



"Vztrajamo na poti v
uspešno in privlačno
skupnost."

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ZREČE

maj 2025



"Vztrajamo na poti v
uspešno in privlačno
skupnost."

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ZREČE

maj 2025



„Vztrajamo na poti v uspešno in privlačno skupnost“

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ZREČE 2025–2032

IZDALA IN ZALOŽILA

Občina Zreče, Cesta na Roglo 13b, 3214 Zreče
maj 2025

AVTORJI

Mateja Kukovec
Mojca Balant
Luka Mladenovič
Aljaž Plevnik

SODELAVCI

Andreja Kuzmanič
Gašper Žemva
Anže Veber
Sanja Božić
Mateja Kurir

IZVAJALEC

ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje, d. o. o., Maribor

FOTOGRAFIJE

ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje, d. o. o., Maribor
arhiv Občine Zreče, Gregor Salobir

OBLIKOVNA ZASNOVA IN POSTAVITEV

Mirjam Luketič

UREDILA

Mateja Kurir

Priprava občinske celostne prometne strategije Občine Zreče 2025–2032 je nastala v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS, 2023) v slovenskih občinah. Operacija sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

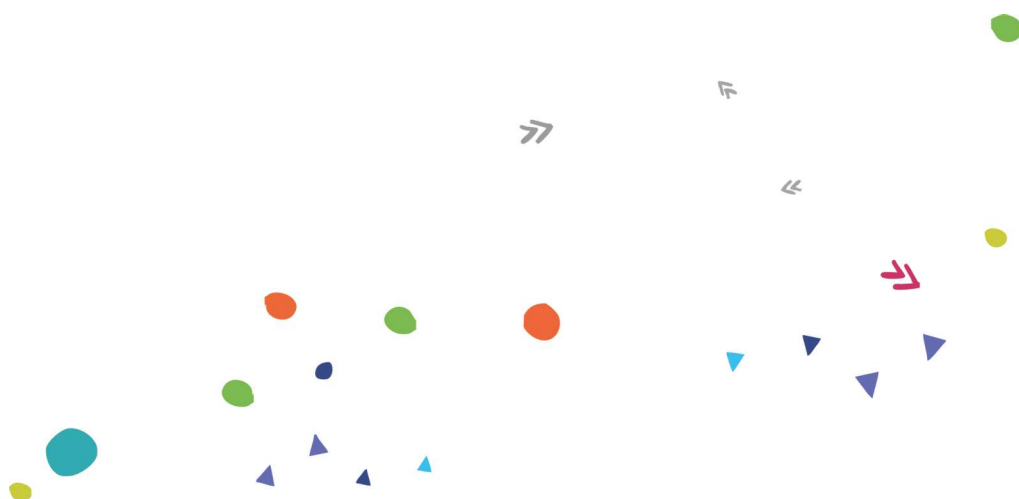


Sofinancira
Evropska unija

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani
COBISS.SI-ID 239023107
ISBN 978-961-93995-8-3 (PDF)

VSEBINA

Naš pogled na ključne izzive prometa	7
Oprijemljive koristi celovitega pogleda na promet	11
Vztrajamo na poti v uspešno in privlačno skupnost	13
Dosežki, izzivi in priložnosti urejanja prometa	17
Glavne poteze našega načrta za uspeh	23
I. Celostno načrtovanje prometa	24
II. Sistemska podpora hoji	30
III. Izkoriščen potencial kolesarjenja	34
IV. Javni prevoz po meri uporabnikov	38
V. Cestni promet po meri skupnosti	42
Naše zaveze za uresničevanje vizije	47
Viri in literatura	55





PROCES PRIPRAVE IN NAMEN DOKUMENTA

Naš pogled na ključne izzive prometa

Celostno načrtovanje prometa izhaja iz dobro delujočih praks mnogih evropskih mest, ki uspešno uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop k izzivom prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse z zagotavljanjem dostopnosti območij in storitev z raznovrstnimi prometnimi načini. Celosten pristop nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse. Ima merljive koristi in opazno dodano vrednost, zaradi katerih vedno več odločevalcev prepoznava prednosti uporabe tega pristopa v svojem lokalnem okolju.

Ključni korak k celostnemu prometnemu načrtovanju na lokalni ravni je priprava občinske celostne prometne strategije (OCPS). Gre za strateški dokument, s katerim občina opredeli učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki ji pomagajo uresničiti celostne spremembe in posledično vplivajo na boljšo kakovost bivanja. V odnosu do drugih občinskih dokumentov prevzema takšna strategija širok razpon vlog – od dolgoročne vizije razvoja prometa v občini in politike načrtovanja prometnih ureditev do akcijskega načrta za krajše, sedemletno obdobje.

OZADJE

Občina Zreče je leta 2017 sprejela svojo prvo OCPS, spomladi 2024 pa je pristopila k izdelavi druge generacije strategije, ki bo veljavna med letoma 2025 in 2032. Nova OCPS je nastajala na osnovi izkušenj in rezultatov predhodne strategije ter vsebin drugih novejših občinskih dokumentov s področja prometa (Mobilnostni načrt za območje industrijske cone Zreče, Mobilnostni načrt za Roglo, Mobilnostna študija za Občino Zreče in Načrt izvajanja parkirne politike). OCPS se nanaša tudi na strateške dokumente drugih sektorjev, kar se bo moralo odraziti v njihovem izvajanju in prenovi (Občinski prostorski načrt, Strategija razvoja Občine Zreče, Načrt razvoja turizma v Občini Zreče in Vizija trajnostnega razvoja zelene ponudbe območja Pohorje 2030).

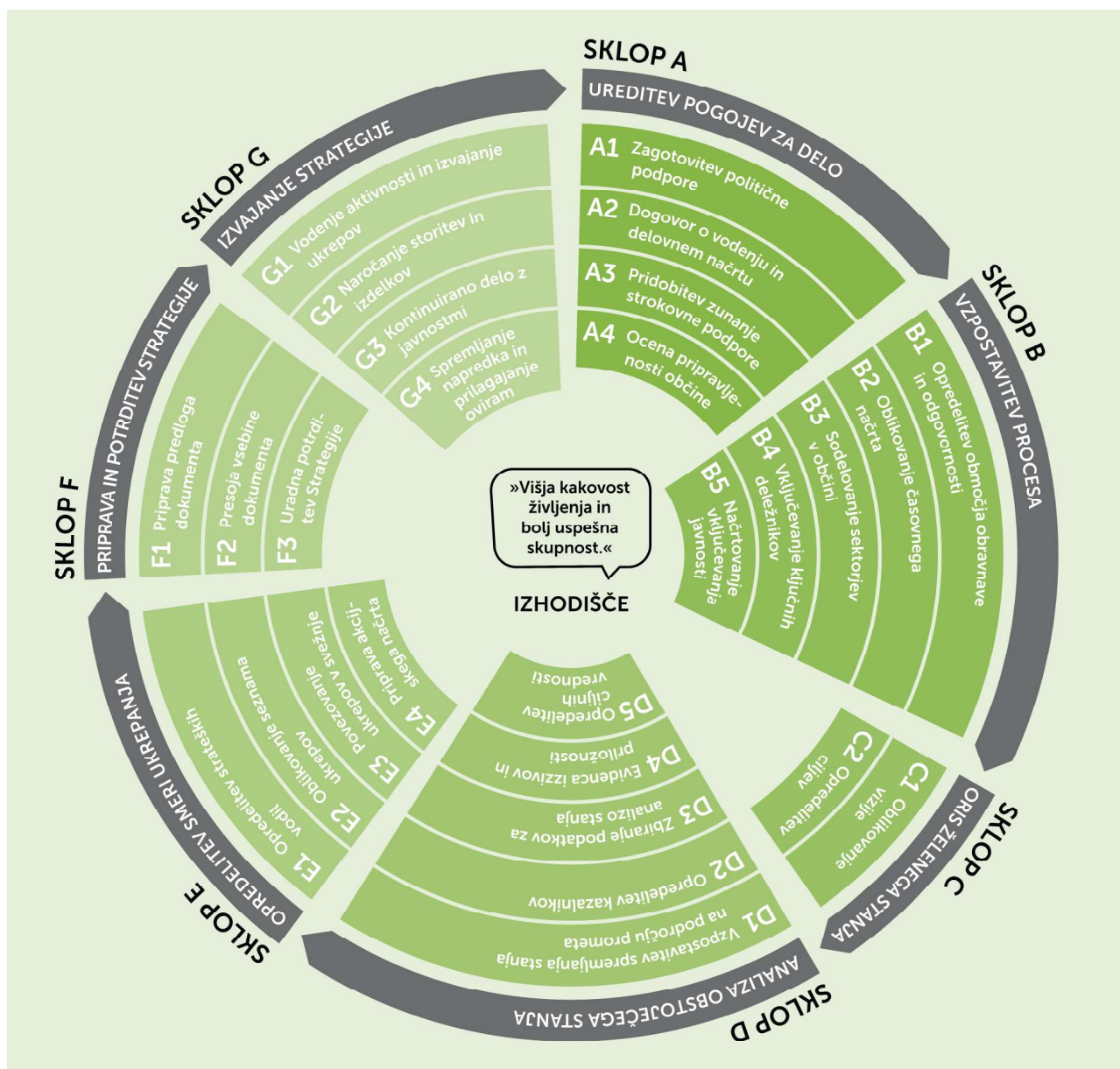
Prenova OCPS Občine Zreče je bila financirana v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE) za izdelavo občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS, 2023) v slovenskih občinah. Izdelavo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada. Za Občino Zreče je to druga izkušnja z OCPS, številne manjše občine so se z njo soočile prvič, za nekatere slovenske občine pa je to že tretja generacija strategije. V zadnjih desetih letih je skoraj polovica slovenskih občin – v njih živijo kar tri četrtine prebivalcev Slovenije – izdelala OCPS. Več kot desetletje izkušenj z OCPS v Sloveniji prinaša nove pristope in bolj ambiciozno ukvarjanje s tem področjem, ki se odraža tudi v tem dokumentu. MOPE je ponovno pripravilo celovit program OCPS, ki za občine s strategijo vključuje tudi pridobivanje sredstev za izvedbo opredeljenih ukrepov. Novo OCPS za občino Zreče je izdelala skupina strokovnjakov z večletnimi izkušnjami na področju priprave tovrstnih strategij, to je podjetje ZUM, d. o. o., iz Maribora z zunanjimi sodelavci.

PROCES PRIPRAVE

Izdelava druge generacije je sledila novim smernicam za pripravo občinske celostne prometne strategije (MOPE, 2023), ki so temeljito prenovile prvo izdajo nacionalnih smernic (MZI, 2012) – dodane so bile konkretne izkušnje in sveža spoznanja, ki so se nabrali v desetih letih dinamičnega razvoja na številnih področjih načrtovanja prometa. Nove smernice izhajajo tudi iz Zakona o celostnem prometnem načrtovanju, ki na novo opredeljuje to načrtovalsko področje. Usklajene so s cilji in kazalniki, ki so opredeljeni na nacionalni ravni, bolj sta poudarjena spremljanje in vrednotenje, preverjeno učinkoviti ukrepi so dobili več prostora, dodani so bili tudi nasveti za specifične manjših občin ter za poglobljeno delo z deležniki in splošno javnostjo.

Priprava OCPS je obsegala sedem sklopov aktivnosti, ki so grafično predstavljeni tudi na sliki 1:

1. Ureditev pogojev za delo
2. Vzpostavitev procesa
3. Oris želenega stanja
4. Analiza obstoječega stanja
5. Opredelitev smeri ukrepanja
6. Priprava in potrditev strategije
7. Izvajanje strategije



Slika 1: Sedem sklopov aktivnosti priprave občinske celostne prometne strategije

Nova generacija OCPS v Sloveniji zelo poudarja spremljanje stanja na področju prometa. To omogoča občini razumevanje izzivov in na podlagi teh tudi sprejemanje pravih ukrepov, hkrati pa omogoča evalvacijo izvajanja strategije in učinkov njenih ukrepov. Sistematično spremljanje in vrednotenje kazalnikov povečuje učinkovitost procesa načrtovanja in izvajanja ukrepov, pomaga optimizirati rabo

virov ter zagotavlja dokaze za prihodnje načrtovanje in presojo ukrepov. Zato smo najprej opredelili kazalnike in pripravili Načrt spremljanja kazalnikov. Na tej osnovi smo izdelali analizo stanja, v kateri smo zbrali podatke, pregledali teren, dokumente in projekte, opravili intervjuje s ključnimi deležniki ter anketirali prebivalce.

Priprava OCPS v veliki meri temelji na intenzivnem sodelovanju z javnostmi, ki krepi civilno družbo in lokalno politično kulturo. Z vključevanjem javnosti ustvarimo pozitivno klimo, hkrati pa bistveno povečamo kakovost, uspešnost, stroškovno učinkovitost, transparentnost, sprejetost in legitimnost celostnega prometnega načrtovanja. Vse ključne segmente javnosti smo vključevali v celotnem procesu priprave OCPS, zato smo pripravili poseben Načrt vključevanja javnosti, v katerem smo opredelili to sodelovanje. V okviru analize stanja in izbire ukrepov je bila izvedena vrsta intervjujev in delavnic z glavnimi akterji na področju mobilnosti v občini ter s splošno javnostjo. Ključni deležniki so sodelovali tudi na delavnici za oblikovanje vizije in ciljev, rezultati slednje pa so bili pozneje preverjeni še znotraj lokalne skupnosti. Ta je bila v pripravo strategije vključena skozi ankete in javne razprave ter delavnice, o samem procesu priprave pa je bila obveščena z razstavo o viziji in z več sporočili za javnost.

