Prometni institut

OCPS Tabor



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE TABOR

Operacija Celostna prometna strategija je sofinancirana v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS), ki se izvaja v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, 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«

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL SLOVENIA

Sofinancira Evropska unija

Tabor, september 2025

Prometni institut

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE TABOR

Založnik: Občina Tabor

Naročnik: Občina Tabor

Izdelovalec: Prometni institut Ljubljana d.o.o.

Avtorji izdelovalca:

Matija Drača Margitić, mag. inž. prom.
Mag. Blaž Jemenšek, univ. dipl. ekon.
Mag. Vlasta Miklavžin, univ. dipl. inž. geod.
Klara Zrimc Bratanič, mag. posl. ved
Tadeja Ključevšek, univ. dipl. inž, prom.
Mag. Klemen Ponikvar, univ. dipl. inž, prom.
Mateja Hočevar, dipl. ekon

Zunanja presojevalka: doc. dr. Tina Cvahte Ojsteršek

Predstavniki naročnika:

Marko Semprimožnik, župan
Ana Lesar, višja svetovalka III
Alenka Kreča Šmid, direktorica OU
Mojca Šoštarič, višja svetovalka III
Lilijana Štor Krebs, višja svetovalka I
Katarina Lopan, poslovni sekretar

Avtorji fotografij in vizualizacij: Občinska uprava Občine Tabor, Prometni institut Ljubljana, MOPE, Google

Oblikovanje: Občinska uprava Občine Tabor, Prometni institut Ljubljana d.o.o.

Spletni naslov: https://www.obcina-tabor.si/

KAZALO VSEBINE

1 OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA 5
2 PROCES IZDELAVE OCPS 7
3 VKLJUČEVANJE JAVNOSTI 9
4 VIZIJA RAZVOJA IN STRATEŠKI CILJI OBČINE TABOR 10
4.1 VIZIJA 10
4.2 STRATEŠKI CILJI 10
5 STANJE PROMETA IN GLAVNI IZZIVI V OBČINI TABOR 12
5.1 KLJUČNA SPOROČILA ANALIZE OBSTOJEČEGA STANJA 12
5.2 KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI 16
6 STRATEŠKI STEBRI UKREPANJA 19
6.1 STRATEŠKA VODILA IN PRIORITETNI CILJI 19
6.2 STEBER 1: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE 20
6.3 STEBER 2: HOJA 22
6.4 STEBER 3: KOLESARJENJE 23
6.5 STEBER 4: JAVNI POTNIŠKI PROMET (JPP) 25
6.6 STEBER 5: MOTORIZIRAN PROMET 26
7 AKCIJSKI NAČRT 29
PRILOGA 1: AKCIJSKI NAČRT OCPS OBČINE TABOR 32
8 LITERATURA IN VIRI 36

NAGOVOR ŽUPANA

Sprejem celostne prometne strategije je pomemben mejnik za prihodnost naše občine. Dokument, ki je pred nami, ni zgolj strokovni načrt, temveč skupna vizija razvoja, ki nas usmerja k varnejši, bolj trajnostni in kakovostni mobilnosti.

S to strategijo postavljamo temelje za bolj varno, dostopno in prijazno mobilnost. Želimo, da se bodo naši otroci lahko varno vozili s kolesom v šolo, da bodo starejši imeli lažji dostop do storitev, da bo sprehajanje prijetno in da bomo vsi skupaj dihali čistejši zrak.

Pomemben del priprave je bila vključenost občank in občanov. Njihove pobude in predlogi so pomagali oblikovati rešitve, ki odražajo resnične potrebe skupnosti. Zato naj bo celostna prometna strategija v prvi vrsti naš skupni dogovor, kako bomo v prihodnje načrtovali promet, ceste, poti in javni prostor.

Pred nami so izzivi, a tudi velike priložnosti. To je naložba v kakovost življenja nas vseh. Sedem pravljičnih vasi sestavlja našo občino. Prav zato je še toliko pomembneje, da prometne rešitve povezujemo v enotno celoto, ki bo zagotavljala enakovredne možnosti za vse prebivalce.

Ob tej priložnosti se iskreno zahvaljujem vsem, ki ste sodelovali pri pripravi strategije – strokovnjakom, občinski upravi in seveda vam, občankam in občanom, ki ste soustvarili to vizijo.

Prepričan sem, da bomo z združenimi močmi uresničili zastavljene cilje in dokazali, da zna naša občina misliti in delovati odgovorno – za danes in za prihodnje rodove.

Marko Semprimožnik, župan Občine Tabor

1 OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljevanju OCPS) je ključni dokument, ki Občini Tabor omogoča:

- sistematičen in dolgoročen razvoj prometnega sistema,
- doseganje trajnostnih ciljev,
- izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev.

Z OCPS občina zagotavlja, da je promet načrtovan celostno, vključujoče in z dolgoročnim pogledom na gospodarski, okoljski in socialni razvoj.

Temeljno vodilo pri pripravi občinske celostne prometne strategije (OCPS) je celostno prometno načrtovanje. Gre za sistematičen pristop k oblikovanju prometnih politik, ki omogoča uravnoteženo in trajnostno zadovoljitev potreb po mobilnosti tako v urbanih kot tudi podeželskih območjih. Ključni cilj tega pristopa je vzpostavitev prometnega sistema, ki spodbuja trajnostne načine mobilnosti kot so hoja, kolesarjenje, javni prevoz in souporaba vozil, hkrati pa zmanjšuje negativne vplive na okolje, izboljšuje kakovost življenja ter prispeva h konkurenčnosti lokalnega gospodarstva.

Izhodišča za pripravo OCPS določa Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/2022), ki predstavlja pravno in strokovno podlago za pripravo vseh dokumentov, povezanih s to strategijo.

Celostno prometno načrtovanje temelji na interdisciplinarnem pristopu, ki promet povezuje z urejanjem prostora, infrastrukture, okoljske politike in gospodarskim razvojem ter področjem zdravja. Pri oblikovanju strategij se upoštevajo potrebe vseh uporabnikov prometnega sistema, s posebnim poudarkom na ranljivih skupinah, kot so otroci, starejši in osebe z omejeno mobilnostjo. Prometne rešitve morajo biti prilagojene lokalnim značilnostim ter dolgoročnim razvojnim ciljem občine.

Postopek celostnega načrtovanja se začne z analizo obstoječega stanja in prepoznavo ključnih izzivov, kot so prometni zastoji, onesnažen zrak in pomanjkanje varnih poti za pešce in kolesarje. Na podlagi teh analiz se določijo konkretni cilji, kot so spodbujanje uporabe javnega prevoza, zmanjšanje emisij toplogrednih plinov ter izboljšanje dostopnosti za vse prebivalce. Strategija vključuje tudi izvedbene ukrepe za sedemletno obdobje, na primer gradnjo kolesarskih poti, pločnikov, varnih prehodov za pešce ter optimizacijo javnega prevoza.

Uspešnost celostnega prometnega načrtovanja temelji na aktivnem vključevanju lokalne skupnosti, deležnikov in strokovnjakov. S pomočjo participativnih metod, kot so delavnice, javne razprave in ankete, se zagotavlja, da so ukrepi v skladu s potrebami in pričakovanji prebivalcev. Tak pristop povečuje podporo javnosti in prispeva k dolgoročni uspešnosti in trajnosti prometnega sistema.



Slika 1: Vloga občinske celostne prometne strategije

Vloga občinske celostne prometne strategije je ključna za razvoj trajnostnega, varnega in učinkovitega prometnega sistema.

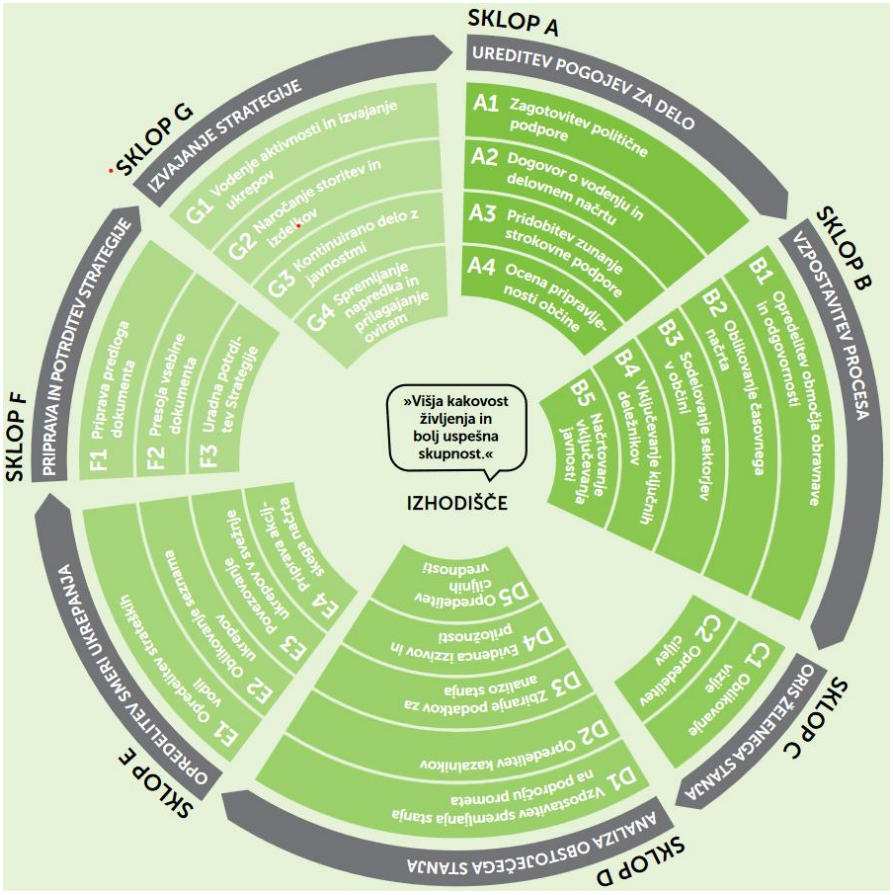
2 PROCES IZDELAVE OCPS

Izdelava občinske celostne prometne strategije (OCPS) je večstopenjski proces, ki vključuje analizo trenutnega stanja, vključevanje deležnikov in oblikovanje vizije in ciljev ter ukrepov za trajnostno in učinkovito prometno ureditev.

Proces izdelave in uresničevanja celostne prometne strategije vključuje naslednje pristope oziroma načela (Smernice za izdelavo OCPS):

- **trajnostni pristop**, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- **integralen pristop**, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev, ravni oblasti in sosednjih administrativnih območij;
- **uravnotežen pristop**, ki enakovredno obravnava vse prometne načine;
- **vključujoč pristop**, ki različne segmente javnosti vključuje v vse faze načrtovalskega procesa;
- **jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev** z ukrepi iz jasno opredeljenega akcijskega načrta;
- **spremljanje in vrednotenje** stanja ter doseženih sprememb;
- **strokovnost in kakovost**, ki temeljita na uporabi metode, preizkušene v mnogih državah in mestih.

