravijo intervjuji s ključnimi deležniki, spletna in dve javni razpravi z občani v živo.
- E. **Opredelitev smeri ukrepanja** – Zbiranje pobud za ukrepe pri občanih preko spletne javne razprave, opredelitev strateških vodil v sodelovanju z ožjo in širšo delovno skupino ter in oblikovanje načrta konkretnih ukrepov za doseganje zastavljenih ciljev, povezanih v svežnje.
- F. **Priprava in potrditev strategije** – Priprava predloga dokumenta, uskladitev s širšo delovno skupino in uradna potrditev dokumenta na seji občinskega sveta.
- G. **Izvajanje strategije** – Postopna realizacija ukrepov in sprotno prilagajanje načrta na podlagi spremljanja učinkov ob kontinuiranem sodelovanju z javnostmi. Občina z meritvami enotnih kazalnikov sledi učinkom izvajanja OCPS in o njih v obdobju 7 let po sprejetju OCPS tudi poroča ministrstvu.

Nadzor kakovosti OCPS: Tekom procesa je bila skladno s Pravilnikom opravljena tudi presoja kakovosti izvedenih korakov in gradiv. Presojevalca kakovosti je občini dodelilo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, ta pa je izdelal neodvisno strokovno oceno OCPS, podal predloge za izboljšave, ki so bili upoštevani in izdal pozitivno mnenje.

Promet pa se ne konča na meji občine, temveč jo s sosesko in regijo tesno povezuje. Mestna občina Celje se z ostalimi občinami v regiji sicer sestaja v svetu regije, za namen krepitve sodelovanja s sosednjimi občinami pa se je v procesu priprave OCPS z njimi namensko povezala. Opredelili so skupne izzive in priložnosti ter jasno izkazali vzajemen interes za še tesnejše sodelovanje v primeru načrtovanja investicij in ukrepov z vplivom na druge občine.

Pričujoč OCPS ni dokončen dokument, temveč ima dinamičen razvojni potencial. Je prilagodljiv dokument, ki se bo razvijal skladno s potrebami občanov in cilji trajnostnega razvoja in bo narekoval razvoj mobilnosti v občini na način, ki bo zagotovil varnejše, bolj dostopne in trajnostne prometne rešitve za vse prebivalce.

Časovna premica procesa Celostne prometne strategije Mestne občine Celje

(besedilo se v fazi oblikovanja oblikuje v grafični prikaz)

Faza1: Začetek priprave OCPS Mestne občine Celje (maj 2024 – julij 2024)

Predstavitev namena in ciljev OCPS županu ter občinskemu svetu

Faza2: Vizija in cilji (julij 2024)

Delavnici o viziji in ciljih z ožjo in s širšo delovno skupino

V delovnih skupinah je sodelovalo skupno 21 članov.

Javni razpravi o viziji in ciljih

Občanke in občani so lahko osebno podali svoja mnenja o viziji, ciljih in izzivih v prometu.

Faza3: Analiza obstoječega stanja (julij 2024 – januar 2025)

Spletna javna razprava o prometnih izzivih

Preko spletnega portala so občanke in občani vnesli 1.284 izzivov o prometu v občini.

Anketa o prometu za splošno javnost in intervjuji s ključnimi deležniki

Prejeli smo 887 izpolnjenih anket in opravili 25 intervjujev.

Štetje prometa, terenski ogledi, ankete v osnovnih šolah in med večjimi zaposlovalci

Izvedli smo kordonsko štetje prometa na 3 lokacijah, terenske ogleda 5 lokacij, ankete med šolarji v 3 osnovnih šolah ter med zaposlenimi v 3 podjetjih/ustanovah.

Faza4: Oblikovanje nabora ukrepov (februar 2025 – marec 2025)

Delavnica za oblikovanje strateških vodil z ožjo delovno skupino

Na delavnici je sodelovalo skupno 5 članov.

Spletna javna razprava o ukrepih

Preko spletnega portala so občanke in občani vnesli 176 predlogov za izboljšanje prometa v občini.

Delavnica o ukrepih s širšo delovno skupino

Na delavnici je sodelovalo 16 članov.

Faza5: Priprava akcijskega načrta (april 2025 – maj 2025)

Anketa o ukrepih med člani ožje in širše delovne skupine

Prispelo je 13 odgovorov.

Delavnica o akcijskem načrtu z ožjo delovno skupino

Faza6: Priprava končne OCPS (maj 2025 – junij 2025)

Priprava publikacije OCPS z akcijskim načrtom ukrepov

Usklajevanje glede ustreznosti vsebin z ožjo in širšo delovno skupino

Faza7: Sprejetje OCPS (junij 2025)

Obravnava dokumenta Celostne prometne strategije Mestne občine Celje na seji Mestnega sveta Mestne občine Celje

Javna objava rezultatov Celostne prometne strategije Mestne občine Celje

Faza8: Spremljanje rezultatov in poročanje (junij 2025 – junij 2032)

Poročanje o enotnih kazalnikih učinka izvajanja OCPS

Preko spletnega portala vsako leto do 15. marca v času izvajanja strategije (za preteklo leto).

Poročanje o enotnem kazalniku izvedbe OCPS

Preko spletnega portala do 15. marca v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju OCPS.

Skupaj do strategije, skupaj do ukrepov

Proces priprave občinskih celostnih prometnih strategij močno poudarja vključevanje različnih javnosti v različne faze priprave dokumenta: v oblikovanje vizije in ciljev strategije, opredelitev ključnih prometnih izzivov in priprave predlogov ukrepov za izboljšanje stanja prometa v občini. Izpostavimo lahko vsaj tri razloge, zaradi katerih je vključevanje javnosti v oblikovanje tovrstnih dokumentov ne le smiselno, temveč celo nujno.

Prvi je, da nihče ne pozna kraja tako dobro, kot tisti, ki tam živijo in delajo. Že vse pogostejše opremljanje mest z različnimi senzorji za pridobivanje podatkov o prometu kaže na to, da mesta za upravljanje in načrtovanje prometa potrebujejo več podatkov. En najdragocenejših virov so prav ljudje. Prostor, v katerem prebivajo, doživljajo na vsakdanji ravni, opazijo spremembe in poznajo njegove značilnosti. Hkrati prebivalci podatke - v tem primeru o potovalnih navadah - soustvarjajo, predvsem pa s svojimi potovalnimi navadami predstavljajo pomemben del prometa. Zato so ključni pri oblikovanju prometne strategije. En najpomembnejših ciljev je namreč prav spreminjanje potovalnih navad ljudi. Če ti razumejo kontekst oblikovanja ukrepov in cilje, h katerim ti vodijo, ali pa so te ukrepe celo sooblikovali, potem je veliko bolj verjetno, da jih bodo sprejeli oziroma upoštevali in uporabljali.

Tretji razlog je, da Občina v letu dni priprave strategije pridobi izreden nabor različnih mnenj, podatkov in pogledov na promet. Korist tega nabora presega raven priprave strategije in je Občini lahko v močno oporo pri načrtovanju, komunikaciji ali promociji prometnih ukrepov še v vseh letih izvajanja te strategije. Pridobljeni podatki in informacije pa bodo v pomoč tudi pri pripravi regijske in državne celostne prometne strategije.

Pri aktivnostih vključevanja javnosti smo le-to razdelili na dve skupini, in sicer na javnost z relevantnimi strokovnimi vpogledi in splošno javnost. Prva, strokovna javnost, vključuje predstavnike različnih lokalnih ustanov, ki imajo vpliv na urejanje prometa oziroma so z njim povezane. To so, denimo, predstavniki policije, redarstva, vrtca, šole, zdravstvenega doma, krajevnih skupnosti, lokalni prometni strokovnjaki... Predstavniki lokalne strokovne javnosti so bili vključeni v tako imenovano *širšo delovno skupino*, katere primarni namen je bil sooblikovanje vizije, ciljev in akcijskega načrta ukrepov, sekundarni pa, da bodo prav njeni člani prvi zagovorniki ukrepov s področja trajnostne mobilnosti in bodo Občino podprli pri njihovem udejanjanju. Strokovna javnost je bila vključena preko intervjujev, delavnic ter spletnih srečanj.

Največji del splošne javnosti smo zajeli z anketami in rezultati so pokazali, da je ta v večini naklonjena ukrepom s področja trajnostne mobilnosti. Bolj kot razvoja infrastrukture za avtomobile si želi izboljšanja pogojev za uporabo javnega prevoza in pogojev za varno hojo ter kolesarjenje. Na javnih razpravah so prebivalke in prebivalci opredelili številne ključne prometne izzive. Da bi zbrali čim več odzivov in pobud, smo razpravo preselili še na splet in zagotovili možnost vnosa prometnih izzivov na spletnem zemljevidu občine na <https://cps.projekti.si/celje>. Na tem mestu se je javnost lahko seznanila tudi z vizijo in cilji OCPS Mestne občine Celje in dostopala do aktualnih anket. Prebivalke in prebivalci so označili več kot 1.200 splošnih prometnih izzivov ali konkretnih lokacij, ki po njihovem mnenju zahtevajo boljšo prometno ureditev, v nadaljevanju pa vnesli še več kot 170 predlogov ukrepov, s katerimi si želijo reševati različne prometne izzive in za katere verjamejo, da bi prispevali k boljši prometni ureditvi občine.

Da bi pritegnili k sodelovanju še občanke in občane, ki niso motivirani za sooblikovanje razvoja prometa do mere, da bi se vključevali samoiniciativno ali pa niso večji uporabe spleta, smo v času Evropskega tedna mobilnosti (ETM 2024) nekaj ur posvetili tudi zbiranju predlogov mimoidočih na Prešernovi ulici, ko je bila ta zaprta za motorni promet in postala srce lokalnega dogajanja. Pomagali smo jim pri vnosih v platformo in jih ozaveščali o pomenu trajnostne mobilnosti ter procesu nastajanja strategije. Sočasno je bila tu na ogled postavljena tudi informativna razstava, ki je prikazovala proces priprave OCPŠ Mestne občine Celje, vizijo in cilje razvoja prometa, popestrena z vizualizacijami Prešernove ulice brez motornega prometa, ki so jih izvirno oblikovali osnovnošolci in dijaki s pomočjo umetne inteligence.

Vključevanje javnosti v procese odločanja mora ohranjati vrednost med odločevalci in oblikovalci politik, predvsem pa tudi v očeh same javnosti. Rezultati, ki jih ljudje lahko opazijo v svojem okolju, so najboljše vabilo k nadaljnjemu sodelovanju. Prav zato je ključno, da skupnemu oblikovanju strategije sledi izvajanje ukrepov akcijskega načrta strategije. Na eni strani bo to potrditev, da je bilo sodelovanje javnosti koristno, na drugi pa je to odlična priložnost za nadaljevanje procesa vključevanja javnosti, ki smo ga v procesu priprave strategije začeli.





Slike z dogodkov vključevanja javnosti v procesu priprave OCPS Mestne občine Celje
(avtor fotografij: arhiv RRA LUR)

Mestna občina Celje – kje smo danes?

Avtor fotografije: Matjaž Jambriško

Mestna občina Celje v številkah

Mestna občina Celje je del savinjske statistične regije, po velikosti pa je s 95 km² površin uvrščena na 75. mesto med slovenskimi občinami. Mestna občina Celje leži ob sotočju rek Savinje in Voglajne v Spodnji Savinjski dolini oziroma Celjski kotlini. Za mestno občino Celje je značilna dobra gospodarska razvitost, urejeno in lahko dostopno naravno okolje, velika biotska raznovrstnost ter pestra krajina. Preko območja mestne občine Celje potekajo pomembne državne cestne povezave, kot na primer avtocesta A1 Ljubljana – Maribor, glavna cesta G1-5 v smeri Laškega in glavna cesta G2-107 v smeri Rogaške Slatine. Poleg pomembnih cestnih povezav preko območja mestne občine Celje poteka tudi železniška povezava Ljubljana – Celje – Maribor, kar omogoča relativno dobro prometno poveztljivost občine s pomembnejšimi urbanimi središči v sosednjih občinah, regijah in širše.

Mobilnost prebivalcev mestne občine Celje še vedno temelji na lastnem osebnem vozilu

Večina prebivalcev mestne občine Celje za vsakodnevne poti v službo, šolo, do trgovin in drugih storitev še vedno uporablja lasten osebni avtomobil, kar je v primeru daljših poti v druge občine in regije (npr. do Ljubljane in Maribora) tudi povsem razumljivo. Število registriranih osebnih vozil na 1.000 prebivalcev (stopnja motorizacije) je v mestni občini Celje med leti 2013 in 2023 naraslo za 12,4 %.

Na podlagi izvedene ankete med prebivalci mestne občine Celje v procesu priprave občinske celostne prometne strategije osebni avtomobil za poti v šolo uporablja 22 % prebivalcev, za poti na delo 63 %, do trgovin in drugih storitev v okolici doma 52 %, do večjih trgovskih centrov pa 89 % prebivalcev, ki so sodelovali v anketi. Kar 83 % poti do Ljubljane oziroma 77 % do Maribora je opravljenih z osebnimi vozili, poleg tega pa z osebnimi vozili do območja glavne železniške in avtobusne postaje Celje dostopa tudi približno 45 % potnikov, ki pot od tam naprej nadaljujejo z javnim potniškim prometom.

Velik delež uporabe osebnih vozil se odraža tudi v težavah na področju mirujočega prometa, zlasti v večjih stanovanjskih soseskah in v središču Celja, kjer je tudi zaradi manj reguliranega upravljanja s parkiranjem zasedenost parkirnih mest zelo visoka oziroma je v popoldanskem in nočnem času kapaciteta parkirnih mest celo presežena. Zaradi velikih potreb po parkiranju površine namenjene mirujočemu prometu zasedajo dragocen javni prostor, ki bi sicer lahko bil namenjen drugim družbenim dejavnostim oziroma oblikam mobilnosti (npr. površine za pešce in kolesarje).

Velik delež uporabe osebnih vozil in s tem povezane težave s parkiranjem so tudi posledica slabše organiziranega in časovno nekonkurenčnega javnega potniškega prometa, ki ga za opravljanje vsakodnevni potovanj uporablja zgolj manjši delež prebivalcev. Delež uporabe javnega potniškega prometa, ugotovljen iz ankete o potovalnih navadah med prebivalci Celja, je za poti v Ljubljano 11 %, medtem ko je za potovanja znotraj občine oziroma za poti do Maribora delež uporabe javnega potniškega prometa še znatno nižji.

Z anketo o potovalnih navadah prebivalcev je bila ugodnejša struktura mobilnosti ugotovljena predvsem pri poteh v središče občine oziroma pri poteh na rekreacijo, kjer sta deleža uporabe osebnih vozil nižja na račun uporabe aktivnih oblik mobilnosti, predvsem pešačenja ter uporabe kolesa oziroma e-kolesa.

Kljub dokaj neugodni obstoječi strukturi mobilnosti pa je spodbudno dejstvo, da se velika večina prebivalcev, ki so sodelovali v anketi o potovalnih navadah, strinja, da je treba v mestni občini Celje izboljšati pogoje za varno in udobno hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa, ter da je treba trajnostne načine potovanja bistveno bolj spodbujati oziroma ljudi o njih izobraževati in ozaveščati.

Demografski podatki za mestno občino Celje so v primerjavi s slovenskim povprečjem ugodni

Število prebivalcev mestne občine se je v zadnjih letih povečalo, kar je predvsem posledica pozitivnega selitvenega prirasta, ki preseže povprečje celotne države.

V letu 2024 je bila povprečna starost občanov mestne občine Celje 44,7 leta, kar je nekoliko več od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,2 let). Med prebivalci mestne občine Celje je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0 –14 let, je prebivalo 156 oseb, starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to višja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je znašala 148), kar pomeni, da se povprečna starost prebivalcev občine v povprečju dviga hitreje kot na nivoju celotne države.

Kazalnik	Leto	mestna občina Celje	Slovenija
Število prebivalcev	2024	49.289	2.123.949
Število moških	2024	24.688	1.068.429
Število žensk	2024	24.601	1.055.520
Število rojstev	2023	390	16.989
Število umrlih	2023	482	21.540
Skupni naravni prirast	2023	- 92	- 4.551
Naravni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	- 1,9	- 2,1
Selitveni prirast s tujino	2023	561	11.528
Selitveni prirast med občinami	2023	33	0
Skupni selitveni prirast	2023	594	11.528
Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	2023	12,1	5,4
Povprečna starost prebivalcev	2024	44,7	44,2
Indeks staranja	2024	155,6	147,8

Osnovni demografski kazalniki za mestno občino Celje (SUR5, 2024)

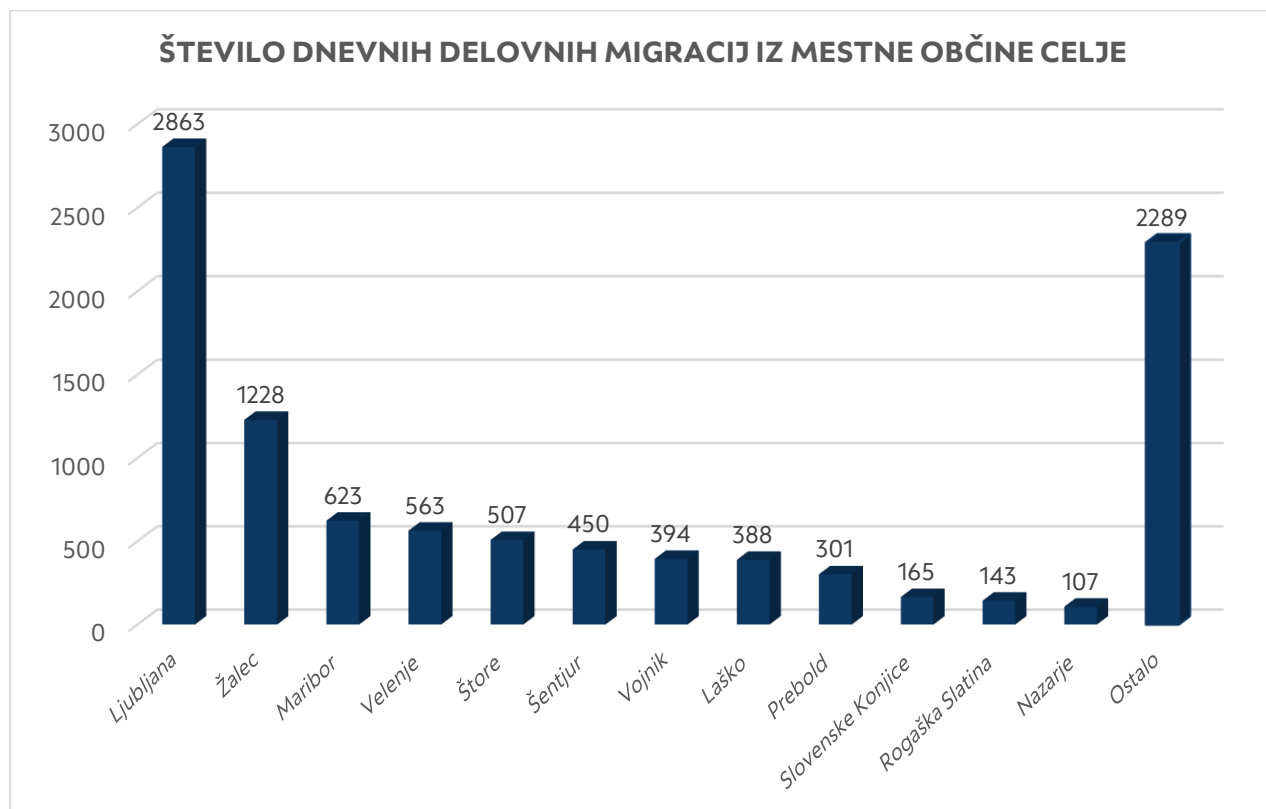
Mestna občina Celje je delovna občina z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva

Na podlagi podatkov avtomatskega števca prometa na glavni državni cesti G1-5 (avtomatski števec prometa CE Hudinja v bližini avtocestnega priključka Celje-center) skozi Celje dnevno vozi okrog 27.000 vozil, pri čemer velik delež tega števila predstavljajo zaposleni, ki se dnevno vozijo na delo v urbana središča občine oziroma preko občinskih meja.

