



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KOZJE





Spoštovane občanke in občani,

Z občinsko celostno prometno strategijo smo oblikovali celovit okvir za načrtovanje prometa, preko katerega bomo usmerjali našo skupnost k izboljšanju pogojev za trajnostne oblike mobilnosti in posledično izboljšali kakovost življenja vseh nas.

Leta 2019 smo sprejeli celostno prometno strategijo, s katero smo si zadali ambiciozen cilj preoblikovati naš prometni sistem z namenom, da zagotovimo prehod na trajnostne, varne in okolju prijazne oblike mobilnosti. V okviru strategije smo že izvedli prve pomembne ukrepe, ki so prispevali k izboljšanju dostopnosti in varnosti. Kljub doseženim rezultatom se zavedamo, da so sprejeti ukrepi le začetek – pred nami je naloga, da jih nadgradimo in prilagodimo novim izzivom ter potrebam naše skupnosti.

Izdelava strategije je potekala v sodelovanju z občani, ključnimi deležniki in strokovnjaki, kar nam je omogočilo, da smo upoštevali različne poglede in potrebe. Na ta način strategija resnično odraža realnost našega lokalnega okolja in postavlja trdne temelje za trajnostni razvoj.

Sedaj se začena nova faza – faza izvajanja, kjer bomo prenesli strategijo iz papirja v konkretne ukrepe. Naš cilj je, da z nadgradnjo že sprejetih rešitev ustvarimo prometni sistem, ki bo spodbujal varne in okolju prijazne načine prevoza, izboljšal mobilnost in posledično pripomogel k višjemu življenjskemu standardu vseh prebivalcev.

Hvala vsem, ki ste s svojo predanostjo, idejami in sodelovanjem prispevali k razvoju te strategije. Veselim se napredka, ki ga bomo dosegli skupaj.

županja občine Kozje
Milenca Krajnc

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE KOZJE

Občinska celostna prometna strategija Občine Kozje je nastala v okviru razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo Občinskih celostnih prometnih strategij v slovenskih občinah.

Operacijo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Naročnik:

Občina Kozje
Kozje 37
3260 Kozje

Izvajalci:

Masterplan d.o.o.
PRO-MOČ d.o.o.

Avtorji:

Marija Konečnik Kunst
Peter Cafuta
Vesna Čep
Špela Frumen
Aljaž Kunst
Urša Drvarič
Bernarda Gotlin
Damijan Gotlin

Fotografije

May Mahorič
občinski arhiv

Oblikovna zasnova in postavitve:

Profile s.p.

Leto izida:

2025



MASTERPLAN D.O.O.
UREJANJE PROSTORA



1	UVOD	5
2	PROCES PRIPRAVE	7
3	DELOVNE SKUPINE	9
4	VIZIJA IN CILJI	11
5	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	15
6	PET STEBROV UKREPANJA	27
7	AKCIJSKI NAČRT	41



Sofinancira
Evropska unija



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Občina
Kozje



Slika 1: Trg v Kozju



1 | Uvod

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljnjem besedilu: OCPS) nadgrajuje in razvija celostno prometno načrtovanje v občini Kozje, ki je bilo vzpostavljeno z izdelavo prve celostne prometne strategije leta 2019 (CPS).

Celostno prometno načrtovanje je strateški pristop k dolgoročnemu in usklajenemu razvoju prometa, ki presega tradicionalne pristope ter omogoča učinkovitejše upravljanje prometa in uravnotežen razvoj vseh oblik mobilnosti. Pri tem upošteva širši družbeni, gospodarski in okoljski kontekst, kar omogoča ureničevanje dolgoročnih ciljev prometnega razvoja ter zagotavlja celovito obravnavo mobilnosti, dostopnosti in prostorskega načrtovanja. S tem se vzpostavljajo pogoji za višjo kakovost bivanja, boljšo prometno dostopnost ter varno in učinkovito mobilnost za vse prebivalce.

S prvo strategijo so bili postavljeni temelji za izboljšanje prometnega sistema in zmanjšanje odvisnosti od osebnih avtomobilov in zmanjšanje odvisnosti od osebnih avtomobilov.

Nova strategija nadgrajuje te usmeritve ter prinaša ciljno usmerjene ukrepe za izboljšanje prometnih razmer, povečanje varnosti in spodbujanje okolju prijaznih oblik mobilnosti. Osrednji namen ostaja sprememba potovalnih vzorcev prebivalcev, zmanjšanje odvisnosti od osebnih vozil ter boljša povezanost različnih oblik prevoza.

V sklopu OCPS so bili oblikovani ukrepi za prihodnjih sedem let, zbrani v akcijskem načrtu, ki ga bo občina postopno uresničevala. Ukrepi, ki jih občina ne bo uspela izvesti, bodo služili kot usmeritev za razvoj prometnega sistema v prihodnji strategiji.

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA	CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
infrastruktura je osrednji predmet obravnave	infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
projektno načrtovanje	strateško in ciljno načrtovanje
netransparentno odločanje	transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	osrednja cilja dostopnost in kakovosti bivanja
investicijsko intenzivno načrtovanje	osredotočenost na človeka
zadovoljevanje prometnega povpraševanja	upravljanje prometnega povpraševanja
osredotočenost na velike in drage projekte	osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
domena prometnih inženirjev	interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
izbor prometnih projektov brez strateških presoj	strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje



2 | Proces priprave občinske celostne prometne strategije

Postopek priprave OCPS poteka v skladu z nacionalnimi smernicami in je razdeljen na več vsebinskih sklopov. Vsak sklop predstavlja pomemben korak v procesu oblikovanja strategije, ki vključuje ključne deležnike, javnost in strokovno podporo.

Proces priprave je potekal od maja 2024 in se zaključil s sprejemom strategije na občinskem svetu v letu 2025. Priprava OCPS je potekala v več vsebinsko zaokroženih sklopih, ki so omogočili sistematičen razvoj strateškega dokumenta. Proces se vodi skladno z nacionalnimi smernicami in vključuje vse ključne korake, od začetnega organiziranja do končnega sprejema strategije.

OCPS je bil tako pripravljen skozi več zaporednih faz, ki so zagotovile celovit in premišljen pristop k oblikovanju prometnega sistema občine. Strategija zdaj služi kot osnova za izvajanje ukrepov in spremljanje napredka pri razvoju prometnega sistema.

1. UREDITEV POGOJEV ZA DELO (SKLOP A)

Na začetku procesa so bili vzpostavljeni temelji za uspešno pripravo strategije. Določena je bila organizacijska struktura, pristojnosti deležnikov in časovni okvir izvedbe. Občina je zagotovila potrebne vire in strokovno podporo za celoten proces priprave.

