



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Občine Polzela





REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



Naslov:	Občinska celostna prometna strategija občine Polzela
Izdajatelj:	Občina Polzela
Izvajalec:	RCI - Razvojni center Inženiringi Celje d.o.o.
Avtorji:	Matija Jurko Rok Skale Staša Varšek Mira Leskovar Neža Jurko
Presojevalka kakovosti vsebine:	Mateja Kukovec
Fotografije in oblikovanje:	RCI - Razvojni center Inženiringi Celje d.o.o.
Izdelano:	September 2025

Priprava OCPS je nastala v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij. Izdelavo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

NAGOVOR ŽUPANA

Spoštovane občanke in občani,

z velikim zadovoljstvom vam predstavljam Celostno prometno strategijo Občine Polzela, dokument, ki predstavlja pomemben korak k trajnostnemu razvoju naše skupnosti in višji kakovosti življenja za vse generacije.

Promet oblikuje naš vsakdan – vpliva na naše zdravje, varnost, okolje in način življenja. Prav zato smo se v Občini Polzela odločili za strateški pristop in dolgoročno načrtovanje razvoja prometa. Naš cilj je ustvariti prostor, kjer bo hoja varna, kolesarjenje spodbudno, javni potniški promet dostopen, motorizirani promet pa urejen in čim manj obremenjujoč za okolje.

Strategija je nastajala v sodelovanju z občani, strokovnjaki in lokalnimi deležniki. To ni zgolj tehnični dokument, temveč vizija skupne prihodnosti – taka, v kateri bomo imeli čistejši zrak, manj prometnih nesreč, več mirnih ulic ter več možnosti za gibanje, povezovanje in trajnostni razvoj.

Veseli me, da se vse več občank in občanov zaveda pomena premišljenega in trajnostno naravnane urejanja prometa. Vaše sodelovanje, pobude in pripombe so ključni del te strategije – brez vas tega dokumenta ne bi bilo v takšni obliki.

Verjamem, da bomo z uresničevanjem te strategije skupaj naredili pomemben korak naprej. Za občino Polzela, ki bo prijazna do ljudi – danes in jutri.

S spoštovanjem,

Jože Kužnik, župan



KAZALO VSEBINE

1	NAŠA POT K TRAJNOSTNI PRIHODNOSTI	1
2	SOUSTVARJANJE DRUGAČNE MOBILNOSTI: PROCES PRIPRAVE OCPS.....	2
3	NA POTI K BOLJŠI MOBILNOSTI IN KVALITETNEJŠEMU BIVANJSKEMU OKOLJU: V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI?.....	5
3.1	Vizija OCPS	5
3.2	Strateški cilji.....	6
3.3	Ciljne vrednosti.....	7
4	OBČINSKA MOBILNOST V ŠTEVILKAH IN DEJSTVIH – KJE SMO?	8
4.1	Demografski podatki.....	8
4.2	Prometno omrežje	9
4.3	Motorizacija.....	10
4.4	Prometne obremenitve	11
4.5	Potovalne navade ciljnih skupin	12
4.5.1	Potovalne navade splošne javnosti	12
4.5.2	Potovalne navade delovno aktivnih prebivalcev	13
4.5.3	Potovalne navade zaposlenih pri zaposlovalcih v občini Polzela.....	14
4.5.4	Rezultati kordonskega štetja	15
4.5.5	Potovalne navade šolarjev	16
4.6	Prometna varnost	19
5	DOSEŽKI, IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE ZA RAZVOJ PROMETA V OBČINI.....	21
5.1	Celostno prometno načrtovanje	21
5.2	Hoja.....	22
5.3	Kolesarjenje.....	24
5.4	Javni potniški promet	26
5.5	Motorni promet	28
6	SMERI UKREPANJA – NAŠ NAČRT POTI	29
6.1	Smeri ukrepanja - Celostno prometno načrtovanje.....	29
6.2	Smeri ukrepanja - Hoja	32
6.3	Smeri ukrepanja - Kolesarjenje	34
6.4	Smeri ukrepanja - Javni potniški promet	36
6.5	Smeri ukrepanja - Motorni promet.....	39
7	AKCIJSKI NAČRT	42
7.1	Celostno prometno načrtovanje	43
7.2	Hoja.....	44

7.3	Kolesarjenje.....	45
7.4	Javni potniški promet	46
7.5	Motorni promet	47
8	ZAKLJUČEK.....	48

KAZALO TABEL

TABELA 3-1:	CILJNE VREDNOSTI STRATEŠKIH CILJEV	7
TABELA 4-1:	ŠTEVILO IN GOSTOTA PREBIVALCEV V OBČINI POLZELA, 2024	9
TABELA 4-2:	MOTORIZACIJA V OBČINI POLZELA.....	11
TABELA 4-3:	DELOVNO AKTIVNI PREBIVALCI OBČINE, GLEDE NA OBČINO DELA	13
TABELA 5-1:	DOSEŽKI, IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE – STEBER CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	21
TABELA 5-2:	DOSEŽKI, IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE – STEBER HOJA	23
TABELA 5-3:	DOSEŽKI, IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE – STEBER KOLESARJENJE	25
TABELA 5-4:	DOSEŽKI, IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE – STEBER JPP	27
TABELA 5-5:	DOSEŽKI, IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE – STEBER MOTORNI PROMET.....	28
TABELA 6-1:	STRATEŠKO VODILO, KVANTIFIKACIJA IN NAČIN SPREMLJANJA – CPN	29
TABELA 6-2:	SMERI UKREPANJA – CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	30
TABELA 6-3:	STRATEŠKO VODILO, KVANTIFIKACIJA IN NAČIN SPREMLJANJA - HOJA	32
TABELA 6-4:	SMERI UKREPANJA – HOJA	33
TABELA 6-5:	STRATEŠKO VODILO, KVANTIFIKACIJA IN NAČIN SPREMLJANJA - KOLESARJENJE.....	34
TABELA 6-6:	SMERI UKREPANJA – KOLESARJENJE	35
TABELA 6-7:	STRATEŠKO VODILO, KVANTIFIKACIJA IN NAČIN SPREMLJANJA - JPP.....	37
TABELA 6-8:	SMERI UKREPANJA – JPP	37
TABELA 6-9:	STRATEŠKO VODILO, KVANTIFIKACIJA IN NAČIN SPREMLJANJA – MOTORNI PROMET	40
TABELA 6-10:	SMERI UKREPANJA – MOTORNI PROMET	40
TABELA 7-1:	AKCIJSKI NAČRT – CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE.....	43
TABELA 7-2:	AKCIJSKI NAČRT – HOJA.....	44
TABELA 7-3:	AKCIJSKI NAČRT – KOLESARJENJE.....	45
TABELA 7-4:	AKCIJSKI NAČRT – JAVNI POTNIŠKI PROMET	46
TABELA 7-5:	AKCIJSKI NAČRT – MOTORNI PROMET	47

KAZALO SLIK

SLIKA 2-1:	KLJUČNI KORAKI V PROCESU IZDELAVE OCPS.....	3
SLIKA 2-2:	STRATEŠKI STEBRI OCPS	4
SLIKA 4-1:	LOKACIJA ŠTEVNIH MEST "POLZELA 1" IN "POLZELA 2"	15
SLIKA 4-2:	NESREČE V OBČINI POLZELA MED 31. 12. 2014 IN 31. 12. 2023	20
SLIKA 5-1:	DOSTOPNOST OKOLICE OD CENTRA POLZELE Z UPORABO HOJE	23
SLIKA 5-2:	DOSTOPNOST OKOLICE OD CENTRA POLZELE Z UPORABO KOLESA	25

KAZALO GRAFIKONOV

GRAF 1:	POTOVALNI NAČIN ZA PRIHOD NA DELO	14
GRAF 2:	DOLŽINA POTI NA DELO	15
GRAF 3:	REZULTATI KORDONSKEGA ŠTETJA ZDRUŽENI PO PROMETNIH NAČINIH, 5. JUNIJ 2024	16
GRAF 4:	DELEŽI UPORABE POTOVALNIH NAČINOV ZA PRIHOD V OŠ	17
GRAF 5:	DELEŽI OTROK, KI PRIHAJAJO V OŠ BREZ SPREMSTVA ODRASLIH OSEB	19

1 NAŠA POT K TRAJNOSTNI PRIHODNOSTI

Celostna prometna strategija Občine Polzela (v nadaljevanju OCPS) je ključen dokument, ki služi kot podlaga za nadaljnje načrtovanje prometnih ureditev. Te ureditve bodo pripomogle k trajnostni prihodnosti in zagotavljanju kakovosti življenja za vse prebivalce Občine Polzela.

Tradicionalno prometno načrtovanje se je osredotočalo predvsem na širjenje cest in povečevanje zmogljivosti za avtomobile, kar je pogosto prineslo le začasne rešitve prometnih težav. V nasprotju s tem pa trajnostno prometno načrtovanje, na katerem temelji OCPS, išče dolgoročne rešitve. Te rešitve zmanjšujejo prometne obremenitve, izboljšujejo kakovost življenja in varujejo okolje.

S pojmom trajnostne prihodnosti v povezavi s prometnim načrtovanjem razumemo razvoj in oblikovanje prometnih sistemov, ki bodo družbeno pravični, okolju prijazni in ekonomsko vzdržni. Gre za integriran pristop k iskanju prometnih rešitev, ki temeljijo na zagotavljanju prometne varnosti, dostopnosti do pomembnih storitev, izboljšani prometni pretočnosti ter zagotavljanju optimalne mobilnosti. Naš cilj je ustvarjati prijetno, zdravo in z vidika mobilnosti udobno bivalno okolje za vse občane, privlačno destinacijo za obiskovalce in spodbudno okolje za gospodarstvo.

Na Občini Polzela se že več let zavedamo pomena celostnega prometnega načrtovanja. Leta 2017 je bila sprejeta prva CPS, ki je bila ena izmed ključnih točk na področju izboljšanja mobilnosti v občini. Postavila je temelje za razvoj bolj trajnostnega, varnega in dostopnega prometnega sistema, ki spodbuja hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza.

Na podlagi te strategije je bila uspešno izvedena vrsta projektov, ki so izboljšali prometno infrastrukturo in dostopnost do trajnostnih oblik prevoza, s čimer so pomembno prispevali k izboljšanju prometnih razmer v občini. Ker se zavedamo, da razvoj mobilnosti nikoli ni zaključen proces in da se prometne potrebe spreminjajo, bomo glede na opredeljeno vizijo in izzive, ki postajajo vse večji, ter tehnološki razvoj, ki prinaša nove priložnosti za učinkovitejše in pametnejše rešitve, nadaljevali z razvojem.

Zato s predmetno OCPS Občine Polzela nadgrajujemo dosedanje ukrepe, prepoznavamo nove izzive in oblikujemo celovite rešitve za prihodnost mobilnosti v občini.

Dokument v nadaljevanju predstavlja vizijo in cilje trajnostne mobilnosti, podroben pregled trenutnega stanja in ključnih izzivov, s katerimi se soočamo. Predstavljamo oblikovana strateška vodila in smeri ukrepanja, ki bodo določale naše glavne razvojne usmeritve. V zaključku predstavljamo konkreten akcijski načrt z naborom ukrepov, časovnim okvirom, odgovornimi nosilci in predvidenimi viri.

2 SOUSTVARJANJE DRUGAČNE MOBILNOSTI: PROCES PRIPRAVE OCPS

Prvi koraki v procesu priprave nove OCPS so bili izvedeni z uspešno prijavo na Javni razpis za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij, s katerim je Občina Polzela prejela sredstva za izdelavo strateškega dokumenta.



Aktivnosti so se nadaljevale s postopki izbora izvajalca za pripravo OCPS ter s podpisom pogodbe z izbranim izvajalcem.

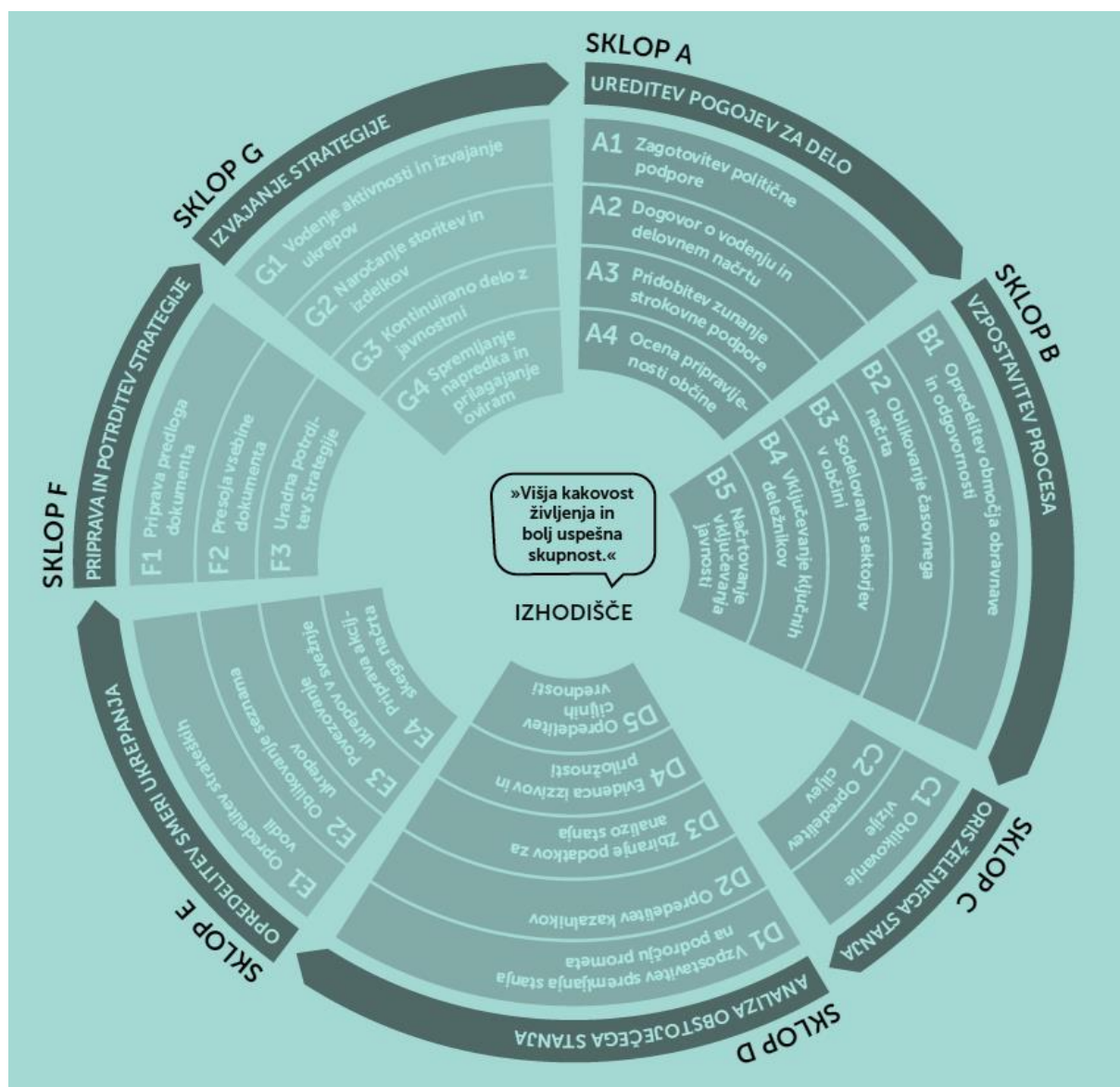
Sam proces priprave oz. izdelave OCPS se je pričel z mesecem majem 2024, z oblikovanjem ožje delovne skupine in je potekal do maja 2025, ko je ustreznost OCPS potrdilo pristojno Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo Republike Slovenije. Strategijo je potrdil tudi Občinski svet Občine Polzela.

Celoten proces je potekal v skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo OCPS¹, ki obsega 7 ključnih sklopov:

- Sklop A – Ureditev pogojev za delo (A1 – A4),
- Sklop B – Vzpostavitev procesa (B1 – B5),
- Sklop C – Oris zelenega stanja (C1, C2),
- Sklop D – Analiza obstoječega stanja (D1-D5),
- Sklop E – Opredelitev smeri ukrepanja (E1- E4),
- Sklop F – Priprava in potrditev strategije (F1 – F3),
- Sklop G – Izvajanje strategije (G1 – G4).

¹ Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo OCPS (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, april 2023)

Slika 2-1: Ključni koraki v procesu izdelave OCPS



Vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje – Nacionalne smernice za pripravo OCPS (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, april 2023, stran 10).

OCPS je nastajala skozi širok in vključujoč proces načrtovanja. Na začetku smo oblikovali ožjo in širšo delovno skupino, ki st aktivno sodelovali v vseh fazah priprave strategije. V ožjo delovno skupino smo vključili predstavnike občinske uprave in izdelovalca OCPS, v širšo delovno skupino pa predstavnike ključnih deležnikov, med njimi predstavnike občinskega sveta, odborov, izobraževalnih ustanov, zdravstvenih ustanov, policije, redarstva, krajevni odbori, gospodarstva, izvajalcev šolskih prevozov idr.

Pri oblikovanju strategije smo posebno pozornost namenili vključevanju in sodelovanju občanov, saj je vključenost javnosti ključna za uspešno izvedbo ukrepov. V okviru priprave OCPS smo organizirali vrsto aktivnosti, s katerimi smo pridobili mnenja, predloge in vpogled v prometne izzive ter potrebe občanov. Med njimi so bile delavnice, javne razprave, intervjuji, ankete, delovni sestanki ter objave v medijih.

