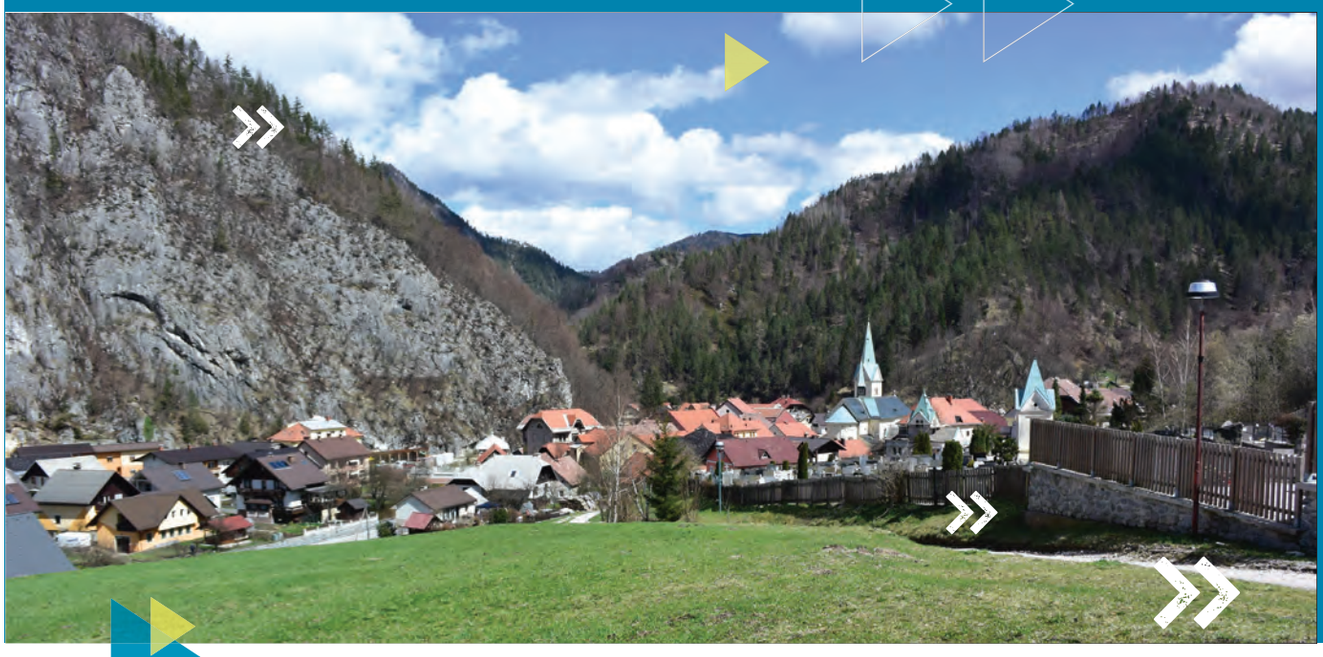
REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ČRNA NA KOROŠKEM

oktober 2018

www.crna.si



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ČRNA NA KOROŠKEM

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

656:502/504(497.4Črna na Koroškem)

CELOSTNA prometna strategija občine Črna na Koroškem / [besedilo Peter Zajc ... [et al.] ; urednik Peter Zajc ; fotografije Mateja Kukovec ... et al.]. - Črna na Koroškem : Občina, 2018

ISBN 978-961-288-824-4
1. Zajc, Peter, 1980-
296982016

KAZALO

6 PREDGOVOR

7 KAKO UPORABLJATI DOKUMENT?

8 TRAJNOSTNA MOBILNOST IN CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

10 VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

12 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

16 VIZIJA

18 STEBER 1 – VEČ SODELOVANJA IN ZNANJA

19 STEBER 2 – VEČ HOJE

21 STEBER 3 – VEČ KOLESARJENJA

23 STEBER 4 – RAZVOJ JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

24 STEBER 5 – OPTIMIZIRAN CESTNI PROMET

27 AKCIJSKI NAČRT CPS

39 VIRI IN LITERATURA

PREDGOVOR

Občina Črna na Koroškem je uspešno pridobila nepovratna sredstva na javnem razpisu Ministrstva za okolje in prostor za sofinanciranje izdelave Celostnih prometnih strategij. Nastal je dokument, po katerem se bomo v naši občini ravnali v prihodnje. S tem je občina začrtala smelo pot upravljanja s prometom in se pridružila drugim slovenskim in evropskih občinam, ki promet obravnavajo celostno. Pri načrtovanju in izvajanju ukrepov smo in bomo v največji možni meri vključevali lokalno prebivalstvo in sodelovali s sosednjimi občinami ter regijami.

Prvi del dokumenta vsebuje analizo obstoječega stanja, drugi in tretji, akcijski del strategije pa opredeljuje, kam želimo in na kakšen način bomo prišli do želenih ciljev. Vse, kar celostna prometna strategija predvideva, stremi k dvigu kakovosti življenja v naši občini, zato sem mnenja, da je bil ta dokument več kot potreben.

Celostna prometna strategija predstavlja temelj za nadaljnje urejanje prostora in prometa v občini Črna na Koroškem, teži k čim bolj trajnostni mobilnosti in je podlaga za še lepšo, urejeno ter razvojno naravnano Črno.

mag. Romana Lesjak, županja občine Črna na Koroškem

KAKO UPORABLJATI DOKUMENT?

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

V dokumentu CPS namenoma podajamo kratke in jedrnate informacije. O vseh vsebinah je na voljo obsežnejše gradivo zbrano v posameznih vsebinskih poročilih priprave CPS, ki so na voljo na spletni strani http://www.crna.si/index.php/obcina-crna/celostna-prometna-strategija.

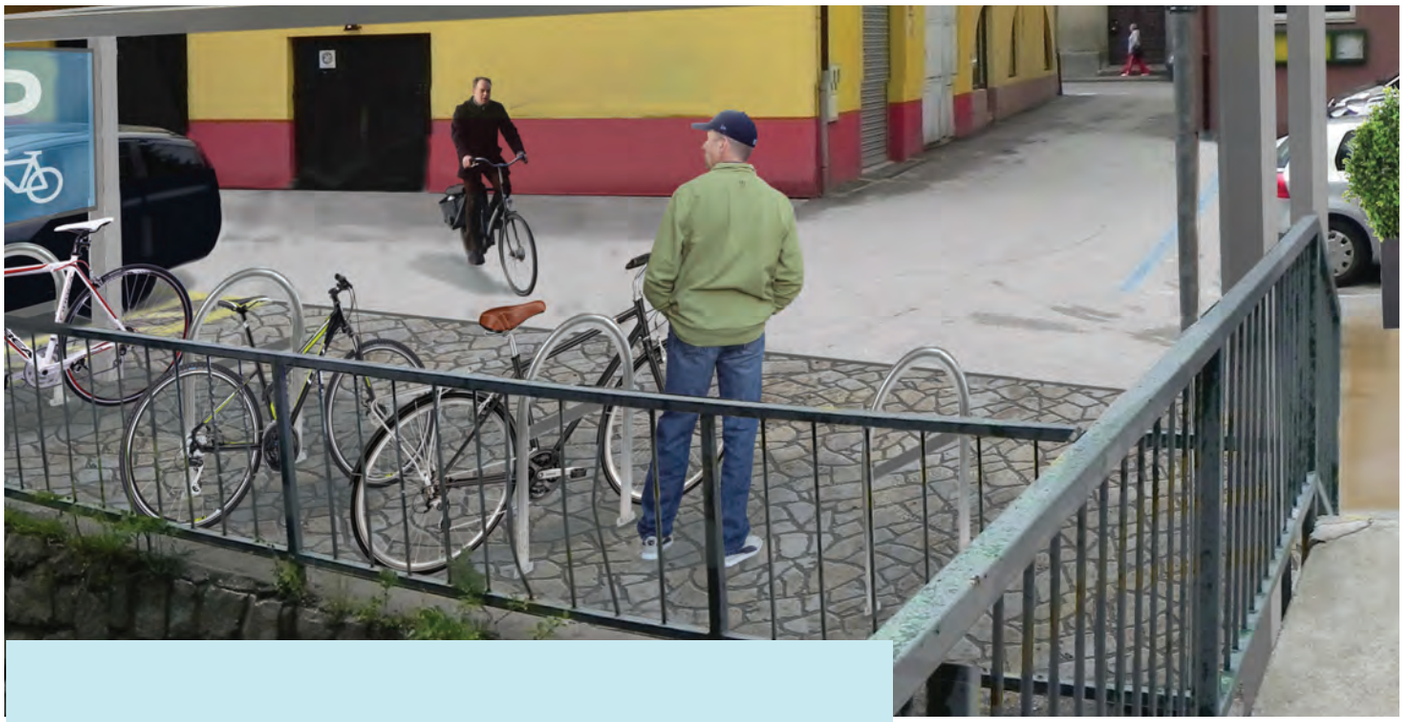
Dokument CPS je sestavljen iz treh delov. V poglavju **Kje smo danes?** je kratka analiza obstoječega stanja. Podrobnejša analiza obstoječega stanja, tudi s kvantitativnimi podatki ter ključnimi izzivi in priložnostmi, je na voljo na spletni strani v dokumentu Analiza stanja z analizo izzivov in priložnosti.