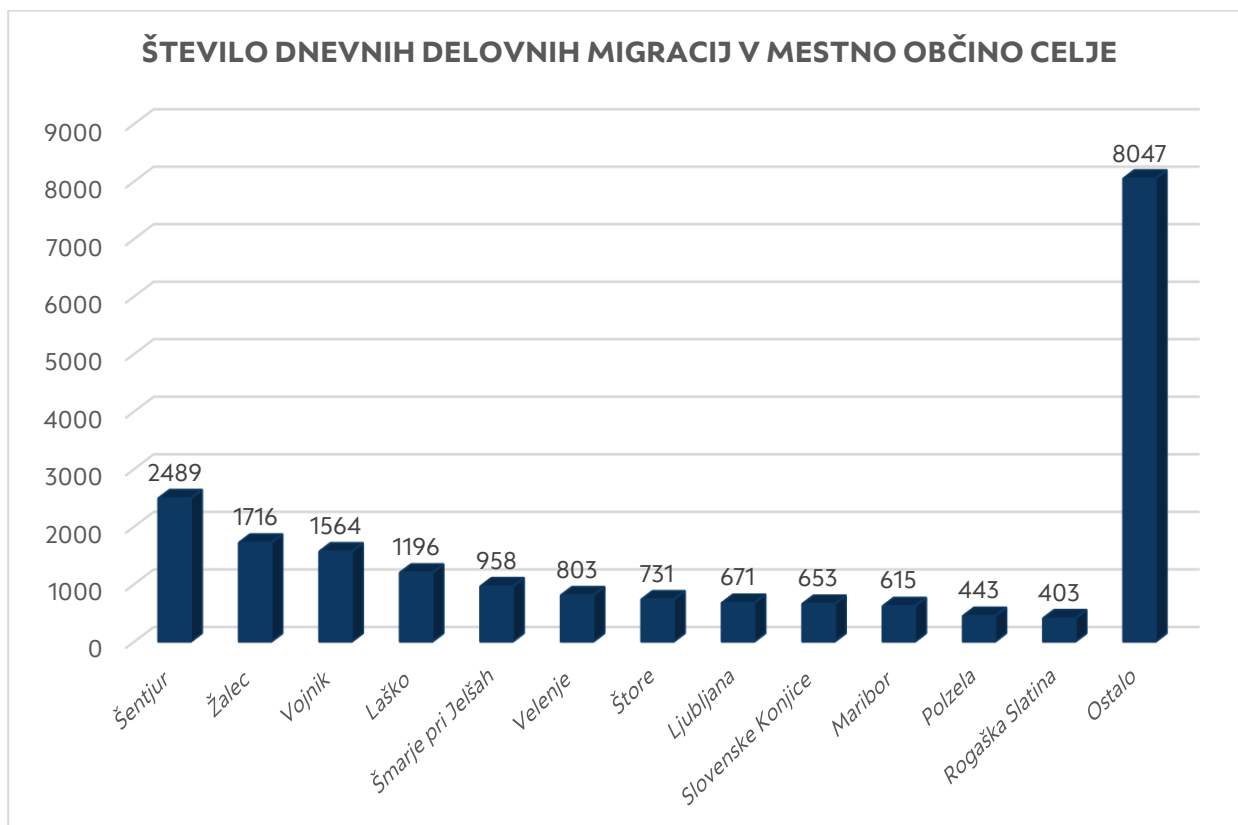
V letu 2023 je bilo v mestni občini Celje med osebami v starosti 15 let – 64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) približno 72,5 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je več od slovenskega povprečja, ki je v letu 2023 znašalo 69,3 %.

Ob upoštevanju indeksa delovnih migracij je mestna občina Celje izrazito delovna občina, z visokim deležem delovno aktivnega prebivalstva. Približno 45 % delovno aktivnega prebivalstva delo opravlja izven občine prebivališča, kar povečuje potrebe po daljših dnevniških migracijah za prihod na delovno mesto.

Na podlagi statističnih podatkov iz leta 2023 od skupno 21.841 delovno aktivnih prebivalcev mestne občine Celje delo znotraj občine opravlja 11.820 prebivalcev, 10.021 pa se jih na delo vozi v druge občine. Tok delovnih migracij pa je tudi na primeru mestne občine Celje dvosmeren, saj delo na območju mestne občine Celje poleg 11.820 prebivalcev občine opravlja tudi 20.289 zaposlenih, ki se v Celje pripeljejo iz drugih občin.



Število dnevniških delovniških migracij iz mestne občine Celje (SURS, 2023)



Število dnevnih delovnih migracij v mestno občino Celje (SURs, 2023)

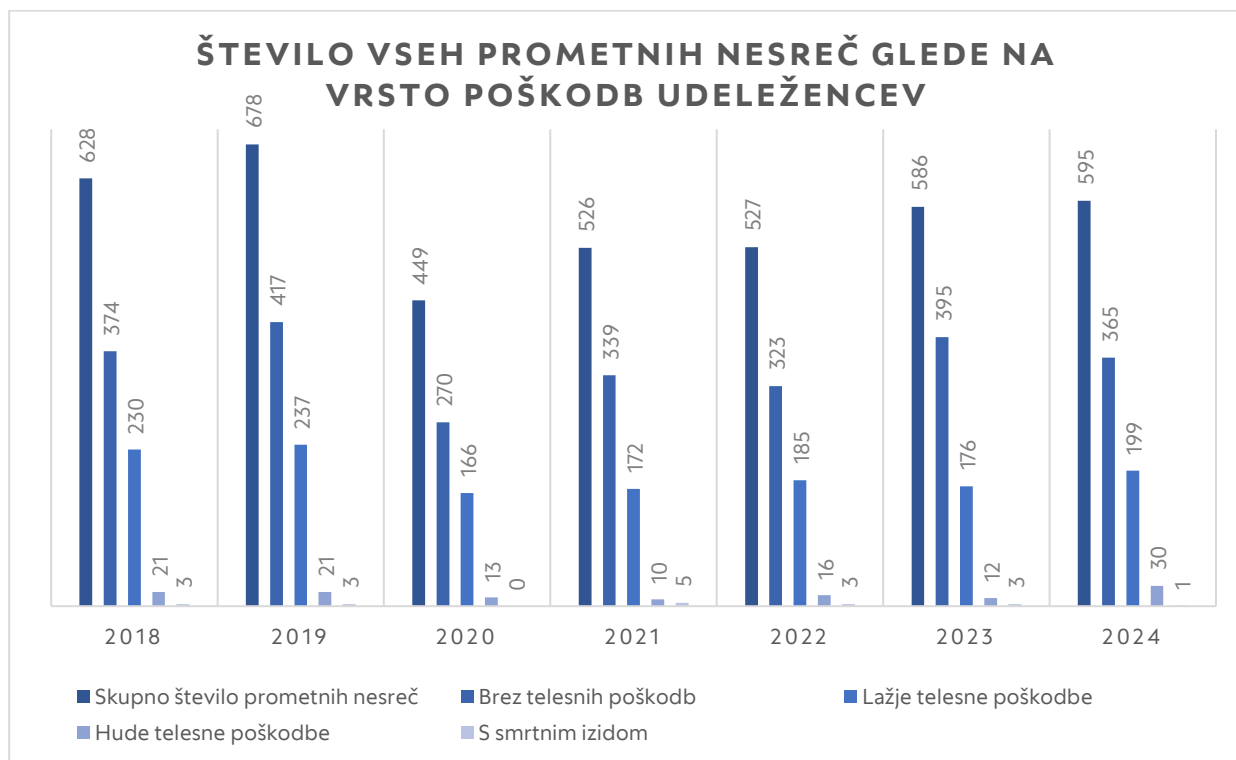
Prometna varnost v zadnjem obdobju se bistveno ne izboljšuje

Iz rezultatov ankete o potovalnih navadah je razvidno, da je pri načrtovanju novih prometnih ureditev anketirancem najbolj pomembna varnost ljudi. Rezultat daje pomembno sporočilo, da je treba v prihodnje vse ukrepe s področja mobilnosti intenzivno komunicirati s stališča izboljšanja prometne varnosti, saj je očitno ta vrednota za prebivalce Celja zelo pomembna.

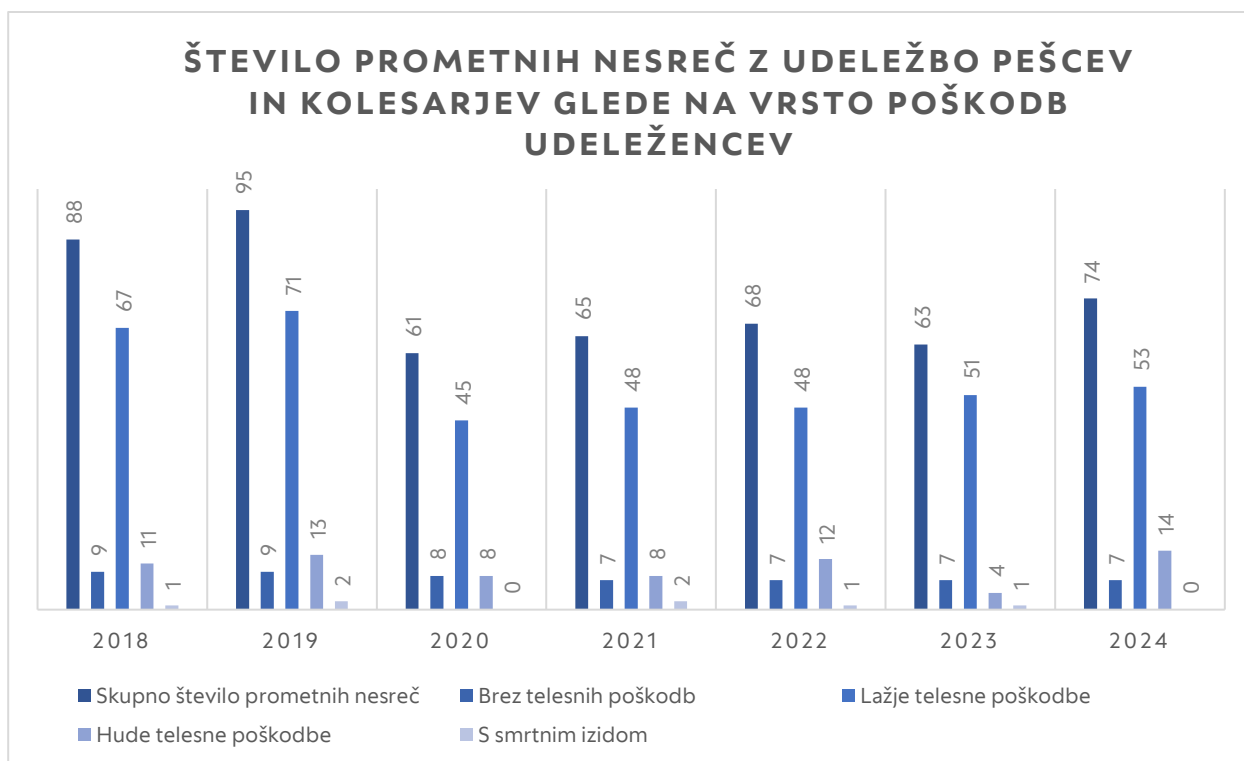
Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v sedemletnem obdobju 2018 – 2024, za katerega so na voljo zadnji javno dostopni podatki, v mestni občini Celje zaznanih 3.990 prometnih nesreč. Največ prometnih nesreč v obravnavanem časovnem obdobju je bilo zaznanih v letu 2019, najmanj pa v letu 2020. Po letu 2020 število prometnih nesreč v mestni občini Celje ponovno narašča. Z vidika prometne varnosti je v zadnjih letih zaskrbljujoča predvsem ponovna rast števila prometnih nesreč z lažjimi in hudimi telesnimi poškodbami udeležencev ter vsakoletno pojavljanje prometnih nesreč s smrtnimi izidi.

Podobna dinamika rasti števila prometnih nesreč v posameznih letih je v zadnjem obdobju zaznana tudi pri analizi števila prometnih nesreč z udeleženiimi pešci in kolesarji, ki predstavljajo približno 13 % vseh prometnih nesreč, ki se v mestni občini Celje zgodijo v posameznem letu.

Prometne nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev so se v obdobju 2018 - 2024 navadno končale z lažjimi telesnimi poškodbami, manj pa je bilo prometnih nesreč s hujšimi telesnimi poškodbami oziroma brez poškodb. Nesreče s smrtjo pešcev in kolesarjev so bile v zadnjem sedemletnem obdobju zaznane v kar petih letih, kar je z vidika prometne varnosti precej neugoden kazalnik.



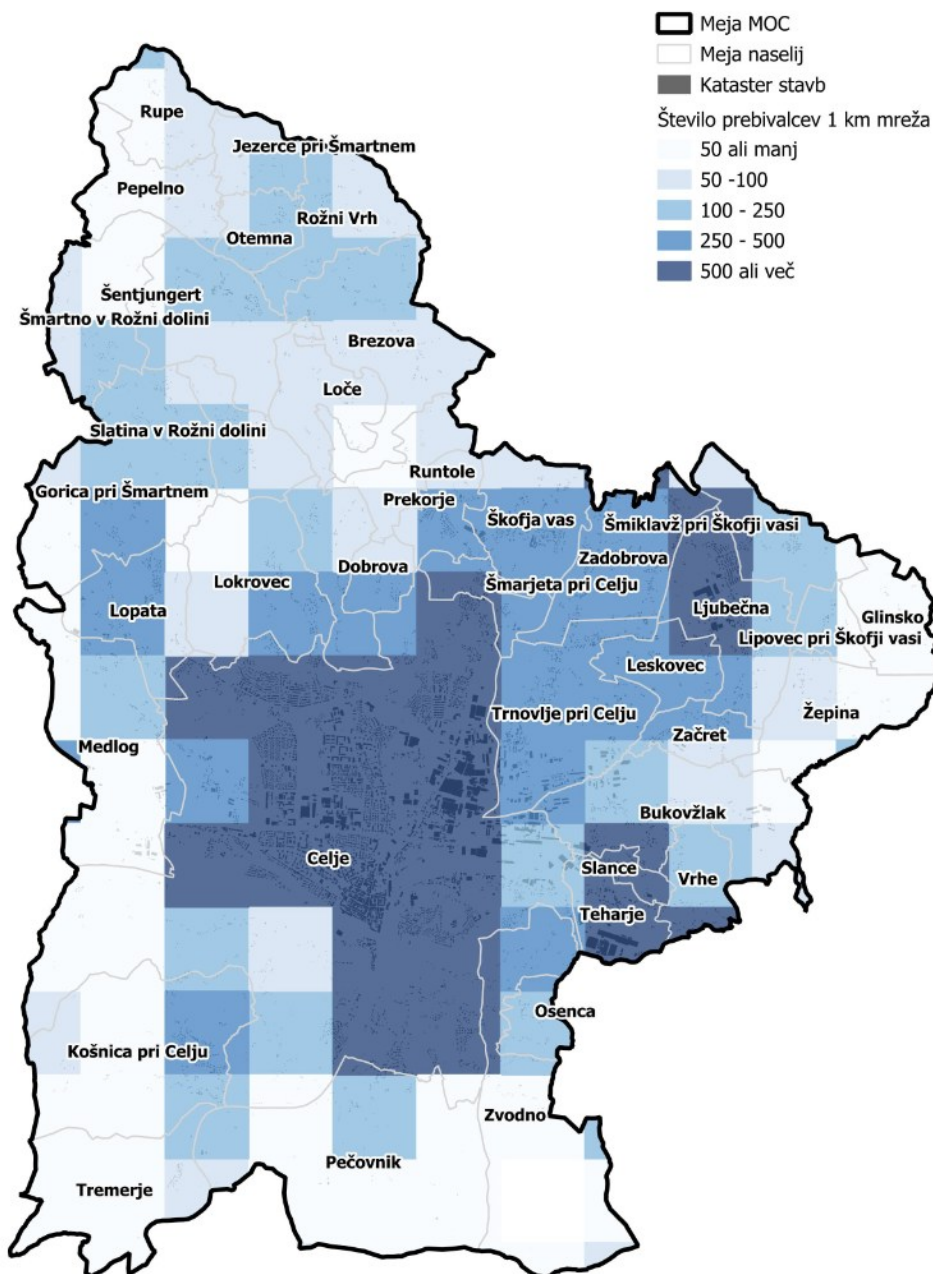
Število vseh prometnih nesreč v mestni občini Celje po kategorijah poškodb udeležencev
(Agencija za varnost prometa RS, 2024)



Število prometnih nesreč v mestni občini Celje z udeležbo pešcev in kolesarjev po kategorijah poškodb udeležencev
(Agencija za varnost prometa RS, 2024)

Gostota prebivalstva in dostopnost

Gostota prebivalstva v mestni občini Celje je v letu 2024 znašala 519 prebivalca/km², kar je bistveno več kot znaša povprečje v Republiki Sloveniji (105 prebivalcev/km²).



Gostota poselitve prebivalstva v mestni občini Celje na 1 km² (LUZ d.d., 2025)

Poselitev prebivalcev mestne občine Celje je skoncentrirana v ravninskem osrednjem delu občine, v okolici mesta Celje in nekaterih drugih urbanih središč, kot sta naselji Teharje in Ljubečna.

Ostala pomembnejša srednje velika in manjša naselja v mestni občini Celje so Brezova, Bukovžlak, Dobrova, Glinsko, Gorica pri Šmartnem, Jezerce pri Šmartnem, Košnica pri Celju, Lahovna, Leskovec, Lipovec pri Škofji vasi, Loče, Lokrovec, Lopata, Medlog, Osenca, Otemna, Pečovnik, Pepelno, Prekorje, Rožni vrh, Runtole, Rupe, Slance, Slatina v Rožni dolini, Šentjungert, Škofja vas, Šmarjeta pri Celju, Šmartno v Rožni dolini, Šmiklavž pri Škofji vasi, Tremerje, Trnovlje pri Celju, Vrhe, Začret, Zadobrova, Zvodno in Žepina.

Preostale predele na severnem in južnem delu občine pokrivajo podeželska gričevnata območja, ki so zaradi ohranjenih naravnih bogastev primerna za razvoja zelenega turizma in rekreacijo. Prav ta območja z manjšimi in od središča občine bolj oddaljenimi naselji se kot običajno srečujejo z največjimi izzivi na področju dostopnosti, saj je prometna infrastruktura slabše razvita, prav tako pa so za redkeje poseljena območja značilne tudi slabša dostopnost do storitev javnega potniškega prometa ter neustrezne rešitve na področju mirujočega prometa oziroma parkiranja, sploh če je na teh območjih prisoten turizem.

Dostopnost do osnovnih storitev ter prometna dostopnost sta brez dvoma najboljši na širšem območju mesta Celje, kjer lahko prebivalci dokaj enostavno dostopajo do storitev avtobusnega in železniškega potniškega prometa ter prometne infrastrukture za motorni promet, hojo in druge trajnostne oblike mobilnosti. Po zaslugi dveh železniških postajališč v Celju (Celje in Celje Lava) imajo dokaj dobro dostopnost do železniškega prometa, poleg prebivalcev samega mesta Celje, tudi nekateri drugi občani, ki živijo v okoliških naseljih.

Glavna avtobusna postaja in glavna železniška postaja sta locirani druga ob drugi, saj je oddaljenost med njima zgolj okoli 350 m. Bližina obeh glavnih postaj javnega potniškega prometa tako omogoča enostavno prestopanje med avtobusi in vlaki, kar je ključno za vzpostavitev učinkovite večmodalne mobilnost v občini ter predvsem v mestu Celje.

Peš dostopnost v času 10 minut iz območja glavne avtobusne in železniške postaje Celje je tako omejena na mestno središče Celja, z uporabo kolesa pa se dostopnost v času 10 minut poveča na večji del mesta Celje, vse do večjih stanovanjskih sosesk na severnem delu (npr. Dečkovo naselje), na območje trgovskih središč ob Mariborski cesti ter do naselja Teharje na vzhodnem robu mesta.