Proces priprave in izdelavo zaključnega dokumenta OCPS je spremljal in presojal neodvisen strokovnjak, ki ga je imenovalo pristojno ministrstvo. Končni dokument je bil predstavljen, obravnavan in sprejet na občinskem svetu. Ta korak zagotavlja izvajanje strategije in ukrepov, saj z njim dokument postane pravno zavezujoč. Splošni javnosti in ključnim deležnikom bo končna strategija predstavljena na različne načine.

ČASOVNI HORIZONT

Strategija obravnava več časovnih horizontov razvoja prometa v občini. V izhodiščih postavlja dolgoročno vizijo razvoja prometa ter strateške cilje, prevzete z nacionalne ravni in razvrščene po pomembnosti glede na vizijo in prioritete občine. Podrobnejše ciljne vrednosti, kvantifikacija ambicij v okviru strateških vodil ter akcijski načrt pa se nanašajo na zakonsko določeno sedemletno obdobje do konca leta 2032. Poročila o napredku bodo izdelana letno in bodo temeljila na spremljanju ter vrednotenju kazalnikov. Celovita prenova dokumenta je predvidena po sedmih letih s pričetkom aktivnosti v letu 2032.

OBMOČJE OBRAVNAVE

OCPS obsega celotno Občino Zreče, ob naselju Zreče torej še druga manjša naselja, kot so Dobrovlje, Gorenje, Resnik, Skomarje in Stranice ter turistično območje Rogle. Ker se dokument osredotoča predvsem na urbano območje, se večji del ukrepov nanaša na samo naselje Zreče, vendar so aktivnosti predvidene tudi za druga naselja in dele občine.

Nekateri izzivi presegajo občinsko merilo ter zahtevajo regionalno obravnavo. Dokument teh izzivov neposredno ne obravnava, predvideva pa njihovo reševanje v okviru medobčinskega sodelovanja in izvajanja medobčinskih ukrepov ter sodelovanje občine pri pripravi regionalne celostne prometne strategije v letih 2025 in 2026.

STRUKTURA DOKUMENTA

Struktura dokumenta sledi priporočilom nacionalnih smernic: vizija razvoja prometnega sistema, strateški cilji, analiza stanja ter stebri, ki obravnavajo strateška vodila, ambicije in ključna področja ukrepanja za posamezne potovalne načine. Ključni del dokumenta predstavlja podroben akcijski načrt v poglavju Naše zaveze za uresničevanje vizije, ki opredeljuje kratkoročne ukrepe za naslednjih sedem let.



CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Oprijemljive koristi celovitega pogleda na promet

Celostno razumevanje in obravnava prometa sta ključni izhodišči, ko želimo v občini doseči, kar imajo najboljši: visoko kakovost življenja in dobre možnosti za razvoj. Vemo, da moramo ob tem ravnati strateško, preudarno, finančno učinkovito in s široko podporo prebivalcev. Načrtovanje prometa mnogi še vedno razumejo kot izrazito tehnično področje, ki se ukvarja predvsem z gradnjo cest, mostov, parkirišč in krožišč. Vidimo ga v gradbenih projektih, s katerimi zagotavljamo pretočnost vozil oziroma povečujemo zmogljivosti cest in parkirišč. A takšno razumevanje nas vse bolj oddaljuje od stvari, ki so nam pomembne. Kljub velikim investicijam so ceste vse bolj polne, prosta parkirišča redkost, pešci in kolesarji ogroženi, hrup nadležen, kakovost bivanja pa okrnjena.

Izkušnje občin in držav, ki so se uspešno spopadle s problematiko prometa, kažejo na prednosti sodobnejšega razmišljanja. Opazne spremembe dosegajo le lokalne skupnosti, ki so si upale zastaviti konkretne in uresničljive cilje. V ospredje obravnave so postavile ljudi in kakovost bivanja, promet pa so obravnavale kot orodje za doseganje teh ciljev.

Kadar se občine odločijo za celostno načrtovanje prometa, želijo s tovrstnim pristopom povečati svojo učinkovitost (pa tudi zmanjšati tveganja) pri doseganju naslednjih koristi:

Boljša kakovost bivanja

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile ter promet. To se odraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, široki paleti različnih načinov potovanja, izboljšani varnosti, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobno.

Pozitivni učinki na okolje in zdravje

Če nam uspe izboljšati kakovost zraka, zmanjšati hrup, ublažiti podnebne spremembe, doseči aktivno mobilnost prebivalcev (peš ali s kolesom), potem smo ustvarili razmere za bolj zdravo skupnost in prihranke na področju zdravstva.

Izboljšana prometna varnost

Dokazano je, da umirjanje in zmanjševanje obsega avtomobilskega prometa ter kakovostna infrastruktura za hojo in kolesarjenje učinkovito zmanjšajo nevarnosti in število nesreč v mestu.

Izboljšana dostopnost

Celostno prometno načrtovanje vsem prebivalcem lajša dostopnost do posameznih območij in storitev, kar (ob drugih koristih) krepi lokalno gospodarstvo in zmanjšuje brezposelnost.

Izboljšana podoba občine

Občina, ki si aktivno prizadeva za celostno načrtovanje prometa, je v očeh javnosti vedno prepoznavna kot bolj inovativna in napredna.

Odločitve, ki jih javnost podpira

Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ukrepe na področju prometa ali proti njim v občinah pridobijo pomembno stopnjo javne podpore.

Učinkovito obravnavanje obveznosti

Izdelava Celostnih prometnih strategij je učinkovit način ukvarjanja z različnimi obveznostmi občine, kot so podnebne zaveze, Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi glede nadzora nad hrupom.



VIZIJA ZA DRUGAČNO PRIHODNOST

Vztrajamo na poti v uspešno in privlačno skupnost

Vizijo in cilje razvoja prometa v Občini Zreče smo oblikovali skupaj z vrsto lokalnih deležnikov. Kot izhodišče smo uporabili obstoječo občinsko celostno prometno strategijo ter nacionalne usmeritve. Zapis vizije je bil nato preverjen v javnosti in potrjen z anketo med prebivalci. Ustreznost vizije je bila preverjena tudi z izborom vrednot po mnenju javnosti, ki dobro dopolnjujejo in hkrati podpirajo vizijo in po pomembnosti razvrščene strateške cilje.

VIZIJA

»NA STIČIŠČU NARAVE, LJUDI IN USTVARJALNE
PODJETNOSTI ODPIRAMO PROSTORE IN POVEZAVE, KI
NAM VSEM OMOGOČAJO VARNO IN KAKOVOSTNO
BIVALNO OKOLJE TER ZDRAVO MOBILNOST.«

Zreče so za naravo odprta in gospodarsko uspešna občina z močno tradicijo sodelovanja. Zato se izjava o viziji začne z besedo stičišče, ki sporoča vzajemno vključevalnost in spoštovanje med naravo, ljudmi in ustvarjalno podjetnostjo. To so osnovne kakovosti prostora, v katerem se dogaja tudi promet. Narava je na prvem mestu, s tem dajemo poudarek njenemu varovanju in trajnosti. Na drugem mestu so ljudje (ki sobivajo tako z naravo kot med seboj, enakovredno v celotni občini), na tretjem pa ustvarjalna podjetnost. Slednja je značilnost ljudi, ki se dobro znajdejo v sodobnem gospodarskem okolju, vse bolj usmerjenem v trajnostni razvoj. Navedba podjetnosti izpostavlja tudi tradicijo proizvodne dejavnosti, ki je značilna za ta prostor.

V Zrečah se vsem gostom in obiskovalcem odpira vstop na Pohorje in v tamkajšnjo naravo. Tako zapisana vizija sporoča, da občani prevzemamo odgovornost za svoje odločitve, načrte in vedenja v svoji občini.

Zadnji elementi (prometna varnost, kakovostno bivalno okolje in zdrava mobilnost), s katerimi se izjava o viziji sklene, predstavljajo najpomembnejše vrednote, ki jih bo občina dosegla z uresničevanjem vizije. Prometna varnost zahteva ustrezno urejenost prometa za različne skupine uporabnikov in kulturo udeležencev v prometu. Kakovostno bivalno okolje (v viziji, ki se nanaša na promet) izpostavlja smotrno prostorsko načrtovanje, ki razmejuje med prostori za bivanje in tistimi, namenjenimi prometu, ter uveljavlja sodobne pristope celostnega prometnega načrtovanja. Zdrava mobilnost pa zajema vse elemente trajnostne mobilnosti. Poleg zagotavljanja dostopnosti vsem skupinam uporabnikov izpostavlja še pešačenje in kolesarjenje (v čistem okolju), uporabo električnih vozil in javnega potniškega prometa ter pametno umeščanje infrastrukture v prostor.

Ustreznost zapisa vizije je bila preverjena in potrjena tudi z izborom najpomembnejših vrednot po mnenju javnosti, ki dobro dopolnjujejo in hkrati podpirajo vizijo. Te vrednote so:

- Varnost otrok.
- Enostaven dostop do pomembnih ustanov.
- Varnost pešcev in kolesarjev.
- Za vse uporabnike ustrezne prometne ureditve.
- Kakovost bivanja v občini.

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

Določitev ciljev in ciljnih vrednosti sta ključnega pomena za usmerjanje strateškega razvoja, spremljanje napredka in doseganja vizije na določenem področju. Strateške cilje celostnega prometnega načrtovanja, opredeljene na nacionalni ravni, smo v sodelovanju s ključnimi deležniki razvrstili glede na njihovo pomembnost za Občino Zreče.

Po pomembnosti razvrščeni strateški cilji s posebej izpostavljenimi tremi prednostnimi cilji, so:

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

Preglednica 1: Opredelitev ciljev, kazalnikov in ciljnih vrednosti za OCPS Občine Zreče 2025–2032

CILJ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODISCNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Večja varnost vseh udeležencev prometa	Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila vseh prometnih nesreč za 20 % do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	48 (2020–2022)	39 (2029–2031)
		Niž prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	0,3 (2020–2022)	0,0 (2029–2031)
		Zmanjšanje števila prometnih nesreč s hudo poškodovanimi udeleženci na največ 3 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	5 (2020–2022)	3 (2029–2031)
		Zmanjšanje števila prometnih nesreč z lažje poškodovanimi udeleženci na največ 10 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	14 (2020–2022)	10 (2029–2031)
		Zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci na največ 1 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	2 (2020–2022)	1 (2029–2031)
		Zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji na največ 2 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	4 (2020–2022)	2 (2029–2031)
	Hitrost motornega prometa	Zmanjšanje prekoračitev hitrosti v naseljih za 30 % do leta 2032	V pridobivanju (2025)	Se določi naknadno
	Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo peš ali s kolesom in brez spremstva odraslih, za 15 % do leta 2032	26 % (2024)	30 % (2031)

CILJ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODISNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa	Povečanje povprečne ocene zadovoljstva za polovico ocene (z 2,5 leta 2024 na 3,0 leta 2031)	2,5 (2024)	3,0 (2031)
Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež delovnih migrantov v druge občine	Zmanjšanje števila delovnih migrantov v druge občine, ki niso sosednje, za 10 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2023)	31 % (2023)	28 % (2031)
Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža pešcev na glavnih prometnicah v občini za 30 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	3 % (2024)	4 % (2031)
		Povečanje deleža kolesarjev na glavnih prometnicah v občini za 30 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	3 % (2024)	4 % (2031)
Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Dostopnost prebivalcev do JPP	Zmanjšanje deleža prebivalcev z neprimerno dostopnostjo do JPP za 20 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	15 % (2024)	12 % (2031)
Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 10 % do leta 2032	41 % (2024)	37 % (2031)
	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo sami v avtomobilu, za 10 % do leta 2032	49 % (2024)	44 % (2031)
		Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo s kolesom, za 10 % do leta 2032	3,6 % (2024)	4,0 % (2031)
Znižane lokalne emisije onesnaževal in TGP iz prometa onesnaževal zraka	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Zmanjšanje deleža potnikov v osebnih avtomobilih na glavnih prometnicah v občini za 5 % do leta 2032	71 % (2024)	67 % (2031)
	Število dni s preseženimi mejnimi vrednostmi onesnaževal zraka	Zmanjšanje števila dni s preseženimi mejnimi vrednostmi onesnaževal	V vzpostavljanju (2025)	Se določi naknadno



STANJE PROMETNEGA SISTEMA V OBČINI

Dosežki, izzivi in priložnosti urejanja prometa

Uvodni koraki priprave celostne prometne strategije so pokazali, da je občina že dosegla kar nekaj izboljšav za bolj trajnosten prometni sistem. Pretekle aktivnosti so že dosegle nekatere pomembne rezultate in so spodbuda, da k načrtovanju bolj uravnoveženega prometnega sistema v prihodnje pristopimo še aktivneje in odločneje. Analiza stanja in trendov razvoja prometnega sistema je pokazala, da se Občina Zreče še vedno sooča z nekaterimi izzivi, ki zahtevajo celovito obravnavo in nadaljevanje izvajanja že začelih aktivnosti. V pogovorih z deležniki in prebivalci so se jasno izrisale tudi vrednote lokalne skupnosti na področju prometa ter pripravljenost na spremembe. Priložnosti za spremembe se v občini kažejo skozi vrsto lastnosti in primerjalnih prednosti, s pomočjo katerih bo mogoče lažje doseči zastavljene cilje ter premagati ugotovljene izzive.