2. VZPOSTAVITEV PROCESA (SKLOP B)

V tej fazi je bilo vzpostavljeno sodelovanje z deležniki, ki so imeli ključno vlogo pri oblikovanju strategije. Določene so bile skupine, ki so sodelovale tekom priprave, vključno z občinsko upravo, prometnimi strokovnjaki, predstavniki različnih skupin in širšo javnostjo. Pripravljene so bile smernice za vključevanje prebivalcev in zbiranje mnenj.

3. ORIS ŽELENEGA STANJA (SKLOP C)

Pomemben del priprave OCPS je bilo oblikovanje vizije in določitev ciljev. Na podlagi predhodnih usmeritev in politik trajnostne mobilnosti so bile definirane ključne usmeritve za razvoj prometa v občini. Ta faza je zagotovila jasno podlago za nadaljnje korake.

4. ANALIZA STANJA IN IDENTIFIKACIJA IZZIVOV (SKLOP D)

V sklopu analize obstoječega stanja so bili zbrani in obdelani podatki o prometnem sistemu občine. Izvedene so bile javne razprave, anketa splošne javnosti, terenski ogledi, ankete o potovalnih navadah zaposlenih in šolarjev, kordonsko štetje prometa, intervjuji in delavnice s ključnimi deležniki, s čimer so bili prepoznani ključni dosežki, izzivi in priložnosti v prometnem sistemu.

5. OPREDELITEV SMERI UKREPANJA (SKLOP E)

Na podlagi ugotovitev iz prejšnjih faz, predlogov širše delovne skupine in javnosti so bili oblikovani konkretni ukrepi in rešitve, ki bodo prispevali k izboljšanju prometnega sistema v občini.

6. PRIPRAVA IN POTRDIITEV STRATEGIJE (SKLOP F)

Zaključni del priprave OCPS je vključeval oblikovanje končnega dokumenta, ki je bil usklajen z vsemi deležniki in predstavljen javnosti. Po javni obravnavi in vključitvi morebitnih dopolnitev je strategijo potrdil občinski svet, s čimer je postala veljaven strateški dokument občine.



Diagram 1: Proces priprave OCPS, vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo ©Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo april 2023



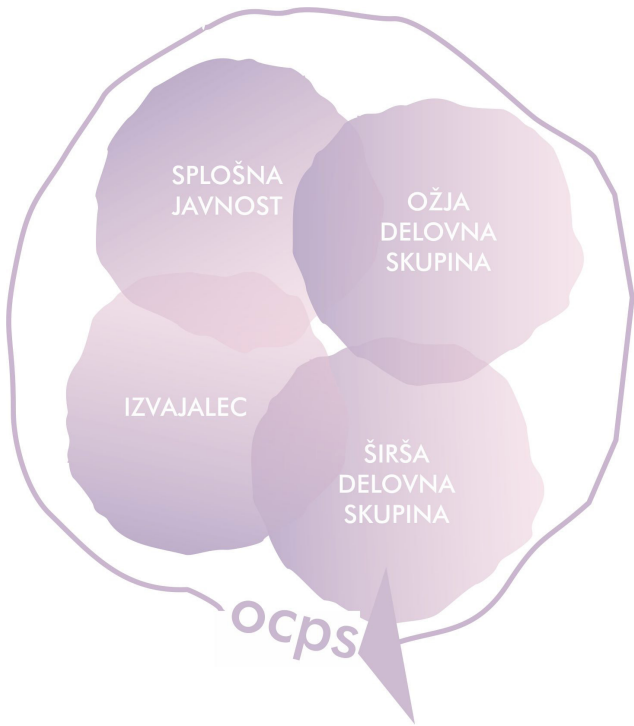
Slika 2: Kolaž fotografij iz postopka priprave OCPS



Slika 3: Razgledišče na Veltniku

3 | Delovne skupine za pripravo OCPS

V pripravo OCPS so bile vključene različne delovne skupine, ki so s svojimi znanji, izkušnjami in pogledi pomembno prispevale k oblikovanju vsebin. Njihova vloga je zajemala širok spekter nalog – od zagotavljanja organizacijske in strokovne podpore do oblikovanja vsebinskih izhodišč in seznanjanja izvajalca z lokalnimi značilnostmi.



Grafikon 1: Ponazoritev prepleta delovnih skupin pri pripravi OCPS

IZVAJALEC

Izvajalec je vodil pripravo naloge in skrbel za strokovno izvedbo celotnega procesa. Njegove naloge so vključevale metodološko usmerjanje, oblikovanje vizije in strateških ciljev, analizo obstoječega stanja, pripravo nabora ukrepov ter usklajevanje vsebine dokumenta. Prav tako je izvajalec koordiniral sodelovanje različnih deležnikov in občanov, zagotavljal strokovno podporo in pripravljal končno verzijo strategije.

OŽJA DELOVNA SKUPINA

Ožjo delovno skupino so sestavljali člani občinske uprave, ki so zagotavljali operativno podporo pri pripravi OCPS. Njihova naloga je bila usklajevanje strategije z lokalnimi politikami, spremljanje poteka izdelave dokumenta, zagotavljanje podatkov ter informacij, ki so ključne za analizo in oblikovanje ukrepov. Prav tako so sodelovali pri administrativnih postopkih in organizaciji javnih posvetovanj ter potrditvi strategije na občinskem svetu.

ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Širša delovna skupina, sestavljena iz ključnih deležnikov, je bila vključena v več faz procesa priprave OCPS. Aktivno je sodelovala pri oblikovanju vizije in ciljev strategije, določanju ciljnih vrednosti, prepoznavanju ključnih izzivov in priložnosti ter oblikovanju strateških usmeritev. Poleg tega je prispevala strokovne in praktične vpogleds pri oblikovanju konkretnih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini. Širšo delovno skupino so sestavljali predstavniki osnovne šole, medobčinskega inšpektorata, občinskega sveta, Kozjanskega regijskega parka, policijske postaje Šmarje pri Jelšah, krajevnih skupnosti in društva upokoencev.

SPLOŠNA JAVNOST

Splošna javnost je imela možnost sodelovati v vseh fazah izdelave OCPS, kar je zagotovilo, da so bile pri oblikovanju strategije upoštevane dejanske potrebe in pričakovanja prebivalcev. Prebivalci so lahko svoja mnenja in predloge prispevali prek javnih razprav, anket in drugih participativnih procesov. S tem so imeli priložnost soustvarjati prometne rešitve, ki neposredno vplivajo na kakovost njihovega vsakdana.