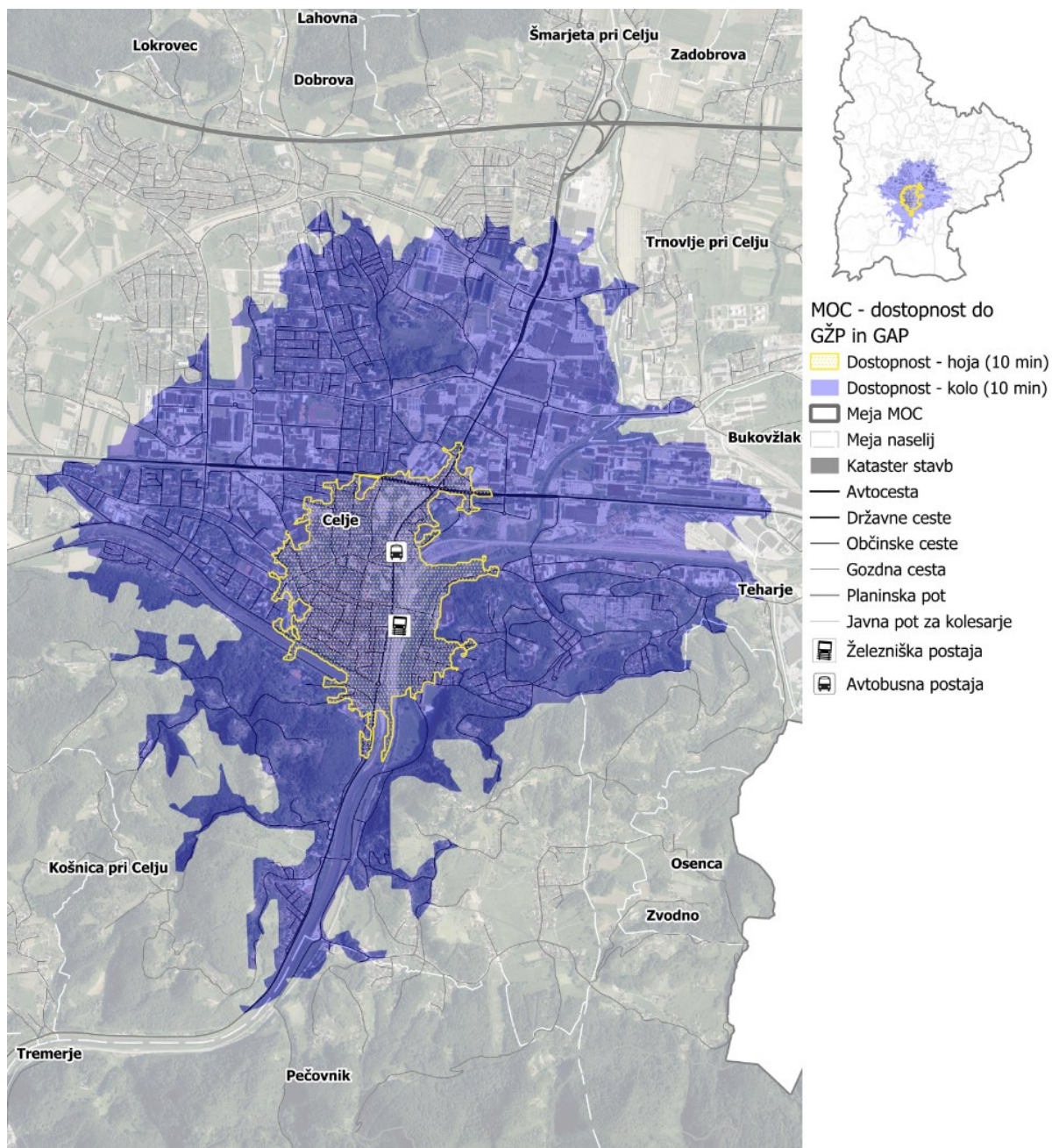
Dostop do železniške infrastrukture je na območju zahodnih in severnih predelov mesta Celje še dodatno izboljšana zaradi železniškega postajališča Celje Lava, ki poleg hitrejšega dostopa do železniškega javnega potniškega prometa za prebivalce stanovanjskih sosesk na severnem delu mesta, omogoča dobro dostopnost z uporabo vlaka tudi za zaposlene na industrijskem območju ob Kidričevi in Čopovi ulici.



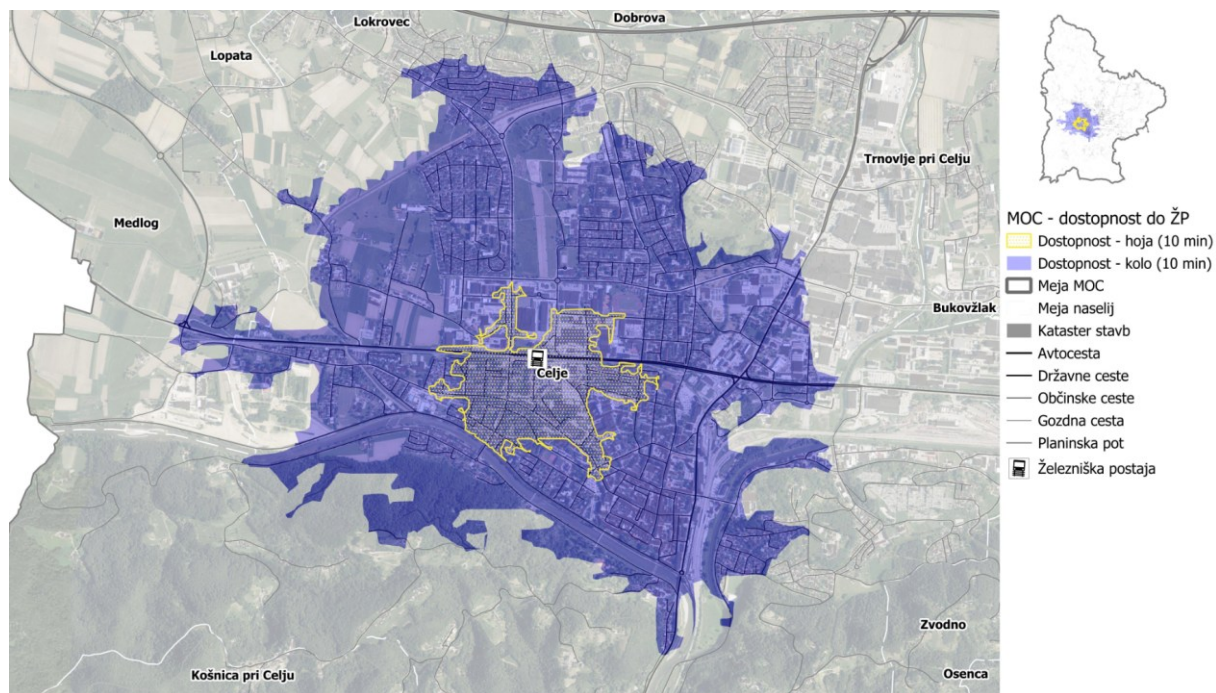
Celje
Mestna občina Celje



Sofinancira
Evropska unija



Dostopnost do glavne železniške in glavne avtobusne postaje Celje z uporabo kolesa in peš v času 10 minut
(LUZ d.d., 2025)



Dostopnost do železniške postaje Celje Lava z uporabo kolesa in peš v času 10 minut (LUZ d.d., 2025)



Promet v Celju oblikuje privlačno in kakovostno okolje za bivanje ter krepi vlogo mesta kot gospodarskega, kulturnega in izobraževalnega središča nacionalnega pomena.

Avtor fotografije: Robi Valenti

Vizija razvoja prometa v mestni občini Celje

Vizijo razvoja prometa v mestni občini Celje so na začetku procesa priprave občinske celostne prometne strategije oblikovali člani širše delovne skupine, na intervjujih, delavnicah in javnih razpravah pa je bila potrjena tudi s strani župana, občinske uprave in širše javnosti.

Pripravljena vizija razvoja prometa v okviru OCPS predstavlja temelj za dolgoročno izvajanje trajnostno usmerjenih prometnih ukrepov, skladnih s celostnim prometnim načrtovanjem.

Za uspešno uresničitev zastavljene vizije razvoja prometa je ključno usklajeno in povezano sodelovanje ne le občinskih služb, temveč tudi posameznikov, podjetij ter gospodarskih in javnih služb, ki delujejo na območju občine.

Ključni vidiki prometnega razvoja so tesno povezani tudi z razvojem drugih področij, kot so regionalna povezanost, prostorsko načrtovanje, turizem ter organizacija družbenih dejavnosti in javnega življenja na ulicah. Ti dejavniki bistveno vplivajo na kakovost bivanja v urbanih naseljih, zagotavljajo lokalno oskrbo ter krepijo socialno vključenost vseh prebivalcev, še posebej najranljivejših skupin kot so otroci, starejši in osebe z različnimi oviranostmi.

Vizija razvoja prometa v mestni občini Celje

Promet v Celju oblikuje privlačno in kakovostno okolje za bivanje ter krepi vlogo mesta kot gospodarskega, kulturnega in izobraževalnega središča nacionalnega pomena. Naselja so z mestnim središčem povezana z varno, udobno in ozelenjeno infrastrukturo za hojo in kolesarjenje, kar prebivalce spodbuja k trajnostnim oblikam mobilnosti. To pomembno zmanjšuje količino motornega prometa, izboljšuje kakovost zraka in pozitivno vpliva na zdravje prebivalstva.

Mobilnost v mestu temelji na dobrem in dostopnem javnem potniškem prometu, ki Celje povezuje tudi z drugimi regionalnimi središči, tranzitni promet pa je speljan na rob občine.

Osnovne storitve so večini dostopne brez uporabe avtomobila, še posebej pa je poskrbljeno za varnost ranljivih skupin. Pestra ponudba različnih oblik mobilnosti, ugodni pogoji za parkiranje na robu mesta ter možnosti varnega parkiranja koles omogočajo širjenje zelenih javnih površin, kar poudarja Celje kot povezano, privlačno, ustvarjalno, dostopno, zeleno in vključujoče mesto.

Stebri mobilnosti in cilji

OCPS nadgrajuje dosedanja prizadevanja Mestne občine Celje za spodbujanje trajnostne mobilnosti ter posledično za povečanje deležev hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa med prebivalci občine, na račun zmanjšane oziroma optimizirane rabe motornih vozil.

Na podlagi zastavljene vizije razvoja prometa, ugotovitev analize stanja o prometu ter pričakovanih prebivalcev je bilo v okviru OCPS Mestne občine Celje oblikovanih pet stebrov mobilnosti, v sklopi katerih so se podrobneje obravnavali prepoznani izzivi s področja prometa.

Pet izbranih stebrov mobilnosti v okviru OCPS Mestne občine Celje je:

Steber I: Hoja

Steber II: Kolesarjenje

Steber III: Javni potniški promet

Steber IV: Motorni promet

Steber V: Celostno prometno načrtovanje

Izbrani stebri mobilnosti se med seboj povezujejo in prepletajo ter hkrati dopolnjujejo, s čimer je v okviru strategije zagotovljena celovita obravnava vseh prometnih izzivov.

Strateški cilji

Z namenom uresničevanja zastavljene vizije razvoja prometa so bili v procesu priprave OCPS za vsak izbran steber mobilnosti določeni strateški cilji, ki predstavljajo rdečo nit strategije in služijo kot smerokaz za oblikovanje ukrepov.

Strateške cilje za mestno občino Celje so podobno kot vizijo oblikovali člani širše delovne skupine, na intervjujih, delavnicah in javnih razpravah pa so bili potrjeni oziroma legitimizirani tudi s strani župana, občinske uprave in širše javnosti. Osnovo za določanje strateških ciljev za posamezen steber mobilnosti so predstavljali obvezni cilji, ki jih je v Smernic predpisalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE). Ti obvezni cilji so:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

Strateška vodila

Strateški cilji so bili v procesu priprave OCPS nadgrajeni in preoblikovani v podrobnejša strateška vodila, katerim so bile dodane tudi tako imenovane kvantificirane ambicije, ki predstavljajo ciljne vrednosti posameznega strateškega vodila. V procesu priprave OCPS so bili namreč za vsa ključna strateška vodila oziroma kvantificirane ambicije pripravljeni kazalniki z določenimi izhodiščnimi vrednostmi, preko katerih bo v celotnem obdobju veljavnosti strategije možno spremljati napredek oziroma doseganje zastavljenih strateških ciljev.

V procesu priprave OCPS Mestne občine Celje je bilo za pet izbranih stebrov mobilnosti določenih naslednjih 13 strateških vodil:

Steber mobilnosti	Strateški cilj	Strateško vodilo
Steber I Hoja	Varno, privlačno in povezano omrežje pešpoti, ki spodbuja hojo ter izboljšuje kakovost življenja in prometno varnost.	1. Povečati območje za pešce z omejitvijo avtomobilskega prometa v mestnem jedru. 2. Zagotoviti povezane in varne pešpoti z ustrezno infrastrukturo za ranljive skupine (otroci, starejši, gibalno in senzorično ovirane osebe).
Steber II Kolesarjenje	Povečati delež poti opravljenih s kolesom z zagotavljanjem varnih povezav, izboljšano infrastrukturo za hranjenje in pogoji, ki spodbujajo varnost in aktivno mobilnost prebivalcev.	3. Vzpostaviti celovito omrežje varnih in povezanih kolesarskih poti, ki povezujejo mestne četrti, zaledne kraje in sosednje občine. 4. Zagotavljati varne in dostopne pogoje za hranjenje in uporabo koles z namestitvijo kolesarnic, stojal ter izboljšanjem sistema izposoje koles.
Steber III Javni potniški promet	Vsem dostopen, učinkovit in integriran sistem javnega potniškega prometa, ki izboljšuje dostopnost storitev in spodbuja trajnostno mobilnost.	5. Vzpostaviti sodobno, povezano in dostopno mrežo javnega potniškega prometa z omogočanjem kombiniranja različnih oblik prevoza (mestnega, regionalnega in tirnega) ter zagotavljanjem dostopnosti za vse prebivalce, vključno z ranljivimi skupinami. 6. Povečati privlačnost in dostopnost mestnega javnega potniškega prometa z izboljšanjem frekvence linij, pokritosti zalednih območij in uvedbo prilagodljivih sistemov, kot so prevozi na klic.

Steber IV Motorni promet	Zmanjšanje odvisnosti od osebnih avtomobilov na ravni celotne mestne občine Celje. Zmanjšati negativne vplive motornega prometa na okolje in varnost z umirjanjem prometa, omejevanjem tranzita ter razvojem trajnostnih alternativ.	7. Umirjati in preusmerjati motorni promet z ukrepi za zmanjšanje hitrosti ter omejevanjem tranzitnega prometa skozi mestno jedro in stanovanjska območja. 8. Razviti trajnostno parkirno politiko z uvedbo večmodalnih P+R točk, optimizacijo garažnih hiš in parkirnih režimov za zmanjšanje motornega prometa v središču mesta. 9. Spodbujati alternativne oblike mobilnosti (e-mobilnost, carsharing) za zmanjšanje odvisnosti od avtomobilov in emisij toplogrednih plinov.
Steber V Celostno prometno načrtovanje	Vzpostaviti učinkovito, usklajeno in ambiciozno celostno prometno načrtovanje, ki povezuje prometno in prostorsko politiko ter zagotavlja trajnostni razvoj mesta.	10. Z usklajevanjem prometnega in prostorskega načrtovanja spodbujanje razvoja mestnih območij, kjer so osnovne storitve dostopne brez uporabe avtomobila (Mesto, kjer je vse blizu). 11. Krepitev lokalnih središč z umeščanjem storitev in prometnih vozlišč, ki so varno in udobno dostopna s trajnostnimi oblikami mobilnosti (Razvoj lokalnih središč). 12. Krepitev medoddelčnega sodelovanja in izobraževanja zaposlenih za boljše razumevanje trajnostne mobilnosti. 13. Krepitev ozaveščanja in promocije trajnostne mobilnosti v lokalni skupnosti za povečanje prepoznavnosti in sprejemanja trajnostnih oblik mobilnosti med prebivalci Celja.

Steber I: Hoja

Hoja je ena najpreprostejših in najbolj naravnih oblik gibanja, ki prinaša številne koristi za zdravje, okolje in kakovost življenja. Redna hoja krepi telesno pripravljenost in ugodno vpliva na duševno počutje. Hkrati prispeva k čistejšemu zraku, saj zmanjšuje odvisnost od avtomobilov in s tem količino škodljivih izpustov v prometu.

Mesta, prilagojena pešcem, ustvarjajo varnejše, bolj povezane in privlačne urbane prostore. Dobro urejeni pločniki, zelene površine, urbana oprema in ustrezno označeni prehodi povečujejo dostopnost ter izboljšujejo kakovost bivanja, še posebej za starejše, otroke in osebe z oviranostmi.

Analiza obstoječega stanja

Površine za pešce so v urbanih predelih mestne občine Celje že danes urejene razmeroma dobro, kljub temu pa je prostora za izboljšanje še veliko. To potrjujejo tudi odgovori prebivalcev mestne občine Celje, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu. Kar 67 % anketirancev namreč meni, da je treba na območju občine izboljšati pogoje za hojo, predvsem z vidika varnosti in udobja pešcev.

Prav varnost ljudi je bila med anketiranci izpostavljena kot ključna vrednota pri načrtovanju prometa, potrebi po izboljšanju prometne varnosti pa sledi želja prebivalcev, da se pri načrtovanju novih prometnih ureditev več pozornosti, prostora in sredstev nameni izboljšanju pogojev za hojo.

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma 25 minut hoje že danes peš opravlja velik delež anketirancev (60 %), ki pa bi hodili še več, če bi bile pešpoti v občini bolj urejene, bolj smiselno umeščene oziroma bolj varne. 1 % anketirancev je izpostavilo, da bi več poti opravili peš, če bi jim to priporočil zdravnik, medtem ko je 9 % anketirancev izpostavilo, da poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opravljati peš.

S štetjem prometa, ki je bilo v mestni občini Celje na treh lokacijah izvedeno v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da delež pešcev v celotni strukturi mobilnosti danes znaša 6,6 %, nekoliko večji delež pešcev pa je bil ugotovljen v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih, in sicer 11 %. V sklopu ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah na območju Celja so deleži šolarjev, ki poti v šolo opravijo peš (sami oziroma v spremstvu odraslih) pričakovano višji, in sicer je v anketi 46 % šolarjev izpostavilo, da v šolo prihajajo peš.

V sklopu anket in drugih dogodkov za širšo javnost, kot so spletne in javne razprave v živo, so bili na področju hoje izpostavljeni naslednji izzivi, ki bi jih bilo za povečanje deleža pešcev smiselno naslavljati prednostno:

- Slabša urejenost pešpoti zunaj mestnega jedra, kar poslabšuje dostopnost za pešce v naseljih izven mestnega središča (npr. v naseljih Ljubečna-Arclin, Škofja vas-Arclin, Babno, Trnovlje, Gorica pri Šmartnem, Lopata, Zadobrova, Nova vas, Ostrožno, Plečnikova ul., Začret).
- Neudobne pešpoti (preozki pločniki, arhitekturne ovire, visoki robniki, pomanjkanje prehodov za pešce, premalo dreves in osenčenja) zmanjšujejo udobnost in varnost pešcev.
- Slabše vzdrževanje pešpoti ob prometnih cestah (npr. Mariborska cesta).
- Pomanjkanje varnih prehodov pešcem otežuje prehode cest (npr. na Ljubljanski cesti, Čopovi ulici, Vrunčevi ulici, Pohorska ulici, Gregorčičevi ulici pri ZD, ob Kladivarju).

- Pomanjkanje varnih in zveznih šolskih poti zmanjšuje varnost otrok na poti v šolo.
- Pomanjkanje ureditev in prilagoditev za gibalno ovirane osebe poslabšuje njihovo dostopnost in vsakodnevno mobilnosti.
- Prehitra vožnja motorjev in skirojev po površinah namenjenih pešcem v stanovanjskih soseskah in na rekreacijskih poteh povečuje tveganje za nesreče in poslabšuje varnost pešcev.
- Parkiranje na vozil po pločnikih otežuje dostopnost pešcev.