DOSEŽKI**1. Vztrajna podpora občinske uprave**

Občina se je odločila aktivno delovati na področju celostnega prometnega načrtovanja že v letu 2016, ko je pristopila k pripravi prve celostne prometne strategije. Po njenem sprejemu je aktivno pričela izvajati ukrepe. V obdobju 2021–2023 je bilo na področju prometa izvedenih več kot petdeset investicij letno.

Skupna vrednost investicij v prometni sistem, ki vključujejo tudi redno vzdrževanje in zagotavljanje šolskih prevozov, je v tem obdobju znašala več kot 4,5 milijona evrov. Izvedena je bila vrsta projektov, ki pokrivajo različne potovalne načine, vključno z integralnimi projekti, ki povezujejo ureditve za omejevanje motornega prometa z ukrepi za izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza.

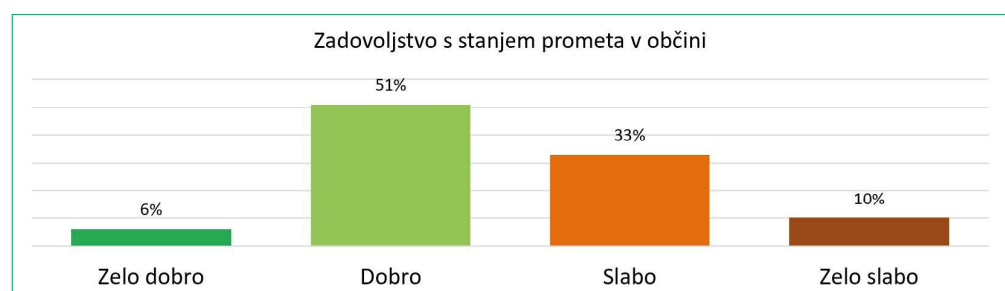
2. Novi ukrepi na področju upravljanja mobilnosti

Občina Zreče je po sprejetem OCPS 2017 pristopila k pripravi vrste načrtov in študij s področja celostnega prometnega načrtovanja, s katerimi je podrobneje začrtala razvoj posameznih prometnih segmentov. Pripravila je Načrt izvajanja parkirne politike in vrsto podpornih gradiv, kot so mobilnostni načrti za ključna območja v občini.

Poleg ukrepov, predvidenih v prvi OCPS, je v času njenega izvajanja občina načrtovala in izvajala tudi dodatne ukrepe. Pomembno izboljšanje za področje kolesarjenja je prineslo sodelovanje v širšem konzorciju občin pri skupnem razvoju sistema za izposojlo koles.

3. Zadovoljstvo prebivalcev s stanjem prometa v občini

Več kot polovica občanov meni, da je stanje prometa v občini dobro ali zelo dobro. Med bolj ocenjenimi področji sta bili prometna signalizacija in ureditev trga ter območij za pešce. V anketi so prebivalci podali tudi številne pobude za nadaljnje izboljšave, med katerimi izstopajo ukrepi za povečanje prometne varnosti, umirjanje prometa in znižanje hitrosti, rekonstrukcije, urejanje in vzdrževanje cest ter ureditev sklenjene mreže kolesarskih povezav.



4. Aktivna promocija trajnostne mobilnosti

Občina je že več let aktivna na področju promocije trajnostne mobilnosti z dogodki za različne ciljne skupine. Izvajamo različne akcije za spodbujanje kolesarjenja, preventivne akcije v prometu in akcije za osnovnošolce. Občina je v zadnjih letih aktivna tudi v okviru Evropskega tedna mobilnosti. Izvaja različne aktivnosti ter se vključuje v širše omrežje mest in občin, ki vsako leto septembra spodbujajo prebivalce k razmisleku o njihovih vsakodnevnih poteh in načinih, da jih opravijo bolj trajnostno.

5. Sodelovanje s sosednjimi občinami

Nekatere dejavnosti izvajamo v okviru medobčinskih oddelkov. Medobčinski inšpektorat in redarstvo tako deluje tudi na območju občin Dobje, Dobrna, Oplotnica, Slovenske Konjice, Šentjur, Vitanje in Vojnik. Občina Zreče z občinama Slovenske Konjice in Vitanje vodi medobčinski urad, ki zagotavlja učinkovito sodelovanje s podpornim okoljem za hitrejše in usklajeno reševanje razvojnih in drugih vprašanj občin. Na podlagi teh uspešnih vzpostavljenih sodelovanj bomo tudi v prihodnje lahko vzpostavljali nova, ki se bodo ukvarjala s temami s področja dostopnosti in mobilnosti.

IZZIVI

1. Pomanjkljiva integracija prostorskega in prometnega načrtovanja

Prostorsko načrtovanje na lokalni ravni v Sloveniji se je v desetletjih intenzivnega razvoja motorizacije večinoma podrejalo prostorskim zahtevam cestnega motornega prometa. Prostorsko strukturo in posege v prostor je prilagajalo dostopnosti z osebnim avtomobilom, kar je zmanjšalo kakovost bivanja v naseljih. Danes, ko so se pričakovanja lokalnih skupnosti in vrednote v družbi spremenile, se mora spremeniti tudi pristop k načrtovanju prostora in prometa. Pristop, ki ga prinaša OCPS, poskuša preživeto načrtovalsko prakso preseči in spodbujati integriran prostorski in prometni razvoj, ki temeljita na alternativah osebnemu motornemu prometu.

Potencial prostorskih aktov za urejanje prometa na lokalni ravni v Sloveniji še ni izkoriščen. Občine imajo mehanizme, da od projektantov in investitorjev zahtevajo enakovredno obravnavo nemotorizirane dostopnosti, vendar se ta vidik projektiranja praviloma zapostavlja. Načrtovalska praksa držav EU namreč ponuja veliko pristopov in instrumentov, ki so učinkovitost prostorskega načrtovanja pri doseganju trajnostnega prometa postavili na precej višjo kakovostno raven. To so na primer drugačni parkirni standardi, presoje vplivov novogradenj na prometni sistem, upoštevanje standardov dostopnosti z JPP pri umeščanju dejavnosti v prostor ter dosledno zagotavljanje kakovostnega dostopa z nemotoriziranimi potovalnimi načini.

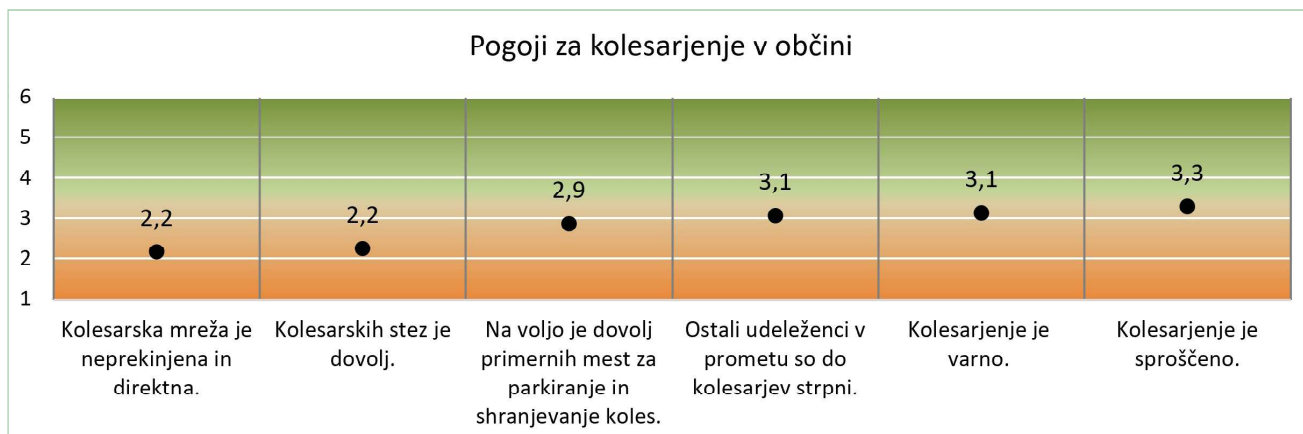
2. Slabšanje zdravja, še posebej mladih

Avtomobil je postal v dveh desetletjih prevladujoč način za prevoz otrok v vrtec in osnovno šolo. Sočasno so se poslabšali zdravstveni kazalci, spremljani na nacionalni ravni, ki še posebej vzbujajo skrb glede osnovnošolskih otrok, starih med 6 in 14 let. Telesne sposobnosti otrok in kazalci prekomerne prehranjenosti so v občini slabši od slovenskega povprečja, ki je se je prav tako poslabšalo. Med odraslimi je več vzrokov obolevnosti in umrljivosti, kot so bolezni srca in ožilja, koronarna bolezen in srčno popuščanje, nad slovenskim povprečjem. Vse več je tudi obolelih s povišanim krvnim tlakom in povišanim holesterolom, ki sta dva izmed glavnih dejavnikov, povezanih z nastankom bolezni srca in ožilja. V regiji značilno narašča delež debelih oseb, starih med 25 in 64 let.

Za varovanje, ohranjanje in izboljševanje zdravja ter zmanjševanje neenakosti med prebivalci območja NIJZ v prihodnjih letih za občino izpostavlja dva ključna ukrepa. Prvi je skrb za redno gibanje in zdravo prehrano otrok in odraslih (zaradi prekomerne prehranjenosti otrok), drugi pa krepitev zdravja zaposlenih, da bi znižali bolniški stalež.

3. Slabi pogoji za hojo in kolesarjenje

Enostranski razvoj infrastrukture za cestni promet in zapostavljanje infrastrukture za hojo in kolesarjenje zmanjšujejo privlačnost za tovrstno premikanje po Zrečah in drugih naseljih v občini. Intervjuji z deležniki, rezultati anket in terenski ogledi so pokazali, da je ključna težava pomanjkljiva infrastruktura. Pomemben del Zreč še nima ustrezno urejenih pločnikov, površine za kolesarjenje so urejene oziroma označene le na nekaj kratkih odsekih. Pomanjkanje pločnikov in površin za kolesarjenje je tudi značilnost manjših krajev v občini, pri čemer so razmere neustrezne tudi ob ključnih ciljnih poti, kot so okolice šol. Neobstoj povezav za kolesarjenje je problematičen tako glede uporabe kolesa na dnevnih poteh kot tudi glede uporabe v rekreativne namene, saj morajo kolesarji praktično povsod voziti po cestišču.



4. Prometne konice zaradi zaposlenih in turistov

Občina ima tri velike zaposlovalce, ki zagotavljajo skoraj 4400 delovnih mest. Velik delež teh zaposlenih živi v drugih občinah. Posledica tega dejstva so velike dnevne migracije zaposlenih. Ti večinoma potujejo z osebnimi avtomobili, kar predstavlja velik pritisk na parkirne površine. V okolici ključnih podjetij težave nastajajo predvsem v času menjave izmen, ko delavci po koncu dela še ne umaknejo vozil, medtem ko se tja že pripeljejo zaposleni iz naslednje izmene.

Na življenje v občini poleg dnevne konice vpliva tudi turistična sezona. Skozi Zreče namreč vodi pot v športni center na Rogli. Ta med zimsko sezono privlači smučarje iz širše regije in drugih držav, ki prav tako večinoma potujejo z osebnimi avtomobili. Tudi ti imajo velike potrebe po parkirnih površinah tako v naselju kot tudi višje na poti proti smučišču. Poletne konice so sicer manj izrazite, vendar dodatno gostijo promet in obremenjujejo prometni sistem.

5. Pomanjkljivo spremljanje razvoja prometa

Zbiranje podatkov o trendih na področju prometa omogoča predvidevanje morebitnih izzivov spremljanja učinkovitosti obstoječih ukrepov. Občina stanja prometa še ne spremlja načrtno, nima vpogleda v potovalne navade prebivalcev, učinke investicij in ukrepov. Zato je pri načrtovanju novih ukrepov oteženo spremljanje učinkov in sprememb ter učenja za uvajanje bodočih ukrepov. Naloga prometne strategije je, da tak sistem vzpostavi in z njim spremlja razvoj mobilnosti ter učinkovitost strategije.