Na podlagi smernic za izdelavo občinske celostne prometne strategije je bilo pri izdelavi dokumenta upoštevanih šest sklopov oziroma faz izdelave.



Slika 2: Faze izdelava OCPS

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

SKLOP B (VZPOSTAVITEV PROCESA): vključuje opredelitev območja obravnave in odgovornosti, oblikovanje časovnega načrta, vzpostavitev sodelovanja različnih sektorjev v občini, vključevanje ključnih deležnikov in načrtovanje vključevanja javnosti. Za dosego konsenza in soglasja o ključnih izzivih in viziji razvoja, so bili kot ključni deležniki v proces izdelave OCPS vključene nevladne organizacije, vzgojno izobraževalne ustanove in predstavniki lokalnega gospodarstva ter so bili v procesu izdelava OCPS vključeni preko organizacij delavnic in posvetov. Njihovi predlogi in mnenja, kakor tudi predlogi javnosti so bili pridobljeni z uporabo anket, spletnih platform ali javnih razprav.

SKLOP C (ORIS ŽELENEGA STANJA): vključuje oblikovanje vizije ter opredelitev ciljev OCPS. Vizija in cilji povzamejo dolgoročen pogled na razvoj občine in področje prometa v njej. V fazi procesa opredeljevanja so bili s pomočjo razprave na delavnici oblikovani vizija in cilji. Slednji so bili v nadaljevanju pregledani, dopolnjeni in izboljšani ter razvrščeni po pomembnosti.

SKLOP D (ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA): vključuje vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa, opredelitev kazalnikov, zbiranje podatkov za analizo stanja, identifikacija izzivov in priložnosti ter opredelitev ciljnih vrednosti. V okviru procesa zbiranja podatkov je bilo izvedeno terensko štetje prometa, ankete splošne javnosti, ankete delodajalcev in šol ter intervjuji s ključnimi deležniki in sektorji v občini, kjer so se ugotavljali ključni izzivi in priložnosti za izboljšave ter prioritete za ukrepanje, vključno z opredelitvijo kazalnikov.

SKLOP E (OPREDELITEV SMERI UKREPANJA): vključuje opredelitev strateških vodil, oblikovanje seznama ukrepov, povezovanje ukrepov v svežnje, in priprava akcijskega načrta. Strateška vodila so bila oblikovana na skupni delavnici delovne skupine ter se navezujejo na vizijo, cilje in njihove prioritete. Hkrati strateška vodila povzemajo oziroma združujejo posamezna vodila iz prioritetnih ciljev oziroma jih naslavljajo.

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

SKLOP G (IZVAJANJE STRATEGIJE): ni del procesa izdelave dokumenta OCPS, temveč gre za izvajanje same strategije v praksi po njenem sprejetju.

3 VKLJUČEVANJE JAVNOSTI

Vključevanje javnosti je nepogrešljiv element pri pripravi Občinske celostne prometne strategije (OCPS), saj predstavlja eno izmed temeljnih načel celostnega prometnega načrtovanja. Prometni sistem, ki naj bi ustrezal potrebam vseh uporabnikov, je mogoče učinkovito zasnovati le v dialogu z lokalno skupnostjo. Aktivno sodelovanje prebivalcev in drugih deležnikov zagotavlja raznolikost mnenj, znanj in izkušenj, kar prispeva k višji kakovosti dokumenta ter oblikovanju ciljev, ki so širše sprejeti. To pa povečuje legitimnost Strategije ter družbeno sprejemljivost predlaganih ukrepov.

Sodelovanje z javnostjo občini omogoča zmanjšanje tveganj za nasprotovanja, nesporazume in odpore pri izvajanju ukrepov. Prispeva tudi k večjemu zaupanju v procese odločanja, večji podpori projektom ter lažjemu doseganju soglasja znotraj skupnosti. Odprt in vključujoč proces omogoča oblikovanje strategije, ki temelji na skupnih vrednotah in ciljih, kar je ključnega pomena za uspešno uresničevanje vizije trajnostnega prometnega razvoja.

Glavni namen aktivnosti vključevanja javnosti je bil pridobiti čim več povratnih informacij, ki bi omogočile boljše razumevanje obstoječega stanja ter izzivov, s katerimi se občina sooča. Takšen pristop spodbuja tudi razvoj inovativnih rešitev, ki upoštevajo različne interese in potrebe znotraj skupnosti. S skupnim oblikovanjem prioritet se krepi občutek soustvarjanja in povečuje verjetnost sprejetja dolgoročnih, vzdržnih ter širše podprtih odločitev.

Proces vključevanja javnosti in ključnih deležnikov je potekal v več fazah in preko različnih kanalov, kot so: ankete, poglobljeni intervjuji, tematske delavnice, javne razprave, javna razstava, spletne platforme, objave v medijih ter dogodek na prostem. Takšna raznolikost orodij in pristopov je omogočila vključitev širokega kroga prebivalcev in zainteresiranih skupin.



Slika 3: Sestanek s širšo javnostjo

4 VIZIJA RAZVOJA IN STRATEŠKI CILJI OBČINE TABOR

4.1 VIZIJA

Vizija povzema dolgoročen pogled na razvoj Občine Tabor. S strani širše delovne skupine oziroma sodelujočih deležnikov je bila izbrana vizija Občinske celostne prometne strategije Občine Tabor, ki se glasi:

»Občina Tabor je majhna, podeželska, tesno povezana občina, ki je prijazna občanom in kjer s prometno varnostjo ter skrbjo za okolje želi izboljšati kakovost življenja vseh prebivalcev«

Vizija Občine Tabor se nanaša na najbolj pomembne cilje na področju trajnostne mobilnosti in prometa. Izmed sedmih obveznih ciljev so deležniki varnost postavili na prvo mesto.

4.2 STRATEŠKI CILJI

Strateški cilji Občine Tabor izhajajo iz zastavljene vizije. Za uresničevanje vizije so bili upoštevani, s strani ključnih deležnikov potrjeni, obvezni cilji iz smernic za izdelavo OCPS. Cilji so razvrščeni po pomembnosti ter so naslednji:

Tabela 1: Vrstni red obveznih ciljev

Prioriteta	Oznaka	Opis cilja
I.	OC1	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
II.	OC2	Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
III.	OC3	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci
IV.	OC4	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
V.	OC5	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.
VI.	OC6	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
VII.	OC7	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

Kakor izhaja že iz same vizije predstavlja najpomembnejši cilj varnost vseh udeležencev v cestnem prometu, kakor tudi izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti. Poleg navedenih področij je za občino pomembno tudi zdravo in aktivno prebivalstvo ter dostopen prometni sistem za vse občane.

Poleg obveznih ciljev so predstavniki občine in ključnih deležnikov potrdili še dodatne podrobnejše cilje, ki z doseganjem prispevajo k uresničitvi izbrane vizije razvoja prometa v občini. Cilji so navedeni v petih stebrih mobilnosti, ki predstavljajo osnovno strukturo prometne strategije. Za vsak od petih stebrov mobilnosti so bili izbrani 2-3 cilji.

Tabela 2: Dodatni cilji

Steber	Oznaka	Opis cilja
Celostno prometno načrtovanje	CPN1.	Ozaveščanje o CPN in o trajnostnih oblikah mobilnosti med ključnimi deležniki (organizacijami) znotraj občine
	CPN2.	Ozaveščanje občanov o trajnostnih oblikah mobilnosti in o področju CPN
Hoja	H1.	Zagotoviti varne pešpoti
	H2.	Zagotoviti varne dostope za pešce do storitev v občini
Kolesarjenje	K1.	Izboljšati pogoje za kolesarjenje in izboljšati opremljenost površin za kolesarje
	K2.	Povečati varnost kolesarjev
	K3.	Povečati delež kolesarjev v prometu
JPP	J1.	Povečati rabo JPP med otroki in mladostniki
	J2.	Izboljšati dostopnost do javnega prevoza v občini
Motoriziran promet	M1.	Umirjanje motoriziranega prometa
	M2.	Zmanjšati število osebnih cestnih vozil

Glavne ciljne vrednosti, ki jih želimo doseči v prihodnjih sedmih letih so naslednje:

- Povečanje promocijskih dogodkov in medijskih sporočil za 14 aktivnosti,
- Povečanje deleža hoje v občini za 4,3 %,
- Povečanje deleža kolesarjenja v občini za 7,9 %,
- Povečanje uporabe JPP v občini za 4,9 %,
- Zmanjšanje deleža uporabe osebnih avtomobilov v občini za 10 %.

5 STANJE PROMETA IN GLAVNI IZZIVI V OBČINI TABOR

5.1 KLJUČNA SPOROČILA ANALIZE OBSTOJEČEGA STANJA

Analiza stanja prometa v Občini Tabor je bila narejena s pomočjo merjenja obveznih kazalnikov, anket o potovalnih navadah zaposlenih, potovalnih navadah osnovnošolcev in splošne javnosti, intervjujev s ključnimi deležniki in sektorji občine, javne razprave, terenskih ogledov in pregleda obstoječe dokumentacije. V analizi stanja so bili identificirani ključni izzivi in priložnosti za izboljšave ter določene prioritete za ukrepanje. Največja koncentracija območij za obravnavo ključnih izzivov prometne strategije je v občinskem središču občine Tabor, v bližnji okolici, v okolici vrtca in osnovne šole ter drugih večjih naseljih v občini.

Občina Tabor je del savinjske statistične regije, meri 35 km2. Sredi leta 2023 je imela občina približno 1.750 prebivalcev (približno 880 moških in 860 žensk). Na kvadratnem kilometru površine občine živi povprečno 50 prebivalcev; torej je gostota naseljenosti tu manjša kot v celotni državi (105 prebivalcev na km2). Povprečna starost občanov je 41,4 leta.

V občini deluje 1 vrtec, obiskuje pa ga 128 otrok. Od vseh otrok v občini, ki so stari od 1–5 let, jih je 90 % vključenih v vrtec. V osnovni šoli se je v šolskem letu 2023/2024 izobraževalo približno 190 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo okoli 60 dijakov. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo 35 študentov in 13 diplomantov. Med osebami v starosti 15–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je približno 75 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih). Med 1.000 prebivalci občine jih 625 ima osebni avtomobil, ki je star povprečno 12 let.

Manjša gostota poselitve, razgiban relief ter večje razdalje med posameznimi naselji močno vplivajo na mobilnost prebivalcev občine Tabor. Analize, opravljene na podlagi pridobljene dokumentacije, intervjujev, javnih razprav in drugih virov, kažejo, da v občini močno prevladuje motorni promet, predvsem uporaba osebnih avtomobilov. Povprečna zasedenost vozil znaša 1,4 potnika na avtomobil, kar pomeni, da je večina poti opravljena z nizko stopnjo izkoriščenosti vozil.