Dosežki Mestne občine Celje na področju hoje

Urejanje območij za pešce

Mestna občina Celje je v minulem obdobju veliko pozornosti namenila izboljšanju pogojev za pešce v središču mesta. Gubčeva in Lilekova ulica sta bili iz cest z uličnim parkiranjem preurejeni v območje, kjer imajo pešci prednost pred avtomobili, parkiranje pa je ukinjeno. Muzejski trg pa smo kot zgodovinsko in kulturno pomemben del mestnega jedra iz prometne in parkirne površine spremenili v območje za pešce z možnostjo dostopa za motorna vozila le izjemoma in za dostavo. Pešcem prijazne ureditve pomembno prispevajo k večji privlačnosti mestnega središča.



Nova ureditev Lilekove ulice v Celju (avtor fotografije: Edi Einspieler)

Povečanje varnosti šolarjev

Na Ljubljanski cesti, v neposredni bližini II. OŠ Celje, smo zarisali velike in pisane talne označbe tako na vozišču in na pločniku, ki opozarjajo voznike na bližino šole in prisotnost otrok. V podporo varnim šolskim potem je bila v bližini OŠ Lava vzpostavljena tudi točka »Poljubi in odpelji« (ang. Kiss and ride), kjer urejeni dodatni krožni vozni pas omogoča varno ustavljanje avtomobilov in izstopanje otrok, ki nato samostojno nadaljujejo pot do šole peš.

Strateška vodila na področju hoje

Strateško vodilo 1: Povečati območje za pešce z omejitvijo avtomobilskega prometa v mestnem jedru.

Za oblikovanje privlačnega mestnega jedra, ki je bolj prijazno do pešcev in spodbuja trajnostno mobilnost, je smiselno razširiti območja, ki so prvenstveno namenjena pešcem. To pomeni, da se deli mestnega jedra, ki so najbolj obiskani, popolnoma ali deloma zaprejo za motorna vozila, s čimer se zagotovi varen in udoben prostor za pešce.

Zagotavljanje večjih površin za pešce bo pripomoglo k večji socialni povezanosti, saj bodo prebivalci in obiskovalci lahko uživali v sprehodih, druženju in preživljanju prostega časa v mestnem jedru. Območja, ki bodo namenjena le pešcem, bodo zagotavljala več prostora za sedenje, rekreacijo in druženje, ter omogočila večjo dostopnost do trgovin, kavarn, kulturnih in javnih ustanov, kar bo povečalo kakovost bivanja v tem območju.

Omejitev motornega prometa v mestnem jedru bo pozitivno vplivala tudi na zmanjšanje onesnaženosti zraka ter hrupa, kar bo prispevalo k bolj zdravemu okolju. Za določene izjeme, kot so dostavljavci, prebivalci ali nujne službe, je potrebno v območjih urediti ustrezne dostopne poti, ki pa naj bodo kljub temu omejene in nadzorovane, s čimer se bo preprečilo nenadzorovano vstopanje nepooblaščenih motornih vozil.

Poleg ureditve območij za pešce je smiselno izboljšati infrastrukturo za pešce na širšem območju mestnega jedra, kar zajema predvsem ureditev dovolj širokih pločnikov, varnih prehodov, zasaditev dreves in postavitve urbane opreme. Takšne ureditve namreč vplivajo tudi na izboljšanje turističnih in gospodarskih dejavnosti, saj se na ta način obiskovalcem in potrošnikom zagotovi prijaznejši prostor za raziskovanje širšega mestnega jedra.

Strateško vodilo 2: Zagotoviti povezane in varne pešpoti z ustrezno infrastrukturo za ranljive skupine (otroci, starejši, gibalno in senzorično ovirane osebe).

Zagotavljanje varnih in povezanih pešpoti je ključno za vključujoče in dostopno urbano okolje. Posebno pozornost je treba nameniti ranljivim skupinam, kot so otroci, starejši ter gibalno in senzorično ovirane osebe. Za te skupine je pomembno, da so pešpoti ne le varne, temveč tudi prilagojene njihovim potrebam.

Prvi korak je zagotavljanje neoviranih poti, ki omogočajo enostaven dostop do različnih ključnih točk v mestu, kot so šole, zdravstvene ustanove, trgovine, javni prostori ter postajališča javnega potniškega prometa (avtobusne in železniške postaje). To vključuje dovolj široke pločnike brez ovir, nižje robnike, ki omogočajo dostop s vozički ter dovolj široke prehode cest za vse uporabnike. Pomembno je, da so pešpoti med seboj dobro povezane, s čimer se vsem uporabnikom omogoči enostaven prehod med različnimi območji in dostopnost do javnih storitev.

Za gibalno ovirane osebe je ključnega pomena, da so poti opremljene z ustreznimi klančinami in urbano opremo, kot so klopi in javni WC-ji, ki omogočajo počitek med hojo. Dodatno je za osebe s senzoričnimi omejitvami, kot so slepi in slabovidni, na peš površinah treba izvesti dodatne ukrepe, kot so opozorilne talne oznake (tako imenovane taktilne oznake) ter zvočna opozorila na prehodih za pešce. Pešpoti morajo biti ustrezno osvetljene, s čimer se tudi v slabših vremenskih razmerah oziroma ponoči zagotovi varnost in vidnost pešcev.

Poleg tega mora biti skrb za redno vzdrževanje teh poti prioriteta. Pločniki morajo biti brez lukenj, s čiščenjem in odstranjevanjem ovir, ki bi lahko povzročile nezgode. Pomembno je tudi redno pregledovanje in posodabljanje infrastrukture za spremljanje sprememb potreb uporabnikov.

Poleg gradnje nove infrastrukture je ključno tudi redno vzdrževanje površin za pešce, kar vključuje predvsem popravila poškodovanih robnikov in podlage, čiščenje, obrezovanje ter odstranjevanje ovir, ki bi lahko povzročile nezgode.

Zastavljene ambicije:

- Gradnja novih oziroma izboljšanje najmanj 10 km obstoječih peš povezav v mestu, okoliških naseljih ter na povezavah mesta z zaledjem v času izvajanja strategije (vir: podatki Mestne občine Celje).
- Povečanje deleža prebivalcev, ki vsakodnevne poti opravljajo peš za najmanj 5 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 6,6 % (vir: podatki štetja prometa).
- Povečanje deleža otrok, ki v osnovne šole prihajajo peš, s skirojem, rolko ali rolerji za najmanj 7 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 46 % (vir: anketa med šolarji).

Steber II: Kolesarjenje

Vzpostavitev varnih in povezanih kolesarskih poti v in med naselji ter izboljšanje povezav s sosednjimi občinami je ključnega pomena za trajnostno mobilnost, prometno varnost in kakovost življenja prebivalcev Celja. Dobro urejena kolesarska infrastruktura prinaša številne koristi tako za posameznike kot za celotno skupnost. Kolesarjenje je eden najlažjih in najučinkovitejših načinov za ohranjanje telesne aktivnosti in zdravja. Urejene in prijetne kolesarske poti spodbujajo več gibanja, zmanjšujejo stres in izboljšujejo splošno dobro počutje prebivalcev.

Kolesarji so med najbolj ranljivimi udeleženci v prometu, še posebej na prometnih cestah brez ločenih kolesarskih površin. Povezane in varne kolesarske poti zmanjšujejo tveganje za nesreče in izboljšujejo prometno varnost, saj ločijo kolesarje od motoriziranega prometa ter zagotavljajo urejene in osvetljene poti. Če so kolesarske poti dobro urejene, več ljudi izbere kolo kot osnovno prevozno sredstvo za vsakodnevne poti v šolo, službo ali trgovino.

Povezane kolesarske poti omogočajo varno in hitro premikanje med različnimi deli občine in do sosednjih občin, kot so Vojnik, Šentjur, Štore, Laško, Žalec in Dobrna, kar pomeni boljšo dostopnost delovnih mest, storitev in rekreacijskih območij brez odvisnosti od avtomobila.

Analiza obstoječega stanja

V splošni anketi o prometu je kar 75 % anketirancev izpostavilo, da je treba v mestni občini Celje izboljšati pogoje in infrastrukturo z vidika varnosti in udobja kolesarjev. Na podlagi rezultatov ankete je razvidno, da prebivalci mestne občine Celje kolo ali e-kolo največkrat uporabljajo za poti na rekreacijo (18 %), za obisk starega mestnega jedra (17 %), za poti v službo (14 %) ter za poti do trgovine v bližini doma (11 %).

Prav varnost ljudi je bila med anketiranci, podobno kot v primeru hoje, izpostavljena kot ključna vrednota pri načrtovanju kolesarskega prometa, potrebi po izboljšanju prometne varnosti pa tudi v tem primeru sledi želja prebivalcev in prebivalk, da se pri načrtovanju novih prometnih ureditev več pozornosti, prostora in sredstev nameni izboljšanju pogojev za kolesarje.

Iz splošne ankete o prometu je razvidno, da krajše razdalje do 2 km oziroma do 10 minut kolesarjenja že danes opravlja 40 % anketirancev. Še veliko večje število anketirancev bi kratke poti raje prekolesarilo, če bi bile kolesarske poti bolj urejene (29 % anketirancev), varnejše (25 % anketirancev) oziroma če bi bile le-te bolj smiselno umeščene in bi omogočale hitrejše potovanje (22 % anketirancev). Pomembne dejavnike pri odločitvi za kolesarjenje, poleg urejenih kolesarskih poti, predstavljajo tudi drugi infrastrukturni ukrepi in storitve s področja kolesarjenja. Tako bi 12 % anketirancev bolj pogosto kolesarilo, če bi v središču občine obstajala varna javna kolesarnica, 10 % pa bi jih večkrat kolesarilo, če bi imeli na cilju potovanje večje izzive z iskanjem prostega parkirnega mesta. 2 % anketirancev bi se za vsaj občasno kolesarjenje pogosteje odločilo, če bi bila varna kolesarnica na voljo na glavni avtobusni postaji v Celju, 1 % pa če bi jim to priporočil zdravnik. Iz ankete je razvidno tudi, da 9 % anketirancev poti na krajše razdalje ne bi zmogli oziroma ne bi želeli opraviti s kolesom.

S štetjem prometa na izbranih lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je delež kolesarjev v celotni strukturi mobilnosti danes precej nizek in dosega le 2,6 %. Podoben delež kolesarjev je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah, s katero je bilo ugotovljeno, da poti v šolo s kolesom opravi 2 % osnovnošolcev. Kljub temu pa veseli dejstvo, da je bil nekoliko višji delež kolesarjev ugotovljen v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih, kjer poti na delovno mesto s kolesom ali e-kolesom opravi 10 % zaposlenih.

V sklopu anket in drugih dogodkov za širšo javnost, kot so spletne in javne razprave v živo, so bili na področju kolesarjenja izpostavljeni naslednji izzivi, ki bi jih bilo za povečanje deleža kolesarjev smiselno naslavljanje prednostno:

- Nepovezane kolesarske poti med in v naseljih otežujejo vsakodnevno mobilnost prebivalcev (npr. do Vojnika skozi Škofjo vas, do Ljubečne, širše območje OŠ Lava, Opekarniška cesta, Partizanska cesta, Prijateljeva ulica, Trnovlje, Zadobrova in Ložnica pri Celju).
- Neudobne kolesarske povezave med naselji in do mestnega jedra (neprimerna in slabo vzdrževana podlaga, visoki robniki na prehodih, korita za zelenje in druge ovire).
- Slabša prometna varnost na določenih cestnih odsekih povečuje tveganja za prometne nesreče (npr. Šmartinsko jezero, Ostrožno, Zagrad, podhod pod železnico proti Teharski cesti, na križišču iz Bukovžlaka proti Začreti, križišču Partizanske ceste in Ceste v Laško).
- Slabši pogoji za ranljivejše skupine, zlasti mlajše kolesarje.
- Pomanjkanje varnih stojal in kolesarnic v okolici šol, soseskah in v mestnem jedru.
- Slabo vzdrževanje kolesarske infrastrukture in javnega sistema KolesCE.
- Potreba po dodatnih postajah sistema KolesCE (npr. pri večjih podjetjih in novih soseskah).

Dosežki Mestne občine Celje na področju kolesarjenja

Izboljšanje kolesarske infrastrukture

Mestna občina Celje je v minulih letih zelo izboljšala kolesarsko infrastrukturo. V sklopu projekta Mreža kolesarskih povezav v MOC je bilo z evropskimi sredstvi zgrajenih, na novo urejenih in označenih več kot 40 povezav, v skupni dolžini 33,6 kilometra. Namestili smo tudi spremljajočo infrastrukturo - kolesarske števec, servisna stojala in informativne table.

Poseben doprinos predstavlja tudi izgradnja nove kolesarske brvi čez Savinjo na območju Špice, ki bo dodatno obogatila kolesarsko infrastrukturo in ponudila nove možnosti za vsakodnevno in rekreativno kolesarjenje v urbanem okolju.

Regijske kolesarske povezave

Poleg izgradnje mestne kolesarske infrastrukture se Mestna občina Celje vključuje tudi v projekte regijskih in državnih daljinskih kolesarskih povezav. Lani sta to obeležje privzeli kolesarski povezavi Celje-Štore-Šentjur in Celje-Žalec, slednja z novim mostom čez Savinjo pri Špici. Že pred leti je bila delno zgrajena kolesarska povezava Celje-Laško, ki vključuje tudi nov most v Tremeljih. V okviru Dogovora za razvoj regij je potrjena še izgradnja kolesarske povezave Celje-Vojnik. Celje tako postaja regijsko kolesarsko vozlišče z razvito kolesarsko infrastrukturo, primerno za vsakodnevne migracije kot tudi za rekreativne in turistične namene.

Sistem KolesCE

Sistem javne izposoje koles KolesCE se je dobro uveljavil med uporabniki in ga gre šteti med najbolj učinkovite ukrepe MOC na področju trajnostne mobilnosti. Od uvedbe leta 2018 je sistem postal zelo razvejan in je dostopen v vseh mestnih četrtih in krajevnih skupnostih. Šteje že 40 postaj in več kot 200 koles, od tega je večina električnih.

Od vzpostavitve sistema je bilo skupno zabeleženih že več kot 400 tisoč najemov, prekolesarjenih pa približno 1,5 milijona kilometrov. Z uporabo sistema KolesCE je bilo lani prihranjenih kar 184.658 kilogramov emisij CO₂.



Sistem javne izposoje koles KolesCE (avtor fotografije: Foto Novisuals)

Strateška vodila na področju kolesarjenja

Strateško vodilo 3: Vzpostaviti celovito omrežje varnih in povezanih kolesarskih poti, ki povezujejo mestne četrti, zaledne kraje in sosednje občine.

Za spodbujanje trajnostne mobilnosti in zmanjšanje odvisnosti od osebnih avtomobilov je ključno vzpostaviti celovito omrežje kolesarskih poti, ki bodo zagotavljale varno in udobno povezavo med mestnimi četrtmi, zalednimi kraji in sosednjimi občinami, kar bo povečalo dostopnost kolesarjenja kot alternativnega načina prevoza. Kolesarske poti naj bodo v čim večji meri zasnovane tako, da bodo ločene od glavnega cestnega prometa, s čimer se bo zmanjšalo tveganje za prometne nesreče, ob enem pa se bo kolesarjenje v večji meri omogočilo tudi za mlajše in starejše uporabnike.

Za doseg tega cilja pa bodo v prihodnje potrebni različni ukrepi. Na prvem mestu je gradnja novih ter rekonstrukcija obstoječih kolesarskih stez in poti, ki bodo povezovale mestna središča s predmestji, naselji in sosednjimi občinami.

V sklopu teh ureditev je ključno odpravljanje arhitekturnih ovir, kot so previsoki robniki, neustrezni prehodi in neurejeni (nezvezni) deli kolesarskih stez.

Dodatno izboljšanje uporabniške izkušnje kolesarjev je možno doseči tudi s postavitvijo ustrezne prometne signalizacije, ki bo kolesarje enostavno usmerjala skozi naselja oziroma v smeri sosednjih občin.

Vsi ti infrastrukturni ukrepi lahko pripomorejo k spodbujanju kolesarjenja kot vsakodnevne oblike mobilnosti, ki ne le zmanjšuje prometne zastoje, temveč tudi prispeva k boljši kakovosti zraka in življenju v občini. Povezano in varno kolesarsko omrežje bo tako spodbujalo trajnostno mobilnost, prispevalo k večji energetski učinkovitosti ter zmanjšanju negativnih vplivov na okolje.

Strateško vodilo 4: Zagotavljati varne in dostopne pogoje za hranjenje in uporabo koles z namestitvijo kolesarnic, stojal ter izboljšanjem sistema izposoje koles.

Zagotavljanje varnih in dostopnih pogojev za shranjevanje in uporabo koles je ključno za spodbujanje ter povečanje uporabe koles kot vsakodnevnega prevoznega sredstva v urbanem okolju. Urejanje ustrezno zasnovanih in razporejenih kolesarnic ter stojal na strateških lokacijah, kot so postaje javnega prometa, okolice šol, delovnih mest, trgovin, kulturnih in rekreacijskih točk ter v mestnem jedru, bo kolesarjem omogočilo varen in enostaven dostop do različnih javnih ustanov in storitev, ob enem pa bodo varna parkirna mesta za kolesa zmanjšala tveganje za krajo in poškodbe ter na ta način spodbudila več ljudi, da kolesarjenje izberejo kot način vsakodnevne prevoza.

Ključni ukrep za spodbujanje kolesarjenja in dostopnosti do tega načina mobilnosti tudi za prebivalce, ki nimajo lastnega kolesa, predstavlja nadgradnja javnih sistemov izposoje koles, kot je obstoječi in med prebivalci čedalje bolj priljubljen sistem KolesCE. S postavitvijo novih postajališč na strateško pomembnih lokacijah v mestnih in zalednih območjih, povečanjem števila koles v sistemu ter enostavnimi uporabniškimi vmesniki za registracijo oziroma plačilo storitev se bo število uporabnikov ki kolo vsaj občasno uporabljajo za opravljanje kratkotrajnih potovanj oziroma v obliki večmodalnih potovanj (npr. kombinacija kolesa z uporabo javnega potniškega prometa), zagotovo povečalo, še posebej v mestnem središču, kjer je promet pogosto preobremenjen.

Zastavljene ambicije:

- Gradnja novih oziroma izboljšanje najmanj 10 km obstoječih kolesarskih povezav v mestu, okoliških naseljih ter na povezavah mesta z zaledjem v času izvajanja strategije (vir: podatki Mestne občine Celje).
- Povečanje deleža prebivalcev, ki vsakodnevne poti opravljajo s kolesom ali e-kolesom za najmanj 5 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 2,6 % (vir: podatki štetja prometa).
- Povečanje deleža otrok, ki v osnovne šole prihajajo s kolesom (samih ali v spremstvu odraslih) za najmanj 5 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež znaša 2 % (vir: anketa med šolarji).

Steber III: Javni potniški promet

Učinkovit in dostopen javni potniški promet omogoča bolj trajnostna potovanja, zmanjšuje prometne zastoje in prispeva k višji kakovosti življenja prebivalcev. Čeprav hoja in kolesarjenje igrata pomembno vlogo, brez učinkovitega javnega prevoza trajnostna mobilnost ne more doseči svoje polne funkcionalnosti. Javni promet omogoča hitre, cenovno dostopne in ekološko sprejemljive prevoze za širšo populacijo. Ob ustreznih naložbah v infrastrukturo, prilagoditvah vozniških redov in boljših povezavah z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti lahko postane osrednji steber bolj trajnostne, varne in prijazne prihodnosti prevoza.

Boljša povezljivost znotraj občine in širše, na primer z razširitvijo rednih avtobusnih linij mestnega potniškega prometa, bi znatno izboljšala dostopnost prebivalcev do Celja in drugih občinskih središč. Boljše povezave bi omogočile lažje opravljanje vsakodnevnih opravkov in dostop do delovnih mest, izobraževalnih ustanov in storitev, kar bi povečalo socialno vključenost in izboljšalo kakovost življenja vseh prebivalcev, tudi tistih iz bolj oddaljenih krajev.