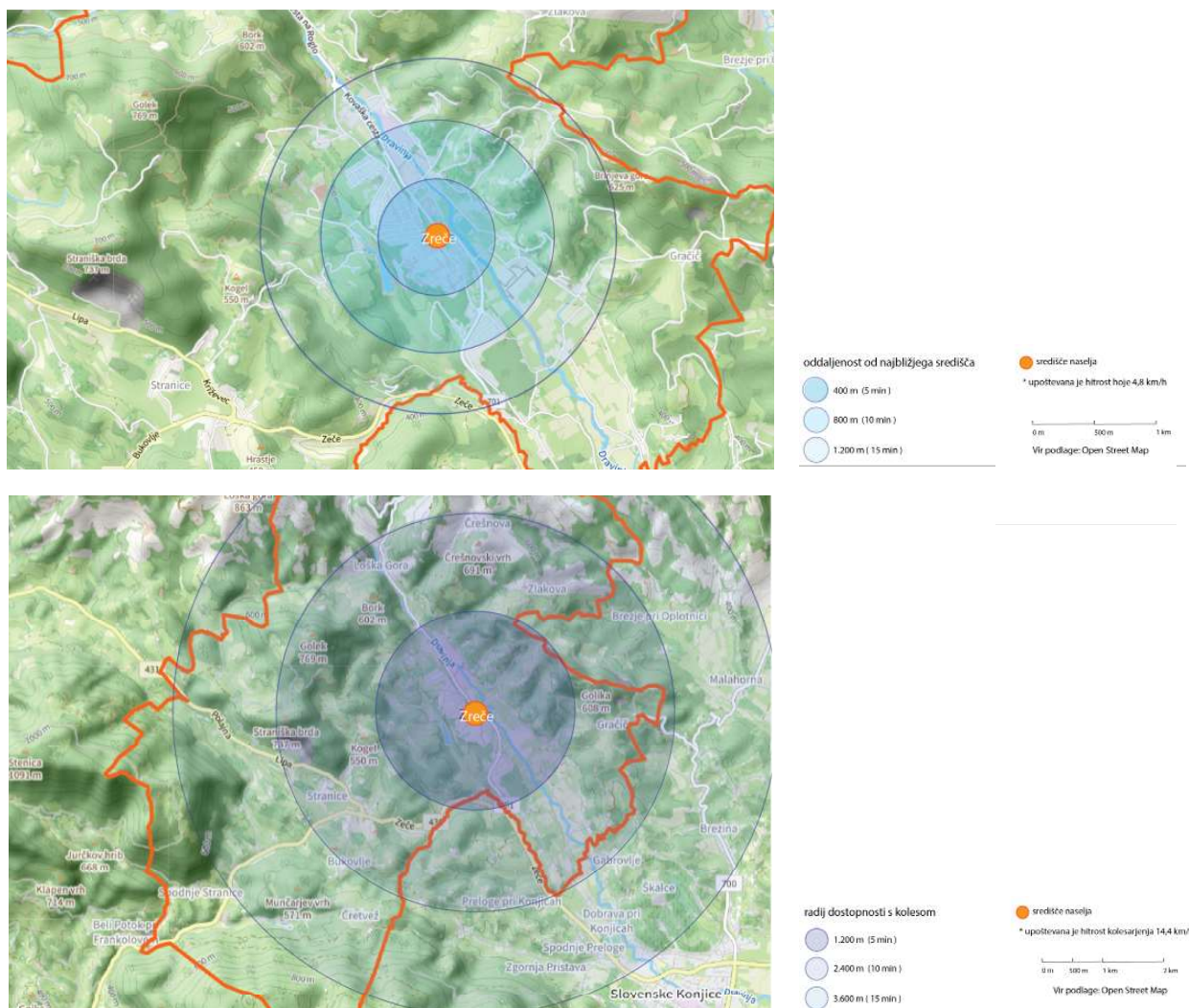
PRILOŽNOSTI

1. Prisotnost velikih zaposlovalcev

Proizvodnja kovin in kovinskih izdelkov je najpomembnejša dejavnost občine. Število delovno aktivnih pa narašča v storitvenem sektorju, predvsem v zdraviliškem turizmu in turizmu na splošno. Ključna podjetja v občini so Unior, d. d., Weiler Abrasives, d. o. o., in GKN Driveline Slovenija, d. o. o. Del občine je tudi Smučišče Rogla, ki v smučarski sezoni privablja obiskovalce iz vse Slovenije. Dejstvo, da so v občini trije veliki zaposlovalci, je velika prednost. Pri spreminjanju potovalnih navad lahko tako občina sodeluje z največjimi zaposlovalci in s tem hitreje doseže veliko število zaposlenih. Čeprav je lahko delež za spremembe motiviranih zaposlenih razmeroma majhen, pa bodo zaradi velikega števila zaposlenih spremembe občutne.

2. Potenciali za hojo in kolesarjenje

Zreče so manjše mesto, zato so tudi vse dejavnosti skoncentrirane na dovolj majhnem območju, da omogočajo enostavno dostopnost peš. V oddaljenosti do deset minut hoje (800 m) se nahajajo osnovna šola, industrijska cona, občina in nekatere trgovine. V radiju petnajstminutne dostopnosti (1200 m) je tudi spodnja industrijska cona in nekatera sosednja naselja. To pomeni, da hoja lahko postane pomemben način premikanja velikega deleža prebivalcev občine za vsaj del dnevnih poti. Relief tako v naselju Zreče ne predstavlja večje ovire za hojo, je pa ovira v okoliških vaseh, ki stojijo na hribovitem terenu.



Slika 5: Potencial za hojo in kolesarjenje v Občini Zreče - razdalje, ki so dosegljive pes ali s kolesom v 15 min ali manj

Zaradi večje hitrosti je s kolesom v 15 minutah dosegljivo veliko večje območje kakor peš. Večji del naselja Zreče je s kolesom dostopen v petih minutah, v petnajstih minutah pa so dosegljiva tudi naselja Bukovlje, Stranice, Osredok pri Zrečah, Radana vas, Dobrovlje itd. V 20 minutah je mogoče prikollesariti že do Slovenskih Konjic v sosednji občini. Nekatera naselja v hribovitem delu občine so s kolesom sicer nekoliko težje dostopna, vendar se z razmahom ponudbe električnih koles tudi ta ovira zmanjšuje. Seveda pa je poleg primernih razdalj pomembna tudi ustrezna kolesarska infrastruktura, ki bi jo bilo v večji meri treba še urediti.

Velik potencial predstavlja tudi razvoj osnovnega omrežja varnih, ločenih in prijetnih kolesarskih in sprehajalnih poti do okoliških turističnih in drugih pomembnih točk, ki bi jih uporabljali tako prebivalci občine za dnevne poti kot obiskovalci. Nekateri od teh poti na okoliške hribe so že vzpostavljene, vendar imajo manjkajoče ali nevarne odseke. Tudi bližnje Pohorje je primerno za pohodnike in za kolesarje. Tovrstne ureditve mnogi turisti že prepoznavajo kot veliko prednost obiska v tem okolju.

3. Zadovoljiva dostopnost z javnim potniškim prometom

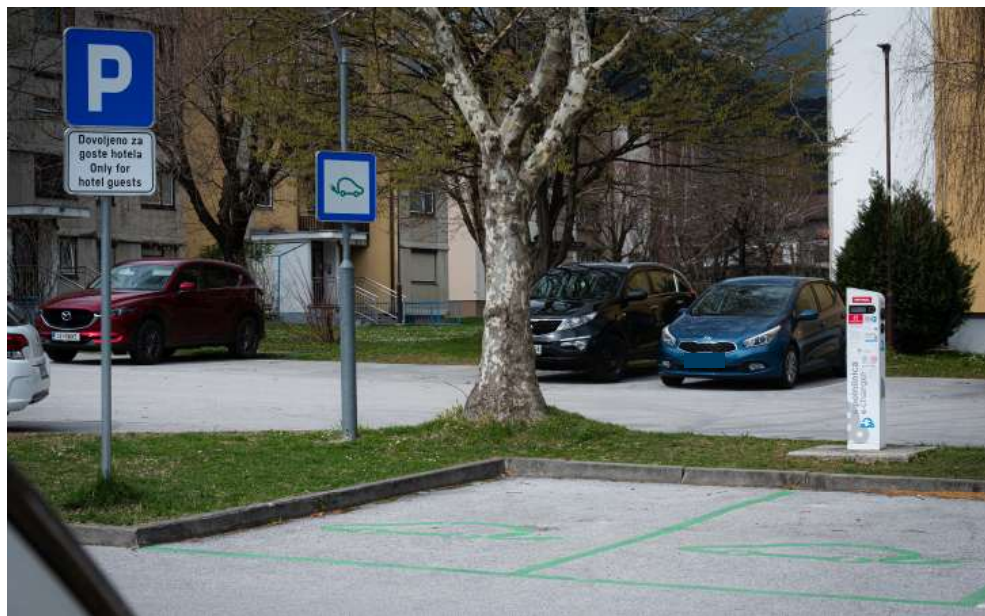
Občina Zreče je zaradi zgoščene poselitve dobro pokrita z javnim potniškim prometom ter v tem kazalcu presega državno povprečje. Tako razvejanost omrežja kot pogostost voženj sta med tednom ustrezna. Dve tretjini prebivalcev živita na območjih s primerno pogostostjo voženj. Le majhen delež prebivalcev živi na območjih brez dostopa do JPP znotraj enega kilometra. Najslabša dostopnost do JPP je v hribovitem delu občine, najboljša v središču Zreč, kjer je tudi poselitev najgostejša. Občina je z okolico dobro povezana, tako Celje kot Maribor sta z JPP dostopna v manj kot eni uri. Najboljša je povezava z bližnjimi Slovenskimi Konjicami, od koder so možne nadaljnje povezave z drugimi kraji. V primerjavi z letom 2017 več prebivalcev živi na območjih z najvišjim razredom dostopnosti.

4. Priložnosti upravljanja parkiranja

Občina Zreče je leta 2023 pripravila Načrt izvajanja parkirne politike, ki vključuje akcijski načrt, izhaja pa tudi iz predhodno izdelanih mobilnostnih načrtov, pripravljenih za različne dele območja cone. Kljub zaznavi prebivalcev, da je parkirnih mest v Zrečah premalo, analiza povprečne zasedenosti kaže, da je ta precej nizka. Tudi ko so parkirišča najbolj zasedena (ob 9. uri zjutraj), je prostih skoraj 40 % kapacitet. Približno tretjino uporabnikov predstavljajo stanovalci, tretjino zaposleni in tretjino ostali uporabniki. V konici predstavljajo glavnino uporabnikov zaposleni v Zrečah. Upravljanje parkiranja lahko pomembno prispeva k ureditvi tega izziva v Zrečah.

5. Dostop do sredstev za izvajanje ukrepov

Z razvojem OCPS bodo tudi v bodoče zagotovljene možnosti dostopa do nacionalnih in evropskih virov, za katere je pogoj obstoj tovrstnega dokumenta. Pristojno državno ministrstvo že omogoča kontinuirano podporo občinam pri tovrstnih aktivnostih, s prometom na lokalni ravni se intenzivneje ukvarja tudi Evropska unija. To omogoča vse boljši dostop do znanj, informacij, izkušenj in sredstev za trajnostno načrtovanje prometa. Izkušnje z mednarodnimi projekti na področju mobilnosti hkrati kažejo na velik pomen in potencial evropskih iniciativ pri doseganju trajnostnega prometa v občinah.





PET STRATEŠKIH STEBROV

Glavne poteze našega načrta za uspeh

Občinska celostna prometna strategija Občine Zreče 2025–2032 predvideva pet ključnih področij ukrepanja na poti do sodobno organiziranega prometa v občini. Sklopi se med seboj povezujejo in na mnogih ravneh dopolnjujejo, njihova ključna lastnost pa je odmik od osredotočenosti na gradnjo infrastrukture in usmeritev v naložbeno in okoljsko manj sporne, a hkrati bolj učinkovite ukrepe.

Strateški stebri prometne strategije so:

- I. CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
- II. SISTEMSKA PODPORA HOJI
- III. IZKORIŠČEN POTENCIAL KOLESARJENJA
- IV. JAVNI PREVOZ PO MERI UPORABNIKA
- V. CESTNI PROMET PO MERI SKUPNOSTI

PET STRATEŠKIH STEBROV

I. Celostno načrtovanje prometa

Zagotavljanje kakovostne dostopnosti za vse prebivalce in obiskovalce Občine Zreče ostaja pomembna strateška priložnost občine. S spremembo načrtovalske paradigme bomo na področju celostnega prometnega načrtovanja ostali primer občine, ki dosega izboljšave. Prakso načrtovanja prometa bomo še naprej nadgrajevali s sodobnimi postopki in metodami ter jo integrirali z drugimi sektorji, predvsem prostorskim. Za doseganje ciljev in preseganje omejitev se bomo povezovali s strokovnjaki in občinami tako na regionalni kot tudi državni in evropski ravni. Transparentno odločanje in redno vključevanje javnosti ostajata redna praksa. Redno bomo tudi merili, vrednotili in promovirali naše dosežke.

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

V tem stebru bomo obravnavali izzive, povezane z načrtovanjem prometa v občini ter z njegovo integracijo s prostorskim načrtovanjem za uveljavljanje bolj uravnoteženega in celostnega ukrepanja, ki ne bo več prekomerno krepilo avtomobilnosti. V ta namen bomo tudi okrepili občinsko upravo in sodelovanje s sosednjimi občinami za ukvarjanje s skupnimi izzivi.

Prvi izziv je neposredno povezan z razporeditvijo sredstev v občinskem proračunu. Občina trenutno večino sredstev na področju prometa namenja za vzdrževanje cest in za investicije v ceste. Razmerje med investicijami bomo zato v naslednjih letih spremenili, da bodo sredstva enakomerneje razporejena med vse uporabnike javnih prometnih površin. Različni potovalni načini bodo upoštevani tudi na področju rednega vzdrževanja in prenove cestnega omrežja.

Prav tako se v občini v preteklosti ni sistematično spremljalo področja prometa, potovalnih navad prebivalcev ter učinkov prometnih investicij in ukrepov. Vključevanje javnosti v odločitve o prometu je prisotno, vendar ga je treba dvigniti na višjo raven.

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Eden najpomembnejših dosežkov zadnjih let je vzpostavitev in ohranjanje politične podpore OCPS. Ta je veliko doprinesla k uspešnosti izvajanja prve generacije ter je bila odličen okvir med pripravo druge generacije strategije. Politična podpora daje dokumentu pomembno legitimnost ter zagotavlja, da bo izvajanje akcijskega načrta med prednostnimi nalogami občinske uprave v naslednjih letih.

Hkrati je proces prenove strategije ponovno pokazal visoko vključenost in pripravljenost sodelovanja večine akterjev na področju prometa na občini ter njihovo seznanjenost s principi celostnega prometnega načrtovanja. Vse bolj se kaže tudi večja celovitost ukvarjanja s prometom. Navedeno predstavlja odličen temelj za uspešno izvajanje strategije v naslednjih letih.