Prekomerna uporaba osebnih avtomobilov ima številne negativne posledice. Med najizrazitejšimi je poslabšana prometna varnost, kar občani pogosto izpostavljajo kot eno ključnih težav. Poleg tega prevelika odvisnost od osebnega prevoza zavira razvoj drugih oblik mobilnosti, kot sta javni potniški promet in aktivna mobilnost (npr. hoja in kolesarjenje), ki so trenutno slabo razvite in premalo uporabljane.

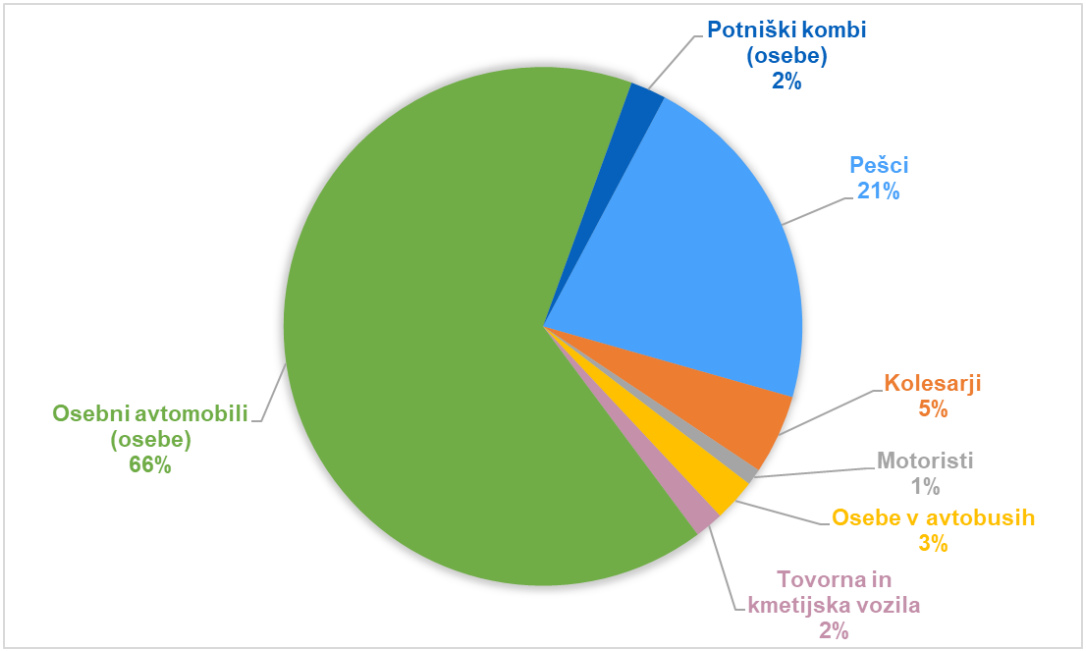
Kljub temu občina že izvaja nekatere ukrepe na področju trajnostne mobilnosti. Kot dopolnilo javnemu prevozu je na voljo storitev prevoza na klic Prostofer, namenjena predvsem starejšim občanom brez lastnega prevoza ali dostopa do javnega potniškega omrežja. Storitev omogoča dostop do zdravstvenih storitev, trgovin ter drugih pomembnih lokacij.

Občina Tabor se prav tako aktivno vključuje v promocijske aktivnosti, povezane s trajnostno mobilnostjo zlasti v okviru Evropskega tedna mobilnosti, kjer spodbuja ozaveščenost javnosti in deležnikov o pomenu prehoda na okolju prijaznejše načine prevoza.

⇒ *Prevladuje osebni avtomobil*

Na podlagi kordonskega štetja prometa v okviru izdelave OCPS je bilo ugotovljeno, da kar 66 % ljudi za prevoz uporablja osebni avto, presenetljivo veliko ljudi se za vsakodnevna potovanja odloča za hojo in kolo, takih je kar 26 %.

Trenutna infrastruktura za pešce in kolesarje je zadovoljiva, vendar primanjkujejo pločniki, prehodi za pešce in označene kolesarske poti ter javna razsvetljava na določenih odsekih. Velikokrat je bilo izpostavljeno, da primanjkuje infrastruktura ravno med naselji in med sosednjimi občinami, kar pa najbolj vpliva na povečanje kolesarjenja in hoje, še posebej za poti v šolo in v službo.



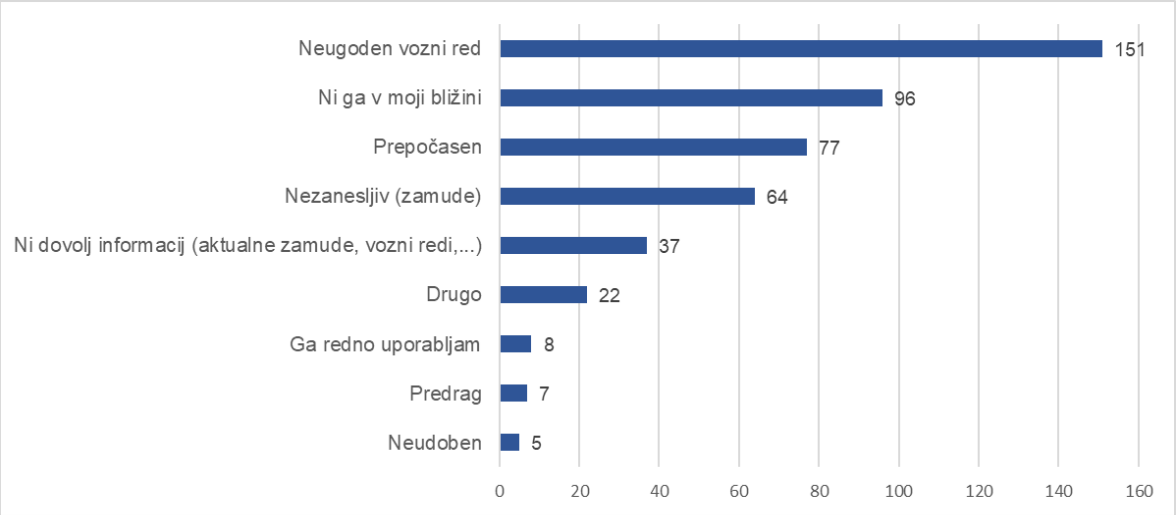
Slika 4: Rezultati kordonskega štetja prometa

⇒ *Slaba kakovost in uporaba javnega potniškega prometa*

Pomembno je omeniti tudi javni potniški promet (v nadaljevanju JPP), ki se ga v Taboru občani ne poslužujejo pogosto, oziroma le 3 % potnikov na podlagi rezultatov iz štetja prometa.

Javnega prometa se nikoli ne poslužuje kar 77 % potnikov, 18 % pa redko oziroma 2-krat na mesec ali manj (podatki iz anket).

Poleg šolskih avtobusov, ki so namenjeni samo šolarjem, redni avtobusi vozijo zelo redko, poti, ki jih opravijo ne vključujejo vseh naselij, in tudi ure, ob katerih avtobusi vozijo, niso prilagojene vsem zaposlenim ali pa občanom, ki bi ob popoldanskih in večernih urah želeli z avtobusom po opravkih.



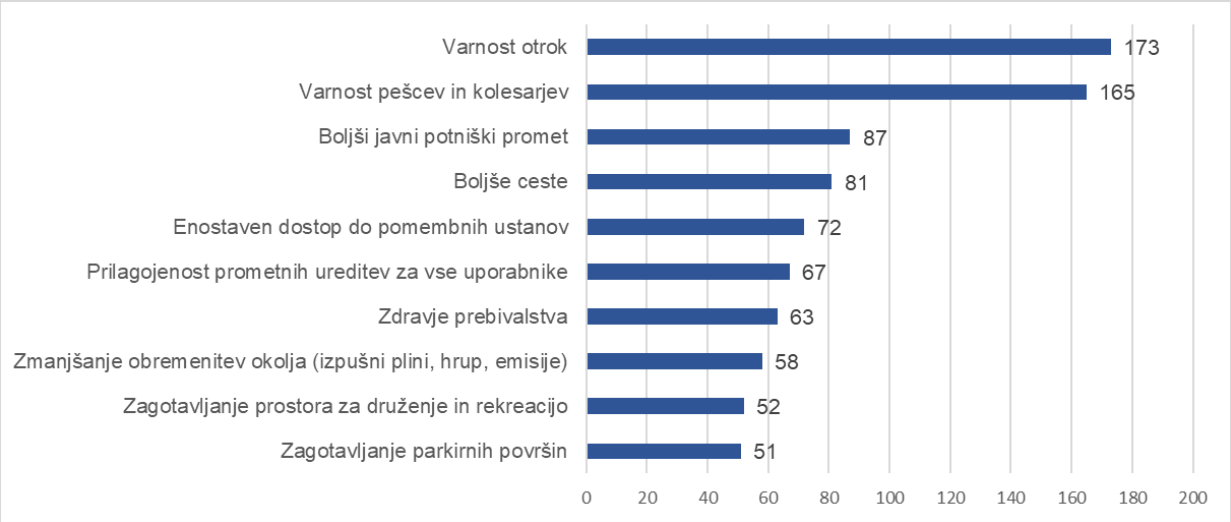
Slika 5: Najpogostejši razlogi neuporabo javnega potniškega prometa (vir: podatki iz anket)

Podatki iz izvedenih anket v okviru izdelave OCPS kažejo, da so najpogostejši razlogi za neuporabo JPP neugodni vozni red, slaba fizična dostopnost, prepočasnost in nezanesljivost. Cena in udobje samega prevoza pri odločitvi ne igra pomembne vloge.

Na področju JPP primanjkuje urejenih postajališč, tudi obstoječa avtobusna postajališča niso v najboljšem stanju, saj jim primanjkujejo nadstreški, vozni redi, označbe itd. Analiza stanja kaže potrebo in priložnost za razvoj JPP in s tem posledično povišanje uporabe JPP. Ponekod bi bili potrebni večji finančni vložki za doseganje zastavljenih ciljev, drugod pa bi že s finančno manj zahtevnimi ukrepi lahko izboljšali in povečali obseg uporabe JPP.