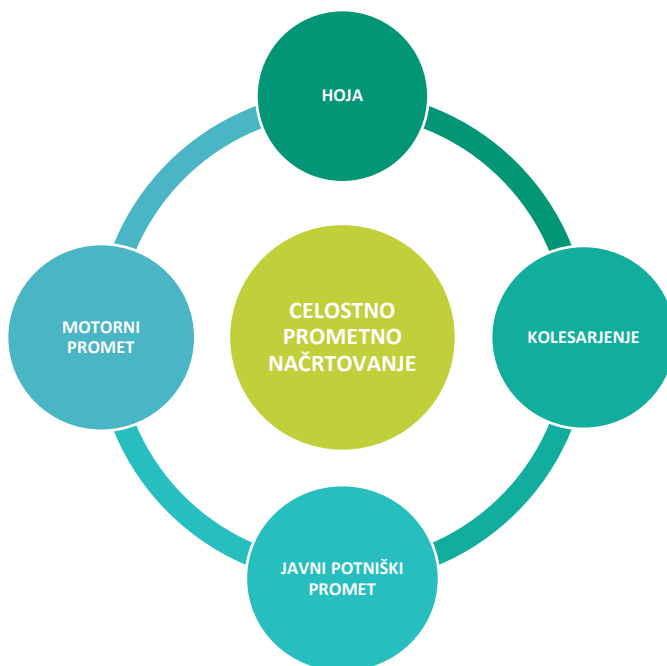
Cilj vseh izvedenih aktivnosti je pridobiti čim več povratnih informacij, ki omogočajo boljše razumevanje trenutnega stanja in izzivov, s katerimi se soočamo kot občina. Poleg tega tako spodbujamo iskanje inovativnih rešitev, ki odražajo raznolikost interesov znotraj skupnosti. Proces participacije omogočajo oblikovanje širšega konsenza glede prioritet in usmeritev, kar vodi do bolj trajnostnih in sprejemljivih odločitev. Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov je potekalo prek različnih anket, intervjujev, delavnic, javnih razprav, javne razstave, medijskih objav in prireditev na prostem.

Dokument, ki je pred nami vsebuje ključne ugotovitve, pridobljene v fazah vzpostavitve procesa, realne ocene in vrednotenja obstoječega stanja ter smiselnega zastavljanja ciljev, ki se zaključijo s potrditvijo strategije. Zadnja, sedma faza (Sklop G - izvajanje strategije) pomeni spremljanje izvajanja OCPS skladno z akcijskim načrtom in s kazalniki, določenimi za spremljanje izvajanja ciljev v okviru OCPS.

Akcijsko-finančni načrt vsebuje podroben seznam ukrepov za naslednje 7-letno obdobje (2025-2031) in je osnova za uresničevanje zastavljenih ciljev OCPS. Cilje bomo spremljali vsako leto, s poročanjem podatkov za pet obveznih kazalnikov, ki smo jih pridobili z uporabo enotne metodologije za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov. Posodobitev OCPS je predvidena do leta 2032.

Akcijski načrt temelji na petih ključnih stebrih (prometnih področjih), ki skupaj oblikujejo njegovo celovitost. OCPS Občine Polzela se osredotoča na vsak steber posebej in ga podrobno obravnava. Le z uresničevanjem ciljev na vseh medsebojno dopolnjujočih se strateških področjih je mogoče doseči vizijo inteligentno organiziranega prometa v občini.

Slika 2-2: Strateški stebri OCPS



Vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje – Nacionalne smernice za pripravo OCPS (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, april 2023, prikaz RCI d.o.o.

3 NA POTI K BOLJŠI MOBILNOSTI IN KVALITETNEJŠEMU BIVANJSKEMU OKOLJU: V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI?

Na vprašanje »V kakšni občini želimo živeti?« smo odgovor iskali med prepoznanimi ključnimi deležniki. Proces oblikovanja vizije in opredelitve strateških ciljev OCPS je potekal skozi delavnice širše delovne skupine. Na osnovi podanih vrednot predstavnikov širše delovne skupine smo oblikovali prvi osnutek vizije. Predlog vizije, nabora in razvrščanja strateških ciljev OCPS smo v nadaljevanju obravnavali, dopolnili in potrdili še na javnih razpravah, na katere so bili javno vabljeni vsi občani.

3.1 Vizija OCPS

Vizija OCPS opredeljuje splošen opis prometnih ureditev v prihodnosti, povzema dolgoročni pogled na razvoj Občine Polzela na področju prometa in podaja odgovor občanov na vprašanje, v kakšni občini želijo živeti.

„Občina Polzela bo varna in vsem dostopna občina. Izvajala bo okolju prijazno politiko, s spodbujanjem dostopnosti in urejenosti zelenih površin. Kakovost javnih storitev bo na visokem nivoju, usmerjena h krepitvi zdravega in aktivnega življenjskega sloga. Na poti k trajnostni mobilnosti bomo krepili ukrepe za povečanje prometne varnosti, stremeli k izboljšanju prometne dostopnosti, hkrati pa zagotavljali neovirano opravljanje gospodarskih dejavnosti.“



3.2 Strateški cilji

Za uresničitev zastavljene vizije ter za doseganje konkretnih izboljšav na področju mobilnosti smo izbrali in po pomembnosti razvrstili strateške cilje, ki bodo usmerjali nadaljnji razvoj prometnega sistema v občini. Nabor strateških ciljev izhaja iz predlaganega okvirja sedmih ključnih ciljev², ki je bil pripravljen in usklajen na državni ravni in občinam omogoča lažje načrtovanje in zagotavlja povezovanje lokalnih ukrepov z nacionalnimi strategijami. Vsak od teh ciljev igra pomembno vlogo pri ustvarjanju trajnostnega, varnega in dostopnega prometa, zato bo njihovo doseganje občina tudi redno spremljala. V nadaljevanju predstavljamo strateške cilje ter načine spremljanja njihovega uresničevanja. Cilji so razvrščeni v skladu z rangiranjem, ki je bilo opravljeno v okviru delavnic.

1. Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti

Izboljšanje kakovosti življenja v privlačnih in povezanih skupnostih pomeni izboljšanje dostopa do javnih prostorov, optimizacijo povezav med različnimi deli občin ter celovito integracijo infrastrukture in storitev. Napredek bomo ocenjevali z deležem uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo in deležem otrok, ki prihajajo v šolo brez spremstva odraslih.

2. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

Cilj se osredotoča na zmanjšanje števila prometnih nesreč in s tem zmanjšanje poškodb in smrtnih žrtev z uvedbo ustreznih varnostnih ukrepov, izboljšanjem infrastrukture in sistematičnim ozaveščanjem. Učinkovitost doseganja tega cilja bomo spremljali skozi javno dostopne podatke o prometnih nesrečah.

3. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci

Cilj spodbuja zdrav življenjski slog ter telesno aktivnost s podporo ter razvojem infrastrukture za peš hojo in kolesarjenje ter promocijo trajnostnih načinov potovanj. S preusmerjanjem na trajnostne načine mobilnosti dosegamo zmanjševanje števil motornih vozil v prometu in s tem vpliv na količino emisij onesnaževal in hrupa, kar prav tako pozitivno prispeva k zdravju prebivalcev. Učinkovitost bomo spremljali skozi merjenje deleža zaposlenih, ki za pot na delo uporabljajo aktivne načine prevoza.

4. Znižanje lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa

Cilj se osredotoča na zmanjševanje vplivov na okolje, ki ga povzroča motorni promet, z uvedbo okolju prijaznih rešitev in spodbujanjem uporabe trajnostnih načinov prevozov. Učinkovitost bomo spremljali skozi merjenje deleža in obsega uporabe avtomobilov na glavnih prometnicah v občini.

5. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo

Cilj se osredotoča na podporo gospodarski dejavnosti z izboljšanjem dostopnosti do gospodarskih subjektov, s poudarkom na izboljšanju dostopnosti za trajnostne oblike

² Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo OCPS (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, april 2023)

mobilnosti, ki bodo zaposlenim omogočale prihode na delo na trajnostne načine. Učinkovitost tega cilja bomo spremljali z merjenjem potovalnih navad zaposlenih (prihodi na delo s kolesom, peš, JPP, deljenje prevozov), in sicer skozi zmanjšanje deleža zaposlenih, ki pri poti na delo uporabljajo izključno lasten avtomobil.

6. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti

Cilj se osredotoča na izboljšanje dostopnosti do osnovnih storitev (zdravstvenih, izobraževalnih, športnih, kulturnih ustanov in aktivnosti, trgovin in drugih servisnih storitev). Aktivnosti bodo usmerjene v ukrepe, ki bodo omogočali dostopnost do vseh navedenih storitev, tudi na trajnostne načine, za vse prebivalce. Napredek bomo spremljali skozi merjenje deleža aktivnih oblik mobilnosti (hoja, kolo, skiro,...) na glavnih prometnicah.

7. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

Cilj se osredotoča na zagotavljanje možnosti za uporabo trajnostnih oblik mobilnosti za vse prebivalce, ne glede na starost, socialni status ali fizično zmožnost. Napredek bomo spremljali z merjenjem števila/deleža oseb, ki uporabljajo javni potniški promet.

3.3 Ciljne vrednosti

S ciljnim vrednostmi smo kvantitativno določili želene spremembe. Z njimi bomo na koncu procesa, pa tudi med njim, merili primernost, uspešnost in učinkovitost izbranih ukrepov.

Tabela 3-1: Ciljne vrednosti strateških ciljev

Rang	Nacionalni cilj	Kazalnik	Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost
1.	Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo in deleži otrok, ki prihajajo v šolo brez spremstva odraslih	Povečanje deleža osnovnošolcev, ki prihaja v šolo z aktivnimi oblikami mobilnosti za 5% Povečanje deleža otrok, ki prihaja v šolo brez spremstva odraslih za 5%	22,3% 20,6%	27,3% 25,6%
2.	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Število nesreč na državnih cestah	Zmanjšanje letnega števila nesreč s hudo poškodovanimi za 10 % in preprečitev nesreč s smrtnim izidom glede na povprečje obdobja 2014-2023	16 h.t.p. 2 nesreči	14 h.t.p. 0 nesreč
3.	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.	Delež uporabe aktivnih potovalnih načinov zaposlenih	Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo peš ali s kolesom	6,0%	11,0%
4.	Znižanje lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Delež uporabe avtomobila	Zmanjšanje deleža in obsega uporabe avtomobilov na glavnih prometnicah v občini za 3%	76,2%	73,2%
5.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe aktivnih potovalnih načinov zaposlenih	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil za 5%	95,0%	90,0%
6.	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.	Delež uporabe aktivnih potovalnih oblik	Povečanje deleža aktivnih oblik mobilnosti (hoja, kolo, skiro,...) na glavnih prometnicah za 5%	12,3%	17,3%
7.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Število oseb, ki uporabljajo JPP	Povečanje števila uporabnikov JPP (avtobusni promet)	107 validacij	120 validacij

4 OBČINSKA MOBILNOST V ŠTEVILKAH IN DEJSTVIH – KJE SMO?

Mobilnost v občini ni le skupek cest, križišč in prevoznih sredstev. Soustvarjamo jo ljudje s svojimi vsakodnevnimi potovalnimi navadami. Odločitev o načinu premoščanja razdalje pomembno vpliva na prometne tokove, obremenitve cest, kakovost bivanja ter na okolje. Da bi razumeli, kako občani dejansko uporabljajo prometni sistem in kje so ključni izzivi, je nujno pogledati v številke in dejstva, ki oblikujejo današnjo prometno realnost.

4.1 Demografski podatki

Občina Polzela leži v Spodnji Savinjski dolini. Občina je del Savinjske statistične regije, subregija Spodnja Savinjska dolina z občinami Braslovče, Polzela, Prebold, Tabor, Vransko in Žalec. Razprostira na 34 km² in meji na občine: Braslovče, Prebold, Šmartno ob Paki, Šoštanj, Velenje in Žalec. Funkcionalni regijski središči v bližini Polzele sta Celje in Velenje, na medobčinski funkcionalni ravni pa Žalec.

V Občino Polzela je vključenih 8 naselij: Andraž nad Polzelo, Breg pri Polzeli, Dobrič, Ločica ob Savinji, Orova vas, Podvin pri Polzeli, Založe in Polzela.

Po zadnjih podatkih je na območju občine živelo 6.547 prebivalcev, kar jo uvršča na 83. mesto med slovenskimi občinami. (Vir: SURS: Prebivalstvo po starosti in spolu, občine, Slovenija, polletno; podatki na dan 1. 7. 2024). Na kvadratnem kilometru površine občine živi povprečno 192,56 prebivalcev; torej je bila gostota - naseljenosti tu večja kot v celotni državi (104,89 prebivalec na km²); (Vir: SI STAT, stanje na dan 1. 7. 2024).

V spodnji tabeli so prikazani demografski podatki za občino in posamezna naselja. Po številu prebivalcev izstopa naselje Polzela, po gostoti naseljenosti pa naselja Breg pri Polzeli, Polzela in Ločica ob Savinji.



Tabela 4-1: Število in gostota prebivalcev v občini Polzela, 2024

	Prebivalstvo - SKUPAJ	Površina teritorialne enote (km ²)	Gostota naseljenosti št. preb./km ²
SLOVENIJA	2.123.949	20.271,0	104,8
OBČINA POLZELA	6.469	33,5	193,3
Andraž nad Polzelo	784	10,7	73,6
Breg pri Polzeli	1.054	1,3	808,3
Dobrič	217	6,2	34,7
Ločica ob Savinji	1.037	1,6	663,1
Orova vas	100	1,4	69,3
Podvin pri Polzeli	306	2,8	109,0
Polzela	2.462	3,7	669,0
Založe	509	5,8	88,3

Največ prebivalcev občine živi v naseljih Polzela (38,06 %), Breg pri Polzeli (16,29 %), Ločica ob Savinji (16,03 %) in Andraž nad Polzelo (12,12 %), kjer skupaj živi 82,5 % vseh prebivalcev občine.

Demografski podatki za občino Polzela in njena naselja razkrivajo pomembne trende, ki so osnova za načrtovanje trajnostne mobilnosti. Z naraščanjem števila prebivalcev (povečanje za 6,3 % v zadnjih 10 letih) se povečuje tudi gostota naseljenosti, ki je leta 2024 dosegla 193,3 prebivalca na km². To ustvarja potrebo po izboljšanju javnega prevoza in urejanju površin za pešce in kolesarje.

V ospredju je staranje prebivalstva – povprečna starost je narasla z 42,4 leta (2015) na 44,1 leta (2024), medtem ko indeks staranja vztrajno raste in kaže na povečan delež starejše populacije (21,4 % prebivalcev starih 65 let ali več v letu 2024). Ta trend zahteva prilagojene oblike mobilnosti, kot so dostopnejši javni prevoz in varnejša infrastruktura za gibalno ovirane.

Podatki o mladih (0–14 let), katerih delež je padel na 15,1 % (za 1,1 % manj kot pred 10 leti), poudarjajo potrebo po varni poti v šolo in spodbujanju kolesarjenja med otroki.

Različna gostota prebivalstva med naselji – od gostote nad 650 prebivalcev na km² v Polzeli do manj kot 100 prebivalcev na km² v naseljih, kot sta Orova vas in Dobrič – zahteva raznolikost rešitev, vključno z integriranimi avtobusnimi linijami, podporo souporabi vozil in trajnostnim oblikovanjem poti.

4.2 Prometno omrežje

Občina Polzela je prepletena z lokalnimi in regionalnimi cestami, ki povezujejo kraje v občini z bližnjimi večjimi središči, kot sta Žalec in Celje. Glavna prometna povezava skozi občino je regionalna cesta, ki omogoča dostop do avtoceste A1 (Ljubljana–Maribor), kar izboljšuje dostopnost in povezanost Polzele z ostalimi regijami.

Občina ima tudi razvejano mrežo lokalnih cest, ki povezujejo posamezne zaselke in naselja znotraj občine, kot so Andraž nad Polzelo, Založe, Ločica ob Savinji in Breg pri Polzeli. Zaradi

razgibanega terena in ponekod težje dostopnih krajev je pomembno, da so lokalne ceste redno vzdrževane in zagotavljajo varno mobilnost prebivalcev ter šolarjev.

Skupna dolžina vseh cest znaša 89.997 metrov, od tega je državnih cest 16.832 m in občinskih cest 89.997 m.

Gostota celotnega javnega cestnega omrežja v občini je 3,14 km na km² občinskega ozemlja, kar je več kot povprečna gostota na državni ravni, ki znaša 1,92 km na km². Gostota državnega cestnega omrežja v občini je 0,49 km/km², občinskega pa 2,64 km/km², kar je višje od gostote državnega (0,29 km/km²) in občinskega (1,60 km/km²) cestnega omrežja na ravni države.

4.3 Motorizacija

Eden glavnih kazalnikov, ki kaže na potovalne navade prebivalcev občine, je stopnja motorizacije, ki je tesno povezana z geografskimi in socio-ekonomskimi značilnostmi območja. Spodnja tabela prikazuje znatno rast števila vozil v Občini Polzela od leta 2015 do 2023, kar je bistveno preseгло rast prebivalstva v istem obdobju. Nekatere ključne ugotovitve so:

1. Splošna rast števila vozil:

Skupno število cestnih vozil se je povečalo za 27,93 %, kar je precej več od 5,02 % rasti prebivalstva. To kaže na povečano odvisnost prebivalcev od osebnih prevoznih sredstev ter povečan pritisk na prometno infrastrukturo in parkirne površine.