Največja priložnost občine za ukvarjanje z izzivi na področju celostnega načrtovanja prometa je v izvajanju že izdelanih načrtov in študij. Z njimi je občina že podrobneje načrtovala nadaljnji razvoj posameznih prometnih segmentov na pomembnih območjih v občini – v gospodarski coni, v okolici Osnovne šole Zreče, na Rogli. Izvajanje ukrepov je del Akcijskega načrta te strategije.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA

Upoštevajoč vizijo in cilje, najpomembnejše izzive in priložnosti ter zastavljeno smer ukrepanja se bo občina v naslednjih letih na področju načrtovanja prometa prioriteto osredotočala na tri prioriteta področja delovanja:

- Sprememba načrtovalske paradigme.
- Merjenje, vrednotenje in promocija dosežkov.
- Vključevanje javnosti.

SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju celostnega načrtovanja prometa ter uveljavljanje strateškega vodila, zapisanega v uvodu v poglavje, bomo spremljali s petimi kazalniki. Zadal si tudi ciljne vrednosti, ki jih želimo doseči v sedemletnem obdobju veljavnosti strategije.

Preglednica 2: Kazalniki spremljanja učinkovitosti strategije na področju celostnega prometnega načrtovanja

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Zmanjšanje deleža potnikov v osebnih avtomobilih na glavnih prometnicah v občini za 5 % do leta 2032	71 % (2024)	67 % (2031)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 10 % do leta 2032	41 % (2024)	37 % (2031)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo sami v avtomobilu, za 10 % do leta 2032	49 % (2024)	44 % (2031)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila vseh prometnih nesreč za 20 % do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na 2020–2022)	48 (2020–2022)	39 (2029–2031)
	Nič prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	0,3 (2020–2022)	0,0 (2029–2031)
Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa	Povečanje povprečne ocene zadovoljstva za polovico ocene do leta 2032 glede na leto 2024	2,5 (2024)	3,0 (2031)

SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti o njihovi izvedbi so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju Naše zaveze za uresničevanje vizije na koncu dokumenta.

Uveljavljanje celostnega pristopa k načrtovanju prometa

I.1 Zagotovitev izvajanja OCPS z rednim vključevanjem ukrepov v vsakoletni proračun

Pri oblikovanju proračuna bomo kot eno izmed osnov upoštevali akcijski načrt OCPS. Izhodišče bo pripraviti čim bolj uravnotežen proračun z vidika različnih prometnih načinov ter z iskanjem sinergij med posameznimi projekti in različnimi sektorji.

I.2 Zaposlitev osebe, zadolžene za izvajanje, komuniciranje in spremljanje učinkov OCPS ter krepitev medobčinskega sodelovanja

Za izvajanje nalog, ki izhajajo iz pogodbe za sofinanciranje priprave OCPS in iz tega dokumenta, bomo zaposlili osebo, ki bo izvajala naloge, povezane s koordinacijo, izvajanjem strategije, komuniciranjem razvoja in izvajanja ukrepov, spremljanjem učinkov OCPS ter krepitvijo medobčinskega sodelovanja.

I.3 Uravnoteženo načrtovanje z vidika uporabnikov javnih prometnih površin

Ob izgradnji ali rekonstrukciji infrastrukture in/ali spremembi pogojev mobilnosti bomo upoštevali vse potovalne načine, pri čemer bomo dali prednost ranljivejšim skupinam udeležencev v prometu. Prioritete se bodo določale na podlagi strateških vodil OCPS in pozitivnih sinergijskih učinkov za vse uporabnike (pešce, kolesarje, uporabnike javnega potniškega prometa, voznike).

I.4 Integracija sektorjev

Različne sektorje, relevantne za načrtovanje dostopnosti in mobilnosti, bomo povezali. Še posebej bomo pozorni na sočasno in integrirano načrtovanje prostorskega razvoja in prometne ponudbe. V postopke prostorskega planiranja bomo integrirali vsebine OCPS (denimo parkirne standarde za kolesa, omrežja povezav za pešce in kolesarje) in obratno. S tem bomo zagotovili večjo kakovost in učinkovitost prihodnjih projektov.

I.5 Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja

Povezovanje in sodelovanje z občinami bomo izvajali na rednih koordinacijskih sestankih s sosednjimi občinami ali občinami v regiji ali občinami s skupnimi projekti ali v primeru načrtovane investicije z vplivom na druge občine. Osrednje teme medobčinskih sestankov bodo predvsem: kolesarska infrastruktura, javni potniški promet, urejanje državnih cest, urejanje parkiranja tovornih vozil, urejanje površine za sopotništvo pri avtocestnem priključku, javni sistem izposoje koles, prevozi na klic. V primeru ustanovitve regijskega centra mobilnosti bomo sodelovali z njihovimi predstavniki na področju mobilnosti in dostopnosti lokalnega in medobčinskega značaja ter v okviru različnih projektov in pobud.

I.6 Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi regionalne celostne prometne strategije

Z ostalimi 30 občinami v Savinjski regiji bomo sodelovali pri pripravi regionalne celostne prometne strategije (RCPS).

I.7 Prenova OCPS

Po 7-letnem planskem obdobju bomo pristopili k pripravi naslednje generacije OCPS.

Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti

I.8 Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje ter območij prijaznega prometa

Izdelali bomo idejno zasnovo povezav za hojo in kolesarjenje ter območij prijaznega prometa v Občini Zreče. V okviru idejne zasnove bomo načrtovali tudi sprehajalne in rekreacijske (turistične) poti in kolesarske povezave. Omrežje povezav za aktivno mobilnost, tako znotraj naselij kot izven njih, bo v kar največji meri vključevalo urejanje ločenih povezav, oblikovanih kot zeleni koridorji in z navezovanjem na Pohorje v zaledju. Opredelili bomo območja omejene hitrosti in umirjenega prometa. Ukrep bo zmanjšal obseg motornega prometa v preurejenih območjih, povečal varnost ter spodbudil hojo in kolesarjenje.

Opredelili bomo akcijski načrt ter določili etapnost izvedbe na podlagi izbranih relevantnih kriterijev: šolska pot, pomembnost povezave, že delno izvedena povezava, stopnja povečanja prometne varnosti, zahtevnost izvedbe, sinergija z drugimi načrtovanimi projekti.

I.9 Izvedba ukrepov predvidenih v izdelanih mobilnostnih načrtih na območju industrijske cone

Del ukrepov je že bil izveden. Izvedejo se še preostali ukrepi, predvideni v mobilnostnem načrtu na območju Industrijske cone Zreče, mobilnostnem načrtu za podjetje Unior in za osnovno šolo Zreče. Območje industrijske cone se uredi v skladu z izdelano idejno zasnovo, pripravljeno v okviru mobilnostnega načrta. Z zaposlovalci bomo sodelovali, da se izvedejo še preostali ukrepi kot na primer: upravljanje s parkirnimi površinami, portal za dogovore o skupnih vožnjah, informacijski paketi za zaposlene o prometni dostopnosti lokacije, promocijske akcije za spodbujanje hoje in kolesarjenja, službena kolesa.

I.10 Izvedba ukrepov predvidenih v izdelanem mobilnostnem načrtu za Roglo

Izvedejo se ukrepi iz izdelanega mobilnostnega načrta: preureditev regionalne ceste R3-701 (omejitve hitrosti na 30 km/h, vodenje kolesarjev na vozišču, prehodi za pešce, priključne ceste, parkirna mesta, ukrepi umirjanja prometa), ureditev trga pri cerkvi, vzpostavitev omrežja pešpoti in posta-

vitev smerokazov, vodenje kolesarjev, stojala za kolesa in varne kolesarnice, privlačnejše povezave javnega prevoza, ureditev avtobusnih postajališč in parkirišč za avtobuse, opremljenost avtobusov za prevoz koles, prevoz z javnim prevozom in možnost cenejše smučarske karte, upravljanje s parkirnimi mesti (coniranje za različne ciljne skupine, različni režimi, uvedba parkirin, nadzor, P+R v času konic in dogodkov), informacijski sistem, vzpostavitev mobilnostnih točk. Roglo je treba po ureditvah opredeliti kot naselje in urediti lastništvo javnih površin.

I.11 Sodelovanje in izvedba ukrepov v okviru projekta ELENA Mobility Slovenia – Mobilnostna študija za Občino Zreče

Postopoma bomo izvedli ukrepe v okviru navedene mobilnostne študije, ki obsegajo urejanje kolesarskih povezav, širitev javnega sistema za izposajo koles KolesCE in nakup občinskega e-vozila.

Spremljanje in vrednotenje učinkov

I.12 Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje na pristojno ministrstvo

Redno bomo spremljali kazalnike OCPS. Za potrebe rednega spremljanja kazalnikov OCPS in izvajanje drugih meritev na območju občine bomo nabavili prenosne merilce za štetje prometa in spremljanje hitrosti vožnje. O rezultatih spremljanja in vrednotenja bomo redno seznanjali občinski svet in javnost (objava na spletu), podatke o rezultatih spremljanja obveznih kazalnikov pa bomo redno poročali na pristojno ministrstvo.

I.13 Nakup in postavitve števec prometa ter zbiranje podatkov

Za izvajanje rednega štetja prometa bomo opravili nakup takšnih števec, kakršne smo že uporabili za zajem izhodiščnega stanja. Letno zbiranje podatkov bo spremljalo tudi obvezno poročanje pristojnemu ministrstvu, kar bo prispevalo k večji transparentnosti in primerljivosti prometnega načrtovanja.

Vključevanje javnosti in promocija dosežkov OCPS

I.14 Delo z javnostmi za vse vsebine in tematske stebre (osrednja aktivnost ETM)

Izvajali bomo različne promocijske, ozaveševalne in izobraževalne akcije za vsa področja celostnega prometnega načrtovanja. Glavne aktivnosti bodo potekale v okviru kampanje Evropski teden mobilnosti, kateri se bomo pridružili vsako leto, ter na področju ozaveščanja o koristih kolesarjenja.

V fazi izdelanih načrtov ali idejnih zasnov (tudi za državno infrastrukturo) se bodo ti predstavili deležnikom in splošni javnosti, stanovalcem, ki se jih to tiče, in drugim uporabnikom na javni razpravi ali posvetu. Podane pripombe bodo strokovno proučene. Obveznost izvedbe javne razprave oz. druge oblike participacije bo vključena v projektne naloge v okviru naročil s strani občine.

I.15 Promocija dosežkov OCPS

Splošno javnost in zaposlovalce ter druge deležnike bomo obveščali o izvajanju OCPS ter ob vsaki izvedbi ukrepa, ki spreminja pogoje mobilnosti in dostopnosti, kot na primer: nova kolesarska povezava, sprememba vozniških redov javnega potniškega prometa, izgradnja pločnika, širitev izposoje koles. Obveščali jih bomo tudi o začetku, trajanju in končanju gradbenih del na prometni infrastrukturi.



PET STRATEŠKIH STEBROV

II. Sistemska podpora hoji

V Občini Zreče bomo hojo vrnili med glavne vsakodnevne načine premikanja s kakovostnimi ureditvami za pešce in z umiritvijo prometa. Površine za pešce bodo neprekinjene, neposredne, široke, senčene, osvetljene, s kakovostno urbano opremo ter brez arhitektonskih ovir. Zaradi prioritete obravnave pešcev se bomo pogosteje odločali za transformacijo cestnih površin v prid površinam za hojo. S fizičnim umirjanjem motornega prometa v naseljih in ob križanjih s povezavami za hojo in kolesarjenje bomo poskrbeli tudi za večjo prometno varnost. Ureditve za hojo bodo bolj ambiciozno izpostavljene že v načrtovalskih procesih, v katerih bo poseben poudarek na zagotavljanju dobrih razmer za gibalno ovirane osebe ter na vzpostavljanju neposrednih povezav vseh ciljev v občini. Hoja bo tudi zaradi ozaveščanja in informiranja prepoznana kot zdrav in priljubljen način opravljanja vsakodnevnih poti.

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

Osrednji izziv na področju hoje je njena podrejenost v načrtovalskih procesih. Ker je bila hoja do sedaj v prometnem sistemu obravnavana kot podrejena, načrtovanje kakovostnih razmer zanjo ni bilo ustrezno vključeno v prometno in prostorsko načrtovanje. To se kaže v pomanjkanju logičnih, varnih in najkrajših povezav do ključnih ciljev poti, v pomanjkljivih rešitvah za pešce, v pomanjkanju prehodov za pešce tudi na ključnih mestih, v nepovezanosti omrežja za hojo, v pomanjkljivi osvetljenosti. Nesistematično je tudi zbiranje podatkov o hoji ter merjenje učinkov izvedenih ukrepov.

V prostoru je hoja podrejena cestnemu motornemu prometu, kar zmanjšuje njeno varnost in privlačnost. Navedene pomanjkljivosti še posebej ogrožajo hojo gibalno oviranim osebam. Mednje ne sodijo le invalidi, ampak tudi starejši prebivalci, družine z majhnimi otroki in osebe z začasnimi poškodbami. Te skupine uporabnikov zelo ovirajo manjkajoče in slabo urejene površine za pešce, odsotnost klančin na križiščih in prehodih ter preozki pločniki.