4 | Vizija in cilji oris zelenega stanja

Vizija in cilji so temelj vsakega strateškega načrtovanja, saj določajo smer razvoja in dolgoročne prioritete. Vizija predstavlja zelene prihodnje razmere, ki jih želimo doseči, in deluje kot skupni cilj, h kateremu stremimo, cilji pa so konkretne usmeritve in merila, s katerimi vizijo postopoma uresničujemo. Njihova pomembnost se kaže predvsem v usmerjanju odločanja in načrtovanja, saj omogočajo, da se ukrepi in razvojna strategija izvajajo premišljeno in v skladu z dolgoročnimi potrebami.

Vizija in cilji OCPS so bili oblikovani skozi večstopenjski proces, ki je vključeval delavnico s širšo delovno skupino, javno razpravo in povratne informacije ključnih deležnikov ter splošne javnosti. Po obravnavi zbranih predlogov in mnenj je bila na sestanku z vodstvom občine potrjena končna verzija vizije in ciljev. Namen tega procesa je bil zagotoviti, da vizija in cilji odražajo dejanske potrebe prebivalcev ter razvojne usmeritve občine.

Vizija Občine Kozje

»Občina Kozje bo urejena, varna in dostopna, z okolju prijaznim razvojem bo zagotavljala visoko kakovost življenja in spodbujala podjetništvo. Prometni sistem bo temeljil na trajnostnih načinih mobilnosti z dobro povezanostjo naselij v občini ter bo prilagojen potrebam vseh občanov.«

4.1 / OBRAZLOŽITEV VIZIJE

Občina Kozje stremi k ustvarjanju okolja, v katerem bodo prebivalci živeli kakovostno, varno in povezano življenje. Ključno vlogo pri tem ima vzpostavitev prometnega sistema, ki bo izboljšal prometno varnost, omogočil lažji dostop do ključnih dejavnosti in dejavnosti ter omogočil uporabo okolju prijaznih oblik mobilnosti.

Prizadevanja temeljijo na izboljšanju pogojev za pešce in kolesarje in zmanjšanju števila potencialnih konfliktov v prometu, izboljšanju ponudbe javnega prevoza ter postopnem zmanjševanju odvisnosti od osebnega avtomobila. Tak pristop krepi občutek varnosti za vse udeležence v prometu, izboljšuje dostop do vsakodnevnih storitev ter spodbuja aktivno vključevanje prebivalcev v družbeno življenje.

Na ta način se bo v občini postopoma oblikovalo privlačno in vključujoče bivalno okolje, ki odraža potrebe vseh udeležencev v prometu, spodbuja podjetniško dejavnost ter prispeva k splošnemu dvigu kakovosti življenja.

4.2 / CILJI

Z namenom uskladitve občinskih strategij s prizadevanji na nacionalni ravni je bil v okviru metodologije za izdelavo OCPS pripravljen nabor sedmih ciljev, ki so bili prevzeti in razvrščeni glede na njihovo pomembnost za občino. Na podlagi njihovega pomena in vpliva na razvoj vizije v občini so bili opredeljeni trije prioritetni cilji. Poleg teh so bili po redu pomembnosti razvrščeni tudi preostali cilji, ki bodo skupaj s prioritetnimi cilji prispevali k celovitemu uresničevanju vizije.

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

Slika 4: Krožno križišče v naselju Kozje

4.3 / CILJNE VREDNOSTI

Vsak cilj OCPS je podprt s pripadajočimi ciljnimi vrednostmi, ki temeljijo na analizi obstoječega stanja in so usklajene z nacionalnimi ter evropskimi usmeritvami celostnega načrtovanja prometa. S tem se zagotavlja sistematično spremljanje in prilagajanje strategije glede na dejanske rezultate ter potrebe občine.

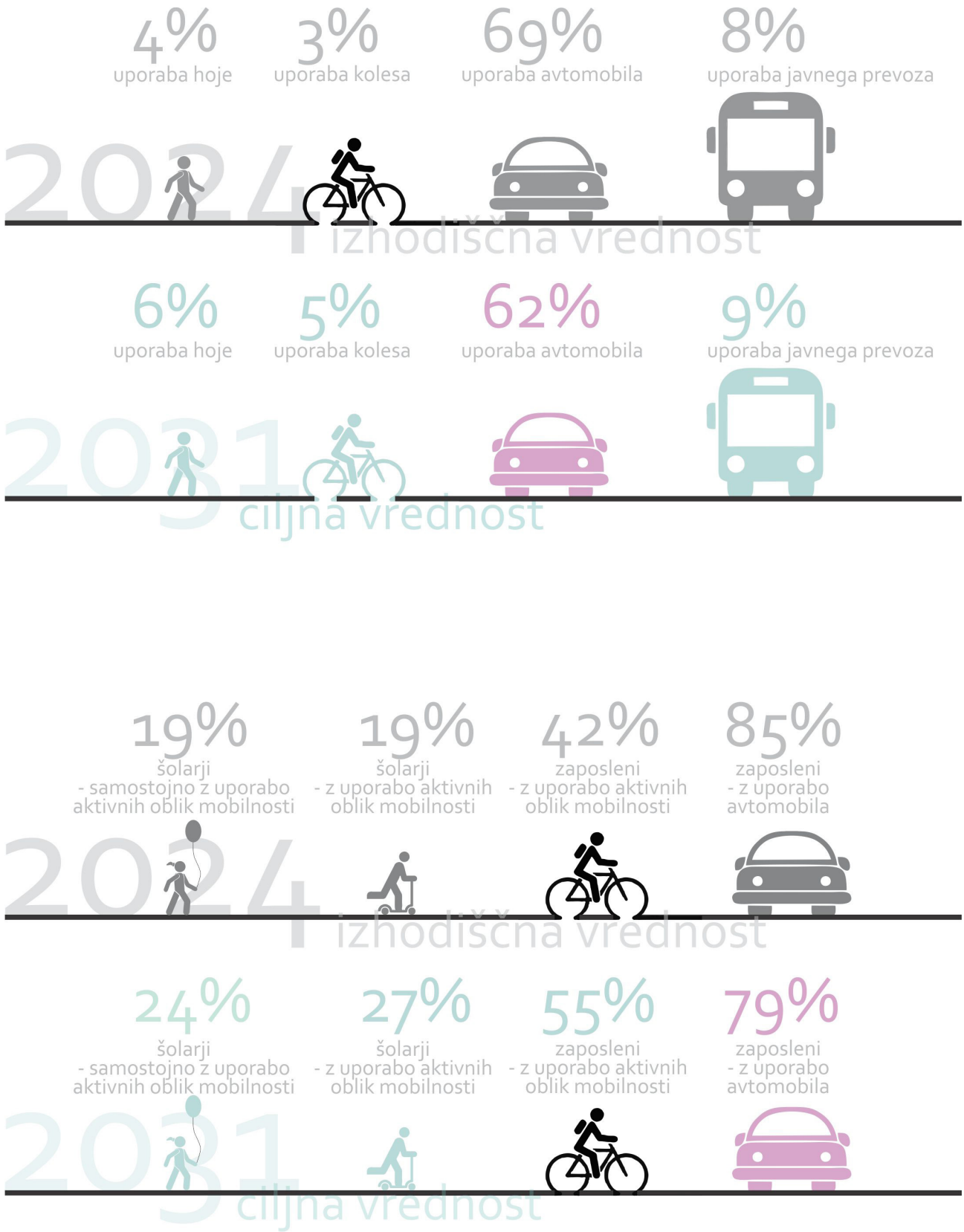
Ciljne vrednosti predstavljajo ključne učinke in rezultate, s katerimi bo občina spremljala napredek pri uresničevanju ciljev strategije. Določajo merljive in dosegljive spremembe