⇒ *Varnost je najpomembnejša vrednota*

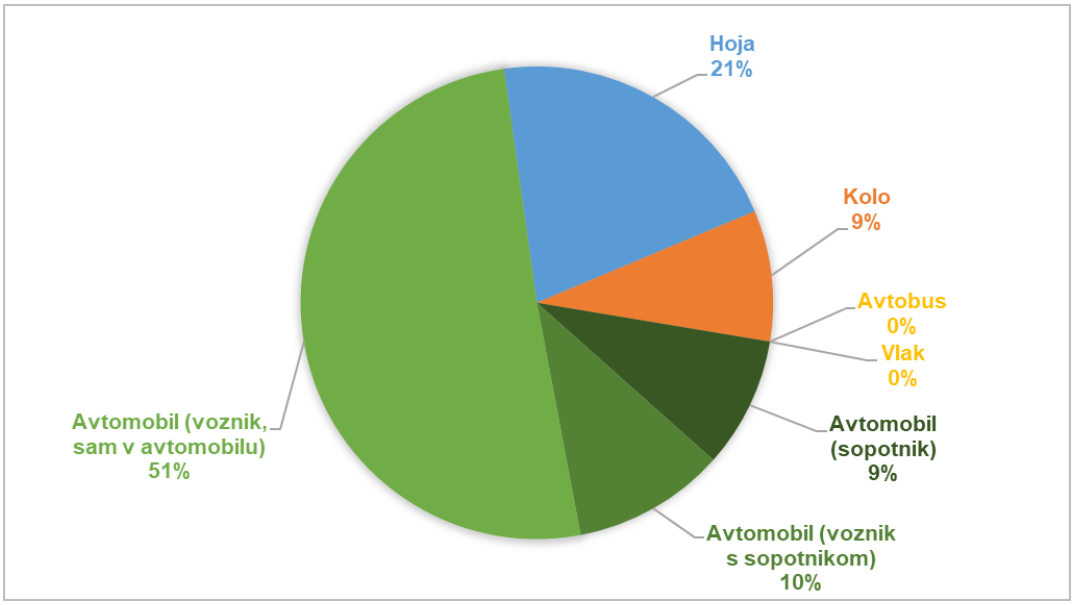
Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa so po mnenju občanov Občine Tabor varnost otrok in nato varnost vseh pešcev in kolesarjev. Želijo si tudi boljši javni potniški promet, boljše ceste in tudi enostaven dostop do pomembnih ustanov. Trenutno so parkirne površine in prostor za druženje in rekreacijo najmanj pomembne vrednote po mnenju občanov.



Slika 6: Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa (vir: podatki iz anket)

⇒ *Prevladujoč način prevoza na delo je osebni avtomobil*

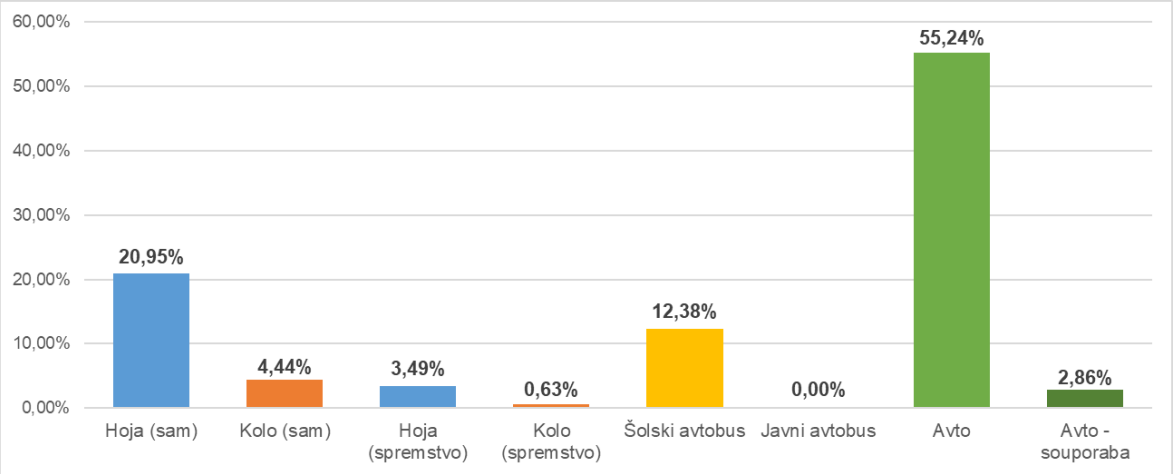
Na podlagi anket, ki so bile narejene pri dveh največjih zaposlovalcih v Občini, je bilo ugotovljeno, da kar 70 % zaposlenih prihaja na delo z osebnim avtomobilom bodisi sam kot voznik (51 %) kot sopotnik (9 %) ali kot voznik s sopotnikom (10 %). Kolesa se poslužuje 9 % zaposlenih, hoje pa se poslužuje 21 % zaposlenih. Nihče izmed anketiranih zaposlenih se na delo pripelje z javnim potniškim prometom. Večina zaposlenih prebiva na razdalji 2-10 km od delovnega mesta, takih je 62 %.



Slika 7: Delež uporabe potovalnih načinov za prihod na delo (vir: podatki iz anket)

⇒ *Prevladujoči način prevoza v šolo je osebni avtomobil*

Na podlagi anket, ki so bile narejene na OŠ, je bilo ugotovljeno, da približno 58 % učencev v šolo prihaja z avtomobilom, 24 % učencev v šolo prihaja peš, 5 % uporablja kolo in približno 13 % uporablja šolski avtobus.

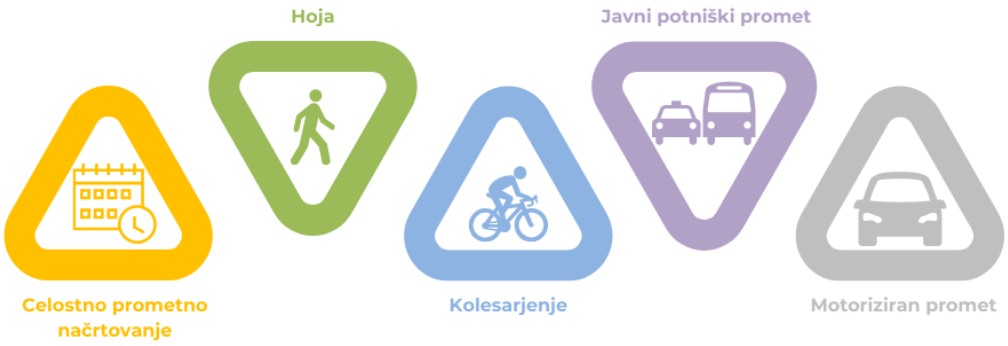


Slika 8: Delež uporabe potovalnih načinov za prihod v šolo (vir: podatki iz anket)

5.2 KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI

Izzivi, priložnosti, prioritete in ciljne vrednosti s področja trajnostne mobilnosti po ključnih strateških stebrih so bili tekom izdelave OCPS predlagani in obravnavani na več dogodkih ožje in širše delovne skupine ter s strani predstavnikov sektorjev občine.

Ključni strateški stebri mobilnosti so prikazani v spodnji sliki.



Slika 9: Stebri celostnega prometnega načrtovanja

Ključni izzivi in priložnosti so navedeni v nadaljevanju.

- **Steber Celostno prometno načrtovanje (v nadaljevanju CPN):**

Ključni izzivi

- premalo aktivnosti o ozaveščanju o trajnostni mobilnosti,
- neinformiranost prebivalcev o koristih trajnostne mobilnosti.

Priložnosti

- zaposleni so zelo povezani in vsak pokriva več področji,
- ideje in načrti o prometnih povezavah s sosednjimi občinami,
- že obstoječi mediji za odnose z javnostjo (spletna stran, občinsko glasilo) in povezava z AMZS-jem,
- prijava na javne razpise.

Na področju CPN bo večji poudarek na aktivnostih ozaveščanja in informiranja občanov, ter na raznih promocijah in izobraževanjih, ki bodo povišali stopnjo uporabe trajnostnih oblik mobilnosti in postopoma spremenili pogled na mobilnost. Občina si poleg tega želi tudi večjega sodelovanja s sosednjimi občinami in vključevanja vseh deležnikov pri kreiranju trajnostnega prometa.

- **Steber Hoja:**

Ključni izzivi

- nevarne poti v šolo,
- pomanjkljiva infrastruktura. za pešce,
- neurejena in nepregledna ter neosvetljena infrastruktura za pešce.

Priložnosti

- že identificirane nevarne šolske poti,
- oblikovanje celostne mreže varnih pešpoti, z izpostavljenostjo za ranljive skupine (otroci, starejši, funkcionalno ovirane osebe),
- prostorska zmožnost izgradnje nove infrastrukture za pešce,
- že urejeni dostopi za funkcionalno ovirane osebe (razen knjižnice).

Na področju hoje je prednostna želja, izboljšati varnost za vse pešce v prometu, še posebej za osnovnošolce na poti v šolo. Občina Tabor je glede prilagajanja mobilnosti ranljivim skupinam in izboljševanja varnosti že dejavna, stremi pa k izboljšanju in izpopolnjevanju ključnih lokacij.

- **Steber Kolesarjenje:**

Ključni izzivi

- pomanjkanje kolesarske infrastrukture,
- ogroženost kolesarjev v prometu zaradi neupoštevanja prometnih predpisov (zlasti hitrosti).

Priložnosti

- prostorska zmožnost izgradnje nove kolesarske infrastrukture,
- pripravljenost lokalne oblasti v vlaganje v kolesarsko infrastrukturo,
- interes občanov za kolesarjenje,
- pridobivanje evropskih sredstev,
- bližina ustanov in storitev.

Poudarek na področju kolesarjenja je povečanje števila kolesarskih poti in povezav ter izboljšanje varnosti in same izkušnje kolesarjenja v občini.

- **Steber Javni potniški promet:**

Ključni izzivi

- slabe frekvence voženj,
- neurejenost postajališč,
- malo zanimanja za uporabo JPP.

Priložnosti

- postavitev avtobusnih postajališč,
- izkoriščanje občinskega zemljišča in odkupi cenovno ugodnih zemljišč v območju avtobusnih postaj.

Poudarek na področju javnega potniškega prometa je obnova postajališč in postavitev novih postajališč, kar bo naredilo JPP bolj privlačen za uporabnika.

- **Steber motorizirani promet:**

Ključni izzivi

- nesreče (avtomobili prispevajo k visokemu številu prometnih nesreč),
- nepazljivost in neupoštevanje pravil voznikov,
- omejena infrastruktura,
- neprilagodljivost voznikov.

Priložnosti

- izkoriščanje občinskega zemljišča in odkupi cenovno ugodnih zemljišč v območju cestne infrastrukture,
- prilagajanje cest trajnostni mobilnosti,
- pripravljenost občanov za sodelovanje,
- pridobivanje evropskih sredstev.

Na področju motoriziranega prometa je najpomembnejša varnost, ki se bo izboljšala z umirjanjem prometa, z večjim nadzorom voznikov in izboljšanjem same infrastrukture. Željo po zmanjšanju obsega motornega prometa, se lahko doseže z izboljšanjem kolesarskih povezav, izboljšanjem ponudbe JPP in spodbujanjem sopotništva.



Slika 10: Križišče v naselju Tabor

6 STRATEŠKI STEBRI UKREPANJA

Predlogi ukrepov za izboljšanje prometa in mobilnosti v Občini Tabor so bili oblikovani na podlagi vizije, opredeljenih strateških ciljev, ključnih ugotovitev analize obstoječega stanja ter prepoznanih izzivov in priložnosti. Ukrepi so razvrščeni v pet strateških stebrov, ki predstavljajo temeljna področja delovanja celostne prometne strategije.