V poglavju **Kam želimo?** so opredeljeni vizija, trije strateški cilji, 5 strateških stebrov in svežnji ukrepov, ki jih načrtujemo.

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

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

mag. Peter Zajc, vodja projektne skupine izdelovalcev



Slika 1: Vizualizacija pokrite kolesarnice (vizualizacija: Gašper Žemva).

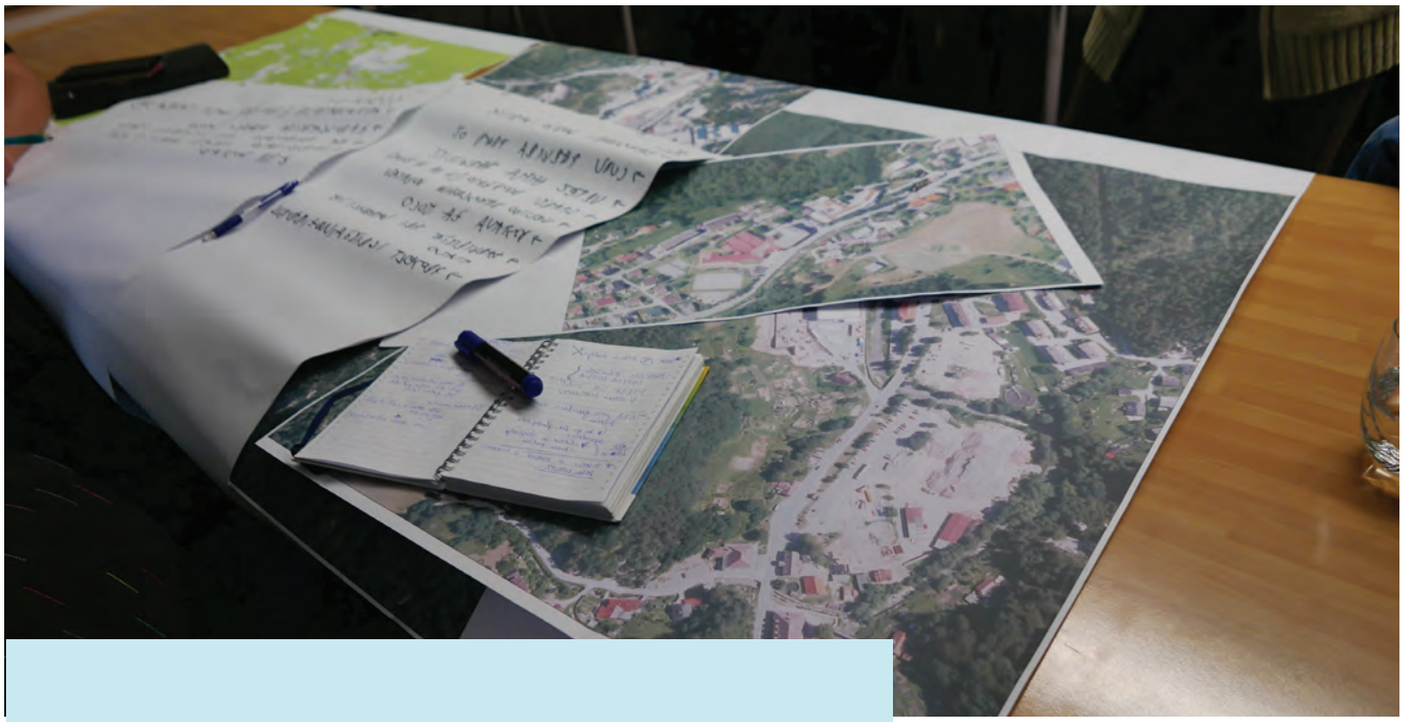
TRAJNOSTNA MOBILNOST IN CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA. **SVEŽ POGLED, BOLJŠE REŠITVE.**

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

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

Tabela 1: Značilnosti celostnega načrtovanja prometa (Plevnik in sod. 2012, prirejeno po Bührmann in sod. 2012).

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



VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE **NE LE DOKUMENT, AMPAK VKLJUČUJOČ PROCES.**

Celostna prometna strategija ni zgolj dokument, ampak vključujoč proces, s katerim si lokalna skupnost zastavi učinkovito zaporedje potrebnih ukrepov na področju urejanja prometa. Po izkušnjah in dobrih praksah številnih evropskih mest in lokalnih skupnosti, ter v zadnjih letih tudi slovenskih, je proces priprave CPS temeljil predvsem na:

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

Proces priprave celostne prometne strategije je potekal med oktobrom 2017 in septembrom 2018 in je vključeval **številne aktivnosti sodelovanja** ter komuniciranja z javnostmi, kot so javne razprave, delavnice, intervjuji, terenski ogledi, anketiranja, nagradna igra, razstava, delovni sestanki z naročnikom ter objave v tiskanih in elektronskih medijih.

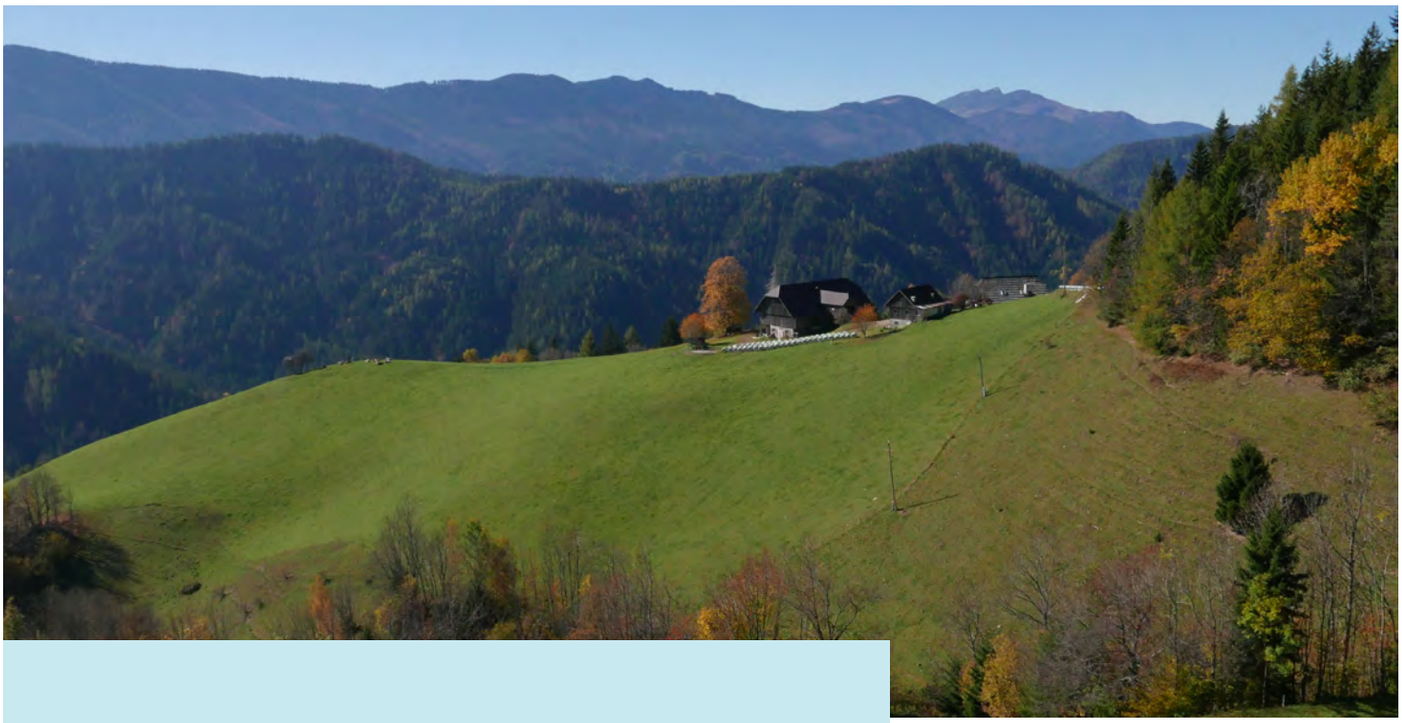
Redno spremljanje izvajanja ukrepov omogoča vpogled, če dosegamo željene cilje. Če jih ne, je morda potrebno ukrepe spremeniti/prilagoditi. Zato predvidevamo 5-letno ciklično obdobje izvajanja ukrepov (tabela 2). Vsako tretje leto izvajanja predvidevamo revizijo izvajanja ukrepov, vsako peto leto pa celovitejšo prenovo CPS.

Slika 2: Februarja 2018 sta potekali delavnica z večjimi zaposlovalci v občini (slika levo, fotografija: Mateja Kukovec) ter druga javna razprava o priložnostih kolesarjenja v občini (slika desno, fotografija: Peter Zajc).

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Priprava CPS	Priprava, sprejem CPS	Izvajanje CPS	Izvajanje CPS	Izvajanje CPS ter revizija	Izvajanje CPS	Izvajanje CPS ter prenova	Izvajanje CPS	Izvajanje CPS	Izvajanje CPS ter revizija

Tabela 2: Časovni načrt priprave, sprejema in izvajanja CPS.

Slika 3: Žrebanje nagrajencev nagradne igre na enem od dogodkov pobude Zdrava Črna. V nagradno žrebanje so bili vključeni tisti, ki so pravilno izpolnili anketo za splošno javnost v okviru priprave CPS (fotografija: Mateja Kukovec).