na področju izbranih ciljev, ter omogočajo objektivno vrednotenje učinkovitosti izvedenih ukrepov.

Za namen spremljanja učinkov je bil opredeljen ožji izbor kazalnikov. Za leto 2024 so bile izmerjene izhodiščne vrednosti na podlagi kordonskega štetja prometa, anket o potovalnih navadah šolarjev in zaposlenih ter statističnih podatkov o količini prometnih nesreč. Na tej osnovi so bile za leto 2031 oblikovane ciljne vrednosti, ki odražajo zelene spremembe v prometu.

	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBNOSTI	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2024	Ciljna vrednost v letu 2031
1.	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Letno povprečje vseh tipov prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let	Znižati povprečno število vseh zabeleženih prometnih nesreč na leto v zaporednem obdobju 5 let	18 na leto (med leti 2018 - 2022)	14 (med leti 2027-2031)
		Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih	19%	24%
2.	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	85%	79%
3.	Izboljšana kakovost bivanja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	19%	27%
		Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	4%	6%
4.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	15%	25%
5.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	8%	9%
6.	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	3%	5%
7.	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	69%	62%

Tabela 1: Prikaz ciljev in ciljnih vrednosti



Grafikon 2: Ponazoritev izhodiščnih in ciljnih vrednosti iz Tabele 1 s piktogrami



Slika 5. Krožno križišče v naselju Kozje

5 | Analiza obstoječega stanja

Analiza obstoječega stanja vključuje pregled prostorskih in demografskih značilnosti ter ključnih elementov prometnega sistema v občini Kozje. Namen analize je prepoznati obstoječe dosežke in izpostaviti ključne izzive obstoječega prometnega sistema ter opredeliti priložnosti za njegov nadaljnji razvoj v občini.

Pri pripravi analize so bili uporabljeni različni viri in metode, kot so kordonsko štetje prometa, ankete o potovalnih navadah zaposlenih in šolarjev, anketa splošne javnosti (N>100), poglobljeni intervjuji s ključnimi deležniki, javne razprave in terenski ogledi. Zbrani podatki so bili analizirani z namenom prepoznavanja ključnih vzorcev vedenja, ocene dejanskega stanja prometnega sistema ter poglobljenega razumevanja težav in potreb, s katerimi se občani srečujejo pri vsakodnevni mobilnosti.

V okviru analize so v ospredje postavljeni ključni dejavniki, ki vplivajo na oblikovanje prometne politike – med njimi značilnosti poselitve, demografska sestava, migracijski vzorci in potovalne navade v občini. Poseben poudarek je namenjen prepoznavi že učinkovitih obstoječih ureditev, izpostavitvi izzivov ter opredelitvi konkretnih priložnosti za razvoj prometnega sistema.

Vsebine analize pregleda obstoječega stanja so združene v naslednja podpoglavja:

- 5.1 Splošni podatki o občini
- 5.2 Potovalne navade v občini
- 5.3 Ključne ugotovitve
 - 1 Ključni dosežki
 - 2 Ključni izzivi
 - 3 Ključne priložnosti

5.1 / SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Občina Kozje leži v jugovzhodnem delu Savinjske statistične regije in obsega 89,7 km² površine, kar jo po velikosti uvršča med večje občine v regiji. Gostota naseljenosti znaša 33,8 prebivalca/km², kar je precej manj od slovenskega povprečja (104 prebivalca/km²). Poselitev je izrazito razpršena, s številnimi manjšimi zaselki, oblikovanje prostora pa dodatno pogojuje gričevnat in hribovit relief v osrčju Kozjanskega regijskega parka.