2. Izrazita rast specifičnih kategorij vozil:

Najvišjo rast beležijo kolesa z motorjem (220,98 %) in motorna kolesa (152,89 %), kar kaže na večjo priljubljenost teh prevoznih sredstev, morda tudi zaradi njihove praktičnosti v lokalnih okoljih. Znatno se je povečalo tudi število tovornih vozil (185,71 %) in priklopnih vozil (164,86 %), kar nakazuje rast gospodarskih in transportnih dejavnosti v občini.

3. Stopnja motorizacije:

Stopnja motorizacije, ki odraža število vozil na 1.000 prebivalcev, se je povečala s 660 vozil na 800 vozil na 1.000 prebivalcev (rast 21,21 %). To pomeni, da je lastništvo vozil na prebivalca v občini znatno naraslo, kar povečuje prometne obremenitve, predvsem v jutranjih in popoldanskih prometnih konicah.

Na splošno podatki kažejo, da bi bilo smiselno v občini Polzela okrepiti razvoj trajnostnih oblik mobilnosti, kot so javni prevoz, kolesarske poti in spodbujanje hoje. S temi ukrepi bi zmanjšali odvisnost od osebnih vozil in obenem razbremenili cestno omrežje ter prispevali k bolj trajnostni prometni ureditvi.

Tabela 4-2: Motorizacija v Občini Polzela

Vozila	2015	2023	Rast
Cestna vozila - SKUPAJ	3.985	5.098	127,93%
Motorna vozila	3.911	4.976	127,23%
Kolesa z motorjem	143	316	220,98%
Motorna kolesa	225	344	152,89%
Osebni avtomobili in specialni osebni avtomobili	3.149	3.763	119,50%
Avtobusi in mini avtobusi	3.128	3.724	119,05%
Tovorna motorna vozila	21	39	185,71%
Traktorji	250	316	126,40%
Priklopna vozila	74	122	164,86%
Prebivalstvo	2015	2023	rast
Skupaj	6.091	6.397	105,02%
Stopnja motorizacije – št. vozil/1000 prebivalcev	660	800	121,21%

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, prikaz RCI d.o.o.

4.4 Prometne obremenitve

Na območju Občine Polzela Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI) prometne obremenitve spremlja na dveh števnih mestih:

- Št. mesto 36 Podvin pri Polzeli, ki se nahaja na cesti št. 695 in številki odseka 7951

V obdobju do leta 2020 je bilo gibanje skupnega števila vozil relativno konstantno, nato pa je sledilo znatno zmanjšanje za 26,35 % (vpliv epidemije Covid-19), pri čemer se je ta nivo obdržal do leta 2023. Največji dvig je bil zabeležen pri avtobusih, kjer se je njihovo število po letu 2020 povečalo za 71,43 %. V drugih kategorijah vozil so podatki pokazali stagnacijo ali občuten upad.

- Št. mesto 40 Breg pri Polzeli, ki se nahaja na cesti št. 694 in številki odseka 1268

V obdobju od leta 2013 do leta 2023 se je skupno število vozil povečalo za 18,18 %, kar kaže na splošno rast motorizacije v občini. Največji delež še vedno predstavljajo osebna vozila, katerih število se je povečalo za 15,36 %, kar kaže na naraščajočo odvisnost prebivalcev od osebnega prevoza. Opazna je tudi rast števila motorjev, ki se je povečalo za 37,5 %, ter avtobusov, katerih število se je povečalo za 11,90 %. Velik porast je zabeležen pri tovornem prometu, še posebej pri lahkih tovornih vozilih (rast 71,53 %) in vlačilcih, kjer je rast kar 269,23 %, kar kaže na znatno povečanje transporta blaga in logističnih dejavnosti. Povečalo se je tudi število težkih tovornih vozil nad 7 ton (+54,90 %) ter tovornjakov s prikolicami (+44,44 %). Edina kategorija, kjer je opazen upad, so srednje težka tovorna vozila (3,5–7 t), kjer je prišlo do 34,02 % zmanjšanja.

4.5 Potovalne navade ciljnih skupin

4.5.1 Potovalne navade splošne javnosti

Analizo potovalnih navad med splošno javnostjo smo izdelali na podlagi rezultatov ankete, ki je bila javnosti na voljo v spletni in tiskani obliki. Podatki temeljijo na vzorcu 305 izpolnjenih anket. Anketa je vključevala vprašanja o potovalnih navadah za dostop do službe, šole, trgovin in ostalih storitev v občini.

Med anketiranci so bili večinoma zaposleni (82 %), upokojenci (11 %) in študentje (3 %). V starostni skupini je prevladovala kategorija 30-49 let (67 %).

Uporaba avtomobila izstopa v vseh kategorijah, izjema je le pot na rekreacijo, kjer prevladujejo trajnejši načini potovanja (kolo, hoja).

Uporaba avtomobila je največja za potovanja v smeri Žalca (96,2 %) in Celja (94 %). V službo se z avtomobilom pelje kar 84,7 % anketiranih, ki vsakodnevno opravljajo pot v službo, kljub temu da jih je 11 % od službe oddaljenih manj kot 5 km, oziroma 24 % manj kot 10 km.

V središče Polzele se z avtom pripelje 54 % anketirancev, 32 % jih pešači in 10 % pripelje s kolesom. Uporaba JPP je izrazito nizka.

Anketiranci bi uporabo avtomobila na razdalji do 2 km zamenjali za hojo, če bi bilo to varneje (23,2 %) oziroma bi bile poti bolj urejene. S kolesom bi se na razdalji do 5 km raje kot z avtomobilom peljali, če bi bilo to varneje in če bi bile kolesarske steze lepše urejene (osenčene v poletnih mesecih). Uporabi avtomobila se ne bi odreklo 10% anketirancev, ne glede na izboljšanje pogojev.



4.5.2 Potovalne navade delovno aktivnih prebivalcev

Eno izmed pomembnejših področij, povezanih s potovalnimi navadami, je področje delovne aktivnosti prebivalstva. V občini je bilo po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije v letu 2023 2.863 delovno aktivnih prebivalcev, kar je 44,6 % prebivalcev. Na območju občine je bilo v istem obdobju 1.293 delovnih mest. 499 (38,5 %) delovno aktivnih prebivalcev je delo opravljalo v domači občini, ostali so na delo migrirali v druge slovenske občine.

Tabela 4-3: Delovno aktivni prebivalci občine, glede na občino dela

Občina	Migracije iz Občine Polzela v ostale občine	Migracije iz ostalih občin v Občino Polzela
Skupaj	2.863	1.293
Polzela (delo)	499	499
Celje (delo)	443	104
Žalec (delo)	442	156
Ljubljana (delo)	397	34
Velenje (delo)	288	48
Prebold (delo)	118	55
Braslovče (delo)	80	103
Maribor (delo)	62	20
Nazarje (delo)	47	5
Šoštanj (delo)	41	19
Vransko (delo)	36	20
Ostale občine (80):	410	230

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Največ migracij iz občine Polzela v ostale občine je proti Mestni občini Celje (15,5 %), Žalec (15,4 %), Ljubljano (13,9) in Velenje (10,1 %). Hkrati v občino na delo prihaja 1.293 oseb, pri čemer jih največ prihaja na delo iz Občine Žalec (12,1 %), Občine Braslovče (8. %) in Občine Celje (8 %).

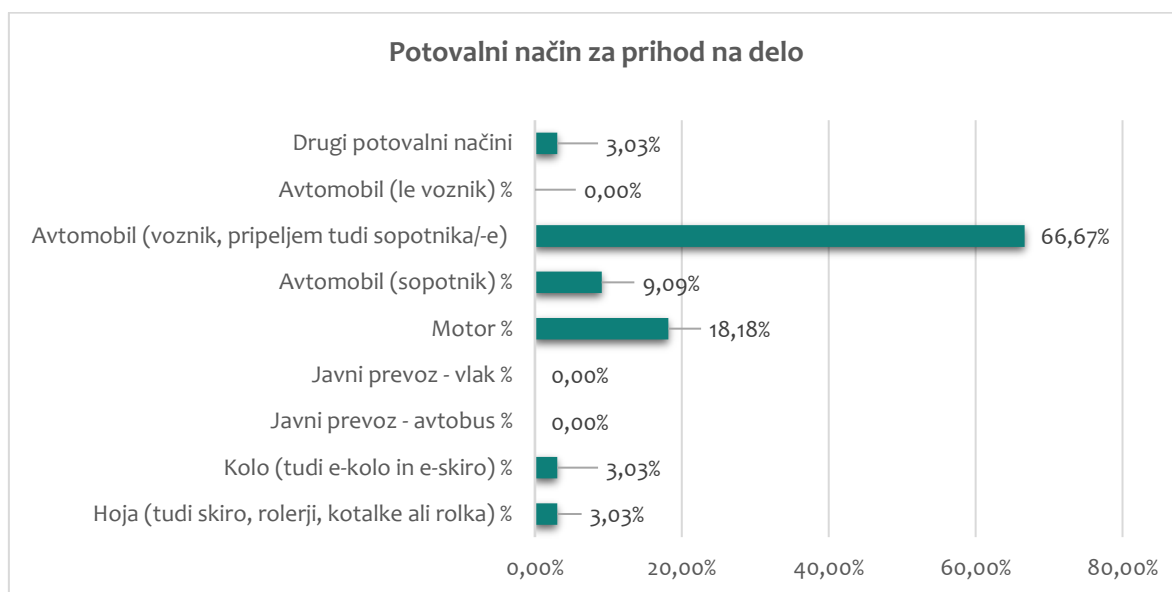
Podatki o migracijah delovne sile v Občini Polzela kažejo na izrazit mobilnostni vzorec, saj veliko več prebivalcev dnevno migrira na delo v druge občine, kot jih prihaja na delo v Polzelo. Skupno iz Polzele dnevno odhaja 2.863 delovno aktivnih prebivalcev, medtem ko na delo v Polzelo prihaja 1.293 oseb. To razmerje ustvarja znaten negativni saldo migracij. Najpogostejše destinacije za delo prebivalcev Polzele so Celje, Žalec in Ljubljana, kar izpostavlja pomembnost močnih in učinkovitih prometnih povezav s temi zaposlitvenimi središči.



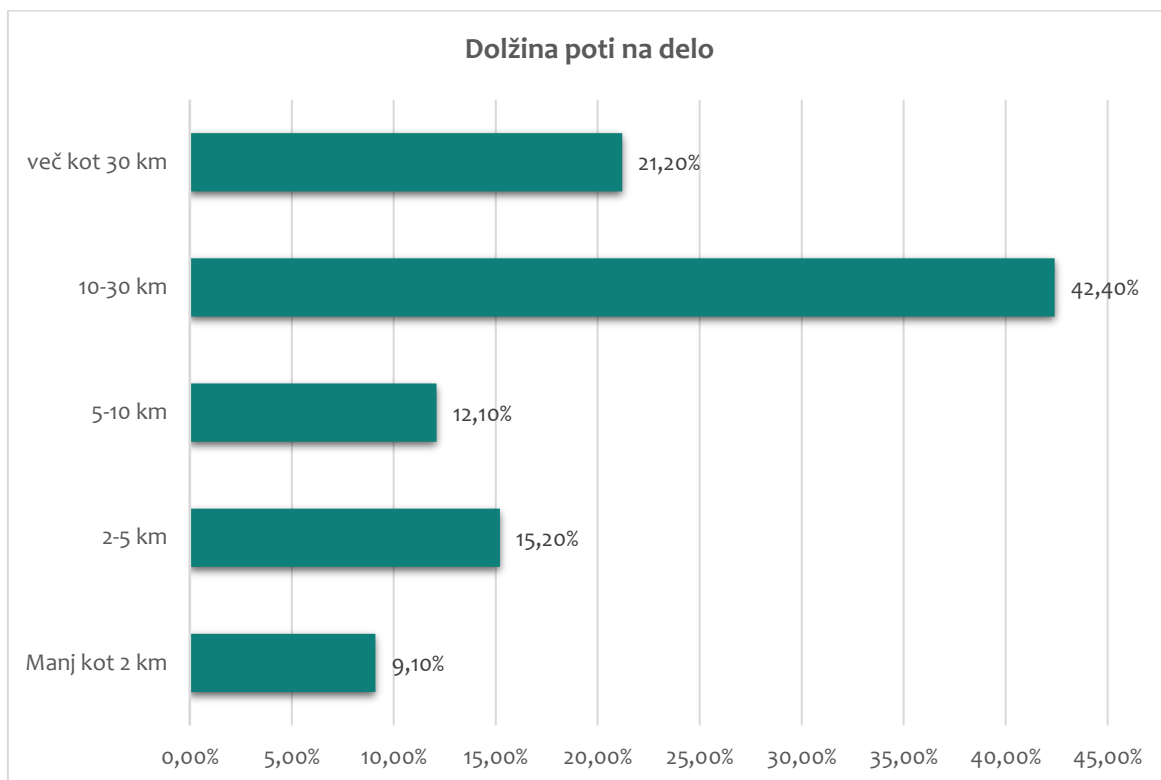
4.5.3 Potovalne navade zaposlenih pri zaposlovalcih v občini Polzela

Potovalne navade oz. deleže uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo smo merili tudi skozi anketne vprašalnike pri večjih zaposlovalcih v Občini Polzela. Merili smo deleže uporabe potovalnih načinov za prihod na delo in razdaljo do delovnega mesta za sodelujoče zaposlene.

Graf 1: Potovalni način za prihod na delo



Graf 2: Dolžina poti na delo



4.5.4 Rezultati kordonskega štetja

Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini smo ocenili na podlagi kordonskega štetja prometa, ki se je izvajalo na dveh lokacijah in sicer na števnem mestu Polzela 1 (Ob železnici) in števnem mestu Polzela 2 (Pod Gradom).

Delež uporabe avtomobila je na podlagi kordonskega štetja visok (81,5 %), kar sledi izsledkom študij v okoliških občinah. Delež aktivnih potovanj – peš in s kolesom je relativno nizek (aktivno potuje 10,1 % oseb, peš 6,4 % oseb ter s kolesom 3,7 % oseb), kar pripisujemo slabi infrastrukturi znotraj centra Polzele. Aktivno potuje več oseb v jutranjem času – na račun prihoda učencev v šolo. Zaradi štetja v času po zaključku pouka je zmanjšan obseg peš prometa na račun predčasnega odhoda otrok domov iz šole. Skupno je z različnimi vrstami javnega potniškega prometa na predmetni lokaciji štetja prepeljanih le peščica potnikov. Zabeležen je bil le en avtobus, kar predstavlja manj kot 1 % delež vseh vozil.

Slika 4-1: Lokacija števnih mest "Polzela 1" in "Polzela 2"

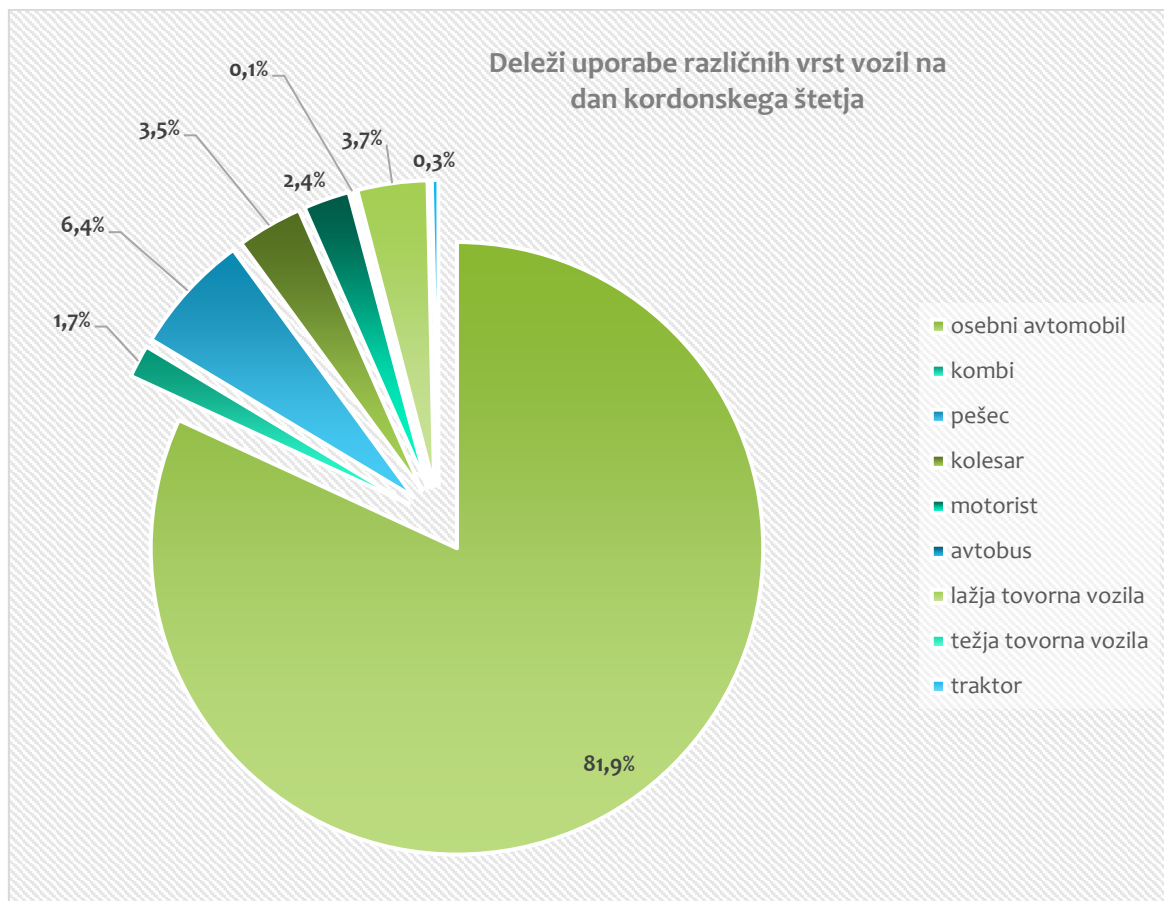


Vir: <https://www.google.com/maps>

Skupno je z različnimi vrstami avtobusov na predmetni lokaciji štetja prepeljanih le peščica potnikov. Zabeležen je bil le en avtobus, kar predstavlja manj kot 1 % delež vseh vozil.