Slika 4: Razpršena poselitev v obliki samotnih kmetij pod Javorjem (fotografija: Peter Zajc).

ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA
KJE SMO DANES?

Območje občine Črna na Koroškem označujeta **zgoščevanja prebivalstva v dolinskem dnu.** V naselju Črna na Koroškem je v letu 2017 živelo 60 odstotkov vsega prebivalstva občine od skupno 3.308 oseb (SURS, 2017). Za hribovito okolico so značilne alpske doline z **zaselki in samotnimi kmetijami**. Industrija je izrazito zgoščena v Žerjavu ter deloma v Črni na Koroškem.

Število prebivalcev v občini se vse od šestdesetih let 20. stoletja zmanjšuje in je danes primerljivo s tistim na prelomu med 19. in 20. stoletjem (slika 6). Prebivalstvo se stara. Indeks staranja (178 v letu 2017), ki pomeni razmerje med številom oseb, starih 65 let ali več, ter deležem oseb, mlajših od 15 let, je precej višji od slovenskega povprečja (127 v letu 2017) (SURS, 2017).

Določene dejavnosti, ki jih opravljamo, oziroma storitve, ki jih potrebujemo, se nahajajo zunaj prebivališča. Zato se ljudje zaradi različnih namenov **premikamo po prostoru**.

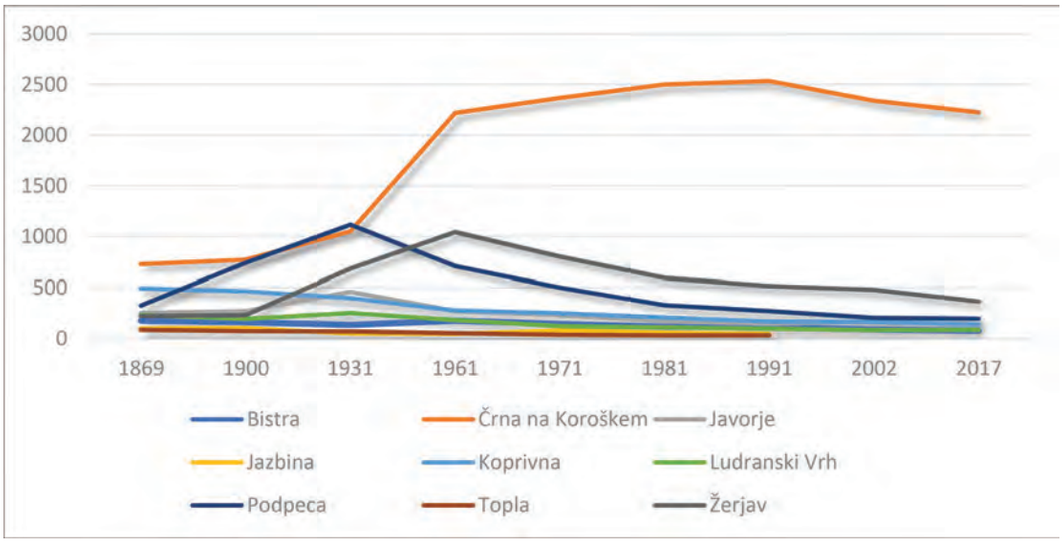
Z metodo anketiranja smo ugotavljali, kako pogosto in s kakšnimi načini občani opravljajo poti v Črni na Koroškem. Anketo so v tiskani obliki skupaj z lokalnim občinskim glasilom Črjanske cajtnge maja 2018 prejela vsa gospodinjstva v občini. Dodatno smo izpolnjevanje ankete omogočili prek spletnega portala 1ka.si.

Anketiranci so na petstopenjski lestvici ocenjevali pogostost in način opravljanja poti v občini Črna na Koroškem (slika 7). Ocena ena je pomenila zelo pogosto, ocena pet pa zelo redko. Anketiranci pogosto opravljajo poti peš in/ali z osebnim avtomobilom. Kar je zaradi razpršene poselitve na hribovitem delu občine, kjer ni javnega potniškega prometa, ter

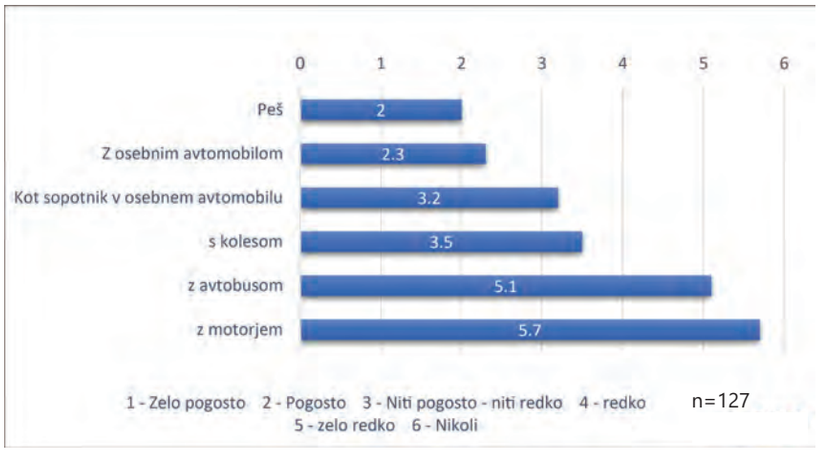
strnjene pozidave v naseljih Črna na Koroškem in Žerjav, ki zaradi kratkih razdalj omogočata hojo, tudi pričakovano.

Anketiranci so na petstopenjski lestvici ocenjevali urejenost posameznih prometnih področij. Kot najbolj urejene so anketiranci ocenili planinske/pohodniške poti v občini, prometno varnost in varne šolske poti. Kot najslabše pa ceste ter urejanje parkiranja in kolesarske povezave v naselju Črna na Koroškem. Kot niti dobro niti slabo so ocenili področje šolskih prevozov in avtobusnega prometa.

Slika 5: Črna na Koroškem konec tridesetih let 20. stoletja (arhiv Koroškega pokrajinskega muzeja).



Slika 6: Rast števila prebivalstva po naseljih v zadnjih 150 letih (vir: SURS, Popis prebivalstva 1869–2002 ter Si-stat podatkovni portal).



Slika 7: Potovalne navade anketirancev.

Med drugim smo v anketi anketirancem postavili vprašanje: **"Če bi bili župan/ županja Občine Črna na Koroškem, katero izboljšavo na področju prometa bi najprej izvedli?"** Odgovor na vprašanje je podalo 73 anketirancev.

Za lažjo predstavo smo odgovore razdelili po skupinah:

- največji delež predlogov, **1/3**, se je nanašal na izboljšanje **cestnih povezav**;
- **1/4** na izboljšanje **upravljanja parkirnih prostorov**, predvsem v naselju Črna na Koroškem – izpostavljeno je bilo pomanjkanje parkirnih površin, režimov ter izvajanje nadzora;
- slaba **1/5** predlogov izboljšav se je nanašala na urejanje **kolesarskih povezav**;
- ter nekaj manj kot **1/7** na površine za **pešce**;
- v manjšem deležu se predlogi izboljšav nanašali še na **odpravljanje ovir za funkcionalno ovirane osebe**, predloge **novih cestnih povezav, novih oblik javnega potniškega prometa** ter drugo.

Občino glede na indeks delovne migracije danes uvrščamo med **zmerno bivalne občine** (SURS, 2017), kar pomeni, da se prebivalce v večji meri vozijo na delo zunaj občine prebivališča.

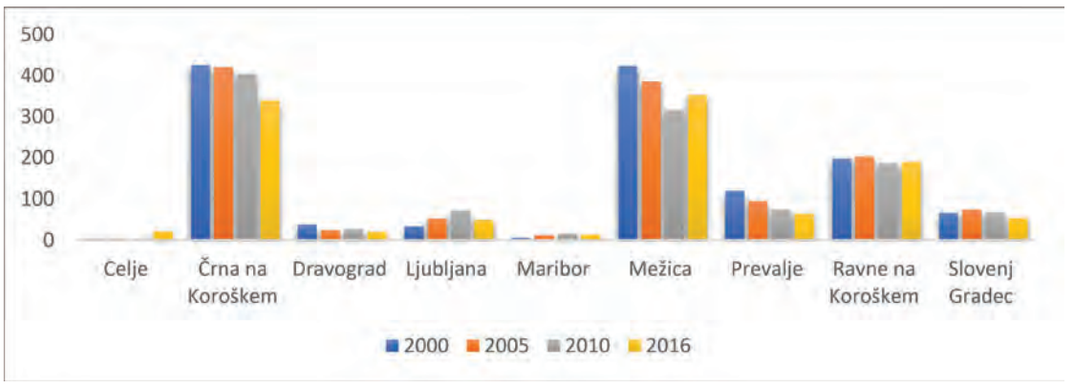
Večina prebivalcev v občini Črna na Koroškem delo opravlja v drugi teritorialni enoti, kot pa ima bivališče. Za le slabo tretjino to pomeni delo v občini, medtem ko se več kot dve tretjini na delo odpravljata zunaj občine Črna na Koroškem (slika 10).

Zaposleni se v pretežni meri vozijo na delo v druge občine koroške regije, v manjši meri tudi v Avstrijo. Podobno velja tudi za dijake, študentje pa večinoma študirajo v Ljubljani in Mariboru. Tudi dijaki in študentje se v manjši meri izobražujejo v Avstriji.