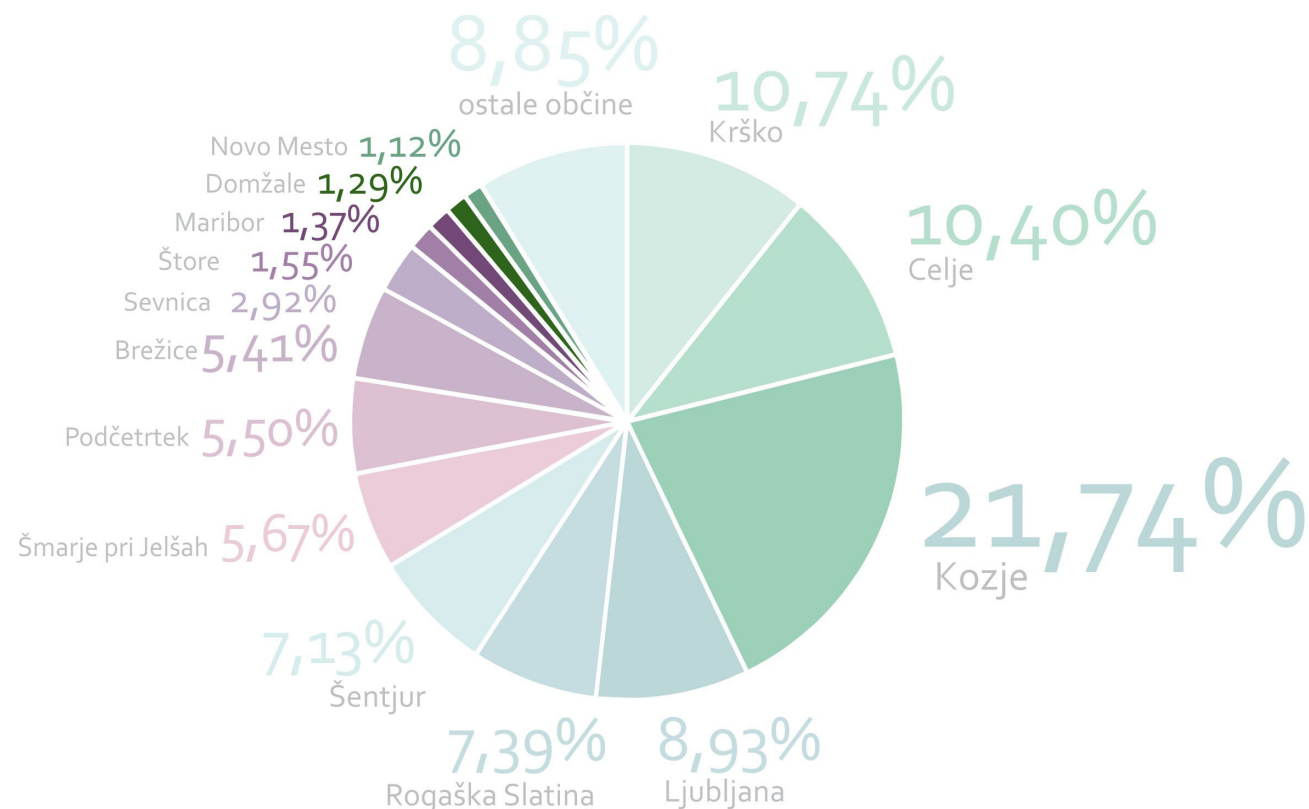
Po podatkih SURS za leto 2023 se občina sooča z negativnim naravnim (-4,0 na 1.000 prebivalcev) in selitvenim prirastom (-2,0 na 1.000 prebivalcev), kar kaže na splošen demografski upad. Povprečna starost prebivalcev je 45,4 leta, kar je nad državnim povprečjem. V občini deluje Vrtec Kozje, ki ga je v šolskem letu 2022/23 obiskoval 101 otrok. Osnovnošolsko izobraževanje poteka v Osnovni šoli Kozje in Osnovni šoli Lesično, skupaj z okoli 210 učenci.

Občina Kozje je izrazito bivalna, saj se večina delovno aktivnega prebivalstva zaposluje izven občine. Po podatkih SURS za leto 2023 je bilo v občini 1.164 delovno aktivnih prebivalcev, od katerih jih je 911 (78,3 %) delalo izven občine.

Indeks delovne migracije znaša 44,1, kar pomeni, da večina prebivalcev išče zaposlitev drugje. Največ občanov se vozi na delo v Celje (125), Krško (121) in Ljubljano (104). Glede na oddaljenost do večjih središč – Celje (40 km), Krško (30 km), Brežice (35 km) in Ljubljana (130 km), so vsakodnevne migracije prebivalcev močno odvisne od avtomobilskega prevoza.

Občina Kozje ima razvejano cestno omrežje, ki obsega 214,1 km javnih cest, od tega 34,8 km državnih in 179,3 km občinskih cest. Javne poti predstavljajo 107,4 km povezav.

Zaradi razpršene poselitve, staranja prebivalstva in intenzivnih dnevnih migracij se kaže nujna potreba po kakovostnih prometnih rešitvah, ki bodo usklajene z demografskimi in prostorskimi značilnostmi občine. Takšne rešitve bodo ključne za izboljšanje dostopnosti, zmanjšanje odvisnosti od osebnega vozila ter zagotavljanje boljše povezanosti tako znotraj občine kot tudi z regijskimi zaposlitvenimi in storitvenimi središči.



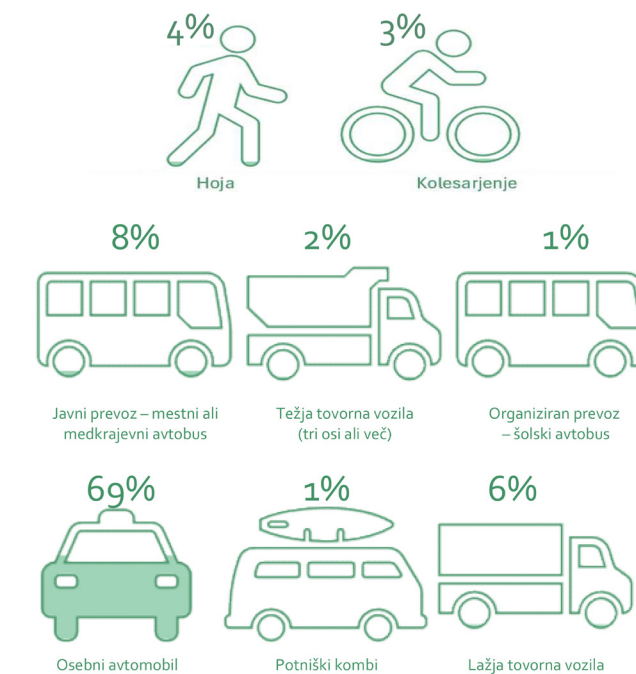
Grafikon 3: Delovna migracija prebivalcev Občine Kozje po občinah zaposlitve za leto 2023. Vir: SURS.

5.2 / POTOVALNE NAVADE V OBČINI

Potovalne navade odražajo strukturo vsakodnevne mobilnosti. Z namenom pridobitve informacij o deležu uporabe prometnih načinov na glavni prometnici v občini je bilo izvedeno kordonsko štetje prometa na R2-423/1282 Lesično-Podsreda ob Osnovni šoli Kozje. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih načinih pri poteh v šolo ter o deležu otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih je bila izvedena anketa med šolarji na Osnovni šoli Kozje. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih ter o dolžinah poti na delu je bila izvedena anketa o potovalnih načinih pri poteh na delo med zaposlenimi na Osnovni šoli Kozje.

Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (rezultati kordonskega štetja prometa dne 13.6.2024 na regionalni cesti R2 - 423/1282 Lesično - Podsreda v času jutranje in popoldanske prometne konice)

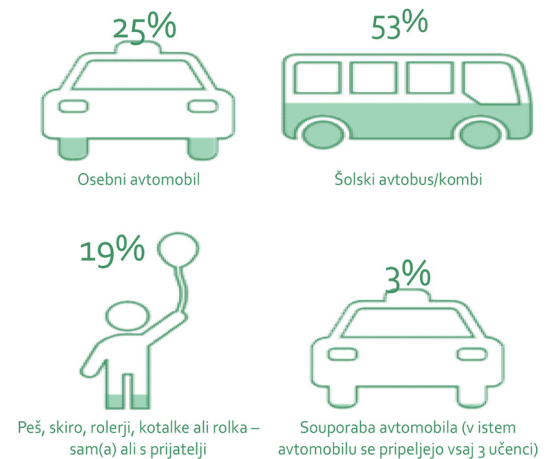
Večinski delež uporabe potovalnih načinov na glavni prometnici predstavlja avtomobil z 69%. Delež uporabe javnega prevoza in delež uporabe organiziranega šolskega prevoza predstavljata vsak po 8%. Delež uporabe hoje predstavlja 4%, medtem ko delež uporabe kolesa predstavlja 3%. Preostali delež predstavljajo motorji, potniški kombiji ter lažja in težja tovorna vozila. Turističnih avtobusov, občasnega avtobusnega prevoza in kmetijske mehanizacije se ne upošteva pri izračunu deležev uporabe prometnih načinov.



Grafikon 4: Piktogrami s prikazom deležev in obsega prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo (rezultati ankete o potovalnih navadah učencev 3., 5. in 7. razreda Osnovne šole Kozje, izvedene v sredini junija 2024)

Večinski delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo predstavlja šolski avtobus/kombi z 53%. Sledi delež uporabe avtomobila 28% in delež uporabe hoje 19%. Delež uporabe kolesa pri poteh v šolo ni bil zaznan.



Grafikon 5: Piktogrami s prikazom deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (rezultati ankete potovalnih navadah zaposlenih, izvedeni v mesecu juniju 2024 pri zaposlenih v Osnovni šoli Kozje)

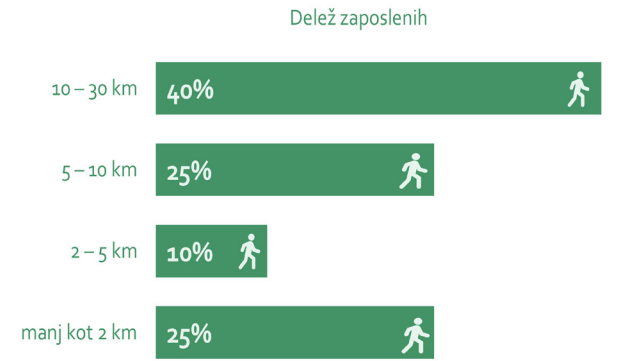
Pri poteh na delo delež uporabe avtomobila predstavlja 85% (kot voznik ali kot sopotnik v avtomobilu), preostalih 15% predstavlja uporaba hoje. Deleža uporabe kolesa in javnega prevoza pri poteh na delo ni bilo zaznati.



Grafikon 6: Piktogrami s prikazom deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo med zaposlenimi na Osnovni šoli Kozje

Dolžine poti na delo (rezultati ankete potovalnih navadah zaposlenih, izvedeni v mesecu juniju 2024 pri zaposlenih v Osnovni šoli Kozje)

Večina zaposlenih je od dela oddaljena 10km - 30km (40%). Med 5km - 10km je od dela oddaljenih 25% zaposlenih, 2km - 5km 10% in manj kot 2km 25%. Zaposlenih od dela oddaljenih več kot 30 km ni.



Grafikon 7: Prikaz dolžin poti na delo

Kako zadovoljni ste občani z izvajanjem ukrepov za spodbujanje hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in optimizacijo motornega prometa v občini?



Grafikon 8: Zadovoljstvo občanov z izvajanjem ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

5.3 / KLJUČNE UGOTOVITVE

Ključne ugotovitve predstavljajo strnjen pregled najpomembnejših spoznanj, pridobljenih z analizo obstoječega stanja in prikazujejo trenutno stanje prometnega sistema skozi prizmo doseženih izboljšav, obstoječih izzivov in razvojnih priložnosti.

V uvodnem delu so predstavljeni ključni dosežki, ki ponazarjajo napredek na osrednjih področjih mobilnosti v občini. Sledi pregled ključnih izzivov, ki še vedno vplivajo na neenakomerno razvitost prometnega sistema in omejujejo njegovo celovito delovanje. Ti izzivi pa hkrati odpirajo priložnosti za ciljno usmerjene izboljšave – prav na tistih segmentih, kjer so potrebe največje in kjer lahko ukrepi najbolj prispevajo k bolj uravnoveženemu, dostopnemu in trajnostnemu prometnemu sistemu.

- 1 Ključni dosežki**
 - Sprejet in delno realiziran CPS iz leta 2019
 - Vzpostavljene površine za pešce in kolesarje
 - Osnovna dostopnost javnega prevoza
 - Ustrezno razvejana mreža javnih cest
- 2 Ključni izzivi**
 - Razpršena poselitev, neugoden relief in slaba strateška lega
 - Nezadostna mreža pešpoti in kolesarskih poti
 - Neučinkovitost javnega prevoza povečuje odvisnost od osebnih avtomobilov
 - Občutena nizka prometna varnost
- 3 Ključne priložnosti**
 - Razvoj infrastrukture za pešce in kolesarje
 - Učinkovit javni prevoz bi lahko predstavljal alternativo osebnemu motornemu prometu
 - Kombiniranje različnih oblik mobilnosti in spodbujanje sopotništva



Slika 6: krožno križišče v Kozjem

Ključni dosežki

Ključni dosežki pomagajo razumeti trenutno stanje prometa v občini in usmerjajo prihodnje načrtovanje. So podlaga za učinkovito pripravo strategije, saj pokažejo, kaj že deluje in kje so še možnosti za izboljšave.

1

**SPREJET IN DELNO
REALIZIRAN CPS
IZ LETA 2019**

2

**VZPOSTAVLJENE POVRŠINE
ZA PEŠCE IN KOLESARJE**

3

**OSNOVNA DOSTOPNOST
JAVNEGA PREVOZA**

4

**USTREZNO RAZVEJANA
MREŽA JAVNIH CEST**

1 / SPREJET IN DELNO REALIZIRAN CPS IZ LETA 2019

Občina Kozje je že leta 2019 s sprejetjem Celostne prometne strategije prepoznala pomen dolgoročnega in trajnostnega prometnega načrtovanja, kar je pozitivno vplivalo na nadaljnji razvoj prometnega sistema v občini. Iz akcijskega načrta so bili do danes delno realizirani nekateri pomembni ukrepi: urejene so bile varnejše poti za pešce in kolesarje, vzpostavljen je bil sistem izposoje e-koles, postavljene so bile polnilnice za električna vozila, preurejena kritična križišča, nameščeni prikazovalniki hitrosti ter uveden sistem Prostofer. Občina je sodelovala tudi pri skupnih projektih s sosednjimi občinami.