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

V zadnjih letih je občina že izvedla pomembne ukrepe za izboljšanje razmer za hojo. Preurejena je bila okolica Osnovne šole Zreče, zgrajenih je bilo nekaj novih pločnikov ter uvedenih nekaj ukrepov umirjanja prometa v naseljih. V naslednjih letih bo občina začeto delo nadgrajevala in bo sistematično načrtovala in dopolnjevala omrežje povezav za hojo v vseh naseljih v občini. Izboljšave bodo še posebej osredotočene na urejanje varnih poti v šolo in javnih odprtih površin, saj so to osrednji deli naselij, kjer je potencial za hojo na dnevni ravni največji.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA

Upoštevajoč vizijo in cilje, najpomembnejše izzive in priložnosti ter zastavljeno smer ukrepanja se bo občina v naslednjih letih na področju hoje prioritarno osredotočala na naslednje tri vsebine:

- Celovito umirjanje motornega prometa.
- Hoja kot glavni način premikanja.
- Skrb za gibalno ovirane.

SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju hoje ter uveljavljanje strateškega vodila, zapisanega v uvodu v poglavje, bomo spremljali z dvema kazalnikoma. Zadali smo si tudi ciljni vrednosti, ki ju želimo doseči v sedemletnem obdobju veljavnosti strategije.

Preglednica 3: Kazalnika spremljanja učinkovitosti strategije na področju hoje

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža pešcev na glavnih prometnicah v občini za 30 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	3 % (2024)	4 % (2031)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci, na največ 1 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	2 (2020–2022)	1 (2029–2031)

SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti o izvedbi so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju Naše zaveze za uresničevanje vizije na koncu dokumenta.

Celovito načrtovanje na področju hoje

II.0 Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje in območij prijaznega prometa

V okviru ukrepa I.8 Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje ter območij prijaznega prometa bomo na področju hoje izdelali idejno zasnovo povezav za hojo ter območij prijaznega prometa, ki bodo del omrežja varnih in udobnih povezav za pešce. V idejni zasnovi bomo opredelili tudi sprehajalne in rekreacijske (turistične) poti.

II.1 Urejanje povezav za hojo

Zgradili bomo manjkajoče pločnike v naseljih ter ob krajših odsekih cest skozi zaselke v dolini. Širše območje osnovne šole in podjetja Unior v Zrečah bomo urejali v skladu z mobilnostnim načrtom. Uredili bomo sprehajalne poti prioriteto v Zrečah in na Rogli. Uredili bomo sprehajalno pot ob Dravinji. Prehode za pešce bomo zgoščali v naseljih, jih urejali ob avtobusnih postajališčih in na šolskih poteh.

II.2 Urejanje varnih poti v šolo

Aktivno se bomo ukvarjali s preureditvami na lokacijah, ki jih učenci na poti v šolo zaznavajo kot nevarne. Urejali bomo poti, po katerih do avtobusnih postajališč prihajajo učenci, ki se v šolo vozijo s šolskim avtobusom.

II.3 Ureditev javnih odprtih površin

V zgornjem delu naselja Zreče bomo javno površino uredili v okolici občine, v spodnjem pa na območju starih Zreč. Z javnimi razpravami in delavnicami bomo pripravili zasnove za ureditev teh površin ter jih nato pričeli urejati. Pri sprejemanju določitev bomo sledili vodilu, da naj površine izboljšajo kakovost bivanja v naselju ter da naj kot pomembna območja podprejo kakovost vzpostavljenega omrežja povezav za hojo, nadgrajujejo vizualno zaznavnost naselja in izboljšujejo kakovost bivanja. Lahko pa ustvarjajo tudi unikaten prostor in omogočijo širšo prepoznavnost naselja. Površini bomo navezali na omrežje povezav za hojo v naselju.

Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo

II.4 Odpravljanje ovir za funkcionalno ovirane osebe

V okviru aktivnosti »Občina po meri invalidov« bomo nadaljevali preverjanje in odpravljanje ovir med pomembnejšimi javnimi in zdravstvenimi ustanovami, storitvenimi objekti in na najpomembnejših povezavah za hojo v občini. Zagotovili bomo zadostno število parkirnih mest za invalide, ki bodo primerno dimenzionirana. Poleg spremljanja potreb gibalno oviranih bomo pripravili tudi aktivnosti za prilagajanje javnih površin za druge skupine invalidov, kot so slepi in slabovidni.

II.5 Nadgradnja opreme obstoječih povezav za hojo

Obstoječe povezave za hojo že zagotavljajo osnovno omrežje. Vendar trenutne povezave pogosto nimajo dodatne opreme, kot so klopi, smetnjaki, osvetlitev, senčenje, manjša igrala in pitniki. Vsako leto bomo nekaj sredstev namenili izboljšavam na ključnih povezavah, ki jih prebivalci dnevno uporabljajo za poti v šolo in na delo ali pa kot rekreacijske poti.

II.6 Redno vzdrževanje infrastrukture za hojo

Povezave za hojo in druge javne površine za pešce bomo redno vzdrževali vse leto in izvajali potrebne obnove.



PET STRATEŠKIH STEBROV

III. Izkoriščen potencial kolesarjenja

Zreče bodo občina z optimalnimi pogoji za varno in udobno kolesarjenje. To bomo dosegli z odlično kolesarsko infrastrukturo, umirjenim prometom in prometno kulturo, v kateri bo kolesarjenje enakovreden in varen način za opravljanje vsakodnevnih poti kot tudi uveljavljena oblika rekreacije in turizma. S kolesom bodo varno, neposredno in udobno dostopni vsi ključni cilji v občini ter sosednje občine. Glavni cilji bodo hkrati dobro opremljeni z varnimi parkirišči koles. Omrežje varnih, širokih, osvetljenih, ovir prostih in tudi od motornega prometa ločenih kolesarskih povezav bo dobro razvito na območju celotne občine in redno vzdrževano. Povečanje ugleda kolesarjenja bo podprto z ozaveščanjem in informiranjem, kar bo pripomoglo k doseganju kritične mase kolesarjev in posledično večji varnosti ter sprejetosti kolesarjenja med drugimi udeleženci v prometu in načrtovalci.

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

Prvi in najpomembnejši izziv predstavlja pomanjkanje kolesarske infrastrukture. Kolesarjem namenjenih površin praktično ni ne v naseljih (vključno z Zrečami) niti med njimi, obstoječi odseki pa so nepovezani. Pogosto mešanje z motornim prometom zmanjšuje varnost uporabe kolesa, slaba je tudi opremljenost s stojali za kolesa na ciljnih poti. Trenutno stanje zato ne omogoča niti varnega niti prijetnega kolesarjenja. Zaradi navedenega v občini ni veliko kolesarjev. To potrjujejo tudi rezultati štetja prometa ter anket med zaposlenimi, osnovnošolci in starši otrok v vrtcih. Delež dnevnih poti, opravljenih s kolesom, se namreč gibljejo med skromnimi 3 in 6 odstotki. Še posebej je ta delež majhen glede na potencial, ki ga predstavljajo relativno majhne razdalje med delovnimi mesti (oziroma šolo) in domom večjega deleža prebivalcev.

Drugi izziv predstavljata načrtovalska in izvedbena praksa, ki kolesarjenju ne namenjata dovolj pozornosti. To se kaže v zapostavljanju umeščanja površin za kolesarjenje v infrastrukturne projekte, nezveznosti in neustreznem dimenzioniranju izvedenih kolesarskih površin. Več zadreg predstavlja tudi urejanje infrastrukture za kolesarjenje na oziroma ob državnih cestah skozi naselja. Tam namreč daje Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo praviloma še vedno prednost cestnemu motornemu prometu, čeprav bi bilo treba zaradi pomanjkanja prostora uskladiti potrebe različnih uporabnikov, umirjati motorni promet in nameniti več pozornosti ranljivejšim uporabnikom.

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

V zadnjih letih na področju kolesarjenja izstopata dva dosežka. Prvi dosežek predstavlja vzpostavitev novih postajališč za izposajo električnih koles sistema KolesCE. Naselje Zreče ima tako sedaj štiri točke izposoje, ki lahko uporabnikom služijo za uporabo koles v naselju in njegovem zaledju, hkrati pa so tudi del večjega omrežja, ki zajema celotno Savinjsko regijo. Druge bližnje točke izposoje, enostavno dosegljive z električnim kolesom, so v Slovenskih Konjicah in so od Zreč oddaljene med štiri in pet kilometrov. Drugi izpostavljen dosežek je s področja podporne infrastrukture za kolesarjenje. Obsega ureditev novih parkirišč za kolesa na več lokacijah v naselju Zreče.

V naslednjih letih bo občina na področju vzpostavljanja kolesarskega omrežja namenila več pozornosti tudi medobčinskemu sodelovanju. Bližina zaposlitvenega in izobraževalnega središča Slovenske Konjice predstavlja namreč velik potencial za vzpostavitev daljinske kolesarske povezave.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA

Upoštevajoč vizijo in cilje, najpomembnejše izzive in priložnosti ter zastavljeno smer ukrepanja se bo občina v naslednjih letih na področju kolesarjenja prioriteto osredotočala na naslednje tri vsebine:

- Celovito umirjanje motornega prometa.
- Ozaveščanje o koristih kolesarjenja.
- Vzpostavljanje sklenjenega omrežja kolesarskih povezav.

SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju kolesarjenja ter uveljavljanje strateškega vodila, zapisanega v uvodu v poglavje, bomo spremljali z dvema kazalnikoma. Zadali smo si tudi ciljni vrednosti, ki ju želimo doseči v sedemletnem obdobju veljavnosti strategije.

Preglednica 4: Kazalnika spremljanja učinkovitosti strategije na področju kolesarjenja

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža kolesarjev na glavnih prometnicah v občini za 30 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	3 %(2024)	4 %(2031)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji, na največ 2 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	4(2020–2022)	2(2029–2031)

SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti o njihovi izvedbi so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju Naše zaveze za uresničevanje vizije na koncu dokumenta.

Celovito načrtovanje na področju kolesarjenja

III.0 Izdelava zasnove omrežja za pešce in kolesarje in območij prijaznega prometa

V okviru ukrepa I.8 Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje ter območij prijaznega prometa bomo na področju kolesarjenja izdelali idejno zasnovo kolesarskih povezav ter območij prijaznega prometa, ki bodo sestavni del kolesarskega omrežja v občini. V okviru idejne zasnove bomo načrtovali tudi rekreacijske (turistične) kolesarske povezave. Opredeljeni bodo podporna infrastruktura za kolesarjenje in minimalni standardi za projektiranje ter izvedbo kolesarskih ureditev.

III.1 Urejanje kolesarskih povezav

Pristopili bomo k urejanju lastniških razmerij ter prioritetno k ureditvi odseka kolesarske povezave Zreče–Slovenske Konjice kot dela državne kolesarske povezave Vojnik–Slovenske Konjice–Poljčane. Ta bo predstavljala hrbtenico kolesarskega omrežja in bo oblikovana kot zeleni koridor (zasaditve, oprema), ki bo v kar največji meri potekal ločeno od glavne ceste. Na relaciji Zreče–Slovenske Konjice so namreč najintenzivnejše dnevne migracije v obe smeri.

Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za kolesarjenje

III.2 Oprema kolesarskih povezav in informacijski sistem

Kolesarske povezave bomo ustrezno označili (državne, turne, rekreativne, npr. pohorska kolesarska transverzala). Uredili bomo počivališča za kolesarje in jih opremili z informacijskimi tablam, urbano opremo, orodjem za popravila. Skupaj z drugimi občinami bomo uredili skupni spletni portal kolesarskih poti in kolesarskih parkov na Pohorju.

III.3 Urejanje parkirnih mest za kolesa

Na ključnih kolesarskih točkah v občini bomo zagotovili varno in pred vremenskimi vplivi zaščiteno parkiranje koles. Letno bomo zagotavljali parkirna stojala v skladu s povpraševanjem in standardi. Skrbeli bomo za njihovo vzdrževanje in odstranjevanje zapuščenih koles. Tudi podjetja v občini bomo spodbudili za sodelovanje pri zagotavljanju boljših pogojev za kolesarjenje, med drugim bomo poskrbeli za postavitev kolesarnic. Velikost in količina parkirnih mest za kolesa bosta določeni

na podlagi ocene potenciala in zaznanih potreb. Kolesarnice bodo omogočale varno zaklepanje koles, nudile bodo tudi osnovno orodje za popravila in možnost polnitve električnih koles. Ključna avtobusna postajališča v občini, ki imajo širše zaledje potencialnih potnikov, bomo opremili s stojali za kolesa. Na njih bodo lahko potniki varno puščali kolesa po prihodu na postajališče. Testno bodo postajališča opremljena z nekaj stojali, po ugotovljeni potrebi pa bomo njihovo število povečali. Parkirni normativi za kolesa se opredelijo v občinskem prostorskem načrtu.

III.4 Vzdrževanje in upravljanje javnega sistema za izposajo koles

Sistem za izposajo koles bomo razširili z ureditvijo treh novih postaj za izposajo javnih koles, in sicer v Dobrovljah, na Stranicah in v spodnji coni v Zrečah. Sistem bomo redno vzdrževali.

III.5 Redno vzdrževanje kolesarske infrastrukture

Kolesarsko infrastrukturo in površine za kolesarje bomo redno vzdrževali vse leto in izvajali potrebne obnove.