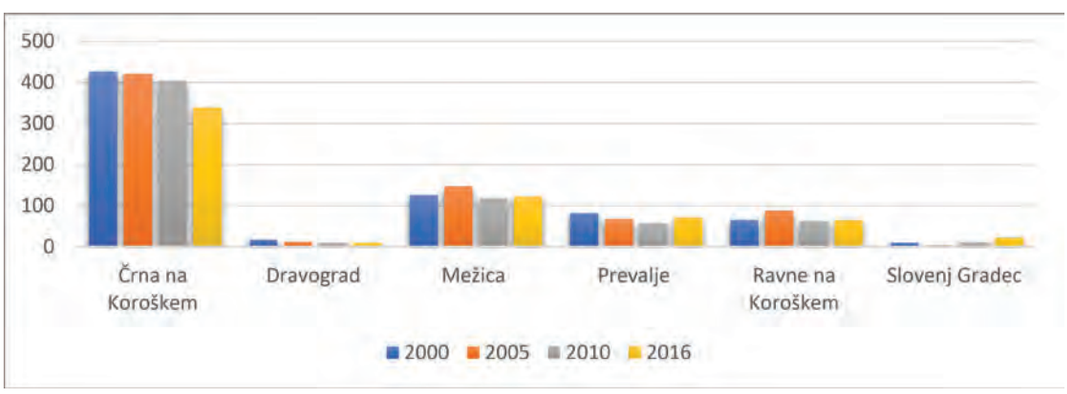
Koroška regija in občina Črna na Koroškem ležita med dvema osrednjima koridorjema transevropskega TEN-T prometnega omrežja: baltsko-jadranskega ter sredozemskega. Vendar prometna dostopnost regije in občine ostaja neustrezna, predvsem v smeri osrednje Slovenije (slika 12).

Slika 8: Planinske/pohodniške poti so med najbolje urejenimi prometnimi področji glede na odgovore anketirancev v občini Črna na Koroškem (fotografija: Peter Zajc).

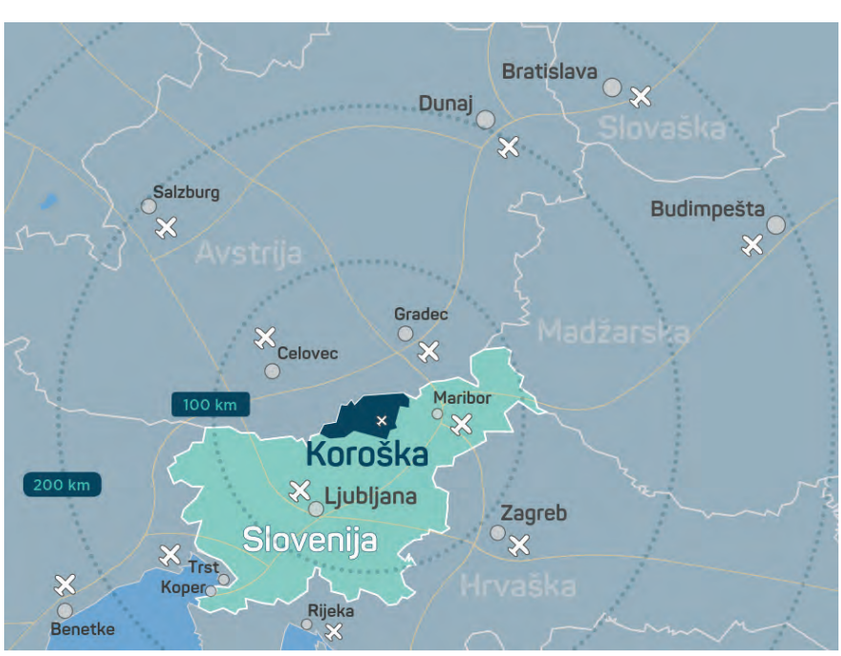
Slika 9: Črna na Koroškem (fotografija: Tomo Jeseničnik)



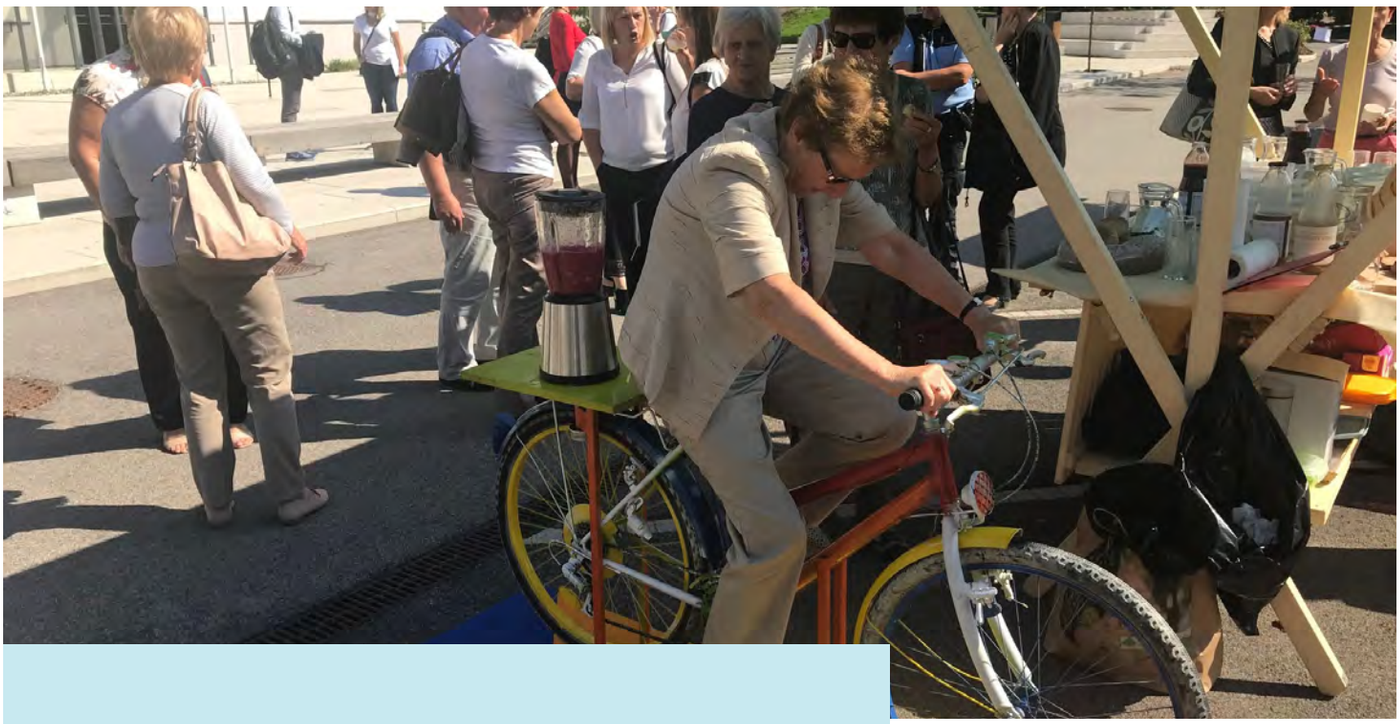
Slika 10: Dnevna delovna migracija prebivalcev občine Črna na Koroškem v obdobju 2000–2016 (SURS, 2017).



Slika 11: Dnevna delovna migracija v občino Črna na Koroškem iz izbranih drugih občin v Sloveniji v obdobju 2000–2016 (SURS, 2017).



Slika 12: Koroška regija in občina Črna na Koroškem nista na katerem izmed osrednjih evropskih prometnih koridorjev, vendar pa v neposredni bližini dveh (shema: U. Rozman in A. Knez).



Slika 13: Septembra 2018 je v Črni na Koroškem potekal regijski posvet o mobilnosti starejših. Med odmorom so si udeleženci sami pripravila zdrav obrok (fotografija: Aleš Rupreht).

VIZIJA: AKTIVNA IN ZDRAVA ČRNA – DOSTOPNA ZA VSE

Kot nakazuje angleško poimenovanje celostnih prometnih strategij (ang. **sustainable urban mobility plans**), se te praviloma pripravljajo za urbana območja. Za Slovenijo velja, da znaten del prebivalstva še vedno živi zunaj urbanih območij. Tam je izziv upravljanja mobilnosti predvsem zagotavljati dostopnost do osnovnih življenjskih potrebščin in storitev ter zagotavljati mobilnost in dostopnost za vse vrste prometa (Občinski prostorski …, 2016). Zlasti to velja za hribovita območja, kjer je javni potniški promet praviloma slabo razvit ali ga sploh ni, kot je to v Črni na Koroškem. Zato želimo poleg spodbujanja **aktivne dnevne mobilnosti** izpostaviti tudi pomen **osnovne prometne dostopnosti**.