2 / VZPOSTAVLJENE POVRŠINE ZA PEŠCE IN KOLESARJE

Občina Kozje razpolaga z vzpostavljeno osnovno infrastrukturo za hojo in kolesarjenje, ki že omogoča varno gibanje na določenih območjih in predstavlja dobro izhodišče za nadaljnji razvoj. V središčih naselij in v bližini izobraževalnih ustanov so urejeni pločniki v skupni dolžini 5,7 km, zlasti v naseljih Kozje, Lesično, Podsreda in Buče. Mrežo dopolnjuje več kot 75 kilometrov označenih pohodnih poti, med katerimi so Grajska pot Podsreda, pešpot Pilštanj, Vodna učna pot Lesično in številne tematske in naravoslovne poti, ki pomembno prispevajo k dostopnosti prostora in spodbujajo aktiven življenjski slog. Na področju kolesarjenja je bila vzpostavljena kolesarska povezava Podsreda–Železno, del kolesarske steze pri OŠ Kozje ter sistem izposoje e-koles pri Kozjanskem dvoru. Občina ima tudi servisno postajo za kolesa ter tematsko kolesarsko 27-kilometrsko krožno traso. Občinsko območje poleg tega ponuja številne rekreativne kolesarske poti, ki z dodatno označitvijo in izboljšano prometno varnostjo predstavljajo pomemben potencial za prihodnji razvoj.



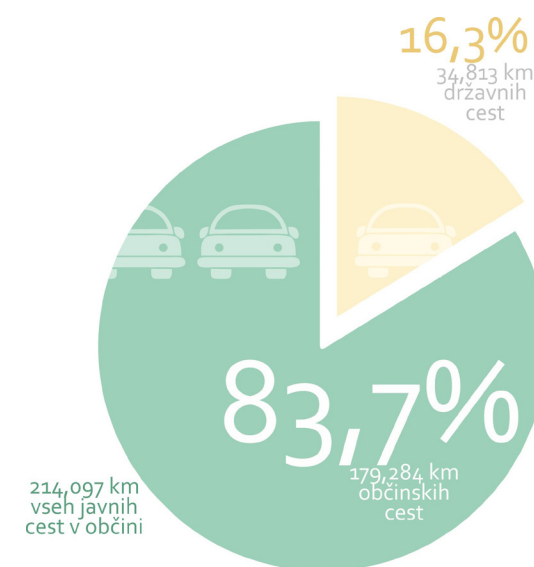
Slika 7: Taktilne oznake za slepe

3 / OSNOVNA DOSTOPNOST JAVNEGA PREVOZA

Občina Kozje ima vzpostavljen sistem javnega prevoza, ki zagotavlja osnovno dostopnost za prebivalce. Po občini je razvejano omrežje avtobusnih postajališč, ki jih povezujejo direktne linije do večjih središč, kot so Celje, Ljubljana in Krško. Večina postajališč je bila prenovljena v enotni, estetsko dovršeni obliki v silhueti jabolka, kar povečuje prepoznavnost, uporabniško izkušnjo in vizualno kakovost prostora. Avtobusna postaja v Kozjem je urejena in funkcionalno umeščena, s čimer omogoča dobro dostopnost in udobje potnikov. Občina ima organiziran tudi učinkovit sistem šolskih prevozov, ki zagotavljajo varen prihod učencev iz oddaljenih krajev ter hkrati zmanjšujejo prometno obremenitev v konicah. Pomemben element dostopnosti za ranljive skupine predstavlja storitev Prostofer, ki od leta 2021 omogoča brezplačne prevoze starejših občanov. Storitve je med občani dobro sprejeta in redno uporabljena.

4 / USTREZNO RAZVEJANA MREŽA JAVNIH CEST

Občina Kozje ima ustrezno razvejano in dobro razvito cestno omrežje, ki vključuje 214 kilometrov javnih cest, od tega 179 kilometrov občinskih in 35 kilometrov državnih. Pomemben delež predstavljajo javne poti, ki s skupno dolžino več kot 107 kilometrov povezujejo številna razpršena naselja znotraj občine. Večina prometa se odvija po regionalnih cestah, prometne obremenitve na ključnih odsekih pa ostajajo stabilne ali celo rahlo upadajo. V zadnjih letih so bile izvedene številne izboljšave, vključno z rekonstrukcijo 12 kilometrov državnih cest, izgradnjo treh krožišč ter postavitvijo prikazovalnikov hitrosti in območij umirjenega prometa v okolici šol. Tako razvejana in vzdrževana cestna mreža pomembno prispeva k vsakodnevni mobilnosti prebivalcev in zagotavlja osnovno prometno povezanost vseh območij občine.



Grafikon 9: Cestno omrežje v občini Kozje

Ključni izzivi

Prepoznavanje osrednjih prometnih izzivov je bistveno za uresničevanje ciljev strategije in prilagajanje prometnega sistema dejanskim potrebam občine. Namen njihove obravnave je prepoznati ključne problematike trenutnega prometnega sistema ter zagotoviti podlago za identifikacijo ključnih priložnosti.

1

RAZPRŠENA POSELITEV,
NEUGODEN RELIEF IN
SLABA STRATEŠKA LEGA

2

NEZADOSTNA MREŽA
PEŠPOTI IN KOLESARSKIH
POTI

3

NEUČINKOVITOST JAVNEGA
PREVOZA POVEČUJE
ODVISNOST OD OSEBNIH
AVTOMOBILOV

4

OBČUTENA NIZKA
PROMETNA VARNOST

1 / RAZPRŠENA POSELITEV, NEUGODEN RELIEF IN SLABA STRATEŠKA LEGA

Občina Kozje se sooča z izrazito razpršeno poselitvijo, saj ima povprečno le 34 prebivalcev na kvadratni kilometer, kar je občutno pod slovenskim povprečjem (104 preb./km²). Takšna razpršenost pomeni večje razdalje med naselji, kar otežuje vzpostavitev učinkovitih in ekonomičnih sistemov javnega prevoza ter povečuje odvisnost prebivalcev od osebnega avtomobila.