Z izboljšanjem javnega potniškega prometa bi se zmanjšala odvisnost prebivalcev do osebnih avtomobilov, kar bi prispevalo k zmanjšanju prometa, manjši porabi energije in čistejšemu okolju. Učinkovit javni promet zmanjšuje potrebo po parkirnih mestih in pomaga pri razbremenitvi glavnih prometnic, kar pozitivno vpliva na celotno prometno ureditev v občini. Trenutne prometne razmere v občini kažejo na potrebo po izboljšanju avtobusnih in železniških povezav, kar bi povečalo uporabo javnega prevoza tako znotraj občine kot v povezavi z večjimi urbanimi središči, zlasti z Ljubljano in Mariborom.

Analiza obstoječega stanja

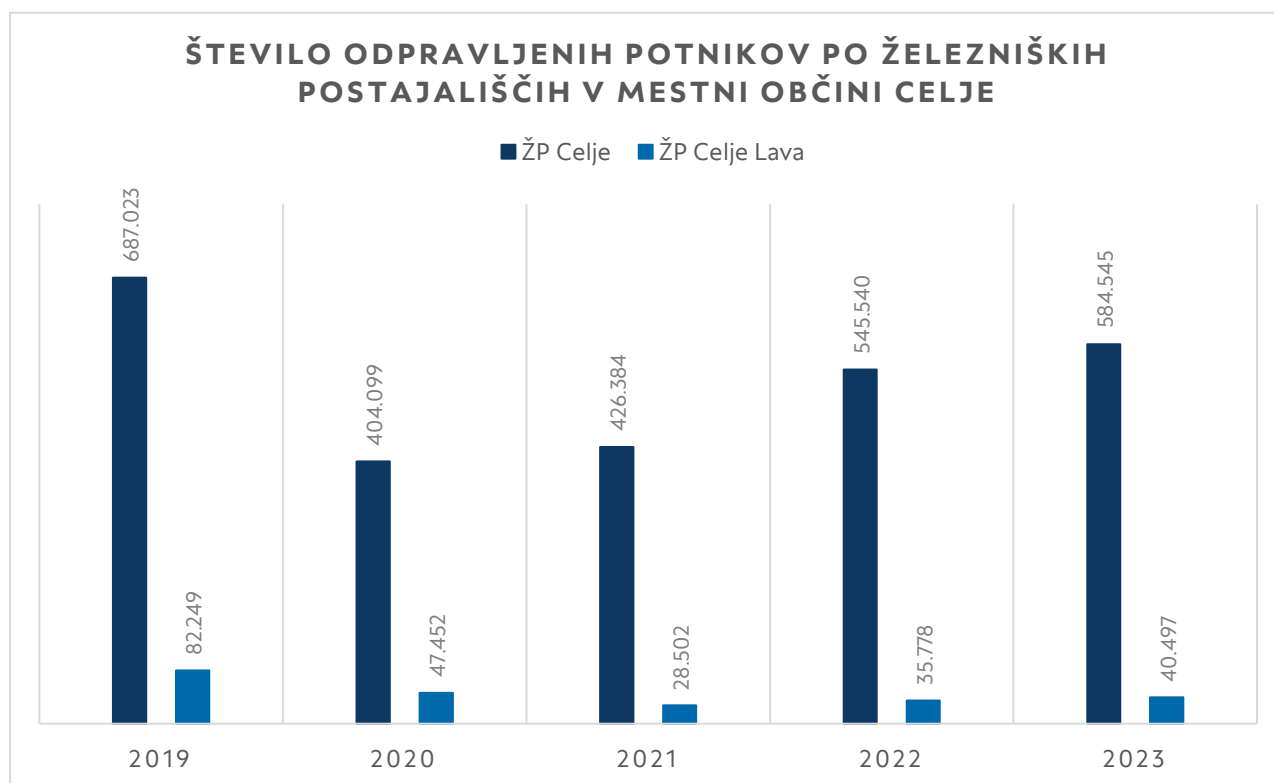
Iz rezultatov splošne ankete o prometu med prebivalci Celja je razvidno, da anketiranci javni potniški promet v največji meri uporabljajo za potovanja v Ljubljano (11 %). Anketiranci, ki so sodelovali v splošni anketi o prometu, javni potniški promet v Celju uporabljajo tudi za poti do glavne avtobusne (9 %) oziroma železniške postaje Celje (7 %), za poti v Maribor (8 %) in poti v šolo (8 %), med tem ko poti na delo z uporabo javnega potniškega prometa opravlja zgolj 4 % anketirancev. Iz ankete med šolarji v izbranih osnovnih šolah v občini Celje je razvidno, da šolske prevoze z avtobusi ali kombiji koristi 11 % anketiranih šolarjev, med tem ko običajne linije avtobusnega in železniškega javnega prometa uporablja samo 1 % šolarjev. Dokaj nizki deleži uporabe javnega potniškega prometa za poti na delo so razvidni tudi iz ankete v izbranih podjetjih, kjer javni potniški promet za prihod na delo uporablja 4 % anketiranih (rezultati ankete v izbranih podjetjih tako potrjujejo ugotovitve splošne ankete o prometu v Celju).

Organiziranost javnega potniškega prometa v Mestni občini Celje bi zagotovo lahko bila boljša, saj v splošni anketi o prometu kar 83 % vprašanih meni, da bi bilo potrebno povečati frekvence voženj vseh oblik javnega potniškega prometa ter optimizirati potek linij mestnih in medkrajevnih avtobusnih in železniških prevozov.

V mestni občini Celje je organiziran medkrajevni avtobusni prevoz, ki ga izvaja prevoznik Nomago d.o.o. Po podatkih prevoznika je bilo 15. oktobra 2024, na dan izvedbe kordonskega štetja prometa v občini, na vseh relacijah medkrajevnega avtobusnega javnega prevoza v mestni občini Celje, v vseh terminih voženj tistega dne, skupaj zabeleženih 3.086 potnikov oziroma validacij vozovnic.

Poleg medkrajevnega je mestni občini Celje organiziran tudi mestni avtobusni prevoz – Celebus, ki ga prav tako izvaja podjetje Nomago d.o.o. in vključuje 10 linij voženj. V celotnem letu 2024 je bilo na vseh linijah skupaj prepeljanih 328.037 potnikov, kar povprečno pomeni 27.336 potnikov mesečno. Skupna številka potnikov je v letu 2024 sicer nekoliko nižja kot v letu 2023, ko je bilo skupaj prepeljanih 350.604 potnikov, ob enem pa bistveno višja od skupnega števila prepeljanih potnikov v obdobju pred epidemijo Covid 19 (v letu 2019 je bilo skupaj prepeljanih 213.687 potnikov).

Javni potniški promet v mestni občini Celje poleg avtobusnega javnega potniškega prometa obsega tudi železniški potniški promet, katerega uporaba po obdobju epidemije Covid 19 v zadnjih letih ponovno narašča. Podatki Slovenskih železnic o številu odpravljenih potnikov po postajališčih sicer kažejo, da se je število potnikov na železniški postaji Celje v letu 2023 glede na leto 2019 zmanjšalo za 15 %, na železniški postaji Celje Lava pa za 51 %.



Število odpravljenih potnikov po železniških postajališčih v mestni občini Celje (podatki SŽ, 2024)

Mestna občina Celje je že od leta 2022 vključena v projekt Prostofer, ki je prvenstveno namenjen starejšim prebivalcem, ki nimajo možnosti lastnega prevoza ali imajo slabše povezave javnega potniškega prometa. Projekt uporabnikom omogoča brezplačne prevoze do javnih ustanov, trgovskih centrov, do zdravniške oskrbe in podobno ob predhodnem dogovoru preko klicnega centra. V projekt je trenutno vključenih 15 voznikov prostovoljcev, ki so v letu 2024 izvedli 633 brezplačnih prevozov.

V sklopu anket in drugih dogodkov za širšo javnost, kot so spletne in javne razprave v živo, so bili na področju javnega potniškega prometa izpostavljeni naslednji izzivi, ki bi jih bilo za povečanje deleža potnikov smiselno naslavljanje prednostno:

- Prenizka frekvenca in slaba povezanost mestnih linij Celebus s primestnimi območji, kar poslabšuje dostopnost do mestnega jedra.
- Mestni avtobusi Celebus zvečer in preko vikendov vozijo v zelo okrnjenem voznem redu, kar poslabšuje dostopnost in otežuje mobilnost za ljudi, ki niso odvisni od osebnih vozil.
- Neusklajeni vozni redi mestnega in primestnega avtobusnega javnega potniškega prometa z realnimi potrebami prebivalcev, kar zmanjšuje učinkovitost javnega prevoza in povečuje potrebo po osebnih vozilih.
- Nepovezanost medkrajevnega in mestnega potniškega prometa, kar vodi do daljših časovnih prekinitev v potovanjih – posledično je privlačnost javnega prevoza zmanjšana.
- Slaba dostopnost z uporabo javnega potniškega prometa do nakupovalnih središč, zdravstvenih domov, bolnišnic in zalednih naselij.
- Pomanjkljivo urejena avtobusna postajališča, predvsem neurejenost infrastrukture za peš dostop do postajališč (neurejeni pločniki) in slabše urejena čakališča.
- Premalo avtobusnih postajališč Celebus, kar povečujejo razdalje za pešačenje in odvrča potencialne uporabnike (predlogi za nova avtobusna postajališča: na Trgu Celjskih Knezov, pri občini, v Bukovžlaku, Zadobrovi, Stancah, Trnovljah pri Celju).
- Potreba po vzpostavitvi novega železniškega postajališča pri Plavi laguni – neizkoriščen potencial za boljšo povezanost s sosednjimi občinami in destinacijami.

Dosežki Mestne občine Celje na področju javnega potniškega prometa

Celebus

Od uvedbe leta 2019 se je odlično uveljavil tudi javni mestni potniški promet Celebus. Rast potniškega prometa je iz leta v leto rasla (z izjemo »covidnih« let zaradi omejitev). Lani je 10 avtobusov na stisnjen zemeljski plin (CNG), kolikor jih šteje flota Celebusa, prepeljalo že 328.037 potnikov. V zadnjih letih smo dodali nove linije (Babno-Medlog, Šmartinsko jezero), omejena flota vozil pa še ne omogoča prevozov v vsa primestna naselja (Trnovlje, Ljubečna, Šmartno v Rožni dolini ...).

Nakup električnih avtobusov

Z nakupom treh novih električnih avtobusov in električnega kombija bomo v Celju naredili še korak dlje v trajnostni mobilnosti. Javno naročilo smo že izvedli, nakup pa bo sofinanciran z 1,4 milijona evrov nepovratnih sredstev Ekosklada. Z novimi vozili bomo okrepili sistem javnega prevoza Celebus ter zagotovili širšo povezanost znotraj mestnih in primestnih območij.



Mestni potniški promet Celebus (avtor fotografije: Foto Novisuals)

Strateška vodila na področju javnega potniškega prometa

Strateško vodilo 5: Vzpostaviti sodobno, povezano in dostopno mrežo javnega potniškega prometa z omogočanjem kombiniranja različnih oblik prevoza (mestnega, regionalnega in tirnega) ter zagotavljanjem dostopnosti za vse prebivalce, vključno z ranljivimi skupinami.

Za vzpostavitev sodobne, povezane in dostopne mreže javnega potniškega prometa je ključno omogočiti kombiniranje različnih oblik prevoza, kot so avtobusni mestni, regionalni in tirni prevoz. To vključuje usklajevanje vozniških redov, vzpostavitev enostavnih prestopnih točk (večmodalna vozlišča) in uvedbo enotnih vozovnic za različne vrste prevoza. Na ta način bodo potniki brez težav prehajali med različnimi oblikami prevoza, kar bo povečalo učinkovitost in privlačnost javnega prometa.

Sistemi javnega potniškega prometa morajo omogočati dostopnost za vse prebivalce, vključno z ranljivimi skupinami, kot so starejši, otroci, invalidi in drugi, ki imajo morda posebne potrebe. To pomeni, da morajo biti vse postaje, vozila in druge infrastrukture prilagojene tako, da so enostavno dostopne, varne in udobne tudi za te skupine uporabnikov. Med ključne ukrepe je zato potrebno vključiti ureditev varnih dostopnih poti do postajališč, nakup prilagojenih vozil z dvigali in prostori za invalidske vozičke in uporaba uporabnikom prijaznih informacijskih sistemov.

Samo z dodatnimi vlaganji in razvojem storitev javnega potniškega prometa se lahko zagotovi, da bo javni prevoz resnično alternativa uporabi osebnih vozil, s čimer bomo zmanjšali prometne obremenitve na cestah, povečali trajnostno mobilnost in omogočili boljšo kakovost življenja za vse prebivalce.

Strateško vodilo 6: Povečati privlačnost in dostopnost mestnega javnega potniškega prometa z izboljšanjem frekvence linij, pokritosti zalednih območij in uvedbo prilagodljivih sistemov, kot so prevozi na klic.

Povečanje privlačnosti in dostopnosti mestnega javnega potniškega prometa je ključnega pomena za spodbujanje uporabe trajnostnih načinov prevoza. Ena od glavnih nalog pristojnih je tako izboljšanje frekvence mestnih avtobusnih linij Celebus, optimiziranje poteka linij ter ureditev novih postajališč. Z zagotovitvijo pogostejših voženj, zlasti v času največje potrebe, kot so jutranje in popoldanske konice, lahko avtobusni javni prevoz postane bolj priročen in uporaben za opravljanje vsakodnevnih poti, optimiziranje potekov linij pa bo potnikom omogočilo večjo izbiro načina prevozov in izboljšalo uporabniško izkušnjo.

Poleg izboljšanja mestnega javnega potniškega prometa v urbanih središčih, kot je mesto Celje je ključna širitev oziroma podaljševanje linij tudi v zaledna območja, kar bo tamkajšnjim prebivalcem omogočilo lažji dostop do mestnega središča in drugih pomembnih točk, kot so šole, zdravstveni centri, nakupovalna središča in industrijske cone. Zlasti prebivalci obrobni naselij, ki so danes izključeni iz uporabe rednih avtobusnih linij, bodo imeli tako večjo možnost, da se zanesljivo in učinkovito premikajo v mestno središče in na druge izbrane destinacije, brez odvisnosti od osebnega vozila.

Za povečanje fleksibilnosti in dostopnosti do storitev javnega prevoza je v prihodnje smiselno razmisliti tudi o pomenu uvedbe oziroma nadgradnje prilagodljivih sistemov, kot so prevozi na klic. Ta oblika prevoza omogoča, da se potreba po prevozu zadosti na podlagi trenutnih dejanskih potreb uporabnikov, še posebej v območjih, kjer obstoječe linije javnega prevoza ne zagotavljajo ustrezne dostopnosti.

Prevozi na klic so tako lahko odlična rešitev za redkeje naseljena območja, kjer iz ekonomskega vidika ni smiselno vzdrževati rednih linij, kljub temu pa uporabnikom na ta način omogočimo enostaven in cenovno dostopen javni prevoz.

Skupaj z izboljšanjem infrastrukture in večjo pokritostjo zalednih območij bo opisan pristop pripomogel k zmanjšanju odvisnosti od osebnih vozil, kar bo zmanjšalo prometne zastoje, emisije toplogrednih plinov in onesnaženost zraka, uvedba prilagodljivih in bolj dostopnih sistemov javnega prevoza pa bo izboljšala kakovost življenja v vseh predelih občine, spodbudila večjo socialno vključenost prebivalcev in prispevala k trajnostni mobilnosti.

Zastavljene ambicije:

- Povečanje števila poti opravljenih z medkrajevnimi avtobusnimi prevozi za najmanj 5 % v času izvajanja strategije. Dnevno število prepeljanih potnikov na vseh medkrajevnih avtobusnih linijah v mestni občini Celje danes znaša 3.086 potnikov/dan (vir: podatki prevoznika Nomago d.o.o.).
- Povečanje števila poti opravljenih z vlakom za najmanj 5 % v času izvajanja strategije. Celoletno število potnikov na Železniški postaji Celje je v letu 2023 znašalo 584.545 potnikov/leto (vir: podatki prevoznika Slovenske železnice).
- Povečanje števila poti opravljenih z mestnimi avtobusnimi prevozi Celebus za najmanj 5 % v času izvajanja strategije. Celoletno število potnikov na vseh linijah Celebus je v letu 2024 znašalo 328.037 potnikov/leto (vir: podatki prevoznika Nomago d.o.o.).

Steber IV: Motorni promet

Učinkovito upravljanje prometa in parkiranja vpliva na prometno varnost in s tem na kakovost življenja. Z umirjanjem prometa, ki upošteva prisotnost tovornih vozil in kmetijske mehanizacije ter izvajanjem premišljene parkirne politike lahko Mestna občina Celje učinkovito umiri promet, zmanjša negativne vplive na okolje ter optimizira uporabo prostora. Ukrepi za umirjanje prometa izboljšajo varnost na cestah, zlasti za pešce, kolesarje in druge ranljive udeležence v prometu.

Analiza obstoječega stanja

Tako iz splošne ankete o prometu kot tudi na podlagi rezultatov štetja prometa na izbranih treh lokacijah je razvidno, da prebivalci mestne občine Celje za opravljanje vsakodnevnih potovanj še vedno v večini uporabljajo osebne avtomobile.

Kljub temu, da se večina anketirancev v splošni anketi o prometu strinja, da je treba več pozornosti nameniti izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet, se več polovica (59 %) anketirancev strinja tudi, da je treba s širitvijo in gradnjo novih cest omogočiti hitrejše potovanje z osebnimi avtomobili. Anketiranci se v večini (72 %) ne strinjajo, da je v Celju preveč parkirnih mest oziroma, da so ta premalo upravljana, več kot polovica (58 %) pa jih po drugi strani meni, da je parkirišč trenutno premalo oziroma, da bi bilo treba zgraditi dodatne parkirne kapacitete in vsem prebivalcem omogočiti, da parkirajo zastonj kjerkoli oziroma za kolikor časa želijo.

Dobra polovica anketirancev (54 %) v splošni anketi o prometu podpira širitev peš cone oziroma omejevanje motornega prometa na izbranih lokacijah v urbanih središčih, med tem ko temu ukrepu nasprotuje 21 % anketirancev. Podobno razmerje je ugotovljeno tudi pri trditvi o zmanjšanju hitrosti avtomobilskega prometa na nekaterih cestah in v središču občine, s katero se prav tako strinja 54 % anketirancev, 24 % pa temu ukrepu nasprotuje.

S štetjem prometa na izbranih treh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da delež osebnih vozil v celotni strukturi mobilnosti dosega 76,1 %. Če temu deležu prištejemo še delež tovornih in kmetijskih vozil se skupni delež motornih vozil poveča na 80,2 %.

Visok delež uporabe osebnega vozila je bil ugotovljen tudi v sklopu ankete med zaposlenimi v izbranih podjetjih v mestni občini Celje, pri čemer se večinski delež zaposlenih na delovno mesto v osebnem avtomobilu pripelje samih (49 %), 12 % v avtomobilu kot sopotnik, 12 % zaposlenih pa v osebnem avtomobilu kot vozniki pripeljejo tudi sopotnike. Delež uporabe osebnega vozila je v anketi med osnovnošolci razumljivo nižji, kljub temu pa starši v šole z osebnim avtomobilom pripeljejo 39 % osnovnošolcev.

S štetjem prometa na izbranih treh lokacijah v oktobru 2024 je bilo ugotovljeno, da je povprečna zasedenost osebnega avtomobila v času prometnih konic zgolj 1,3 osebe/vozilo, kar pomeni, da se večina voznikov v vozilu pelje samih, brez sopotnikov.