Z vizijo in predlaganimi ukrepi bomo zasledovali **tri strateške cilje CPS**:

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

2. Zagotavljati dostopnost za vse občane in obiskovalce na celotnem območju občine.

3. Izboljšati prometno varnost – zlasti za najšibkejše udeležence v prometu.

S pripravo in izvajanjem ukrepov CPS Občine Črna na Koroškem sledimo tudi viziji prostorskega razvoja občine, ki jo je občina zasnovala v občinskem prostorskem načrtu: »Vizija prostorskega razvoja Občine Črna na Koroškem je ustvariti takšne razmere v prostoru, ki bodo omogočile krepitev položaja občine v okviru koroške regije. Občina bo z uveljavljanjem načel trajnostnega razvoja zagotavljala usklajen in uravnotežen prostorski

razvoj, ki bo omogočil uresničevanje razvojnih pobud in ob tem ohranil naravne kakovosti in kakovosti bivalnega okolja ter zagotovil povečanje prepoznavnosti občine v slovenskem in širšem prostoru.«

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

Kot za marsikatero slovensko občino se je tudi v Črni na Koroškem pokazalo, da bo smiselno ukrepe razdeliti na **pet ključnih področij**. Poimenovali smo jih strateški stebri.

Ste vedeli?

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

Tabela 3: Ključna področja (strateški stebri) CPS

Ključno področje (strateški steber)	Opis
Več sodelovanja in znanja	Ukrepi za izboljšanje načrtovalskih praks ter promocijskih in ozaveščevalnih aktivnosti.
Več hoje	Ukrepi za spodbujanje hoje – predvsem v Črni na Koroškem in Žerjavu.
Več kolesarjenja	Ukrepi za spodbujanje kolesarjenja, s poudarkom na aktivni dnevni mobilnosti.
Razvoj javnega potniškega prometa	Ukrepi nadgradnje medkrajevnega potniškega prometa ter nove oblike javnega potniškega prometa.
Optimiziran cestni promet	Ukrepi optimizacije sistema upravljanja mirujočega prometa v naselju Črna na Koroškem, umiranja prometa, spodbujanja rabe e-vozil …

STEBER 1 – VEČ SODELOVANJA IN ZNANJA

Kje smo danes?

Izboljšanje načrtovalskih praks, sodelovanje in vključevanje lahko bistveno pripomorejo k doseganju višje kvalitete načrtovanja in upravljanja s prometom kot elementom prostora. Pogosto so takšni ukrepi finančno manj zahtevni kot infrastrukturni. Neredko pa terjajo več časa, volje ter občasno tudi spremembo ustaljenega načina dela in navad.

Občina Črna na Koroškem redno sodeluje v evropski pobudi evropski teden mobilnosti (ETM). Občina je bila leta 2018 ena 20 slovenskih občin, ki so bile uspešne na razpisu Ministrstva za okolje in prostor ter pridobila sredstva za sofinanciranje projekta Drugače potujem, z naravo sodelujem. Namen projekta je ozaveščanje in promocija trajnostne mobilnosti vse leto.

Slika 14: Usvajanje kolesarskih veščin in varnega kolesarjenja v evropskem tednu mobilnosti 2014 (fotografija: Osnovna šola Črna na Koroškem).

Priložnosti

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

Podrobnejši opis posameznih ukrepov je v poglavju Kako bomo naredili? na strani 28.

Za steber 1: Več znanja in sodelovanja smo si postavili **dva merljiva operativna cilja**, katerih doseganje bomo preverili v letih 2021 in 2023:

1. Sprejem celostne prometne strategije, izvedba revizije leta 2021 in njena prenova leta 2023.

2. Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah – vključitev v vsaj en projekt EU na temo trajnostne mobilnosti in eno pobudo do leta 2023.

STE VEDELI?

Evropski teden mobilnosti vsako leto poveže na tisoče evropskih mest v prizadevanjih za človeku in okolju manj obremenjujoče načine mobilnosti. Občina Črna na Koroškem z raznovrstnimi aktivnostmi sodeluje že od leta 2014.

Slika 15: Junija 2018 je v okviru projekta Drugače potujem, z naravo sodelujem potekal Parkirni dan, julija pa Sobota na gorskem kolesu (fotografija: Darja Jernej).

STEBER 2 – VEČ HOJE

Kje smo danes?

Številne vsakodnevne opravke lahko peš opravimo predvsem v strnjenih naseljih Črna na Koroškem ter Žerjav, zato tudi večino ukrepov za spodbujanje hoje načrtujemo v teh naseljih ter ob prometnicah, ki vodijo do naselij.

Posebno pozornost, tudi finančno, v občini namenjamo vzpostavljanju **varnih šolskih poti**, kar pa zaradi razpršene poselitve in gradnje ni preprosta naloga. Osnovna šola Črna na Koroškem že več let izvaja spodbujanje hoje v šolo z akcijama **Pešbus** ter **Prometna kača**.

Na območju občine in v neposredni okolici mesta so urejene poti za prosti čas (pohodne, učne, planinske). To občane spodbuja k hoji v naravi, kar posredno spodbuja hojo za opravljanje vsakodnevnih opravkov, kjer in kadar je to mogoče.

V proračunu občine zagotavljamo namenska sredstva za **odpravljanje arhitektonskih ovir za gibalno ovirane**, kot tudi za urejanje infrastrukture za **tek** (atletski stadion) v Črni na Koroškem in **tek na smučeh** za tekaški poligon v Bistri. Leta 2018 je v Črni na Koroškem potekal že tradicionalni 33. maraton kralja Matjaža.

Slika 16: 'Postajališče' akcije Pešbus v Rudarjevem (fotografija: Peter Zajc).

Slika 17: Gradnja površine za pešce na Pristavi leta 2017 (fotografija: Peter Zajc).

povezav za pešce in drugih javnih površin) večajo kakovost bivanja, s čimer se lahko prispeva k zmanjšanju trenda upadanja števila prebivalcev v občini. Prav tako se s temi ukrepi izboljšajo razmere za mobilnost starejših ljudi, katerih delež v občini se veča.

Podrobnejši opis posameznih ukrepov je v poglavju Kako bomo naredili? na strani 30.

Za steber 2: Več hoje smo si postavili **merljiv operativni cilj**, katerega doseganje bomo preverili v letih 2021 in 2023:

• Več kot dve tretjini občanov sta zadovoljni z urejenostjo površin za pešce.

Priložnosti

Naselja v občini Črna na Koroškem so sredi slikovite narave (gore, vodotoki), po kateri je hoja prijetna. Motorni promet ni gost, z izjemo na regionalni cesti proti Mežici, kljub temu pa so potrebni ukrepi umirjanja prometa. Poti v obeh večjih naseljih so kratke in se lahko opravijo peš. Stanovanjske soseske so urejene.

Priložnosti pri urejanju pogojev za hojo se kažejo v nadaljevanju izvajanja ukrepov in aktivnosti, ki smo jih že začeli izvajati:

- **urejanje površin za pešce**;
- **umirjanje prometa**;
- aktivnosti v osnovni šoli za **spodbujanje uporabe nemotornih oblik prometa**, ki se lahko razširijo tudi na druge skupine;
- **odprava ovir za gibalno ovirane osebe**;
- **nadgradnja javnih prostorov v naseljih** (za povečanje identitete prostora in uporabnosti, privlačnosti za druženje):
  - ob vodotokih,
  - osrednje križišče s Plečnikovim spomenikom (preurediti tako, da funkcionira bolj kot javna površina in manj kot prometna površina),
  - ob obstoječih površinah za pešce (opremiti z urbano opremo, zasaditve).

Ukrepi za izboljšanje razmer za hojo (urejanje

STE VEDELI?

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

Slika 18: Policija redno sodeluje z vzgojno-varstvenimi in izobraževalnimi institucijami pri ozaveščanju o varnosti v prometu (fotografija: Peter Zajc).

STEBER 3 – VEČ KOLESARJENJA

Kje smo danes?

Občina je v zadnjem času začela **aktivno in strateško načrtovati** kolesarski promet v občini (priprava CPS, sodelovanje v evropskem tednu mobilnosti, vključitev v regijski projekt ureditve kolesarskih povezav, razvoj gorskega kolesarjenja).

Zaradi razgibanih terenov, številnih gozdnih cest in poti je območje občine privlačno za **gorsko kolesarjenje**. Globalno prepoznavnost destinacije potrjuje dejstvo, da trenutno vsaj dve domači agenciji in ena tuja vodijo turiste po priljubljenih poteh enoslednicah na območju zgornje Mežiške doline in s tem Črne na Koroškem. Že več let poteka tudi mednarodno uveljavljeni festival gorskega kolesarjenja Black Hole Bike Fest.

Vendar v občini za zdaj še ni **namenskih površin/infrastrukture** za kolesarjenje.

Slika 19: Učenci Osnovne šole Črna na Koroškem se v šolo vozijo tudi s kolesi in skiroji – za shranjevanje bi bilo smotrno postaviti pokrito kolesarnico (fotografija: Peter Zajc).

Pri vzpostavljanju se soočamo s kar nekaj zahtevnimi omejitvami, kot so prometno obremenjena državna cesta proti Žerjavu in Mežici (R2-425 Poljana–Šentvid), ozko grajene strukture stavb v Črni na Koroškem in Žerjavu ter ozka in poplavno ogrožena dolina reke Meže. Soočamo se tudi s pomanjkanjem legalnih poti za gorsko kolesarjenje, predvsem enoslednic.

Priložnosti

Priložnosti se kažejo predvsem v:

- vzpostavitvi **kolesarske povezave proti Žerjavu in Mežici**,

Slika 20: Black Hole maraton, zadnja leta del mednarodno prepoznavnega Black Hole Bike Fest, je uveljavljena gorskokolesarska prireditev (fotografija: Peter Zajc).