V jutranji konici je ob primerjavi s popoldansko zmanjšano število lahkih tovornih vozil, kar pripisujemo dejstvu, da obrtniki delovni dan podaljšujejo v poznejše ure.

Graf 3: Rezultati kordonskega štetja združeni po prometnih načinih, 5. junij 2024

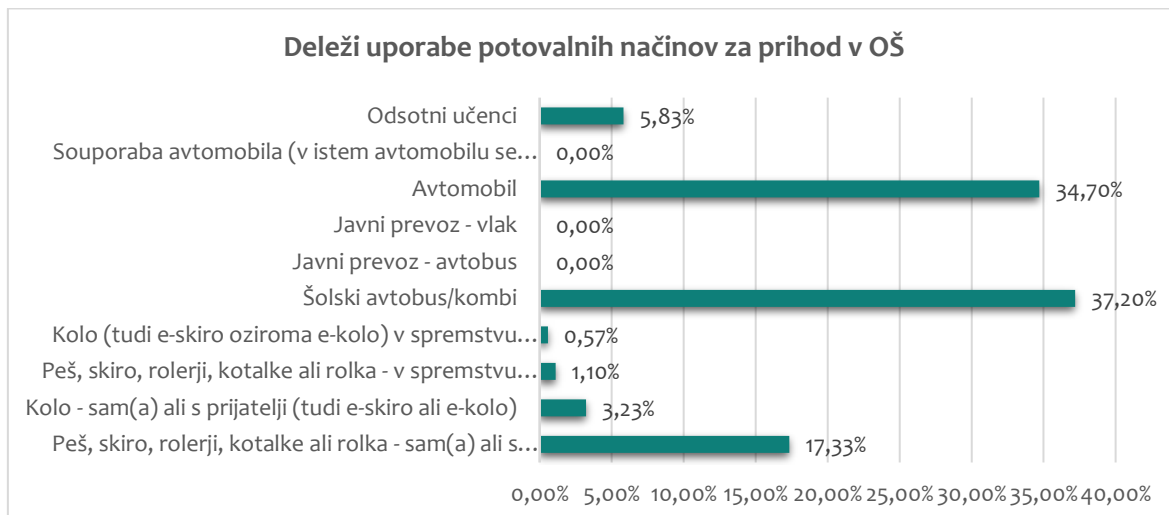


4.5.5 Potovalne navade šolarjev

Izobraževalni procesi poleg delovnih procesov predstavljajo enega glavnih razlogov za dnevne migracije. V občini je bilo v šolskem letu 2023/2024 v izobraževalni sistem vključenih 306 predšolskih otrok, 322 osnovnošolskih otrok, 326 dijakov in 245 študentov.

Za potrebe analize potovalnih navad šolarjev smo izvedli anketo med šolarji 3., 5., in 7. razredov OŠ Polzela in učenci 3. razreda POŠ Andraž. Proučili smo uporabo potovalnih načinov pri poteh v šolo in delež otrok, ki prihaja brez spremstva odraslih. V anketiranje bilo vključenih 360 otrok.

Graf 4: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v OŠ

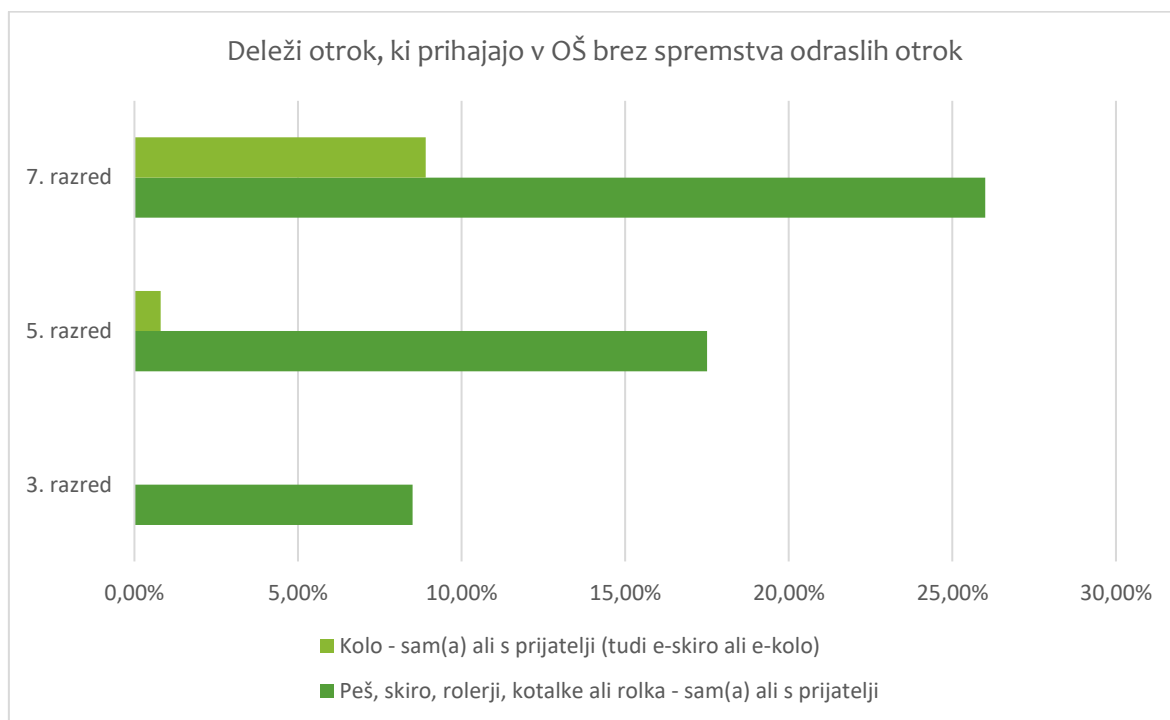


Velik delež učencev v vseh razredih (3., 5. in 7. razred) se še vedno prevaža z avtomobilom. To je najpogostejši način prevoza, saj je med učenci 3. razreda kar 51,3 % učencev, ki pridejo v šolo z avtomobilom, ta delež pa se znižuje v višjih razredih (31,7 % v 5. razredu in 21,1 % v 7. razredu). Kljub temu pa povprečen delež prihodov z avtomobilom ostaja visok (34,7 %), kar nakazuje, da je avtomobil še vedno prevladujoč način prevoza, tudi pri starejših učencih.





Graf 5: Deleži otrok, ki prihajajo v OŠ brez spremstva odraslih oseb



Čeprav prevozi v povezavi z izobraževalnimi procesi v Občini Polzela ne povzročajo tako močnih prometnih tokov kot delovni procesi, so prepoznani kot pomemben dejavnik, ki prispeva k povečanju prometa. To je predvsem zato, ker se izobraževalne aktivnosti, podobno kot delovni procesi, odvijajo v času delovnika, kar povzroča prometne obremenitve v konicah.

4.6 Prometna varnost

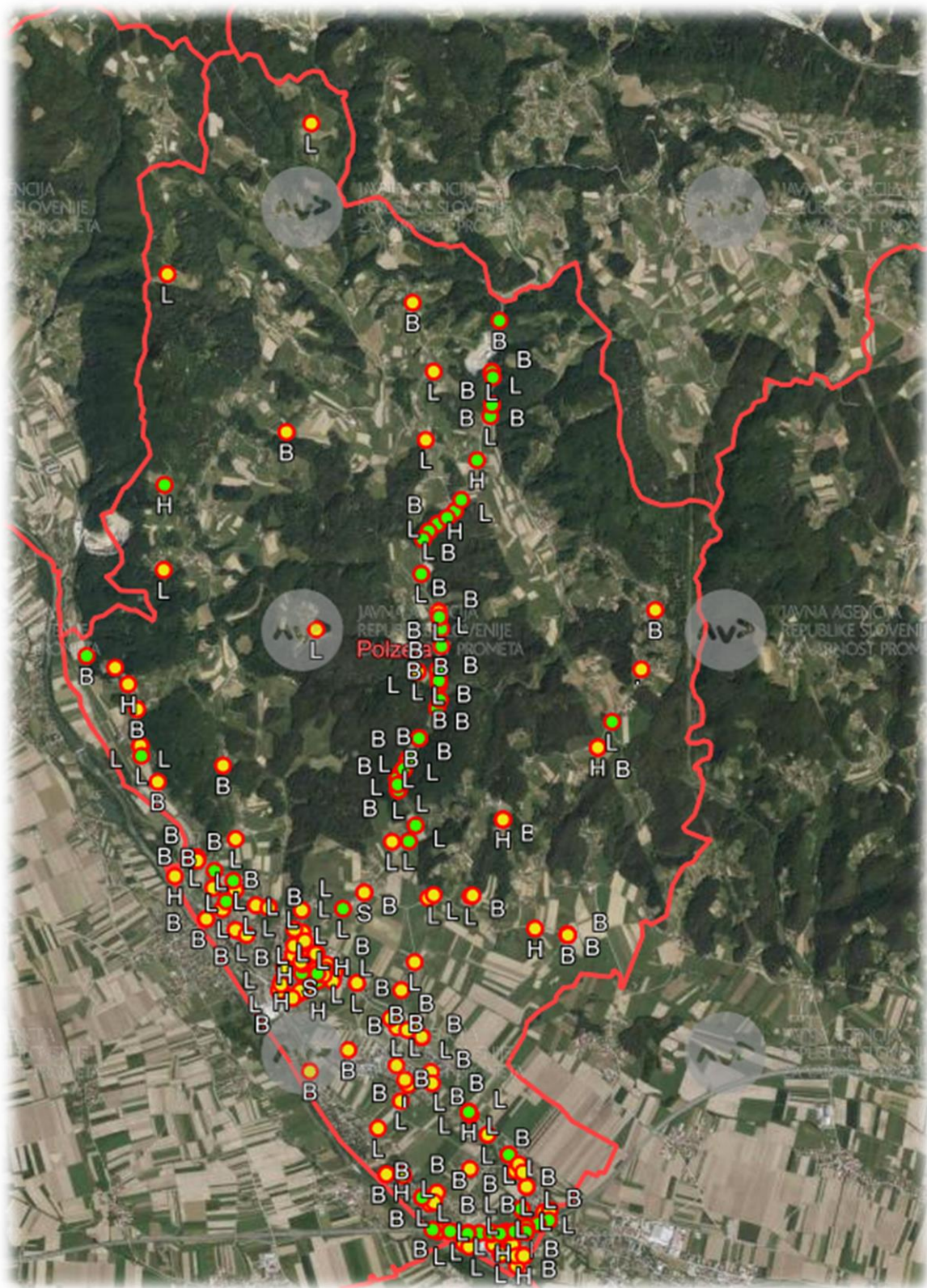
V analizi prometne varnosti na državnih cestah smo upoštevali obdobje od konca leta 2014 do leta 2023. V celotnem opazovanem obdobju je bilo v Občini Polzela evidentiranih 177 nesreč, od katerih se je 1 končala s smrtnim izidom, 2,1 % s hudo in 27,1 % z lažjo telesno poškodbo. Med udeleženci prometnih nesreč je bil kolesar vključen v 6,9 % nesreč, pešec pa v 1,0 % nesreč. Skupni stroški nesreč so ocenjeni na 12,5 mio EUR.

Po javno dostopnih podatkih Agencije za varnost prometa, ki zajema podatke o vseh nesrečah, tudi na lokalnih cestah in javnih poteh, je bilo v desetletnem obdobju (2014 do 2023) zabeleženih 239 nesreč, v katerih je bilo udeleženih 323 oseb. 2 nesreči sta se končali s smrtnim izidom, 16 s hudimi telesnimi poškodbami in 95 z lažjimi telesnimi poškodbami.

Najranljivejša skupina udeležencev v prometu, kolesarji in pešci, so bili udeleženi v skupno 41 nesrečah (kolesarji v 34 prometnih nesrečah in pešci v 7).

Spodnja slika tako prikazuje vse nesreče, ki so se zgodile na območju obdobju od 31.12.2014 do 31.12.2023.

Slika 4-2: Nesreče v občini Polzela med 31. 12. 2014 in 31. 12. 2023



5 DOSEŽKI, IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE ZA RAZVOJ PROMETA V OBČINI

Prepoznanje izzivov in priložnosti predstavlja temeljno izhodišče za razumevanje trenutnih razmer in razvojnih možnosti na področju mobilnosti v Občini Polzela. Namen je prepoznati, izbrati in predstaviti ključne dosežke preteklih let, izziv sedanosti, s katerimi se občina srečuje v okviru mobilnosti, kot tudi priložnosti za izboljšave, ki bi lahko prispevale k bolj trajnostnim in dostopnim rešitvam. Z uspešnim prepoznavanjem izzivov ter izkoriščanjem zaznanih priložnosti lahko občina dolgoročno izboljša prometni sistem, poveča varnost in dostopnost ter prispeva k boljši trajnostni in prijazni mobilnosti za vse prebivalce.

V nadaljevanju kratko prikazujemo obstoječe stanje za vsak posamezen steber ter evidentirane dosežke, izzive in priložnosti, vključno s prioritetami.

5.1 Celostno prometno načrtovanje

Na Občini Polzela smo aktivno pristopili k celostnem prometnem načrtovanju že leta 2017 s sprejetjem prve CPS, s katero smo začrtali jasno smer razvoja trajnostne mobilnosti in postavili temelje za dolgoročno izboljšanje prometnega sistema. V preteklih letih smo izvedli številne ukrepe, ki so prispevali k večji prometni varnosti, izboljšani dostopnosti in spodbudili trajnostne oblike mobilnosti, kar potrjuje dejstvo, da je občina CPS tudi dejansko uresničevala. Z novo strategijo bomo nadgradili uspešne prakse, skušali pridobiti nova finančna sredstva in s tem uspešno izvesti nove ukrepe s poudarkom na trajnostnih rešitvah.

Tabela 5-1: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Steber Celostno prometno načrtovanje

	Celostno prometno načrtovanje
Dosežki	Sprejeta OCPS v letu 2017.
	Izvedba ETM (Evropski teden mobilnosti).
	Prikazovalnik hitrosti na državni cesti Velenje-Dobrzeša vas na vstopu v Polzelo (šolska pot).
	Postavitev cestnih svetil in ureditev javne razsvetljave.
Izzivi	Pomanjkanje finančnih sredstev.
	Potreba po sodelovanju različnih deležnikov (MzI, Slovenske železnice, MNVP, DUJPP,...).
	Vključitev CPN v vsakodnevno načrtovalski prakso.
Priložnosti	Pridobivanje nepovratnih sredstev RS in EU.
	Krepitev sodelovanja med državnimi, regionalnimi in občinskimi organi za boljše usklajevanje prometnih politik in financiranja trajnostnih rešitev.
	Dvig ozaveščenosti vseh generacij o pomenu trajnostnih oblik mobilnosti.
	Dodatna izobraževanja zaposlenih s področja prometnega načrtovanja v okviru obstoječih kadrovskih zmogljivosti občinske uprave; vključiti v opis delovnih nalog konkretnega delovnega mesta.
Prioritete	Zagotavljanje finančnih sredstev.
	Izobraževanje strokovnih kadrov.
	Vzpostavitev učinkovitih mehanizmov za sodelovanje deležnikov.
	Sistematično spremljanje in vrednotenje učinkov celostnega prometnega načrtovanja.

5.2 Hoja

Med delovno aktivnim prebivalstvom hoja redko predstavlja pomemben del dnevnih poti, saj na izbiro načina prevoza vplivajo številni dejavniki. Ena ključnih omejitev je lokacija delovnih mest, ki so pogosto precej oddaljena od stanovanjskih središč, kar pešačenje naredi nepraktično. Prav tako časovne stiske ljudi vodijo k iskanju hitrejših rešitev, kot so avtomobili ali javni prevoz.

Slabo načrtovana infrastruktura za pešce, med drugim neurejeni pločniki, pomanjkanje povezanih poti in neustrezna osvetlitev, dodatno zmanjšujejo zanimanje za hojo. Poleg tega varnostni izzivi, na primer odsotnost peš prehodov in neustrezno urejena križišča, ustvarjajo dodatne ovire.



Družbena prioriteta, ki močno podpira avtomobilski promet, še bolj omejuje privlačnost hoje. Za večjo uporabo hoje kot oblike mobilnosti bi bilo nujno zagotoviti bolj urejene in varne pešpoti ter poudariti njene prednosti za zdravje in trajnostno bivanje.