Trend rasti prometnih obremenitev v mestni občini Celje je razviden iz analize podatkov avtomatskih števec prometa na državnih cestah v občini. Prometne obremenitve PLDP (povprečen letni dnevni promet) po letu 2020, ko je bil na nivoju celotne države zaznan občuten upad prometnih obremenitev zaradi epidemije Covid-19, naraščajo na večini pomembnejših glavnih in regionalnih cest, kar je razvidno tudi iz preglednic v nadaljevanju:

Vozil/dan

Avtomatski števec prometa 90 Košnica									
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	14.569	113	12.555	79	1.054	202	156	92	318
2020	11.473	90	9.732	35	922	174	122	93	305
2021	12.601	100	10.765	42	992	177	122	96	307
2022	13.575	107	11.664	53	1.038	177	130	94	312
2023	13.918	110	12.041	51	1.050	173	103	87	303

Analiza prometnih obremenitev avtomatskih števec prometa na državnih cestah (DRSI, 2024)

Vozil/dan

Avtomatski števec prometa 417 Celje Lava									
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	13.360	108	11.805	27	842	185	150	68	175
2020	11.276	98	9.773	18	807	182	154	64	180
2021	13.450	123	11.752	40	869	204	166	78	218
2022	13.136	127	11.470	31	841	204	163	78	222
2023	13.209	132	11.579	30	846	189	140	71	222

Analiza prometnih obremenitev avtomatskih števec prometa na državnih cestah (DRSI, 2024)

Vozil/dan

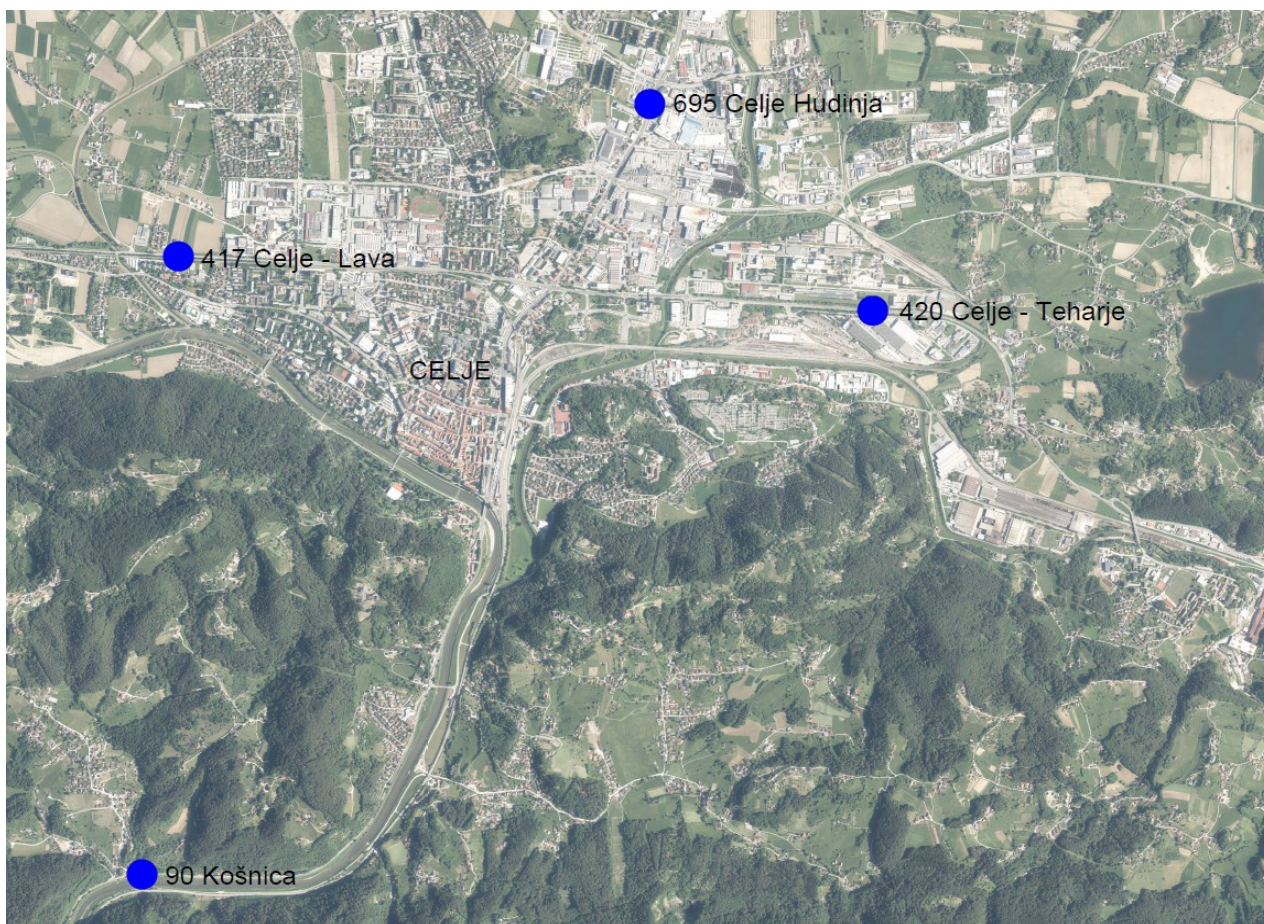
Avtomatski števec prometa 420 Celje Teharje									
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	16.236	92	14.357	75	1.039	176	163	54	280
2020	13.904	78	12.122	51	989	172	148	54	290
2021	15.783	88	13.533	72	1.144	216	181	92	457
2022	14.987	89	12.938	77	1.060	182	160	81	400
2023	14.698	92	12.798	74	1.046	168	146	61	313

Analiza prometnih obremenitev avtomatskih števec prometa na državnih cestah (DRSI, 2024)

Vozil/dan

Avtomatski števec prometa 695 CE Hudinja									
Leto	PLDP	Motorji	Osebna vozila	Avtobusi	Lah. tov.	Sr. tov.	Tež. tov.	Tov. s prik.	Vlačilci
2019	28.335	125	24.891	153	1.958	397	172	118	521
2020	24.044	108	20.869	87	1.823	354	167	113	523
2021	26.570	116	23.053	115	1.945	378	190	136	637
2022	27.119	128	23.662	135	1.917	362	177	128	610
2023	27.311	135	24.012	134	1.902	325	152	112	539

Analiza prometnih obremenitev avtomatskih števec prometa na državnih cestah (DRSI, 2024)



Lokacije avtomatskih števecv prometa na državnih cestah v mestni občini Celje (vir: LUZ d.d., 2025)

Povprečne hitrosti motornih vozil v mestni občini Celje je možno spremljati preko 25 stacionarnih merilnikov hitrosti (radarjev), ki so postavljeni na lokalnem cestnem omrežju. Prekoračitve hitrostnih omejitev so bile v oktobru 2024 zaznane na 9 lokacijah stacionarnih merilnikov.

Na cesti Janeza Cvirna (severna vezna cesta) v bližini Osnovne šole Frana Roša v Celju, je bilo na lokaciji stacionarnega merilnika hitrosti v oktobru 2024 zaznanih 235 prekoračitev hitrosti, pri čemer je bila najvišja izmerjena hitrosti 94 km/h.

V sklopu anket in drugih dogodkov za širšo javnost, kot so spletne in javne razprave v živo, so bili na področju motornega prometa izpostavljeni naslednji izzivi, ki bi jih bilo smiselno naslavljati prednostno:

- Zastoji v prometnih konicah podaljšujejo potovalne čase in posledično povečujejo onesnaževanje (izpostavljene lokacije: Ljubljanska, Mariborska in Prešernova cesta).
- Velike količine tranzitnega prometa skozi mestno jedro in stanovanjska območja (Aljažev hrib, ulica Frankolovskih žrtev ...).
- Slaba prometna kultura voznikov in visoke hitrosti v okolici šol in šolskih poti, v stanovanjskih soseskah, na vpadnicah (npr. Kocbekova ulica, Gregorčičeva ulica, Ljubljanska cesta, Partizanska cesta, Prijateljeva ulica, Trubarjeva ulica, Ulica heroja Šarha, Ulica mesta Grevenbroich, Bezenškova ulica, Cesta v Laško, Čopova ulica, Drapšinova ulica, Dobrova proti jezeru, Gorica pri Šmartnem, Zadobrova).

- Slabo vzdrževana vozišča in žive meje v mestu zmanjšujejo preglednost in povečujejo tveganje za prometne nesreče.
- Slabo upravljanje in nadzor nad parkiranjem, zaradi česar je veliko vozil parkiranih na površinah za pešce, kolesarje, na zelenicah in intervencijskih poteh (Dečkovo naselje).
- Premalo P+R parkirišč na obrobju mesta, kar povečuje gnečo v mestnem jedru in zmanjšuje uporabo javnega potniškega prometa.
- Izzivi dostave v peš coni – tveganje za prometne nesreče med pešci in dostavljavci.

Dosežki Mestne občine Celje na področju motornega prometa

Parkirišče P + R

Prvo vozlišče P + R (Park and Ride – Parkiraj in se pelji) v Ulici XIV. divizije deluje od maja leta 2020. Parkirišče omogoča možnost cenovno ugodnega parkiranja z neposrednim dostopom do javnega sistema izposoje koles KolesCE. Omogoča tudi parkiranje avtodomom.

Strateška vodila na področju motornega prometa

Strateško vodilo 7: Umirjati in preusmerjati motorni promet z ukrepi za zmanjšanje hitrosti ter omejevanjem tranzitnega prometa skozi mestno jedro in stanovanjska območja.

Umirjanje in preusmerjanje motornega prometa s ciljem zmanjšanja hitrosti ter omejevanja tranzitnega prometa skozi mestno jedro in stanovanjska območja bo pomembno prispevalo k večji varnosti in kakovosti življenja v mestu. Omejevanje hitrosti motornih vozil je še posebej pomembno v območjih z večjo prisotnostjo pešcev in kolesarjev, kot so šolske poti, stanovanjskih soseske in območja z visoko gostoto prometa, kjer lahko znižanje hitrosti bistveno pripomore k večji prometni varnosti in zmanjševanju števila prometnih nesreč, hkrati pa se z ukrepom vpliva tudi na izboljšanje pretočnosti cestnega omrežja.

Sočasno z znižanjem hitrosti je smiselno sprejeti tudi ukrepe za omejitev tranzitnega prometa, katerega ciljna potovanja niso na območju mestnega središča. Znižanje prometnih obremenitev tranzitnega prometa v urbanih središčih lahko dosežemo s preusmerjanjem prometa na obvoznice ali z uvedbo posebnih prometnih režimov, kot so enosmerne ulice ali omejitve za določene tipe vozil.

Z ukrepi za umirjanje prometa se bo izboljšalo življenjske razmere v mestih, dostope pešcev in kolesarjev, hkrati pa zmanjšalo škodljive vplive prometa, kot so onesnaženost zraka, hrup in stres.

Strateško vodilo 8: Razviti trajnostno parkirno politiko z uvedbo večmodalnih P+R točk, optimizacijo garažnih hiš in parkirnih režimov za zmanjšanje motornega prometa v središču mesta.

Uresničevanje trajnostne parkirne politike je ključno za zmanjšanje motornega prometa v mestnem središču ter spodbujanje uporabe javnega prevoza, koles in hoje. Eden od glavnih ukrepov v tej smeri je uvajanje večmodalnih P+R (»Park and ride«) točk, ki bodo omogočile enostavno povezovanje z infrastrukturo javnega potniškega prometa, kolesarskimi in pešpotmi. Smiselno je, da so te večmodalne točke postavljene ob obrobju mestnega jedra, kjer bodo vozniki lahko parkirali svoja vozila in se nato do središča mesta prepeljali z avtobusom, vlakom ali kolesom.

Poleg urejanja večmodalnih točk je za izboljšanje prometnih razmer smiselno izvesti tudi optimizacijo obstoječih garažnih hiš in parkirnih režimov. Parkirno politiko mesta je treba oblikovati tako, da bo parkiranje vozil v garažnih hišah v primerjavi s parkiranjem na parkiriščih v središču mesta, s finančnega vidika precej ugodnejše, s čimer se bo mestno središče razbremenilo dolgotrajno (preko celega dneva) parkiranih motornih vozil. Dodatno se lahko z uvedbo pametnih parkirnih sistemov pomembno izboljša izrabo obstoječih parkirnih kapacitet, kar lahko zmanjša potrebe po iskanju prostih parkirnih prostorov ter posledično prometne zastoje.

Razvijanje trajnostne parkirne politike bo pripomoglo k zmanjšanju obremenitve mestnih cest, hkrati pa bo prebivalce občine spodbudilo k odločitvi za alternativne oblike prevoza. Z zmanjšanjem števila parkirnih mest v mestnem jedru ter s spodbujanjem uporabe P+R točk bo mogoče zmanjšati zastoje, onesnaženje in hrup v mestnem središču, na dolgi rok pa bo ta pristop pripomogel k večji trajnosti in boljšemu življenjskemu okolju v mestih oziroma k finančno učinkovitejši mobilnosti za vse prebivalce.

Strateško vodilo 9: Spodbujati alternativne oblike mobilnosti (e-mobilnost, carsharing) za zmanjšanje odvisnosti od avtomobilov in emisij toplogrednih plinov.

Spodbujanje alternativnih oblik mobilnosti, kot so električna mobilnost in storitve souporabe osebnih vozil »carsharing«) predstavlja ključen korak k zmanjšanju odvisnosti od lastnih osebnih avtomobilov in zmanjšanju emisij toplogrednih plinov. Vpeljava električnih vozil, kot so električni avtomobili, električna kolesa in skiroji, omogoča zmanjšanje onesnaženosti zraka ter hrupa v mestih, saj so ta prevozna sredstva okolju prijaznejša, hkrati pa omogočajo tišje delovanje. Električna vozila imajo nižje stroške vzdrževanja in delovanja, kar je še posebej pomembno z vidika zagotavljanja vzdržnosti financiranja vsakodnevne mobilnosti za vse, tudi ranljivejše skupine prebivalcev.

Storitve souporabe avtomobilov, torej deljenje vozil med več uporabniki, omogočajo boljšo izrabo zasedenosti osebnih vozil, ob enem pa prispevajo k zmanjšanju števila avtomobilov na cestah. Ta pristop ne le da zmanjšuje potrebo po parkirnih prostorih, ampak pripomore tudi k izboljšani mobilnosti in dostopnosti prevozov, še posebej za tiste, ki osebni avtomobil uporabljajo le občasno.

Za doseganje zastavljenih ciljev bo v prihodnje potrebno vzpostaviti ustrezno infrastrukturo, kot so polnilnice za električna vozila, dostopnost do storitve souporabe vozil na ključnih lokacijah ter ozaveščanje javnosti o prednostih e-mobilnosti, souporabe vozil in sopotništva, kar bo vplivalo na zmanjšanje odvisnosti od osebnih avtomobilov, spodbudilo več trajnostnih načinov prevoza, pripomoglo k zmanjšanju prometnih zastojev ter k izboljšanju kakovosti življenja v mestih.

Zastavljeni ambiciji:

- Zmanjšanje deleža motornega prometa v mestnem središču in v stanovanjskih soseskah za najmanj 4 % v času izvajanja strategije. Danes ta delež, skupaj z obremenitvami tovornih vozil in kmetijske mehanizacije, znaša 80,2 % (vir: podatki štetja prometa).
- Izdelava in sprejetje Načrta izvajanja parkirne politike Celja (NIPP) v času izvajanja strategije (vir: podatki Mestne občine Celje).

Steber V: Celostno prometno načrtovanje

Celostno načrtovanje prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest, ki z velikim uspehom uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop k izzivu prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti območij oziroma storitev. Ključni korak v smeri celostnega prometnega načrtovanja je že priprava Celostne prometne strategije, ki občini pomaga opredeliti učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa in uresničiti celostne spremembe in posledično boljšo kakovost bivanja.

Celostno prometno načrtovanje ne zavrača, temveč nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse. Ima merljive koristi in opazno dodano vrednost, zaradi katerih vedno več odločevalcev prepoznava prednosti uporabe tega pristopa v njihovem lokalnem okolju.

Analiza obstoječega stanja

Celostno prometno načrtovanje je v mestni občini Celje že dobro politično sprejeto, pri čemer pa je ključno, da se načela celostnega prometnega načrtovanja vključujejo tako v občinski kot tudi regionalni prostorski plan. Pomembno je, da se o prometnih vsebinah z javnostjo komunicira jasno in strateško, saj lahko to pripomore k lažjemu pridobivanju nekaterih dovoljenj, predvsem pa vzdušju v občini, zadovoljstvu občanov in lažjemu sprejemanju sprememb.

V sklopu anket in drugih dogodkov za širšo javnost, kot so spletne in javne razprave v živo, so bili na področju celostnega prometnega načrtovanja izpostavljeni naslednji izzivi, ki bi jih bilo smiselno naslavljati prednostno:

- Pomanjkanje povezave med prometnim in prostorskim načrtovanjem, pri čemer prostorski plan iz leta 1986 ne odraža sodobnih mobilnostnih potreb.
- Nezadostna politična ambicioznost pri izvajanju načel celostnega prometnega načrtovanja.
- Neuravnoteženost proračuna – sredstva za hojo, kolesarjenje in JPP so podcenjena v primerjavi s financiranjem motornega prometa.

Dosežki Mestne občine Celje na področju celostnega prometnega načrtovanja

Celje se pelje in akcija spremljanja trajnostnih prihodov v službo

Že vrsto let MOC v sklopu projekta *Celje se pelje* izvajamo različne promocijske aktivnosti ozaveščanja o pomenu trajnostne mobilnosti – hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza. V zadnjem času izvajamo tudi akcijo spremljanja trajnostnih prihodov v šolo in službo (podobno kot nacionalna pobuda *Polni zagona kolesarimo v službo*). S tem spodbujamo aktivne oblike mobilnosti in trajnostne potovalne navade v vsakdanjem življenju.

Promocija vsakodnevnega kolesarjenja tudi v sklopu kolesarskih dogodkov

Naklonjenost kolesarjenju spodbujamo tudi v sklopu organizacije kolesarskih dogodkov v Celju, kot je vsakoletna dirka *Po Sloveniji*, ki vselej obišče tudi Celje. Letos bo MOC v sodelovanju s Kolesarsko zvezo Slovenije organizator državnega prvenstva v cestnem kolesarstvu.

Takšni dogodki niso le športni spektakel, temveč tudi odlična priložnost za promocijo kolesarjenja kot vsakdanje, zdrave in trajnostne oblike mobilnosti.

Evropski teden mobilnosti

V času Evropskega tedna mobilnosti zadnja leta pripravljamo vsebinsko bogat in zelo raznolik program, osrednje prizorišče pa je Prešernova ulica v središču Celja, ki jo za to priložnost delno zapremo za motorni promet in jo namenimo druženju ljudi in živahnemu dogajanju s trajnostno noto. V tem projektu kot ena redkih občin v Sloveniji sodelujemo vse od njegovega nastanka, že dvakrat pa smo bili izbrani kot najaktivnejša občina v Sloveniji.

Strateška vodila na področju celostnega prometnega načrtovanja

Strateško vodilo 10: Z usklajevanjem prometnega in prostorskega načrtovanja spodbujanje razvoja mestnih območij, kjer so osnovne storitve dostopne brez uporabe avtomobila (mesto, kjer je vse blizu).

Usklajevanje prometnega in prostorskega načrtovanja predstavlja temelj za oblikovanje mestnega okolja, kjer lahko prebivalci Celja vsakodnevne opravke opravijo peš, s kolesom ali javnim prevozom. Razvoj urbanih območij, v katerih so osnovne storitve – kot so trgovine, šole, zdravstveni domovi, kulturne ustanove in rekreacijski prostori – dostopne brez potrebe po uporabi osebnega avtomobila, bistveno prispeva k bolj trajnostnemu, zdravemu in povezanemu mestnemu življenju.

Ustrezno zasnovana prostorska ureditev zmanjšuje potrebo po dolgotrajnih potovanjih, spodbuja aktivno mobilnost in zmanjšuje prometno obremenitev mestnega jedra, pri čemer je ključna dobra integracija mobilnosti z urbanističnim načrtovanjem, ki predvideva gosto, večnamensko zazidavo ter dobro povezano mrežo poti za pešce, kolesarje ter javni potniški promet.

S tem pristopom se prebivalcem omogoča večja prostorska neodvisnost in kakovost bivanja, hkrati pa se zmanjšuje odvisnost od avtomobilskega prometa in s tem povezane negativne posledice za okolje. Pomembno je, da so rešitve vključujoče in prilagojene vsem generacijam ter ranljivim skupinam, kar prispeva k socialni enakosti in večji dostopnosti prostora za vse.