- vzpostavitvi **kolesarskih povezav znotraj naselja Črna na Koroškem**,
- vzpostavljanju **dodatne urbane opreme** za potrebe kolesarjenja,
- razvoju poti za **gorsko kolesarjenje** (v 1. fazi načrt vzpostavitve enoslednic ter v nadaljevanju vzpostavljanje in vzdrževanje poti),
- vzpostavitvi **grbinaste steze (pump track)**.

Podrobnejši opis posameznih ukrepov je v poglavju Kako bomo naredili? na strani 32.

Za steber 3: Več kolesarjenja smo si postavili **en merljiv operativni cilj**, katerega doseganje bomo preverili v letih 2021 in 2023:

- Vsaj polovica občanov je zadovoljna z urejenostjo kolesarskih povezav v občini Črna na Koroškem.

STE VEDELI?

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

Slika 21: Kolesarska infrastruktura niso samo vozne površine, ampak tudi spremljevalna oprema, kot so primerna stojala za kolesa ali pokrite kolesarnice (vizualizacija: Gašper Žemva).

STEBER 4 – RAZVOJ JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Kje smo danes?

Na območju občine obstaja **javni avtobusni potniški promet** (v nadaljevanju JAPP) le kot medkrajevni, ki ga izvaja koncesionar, podjetje Nomago. Mestnega avtobusnega potniškega prometa ali železniška prometa na območju občine ni.

Glede na zgostitev prebivalstva v dnu doline in kotline ter razgiban relief na obrobju je **pokritost z JAPP povsem različna**. Dosegljivost in dostopnost (geografska in časovna) v Črni na Koroškem in Žerjavu je v splošnem dobra – z izjemo v obdobju počitnic, vikendov in praznikov. Drugi zaselki in samotne kmetije v alpskih dolinah ter na hribovitem delu občine so nepokrita z JAPP.

Razpršena poselitev botruje razvejenosti linij **šolskih prevozov**, s katerimi zagotavljamo prevoz v Osnovno šolo Črna na Koroškem. V preteklosti smo v občini izvedli delno optimizacijo šolskih prevozov – prevoznik na dveh linijah je režijski obrat Občine Črna na Koroškem in ene linije Osnovna šola Črna na Koroškem.

Dijaki in študentje iz občine odhajajo na izobraževanje v druga mesta v regiji in državi. Pri tem jim omogočamo dodatno subvencioniranje prevozov na podlagi **Pravilnika o subvencioniranju prevozov za dijake in študente**, ki imajo stalno prebivališče v Občini Črna na Koroškem.

Priložnosti

Priložnosti se kažejo predvsem v:

- zagotavljanju oblike **javnega prevoza na hribovitem obrobju** (denimo prevozi na klic),
- **opremljanju avtobusnih postajališč**,
- nadaljnjem **subvencioniranju prevoza za dijake in študente**.

Podrobnejši opis posameznih ukrepov je v poglavju Kako bomo naredili? na strani 34.

Za steber 4: Razvoj javnega potniškega prometa smo si postavili **en merljiv operativni cilj**, katerega doseganje bomo preverili v letih 2021 in 2023:

- Najmanj tri četrtine občanov vsaj občasno uporablja javni potniški promet.

Slika 22: Skoraj vsa vozila šolskih prevozov v Črni na Koroškem imajo končno postajo na avtobusni postaji, od koder se učenci peš odpravijo do 500 metrov oddaljene osnovne šole – tudi s tem spodbujamo aktivno mobilnost (fotografija: ZUM d. o. o.).

Slika 23: Avtobusna postaja v Žerjavu v petdesetih letih 20. stoletja (arhiv Koroškega pokrajinskega muzeja).

STEBER 5 – OPTIMIZIRAN CESTNI PROMET

Kje smo danes?

Zaradi razmeroma nizkih prometnih obremenitev na območju občine ni velikih težav glede odvijanja motornega prometa. Ima pa občina eno bolj razvejenih omrežij gozdnih cest v regiji in državi. V občini je 305 kilometrov **gozdnih cest**. Neredko te niso namenjene zgolj spravilu lesa, ampak povezujejo samotne kmetije in zaselke v občini. Tudi zaradi tega je letni strošek vzdrževanja gozdnih cest skoraj primerljiv s stroškom upravljanja in vzdrževanja občinskih cest.

V občini smo že pred časom uvedi nekatere izboljšave upravljanja motornega prometa, kot je upravljanje parkirnih površin, postavitev hitrostnih tabel in izvedba ukrepov umirjanja prometa.

STE VEDELI?

Da po podatkih ankete, ki smo jo izvedli med člani Društva upokojencev Črna na Koroškem, polovico anketiranih pri opravljanju vsakodnevnih poti omejuje neustrezen javni potniški promet in odsotnost taksi prevozov?

Slika 24: Strnjena pozidava v Črni na Koroškem mestoma zoži prostor za različne oblike prometa (fotografija: Peter Zajc).

Vse bolj se krepi tudi zavedanje, da je **javni prostor dobrina** in da je pomembno, čemu ta prostor namenjamo. Ni zanemarljivo, da vsako parkirno mesto zavzame od 15 do 30 m^2 (Rye in sod., 2015).

Slika 25: Umirjanje prometa na Pristova (foto: Peter Zajc).

Slika 26: Podjetje TAB se v Žerjavu srečuje s pomanjkanjem parkirnih površin. Izdelava mobilnostnih načrtov za podjetja lahko pripomore k upravljanju mobilnosti zaposlenih (fotografija: ZUM d. o. o.).

Priložnosti

Priložnosti se kažejo predvsem v:

- zagotavljanju **visoke prometne varnosti** z ustreznim vzdrževanjem voznih površin in omejevanjem hitrosti prometa;
- nadaljevanju **upravljanja parkirnih površin**, tudi s povečanim nadzorom nad nepravilno parkiranimi površinami ter izdelavami mobilnostnih načrtov;
- zagotavljanju **osnove prometne dostopnosti** vseh prebivalcev.

Podrobnejši opis posameznih ukrepov je v poglavju Kako bomo naredili? na strani 36.

Za steber 5: Optimiziran cestni promet smo si postavili **en merljiv operativni cilj**, katerega doseganje bomo preverili v letih 2021 in 2023:

- Vsaj polovica občanov je zadovoljnih z urejenostjo parkiranja v naselju Črna na Koroškem.

STE VEDELI?

Da je glede na izvajanja meritve hitrosti v letih 2016 in 2017 (podjetje Sipronika) skoraj ena četrtina izmerjenih hitrosti na državni cesti mimo Osnovne šole Črna na Koroškem bila nad dovoljenimi 50 kilometri na ura, največja izmerjena pa kar 102 kilometra na uro?

Da smo v Sloveniji v letu 2015 za osebno mobilnost porabili 16 % sredstev od vseh izdatkov gospodinjstev, kar je bil najvišji odstotek med vsemi sočlanicami EU-28? (EUROSTAT po Košar, 2017)

Da so osebni avtomobili povprečno v uporabi le uro na dan, zasedejo med 15 in 20 m^2 prostora in je zato upravljanju mirujočega prometa potrebno posvetiti posebno pozornost? (Rye in sod., 2015)

Slika 27: Ukrepi umirjanja prometa na državni cesti R2-425 Poljana–Šentvid bi lahko pripomogli k izboljšanju prometnih razmer pred Osnovno šolo Črna na Koroškem (vizualizacija: Mirjam Luketič).

AKCIJSKI NAČRT CPS. KAKO BOMO NAREDILI?

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

Svežnji ukrepov in ukrepi so predstavljeni v tabelah po posameznih ključnih področjih/ prioritetnih stebrih.

1 Steber 1: Več znanja in sodelovanja

Št. svežnja ukrepa	Sveženj ukrepov – opis	Posamezni ukrepi – opis	Ocena stroška (v EUR, bruto)	Zahtevnost
1.1	Vzpostavitev vseh pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti (upravnih, finančnih, organizacijskih itd.).	Sprejem CPS.	brez *	majhna
		Izvajanje revizije CPS (tretje leto).	3.000	srednja
		Prenova CPS (peto leto).	20.000 *	srednja
		Spremljanje in vrednotenje glavnih kazalnikov mobilnosti. *	1.000 letno	majhna
		Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah.	brez	majhna
1.2	Izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih, ozaveščevalnih akcij za vse stebre.	Izdelava skupnega načrta izvajanja promocijskih in izobraževalnih aktivnosti za vseh pet strateških stebrov – izvedba aktivnosti za posamezne ciljne skupine (najmlajše, šolarje, starejše prebivalce, zaposlene itd.), tudi z natečaji in nagradami, vključevanjem lokalnih turističnih, športnih in podobnih društev v izvajanje aktivnosti.	brez *	majhna
1.3	Povečanje transparentnosti odločanja.	Poleg zakonsko predpisanih postopkov vključevanja javnosti izvajati tudi dodatne aktivnosti (posveti, javne predstavitve in razprave) v vseh ključnih fazah načrtovanja in projektiranja, predvsem pa pri izvajanju ukrepov CPS.		majhna

Operativni cilji strateškega stebra:
1. Sprejem celostne prometne strategije, izvedba revizije leta 2021 in njena prenova leta 2023.
2. Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah – vključitev v vsaj en projekt EU na temo bolj trajnostne mobilnosti do leta 2023.