Slika 5-1: Dostopnost okolice od centra Polzele z uporabo hoje

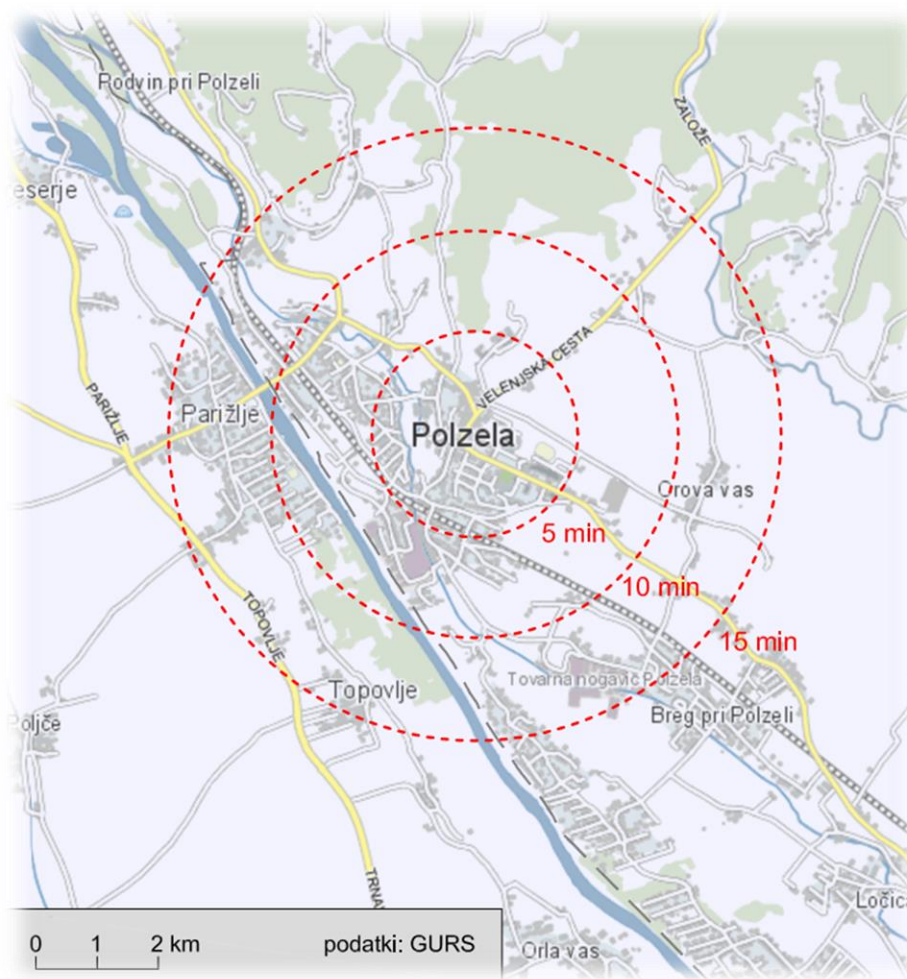


Tabela 5-2: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Steber Hoja

	Hoja
Dosežki	Pločnik ob LC 490 591; pod AC v Ločici.
	Pločnik ob LC 490 591; Pevec – AC.
	Pločnik Polzela – UTM.
	„PEŠ BUS“ v sklopu ETM.
	Urejenost pešpoti ob reki Savinji.
	OŠ - izvajanje akcij s področja varnosti v cestnem prometu.
Izzivi	Pomanjkanje povezanih površin za pešce za dostop do ključne infrastrukture (šola, vrtec, zdravstvena postaja, trgovina).
	Pomanjkanje urbane opreme.
	Pomanjkanje varnih prehodov na pešce in urejenih križišč.
	Ozke in neurejene bankine brez pločnikov v naseljih izven Polzele.
Priložnosti	Izboljšanje infrastrukture za hojo: gradnja manjkajoče infrastrukture za pešce ob javnih cestah, prilagoditve infrastrukture za gibalno ovirane osebe, umestitev urbane opreme za izboljšanje udobja za hojo (javna razsvetljava, klopi, koši...).
	Povečanje deleža peš prihodov (na delo, v šolo,...) s spodbujanjem aktivnega prihoda.
	Sprememba potovalnih navad.
	Razvoj celovite mreže varnih pešpoti in ozelenitev le-teh.
Prioritete	Izboljšanje infrastrukture za hojo - gradnja novih pločnikov.

5.3 Kolesarjenje

Kolesarske steze in hodniki za pešce so v največji meri zagotovljeni v naselju Polzela ter ob regionalni cesti R3-694 med naselji Ločica, Breg pri Polzeli in Polzela. Zaradi gostote poselitvenih območij so naselja Polzela, Breg pri Polzeli in Ločica ob Savinji dosegljiva s kolesom v 5 minutnem radiju, peš pa v 20 minutnem radiju. Z izboljšanjem varnosti in privlačnosti uporabe kolesa ter drugimi ukrepi omejevanja motornega prometa se bo posledično povečevala uporaba koles na krajših razdaljah znotraj mesta.



Po občini poteka nekaj tras označene krožne kolesarske poti Spodnje Savinjske doline. Gre za mrežo kolesarskih poti, ki povezujejo območje šestih občin. Kolesarske poti so speljane po regionalnih in lokalnih cestah in le delno po ločenih kolesarskih stezah. Opozoriti je potrebno, da se potrebe uporabnikov kolesarskih povezav za potrebe dnevne mobilnosti razlikujejo od rekreativnega kolesarjenja.

V občini Polzela je od leta 2018 vzpostavljen sistem izposoje javnih koles – KolesCE.

Slika 5-2: Dostopnost okolice od centra Polzele z uporabo kolesa

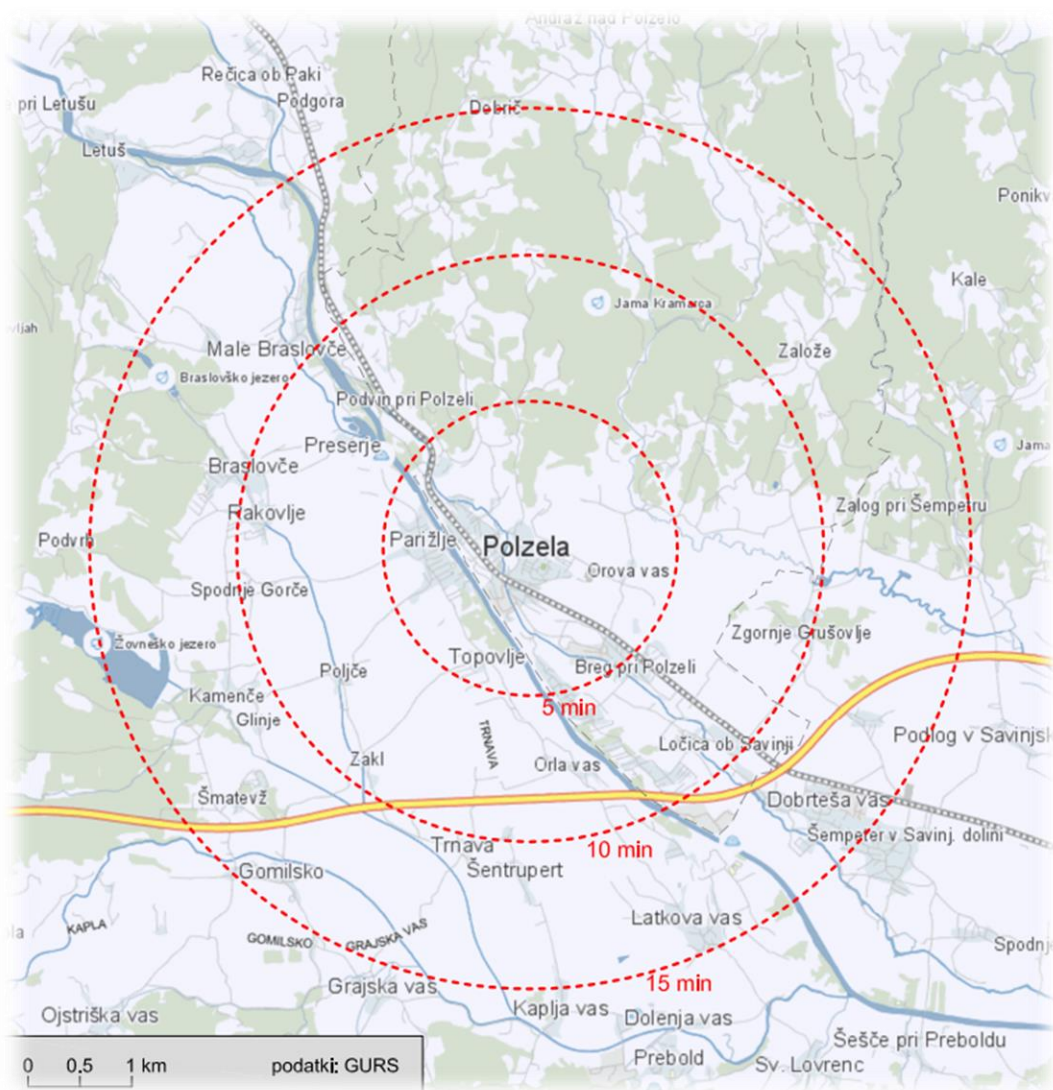


Tabela 5-3: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Steber Kolesarjenje

	Kolesarjenje
Dosežki	KolesCE - 2 postaji.
Izzivi	Pomanjkanje kolesarskih povezav do zalednih naselij.
	Pomanjkanje možnosti za varno hrambo koles.
	Nizek delež uporabe kolesa za opravljanje vsakodnevnih aktivnosti (šola, služba).
	Pomanjkanje ločenih kolesarskih površin - varnih za uporabo šoloobveznih otrok.
	Pomanjkanje možnosti za integracijo z ostalimi oblikami prevoza.
Priložnosti	Umeščanje dodatnih / manjkajočih kolesarskih povezav v prostor z zagotovitvijo sredstev, namenjenih gradnji kolesarskih povezav).
	Izboljšanje infrastrukture za kolesarje (stojala za kolesa, polnilnice za e-kolesa).
	Izboljšanje povezljivosti kolesarskih poti z avtobusnimi postajami in železniško postajo Polzela.
	Spodbujanje k večji uporabi javnih koles.
	Sprememba potovalnih navad (večja uporaba kolesarjenja za premostitev krajših razdalj).
Prioritete	Izboljšanje infrastrukture za kolesarjenje, tudi rekreativno in turistično - povezava v celovito mrežo kolesarskih poti.

5.4 Javni potniški promet

Visoka stopnja motorizacije v Sloveniji pomembno vpliva na zmanjšanje uporabe javnega potniškega prometa, ki se zaradi omejene frekvence in prilagodljivosti vse težje kosa z udobnostjo osebnega avtomobila.

Javni avtobusni medkrajevni promet

Občina Polzela je z javnim avtobusnim prevozom zelo dobro povezana z naselji Šempeter, Žalec, Celje in Velenje. V času delovnikov je frekvenca prevozov zelo dobra, stanje pa se poslabša v času šolskih počitnic, ob sobotah in nedeljah ter praznikih (po en prevoz na dan). Slabše je s povezavami do manjših krajev in zaselkov, ki so večinoma vezani na jutranjo linijo šolskega prevoza, ob vikendih pa se stanje še poslabša. S tem razlogom se rojevajo tudi pobude občanov, da bi z občasnimi organiziranimi prevozi pomagali tistim ljudem, ki si prevoza ne morajo organizirati sami, ali pa jim časovni okvir javnega prevoza ne ustreza.

V okviru analize javnega prevoza smo izvedli tudi analizo števila odhodov in validacij na posameznih odhodnih mestih na dan kordonskega štetja (6. 6. 2024). Na ta dan je bilo z vseh postajališč v občini skupaj opravljenih 193 odhodov, javni potniški promet pa je koristilo 107 oseb. Največ potnikov je vstopilo na postajališčih Polzela – Cimperman in Breg pri Polzeli – Polzela.

Kljub temu pa v manjših naseljih, kjer so odhodi redkejši, še vedno zaznavamo potrebo po boljši dostopnosti, kar bi lahko spodbudilo večjo uporabo javnega prevoza in zmanjšalo odvisnost od osebnih vozil.

Pomembno vlogo na področju mobilnosti ima tudi sistem Prostofer, ki v občini deluje od 17. 5. 2022.



Javni potniški promet - vlak

Polzela leži ob železniški progi Celje–Velenje in ima eno železniško postajo. Vlak predstavlja pomembno obliko javnega potniškega prometa v kraju, saj omogoča povezavo s Celjem in Velenjem. Med Polzelo in Celjem dnevno vozi 15 vlakov v vsako smer, pri čemer pot v eno smer traja približno 21 do 23 minut, odvisno od smeri vožnje. Vlaki ustavljajo na vmesnih postajah, med drugim v Žalcu in Šempetru v Savinjski dolini. Vozni redi so prilagojeni delovnim dnevom, ob koncih tedna in praznikih pa ne vozijo vsi vlaki. Na relaciji Polzela–Velenje potuje 16 vlakov dnevno, v nasprotni smeri pa 15, pri čemer je vožnja dolga približno 25 do 27 minut. Vlaki, ki vozijo iz Celja, običajno nadaljujejo pot do Velenja, zato gre za isto linijo. Na voljo so tudi različne ugodnosti za upokojujence, mlade in otroke, kar spodbuja uporabo javnega prevoza med prebivalci.



Tabela 5-4: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Steber JPP

	JPP
Dosežki	Prostofer
Izzivi	Nizka frekventnost prevozov ob vikendih in praznikih.
	Mestoma pomanjkljiva infrastruktura in informacijska podhranjenost avtobusnih postajališč (nadstrešnice, vozni redi ipd.).
	Nizka informiranost prebivalstva o dostopnosti javnega potniškega prometa.
	Pomanjkanje informacij o združevanju različnih oblik prevoza (kolo-avtobus-vlak).
	Nizek delež uporabe JPP za vsakodnevne aktivnosti in prihod na delo.
Priložnosti	Preoblikovanje prometnih površin za večjo varnost ranljivih skupin.
	Proučitev možnosti posodobitve/razširitve obstoječih parkirišč P+R.
	Preureditev prometnih površin z namenom zmanjšanja hitrosti in umiritve prometa.
	Zmanjšanje deleža uporabe osebnega vozila za prihod v šolo/na delo.
	Izboljšanje varnosti prehajanja preko nivojskih prehodov.
Prioritete	Izboljšanje prometne varnosti, zmanjšanje prometnih obremenitev s strani tranzitnega prometa skozi središče.

5.5 Motorni promet

V naši občini osebni avtomobil še vedno predstavlja najpogostejše uporabljeno prevozno sredstvo, kar potrjujejo tudi analize potovalnih navad. Ta trend bo težje spreminjati predvsem v ruralnih delih občine, kjer je poselitev razpršena, naravne danosti pa skupaj s pomanjkljivo infrastrukturo otežujejo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti.

Kljub temu smo prepoznali možnosti za postopno zmanjševanje odvisnosti od avtomobilov, predvsem v nižinskih predelih občine, kjer so razdalje krajše in teren primernejši za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza. V teh območjih še vedno velik delež poti, krajših od dveh kilometrov, opravimo z avtomobilom – ravno te poti pa bi lahko z ustreznimi ukrepi preusmerili v trajnostne oblike mobilnosti.

Poleg tega se soočamo z vse več izzivi, povezanimi z motornim prometom: prekoračitvami hitrosti, nepravilnim parkiranjem, zasedenostjo javnih površin, pritiski na bivalna območja ter središča naselij. Ti izzivi negativno vplivajo na dostopnost, varnost in kakovost bivanja, še posebej za pešce, kolesarje in ranljive skupine.

Za izboljšanje stanja bo ključno, da postopno uveljavljamo ukrepe za umirjanje prometa, povečamo kakovost infrastrukture za trajnostno mobilnost ter izboljšamo pogoje za življenje in gibanje v naseljih, kjer so razmere za spremembo navad najbolj obetavne.

Tabela 5-5: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Steber Motorni promet

	Osební motorni promet
Dosežki	Ukinitev železniškega prehoda s spremljajočimi ureditvami.
	Urejeno parkirišče za avtodome - PZA Ločica.
Izzivi	Mestoma je cestna infrastruktura v slabšem stanju.
	Visoke hitrosti vozil.
	Nearna in nepregledna križišča.
	Visok delež uporabe vozila za prihod v šolo/na delo.
	Velika obremenjenost regionalne ceste skozi naselje Polzela s tovornim prometom.
Priložnosti	Preoblikovanje prometnih površin za večjo varnost ranljivih skupin.
	Proučitev možnosti posodobitve/razširitve obstoječih parkirišč P+R.
	Preureditev prometnih površin z namenom zmanjšanja hitrosti in umiritve prometa.
	Zmanjšanje deleža uporabe osebnega vozila za prihod v šolo/na delo.
	Izboljšanje varnosti prehajanja preko nivojskih prehodov.
Prioritete	Izboljšanje prometne varnosti, zmanjšanje prometnih obremenitev s strani tranzitnega prometa skozi središče.

6 SMERI UKREPANJA – NAŠ NAČRT POTI

Na podlagi izbrane vizije in opredeljenih strateških ciljev smo ob upoštevanju analize obstoječega stanja prepoznali izzive in priložnosti za vseh pet strateških stebrov ukrepanja. Pri vsakem stebru smo oblikovali strateško vodilo, ki na kratko in učinkovito povzema spremembe, ki jih želimo doseči. Z vsakim vodilom odražamo ambicije za posamezno področje in prikazujemo pristop, ki mu bomo sledili pri doseganju ciljev OCPS.

Vsako strateško vodilo OCPS predstavlja dolgoročno usmeritev občine na posameznem področju trajnostne mobilnosti. Da bi ta vodila prešla iz konceptualne ravni v konkretne spremembe, je pomembni oblikovati jasno definirane smeri ukrepanja, torej sklope ukrepov, ki uresničujejo cilje posameznega vodila. V tabeli prikazujemo izbrane ukrepe, njihovo zahtevnost in pričakovano učinkovitost, ki nam bodo omogočali boljšo presojo o prioritetah izvajanja.

V nadaljevanju podajamo pregled strateških vodil po posameznih stebrih OCPS s kvantifikacijo ciljnih vrednosti. V povezavi s strateškimi vodili navajamo tudi predvidene ukrepe znotraj stebra, oceno zahtevnosti njihove izvedbe in pričakovano učinkovitost.