Z dolgoročno vizijo »mesto, kjer je vse blizu« se Celje lahko razvije v zgled urbanega prostora, ki v ospredje postavlja trajnost, kakovost bivanja in dobro povezanost skupnosti.

Strateško vodilo 11: Krepitev lokalnih središč z umeščanjem storitev in prometnih vozlišč, ki so varno in udobno dostopna s trajnostnimi oblikami mobilnosti (razvoj lokalnih središč).

Razvoj močnih in funkcionalnih lokalnih središč je ključen za oblikovanje policentričnega mesta, kjer so storitve, delovna mesta, izobraževalne ustanove in druge osnovne dejavnosti enakomerno porazdeljene in dostopne vsem prebivalcem. S strateškim umeščanjem prometnih vozlišč in javnih storitev v lokalna središča se zmanjšuje potreba po potovanjih v mestno jedro in spodbuja večja samozadostnost posameznih mestnih četrti.

Za doseg tega cilja je pomembno, da so lokalna središča zasnovana tako, da omogočajo varen, udoben in logičen dostop pešcem, kolesarjem in uporabnikom javnega prometa. S tega vidika je smiselno, da je prometna infrastruktura prepletena s prostorskim razvojem, ki daje prednost človeku in ne avtomobilu – s širokimi pločniki, urejenimi kolesarskimi potmi, postajališči javnega prevoza in prijetnimi javnimi prostori. Na ta način lahko lokalna središča postanejo privlačna stičišča skupnosti, kjer se povečuje socialna interakcija, krepi lokalno gospodarstvo in zmanjšuje prometna obremenitev v širšem mestnem prostoru.

Poleg tega se s takšnim pristopom spodbuja pravičnejši dostop do različnih javnih storitev, saj tudi prebivalci oddaljenih ali manj razvitih predelov občine dobijo enake možnosti za kakovostno življenje.

Z usmerjenim razvojem lokalnih središč Celje gradi odpornejšo in bolj trajnostno urbano strukturo, ki prebivalcem omogoča bolj zdravo, povezano in vključujoče okolje.

Strateško vodilo 12: Krepitev medoddelčnega sodelovanja in izobraževanja zaposlenih za boljše razumevanje trajnostne mobilnosti.

Za uspešno načrtovanje in izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti je ključno tesno sodelovanje med različnimi oddelki občinske uprave, javnimi zavodi in drugimi relevantnimi deležniki. Krepitev medoddelčnega sodelovanja omogoča celostno obravnavo mobilnostnih izzivov, saj povezuje strokovno znanje s področij prometa, urbanizma, okolja, družbenih dejavnosti in gospodarstva.

Redno izobraževanje zaposlenih o trajnostni mobilnosti, novih dobrih praksah, zakonodaji ter družbenih in okoljskih koristih alternativnih oblik prevoza prispeva k večji strokovni usposobljenosti ter boljšemu razumevanju dolgoročnih ciljev mestne mobilnosti. S tem se spodbuja večja notranja usklajenost in učinkovitost pri pripravi politik, načrtov ter konkretnih projektov.

Za doseganje tega cilja je potrebno vzpostaviti mehanizme za izmenjavo znanj in dobrih praks, organizirati skupne delavnice, periodične medsektorske sestanke, ob enem pa k sodelovanju privabiti zunanje strokovnjake in partnerje, ki lahko pomagajo pri prenosu inovativnih rešitev v lokalni kontekst. Tak pristop spodbuja ustvarjalnost, povečuje zaupanje med zaposlenimi ter omogoča bolj informirano in vključujoče odločanje.

Z močnim notranjim temeljem znanja in sodelovanja bo Celje lažje uresničevalo cilje trajnostne mobilnosti ter ustvarjalo mesto, ki je bolj odzivno na potrebe svojih prebivalcev in bolj pripravljeno na izzive prihodnosti.

Strateško vodilo 13: Krepitev ozaveščanja in promocije trajnostne mobilnosti v lokalni skupnosti za povečanje prepoznavnosti in sprejemanja trajnostnih oblik mobilnosti med prebivalci Celja.

Krepitev ozaveščanja in promocije trajnostne mobilnosti v lokalni skupnosti je ključnega pomena za povečanje prepoznavnosti in sprejemanja trajnostnih oblik mobilnosti med prebivalci Celja. Usmeritev kampanj v osveščanje o pomenu trajnostnih prevoznih sredstev, kot je hoja, kolesarjenje in uporaba javnega prevoza, je nujna za spodbujanje spremembe v vsakodnevni navadah ljudi.

Sistematične informacijske akcije, delavnice, dogodki na prostem in sodelovanje z lokalnimi organizacijami bodo prebivalcem Celja omogočili boljše razumevanje koristi trajnostne mobilnosti – ne le za okolje, temveč tudi za kakovost življenja v mestu. Pomembno je, da so informacije dostopne vsem starostnim skupinam in ciljnim skupinam, tudi tistim, ki morda še nimajo izkušenj z alternativnimi oblikami prevoza.

S promocijo trajnostnih oblik mobilnosti se lahko prebivalce spodbuja, da prevzamejo odgovornost za svoj doprinos k bolj čistemu in zdravemu okolju. To vključuje spodbujanje uporabe javnega prevoza, zlasti v mestnem jedru, spodbujanje kolesarjenja z boljšo infrastrukturo ter zmanjšanje odvisnosti od osebnih vozil. Z večjo ozaveščenostjo o dolgoročnih koristih trajnostnih načinov prevoza, kot so manjši izpusti CO₂, zmanjšanje prometnih zastojev in večja kakovost zraka, bodo prebivalci Celja bolj dovzetni za spremembe, katerih glavni cilj je aktivno prispevati k bolj trajnostnemu mestnemu okolju.

Zastavljeni ambiciji:

- Povečanje finančnih sredstev za ukrepe, ki spodbujajo hojo, kolesarjenje in javni potniški promet za najmanj 10 % v času izvajanja strategije (podatki Mestne občine Celje – občinski proračun).
- Udeležba na najmanj 7 usposabljanjih za zaposlene o načelih celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti v času izvajanja strategije (vir: podatki Mestne občine Celje).



Nabor ukrepov za izboljšanje prometa v mestni občini Celje

Avtor fotografije: Matjaž Jambriško

Akcijski načrt

Akcijski načrt v okviru OCPS Mestne občine Celje je izdelan za 7-letno obdobje (2025 – 2032). Poleg nabora ukrepov, ki so bili sprejeti z namenom doseganja zastavljenih strateških ciljev oziroma strateških vodil za posamezne stebre mobilnosti, akcijski načrt zajema tudi naslednje vsebine: ocenjeno vrednost sredstev, ki jih bo Mestna občina Celje v izbranem časovnem obdobju namenila za posamezen ukrep, viro financiranja, odgovornost za izvajanje ukrepov, zahtevnost ukrepa, časovnico izvajanja in ocenjeno prioriteto izbranih ukrepov.

V akcijski načrt so vključeni tudi nekateri ukrepi, ki sicer niso v pristojnosti Mestne občine Celje (npr. obnova avtobusne in železniške postaje – gradnja večmodalnega potniškega centra). Izvajanje teh ukrepov s strani države in drugih pristojnih institucij bo bistveno pripomoglo k izboljšanju prometnih razmer celotne občine in širše, zato je njihova vključenost v akcijski načrt z vidika celostne obravnave prometa smiselna.

Ukrepe iz akcijskega načrta lahko Mestna občina Celje realizira na površinah, ki so v njeni lasti oziroma v upravljanju.

Ukrepi, ki niso v direktni pristojnosti Mestne občine Celje so v akcijskem načrtu označeni z zvezdico (*) in obarvani z rumeno barvo.

Pomen kratic v akcijskem načrtu:

SŽ	Slovenske železnice
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
DUJPP	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
ŽP	Železniško postajališče/postaja
AP	Avtobusno postajališče/postaja
JPP	Javni potniški promet
P+R	Parkiraj in se pelji (ang. »park and ride«)
K+R	Poljubi in se odpelji (ang. »kiss and ride«)
ZD	Zdravstveni dom
NIPP	Načrt izvajanja parkirne politike

Legenda strateških vodil in stebrov:

Steber mobilnosti	Strateški cilj	Strateško vodilo
Steber I Hoja	Varno, privlačno in povezano omrežje pešpoti, ki spodbuja hojo ter izboljšuje kakovost življenja in prometno varnost.	1. Povečati območje za pešce z omejitvijo avtomobilskega prometa v mestnem jedru. 2. Zagotoviti povezane in varne pešpoti z ustrezno infrastrukturo za ranljive skupine (otroci, starejši, gibalno in senzorično ovirane osebe).
Steber II Kolesarjenje	Povečati delež poti opravljenih s kolesom z zagotavljanjem varnih povezav, izboljšano infrastrukturo za hranjenje in pogoji, ki spodbujajo varnost in aktivno mobilnost prebivalcev.	3. Vzpostaviti celovito omrežje varnih in povezanih kolesarskih poti, ki povezujejo mestne četrti, zaledne kraje in sosednje občine. 4. Zagotavljati varne in dostopne pogoje za hranjenje in uporabo koles z namestitvijo kolesarnic, stojal ter izboljšanjem sistema izposoje koles.
Steber III Javni potniški promet	Vsem dostopen, učinkovit in integriran sistem javnega potniškega prometa, ki izboljšuje dostopnost storitev in spodbuja trajnostno mobilnost.	5. Vzpostaviti sodobno, povezano in dostopno mrežo javnega potniškega prometa z omogočanjem kombiniranja različnih oblik prevoza (mestnega, regionalnega in tirnega) ter zagotavljanjem dostopnosti za vse prebivalce, vključno z ranljivimi skupinami. 6. Povečati privlačnost in dostopnost mestnega javnega potniškega prometa z izboljšanjem frekvence linij, pokritosti zalednih območij in uvedbo prilagodljivih sistemov, kot so prevozi na klic.

Steber IV Motorni promet	Zmanjšanje odvisnosti od osebnih avtomobilov na ravni celotne mestne občine Celje. Zmanjšati negativne vplive motornega prometa na okolje in varnost z umirjanjem prometa, omejevanjem tranzita ter razvojem trajnostnih alternativ.	7. Umirjati in preusmerjati motorni promet z ukrepi za zmanjšanje hitrosti ter omejevanjem tranzitnega prometa skozi mestno jedro in stanovanjska območja. 8. Razviti trajnostno parkirno politiko z uvedbo večmodalnih P+R točk, optimizacijo garažnih hiš in parkirnih režimov za zmanjšanje motornega prometa v središču mesta. 9. Spodbujati alternativne oblike mobilnosti (e-mobilnost, carsharing) za zmanjšanje odvisnosti od avtomobilov in emisij toplogrednih plinov.
Steber V Celostno prometno načrtovanje	Vzpostaviti učinkovito, usklajeno in ambiciozno celostno prometno načrtovanje, ki povezuje prometno in prostorsko politiko ter zagotavlja trajnostni razvoj mesta.	10. Z usklajevanjem prometnega in prostorskega načrtovanja spodbujanje razvoja mestnih območij, kjer so osnovne storitve dostopne brez uporabe avtomobila (Mesto, kjer je vse blizu). 11. Krepitev lokalnih središč z umeščanjem storitev in prometnih vozlišč, ki so varno in udobno dostopna s trajnostnimi oblikami mobilnosti (Razvoj lokalnih središč). 12. Krepitev medoddelčnega sodelovanja in izobraževanja zaposlenih za boljše razumevanje trajnostne mobilnosti. 13. Krepitev ozaveščenja in promocije trajnostne mobilnosti v lokalni skupnosti za povečanje prepoznavnosti in sprejemanja trajnostnih oblik mobilnosti med prebivalci Celja.

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREP	OCENA VREDNOSTI z DDV	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
Steber I: Hoja							
I.	1.	Ukrep 1: Zaprtje in oživitev mestnega jedra.	3.000.000 €	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Zahtevno ++++	2025-2032
I.	2.	Ukrep 2: Ureditev manjkajočih pločnikov in novih peš povezav (izpostavljene lokacije: nadaljevanje poti ob Koprivnici/Ložnici vse do Špice, nadaljevanje poti proti mestu, ki se začne na Skaletovi ulici in konča na Podjavorškovi, ureditev poti s Trga celjskih knezov na parkirišče Spodnji grad, peš poti do zaledja in med naselji: med Košnico in Tremarji ter v Zadobrovi, relacija Arclin-Ljubečna, med Škofjo vasjo in Arclinom, na Cesti v Lokovec v Novi vasi, na Gasilski ulici na Ostrožnem, Babno, Trnovlje, Gorica pri Šmartnem, Lopata, Plečnikova ulica, Začret, Partizanska cesta, Razgledna ul., na Teharski cesti) - <u>najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije.</u>	500.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Zahtevno ++++	2025-2032
I.	2.	Ukrep 3: Izboljšanje obstoječih peš povezav in boljše vzdrževanje površin , kot npr. ustrezna osvetlitev ulic, podhodov in krožišč, boljša dostopnost za invalide - nizke klančine, odprava dotrajanosti, več zelenja in dreves za senco, redno vzdrževanje obcestne vegetacije, dodajanje urbane opreme - klopi, boljša signalizacija in talne označbe pešpoti (izpostavljene lokacije: na Pokopališki cesti pod Golovcem, kjer se doda urbano opremo, med Voglajno do sotočja, na celotnem odseku ob mestnem parku - zasnova naj bo podobna tisti ob Šmartinskem jezeru, na poti ob Savinji - postavitve pitnikov in več dreves, v Mestnem parku - vzpostavitev žive meje po celotni dolžini, na Prijateljevi ul., Vrunčevi in Škapinovi ul. - razširiti površine za pešce in kolesarje) - <u>najmanj 7 ureditev v času izvajanja strategije.</u>	10.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Zahtevno ++++	2025-2032

I.	2.	Ukrep 4: Izdelava študije za preveritev potreb in lokacijsko umestitev novih brvi v prostor (izpostavljeni lokaciji: med Čopovo ulico in Splavarskim mostom in na mestu, kjer je nekoč stal Kapucinski most.)	40.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
I., II.	2., 3.	Ukrep 5: Ureditev novih prehodov za pešce in kolesarje (izpostavljene lokacije: čez Ljubljansko cesto, čez Čopovo ulico v križišču s Kidričevo, na Vrunčevi ulici na križišču s Staro Dečkovo, na Pohorski ulici v križišču s Cesto na Dobrovo, na Gregorčičevi ul., pri ZD, ob Kladivarju na Stritarjevi ulici, na Kidričevi cesti ob Koprivnici) - <u>najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije.</u>	100.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
I.	2.	Ukrep 6: Vzdrževanje obstoječih podhodov za pešce (vzdrževanje klančin, stopnic, javne razsvetljave, urbane opreme ...) in določitev potreb za ureditev novih izven nivojskih prehodov za pešce.	10.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Lahko +	2025-2032
I.	2.	Ukrep 7: Izboljšanje obstoječega prehoda za pešce na Gregorčičevi ulici pred ZD (ureditev dvignjenega prehoda za pešce na nivo pločnika, oprema s senzorji, ki zaznajo prisotnost pešcev ter osvetlitev za večjo varnost pešcev, krajši semaforški intervali za čakanje pešcev).	60.000 €	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
I.	1., 2.	Ukrep 8: Vzpostavljanje novih območij za pešce (peš cone) z umikom motornih vozil ter ozelenitvijo (izpostavljene lokacije: na Cankarjevi, Vodnikovi, Prešernovi, Gosposki, Lilekovi, Gubčevi ulici ter na Slomškovem trgu) - <u>najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije.</u>	3.000.000 €	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Zelo zahtevno +++++	2025-2032
I.	2.	Ukrep 9: Ureditev varnih šolskih in vrtčevskih poti v mestu in na obrobju , kar vključuje dodatno razsvetljavo, označitev poti do šole, pametne table, barvite talne oznake, ustrezno urejena stopnišča, ograje, držala in podobno - <u>najmanj 1 ureditev v času izvajanja strategije.</u>	20.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Manj zahtevno ++	2025-2032

I.	2.	Ukrep 10: Prilagoditev infrastrukture za gibalno in senzorično ovirane osebe , kar vključuje taktilne oznake, zvočne signale na prehodih za pešce, ki pa naj bojo predvsem v nočnem času prilagojeni tako, da ne povzročajo obremenitev s hrupom - <u>najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.</u>	10.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
I.	1., 2.	Ukrep 11: Ureditev varnega peš dostopa do ZD in SB Celje (omejitev dostopa za motorna vozila, parkiranje zaposlenih na bolj oddaljenih parkiriščih in prilagoditev infrastrukture za varen peš dostop).	10.000 €	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Zahtevno ++++	2025-2032
I.	2.	Ukrep 12: Ureditev varnih in prijetnih pešpoti do zelenih in rekreacijskih območij (npr. v smeri Celjskega gradu, Šmartinskega jezera in ob Savinji).	30.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Manj zahtevno ++	2025-2032
I.	1., 2.	* Ukrep 13: Prenova Mariborske ceste v pešcem prijazno območje.	50.000 €	Proračun MOC, proračun RS, kohezijska sredstva	RS DRSI, MOC	Zahtevno ++++	2025-2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREP	OCENA VREDNOSTI z DDV	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
Steber II: Kolesarjenje							
II.	3., 4.	Ukrep 14: Razširitev sistema izposoje koles KolesCE (izpostavljene lokacije za nove postaje KolesCE: pri Merkurju na Mariborski, v Medlogu, pri Lidlu na Ul. Mesta Grevenbroich, ob šolskem centru Celje, na Šmartinskem jezeru, pri stavbi Tehnopolis, v Trnovlju, Zadobrovi, Dečkovem naselju, Novi vasi, Ložnici pri Celju, Zagradu, pri večjih podjetjih in novih soseskah, v Ložnici pri Celju ob novo nastajajočih blokih, v Bukovžlaku, v primestne krajevne skupnosti (npr. Tremerje), v bližini šol ter na večjih avtobusnih postajališčih) – <u>najmanj 5 novih postaj v času izvajanja strategije.</u>	15.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032

II.	3., 4.	Ukrep 15: Nadgradnja sistema za izposojlo koles KolesCE (več koles, del koles se opremlja s sprednjimi košarami in s sedeži za majhne otroke, postavitve kamer na infrastrukturi (postajališča in kolesarnice) z namenom zmanjševanja vandalizma).	70.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
II.	3.	Ukrep 16: Novo ločene kolesarske povezave (zagotavljanje zveznosti) (izpostavljene lokacije: Škofja vas-Arclin, Ljubečna-Arclin, iz Ljubečne proti mestu, med Kidričevo in Bežigradsko ulico na bregu Hudinje, Aljažev hrib, povezava od Šmartnega do Vojnika, Teharska cesta, Celje-Vojnik, Celje-Laško, Košnica-Tremerje, Cesta v Laško (do OŠ Frana Kranjca), Opekarniška, Partizanska, Prijateljeva, Trnovlje in Zadobrova) – <u>najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije.</u>	50.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
II.	3.	Ukrep 17: Izboljšanje obstoječih kolesarskih povezav (izpostavljene lokacije: na Ljubljanski cesti - jasnejša razmejitev kolesarskega in motornega prometa, nasproti glavne Železniške postaje - odstranitev cvetličnih aranžmajev, prenova kolesarskega prometa skozi križišče in podvoze pod železniško progo na Teharski cesti, nevarne kolesarske steze - Začret, v Slance-Teharje, Začret-Ljubečna in v mestu, na kolesarskih povezavah na vpadnicah v mesto zasaditev dreves, ureditev klančin in uvozov na kolesarskih poteh - Vrunčeva ulica od podhoda do OŠ).	20.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Manj zahtevno ++	2025-2032
II.	3.	Ukrep 18: Zaris pikogramov in drugih talnih označb na vozišču, kjer ni ločenih površin za kolesarje, s čimer se voznike opozori na prisotnost kolesarjev (skupen prometni prostor).	10.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Manj zahtevno ++	2025-2032
II.	3.	Ukrep 19: Ureditev nevarnih točk (izpostavljene lokacije: v podvozu pod železniško progo proti Teharski cesti (prečkanje cestišča), v Zagradu, kjer se kolesarska steza preko cestišča vključuje na most čez Voglajno, na križišču iz Bukovžlaka proti Začretu, kjer ni prehoda preko zelenega pasu in ceste, na križišču s Partizanske ceste na Cesto v Laško) – <u>najmanj 3 ureditve v času izvajanja strategije.</u>	40.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032