Za vsak strateški steber so bila določena tudi strateška vodila, ki usmerjajo izbiro in izvedbo ukrepov ter zagotavljajo usklajenost z dolgoročnimi cilji občine. Ukrepi so združeni v svežnje, ki prispevajo k celostnemu pristopu pri razvoju trajnostne mobilnosti v občini.

6.1 STRATEŠKA VODILA IN PRIORITETNI CILJI

V okviru priprave Celostne prometne strategije Občine Tabor so bili podrobneje opredeljeni tudi prioritetni cilji in strateška vodila po strateških stebrih mobilnosti.

Strateška vodila predstavljajo konkretizirane, merljive ambicije, usmerjene v doseganje strateških ciljev. Predstavljajo temelj za načrtovanje in izvajanje posameznih ukrepov ter omogočajo spremljanje napredka pri uresničevanju vizije trajnostne mobilnosti. Strateška vodila so bila oblikovana v sodelovanju s projektno skupino in deležniki, ter potrjena kot usklajena izhodišča za ukrepanje po posameznih stebrih OCPS.

Prioritetni cilji so povezani s strateškimi cilji, pri čemer posamezen cilj pogosto prispeva k uresničevanju več strateških ciljev hkrati. Na primer, spodbujanje trajnostnih oblik prevoza ne prispeva le k zmanjšanju emisij in izboljšanju kakovosti zraka, temveč tudi k večji telesni aktivnosti prebivalcev ter s tem k boljšemu zdravju in višji kakovosti življenja.

Tabela 2: Prioritetni cilji in strateška vodila po ključnih stebrih mobilnosti

Steber	Prioritetni cilji		STRATEŠKA VODILA	Kvantifikacija ambicij
Celostno prometno načrtovanje	CPN1.	**Ozaveščanje o CPN in o trajnostnih oblikah mobilnosti med ključnimi deležniki (organizacijami) znotraj občine**	Povečanje osveščenosti vseh občanov o pomenu trajnostnega načrtovanja mobilnosti v občini in o uporabi trajnostnih oblik prevoza, spodbujanje tesnejšega sodelovanja z sosednjimi občinami ter ohranjanje varne in zelene pokrajine z izvedbo dogodkov, sestankov, delavnic in medijskih sporočil	Povečanje števila promocijskih dogodkov in medijskih sporočil o CPN za 14 dogodkov od stanja leta 2025 do leta 2032
	CPN2.	**Ozaveščanje občanov o trajnostnih oblikah mobilnosti in o področju CPN**		
Hoja	H1.	**Zagotoviti varne pešpoti**	Krepitev hoje kot oblike mobilnosti za vse prebivalce z izboljšanjem infrastrukture, z izgradnjo pločnikov, ureditvijo pešpoti in talnih označb za zagotavljanje večje varnosti vseh udeležencev v prometu	Povečanje deleža hoje v občini za 4,3% od stanja leta 2025 do leta 2032
	H2.	**Zagotoviti varne dostope za pešce do storitev v občini**		
Kolesarjenje	K1.	**Izboljšati pogoje za kolesarjenje in Izboljšati opremljenost površin za kolesarje**	Povečanje deleža kolesarjenja v občini z izboljšanjem pogojev za kolesarjenje in povečanjem varnosti z urejanjem rekreacijskih in turističnih poti ob naravnih poteh ter izgradnjo varnih lokacij za parkiranje koles	Povečanje deleža kolesarjenja v občini za 7,9% od stanja leta 2025 do leta 2032
	K2.	**Povečati varnost kolesarjev**		
	K3.	**Povečati delež kolesarjev v prometu**		

Steber	Prioritetni cilji		STRATEŠKA VODILA	Kvantifikacija ambicij
Javni potniški promet	J1.	**Povečati rabo JPP med otroki in mladostniki**	Izboljšanje dostopnosti do storitev JPP za vse občane z ureditvijo obstoječih postaj in povečanjem števila novih urejenih avtobusnih postaj ter povečanje deleža otrok in mladostnikov, ki uporabljajo JPP	Povečanje deleža uporabe JPP za 4,9% od stanja leta 2025 do leta 2032
	J2.	**Izboljšati dostopnost do javnega prevoza v občini**		
Motoriziran promet	M1.	**Umirjanje motoriziranega prometa**	Zmanjšanje uporabe osebnih motornih vozil v strnjenih naseljih, zvišanje souporabe osebnih motornih vozil in izboljšanje preglednosti križišč ter umirjanje prometa na najbolj obremenjenih odsekih	Znižanje deleža uporabe osebnih avtomobilov za -10% od stanja leta 2025 do leta 2032
	M2.	**Zmanjšati število osebnih cestnih vozil**		

6.2 STEBER 1: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Celostno prometno načrtovanje (CPN) predstavlja osrednji strateški steber mobilnosti, ki povezuje vse druge stebre Celostne prometne strategije in hkrati zagotavlja okvir za izvajanje ukrepov na vseh področjih trajnostne mobilnosti.

Steber vključuje ozaveščanja, izobraževanja in promocije trajnostne mobilnosti, tako znotraj občinske uprave, kot tudi med zunanjimi deležniki ter v širši javnosti. Pomemben del stebra CPN je tudi medobčinsko sodelovanje, z namenom usklajenega in učinkovitega celostnega prometnega načrtovanja na regionalni ravni.

Z začetkom priprave OCPS, njenim sprejetjem ter kasnejšim izvajanjem ukrepov v obdobju 2025–2032, bo Občina Tabor poglobila in sistematično razvijala celostno prometno načrtovanje na vseh področjih.

CPN 1: Ozaveščanje o CPN in o trajnostnih oblikah mobilnosti med ključnimi deležniki (organizacijami) znotraj občine

Po sprejetju OCPS bo Občina Tabor zagotovila redno spremljanje izvajanja ukrepov in njihovih učinkov na mobilnost. Na letni ravni bo pripravljeno poročilo o napredku, ki bo temeljilo na naboru kazalnikov uspešnosti, določenih v okviru načrta spremljanja in vrednotenja. Poročilo bo vključevalo tako obvezne kazalnike, kot tudi tiste, ki jih je občina izbrala glede na svoje posebnosti in razvojne cilje.

Zbrani podatki ne bodo služili le poročanju pristojnemu ministrstvu, temveč tudi transparentnemu obveščanju vseh ključnih deležnikov v občini. Rezultati spremljanja bodo predstavljeni občinski upravi, vodstvu občine, občinskemu svetu ter širši javnosti (npr. v občinskem glasilu, na spletni strani občine, na oglasni deski itd.)

Takšna praksa bo prispevala k večjemu razumevanju pomena trajnostne mobilnosti in večji podpori za njeno uresničevanje. Po izteku sedemletnega obdobja veljavnosti OCPS bo občina na podlagi zbranih podatkov, izkušenj in analiz lahko začela pripravo nove strategije, še bolje prilagojene potrebam, priložnostim in izzivom prihodnjega obdobja.

CPN 2: Ozaveščanje občanov o trajnostnih oblikah mobilnosti in o področju CPN

Ozaveščanje javnosti je pomemben sestavni del izvajanja Celostne prometne strategije Občine Tabor in bo potekalo neprekinjeno skozi celotno obdobje strategije. V ospredju bodo različne ciljne skupine, pri čemer bodo aktivnosti prilagojene njihovi starosti in vlogi v prometu.

Posebna pozornost bo namenjena mlajšim uporabnikom, predvsem učencem in dijakom, ki bodo vključeni v izobraževanja o varni udeležbi v prometu. Pri tem bodo obravnavane situacije, kot so nevarnosti, ki jih predstavlja motoriziran promet za pešce in uporabnike koles ali skirojev, ter ravnanje v prometu tam, kjer ni zagotovljenih površin za pešce.

Občane vseh starosti se bo ozaveščalo o koristih hoje in kolesarjenja (npr. test hoje na razdalji 2 km, javna predavanja in druge promocijske aktivnosti). Pomembno vlogo bo imel tudi Evropski teden mobilnosti, kjer bo poudarek na hoji, kolesarjenju in uporabi javnega prevoza. Občina Tabor že vrsto let sodeluje v tej evropski pobudi, z izvajanjem ukrepov OCPS pa se bodo aktivnosti dodatno razširile in okrepile.

Splošna javnost in ključni deležniki bodo redno obveščeni o ukrepih, ki vplivajo na mobilnost in dostopnost. Obveščanje bo potekalo ob začetku, v času izvajanja in po zaključku posameznih aktivnosti OCPS, pri čemer bodo uporabljeni različni komunikacijski kanali.



Slika 11: Sestanek širše delovne skupine

Ker mobilnost in prometne povezave presegajo upravne meje posameznih občin, je uspešno izvajanje Celostne prometne strategije mogoče le ob aktivnem medobčinskem sodelovanju. Občina Tabor je že v fazi priprave OCPS vzpostavila sodelovanje s sosednjimi občinami ter jih povabila k vključevanju v procese načrtovanja.

To sodelovanje se bo nadaljevalo tudi v fazi izvajanja strategije. Predvideni so najmanj trije skupni dogodki, namenjeni usklajevanju ukrepov, izmenjavi dobrih praks ter krepitvi skupnega pristopa k razvoju trajnostne mobilnosti na ravni širše regije. Takšen pristop bo

omogočil večjo učinkovitost pri izvajanju ukrepov in prispeval k bolj povezani, varni in dostopni mobilnosti za vse prebivalce, ne glede na občinske meje.

6.3 STEBER 2: HOJA

Hoja je najbolj osnovna, dostopna in trajnostna oblika mobilnosti, ki pomembno prispeva k zdravju prebivalcev, višji kakovosti bivanja in prijaznejšemu javnemu prostoru. V okviru Celostne prometne strategije Občine Tabor hoja zavzema ključno mesto pri oblikovanju varnega, povezanega in privlačnega prometnega sistema za vse uporabnike, zlasti za ranljive skupine.

V Občini Tabor se hoje poslužuje približno 21 % občanov. Na delo se ravno tako peš odpravlja 21 % zaposlenih, medtem ko se pa v šolo peš odpravlja kar 24 % učencev.

Z ukrepi povečanja varnosti, kot so izboljšanje infrastrukture za pešce ter ureditvijo novih pločnikov in prehodov za pešce ob hkratnem ozaveščanju in promociji, bomo te deleže povišali. Cilj OCPS je povečanje deleža hoje v občini do leta 2032 za vsaj 5 %. Na področju hoje želimo prednostno izboljšati varnost za vse pešce v prometu, še posebej za osnovnošolce in srednješolce na poti v šolo.

H 1: Zagotoviti varne pešpoti

Z povišanjem prometne varnosti bomo prebivalcem omogočili bolj sproščeno in varno izkušnjo hoje po občini, kar bo spodbudilo večje število občanov, da vsakodnevno izberejo hojo kot obliko prevoza. V okviru izvajanja ukrepov OCPS bodo zgrajeni novi pločniki, s poudarkom na povezavah pred šolo in vrtcem, skozi vas Pondor in po poti od Ojstriške vasi do avtobusne postaje Tabor pri Vranskem, kjer trenutno manjkajo urejene peš povezave. Za izboljšanje prehodnosti in večjo varnost se bodo vzpostavili tudi novi prehodi za pešce, zlasti v okolici šole in vrtca, v vasi Pondor in pri križišču pod Klancem ter v naselju Tabor.