6.1 Smeri ukrepanja - Celostno prometno načrtovanje

Celostno prometno načrtovanje predstavlja osnovo za usklajeno, dolgoročno in trajnostno upravljanje mobilnosti na območju občine. Ukrepi v okviru tega stebra niso neposredno infrastrukturni, pač pa podpirajo vzpostavitev učinkovitih procesov vodenja, načrtovanja, sodelovanja in spremljanja prometa. Temeljijo na zagotavljanju uravnoveženega prometnega sistema, ki vključuje aktivno sodelovanje lokalne skupnosti in strokovnjakov s področij prometa, urejanja prostora ter gospodarstva na regionalni in državni ravni. Pri umeščanju novih dejavnosti v prostor občine se posebej poudarja razvoj varne in dostopne trajnostne mobilnosti ter spodbujanje okolju prijaznih potovalnih navad, kar prispeva k višji kakovosti življenja v občini Polzela.

Tabela 6-1: Strateško vodilo, kvantifikacija in način spremljanja – CPN

Strateško vodilo	"Zagotavljanje uravnoveženega prometnega sistema z vključevanjem lokalne skupnosti v sodelovanje s strokovnjaki s področij prometa, urejanja prostora in gospodarstva na regionalni in državni ravni. Umeščanje novih dejavnosti v prostor občine bo temeljilo na razvoju varne in dostopne trajnostne mobilnosti ter spodbujanju okolju prijaznih potovalnih navad, ki prispevajo k višji kakovosti življenja v občini Polzela."
Kvantifikacija vodila – ciljne vrednosti	Vsaj 1 javna objava ob načrtovanju novih infrastrukturnih ukrepov s področja mobilnosti.
	Vsaj 1 regijski sestanek v okviru regijskega centra mobilnosti.
	Vsaj 1 dogodek vključevanja javnosti v okviru aktivnosti celostnega prometnega načrtovanja na leto.
	Vsaj 1 javna objava ob načrtovanju novih infrastrukturnih ukrepov s področja mobilnosti na leto.
	Vsaj 1 medijske objave z namenom promocije trajnostnih načinov (hoja, kolesarjenje, JPP) na leto.
Način spremljanja	Medijski klipping.
	Zapisnik.

Vodilo izpostavlja povezovanje prometnega načrtovanja z urejanjem prostora in razvojem lokalnega gospodarstva, z vključevanjem lokalne skupnosti in nadgradnjo institucionalnih ter kadrovskih zmogljivosti občinske uprave. Pri tem igra ključno vlogo sodelovanje z regijskimi in državnimi akterji ter stalno vključevanje javnosti.

Ukrepi so usmerjeni v krepitev kapacitet, sodelovanje deležnikov, izboljšanje transparentnosti, izmenjavo znanja in vzpostavitev pogojev za izvajanje drugih ukrepov trajnostne mobilnosti.

Tabela 6-2: Smeri ukrepanja – Celostno prometno načrtovanje

	1. STEBER: Celostno načrtovanje mobilnosti - ukrepi	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1.	Sprejetje, spremljanje, vrednotenje in prenova OCPS.	majhna	+
2.	Imenovanje koordinatorskega trajnostnega prometnega načrtovanja.	majhna	+
3.	Krepitev kapacitet občinske uprave za CPN z ukrepi kot so izobraževanja, študijski obiski, izmenjave.	majhna	+
4.	Udeležba v evropskih projektih (ETM, Dan brez avtomobila, Dan zemlje ipd.).	majhna	+
5.	Izvedba akcij s področja trajnostne mobilnosti, ki povezuje več deležnikov (vrtci, šole, društva).	majhna	++
6.	Izobraževalne in promocijske dejavnosti na dogodkih.	majhna	+
7.	Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja (regijska CPS).	majhna	+
8.	Aktivnosti vključevanje javnosti.	majhna	+
9.	Priprava zasnove omrežja peš in kolesarskih poti z območji prijaznega prometa, eksperimentalnih prometnih ureditev, vključujoč ozelenitve (upoštevajoč povezave na rekreacijske površine - Savinja, gora Oljka...).	majhna	+

1. Sprejetje, spremljanje, vrednotenje in prenova OCPS:

Vzpostavitev procesa, s katerim bo občina uradno sprejela OCPS ter redno spremljala njeno izvajanje in učinke. Vključuje vzpostavitev notranjih mehanizmov za spremljanje ciljev, kazalnikov in ukrepov ter pripravo prenov dokumenta ob koncu opazovanega obdobja.

2. Imenovanje koordinatorskega trajnostnega prometnega načrtovanja:

Določitev odgovorne osebe znotraj občinske uprave, ki bo skrbela za koordinacijo aktivnosti, povezanih s trajnostno mobilnostjo, komunikacijo med oddelki, sodelovanje z zunanjimi deležniki ter usklajevanje izvajanja in spremljanja ukrepov OCPS.

3. Krepitev kapacitet občinske uprave za CPN z ukrepi kot so izobraževanja, študijski obiski, izmenjave:

Udeležba na usposabljanjih, strokovnih izobraževanjih in sodelovanje v programih izmenjav dobrih praks za zaposlene v občinski upravi, ki delujejo na področju prometa, urejanja prostora in trajnostnega razvoja. Cilj je izboljšati razumevanje sodobnih pristopov in dvigniti strokovno raven odločanja.

4. Udeležba v evropskih projektih (ETM, Dan brez avtomobila, Dan zemlje ipd.):

Sodelovanje občine v vseevropskih pobudah, ki spodbujajo trajnostno mobilnost, okoljsko ozaveščenost in vključevanje javnosti. Ti projekti vključujejo organizacijo dogodkov,

promocijskih kampanj in izobraževalnih aktivnosti ter omogočajo vključevanje v širše strokovne in podporne mreže.

5. Izvedba akcij s področja trajnostne mobilnosti, ki povezuje več deležnikov (vrtci, šole, društva):

Organizacija ali sodelovanje pri aktivnostih, ki vključujejo različne lokalne akterje (npr. pešbusi, dnevi brez avtomobila, nagradne igre za šolarje ipd.), s ciljem spodbujanja trajnostnih potovalnih navad, vključevanja občanov ter krepitev lokalnega sodelovanja.

6. Izobraževalne in promocijske dejavnosti v okviru občinskih dogodkov:

V okviru občinskih dogodkov bomo izvajali aktivnosti, ki združujejo promocijo in izobraževanje o trajnostni mobilnosti ter zvišujejo raven prometne kulture. Z informativnimi točkami, delavnicami ali predstavitevami bomo prebivalcem na prijazen in razumljiv način približali teme, povezane z vplivi prometa na zdravje, okolje, prometno varnost in kakovost bivanja. Glavni poudarek bo na dvigovanju razumevanja o prednostih trajnostne mobilnosti ter na spodbujanju razmisleka o vsakodnevnih potovalnih navadah, s ciljem dolgoročnih sprememb vedenja.

7. Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja (regijska CPS):

Sodelovanje z drugimi občinami v regiji z namenom skupnega reševanja prometnih izzivov, izmenjave znanj ter koordiniranega črpanja sredstev ali izvedbe skupnih projektov, vključno s participacijo pri izdelavi regijske CPS.

8. Aktivnosti vključevanje javnosti:

Namen ukrepa je spodbuditi večjo udeležbo občanov pri anketah, javnih predstavitev, posvetih in drugih oblikah sodelovanja, ki so del procesov celostnega prometnega načrtovanja. Izkušnje iz priprave te strategije kažejo, da je bila udeležba javnosti nizka, zato bo v prihodnje potrebno več pozornosti nameniti komunikaciji. Občina bo prebivalce redno in razumljivo obveščala o načrtovanih aktivnostih ter možnostih sodelovanja prek spletne strani, elektronske pošte, občinskega glasila, družbenih omrežij in drugih lokalnih kanalov. Cilj je vzpostaviti stalno povezavo med načrtovalci in občani, povečati prepoznavnost prometnih tem ter omogočiti, da mnenje javnosti dejansko vpliva na nadaljnje načrtovanje in izvajanje ukrepov.

9. Priprava zasnove omrežja peš in kolesarskih poti z območji prijaznega prometa, eksperimentalnih prometnih ureditev, vključujoč ozelenitve (upoštevajoč povezave na rekreacijske površine - Savinja, gora Oljka...):

Ukrep zajema pripravo zasnove povezanega omrežja peš in kolesarskih poti z območji prijaznega prometa, ki vključujejo tudi elemente ozelenitve in izboljšane javnega prostora (npr. drevoredi, klopi, senčenje). Celovita zasnova bo združevala kolesarski in peš promet v območje zelenega koridorja, ki bo potencialno povezal zeleno obrobje mesta s centralnim delom. Zasnova bodo služila kot strokovna podlaga za nadaljnje načrtovanje in usklajevanje z občinskimi prostorskimi akti ter bo upoštevala varnost, dostopnost, funkcionalnost in kakovost bivanjskega okolja. Ukrep ne vključuje fizične izvedbe, temveč pripravo usmeritev in konceptov za sistematičen razvoj omrežij v prihodnje.

6.2 Smeri ukrepanja - Hoja

Občina Polzela ima številne ključne točke in naselja, ki ustvarjajo veliko kratkih pešpoti z velikim potencialom za trajnostno mobilnost. Čeprav geografske značilnosti in prostorske omejitve v določenih delih občine otežujejo gradnjo novih pešpoti, še vedno obstajajo možnosti za vzpostavitev varnega, dostopnega in privlačnega omrežja pešpoti. Strateško vodilo stebra »Hoja« tako poudarja prav to – razvoj pešpoti, ki povezujejo pomembne kraje in interesne točke, spodbujajo hojo kot zdravo in dostopno obliko gibanja ter prispevajo k bolj povezani in trajnostni skupnosti.



Tabela 6-3: Strateško vodilo, kvantifikacija in način spremljanja - Hoja

Strateško vodilo	"Vzpostavitev varnega, privlačnega in dostopnega omrežja pešpoti, ki povezuje ključna naselja in interesne točke v občini. Pešpoti bodo spodbujale hojo kot trajnostno, zdravo in dostopno obliko mobilnosti za prebivalce in obiskovalce ter prispevale k zdravi in bolj povezanosti skupnosti."
Kvantifikacija vodila – ciljne vrednosti	Povečanje deleža otrok, ki prihajajo v šolo peš za 3 % (iz 18,4% na 21,4%).
	Povečanje deleža hoje na poti v službo za 3% (iz 3,0 % na 6,0%).
Način spremljanja	Anketa pri zaposlovalcih, anketa v OŠ.

Ukrepi v okviru stebra »Hoja« so usmerjeni v zagotavljanje varnih, udobnih in dostopnih pešpoti po celotni Občini Polzela. Vključujejo izgradnjo novih pločnikov in pešpoti na ključnih cestnih odsekih ter vzdrževanje obstoječih povezav, ki so temelj za izbor hoje kot načina transporta. Ukrepi zajemajo tudi izboljšanje univerzalne dostopnosti, odpravo konfliktnih točk med pešci in motoriziranim prometom ter ureditev javne razsvetljave. Mehki ukrepi, kot so promocijske dejavnosti in programi za varno pot v šolo in vrtec, spodbujajo hojo kot zdravo in trajnostno obliko mobilnosti. Cilj vseh teh ukrepov je povečati delež hoje v vsakodnevnih potovalnih navadah ter prispevati k varnejšemu, bolj dostopnemu in kakovostnemu bivalnemu okolju v občini.

Tabela 6-4: Smeri ukrepanja – Hoja

	2. STEBER: Hoja - ukrepi	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1.	Vzdrževanje obstoječih peš povezav.	srednja	++
2.	Izgradnja novih peš povezav.	srednja	++
	Velenjska cesta, l=1.400 m	srednja	++
	Malteška cesta (do križišča Podvin), l = 700 m	srednja	++
	Pločnik in kolesarska površina Podvin, l=4.000 m	srednja	++
	Pot v Šenek, l= 180 m	srednja	++
	GD Andraž - Dom krajanov, POŠ Andraž, l= 1.600 m	srednja	++
	Pločnik ob regionalni cesti v Ločici ob Savinji, l = 1.000 m	srednja	++
3.	Izvedba ukrepov za zagotavljanje univerzalne dostopnosti (označbe, razširitve,...).	majhna	+
4.	Nadaljevanje obstoječih in uvedba programov za varno pot v vrtec in šolo.	majhna	+
5.	Označitev in odstranitev konfliktnih točk med pešci in motoriziranim prometom.	majhna	++
6.	Izgradnja in ureditev javne razsvetljave.	majhna	++
7.	Promocijske dejavnosti za spodbujanje hoje.	majhna	+

1. Vzdrževanje obstoječih peš povezav:

Redno vzdrževanje obstoječih pešpoti in pločnikov, ki vključuje sanacijo poškodb, čiščenje, košnjo, zimsko službo ter morebitne manjše ureditve za izboljšanje prehodnosti in varnosti. S tem ohranjamo uporabnost in zagotavljamo udobje hoje na že obstoječih poteh ter preprečujemo njihovo postopno propadanje.

2. Izgradnja novih peš povezav:

Gradnja novih površin za pešce na območjih, kjer te še ne obstajajo, a so pomembne za povezovanje naselij, javnih objektov ali rekreacijskih površin. Ukrep se sočasno sklicuje na ukrep priprave zasnove omrežja peš in kolesarskih poti z območji prijaznega prometa ter predvideva izboljšanje varnosti in dostopnosti za pešce na krajših vsakodnevnih poteh.

3. Izvedba ukrepov za zagotavljanje univerzalne dostopnosti (označbe, razširitve ipd.):

Ukrep zajema ustrezno označevanje in prilagoditve, kot so razširitve površin ter izboljšanje prehodov za pešce, s čimer zagotavlja bolj enakovredno, varno in vključujočo mobilnost za vse uporabnike prostora.

4. Nadaljevanje obstoječih in uvedba novih programov za varno pot v vrtec in šolo:

Vzpostavitev oziroma nadaljevanje programov, ki vključujejo označitev in ureditev varnih poti za otroke, izobraževalne aktivnosti za učence, starše in zaposlene ter sodelovanje z vzgojno-izobraževalnimi ustanovami in lokalno skupnostjo. Cilj je povečati varnost otrok in spodbujati samostojno hojo v šolo.

5. Označitev in odstranitev konfliktnih točk med pešci in motoriziranim prometom:

Analiza in ureditev mest, kjer prihaja do nevarnih stikov med pešci in vozili – na primer neurejeni prehodi, slaba vidljivost. Ukrep vključuje izboljšanje prometne signalizacije, fizično preureditev ali druge ukrepe za večjo varnost.

6. Izgradnja in ureditev javne razsvetljave:

Namestitev ali posodobitev javne razsvetljave ob pešpotih in na pomembnih poteh, ki povezujejo naselja, šolo, vrtec ali druge javne ustanove. Razsvetljava izboljša varnost v večernem in zimskem času ter prispeva k večji uporabi hoje v vseh letnih obdobjih.

7. Promocijske dejavnosti za spodbujanje hoje:

Izvedba aktivnosti, ki spodbujajo hojo kot del vsakdanjih potovalnih navad – npr. oznake časa hoje do pomembnih točk. Namen je ozaveščanje prebivalcev o prednostih hoje in spodbujanje k bolj pogosti uporabi.

6.3 Smeri ukrepanja - Kolesarjenje

Kolesarjenje v Občini Polzela postaja vse pomembnejša oblika trajnostne mobilnosti ter zdrav način vsakodnevnega prevoza in rekreacije. Občina se aktivno vključuje v razvoj državne kolesarske povezave DKP R25, ki povezuje območje med Šmartnim ob Paki, Braslovčami, Polzelo, Preboldom in Žalcem, ter načrtuje gradnjo več ključnih lokalnih odsekov. Kljub temu se kolesarski promet še ne more enakovredno primerjati z motoriziranim prometom, saj so določeni infrastrukturni pogoji še vedno neustrezni, predvsem glede varnosti in celovitosti povezav. Prisotnost sistema za izposojlo koles KolesCe, razvoj polnilnic za e-kolesa in načrtovane kolesarnice pa nakazujejo jasno usmeritev v podporo kolesarjenju. Strateško vodilo občine sledi cilju oblikovanja varnega, dostopnega in uporabniku prijaznega kolesarskega sistema, kjer bo kolo realna in privlačna alternativa avtomobilu – za vsakodnevne poti, povezovanje z javnim prometom in prosti čas.

Tabela 6-5: Strateško vodilo, kvantifikacija in način spremljanja - Kolesarjenje

Strateško vodilo	Zagotavljanje varnih in povezanih kolesarskih poti, ki omogočajo udobno in varno kolesarjenje po ravninskih delih občine Polzela ter dostopnost tudi do hribovitih predelov. Kolo bo postalo priljubljena in trajnostna oblika prevoza tako za vsakodnevne poti kot za rekreacijo.
Kvantifikacija vodila – ciljne vrednosti	Povečanje letnega števila izposoj koles KolesCE za 100% glede na leto 2022 (iz 59 najemov na 120 najemov).
	Povečanje deleža uporabe kolesa za poti v OŠ za 5% (iz 3,8 % na 8,8 %).
	Povečanje prihoda zaposlenih, ki za pot na delo uporabljajo kolo, za 3 % (iz 3,0% na 6,0%).
Način spremljanja	Statistika sistema KolesCe.
	Anketa pri zaposlovalcih, anketa v OŠ.

V Občini Polzela bomo za spodbujanje razvoja kolesarjenja izvajali številni ciljno usmerjene ukrepe, ki celostno naslavlajo ključne izzive na tem področju. Ukrepi obsegajo tako vzdrževanje in izboljšanje obstoječih kolesarskih povezav kot tudi izgradnjo novih odsekov, med drugim ob

Velenjski in Malteški cesti, v naselju Podvin, ob regionalni cesti v Ločici ob Savinji ter ob železniški progi med Orovo vasjo in Žalcem, preko Brega in Šempetra.