II.	3.	Ukrep 20: Boljše in bolj frekventno vzdrževanje kolesarske infrastrukture (pluženje snega, pometanje peska in listja, popravilo poškodovanih robnikov, obnova talnih označb, ureditev primernih klančin).	10.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
II.	4.	Ukrep 21: Postavitev servisnih stojal z osnovnim orodjem za hitro popravilo koles na bolj frekventnih lokacijah (orodje za popravilo verige, tlačilka ...).	1.500 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
II.	4.	Ukrep 22: Postavitev stojal z nadstreški, pokrite kolesarnice, kolesarske parkirne hiše in kolesarske e-polnilnice (npr. v mestu, v soseskah, na železniških in večjih avtobusnih postajah, ob bolj frekventnih točkah, ob SB in ZD Celje, ob javnih zgradbah ...) – <u>najmanj 5 ureditev v času izvajanja strategije.</u>	10.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
II.	3.	Ukrep 23: Strožji nadzor nad kršitvami vožnje s kolesi, motorji in skiroji po pločnikih.	10.000 €	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
II.	3.	Ukrep 24: Postavitev informacijskih tabel po občini z zemljevidom oziroma vrisanimi kolesarskimi potmi (tako mestne kot daljinske), ki se jih opremi tudi z QR-kodo, preko katere se dostopa do zemljevida v aplikaciji.	3.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Manj zahtevno ++	2025-2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREP	OCENA VREDNOSTI z DDV	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
Steber III: Javni potniški promet							
III.	5., 6.	Ukrep 25: Prenova linij Celebusa: večja dostopnost, direktnije, pogostejši intervali voženj na vsake 10-15 min (predvsem v konicah), bolj logične trase - uskladitev z lokacijami zaposlovalcev in večerne vožnje ter nove povezave do SB zdravstvenega doma, City centra, glasbene šole, Nove vasi, Ljubečne, Zadobrove, Razgorja, Celjskega gradu, Šmartinskega jezera (predlogi reorganizacije linij: Linija 1: ŽP – Lava – Nova vas – Hudinja – City center – vojašnica – ŽP, Linija 2: Nova vas – Lokrovec – Lopata, Linija 3: City center – Bukovžlak – Začret – Zadobrova – Škofja vas, Linija 4: ŽP – Cinkarna – Teharska – Zagrad – Polule, Linija 5: V smeri Medloga po Ljubljanski, Linija 6: ŽP – Skalna Klet - grad).	100.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
III.	5., 6.	Ukrep 26: Uvedba novih krožnih linij (predlogi linij: linija do strogega centra z obračališčem v krožišču pri Pokrajinskem muzeju, druga linija bi povezovala vse glavne turistične točke v Celju (grad, jezero in center), tretja linija pa okoli centra in Košnica-Tremerje-Zg. Košnica-Celje. Uvedba posebne linije JPP v času večernih prireditev v mestu (noč muzejev, poletno in decembrsko dogajanje).	200.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
III.	5., 6.	Ukrep 27: Boljše povezave in višja frekventnost Celebusa in medkrajevnega avtobusa do sosednjih občin (izpostavljene lokacije: v Košnici, v industrijski coni, Leskovcu, Teharje, Šmartno, Zagrad, Vojnik, Ljubečni, Trnovljah, Škofja vas, pri Šmartinskem jezeru, Zadobrovi in na večjih parkiriščih, ki bi lahko delovala kot P+R).	200.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
III.	5., 6.	Ukrep 28: Uvedba novih postajališč Celebus (izpostavljene lokacije: v Bukovžlaku in Zadobrovi, pri stavbi MOC na Trgu celjskih knezov, v Stancah, na južnem delu Obrtne ceste v Trnovljah pri Celju) – <u>najmanj 2 ureditvi v času izvajanja strategije.</u>	100.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032

III.	6.	Ukrep 29: Ureditev obstoječih avtobusnih postajališč s preglednimi voznimi redi oziroma prikazovalniki prihodov, urejenimi dostopnimi potmi do postajališča in čakališč (klop, nadstrešnica, preureditev nadstreškov tako, da zagotavljajo senco).	30.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
III.	6.	Ukrep 30: Prilagoditev avtobusnih postajališč in avtobusov za gibalno in senzorično ovirane osebe.	5.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
III., IV.	6., 9.	Ukrep 31: Prednostno vodenje avtobusov na vpadnicah (z rumenimi pasovi in prednostjo v križišču pred motornimi vozili).	5.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Zelo zahtevno +++++	2025-2032
III.	5.	Ukrep 32: Ureditev parkirišča za avtobuse pod gradom.	50.000 €	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Zelo zahtevno +++++	2025-2032
III.	6.	Ukrep 33: Uvedba fleksibilnih prevozov na klic (predvsem za območja na obrobju občine z manjšimi vozili 8-12 sedežev, za starejše in ranljive skupine, naročilo prevozov preko telefona ali aplikacije).	30.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
III.	5.	* Ukrep 34: Integracija medkrajevnega in mestnega avtobusnega javnega potniškega prometa (usklajevanje voznih redov tudi z delovnim urnikom in šolskim prevozom, optimizacija prestopanj, enotna vozovnica in digitalna aplikacija za načrtovanje poti).	30.000 € na leto	Proračun RS, proračun MOC	MOPE, DUJPP, MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
III., IV.	5., 6., 9.	* Ukrep 35: Obnova avtobusne in železniške postaje – gradnja večmodalnega potniškega centra.	30.000.000 €	Proračun RS, proračun MOC, kohezijska sredstva	RS DRSI, MOC	Zelo zahtevno +++++	2025-2032
III.	5., 6.	* Ukrep 36: Vzpostavitev železniškega postajališča pri Plavi laguni, Medlogu in železniške povezave Merkur - mestno jedro (povezava s P+R).	1.000.000 €	Proračun RS, proračun MOC	RS DRSI, SŽ, MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
III.	5.	* Ukrep 37: Možnost prevoza koles na medkrajevnih avtobusih in vlakih.	20.000 €	Proračun RS	RS DRSI, SŽ, MOC	Manj zahtevno ++	2025-2032

III.	5.	* Ukrep 38: Prenovljeni vozni redi in izboljšana frekvenca medkrajevnih avtobusov in vlakov.	10.000 € na leto	Proračun RS	MOPE, DUJPP, SŽ, MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
------	----	---	---------------------	-------------	----------------------------	----------------------------	-----------

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREP	OCENA VREDNOSTI z DDV	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
Steber IV: Motorni promet							
IV.	/	Ukrep 39: Rekonstrukcija in vzdrževanje obstoječih cest (redno vzdrževanje cest).	1.000.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	/	Ukrep 40: Rekonstrukcija križišč v krožišča (izpostavljene lokacije: na Mariborski, Partizanski in Teharski cesti, Dečkovi in Aškerčevi ulici).	500.000 € na krožišče	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	/	Ukrep 41: Ureditev nevarnih vključevanj v promet in nepreglednih odsekov – postavitve ustrezne signalizacije, ogledal, odstranitev žive meje za boljšo preglednost (izpostavljene lokacije: nevarno križišče v Medlogu pri kapelici, nivojsko križanje železnice in Čopove ulice, nejasnosti poteka prometa ob Merkurju oz. McDonaldu).	10.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	7.	Ukrep 42: Umirjanje in omejevanje motornega prometa v mestnem jedru (enosmerne ulice, cone 30, širjenje peš cone, grbine, zožitve cest, dvignjene ploščadi, mini krožišča, ležeči policaji, redarji in stacionarni nadzor, šikane...).	10.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	7.	Ukrep 43: Širitev cone 30 (izpostavljene lokacije: v mestnem jedru, v stanovanjskih naseljih, na Gregorčičevi ulici pri ZD).	10.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	7.	Ukrep 44: Dvig križišč na nivo pločnika v središču mesta.	50.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032

IV.	7.	Ukrep 45: Umirjanje oziroma zmanjševanje hitrosti motornega prometa (izpostavljene lokacije: na relaciji Ljubečna-Arcelin, na Kersnikovi, Gregorčičevi ulici, Kocbekova, Ljubljanska, Partizanska, Prijateljeva, Trubarjeva, Ul. heroja Šarha, Ul. Mesta Grevenbroich, Bazenškova, Cesta v Laško, Čopova, Drapšinova, Dobrova proti jezeru, Gorica pri Šmartnem, Zadobrova).	10.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	7.	Ukrep 46: Umirjanje oziroma zmanjševanje hitrosti skuterjev in e-skirojev (v stanovanjskih soseskah, na rekreacijskih poteh, na pešpotah in na Savinjskem nabrežju).	10.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
I., IV.	1., 7., 9.	Ukrep 47: Prepoved oziroma omejitev vožnje motornega prometa (izpostavljene lokacije: Cankarjeva, Prešernova, Gosposka ulica od občine naprej, celotno mestno jedro, v okolici bolnišnice in zdravstvenega doma).	10.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	7.	Ukrep 48: Vzpostavitev enosmernega prometa – enosmere ulice (izpostavljene lokacije: Malgajeva, Trubarjeva, Cesta na Dobrovo, mimo vhoda v ZD, Stritarjeva, Šaranovičeva, Drapšinova, Grčarjeva, Robova, bratov Mravljakov, Hohkrautova, Ribarjeva).	20.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	7.	Ukrep 49: Zmanjšanje tranzitnega prometa skozi mestno jedro in v stanovanjskih soseskah (izpostavljene lokacije: Aljažev hrib, na Ul. Frankolovskih žrtev, na Ljubljanski, Mariborski in na Prešernovi ulici).	10.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	7., 8.	Ukrep 50: Povečanje nadzora glede upoštevanja CPP in pri nepravilnem parkiranju (nadzor policije in občinskega redarstva – nadzor predvsem v območju šol in stanovanjskih sosesk – npr. območje Ulice mesta Grevenbroich, v mestnem jedru).	20.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	8.	Ukrep 51: Uvedba digitalnega sistema nadzora parkiranja – več nadzora nad parkiranjem v mestnem jedru in soseskah ter kaznovanje nepravilno parkiranih vozil (npr. Dečkovo naselje).	20.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032

IV.	8.	Ukrep 52: Razširitev modre cone in podražitev parkirnine v centru mesta s časovnimi omejitvami parkiranja (npr. največ 2 uri) in hkratna pocenitev parkirnine na obrobju ter v garažnih hišah za spodbujanje uporabe parkirišč zunaj centra.	50.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	8.	Ukrep 53: Gradnja, dograditev in posodobitev garažnih hiš v bližini mestnega središča in na obrobju ter promocija uporabe (npr. Železniška postaja, Spodnji grad – v zameno za zaprtje strogega mestnega središča za dnevni promet). Dograditev GH (npr. Glazija in Kocbekova).	3.000.000 € na projekt	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	8.	Ukrep 54: Ureditev parkirišča za avtodome ob Šmartinskem jezeru.	350.000 €	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	8.	Ukrep 55: Uvedba točk K+R (kiss&ride) za bolnišnico in glasbeno šolo ter na območju osnovnih šol.	100.000 €	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	8.	Ukrep 56: Ureditev parkirišč za taxi (npr. ob zdravstvenem domu in drugih javnih ustanovah).	20.000 €	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	8.	Ukrep 57: Redno vzdrževanje in digitalizacija parkirišč.	20.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	8.	Ukrep 58: Ureditev več parkirnih mest za kratkotrajno parkiranje okrog javnih ustanov – pri bolnišnici, pred lekarno in pri ZD.	20.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Manj zahtevno ++	2025-2032
IV.	8.	Ukrep 59: Postavitev dodatne opreme na parkiriščih: nadstreški s fotovoltaičnimi elektrarnami (parkirišče P+R, parkirišče ob Vrunčevi ulici in parkirišče ob glavni železniški postaji), električne polnilnice (na južnem parkirišču ob glavni železniški postaji in na parkirišču ob Vrunčevi ulici), zasaditev več dreves in zaris parkirnih mest (v okolici bolnice, šolskega centra, za Spodnjim gradom, ob Vrunčevi ulici in na pokopališču, na območju odsluženih vozil SŽ pri glavni železniški postaji in na parkirišču ob Aškerčevi cesti).	250.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	8.	Ukrep 60: Izboljšanje/vzpostavitev parkirnega režima – v mestnem jedru in v soseskah Dečkovo naselje, Dolgo polje in na Pohorski ulici.	10.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Manj zahtevno ++	2025-2032

IV.	8.	Ukrep 61: Ureditev več parkirnih mest za invalide (npr. ob javnih ustanovah).	10.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Manj zahtevno ++	2025-2032
IV.	8., 9.	Ukrep 62: Umikanje parkirišč iz mestnega središča na obrobje centra in izgradnja prestopnih točk P+R (na vpadnicah in regijskih vozliščih ter ureditev brezplačnih ali subvencioniranih prevozov do mestnega središča ter integracija P+R s sistemom JPP).	50.000 € na leto	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	8., 9.	Ukrep 63: Spodbujanje in promocija sopotništva – navezava parkirišč na sisteme JPP in vzpostavitev povezave s sistemom prevozi.org za organizacijo prevozov v sopotništvu.	10.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Manj zahtevno ++	2025-2032
IV.	9.	Ukrep 64: Uvedba sistema souporabe električnih avtomobilov ali izposoje e-skirojev.	30.000 €	Proračun MOC, sredstva investitorja	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	9.	Ukrep 65: Namestitev električnih polnilnic za osebna vozila na ključnih lokacijah (P+R točke, javne ustanove, stanovanjske soseske).	100.000 € na lokacijo	Proračun MOC, kohezijska sredstva	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	9.	Ukrep 66: Vzpostavitev sistema za upravljanje prometa v realnem času z uporabo podatkov iz senzorjev, prometnih kamer in naprednih GIS sistemov, ki omogoča prednostno obravnavo ranljivih skupin in JPP pri upravljanju prometnih tokov.	2.500.000 €	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
IV.	/	* Ukrep 67: Ureditev novih lokalnih in državnih cestnih povezav (izpostavljene lokacije: na relaciji AC-Cinkarna-Teharje, Merkur-Trnovlje, 3. razvojna os - jug, severna vezna cesta, cesta ob Hudinji (od Bežigradske do Kidričeve).	500.000 € na projekt	Proračun RS, proračun MOC	RS DRSI, MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032

STEBER	STRATEŠKO VODILO	UKREP	OCENA VREDNOSTI z DDV	VIRI FINANCIRANJA	NOSILEC IZVAJANJA	ZAHTEVNOST UKREPA	ROK IZVEDBE
Steber V: Celostno prometno načrtovanje							
V.	10., 13.	Ukrep 68: Vzpostavitev sistema zbiranja podatkov (o prometnih tokovih motornega prometa, pešcev, kolesarjev, uporabi JPP in emisijah z uporabo senzorjev, anket in drugih metod, aktivno sodelovanje prebivalcev pri oblikovanju prometnih rešitev). Na podlagi teh podatkov se omogoči preučevanje in prilagajanje strategije glede na dejanske potrebe mesta.	10.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Manj zahtevno ++	2025-2032
V.	10., 11.	Ukrep 69: Ustrezno prostorsko planiranje oziroma umeščanje novih stanovanjskih sosesk in poslovnih con v prostor (ob glavnih koridorjih JPP, v bližini avtobusnih in železniških postajališč, ob urejenih kolesarskih povezavah).	10.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Manj zahtevno ++	2025-2032
V.	12.	Ukrep 70: Organizacija delavnic za zaposlene občinske uprave in drugih o pomenu informiranja in ozaveščanja o trajnostni mobilnosti.	5.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Lahko +	2025-2032
V.	13.	Ukrep 71: Načrtovanje in izvajanje promocijskih kampanj, izobraževalnih dogodkov in sodelovanj z lokalnimi deležniki (šole, podjetja, društva), ki spodbujajo hojo, kolesarjenje in uporabo JPP kot alternativo avtomobilu.	5.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Manj zahtevno ++	2025-2032
V.	10., 13.	Ukrep 72: Uvedba nagradnih shem in ugodnosti za delodajalce , ki spodbujajo aktiven prihod zaposlenih na delo.	5.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
V.	10., 13.	Ukrep 73: Uvedba finančnih spodbud za nakup koles in e-koles za prebivalce ter podjetja.	5.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Manj zahtevno ++	2025-2032
V.	13.	Ukrep 74: Ozaveščevalne aktivnosti za spodbujanje samostojnega prihoda otrok v šolo (peš, s kolesom, s skirojem ali JPP), ozaveščanje staršev, organizacija dogodkov, kot so pešbus, bicivlak za otroke ali dnevi brez avtomobilov (aktivno v šolo).	5.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Manj zahtevno ++	2025-2032

V.	13.	Ukrep 75: Izobraževanje in spodbujanje otrok v OŠ na temo trajnostne mobilnosti in kolesarjenja.	5.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Manj zahtevno ++	2025-2032
V.	13.	Ukrep 76: Spodbujanje, informiranje in izobraževanje z video gradivi na spletu na temo kolesarjenja.	2.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Lahko +	2025-2032
IV., V.	13.	Ukrep 77: Izdelava promocijskih videov in kampanij za ozaveščanje o alternativnih oblikah prevoza ter uvedba nagradnih shem in ugodnosti za delodajalce, ki spodbujajo prihod zaposlenih v službo peš, s kolesom ali JPP.	2.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Lahko +	2025-2032
IV., V.	13.	Ukrep 78: Organizacija dneva brez avtomobila s popolnim zaprtjem pomembnejše cestne povezave.	10.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032
V.	/	Ukrep 79: Ureditev novih parkovnih, rekreacijskih in športnih površin (npr. med Lavo in Dečkovim naseljem, Hudinja)	30.000 € na leto	Proračun MOC	MOC	Srednje zahtevno +++	2025-2032

Povzetek ukrepov akcijskega načrta

Steber	Število ukrepov	Ocenjena vrednost ukrepov (v času izvajanja strategije 2025-2032)
Steber I: Hoja	12 ukrepov v pristojnosti Mestne občine Celje + 1 dodaten ukrep v pristojnosti RS oziroma v soudeležbi Mestne občine Celje	11.160.000,00 € za ukrepe v pristojnosti Mestne občine Celje + 50.000,00 € za druge ukrepe.
Steber II: Kolesarjenje	11 ukrepov v pristojnosti Mestne občine Celje	1.616.500,00 € za ukrepe v pristojnosti Mestne občine Celje
Steber III: Javni potniški promet	9 ukrepov v pristojnosti Mestne občine Celje + 5 dodatnih ukrepov v pristojnosti RS oziroma v soudeležbi Mestne občine Celje	4.740.000,00 € za ukrepe v pristojnosti Mestne občine Celje + 31.300.000,00 € za druge ukrepe.
Steber IV: Motorni promet	28 ukrepov v pristojnosti Mestne občine Celje + 1 dodaten ukrep v pristojnosti RS oziroma v soudeležbi Mestne občine Celje	19.200.000,00 € za ukrepe v pristojnosti Mestne občine Celje + 1.500.000,00 € za druge ukrepe.
Steber V: Celostno prometno načrtovanje	12 ukrepov v pristojnosti Mestne občine Celje	658.000,00 € za ukrepe v pristojnosti Mestne občine Celje
Skupaj	72 ukrepov v pristojnosti Mestne občine Celje + 7 dodatnih ukrepov v pristojnosti RS oziroma v soudeležbi Mestne občine Celje	37.374.500,00 € za ukrepe v pristojnosti Mestne občine Celje + 32.850.000,00 € za druge ukrepe

Viri

- Plevnik, Aljaž, idr. S široko podporo do optimalno povezane skupnosti: nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo občinskih celostnih prometnih strategij. Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo, 2022.
- Plevnik, Aljaž, idr. Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije. Prenovljena izd., Usklajena z novo zakonodajo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023.
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, november 2024.
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, november 2024.
- Celostna prometna strategija Mestne občine Celje, Savaprojekt d.d., PNZ d.o.o., Nicha d.o.o., april 2017.