Slika 12: Cesta, ki pelje od avtobusne postaje Tabor do Ojstriške vasi

H 2: Zagotoviti varne dostope za pešce do storitev v občini

Z izgradnjo novih pločnikov, prehodov za pešce in javno razsvetljavo, se bo zagotovil varen dostop do glavnih storitev v občini. Poleg varnih poti za vse občane bodo dodatni viri usmerjeni v obnovo načrta šolskih poti, odpravljanju kritičnih točk na šolskih poteh ter umirjanju prometa pred OŠ in vrtcem, z raznimi ukrepi.

6.4 STEBER 3: KOLESARJENJE

Analiza stanja je pokazala, da samo 5 % občanov dnevno uporablja kolo. Podobno stanje sta pokazali tudi anketi za zaposlene in osnovnošolce, kjer je le 9 % zaposlenih uporabljalo kolo za potovati na delovno mesto in le 5 % osnovnošolcev je uporabljalo kolo za v šolo.

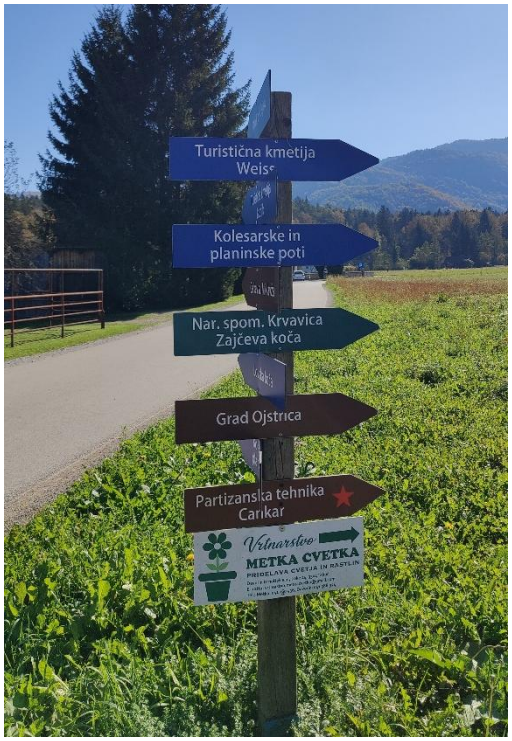
Anketa za zaposlene je pokazala, da večina, kar 62 % anketiranih zaposlenih živi v radiju od 2-10 km od delovnega mesta, kar bi pomenilo, da bi se dnevno lahko vozili tudi s kolesom. Za osnovnošolce podatka o oddaljenosti od osnovne šole nismo pridobili, lahko pa sklepamo, da večina otrok živi v bližini šole in bi se lahko vsaj v toplejših mesecih posluževala kolesa ali pa drugega načina aktivne mobilnosti.

Za spodbuditev uporabe kolesarjenja kot alternative k uporabi osebnega avtomobila, je v občini potrebno zagotoviti varne in urejene kolesarske povezave, ki omogočajo lažji in hitrejši dostop do ključnih točk v občini. Občina bo zgradila dodatne kolesarske povezave, poleg tega pa še usmerjevalne table, prometne znake, talne označbe in stojala za kolesa, kar bo spodbudilo občane k uporabi kolesa za vsakodnevne migracije.

K 1: Izboljšati pogoje za kolesarjenje in izboljšati opremljenost površin za kolesarje

Za spodbujanje vsakodnevne uporabe kolesa kot okolju prijaznega in zdravega načina mobilnosti bo Občina Tabor izboljšala splošne pogoje za kolesarjenje ter opremljenost obstoječih in novih kolesarskih površin. Občina bo v okviru OCPS poskrbela za ureditev in izgradnjo manjkajočih kolesarskih povezav ter za izboljšanje pogojev za boljšo povezanost z okoliškimi naselji in sosednjimi občinami. Poseben poudarek bo na zagotavljanju varne in neprekinjene kolesarske povezave med občino Tabor in občinama Vransko ter Braslovče.

Poleg izgradnje novih kolesarskih povezav bo občina postavila nove usmerjevalne table in kolesarske prometne znake, tako na makadamskih poteh, kot tudi na najbolj prometnih cestah znotraj občine.



Slika 13: Obstoječi znaki z označenimi kolesarskimi potmi

K 2: Povečati varnost kolesarjev

Varnost kolesarjev se bo povečala z raznimi ukrepi, ki bodo izboljšali povezljivost kolesarskih poti, vidljivost kolesarjev, udobje in varnost same vožnje in jasno vključitev kolesarjev v prometni sistem.

Na obstoječih cestnih in makadamskih poteh bodo postavljene usmerjevalne table ter prometni znaki za kolesarski promet, ki bodo kolesarjem omogočili lažjo in varnejšo navigacijo po občini. Horizontalne talne označbe, kot so kolesarski pasovi in usmerjevalne oznake, bodo dodatno pripomogle k prepoznavnosti kolesarskih poti na voziščih ter služile kot vizualni opomnik voznikom motornih vozil o prisotnosti kolesarjev, s čimer se bo zmanjšalo število potencialnih konfliktov v prometu.

K 3: Povečati delež kolesarjev v prometu

Za povečanje deleža kolesarjev v prometu bo občina izvajala ukrepe, ki bodo združevali izboljšanje infrastrukture, varnosti, informiranosti in promocije kolesarjenja kot zdrave, trajnostne in učinkovite oblike mobilnosti. Z vzpostavitvijo varnih, neprekinjenih in dobro označenih kolesarskih povezav ter z izboljšano opremljenostjo obstoječih poti bodo ustvarjeni pogoji, ki bodo spodbujali vsakodnevno uporabo kolesa za poti v šolo, službo in opravke. Poleg že omenjenih ukrepov, bo občina postavila stojala za kolesa ob najbolj obiskanih lokacijah (npr. pri pokopališču, pri občinski stavbi, pri medgeneracijskem centru itd.), kar bo omogočalo bolj varno in sproščeno izkušnjo, tudi takrat ko uporabniki ne bodo kolesarili.

Občina bo kolesarjenje promovirala tudi skozi razne dogodke (npr. Evropski teden mobilnosti), v sodelovanju s šolami in lokalnimi organizacijami ter preko komunikacijskih kanalov Z doslednim izvajanjem teh ukrepov si občina prizadeva, da se bo število

kolesarskih poti in uporabnikov kolesa postopno povečevalo ter da bo kolesarjenje postalo pomemben in vsakdanji del mobilnosti občanov.

6.5 STEBER 4: JAVNI POTNIŠKI PROMET (JPP)

Javni potniški promet v Občini Tabor predstavlja enega večjih izzivov na področju trajnostne mobilnosti. Analiza stanja je pokazala, da velika večina prebivalcev nikoli ne uporablja javnega prevoza, kar je posledica nizke frekvence prevozov, neustreznih voznih redov, slabe povezanosti med posameznimi naselji ter neurejenih avtobusnih postaj in postajališč.

Kljub temu pomembno vlogo ohranja javni prevoz učencev do izobraževalnih ustanov, ki se v občini uporablja bolj redno in predstavlja osrednji steber sedanje uporabe JPP. Pomembna dopolnitev javnega prevoza v občini je tudi storitev Prostofer, ki s pomočjo električnega vozila nudi prevoze na klic za starejše občane.

V prihodnjem obdobju bo občina izvajala ukrepe z osrednjim strateškim vodilom: »Izboljšanje dostopnosti do storitev JPP za vse občane z ureditvijo obstoječih postaj in povečanjem števila novih urejenih avtobusnih postaj ter povečanje deleža otrok in mladostnikov, ki uporabljajo JPP.« Cilj je, da se do leta 2032 delež uporabe JPP poveča za 4,9 %, kar bo prispevalo k večji trajnostni usmerjenosti občine, zmanjševanju individualne rabe avtomobilov ter povečanju dostopnosti in mobilnosti za vse prebivalce, zlasti za ranljive skupine.



Slika 14: Avtobusna postaja Tabor

JPP 1: Povečati rabo JPP med otroki in mladostniki

Eden izmed prednostnih ciljev Občine Tabor je povečanje uporabe javnega potniškega prometa med otroki in mladostniki. Ta skupina ima velik potencial za dolgoročno spremembo potovalnih navad, hkrati pa lahko z ustrezno organizacijo javnega prevoza že v bližnji prihodnosti bistveno zmanjšamo število individualnih prevozov z osebnimi avtomobili v času prihodov in odhodov iz šole.

Z izboljšanjem dostopnosti, udobja in prilagojenosti javnega prevoza potrebam otrok in mladostnikov bo občina omogočila zmanjšanje avtomobilskega prometa v okolici šol, izboljšanje prometne varnosti ter oblikovanje trajnostnih potovalnih navad med mladimi, ki bodo vplivale tudi na njihovo prihodnjo izbiro mobilnosti.

JPP 2: Izboljšati dostopnost do javnega prevoza v občini

Za izboljšanje dostopnosti do javnega prevoza bo Občina Tabor v prihodnjih letih izvedla vrsto ciljno usmerjenih ukrepov, ki bodo prispevali k boljši povezanosti med naselji ter omogočili večjemu številu občanov, da izberejo javni prevoz kot praktično in zanesljivo obliko mobilnosti.

Prednostno se bodo uredila obstoječa avtobusna postajališča in zagotovila nova na strateško pomembnih lokacijah, kjer trenutno postajališča manjkajo. Postajališča bodo opremljena z nadstreški, klopmi in voznimi redi. Poleg izboljšane fizične dostopnosti bo poudarek tudi na večji preglednosti voznih redov in boljši informiranosti občanov, tudi preko spleta. Občina si bo prizadevala za dogovor s prevozniki ter državo glede povečanja frekvenc na obstoječih linijah znotraj in izven občine, saj obstoječi avtobusni prevozi ne zagotavljajo zadostne pogostosti voženj, kar pomeni, da avtobusi vozijo redko in ne ustrezajo potrebam prebivalcev po fleksibilnosti in dostopnosti.

Z navedenimi ukrepi bo občina omogočila enakopravnejši dostop do mobilnosti za vse prebivalce, ne glede na kraj bivanja, starost ali fizične sposobnosti in s tem prispevala k zmanjševanju avtomobilske odvisnosti ter razogljičenju lokalnega prometa.