PET STRATEŠKIH STEBROV

IV. Javni prevoz po meri uporabnikov

Zaradi velikega deleža prebivalcev, ki kljub rasti števila vozil ostaja brez dostopa do osebnega avtomobila, bomo v Občini Zreče ponovno razvili kakovosten javni prevoz. Prebivalci bodo imeli na voljo sodoben, učinkovit, cenovno in stroškovno ugoden ter poselitvenim vzorcem prilagojen javni prevoz. Večina občine bo enostavno dostopna z različnimi oblikami javnega prevoza, pogostost voženj bo primerna, sistem pa bo privlačen tudi za osebe z omejeno mobilnostjo. Občinsko avtobusno omrežje bo dobro integrirano (povezanost prog, prestopi in vozni redi) z regionalnim in državnim sistemom. Za preseganje omejitev se bomo povezovali s sosednjimi občinami ter državnim upravljavcem javnega prevoza. Dostopnost ključnih ciljev poti za vse skupine prebivalcev se bo povečala, hkrati pa se bodo zmanjšali negativni vplivi na okolje in prometno varnost. Sistem bo redno spremljan, podatki pa uporabljeni pri načrtovanju nadaljnjega razvoja sistema.

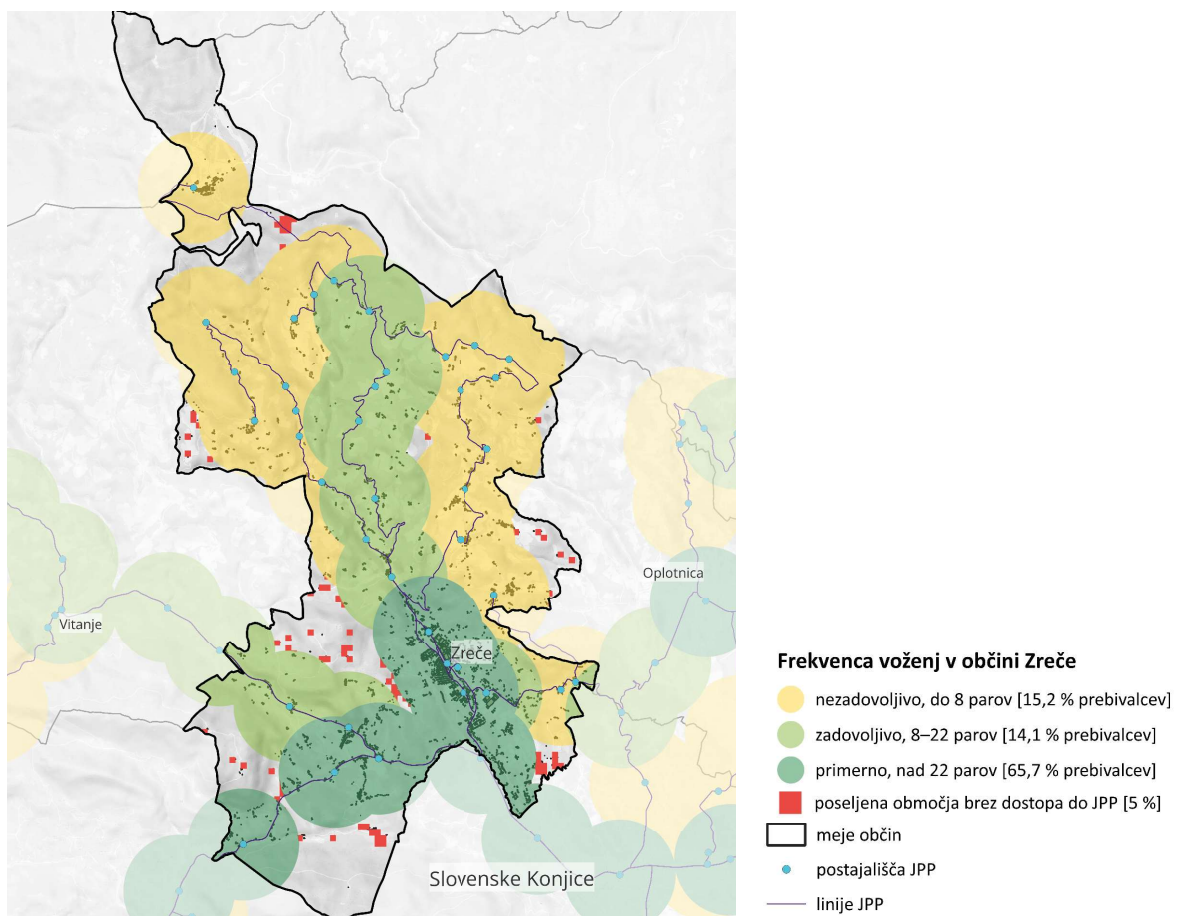
NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

Prebivalci občine, ki ne prebivajo v Zrečah, imajo primerjalno precej slabšo ponudbo javnega prevoza. To pomeni zadovoljivo (med 8 in 22 parov voženj na običajen delovni dan) ali celo nezadovoljivo dostopnost (manj kot 8 parov voženj na običajen delovni dan). Na takšnih območjih stanuje 30 % prebivalcev. Nekaj je tudi prebivalcev, ki nimajo nobenega dostopa do javnega prevoza (5 %). Izziv predstavlja tudi slaba povezanost z javnim prevozom med Zrečami in turističnim območjem na Rogli. Kljub povečevanju števila osebnih avtomobilov precejšnjemu deležu prebivalcev, predvsem mladoletnim in starejšim, pogosto ostaja javni prevoz edina možnost prevoza na srednje in večje razdalje. Zaradi staranja prebivalstva postaja slaba ponudba javnega prevoza in neprilagojenost vozil gibalno oviranim osebam tudi vse večji družbeni problem.

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Občina Zreče je zaradi zgoščene poselitve v naselju Zreče in njegovem zaledju dobro pokrita z javnim prevozom ter presega slovensko povprečje. Tako razvejanost omrežja kot pogostost voženj sta med tednom ustrezna. 65,7 % prebivalcev živi na območjih s primerno pogostostjo voženj (več kot 22 parov voženj na običajen delovni dan). Občina je z okolico dobro povezana, Celje in Maribor sta z javnim prevozom dostopna v manj kot eni uri. Najboljša je povezava z bližnjimi Slovenskimi Konjicami, od koder so možne tudi nadaljnje povezave z drugimi kraji.

V občini je urejen tudi organiziran prevoz otrok v osnovno šolo ter prevoz delavcev v večja podjetja. Predvsem na področju prevoza zaposlenih je še veliko priložnosti za izboljšave, ki bi zmanjšale pritisk avtomobilskega prometa. Za nujne opravke starejših je vzpostavljen sistem prevozov na klic Prostofer.



¹Kartografija: Jakob Kmetič, Avtor: Simon Koblar, Jakob Kmetič, Vir podlage: OpenStreetMap, 2024; GURS, 2024; EUZ-DEM, 2016, Vir podatkov: NCUP, 2024, SURS, 2024

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA

Upoštevajoč vizijo in cilje, najpomembnejše izzive in priložnosti ter zastavljeno smer ukrepanja se bo občina v naslednjih letih na področju javnega prevoza prioriteto osredotočala na naslednje tri vsebine:

- Aktivno spremljanje in prilagajanje ponudbe javnega prevoza.
- Prilagajanje vzorcu poselitve.
- Zagotavljanje povezanosti z regionalnim in državnim sistemom.

SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju ponudbe javnega prevoza ter uveljavljanje strateškega vodila, zapisanega v uvodu v poglavje, bomo spremljali z enim kazalnikom. Zadali smo si tudi ciljno vrednost, ki jo želimo doseči v sedemletnem obdobju veljavnosti strategije.

Preglednica 5: Kazalniki spremljanja učinkovitosti strategije na področju javnega prometa

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Dostopnost prebivalcev do JPP	Zmanjšanje deleža prebivalcev z neprimerno dostopnostjo do JPP za 20 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	15 % (2024)	12 % (2031)

SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti o njihovi izvedbi so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju Naše zaveze za uresničevanje vizije na koncu dokumenta.

Upravljanje in izboljšanje ponudbe javnega prevoza

IV.1 Pobude za izboljšanje javnega prevoza

Sproti bomo zbirali informacije o ponudbi javnega prevoza na območju občine in regije in skupaj z večjimi zaposlovalci, šolami ter upravljalci na območju Rogle podajali pobude na Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa za izboljšanje ponudbe javnega prevoza.

IV.2 Izvajanje storitve Prostofer

Prizadevali si bomo za boljše informiranje potencialnih uporabnikov storitve Prostofer, večjo uporabo storitve in zagotavljanje zadostnega števila šoferjev.

IV.3 Integracija šolskih prevozov v sistem javnega prevoza

Pomembno izboljšavo na področju dostopnosti javnega prevoza za vse uporabnike ter hkrati zmanjšanja stroškov občine bomo dosegli z integracijo šolskih prevozov v sistem javnega prevoza. To pomeni, da se bodo vozni redi prilagodili tako, da bodo ustrezali šolskim urnikom, hkrati pa bodo avtobusi na voljo tudi drugim potnikom. V skrbi za uspešno integracijo in zagotovitev optimalne storitve bomo izvajali redna usklajevanja med občino, osnovno šolo in prevozniki.

Optimiziranje podporne infrastrukture za javni prevoz

IV.4 Urejanje in opremljanje avtobusnih postajališč

Vsa avtobusna postajališča linijskega prevoza bomo uredili z nadstreški, klopmi, koši za odpadke, odstavnimi mesti za kolesa in voznimi redi in opremili z ustrezno signalizacijo. Prioritetno bomo uredili postajališče v Stranica. Postajališča za šolske prevoze bomo označili z ustrezno signalizacijo, jih utrdili in opremili.



PET STRATEŠKIH STEBROV

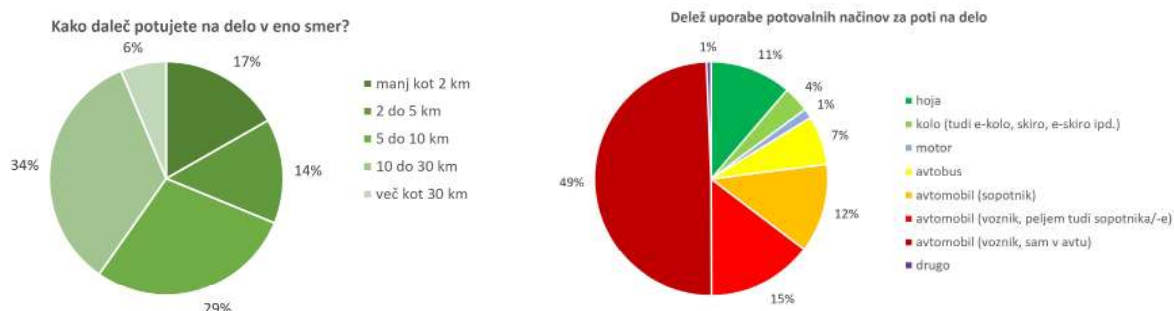
V. Cestni promet po meri skupnosti

Prizadevali si bomo za umiritev in zmanjšanje osebne avtomobilskega prometa ter upravljanje tovornega prometa in njunih negativnih posledic ter za hkratno povečanje dostopnosti glavnih ciljev poti. Nadaljevali bomo z ukrepi za umirjanje prometa v občinskem središču in drugih naseljih. Z umirjanjem cestnega prometa bomo izboljšali dostopnost za vse, tudi za ljudi z zmanjšano mobilnostjo ter za pešce in kolesarje. Povečali bomo prometno varnost, omejili konflikte motoriziranih in nemotoriziranih udeležencev ter dvignili prometno kulturo voznikov. Parkirne obremenitve okolice večjih generatorjev prometa bodo z upravljanjem parkiranja zmanjšane, parkirne površine ob novogradnjah pa bodo zagotovljene premišljeno. Zmanjšali bomo število motoriziranih voženj s poudarkom na odpravljanju tranzita skozi središča in stanovanjske dele naselij ter na umirjanju prometa v teh območjih. Bistveno bo zmanjšano število prometnih nesreč in udeležencev v njih, črne točke pa bodo redno odstranjevane.

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

Kljub visokim stroškom lastništva in uporabe avtomobila motorizacija prebivalstva v Sloveniji in Občini Zreče še vedno narašča. Stopnja motorizacije je v občini že več kot desetletje višja od nacionalnega povprečja in se bliža 600 avtomobilom na 1000 prebivalcev. Posledica visoke motorizacije je, da prebivalci osebni avtomobil uporabljajo tudi v primerih, ko so njihove poti kratke in bi jih lahko opravili peš ali s kolesom.

Rast števila avtomobilov in njihova prekomerna raba imata številne negativne posledice. Slabša se dostopnost za prebivalce, ki ne morejo ali ne smejo voziti avtomobila. Povečujejo se prevozna revščina in stroški gospodinjstev za mobilnost. Slabša se prometna varnost, predvsem za najbolj ogrožene skupine prebivalcev. Krepijo se negativni posredni in neposredni vplivi motornega prometa na zdravje, prostor in okolje.



VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

V zadnjem obdobju so bile izvedene pomembne izboljšave na področju urejanja cestnega prometa. Med njimi izstopa umirjanje prometa in izboljšanje drugih prometnih ureditev v okolici osnovne šole, kar je prispevalo k večji varnosti otrok in boljšim pogojem za prihod v šolo s trajnostnimi potovalnimi načini.

Izdelan je bil tudi Načrt izvajanja parkirne politike ter več mobilnostnih načrtov. Njihovo izvajanje je vključeno v Akcijski načrt OCPS, kar bo v naslednjih letih omogočilo sistematično upravljanje prometa in izboljšanje dostopnosti za različne skupine uporabnikov.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA

Upoštevajoč vizijo in cilje, najpomembnejše izzive in priložnosti ter zastavljeno smer ukrepanja se bo občina v naslednjih letih na področju cestnega prometa prioriteto osredotočala na naslednje tri vsebine:

- Celovito umirjanje prometa in obravnava nevarnih točk.
- Upravljanje parkirnih obremenitev.
- Upravljanje tranzita.

SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju cestnega prometa ter uveljavljanje strateškega vodila, zapisanega v uvodu v poglavje, bomo spremljali z dvema kazalnikoma. Zadali smo si tudi ciljni vrednosti, ki ju želimo doseči v sedemletnem obdobju veljavnosti strategije.

Preglednica 6: Kazalniki spremljanja učinkovitosti strategije na področju javnega prometa

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila prometnih nesreč s hudo poškodovanimi udeleženci na največ 3 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	5 (2020–2022)	3 (2029–2031)
Hitrost motornega prometa	Zmanjšanje prekoraiterov hitrosti v naseljih za 30 % do leta 2032	Vrednosti bodo opredeljene do konca leta 2025	

SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti o njihovi izvedbi so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju Naše zaveze za uresničevanje vizije na koncu dokumenta.

Upravljanje motornega prometa

V.0 Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje in območij prijaznega prometa

V okviru ukrepa I.8 Izdelava zasnove omrežja za pešce in kolesarje ter območij prijaznega prometa bomo na področju cestnega prometa izdelali idejno zasnovo območij prijaznega prometa v Občini Zreče. Določili bomo novo hierarhijo cestnega omrežja občine in zamejili območja umirjanja prometa. S preureditvami ulic bomo tranzitni promet motornih vozil usmerili izključno na zbirne ceste, hitrosti pa v naselju omejili na največ 30 km/h (oziroma na 10 km/h v območjih, ki bodo prednostno namenjena pešcem).

V.1 Omejitev hitrosti in umirjanje prometa

Izvajali bomo ukrepe umirjanja prometa v vseh naseljih, intenzivno na območju šol in v središčih naselij. Ukrepe umirjanja prometa bomo izvajali tudi na cestah skozi naselja in zaselke na pohorskem območju občine. Hitrost bomo dodatno omejili na državni cesti na območjih avtobusnih postajališč in križiščih z odcepi do naselij.

V.2 Upravljanje parkiranja

Izvedli bomo ukrepe Načrta izvajanja parkirne politike Občine Zreče, mobilnostnih načrtov na območju cone in mobilnostnega načrta za Roglo. Ukrepi med drugim obsegajo ureditev obstoječih parkirnih površin, oblikovanje parkirnih con z različnimi režimi parkiranja (časovno omejeno, izdaja parkirnih dovolilnic za stanovalce in turiste), plačljivo parkiranje na Rogli (možne izjeme za uporabnike storitev na Rogli), omejevanje parkiranja na parkirnih površinah Uniorja (zapornice), prilagoditev parkirnih normativov v občinskem prostorskem načrtu, novela odloka, ki ureja področje mirujočega prometa, informiranje in promocija (informiranje o urejanju parkiranja, promocija trajnostne mobilnosti).

Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

V.3 Dopolnitev opreme in signalizacije

Nepregledna križišča in odseke cest bomo ustrezno preuredili in opremili. Postavili bomo manjkajočo signalizacijo (usmerjevalne table, informacijske table, prometna signalizacija, npr. označitev slepih cest, avtobusnih postajališč). Pregledali bomo obstoječo javno razsvetljavo in pristopili k njeni energetski prenovi in ureditvi dodatne razsvetljave.

V.4 Redno vzdrževanje in rekonstrukcije cestnega omrežja

Ukrep vsebuje dosedanje aktivnosti, ki jih izvajamo med rednim vzdrževanjem obstoječega cestnega omrežja, in načrtovane rekonstrukcije oz. obnove posameznih odsekov cest in križišč, in sicer prioriteto: cesta na Skomarje, cesta od Padeškega vrha do Gorenja, sanacija oziroma preureditev ceste in ureditev križišča Dobrava ter ostalo: asfaltiranje oziroma preplastitev vseh kategoriziranih občinskih cest.

Dela obsegajo sanacijo lukenj, asfaltiranje, utrditev bankin, odvodnjavanje, sanacijo plazov, utrjevanje brežin, čiščenje jarkov, sanacijo premostitvenih objektov, vzdrževanje obcestnega rastja itd.

Vsa dela na cestnem omrežju bomo izvedli zaradi zagotavljanja odpornost na podnebne spremembe (ustrezno odvodnjavanje, utrjevanje brežin in bankin, premostitveni objekti ustreznih dimenzij ipd.).





AKCIJSKI NAČRT

Naše zaveze za uresničevanje vizije

Vsaka strategija postane izvedljiva z ustreznim akcijskim načrtom. Podrobno določanje odgovornosti, časovnih okvirjev in finančnih obveznosti, ki izhajajo iz strateških usmeritev, je ključno za uspešno uresničitev zavez. OCPS zato vključuje nabor ukrepov, ki jih bo občina izvedla v prihodnjih sedmih letih (do konca leta 2032). Opredeljeni so tudi ocena stroškov, časovni raspored, nosilci izvedbe, stopnja zahtevnosti posameznih ukrepov in morebitne opombe. Ukrepi so zasnovani tako, da najučinkoviteje prispevajo k doseganju strateških ciljev in uresničevanju vizije razvoja prometa v občini. Njihova opredelitev temelji na analizi trenutnega stanja, prioritetah občine, potrebah ključnih deležnikov, povratnih informacijah javnosti in primerih dobre prakse. Znotraj posameznih vsebinskih sklopov so ukrepi združeni v tematske skupine – svežnje. Akcijski načrt je potrdil občinski svet.

I. Celostno načrtovanje prometa

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost in vir financiranja	Zahtevnost	Opomba
Uveljavljanje celostnega pristopa k načrtovanju prometa												
I.1	Zagotavljanje izvajanja OCPS z rednim vključevanjem ukrepov v vsakoletni proračun	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Občina Zreče	Velika	
I.2	Zaposlitev osebe, zadolžene za izvajanje, komuniciranje in spremljanje učinkov OCPS ter krepitev medobčinskega sodelovanja		15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	Občina Zreče	Velika	Polovični delovni čas
I.3	Uravnoteženo načrtovanje z vidika vseh uporabnikov javnih prometnih površin	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Občina Zreče	Velika	
I.4	Integracija sektorjev	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Občina Zreče	Srednja	
I.5	Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Občina Zreče	Srednja	
I.6	Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi RCPS	Brez stroškov	2.000 €	2.000 €	2.000 €					Občina Zreče	Srednja	Sofinanciranje Občine Zreče
I.7	Prenova OCPS								40.000 €	Občina Zreče, ministrstvo	Srednja	

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost in vir financiranja	Zahtevnost	Opomba
Izvajanje celovitih ukrepov na področju mobilnosti												
I.8	Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje in območij prijaznega prometa	Brez stroškov	35.000 €							Občina Zreče	Srednja	
I.9	Izvedba ukrepov, predvidenih v izdelanih mobilnostnih načrtih na območju industrijske cone		20.000 €	20.000 €	20.000 €					Deležniki v coni	Velika	
I.10	Izvedba ukrepov, predvidenih v izdelanem mobilnostnem načrtu za Roglo		57.000 €	50.000 €	150.000 €	500.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	DRSI, Občina Zreče, upravljavec smučišč, razpis (dogovor za razvoj regij)	Velika	
I.11	Sodelovanje in izvedba ukrepov v okviru projekta ELENA Mobility Slovenia – Mobilnostna študija za Občino Zreče			25.000 €	25.000 €	40.000 €				Občina Zreče	Srednja	
Spremljanje in vrednotenje učinkov												
I.12	Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje na pristojno ministrstvo	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	Občina Zreče	Majhna	
I.13	Nakup in postavitve števecv prometa ter zbiranje podatkov	500 €	250 €	250 €	250 €	250 €	250 €	250 €	250 €	Občina Zreče	Majhna	

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost in vir financiranja	Zahtevnost	Opomba
Vključevanje javnosti in promocija dosežkov OCPS												
I.14	Delo z javnostmi za vse vsebine in tematske stebre (osrednja aktivnost ETM)	10.000 €	12.000 €	12.000 €	12.000 €	12.000 €	12.000 €	15.000 €	15.000 €	Občina Zreče, ministrstvo	Srednja	Strošek pretežno za izvedbo ETM
I.15	Promocija dosežkov OCPS	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	Občina Zreče	Srednja	

II. Sistemska podpora hoji

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost in vir financiranja	Zahtevnost	Opomba
Celovito načrtovanje na področju hoje												
II.0	Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje in območij prijaznega prometa	*	*							Občina Zreče	Srednja	*Glej Steber Načrtovanje, ukrep I.7
II.1	Urejanje povezav za hojo		30.000 €	50.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	DRSI, Občina Zreče	Velika	Stroški odvisni od projektne dokumentacije
II.2	Urejanje varnih poti v šolo		20.000 €		20.000 €		20.000 €			DRSI, Občina Zreče	Srednja	Tudi v sklopu predhodne aktivnosti
II.3	Urejanje javnih odprtih površin					50.000 €	50.000 €	80.000 €	100.000 €	Občina Zreče	Velika	
Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo												
II.4	Odpravljanje ovir za funkcionalno ovirane osebe	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	Občina Zreče	Majhna	
II.5	Nadgradnja opreme obstoječih povezav za hojo		3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €				Občina Zreče	Majhna	
II.6	Redno vzdrževanje infrastrukture za hojo	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	Občina Zreče in Krajevne skupnosti v okviru rednega vzdrževanja cest	Srednja	Tudi v sklopu rednega vzdrževanja cestnega omrežja

III. Izkoriščen potencial kolesarjenja

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost in vir financiranja	Zahtevnost	Opomba
Celovito načrtovanje na področju kolesarjenja												
II.0	Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje in območij prijaznega prometa	*	*							Občina Zreče	Srednja	*Glej Steber Načrtovanje, ukrep I.7
II.1	Urejanje povezav za hojo		30.000 €	50.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	DRSI, Občina Zreče	Velika	Stroški odvisni od projektne dokumentacije
II.2	Urejanje varnih poti v šolo		20.000 €		20.000 €		20.000 €			DRSI, Občina Zreče	Srednja	Tudi v sklopu predhodne aktivnosti
II.3	Urejanje javnih odprtih površin					50.000 €	50.000 €	80.000 €	100.000 €	Občina Zreče	Velika	
Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo												
II.4	Odpravljanje ovir za funkcionalno ovirane osebe	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	Občina Zreče	Majhna	
II.5	Nadgradnja opreme obstojećih povezav za hojo		3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €				Občina Zreče	Majhna	
II.6	Redno vzdrževanje infrastrukture za hojo	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	Občina Zreče in Krajevne skupnosti v okviru rednega vzdrževanja cest	Srednja	Tudi v sklopu rednega vzdrževanja cestnega omrežja

IV. Javni prevoz po meri uporabnika

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost in vir financiranja	Zahtevnost	Opomba
Upravljanje in izboljšanje ponudbe javnega prevoza												
IV.1	Pobude za izboljšanje javnega prevoza		Brez stroškov		Brez stroškov		Brez stroškov		Brez stroškov	Občina Zreče	Majhna	
IV.2	Izvajanje storitve Prostofer	6.500 €	6.500 €	6.500 €	6.500 €	7.000 €	7.000 €	7.000 €	7.000 €	Občina Zreče	Velika	Nakup vozila v okviru projekta Elena
IV.3	Izvajanje šolskih prevozov	420.000 €	450.000 €	450.000 €	450.000 €	400.000 €	400.000 €	400.000 €	400.000 €	Občina Zreče	Velika	
IV.3a	Integracija šolskih prevozov v sistem javnega prevoza			Brez stroškov						Občina Zreče	Srednja	
Optimiziranje podporne infrastrukture za javni prevoz												
IV.4	Urejanje in opremljanje avtobusnih postajališč	100.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	Občina Zreče, DRSI	Majhna	

V. Cestni promet po meri skupnosti

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost in vir financiranja	Zahtevnost	Opomba
Upravljanje motornega prometa												
V.0	Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje in območij prijaznega prometa	*	*							Občina Zreče	Srednja	*Glej Steber Načrtovanje, ukrep I.7
V.1	Omejevanje hitrosti in umirjanje prometa	5.000 €	10.000 €	10.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	Občina Zreče, DRSI	Velika	Strošek dodatno tudi v ukrepu V.4
V.2	Upravljanje parkiranja		Brez stroškov	75.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	Občina Zreče	Srednja	Strošek dodatno tudi v ukrepih I.8 in I.9
Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja												
V.3	Dopolnjevanje opreme in signalizacije	25.000 €	35.000 €	35.000 €	35.000 €	35.000 €	35.000 €	35.000 €	35.000 €	Občina Zreče	Srednja	
V.4	Redno vzdrževanje in rekonstrukcija cestnega omrežja	1.600.000 €	1.600.000 €	1.800.000 €	1.800.000 €	1.800.000 €	2.000.000 €	2.000.000 €	2.000.000 €	DRSI, Občina Zreče	Srednja	

VIRI IN LITERATURA

Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije – Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, april 2023).

Statistični urad RS, SI-STAT podatkovni portal, 2024, dostopen na <https://www.stat.si>.

Popis prebivalstva 1869-2002.

Nacionalni inštitut za javno zdravje, <https://obcine.nijz.si/kazalniki/>.

Spletne strani Javne agencije RS za varnost prometa – baza podatkov o prometnih nesrečah (<http://nesrece.avp-rs.si/>).

Spletni portal iObčina, <https://www.iobcina.si/>.

Direkcija RS za infrastrukturo, prometne obremenitve, <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>.

Spletna stran OŠ Zreče: <https://www.oszrece.net/>.