Za podporo vsakodnevni uporabi koles bomo vzpostavili parkirišča za kolesa ob pomembnejših prometnih točkah, kot sta železniški postaji v Polzeli in Bregu, ter širili mrežo sistema za izposajo javnih koles (KolesCe), kar bo povečalo dostopnost kolesarskega prevoza širšemu krogu prebivalcev in obiskovalcev. Pomemben poudarek bo tudi na izboljšanju prometne varnosti – načrtovana je označitev ali odstranitev konfliktnih točk med kolesarji in motoriziranim prometom. Dodatno bo k razvoju pripomogla postavitev polnilnic za električna kolesa ob izbranih interesnih točkah, kot sta Grad Komenda in Ločica ob Savinji.

Ukrepi vključujejo tudi mehke vsebine, kot so promocijske aktivnosti za spodbujanje kolesarjenja kot zdrave in trajnostne oblike mobilnosti, ki lahko služi tako dnevnim migracijam v šolo in službo kot tudi rekreativnim dejavnostim. Vsi načrtovani ukrepi so ovrednoteni glede na njihovo izvedbeno zahtevnost in predviden učinek na povečanje uporabe koles, kar je skladno s strateškimi cilji občine na področju trajnostne mobilnosti.

Tabela 6-6: Smeri ukrepanja – Kolesarjenje

	3. STEBER: Kolesarjenje - ukrepi	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1.	Vzdrževanje kolesarskih povezav.	majhna	+++
2.	Izgradnja novih kolesarskih povezav.	srednja	++
	<i>Izgradnja kolesarske povezave DKP R25 v območju Občin Šmartno ob Paki – Braslovče – Polzela – Prebold – Žalec</i>	visoka	+++
	<i>Velenjska cesta, l=1.400 m</i>	srednja	++
	<i>Malteška cesta (do križišča Podvin), l= 700 m</i>	srednja	++
	<i>Pločnik in kolesarska površina Podvin, l=4.000 m</i>	srednja	++
	<i>Ob regionalni cesti v Ločici ob Savinji, l= 1.000 m</i>	srednja	++
	<i>Povezava ob železniški progi Orova vas - Breg - Šempeter - Žalec</i>	srednja	++
3.	Postavitev parkirišč za kolesa ob pomembnejših objektih (ŽP Polzela, ŽP Breg,...).	srednja	++
4.	Širitev sistema izposoje javnih koles (KolesCe).	majhna	++
5.	Označitev ali odstranitev konfliktnih točk med kolesarji in motoriziranim prometom.	majhna	++
6.	Postavitev polnilnic za e-kolesa ob pomembnejših interesnih točkah (Grad Komenda, Ločica ob Savinji,...).	majhna	++
7.	Promocijske dejavnosti za spodbujanje kolesarjenja.	majhna	+

1. Vzdrževanje kolesarskih povezav:

Redno vzdrževanje obstoječih kolesarskih poti, ki vključuje odpravo poškodb, čiščenje, označevanje in zagotavljanje prevoznosti. Z ustreznim vzdrževanjem povečujemo varnost in udobje kolesarjev ter preprečujemo postopno propadanje infrastrukture.

2. Izgradnja novih kolesarskih povezav:

Ukrep je ključnega pomena za povečanje varnosti in privlačnosti kolesarjenja v Polzeli. Njegov cilj je vzpostaviti celovito in povezano kolesarsko omrežje, ki bo spodbudilo trajnostno

mobilitet in izboljšalo kakovost življenja za vse občane. Cilj se hkrati navezuje na pripravo zasnove omrežja pešpoti in kolesarskih poti z območji prijaznega prometa.

3. Postavitev parkirišč za kolesa ob pomembnejših objektih (ŽP Polzela, ŽP Breg,...)

Postavitev parkirišč za kolesa ob pomembnih objektih, kot sta ŽP Polzela in ŽP Breg, bo omogočila varno in urejeno shranjevanje koles ter spodbudila kombinirano uporabo kolesarjenja in javnega prevoza. Ukrep bo povečal dostopnost trajnostnih oblik mobilnosti, zmanjšal uporabo avtomobilov ter prispeval k boljši kakovosti življenja in okolju prijaznejšemu prometu.

4. Širitev sistema izposoje javnih koles (KolesCE):

Razširitev obstoječega sistema KolesCE z dodatnimi postajališči, za izboljšanje dostopnosti in uporabnosti sistema za prebivalce in obiskovalce. Ukrep vključuje tudi spremljanje njegovega delovanja.

5. Označitev ali odstranitev konfliktnih točk med kolesarji in motoriziranim prometom:

Identifikacija nevarnih mest, kjer prihaja do stikov ali prečkanj med kolesarji in vozili ter izvedba ukrepov za zmanjšanje tveganja.

6. Postavitev polnilnic za e-kolesa ob pomembnejših interesnih točkah (Grad Komenda, Ločica ob Savinji,...):

Postavitev polnilnic za e-kolesa ob pomembnih interesnih točkah, kot sta Grad Komenda in Ločica ob Savinji, bo omogočila enostavno in priročno polnjenje električnih koles ter spodbudila njihovo uporabo. Ukrep bo prispeval k večji dostopnosti trajnostne mobilnosti, podprl uporabo sodobnih okolju prijaznih prevoznih sredstev in s tem zmanjšal emisije ter prometni pritisk v občini.

7. Promocijske dejavnosti za spodbujanje kolesarjenja:

Ukrepi vključujejo namestitve tabel, označb in drugih vidnih elementov v prostoru, ki prebivalce spodbujajo k uporabi kolesa ter hkrati izboljšujejo prepoznavnost kolesarskih poti. Primeri tovrstnih ukrepov so informativne table z označenimi kolesarskimi smermi, približnimi časi vožnje, zemljevidi, opozorili na prisotnost kolesarjev ali motivacijskimi sporočili. Namen je na trajen in diskreten način vplivati na potovalne navade uporabnikov ter ustvarjati kulturo kolesarjenja v občini.

6.4 Smeri ukrepanja - Javni potniški promet

Javni potniški promet v Občini Polzela predstavlja pomembno dopolnilo individualnim oblikam mobilnosti, še posebej za prebivalce brez lastnega avtomobila, dijake, starejše in druge ranljive skupine. Čeprav so povezave z večjimi središči dobro vzpostavljene, se javni promet sooča z izzivi, kot so omejena frekvenca prevozov ob vikendih in praznikih ter slaba povezanost manjših zaselkov, kar zmanjšuje njegovo dostopnost in privlačnost. Strateško vodilo stebra javnega potniškega prometa poudarja spodbujanje njegove uporabe z izboljšanjem dostopnosti postajališč, enostavnimi in povezanimi prestopi med različnimi oblikami prevoza ter aktivnim sodelovanjem s ključnimi deležniki za razvoj učinkovitega in uporabniku prijaznega sistema.

Tabela 6-7: Strateško vodilo, kvantifikacija in način spremljanja - JPP

Strateško vodilo	Spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa z izboljšanjem dostopnosti postajališč, preprostimi prestopi med različnimi oblikami prevoza in aktivnim sodelovanjem s ključnimi deležniki za zagotavljanje boljše kakovosti in izkoriščenosti storitev.
Kvantifikacija vodila – ciljne vrednosti	Vsaj 1 medijska objava z namenom promocije JPP.
	Povečanje števila uporabnikov JPP za dobrih 10 %. (iz 107 na 120 validacij).
	Povečanje deleža uporabe JPP na poti v službo do leta 2031 za 5 % (iz 0,0 % na 5,0 %).
Način spremljanja	Medijski klipping.
	Podatki izvajalca JPP, anketa pri zaposlovalcih.

V Občini Polzela se bomo v okviru razvoja javnega potniškega prometa izvajali številne ukrepe, ki naslavlajo ključna področja izboljšav na področju javnega potniškega prometa, pri čemer večina aktivnosti presega neposredne pristojnosti občine. Njihova uspešna izvedba bo zato v veliki meri odvisna od sodelovanja z državnimi institucijami, izvajalci javnih prevozov, upravljavci infrastrukture, predvsem pa regijskem sodelovanju. Ti ukrepi bodo usmerjeni v izboljšanje dostopnosti, udobja in učinkovitosti javnega prevoza, s čimer želi občina povečati njegovo uporabo ter zmanjšati odvisnost od osebnih vozil.

Med ključnimi ukrepi je nadgradnja obstoječe infrastrukture in opreme na avtobusnih postajališčih, kjer se bodo postavile nove nadstrešnice, klopi, koši za odpadke ter poskrbelo za boljšo dostopnost za gibalno ovirane osebe. Ob tem se načrtuje tudi postavitve novih postajališč na državnih in občinskih cestah, kar bo izboljšalo pokritost in dosegljivost javnega prevoza za širši krog prebivalcev.

Na železniškem področju je predvidena nadgradnja infrastrukture, zlasti na območju železniške postaje Breg, kjer se načrtuje tudi ukinitve šestih nivojskih prehodov, kar bo pomembno prispevalo k večji varnosti in pretočnosti železniškega prometa.

Poleg infrastrukturnih izboljšav bomo izvajali tudi mehke ukrepe, kot so projekt Prostofer za brezplačne prevoze starejših in gibalno oviranih oseb, usklajevanje vozniških redov in povečanje števila voženj ter združevanje linijskih in šolskih prevozov, kar bo izboljšalo učinkovitost in optimiziralo obstoječe prevozne kapacitete. Pomembno vlogo bodo imele tudi promocijske dejavnosti, namenjene ozaveščanju in spodbujanju uporabe javnega potniškega prometa kot dostopne, trajnostne in zanesljive oblike mobilnosti.

Tabela 6-8: Smeri ukrepanja – JPP

	4. STEBER: Javni potniški promet - ukrepi	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1.	Nadgradnja infrastrukture in opreme na postajališčih JPP (nadstrešnice, koši za odpadke, vozni redi, klopi, dostopnost za gibalno ovirane osebe).	majhna	++
2.	Postavitve novih avtobusnih postajališč na državnih in občinskih cestah.	srednja	++
3.	Nadgradnja železniške infrastrukture in železniških postaj (ŽP Breg, ukinitve 6 nivojskih prehodov,...)*.	visoka	+++
4.	Izvajanje projekta Prostofer.	majhna	++
5.	Združevanje javnega linijskega prevoza s šolskimi prevozi.	srednja	++
6.	Uskladitev vozniških redov in povečanje števila voženj JPP.	srednja	++
7.	Promocijske dejavnosti za spodbujanje uporabe JPP.	majhna	++
8.	Informiranje o ponudbi JPP (obveščanje o dostopnosti/spremembah vozniških redov).	majhna	++

1. Nadgradnja infrastrukture in opreme na postajališčih JPP (nadstrešnice, koši za odpadke, vozni redi, klopi, dostopnost za gibalno ovirane osebe):

Prilagoditev postajališč vključuje postavitve nadstrešnic, košev za odpadke, klopi in preglednih vozni redov ter izboljšanje dostopnosti za gibalno ovirane osebe. Ta ukrep bo povečal udobje, varnost in uporabniško izkušnjo potnikov ter spodbudil večjo uporabo javnega prevoza v občini.

2. Postavitev novih avtobusnih postajališč na državnih in občinskih cestah:

Vzpostavitev dodatnih avtobusnih postajališč ob glavnih cestnih povezavah bo povečala udobje in varnost potnikov javnega prevoza. Ta ukrep bo prispeval k boljši dostopnosti prevoznih storitev ter spodbudil večje število uporabnikov avtobusnega prometa v občini.

3. Nadgradnja železniške infrastrukture in železniških postaj (ŽP Breg, ukinitve 6 nivojskih prehodov,...):

Izboljšave železniške infrastrukture in modernizacija postaj bodo povečale varnost in učinkovitost železniškega prometa. Ukrep vključuje tudi ukinitve nevarnih nivojskih prehodov, kar bo prispevalo k bolj tekočemu in varnemu prometu tako za potnike kot za ostale udeležence v prometu. **Skupni strošek nadgradnje železniške proge Celje-Velenje je ocenjen na 90 mil EUR.*

4. Izvajanje projekta Prostofer:

Projekt Prostofer v občini že uspešno deluje in zagotavlja brezplačne prevoze za starejše ter druge ranljive skupine, ki nimajo dostopa do lastnega prevoza ali jim javni potniški promet ne ustreza. V prihodnje se načrtuje nadgradnja sistema z izboljšano organizacijo prevozov, večjo prepoznavnostjo storitve ter dodatnim vključevanjem prostovoljcev, kar bo še dodatno prispevalo k dostopnosti osnovnih storitev in večji socialni vključenosti uporabnikov.

5. Združevanje javnega linijskega prevoza s šolskimi prevozi:

Usklajevanje šolskih prevozov z rednimi linijami JPP, kjer je to smiselno, za boljšo izkoriščenost virov, poenostavitev sistema in večjo učinkovitost prevozov.

6. Uskladitev vozni redov in povečanje števila voženj JPP:

Z boljšim usklajevanjem vozni redov med različnimi linijami in povečanim številom dnevnih voženj se bo izboljšala dostopnost in uporabnost javnega potniškega prometa. Tak ukrep omogoča boljšo povezljivost tudi za ranljive skupine ter predstavlja ključen korak k zmanjšanju odvisnosti od osebnega avtomobila.

7. Promocijske dejavnosti za spodbujanje uporabe JPP:

Za večjo prepoznavnost in sprejemanje javnega potniškega prometa med prebivalci bodo v občini izvedene različne promocijske aktivnosti. Namenjene bodo ozaveščanju o okoljskih, finančnih in praktičnih prednostih uporabe avtobusov in vlakov ter spodbujanju spremembe potovalnih navad.

8. Informiranje o ponudbi JPP (obveščanje o dostopnosti/spremembah vozni redov):

Ukrep "Informiranje o ponudbi JPP" zajema vzpostavitev in izboljšanje celovitih informacijskih kanalov za obveščanje uporabnikov o dostopnosti javnega potniškega prometa ter morebitnih

spremembah voznih redov. Cilj ukrepa je zagotoviti ažurne, točne in uporabnikom prijazne informacije prek različnih medijev, kot so spletne strani, mobilne aplikacije, digitalne table na postajališčih ter obvestila v vozilih. S tem se povečuje zanesljivost in privlačnost JPP, izboljšuje uporabniška izkušnja ter spodbuja večjo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti.

6.5 Smeri ukrepanja - Motorni promet

Osebni motorni promet v Občini Polzela predstavlja prevladujoč način mobilnosti, zlasti v bolj oddaljenih predelih, kjer so druge možnosti prevoza pogosto omejene. Ta način prevoza pa hkrati prinaša številne izzive, kot so prometne nesreče, onesnaževanje zraka, hrup ter poslabšanje kakovosti bivanja in varnosti v naseljih. Zato v občini k upravljanju prometa pristopajo celostno – z zmanjševanjem odvisnosti od osebnega avtomobila, spodbujanjem trajnostnih oblik mobilnosti ter izboljševanjem varnosti in pretočnosti na ključnih prometnih povezavah. Temu pristopu sledi tudi strateško vodilo stebra »Osebni motorni promet«, ki združuje cilje po zmanjšanju prometnega pritiska z zagotavljanjem učinkovite infrastrukture tam, kjer je to najbolj potrebno.



Tabela 6-9: Strateško vodilo, kvantifikacija in način spremljanja – Motorni promet

Strateško vodilo	Optimizacija motornega prometa z zmanjševanjem njegovega obsega in vplivov na okolje, hkrati pa zagotavljanje varnega in učinkovitega prometa na ključnih cestnih povezavah. Poseben poudarek bo na zagotavljanju učinkovitih rešitev v območjih, kjer alternative motornemu prometu niso enostavno izvedljive.
Kvantifikacija vodila – ciljne vrednosti	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki za pot na delo uporabljajo lasten avtomobil kot vozniki, za 3 % (iz 66,7 % na 63,7%).
	Vsaj 1 regijski sestanek v okviru regijskega centra mobilnosti.
	Zmanjšanje letnega števila nesreč s hudo poškodovanimi za 10 % in preprečitev nesreč s smrtnim izidom glede na povprečje obdobja 2014-2023 (iz 16 nesreč na 14 nesreč s hujšimi telesnimi poškodbami in iz 2 nesreč s smrtnim izidom na ničelno stanje).
	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo z avtomobili za 5 % (iz 34,7% na 29,7 %).
Način spremljanja	Anketa v OŠ, Anketa pri zaposlovalcih, zemljevid prometnih nesreč.
	Zapisnik.

Ukrepi zajemajo širok spekter aktivnosti, od infrastrukturnih projektov srednjega do večjega obsega, kot so vzdrževanje in rekonstrukcija občinskih cest ter gradnja obvoznice, do mehkejših ukrepov za umirjanje hitrosti in povečanje prometne varnosti. Pomemben del je tudi zasnova novih prometnih režimov z uvedbo skupnih prometnih prostorov in eksperimentalnih ureditev, ki prispevajo k bolj uravnoteženemu prometu. Poleg tega bo urejeno upravljanje parkirnih površin, kar bo izboljšalo organizacijo parkiranja in dostopnost v občini. Tak celosten nabor ukrepov podpira trajnostni razvoj motornega prometa in izboljšuje kakovost življenja v Občini Polzela.