Pričakovani učinki	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
++	Občina Črna na Koroškem, izvajalec CPS	2018	* Ocena stroška »brez« pomeni delo občinske uprave.
+	Občina Črna na Koroškem, zunanji izvajalec	2021	
++	Občina Črna na Koroškem, zunanji izvajalec	2023	* Pričakovano sofinanciranje MzI.
+	Občina Črna na Koroškem, zunanji izvajalec	edna aktivnost od 2018 dalje	* Zahtevano v pogodbi za sofinanciranje CPS z MOP.
+	Občina Črna na Koroškem	redna aktivnost od 2018 dalje	
+	Občina Črna na Koroškem, javni zavodi in društva v občini	redna aktivnost od 2018 dalje	* V primeru skupnega načrta za obstoječe aktivnosti. Pričakuje se nadaljevanje sofinanciranja aktivnsti evropskega tedna mobilnosti iz Sklada za podnebne spremembe (MOP). Preučiti možnost sponzorskih/donatorskih sredstev na nagrade.
+	Občina Črna na Koroškem	redna aktivnost od 2018 dalje	

2 Steber 2: Več hoje

Št. svežnja ukrepa	Sveženj ukrepov – opis	Posamezni ukrepi – opis	Ocena stroška (v EUR, bruto)
2.1	Gradnja pešpoti/prebojev.	Denimo pot ob levem bregu Meže od mostu v Rudarjevem do vhoda v podjetje TAB (v dolžini okoli 60 m); pešpot od lokalne ceste LZ Pristava do poti ob pokopališču.	10.000
2.2	Nadaljevanje vzpostavljanja varnih šolskih poti na celotnem območju občine. *	Umirjanje prometa, dograditev pločnikov, kjer za to ni prostorskih možnosti, vodenje pešcev s talnimi označbami ipd.	vsaj 60.000/leto
2.3	Označitve vodenja pešcev po vozišču.	Na pomembnejših cestah (na primer v Žerjavu proti državni cesti R2-425 Poljana–Šentvid, na daljših ulicah v Črni), kjer se pešci vodijo po vozišču.	4.000/leto
2.4	Dodatni prehodi za pešce čez obe državni cesti R2-425 Poljana–Šentvid ter RT-926 Koprivna-Črna.	V Črni več prehodov, v Žerjavu dodaten prehod skladno z ureditvijo parkiranja ob državni cesti.	1.000/leto
2.5	Opremljanje obstoječih površin za pešce.	Opremljanje pešpoti, cest z majhnimi obremenitvami, kjer pešci hodijo po vozišču. Manjši trgi: urbana in druga oprema (klopi, pitniki, koši, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke, drugo opremo), ki lahko ali predvsem služi turističnemu namenu (infotable, interpretacijska oprema), drevesa za senco, javna razsvetljava (skladno s predpisi o svetlobnem onesnaževanju).	vsaj 5.000/leto *
2.6	Nadaljevanje odprave ovir za funkcionalno ovirane osebe. *	V naselju Črna na Koroškem (prioritetno med pomembnejšimi javni ustanovami in drugimi storitvami) ter na najpomembnejših povezavah za pešce v občini.	25.000/leto **

Operativni cilji strateškega stebra:
1. Več kot dve tretjini občanov sta zadovoljni z urejenostjo površin za pešce.

Zahtevnost	Pričakovani učinki	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
velika	+++	TAB d. d., Občina Črna na Koroškem	2023	
velika	+++	Občina Črna na Koroškem	redna aktivnost od 2018 dalje	* Ne samo pločnikov, tudi varnih šolskih kolesarskih poti.
srednja	+++	Občina Črna na Koroškem	2023 (postopno, več faz)	
velika	++	Direkcija RS za infrastrukturo, Občina Črna na Koroškem	2023 (postopno, več faz)	
majhna	+	Občina Črna na Koroškem, društva	redna aktivnost od 2018 naprej.	* V proračunu Občine Črna na Koroškem se oblikuje postavka s pavšalnim letnim zneskom.
srednja	++	Občina Črna na Koroškem	redna aktivnost od 2018 dalje	* Gibalno, senzorno ali drugače ovirani.

3 Steber 3: Več kolesarjenja

Št. svežnja ukrepa	Sveženj ukrepov – opis	Posamezni ukrepi – opis	Ocena stroška (v EUR, bruto)
3.1	Regionalna kolesarska povezava R22 Črna na Koroškem–Mežica	Ureditev varne državne kolesarske povezave med naselji Črna na Koroškem, Žerjav in Mežica s pripadajočo urbano opremo.	* 1.100.000
3.2	Regionalna kolesarska povezava R22 skozi Črno na Koroškem.	Ureditev varne državne kolesarske povezave skozi naselje Črna na Koroškem (Rudarjevo–Center–Lampreče)	* 150.000
3.3	Urbana oprema za potrebe kolesarjenja.	Nadaljevanje postavljanja stojal za kolesa (denimo pred javnim stavbami, pomembnejšimi zaposlitvenimi ustanovami) ter pokritih kolesarnic za kolesa in skiroje (na primer pred Osnovno šolo Črna na Koroškem).	30.000 *
3.4	Izdelava načrta vzpostavitve poti za gorsko kolesarjenje.	Izdelava načrta vzpostavitve poti za gorsko kolesarjenje, še posebno enoslednic, ki vključuje vse potrebne deležnike (lastnike zemljišč, soglasodajalce, občino, zainteresirano kolesarsko javnost).	7.000
3.5	Nadaljevanje vzpostavljanja in vzdrževanja poti za gorsko kolesarjenje.	Nadaljevanje vzpostavljanja in vzdrževanja poti za gorsko kolesarjenje v skladu z načrtom vzpostavitve.	*
3.6	Vzpostavitev grbinaste steze (pump track).	Grbinasta steza (pump track) za usvajanje veščin kolesarjenja z ritmičnim gibanjem po poligonu z grbinami in zavoji.	20.000–40.000 *

Operativni cilji strateškega stebra:
1. Vsaj polovica občanov je zadovoljna z urejenostjo kolesarskih povezav v občini Črna na Koroškem.

Zahtevnost	Pričakovani učinki	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
velika	+++	Direkcija RS za infrastrukturo, Občina Črna na Koroškem	2021	* Izvedba sočasno z rekonstrukcijo državne ceste.
velika	+++	Direkcija RS za infrastrukturo, Občina Črna na Koroškem	2023	* Odvisno od projektne rešitve.
velika	+++	Občina Črna na Koroškem	redna aktivnost od 2018 dalje	* Pričakuje se možnost sofinanciranja MzI ali MOP – spodbujanje ukrepov trajnostne mobilnosti.
srednje	+	Občina Črna na Koroškem, društva, zunanji izvajalec	2020	
srednje	+	Občina Črna na Koroškem	redna aktivnost od 2018 dalje	* Odvisno od projektne rešitve.
srednje	+	Občina Črna na Koroškem	2020	* Odvisno od projektne rešitve.

4 Steber 4: Razvoj javnega potniškega prometa

Št. svežnja ukrepa	Sveženj ukrepov – opis	Posamezni ukrepi – opis	Ocena stroška (v EUR, bruto)
4.1	Nove oblike javnih prevozov.	Sistem »javni prevoz na poziv« in/ali zagotavljanje brezplačnih prevozov za starejše z mrežo prostovoljnih voznikov (uvedba s pilotnim projektom, vključitev v že obstoječe sisteme v regiji oziroma preverba možnosti sodelovanja na regijski ravni).	5.000 *
4.2	Oprema avtobusnih postajališč.	Doopremiti in vzdrževati obstoječo avtobusno postajo in postajališča – nadstreški, klopi, koši za smeti, razsvetljava, vozni redi, stojala za kolesa na avtobusni postaji. Obnova in nadgradnja avtobusnih postajališč Mušenik in Žerjav.	5.000/leto * 35.000 *
4.3	Nadaljevanje subvencioniranja prevozov za dijake in študente.	Na podlagi sprejetega Pravilnika o subvencioniranju prevozov za dijake in študente, ki imajo stalno prebivališče v Občini Črna na Koroškem, občina subvencionira prevoze za dijake in študente (Dijakom, ki imajo stalno prebivališče v Občini Črna na Koroškem in so od najbližjega avtobusnega postajališča oddaljeni 3 kilometre ali več in se redno šolajo zunaj občine, pripada enkratni znesek v višini 30 evrov v obdobju tekočega šolskega leta. Vsem študentom, ki imajo stalno prebivališče v Občini Črna na Koroškem in se redno šolajo zunaj občine, pripada subvencija v enkratnem znesku 40 evrov v obdobju tekočega študijskega leta.)	1.000/leto

Operativni cilji strateškega stebra:
1. Najmanj tri četrtine občanov vsaj občasno uporablja javni potniški promet.