6.6 STEBER 5: MOTORIZIRAN PROMET

Motoriziran promet ima v Občini Tabor danes prevladujočo vlogo, saj večina potovanj poteka z osebnimi avtomobili, to je posledica konfiguracije terena ter razdrobljene poseljenosti in posledično pomanjkanja alternativ osebnemu prevozi ter posledica spodbujanja motorizacije v zadnjih desetletjih in temu podrejenih ureditev in ukrepov. V okviru Celostne prometne strategije si občina prizadeva za preusmeritev k trajnostnim oblikam mobilnosti, vendar hkrati prepoznava tudi potrebo po racionalnem in varnem upravljanju z motoriziranim prometom, zlasti z vidika varnosti, dostopnosti in zmanjševanja negativnih vplivov na okolje in kakovost življenja.

Strateško vodilo na področju motoriziranega prometa je »Zmanjšanje uporabe osebnih motornih vozil v strnjenih naseljih, zvišanje souporabe osebnih motornih vozil in izboljšanje preglednosti križišč ter umirjanje prometa na najbolj obremenjenih odsekih«, pri čemer je do leta 2032 predvideno zmanjšanje deleža motoriziranega prometa na glavnih prometnicah za 10 %.

M 1: Umirjanje motoriziranega prometa

Umirjanje motoriziranega prometa je eden ključnih ciljev za izboljšanje prometne varnosti in kakovosti bivanja v naseljih Občine Tabor. S tem ciljem se zmanjšujejo hitrosti vozil, zmanjšuje število prometnih nesreč, povečuje občutek varnosti za pešce in kolesarje ter spodbuja uporaba trajnostnih načinov mobilnosti.

Ukrep vključuje različne prostorske in infrastrukturne rešitve, ki prispevajo k zmanjšanju hitrosti in vplivov motornega prometa, predvsem v bližini šole, vrtca, stanovanjskih središč ter v središču naselij. Želja po povečanju varnosti je bila večkrat poudarjena tudi s strani širše javnosti, delovnih skupin in vključenih deležnikov. Še posebej je prioriteta OCPS povečanje varnosti v okolici šol.

Za izboljšanje trenutnega stanja bodo postavljeni novi prometni znaki, merilci hitrosti, svetlobni in znakovni umirjevalci prometa. Poleg tega se bo uvedla omejitev motornega prometa v okolici šole in vrtca ter izvajal se bo večji nadzor nad vozniki s strani varnostnih organov.



Slika 15: Cesta mimo osnovne šole, vrtca in doma krajanov

M 2: Zmanjšati število osebnih cestnih vozil

Pretirana raba osebnih vozil prispeva k prometnim zastojem, povečanemu onesnaževanju zraka, zmanjšanju kakovosti bivanja in prometnim nevarnostim, zlasti za bolj ranljive udeležence v prometu. Občina bo skušala zmanjšati število osebnih vozil s spodbujanjem souporabe avtomobilov, z raznimi izobraževanji in kampanjami o negativnih učinkih pretirane uporabe osebnega avtomobila ter spodbujanjem uporabe alternativnih oblik mobilnosti. Postavljene in posodobljene bodo tudi električne polnilnice za spodbujanje alternativnih oblik prevoza.

Poleg tega pa bodo omejitve, postavitve merilcev hitrosti in umirjevalcev prometa ter večji nadzor nad vozniki avtomobilov, odvrnili voznike k pretirani uporabi osebnega avtomobila. Z izvedbo teh ukrepov želi Občina Tabor vplivati na spremembo potovalnih navad prebivalcev in zmanjšati potrebo po vsakodnevni uporabi osebnega vozila.



Slika 16: Območje omejene hitrosti

7 AKCIJSKI NAČRT

Za doseganje željene vizije ter uresničevanja zastavljenih ciljev na področju trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja Občine Tabor je ključen dolgoročni akcijski načrt. Nanaša se na obdobje 7 let (2025-2032) ter vključuje podrobne ukrepe po posameznih stebrih mobilnosti:

- **Steber Celostno prometno načrtovanje (CPN):**

Vključuje ukrepe, ki bodo vplivali na celoten promet in povezovali ukrepe iz ostalih stebrov mobilnosti. Tukaj je poudarek na ozaveščanju in vključevanju javnosti, spodbujanju in izobraževanju občanov ter sodelovanju znotraj občine kot tudi medobčinskem sodelovanju s sosednjimi občinami. Izvedli se bodo ukrepi kot so npr. posodobitev načrta varnih šolskih poti, kjer se bo uredilo šolske poti in omogočalo staršem, da za svojega otroka izberejo najprimernejšo in najbolj varno pot do šole, ali pa ozaveščanje dijakov in učencev, kako se izogibati nevarnostim v prometu, kjer bo preko predavanj na šolah predstavljeno, kako varno ravnati v prometu, izvajali pa se bodo tudi ukrepi širšega obsega npr. sodelovanje in izvedba ukrepov v okviru delovanja RRA Savinjska, ki povezuje 31 občin Savinjske regije in omogoča vključevanje ter sodelovanje javnega, zasebnega in civilno družbenega razvoja regije.

- **Steber Hoja:**

Vključuje ukrepe, ki so osredotočeni na hojo, vendar sinergijsko delujejo in se povezujejo tudi z ostalimi stebri, še posebej s stebrom kolesarjenja in javnega potniškega prometa. Tukaj bo poudarek na spodbujanju hoje in ozaveščanju prebivalcev o pozitivnih učinkih hoje, željeno stanje bo doseženo z ukrepi kot so spodbujanje hoje z izvedbo prijateljskega tekmovanja, kjer bi prebivalci beležili dnevno število korakov za obdobje enega meseca, ob koncu meseca bi primerjali rezultate in razglasili zmagovalce ter za spodbudo podelili manjše nagrade ali pa ukrep ozaveščanja prebivalcev o koristih hoje preko predavanj na občini in medijskih sporočil, ki bi bralce spodbujala, da poskusijo postopoma postati bolj fizično aktivni. Poleg mehkih ukrepov bi hojo spodbudili tudi z ukrepi kot so izgradnja novih pločnikov (pred OŠ in vrtcem, od Ojstriške vasi do avtobusne postaje Tabor pri Vranskem K, skozi vas Pondor) in postavitev nove javne razsvetljave za zagotavljanje varnosti pešcev in kolesarjev (vas Pondor, pri šoli in vrtcu).

- **Steber Kolesarjenje:**

Vključuje ukrepe, ki so osredotočeni na kolesarjenje, vendar z njihovo izvedbo povezujejo in izboljšujejo tudi druge oblike mobilnosti. V stebru kolesarjenja bo poudarek na tako mehkih kot tudi trdih ukrepih. Mehki ukrepi bodo vključevali ukrepe kot so ozaveščanje prebivalcev o koristih kolesarjenja, kjer bodo prebivalci in specifične skupine seznanjeni s pozitivnimi učinki kolesarjenja preko delavnic, predavanj, medijskih sporočil in objav v občinskem glasilu ter izvedba delavnice popravljanja koles, kjer se bodo občani lahko naučili, kako samostojno popraviti manjše napake na kolesu (zamenjava zračnice, zamenjava kolesa, popravilo menjalnika itd.) in se tako bolj samozavestno odpravili na pot. Trdi ukrepi bodo vključevali ukrepe kot so postavitev stojal za kolesa ob najbolj prometnih lokacijah (pri pokopališču, pri medgeneracijskem centru, pri občini), izgradnja kolesarskih povezav (med naselji in med Občino Vransko ter Občino Braslovče) in postavitev večjega

števila usmerjevalnih tabel in kolesarskih prometnih znakov na makadamskih poteh (v sklopu kolesarske povezave, ki poteka skozi Tabor in po dodatnih trasah).

- **Steber Javni potniški promet:**

Vključuje ukrepe, ki se večinoma osredotočajo na izboljšanje stanja javnega potniškega prometa in na spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa med občani. Najobsežnejši ukrep bo vsekakor pobuda za povečanje frekvenc avtobusov na obstoječi liniji Vransko – Tabor – Žalec, ki bi omogočala uporabo avtobusov za popoldanske dejavnosti, obisk raznih storitev in aktivnosti izven šolskega urnika. Sledili bi ukrepi kot so ureditev avtobusnih postajališč z nadstreški, novimi voznimi redi in označbami (Tabor pri Vranskem K, Pihelbirt) ter postavitev novih avtobusnih postajališč (v sklopu ureditve hodnika za pešce pred šolo in vrtcem). Spodbujala se bo uporaba javnega potniškega prometa med otroci in mladostniki, z raznimi predavanji in delavnicami ter uporaba javnega potniškega prometa med vsemi občani s promocijami in medijskimi objavami. Dva izmed ukrepov bosta osredotočena na izboljšanje sistema za brezplačne prevoze za starejše Prostofer.

- **Steber Motorizirani promet:**

Vključuje ukrepe, ki so osredotočeni na umirjanje, nadziranje in manjšanje odvisnosti od motoriziranega prometa, kar posledično spodbuja uporabo alternativnih oblik mobilnosti. Ker motoriziran promet prevlada kot najbolj pogosta oblika transporta v občini, je bilo za steber Motoriziran promet izbranih največ ukrepov. Mehki ukrepi vključujejo ukrepe kot so izvedba dodatnih nadzorov nad vozniki s strani varnostnih organov v okolici šole in vrtca, kmetijske zadruge, naselja Tabor Jug, Ojstriške vasi in občinskega kozolca (merjenje hitrosti, opozarjanje, nadzor redarske službe in policije), spodbujanje voznikov k upoštevanju cestno-prometnih pravil s predavanji in izdelavo brošure v sodelovanju z AMZS (varna vožnja na Vranskem, Red je vedno pas pripet itd.) in ozaveščanje voznikov o nevarnosti prehitre vožnje in vožnje pod vplivom alkohola s predavanji policije in medijskimi objavami. Trdi ukrepi pa vključujejo ukrepe kot so postavitev prometnih znakov z omejitvami in zapovedmi za umiritev prometa v naselju Tabor – Jug, na začetku Ojstriške vasi – Gomilsko (naslovi Kapla 1, Kapla 2 - Kurnik, Ojstriška vas 4) in označitev con in območij s prometnimi znaki (npr. otroci na cesti, umirjen promet, semafor pri gasilcih za varen prehod ob intervenciji), omejitev motornega prometa v okolici šol (prepoved parkiranja na pločnikih ob šoli in vrtcu, uvedba cone kratkotrajnega parkiranja) in celostna rekonstrukcija pomembnejših cest in križišč za boljšo preglednost, večjo varnost in zagotovitev uporabe alternativnih oblik prevoza (Kapla - Gomilsko, Pondor, Pihelbirt).

Akcijski načrt poleg ukrepov vključuje tudi:

- terminski plan izvedbe,
- število zastavljenih ukrepov,
- nosilce odgovornosti za izvedbo,
- okvirne stroške izvedbe,
- vir financiranja ter,
- nivo zahtevnosti ukrepa.

Vse zastavljene ukrepe si je možno ogledati v akcijskem načrtu v nadaljevanju. Časovnica ukrepov je zastavljena do leta 2032, vendar so nekateri ukrepi dolgoročne narave, kar pomeni da se bodo izvajali tudi po letu 2032.