Tabela 6-10: Smeri ukrepanja – Motorni promet

	5. STEBER: Motorni promet - ukrepi	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1.	Vzdrževanje občinskih cest (sanacija udarnih jam, bankin, mrežnih razpok,...).	srednja	+
2.	Obvoznica Polzela (proučitev izvedljivosti).	visoka	+
3.	Rekonstrukcija občinskih cest (javno-zasebno partnerstvo) (mostovi, površine za trajnostno mobilnost,...).	srednja	+
4.	Izvedba ukrepov umirjanja hitrosti (merilci hitrosti,...).	majhna	++
5.	Ureditev obstoječih parkirnih površin - ukrepi upravljanja s parkirnimi površinami.	srednja	++
6.	Proučitev možnosti posodobitve/razširitve obstoječih parkirišč P+R	majhna	++

1. Vzdrževanje občinskih cest:

Celovito urejanje lokalne cestne infrastrukture, ki vključuje sanacijo udarnih jam, bankin, mrežnih razpok ipd.) za zagotovitev prometne varnosti.

2. Obvoznica Polzela (proučitev izvedljivosti):

V sklopu strateškega pristopa k razbremenitvi središča Polzele se predvideva strokovna preveritev možnosti vzpostavitve obvoznice, pri čemer se upošteva prostorski razvoj in vse študije/postopke v zvezi z izvedbo 3. razvojne osi. Cilj ukrepa je preusmeriti tranzitni promet iz urbanega jedra, povečati prometno varnost, zmanjšati emisije ter izboljšati kakovost bivanja v naselju.

3. Rekonstrukcija občinskih cest (javno-zasebno partnerstvo) (mostovi, površine za trajnostno mobilnost,...):

Občina bo pristopila k rekonstrukciji dotrajanih cestnih odsekov, vključno z mostovi in spremljajočo infrastrukturo, s poudarkom na vključevanju površin za pešce, kolesarje in druge trajnostne oblike mobilnosti. Vzpostavitev sodelovanja z zasebnimi partnerji omogoča učinkovitejše financiranje ter hitrejšo izvedbo načrtovanih projektov.

4. Izvedba ukrepov umirjanja hitrosti (merilci hitrosti,...):

Za povečanje prometne varnosti, zlasti v bližini šol, vrtcev in stanovanjskih območij, se bodo izvajali ukrepi za umirjanje prometa. Mednje sodijo postavitve merilnikov hitrosti, optične in fizične ovire ter prometna signalizacija. Ti ukrepi pripomorejo k večji varnosti ranljivih udeležencev v prometu in zmanjšanju tveganja za prometne nesreče.

5. Ureditev obstoječih parkirnih površin - ukrepi upravljanja s parkirnimi površinami:

Za boljše izkoriščanje obstoječih kapacitet se predvideva prenova in upravljanje parkirnih površin z uvedbo ustreznih režimov (časovna omejitve, plačilo, parkirišča za prebivalce). Namen ukrepa je zmanjšati dolgotrajno zasedbo parkirnih mest, povečati njihovo dostopnost ter spodbuditi uporabo trajnostnih načinov mobilnosti, kot so skupni prevozi, kolesarjenje ali javni promet.

6. Proučitev možnosti posodobitve/razširitve obstoječih parkirišč P+R

Predvidena je analiza obstoječih P+R parkirišč z namenom proučitve možnosti njihove posodobitve ali razširitve. Vključuje oceno zasedenosti, dostopnosti, povezanosti z javnim prevozom ter tehnične in prostorske možnosti za nadgradnjo. Cilj ukrepa je povečati kapacitete in izboljšati funkcionalnost P+R sistemov, s čimer bi spodbudili večjo uporabo javnega prevoza, zmanjšali prometno obremenjenost mestnih središč ter prispevali k bolj trajnostni mobilnosti.

7 AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt povzema nabor ukrepov za sedemletno obdobje po posameznih stebrih, ki so ključni za doseganje zastavljenih ciljev in uresničitev vizije OCPS. Nabor ukrepov vključuje opredelitev nosilca odgovornosti, časovni in stroškovni okvir ter navedbo predvidenega financerja in stopnje zahtevnosti projekta.



7.1 Celostno prometno načrtovanje

Tabela 7-1: Akcijski načrt – Celostno prometno načrtovanje

	1. STEBER: Celostno prometno načrtovanje	Odgovornost - nosilec	Financiranje							Skupni strošek	Viri financiranja
	Ukrep		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
1.	Sprejetje, spremljanje, vrednotenje in prenova OCPS	Občina Polzela	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	25.000	40.000	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
2.	Imenovanje koordinatorja trajnostnega prometnega načrtovanja	Občina Polzela	0	0	0	0	0	0	0	0	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
3.	Krepitev kapacitet občinske uprave za CPN z ukrepi kot so izobraževanja, študijski obiski, izmenjave	Občina Polzela	0	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	9.000	občinski proračun
4.	Udeležba v evropskih projektih (ETM, Dan brez avtomobila, Dan zemlje ipd.)	Občina Polzela	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	10.500	sredstva RS in EU, občinski proračun
5.	Izvedba akcij s področja trajnostne mobilnosti, ki povezuje več deležnikov (vrtci, šole, društva)	Občina Polzela	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	7.000	sredstva RS in EU, občinski proračun
6.	Izobraževalne in promocijske dejavnosti na dogodkih (dvig ravni prometne kulture)	Občina Polzela	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	17.500	občinski proračun
7.	Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja (regijska CPS)	Občina Polzela	0	3.500	200	200	200	200	200	4.500	sredstva RS in EU, občinski proračun
8.	Aktivnosti vključevanje javnosti	Občina Polzela	200	200	200	200	200	200	200	1.400	sredstva RS in EU, občinski proračun
9.	Priprava zasnove omrežja peš in kolesarskih poti z območji prijaznega prometa, eksperimentalnih prometnih ureditev, vključujoč ozelenitve (upoštevajoč povezave na rekreacijske površine - Savinja, gora Oljka...)	Občina Polzela	0	12.000	12.000	0	0	0	0	24.000	sredstva RS in EU, občinski proračun
	Skupaj		7.700	24.700	21.400	9.400	9.400	9.400	31.900	113.900	

7.2 Hoja

Tabela 7-2: Akcijski načrt – Hoja

	2. STEBER: Hoja	Odgovornost - nosilec	Financiranje							Skupni strošek	Viri financiranja
	Ukrep		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
1.	Vzdrževanje obstoječih peš povezav	Občina Polzela	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	56.000	občinski proračun, sredstva RS in EU
2.	Izgradnja novih peš povezav	Občina Polzela	0	15.000	280.000	140.000	600.000	54.000	240.000	1.329.000	sredstva RS in EU, občinski proračun
	Velenjska cesta, l=1.400 m	Občina Polzela	0	0	280.000	0	0	0	0	280.000	sredstva RS in EU, občinski proračun
	Malteška cesta (do križišča Podvin), l = 700 m	Občina Polzela	0	0	0	140.000	0	0	0	140.000	sredstva RS in EU, občinski proračun
	Pločnik in kolesarska površina Podvin, l=4.000 m	Občina Polzela	0	0	0	0	600.000	0	0	600.000	sredstva RS in EU, občinski proračun
	Pot v Šenek, l= 180 m	Občina Polzela	0	0	0	0	0	54.000	0	54.000	sredstva RS in EU, občinski proračun
	GD Andraž - Dom krajanov, POŠ Andraž, l= 1.600 m	Občina Polzela	0	0	0	0	0	0	240.000	240.000	sredstva RS in EU, občinski proračun
	Pločnik ob regionalni cesti v Ločici ob Savinji, l = 1.000 m	Občina Polzela	0	15.000	0	0	0	0	0	15.000	sredstva RS in EU, občinski proračun
3.	Izvedba ukrepov za zagotavljanje univerzalne dostopnosti (označbe, razširitve,...)	Občina Polzela	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	17.500	sredstva RS in EU, DRSI, občinski proračun
4.	Nadaljevanje obstoječih in uvedba programov za varno pot v vrtec in šolo	Občina Polzela, OŠ, Vrtec	500	500	500	500	500	500	500	0	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
5.	Označitev in odstranitev konfliktnih točk med pešci in motoriziranim prometom	Občina Polzela	3.000	3.000	10.000	0	0	0	0	16.000	občinski proračun
6.	Izgradnja in ureditev javne razsvetljave	Občina Polzela	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	občinski proračun
7.	Promocijske dejavnosti za spodbujanje hoje	Občina Polzela		200	200	200	200	200	200	1.200	sredstva RS in EU, občinski proračun
	Skupaj		24.000	39.200	311.200	161.200	621.200	75.200	261.200	1.429.700	

7.3 Kolesarjenje

Tabela 7-3: Akcijski načrt – Kolesarjenje

	3. STEBER: Kolesarjenje	Odgovornost - nosilec	Financiranje							Skupni strošek	Viri financiranja
	Ukrep		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
1.	Vzdrževanje kolesarskih povezav	Občina Polzela	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	7.000	sredstva RS in EU, občinski proračun
2.	Izgradnja novih kolesarskih povezav	Občina Polzela	0	15.000	280.000	160.000	600.000	0	150.000	1.205.000	DRSI, sredstva RS in EU, občinski proračun
	<i>Izgradnja kolesarske povezave DKP R25 v območju Občin Šmartno ob Paki – Braslovče – Polzela – Prebold – Žalec</i>	<i>DRSI, Občina Polzela</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>DRSI</i>
	<i>Velenjska cesta, l=1.400 m</i>	<i>Občina Polzela</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>280.000</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>280.000</i>	<i>sredstva RS in EU, občinski proračun</i>
	<i>Malteška cesta (do križišča Podvin), l= 700 m</i>	<i>DRSI, Občina Polzela</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>140.000</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>140.000</i>	<i>sredstva RS in EU, občinski proračun</i>
	<i>Pločnik in kolesarska površina Podvin, l=4.000 m</i>	<i>Občina Polzela</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>600.000</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>600.000</i>	<i>sredstva RS in EU, občinski proračun</i>
	<i>Ob regionalni cesti v Ločici ob Savinji, l= 1.000 m</i>	<i>DRSI, Občina Polzela</i>	<i>0</i>	<i>15.000</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>15.000</i>	<i>sredstva RS in EU, občinski proračun</i>
	<i>Povezava ob železniški progi Orova vas - Breg - Šempeter - Žalec</i>	<i>Občina Polzela</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>20.000</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>150.000</i>	<i>170.000</i>	<i>sredstva RS in EU, občinski proračun</i>
3.	Postavitev parkirišč za kolesa ob pomembnejših objektih (ŽP, ŽP Breg,...)	Občina Polzela	0	10.000	10.000	0	0	0	0	20.000	sredstva RS in EU, občinski proračun
4.	Širitev sistema izposoje javnih koles (KolesCe)	Občina Polzela	0	20.000	0	0	0	0	0	20.000	sredstva RS in EU, občinski proračun
5.	Označitev ali odstranitev konfliktnih točk med kolesarji in motoriziranim prometom	DRSI, Občina Polzela	0	0	2.000	0	0	0	0	2.000	sredstva RS in EU, občinski proračun
6.	Postavitev polnilnic za e-kolesa ob pomembnejših interesnih točkah (Grad Komenda, Ločica ob Savinji,...)	Občina Polzela	0	4.000	4.000	0	0	0	0	8.000	sredstva RS in EU, občinski proračun
7.	Promocijske dejavnosti za spodbujanje kolesarjenja	Občina Polzela	200	200	200	200	200	200	200	1.400	občinski proračun
	Skupaj		1.200	50.200	297.200	161.200	601.200	1.200	151.200	1.263.400	

7.4 Javni potniški promet

Tabela 7-4: Akcijski načrt – Javni potniški promet

	4. STEBER: Javni potniški promet	Odgovornost - nosilec	Financiranje							Skupni strošek	Viri financiranja
			2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
1.	Nadgradnja infrastrukture in opreme na postajališčih JPP (nadstrešnice, koši za odpadke, vozni redi, klopi, dostopnost za gibalno ovirane osebe)	Občina Polzela	0	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	9.000	EU sredstva, Proračun Občine Polzela
2.	Postavitev novih avtobusnih postajališč na državnih in občinskih cestah	Občina Polzela, DRSI	0	0	70.000	70.000	0	0	0	140.000	DRSI, EU sredstva, Proračun Občine Polzela
3.	Nadgradnja železniške infrastrukture in železniških postaj (ŽP Breg, ukinitve 6 nivojskih prehodov,...)	DRSI	0	0	0	0	0	0	0	0	DRSI (*Skupni strošek nadgradnje proge Celje-Velenje je ocenjen na 90 mil. EUR)
4.	Izvajanje projekta Prostofer	Občina Polzela	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	35.000	Proračun Občine Polzela
5.	Združevanje javnega linijskega prevoza s šolskimi prevozi	Občina Polzela, izvajalci JPP	0	0	0	0	0	0	0	0	pobuda
6.	Uskladitev vozniških redov in povečanje števila voženj JPP	Občina Polzela, izvajalci JPP	0	0	0	0	0	0	0	0	pobuda
7.	Promocijske dejavnosti za spodbujanje uporabe JPP	Občina Polzela, izvajalci JPP	200	200	200	200	200	200	200	200	v okviru delovnih obveznosti
8.	Informiranje o ponudbi JPP (obveščanje o dostopnosti/spremembah vozniških redov)	Občina Polzela	0	0	0	0	0	0	0	0	v okviru delovnih obveznosti
	Skupaj		5.200	6.700	76.700	76.700	6.700	6.700	6.700	184.200	

7.5 Motorni promet

Tabela 7-5: Akcijski načrt – Motorni promet

	5. STEBER: Motorni promet	Odgovornost - nosilec	Financiranje							Skupni strošek	Viri financiranja
	Ukrep		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
1.	Vzdrževanje občinskih cest (sanacija udarnih jam, bankin, mrežnih razpok,...)	Občina Polzela	400.000	0	0	0	0	0	0	400.000,00	Proračun Občine Polzela
2.	Obvoznica Polzela (proučitev izvedljivosti)	Občina Polzela	0	0	0	10.000	0	0	0	10.000,00	DRSI, DARS, Občina
3.	Rekonstrukcija občinskih cest (javno-zasebno partnerstvo) (mostovi, površine za trajnostno mobilnost,...)	Občina Polzela	0	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	3.300.000,00	Proračun Občine Polzela, zasebni partner
4.	Izvedba ukrepov umirjanja hitrosti (merilci hitrosti,...)	Občina Polzela	0	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	12.000,00	Proračun Občine Polzela
5.	Ureditev obstoječih parkirnih površin - ukrepi upravljanja s parkirnimi površinami	Občina Polzela	0	0	5.000	0	0	0	0	5.000,00	občinski proračun, sredstva RS in EU
6.	Proučitev možnosti posodobitve/razširitve obstoječih parkirišč P+R	Občina Polzela	0	0	10.000	0	0	0	0	10.000,00	občinski proračun, sredstva RS in EU
	Skupaj		400.000	552.000	557.000	562.000	552.000	552.000	552.000	3.727.000	

8 ZAKLJUČEK

V Občini Polzela smo s sprejetjem OCPS naredili pomemben korak k oblikovanju prometnega sistema, ki presega tradicionalno načrtovanje in temelji na celostnem razumevanju človeka, prostora in okoljskih izzivov. Strategija ne zasleduje zgolj širjenja cestne infrastrukture, temveč spodbuja trajnostne, varne in vključujoče oblike mobilnosti, ki prispevajo k višji kakovosti življenja vseh prebivalcev občine.

Proces priprave strategije je bil odprt in vključujoč. Ključno vlogo so imeli občani, predstavniki javnih zavodov, podjetij, izobraževalnih ustanov in drugih lokalnih deležnikov, katerih vsakodnevne izkušnje so bile dragocena osnova za oblikovanje realističnih, uresničljivih in potrebam prilagojenih ukrepov. V razgibani in prostorsko raznoliki občini, kot je Polzela, je razumevanje lokalnih posebnosti ključno za razvoj prometnih rešitev, ki bodo resnično delovale v praksi.

Strategija temelji na poglobljeni analizi obstoječega stanja in prometnih navad, a njeno vsebinsko jedro je sooblikovala lokalna skupnost – s svojimi opažanji, predlogi in izkušnjami iz vsakdanjega življenja. Vizija OCPS za Polzelo je ustvariti varno, dostopno in povezano občino, ki z urejeno prometno infrastrukturo podpira aktivno, zdravo življenje ter varuje okolje. Občina bo spodbujala dostopnost do kakovostnih javnih storitev, urejene zelene površine ter trajnostne oblike mobilnosti – hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa in sodobne oblike prevozov. S krepitvijo prometne varnosti in izboljševanjem prometne dostopnosti bo omogočeno tudi učinkovito delovanje gospodarstva, hkrati pa bo ustvarjeno bolj prijetno in kakovostno bivalno okolje za vse generacije.

Zadnja različica strategije ne pomeni zaključka, temveč predstavlja začetek dolgoročnega in dinamičnega procesa razvoja mobilnosti v občini. V prihodnjih letih bo Občina Polzela usmerjena v postopno izvajanje načrtovanih ukrepov, pri čemer bo pozorna na izkušnje iz prakse, odzive uporabnikov in morebitne spremembe v prostorskih ali prometnih razmerah. Pomemben del procesa bo tudi vzpostavitev mehanizmov za sprotno spremljanje učinkov, posodabljanje podatkovnih podlag ter ohranjanje odprtega dialoga z javnostjo, ki ostaja ključni sogovornik in partner pri oblikovanju trajnostne prometne prihodnosti.

OCPS je orodje, s katerim želimo na Občini Polzela ustvariti prometni sistem prihodnosti – takšen, ki bo varnejši, bolj dostopen, trajnosten in prilagojen potrebam vseh generacij. Z usklajenim delovanjem občine in skupnosti bomo korak za korakom gradili prometno sliko, ki bo podpirala zdravo, povezano in kakovostno bivanje v Polzeli.