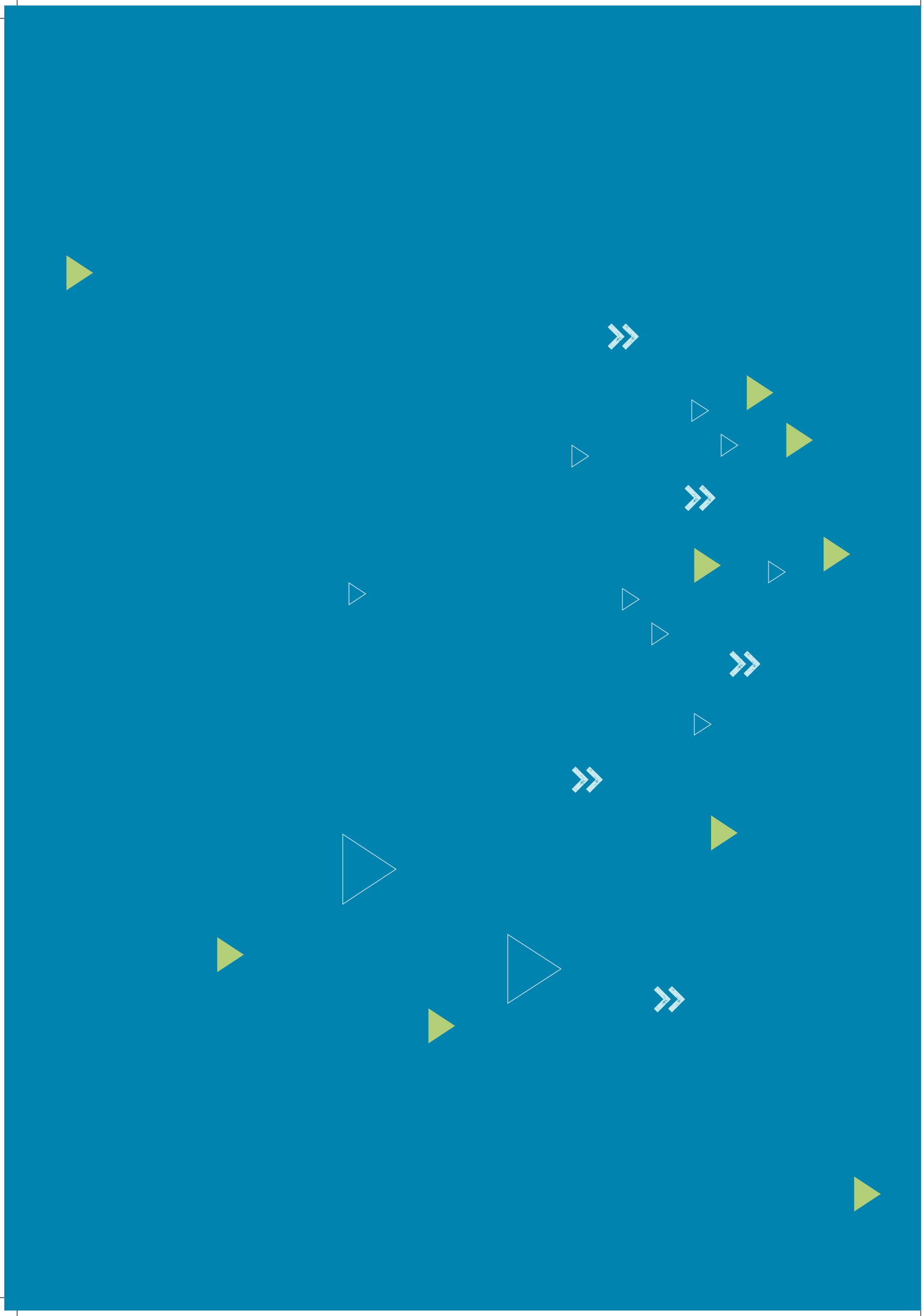
Zahtevnost	Pričakovani učinki	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
srednja	++	Občina Črna na Koroškem, zunanji izvajalec	2019	* Strošek izdelave koncepta ne vključuje stroška pilotne izvedbe.
majhna	+	Občina Črna na Koroškem, izvajalec JPP	redna aktivnost od 2018 dalje	* V proračunu Občine Črna na Koroškem se oblikuje postavka s pavšalnim letnim zneskom.
majhna	+	Občina Črna na Koroškem, izvajalec JPP	2019	* Obnova in nadgradnja se izvede v okviru rekonstrukcije državne ceste R2-425 Poljana–Šentvid.
majhna	++	Občina Črna na Koroškem	že ustaljena aktivnost	

5 Steber 5: Optimiziran cestni promet

Št. svežnja ukrepa	Sveženj ukrepov – opis	Posamezni ukrepi – opis	Ocena stroška (v €, bruto)	Zahtevnost
5.1	Optimizacija na državnih cestah.	Umirjanje prometa na državni cesti R2-425 Poljana–Šentvid: pred Osnovno šolo Črna na Koroškem (izdelava zasnove, projekta in izvedba). Celoletna omejitev tovornega prometa na državni cesti R2-425 Poljana–Šentvid v smeri Šoštanja: denimo največja dovoljenja masa.	10.000 300 *	
5.2	Uvedba ukrepov upravljanja mirujočega prometa.	Časovno omejeno parkiranje (s parkirno uro), najprej pri zgradbi občinske uprave, nato po potrebi širitev še na druga parkirišča v Centru Črne na Koroškem, pred uvedbo komuniciranje z uporabniki (obveščanje, promocijsko prejme vsako gospodinjstvo parkirno uro itd.). Povečanje nadzora nad nepravilno parkiranimi vozili (mesečne akcije).	* 2.000/leto *	srednja majhna
5.3	Spodbujanje rabe e-vozil in drugih vozil na alternativni pogon.	Posodabljanje voznega parka občinske uprave in pravnih subjektov v lasti Občine Črna na Koroškem, na primer z električnimi vozili (e-kolesa, e-skuterji, e-avtomobili). Vzpostavljanje polnilnic za e-vozila. *	* 5.000/e-polnilnico *	srednja srednja
5.4	Ureditev prometne problematike v okolici podjetja TAB v Žerjavu	Izdelava mobilnostnega načrta podjetja.	20.000 *	srednja
5.5	Zagotavljanje dostopnosti.	Nadaljevati zagotavljanje sredstev za vzdrževanje razvejenega omrežja gozdnih prometnic, ki funkcionirajo tudi kot povezovalne ceste med zaselki.	190.000/leto *	velika

Operativni cilji strateškega stebra:
1. Vsaj polovica občanov je zadovoljnih z urejenostjo parkiranja v naselju Črna na Koroškem

Pričakovani učinki	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
++	Direkcija RS za infrastrukturo, Občina Črna na Koroškem	2020	
+	Direkcija RS za infrastrukturo, Občina Črna na Koroškem	2019	* Prometni znaki (izdelava, postavitev).
+++	Občina Črna na Koroškem, zunanji izvajalec	2023	* Projekt, označitev, materialni stroški za obveščanje in promocijo.
++	Občina Črna na Koroškem		* V okviru rednega dela Medobčinskega redarstva občin Mežiške doline. Preverba možnosti zaposlitve dodatnega redarja za vse vključene občine.
++	Občina Črna na Koroškem, pravni subjekti v lasti občine Črna na Koroškem	redna aktivnost od 2018 dalje	* Odvisno od tehnične/ organizacijske rešitve.
+	Občina Črna na Koroškem	2018	* Pričakuje se sofinanciranje s strani MzI.
++	TAB d. d.	2021	* Pričakuje se sofinanciranje s strani MzI.
	Občina Črna na Koroškem	že ustaljena aktivnost	* Vrednost v proračunu Občine Črna na Koroškem za leto 2017.



VIRI IN LITERATURA

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

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

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

Občinski prostorski načrt Občine Črna na Koroškem – predlog (2017), interno gradivo.

Proračun Občine Črna na Koroškem za leto 2017, dostopno na http://www.crna.si/index.php/obcina-crna/proracuni/proracun-2017.

Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa do leta 2030. 2017. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo, dostopno na http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DMZ/Strategija_razvoja_prometa_v_RS/Resolucija_o_nacionalnem_programu_razvoja_prometa_do_2030.pdf.

Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014–2020. 2014. Dravograd, RRA Koroška d.o.o., dostopen na http://www.rra-koroska.si/si/files/default/RRA/Regionalni-razvoj/Regionalni-razvojni-program/RRP-koroska-2014-2020.pdf.

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

Statistični urad RS, SI-STAT podatkovni portal, 2017, dostopen na http://pxweb.stat.si.

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

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

KOLOFON

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ČRNA NA KOROŠKEM

Založnik:
Občina Črna na Koroškem

Izdelava:
RRA Koroška, regionalna razvoja agencija za Koroško regijo, d. o. o
ZUM urbanizem, planiranje, projektiranja d. o. o.

Urednik:
Peter Zajc

Besedilo:
Peter Zajc, Uroš Rozman, Jana Breznik, Mateja Kukovec,
Andreja Kuzmanić, Katja Kerkez, Mirjam Luketič, Gašper Žemva

Fotografije:
Mateja Kukovec, Tomo Jeseničnik, Peter Zajc, Aleš Rupreht
Osnovna šola Črna na Koroškem

Oblikovanje in prelom:
Mirjam Luketič, ZUM urbanizem, planiranje, projektiranja d. o. o.

Lektoriranje:
Prevajalska zadruga Soglasnik z. o. o.

Tisk:
Demago d. o. o.

Naklada:
200 izvodov

Natisnjeno na recikliranem papirju brez klora.

Črna na Koroškem, 2018

Naložbo sofinancira Republika Slovenija iz sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018.