PRILOGA 1: AKCIJSKI NAČRT OCPS OBČINE TABOR

UKREPI - Steber 1: Celostno prometno načrtovanje													
Ukrep	Število	Odgovornost	Zahtevnost	Vrednost ukrepa (stroški) v EUR	Vir financiranja	Časovni načrt (rok) izvedbe							
						2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Sprejem, spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	7	Občina	majhna	-	Občina							
Promocija dosežkov OCPS	7	Občina	majhna	-	Občina							
Sodelovanje in promocija OCPS na Evropskem tednu mobilnosti (spodbujanje trajnostne mobilnosti)	7	Občina, MOPE	majhna	3.500	Občina, MOPE							
Izobraževanja in predavanja o CPN ter o trajnostnih oblikah mobilnosti znotraj občine	4	Občina, policija	majhna	2.400	Občina							
Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi RCPS	7	Občina Tabor, Vransko, Braslovče, Prebold, Zagorje, Trbovlje	srednja	-	Občina Tabor, Vransko, Braslovče, Prebold, Zagorje, Trbovlje, državna in EU sredstva							
Sodelovanje in izvedba ukrepov v okviru delovanja RRA Savinjska	7	Občine Savinjske regije	velika	-	Občine Savinjske regije							
Medobčinsko sodelovanje, ki prispeva k dvigu ozaveščenosti o trajnostnih oblikah mobilnosti	4	Občina Tabor, Vransko, Braslovče, Prebold, Zagorje, Trbovlje	majhna	6.000	Občina Tabor, Vransko, Braslovče, Prebold, Zagorje, Trbovlje							
Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja	3	Občina	majhna	2.000	Občina							
Ozaveščanje dijakov in učencev, kako se izogibat nevarnostim v prometu (npr. osebnih avtomobilov pri hoji, vožnji s kolesom/skirojem, ter učenje, kako ravnati varno na cesti, ko ni prostora za njih na pločnikih)	2	Občina, policija, osnovna šola, srednje šole	majhna	2.400	Občina, osnovna šola, srednje šole							
Posodobitev načrta varnih šolskih poti	1	Občina, policija, osnovna šola, vrtec	srednja	4.500	Občina, osnovna šola, MOPE							
Izdelava strateškega načrta vodenja prometa	1	Občina	srednja	18.000	Občina, MOPE							
Izdelava strateškega načrta dostopnosti (vključujoč odpravljanje ovir za šibkejše in fizično ovirane osebe)	1	Občina	srednja	15.000	Občina, MOPE							
Prenova OCPS	1	Občina	srednja	60.000	Občina, MOPE, EU sredstva							

UKREPI - Steber 2: Hoja													
Ukrep	Število	Odgovornost	Zahtevnost	Vrednost ukrepa (stroški) v EUR	Vir financiranja	Časovni načrt (rok) izvedbe							
						2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ozaveščanje prebivalcev o koristih hoje (test hoje na 2 km, medijska sporočila, predavanja za upokojence, objave v občinskem glasilu)	2	Občina, zdravstveni dom	majhna	4.000	Občina, zdravstveni dom							
Nova javna razsvetljava za zagotavljanje varnosti pešcev in kolesarjev (vas Pondor, pri šoli in vrtcu)	10	Občina, DRSI	srednja	15.000	Občina, DRSI							
Novi pločniki (pred šolo in vrtcem, od Ojstriške vasi do avtobusne postaje Tabor pri Vranskem K, skozi vas Pondor)	400 m	Občina, DRSI, osnovna šola	velika	80.000	Občina, DRSI, MOPE							
Spodbujanje hoje z izvedbo prijateljskega tekmovanja (najvišje doseženo število korakov v izbranem spomladanskem mesecu) in manjšimi nagradami	3	Občina	majhna	3.000	Občina							
Spodbujanje hoje z izgradnjo srčne poti Tabor (postavitev tabel za telesno vadbo)	10	Občina	srednja	80.000	Občina, EU sredstva							
Odprava kritičnih točk šolskih poti	3	Občina, DRSI, osnovna šola	velika	39.000	Občina, DRSI, MOPE							
Postavitev in ureditev urbane opreme ob obstoječih površinah za pešce	4	Občina	srednja	20.000	Občina, EU sredstva							
Novi prehodi za pešce (okolica šole in vrtca, vas Pondor, Tabor križišče pod Klancem, središče Ojstriške vasi)	4	Občina, DRSI	velika	40.000	Občina, EU sredstva							

UKREPI - Steber 3: Kolesarjenje													
Ukrep	Število	Odgovornost	Zahtevnost	Vrednost ukrepa (stroški) v EUR	Vir financiranja	Časovni načrt (rok) izvedbe							
						2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Postavitev stojal za kolesa na izbranih lokacijah (pri pokopališču, pri medgeneracijskem centru, pri občini)	6	Občina	majhna	2.100	Občina							
Ozaveščanje prebivalcev o koristih kolesarjenja (ozaveščanja v sklopu evropskega tedena mobilnosti, medijska sporočila, predavanja za upokojence, objave v občinskem glasilu)	2	Občina, zdravstveni dom	majhna	4.000	Občina, zdravstveni dom							
Talne označbe za kolesarje na cestah (državne kolesarske povezave)	10 km	Občina, DRSI	srednja	15.000	Občina, DRSI, MOPE							
Zgraditi urejene kolesarske povezave v Taborju in sosednjih naseljih (povezava z občino Vransko in Braslovče)	4910 m	Občina, DRSI, MI, sosednje občine	velika	1.767.600	Občina, DRSI, MI, sosednje občine							
Izvedba delavnice popravljanja koles	2	Občina	majhna	1.500	Občina							
Usmerjevalne table in kolesarski prometni znaki na makadamskih poteh (v sklopu kolesarske povezave, ki poteka skozi Tabor in dodatna trasa)	14	Občina	srednja	10.500	Občina, EU sredstva							
Signalizacija/prometni znaki za kolesarje ob najbolj prometnih cestah (državne kolesarske povezave)	8	Občina	majhna	2.000	Občina							
Zgraditi kolesarske povezave, ki povezujejo naselje Tabor z obstoječemi makadamskimi potmi, parki, pohodniškimi potmi in površinami za rekreacijo na prostem	1450 m	Občina, DRSI, MI	velika	830.000	Občina, DRSI, MI, EU sredstva							

UKREPI - Steber 4: JPP													
Ukrep	Število	Odgovornost	Zahtevnost	Vrednost ukrepa (stroški) v EUR	Vir financiranja	Časovni načrt (rok) izvedbe							
						2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Promocija uporabe JPP na ETM	**2**	Občina, MOPE	majhna	2.000	Občina, MOPE							
Nakup novega električnega vozila za izvajanje brezplačnih prevozov (Prostofer)	**1**	Občina	srednja	40.000	Občina, MOPE, EU sredstva							
Spodbujanje prostovoljstva v okviru dejavnosti Prostofer	**4**	Občina, zavod Zlata mreža	majhna	1.200	Občina							
Spodbujanje uporabe JPP med otroci in mladostniki (predavanja na šolah, novice v občinskem glasilu)	**4**	Občina, osvnovna šola, srednje šole, medgeneracijski center	majhna	1.600	Občina, MOPE							
Postavitev novih avtobusnih postajališč - Tabor (v sklopu ureditve hodnika za pešce pred šolo in vrtcem)	**4**	Občina Tabor	velika	42.000	Občina, EU sredstva							
Urediti postajališča JPP (nadstreški, vozni redi, označbe) (Tabor pri Vranskem K, Pihelbirt)	**2**	Občina Tabor	majhna	10.000	Občina, EU sredstva							
Pobuda za povečanje frekvenc na obstoječi liniji Vransko - Tabor - Žalec (za popoldanske dejavnosti, obisk raznih storitev in aktivnosti izven šolskega urnika)	**3**	MOPE, prevoznik, DUJPP	velika	150.000	MOPE, DUJPP							

UKREPI - Steber 5: Motoriziran promet													
Ukrep	Število	Odgovornost	Zahtevnost	Vrednost ukrepa (stroški) v EUR	Vir financiranja	Časovni načrt (rok) izvedbe							
						2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Izvedba dodatnih nadzorov nad vozniki s strani varnostnih organov - okolica šole in vrtca, kmetijska zadruga, naselje Tabor Jug, Ojstriška vas, občinski kozolc (merjenje hitrosti, opozarjanje, nadzor redarske službe in policije...)	14	Občina, policija	srednja	2.800	Občina, policija							
Spodbujanje sopotništva (predavanja in medijske objave o pozitivnih vplivih za posameznika in za širšo okolico)	6	Občina	majhna	800	Občina							
Prometni znaki z omejitvami in zapovedmi za umiritev prometa v naselju Tabor Jug, začetek Ojstriške vasi-Gomilsko (Kapla 1, Kapla 2 - Kurnik, Ojstriška vas 4 (označitev con in območij s prometnimi znaki, npr. otroci na cesti, umirjen promet, semafor pri gasilcih za varen prehod ob intervenciji)	5	Občina	majhna	3.500	Občina							
Spodbujanje voznikov k upoštevanju cestno prometnih pravil s predavanji in izdelavo brošure v sodelovanju z AMZS (varna vožnja na Vranskem, Red je vedno pas pripet)	2	Občina, AMZS, zavarovalnica	majhna	2.000	Občina, AMZS, zavarovalnica							
Ozaveščanje voznikov o nevarnosti prehitre vožnje in vožnje pod vplivom alkohola (občinsko glasilo, spletna stran, predavanja policije)	4	Občina, policija	majhna	1.200	Občina							
Postavitev oz. posodobitev e-polnilnic za avtomobile (OŠ in za občino)	2	Občina	srednja	24.000	Občina, EU sredstva							
Postavitev svetlobnih ali znakovnih umirjevalcev prometa - prikazovalnik nasproti vozečih vozil (pred OŠ in vrtcem)	2	Občina	srednja	1.600	Občina							
Omejiti motorni promet v okolici šol (npr. prepoved parkiranja na pločnikih ob šoli in vrtcu, uvedba cone kratkotrajnega parkiranja)	2	Občina, osvnovna šola, vrtec, MI	srednja	10.000	Občina, MI, EU sredstva							
Celostna rekonstrukcija pomembnejših cest in križišč za boljšo preglednost, večjo varnost in zagotovitev uporabe alternativnih oblik prevoza (Kapla - Gomilsko, Pondor, Pihelbirt)	3	Občina, DRSI	velika	150.000	Občina, DRSI							
Postavitev merilcev hitrosti (Kapla, Pihelbirt)	2	Občina	srednja	1.800	Občina							

8 LITERATURA IN VIRI

- Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije- Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje; 2023 (prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo).
- Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22),
- Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja, preverjanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikih in metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 130/22)
- Minimalni standardi pripravo občinske celostne prometne strategije za občine pod 6.000 prebivalcev (https://www.sptm.si/)
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost (https://www.sptm.si/)