Poleg tega je relief občine pretežno hribovit, kar dodatno zmanjšuje možnosti za redno uporabo aktivnih oblik mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje. Zagotavljanje osnovne prometne infrastrukture v tako razgibanem in razpršenem prostoru zahteva visoke stroške vzdrževanja in investicij, kar predstavlja izziv za omejen občinski proračun. Slaba strateška lega občine – velika oddaljenost od večjih upravnih in zaposlitvenih središč še dodatno krepí prometno izolacijo in povečuje prevozno revščino.

Najbližje univerzitetno središče je Celje, ki je oddaljeno skoraj eno uro vožnje z avtomobilom. Delovno aktivno prebivalstvo se tako dnevno seli na delo v različne kraje, med drugim v Krško (10,74 %), Celje (10,40 %), Ljubljano (8,93 %), Rogaško Slatino (7,39 %), Šentjur (7,13 %), Šmarje pri Jelšah (5,67 %), Podčetrtek (5,50 %) in Brežice (5,41 %), kar dodatno obremenjuje prometni sistem.

2 / NEZADOSTNA MREŽA PEŠPOTI IN KOLESARSKIH POTI

Občina Kozje se sooča z nezadostno razvito mrežo pešpoti in kolesarskih poti, kar omejuje možnosti za varno, aktivno in okolju prijazno mobilnost. Pločniki so trenutno vzpostavljeni le v večjih naseljih – Kozje, Lesično, Podsreda in Buče – medtem ko v ostalih krajih manjkajo. Občina ima le eno urejeno kolesarsko povezavo, kar ne zadošča za učinkovito uporabo kolesa kot alternativnega prometnega sredstva. Med naselji ni vzpostavljene infrastrukture, ki bi omogočala varno hojo ali kolesarjenje, manjkajo pa tudi ustrezne povezave do avtobusnih postajališč, kar dodatno zmanjšuje dostopnost do javnega prevoza. Trenutno stanje tako ne omogoča zanesljivega in vsakodnevnega dostopa do osnovnih storitev znotraj občine in onemogoča razvoj hoje in kolesarjenja kot resni alternativni osebni avtomobilu.

3 / NEUČINKOVITOST JAVNEGA PREVOZA POVEČUJE ODVISNOST OD OSEBNIH AVTOMOBILOV

Kljub temu, da ima občina Kozje vzpostavljene direktne avtobusne povezave do Celja, Ljubljane in Krškega, je javni prevoz za številne prebivalce neučinkovit in ne predstavlja konkurenčne alternative osebni avtomobilu. Vozni redi so redki, zlasti v popoldanskem in večernem času ter ob koncih tedna, ko so posamezne linije skoraj neobstoječe. Poleg tega avtobusi pogosto niso časovno usklajeni z željenimi prihodi v upravna in storitvena središča, zaradi česar potovanje z njimi ni praktično. Tudi potovalni čas z avtobusom je bistveno daljši v primerjavi z avtomobilom, kar zmanjšuje njegovo privlačnost in povečuje odvisnost prebivalcev od osebnega prevoza – zlasti za dnevne migracije na delo, v šolo ali po opravkih.

4 / OBČUTENA NIZKA PROMETNA VARNOST

V občini Kozje je prometna varnost pogosto zaznana kot nezadostna, kar občani redno izpostavljajo. Občutek ogroženosti se pojavlja predvsem zaradi previsokih hitrosti vozil, ki so prisotne na skoraj celotnem območju občine. V procesu priprave strategije so prebivalci opozorili na večje število kritičnih točk, kjer se redno pojavljajo nevarne prometne situacije, zlasti na odsekih brez ločenih površin za pešce ali kolesarje. Pomanjkanje ustrezne infrastrukture za hojo in kolesarjenje, v kombinaciji z visokimi potovalnimi hitrostmi in pogosto dotrajanim voziščem, še dodatno zmanjšuje občutek varnosti in odvrača prebivalce od uporabe trajnostnih oblik mobilnosti.



Slika 8: Urejena brv za pešce

Ključne priložnosti

Prepoznavanje ključnih priložnosti v prometnem sistemu je bistveno za uresničevanje ciljev strategije in prilagajanje dejanskim potrebam občine. Namen njihove obravnave je prepoznati ključne priložnosti trenutnega prometnega sistema ter zagotoviti podlago za opredelitev strateških vodil, ki določajo smeri ukrepanja in opredeljujejo zelene spremembe.

1

**RAZVOJ INFRASTRUKTURE
ZA PEŠCE IN KOLESARJE**

2

**UČINKOVIT JAVNI PREVOZ
BI LAHKO PREDSTAVLJAL ALTERNATIVO
OSEBNEMU MOTORNEMU PROMETU**

3

**KOMBINIRANJE RAZLIČNIH
OBLIK MOBILNOSTI IN
SPODBUJANJE SOPOTNIŠTVA**

1 / RAZVOJ INFRASTRUKTURE ZA PEŠCE IN KOLESARJE

Občina Kozje ima potencial za razvoj infrastrukture za pešce in kolesarje, zlasti pri povezovanju posameznih naselij ter vzpostavljanju varnih in neprekinjenih poti ob regionalni cesti in izbranih lokalnih cestah. Izgradnja kolesarske poti ob celotni dolžini regionalne ceste bi bistveno izboljšala dostopnost do osnovnih storitev, ki jih občina nudi ter zmanjšala odvisnost od osebnega avtomobila. Sočasno z razvojem osnovne infrastrukture je pomembno umeščati tudi podporno opremo, kot so počivališča, klopi, stojala za kolesa, javna razsvetljava in informativni kažipoti. Takšen celovit pristop, skupaj z usmerjeno promocijo hoje in kolesarjenja, predstavlja priložnost za povečanje uporabe aktivnih oblik mobilnosti tako za vsakodnevne poti kot za rekreacijo, kar bi pomembno prispevalo h kakovosti bivanja v občini.

2 / UČINKOVIT JAVNI PREVOZ BI LAHKO PREDSTAVLJAL ALTERNATIVO OSEBNEMU MOTORNEMU PROMETU

Za številne dnevne migrante ter dijake in študente je javni prevoz edina realna alternativa osebnemu avtomobilu. V občini Kozje se s kakovostno izboljšavo obstoječih linij in predvsem z uskladitvijo časov prihoda in odhodov avtobusov z urniki šol, fakultet ter delovnih mest ponuja priložnost za pomembno povečanje uporabe javnega potniškega prevoza. Bolj zanesljiv, časovno usklajen in frekvenčno okrepljen javni prevoz bi občanom omogočil enostavnejše in cenejše dnevne poti ter hkrati prispeval k razbremenitvi cestnega omrežja.

3 / KOMBINIRANJE RAZLIČNIH OBLIK MOBILNOSTI IN SPODBUJANJE SOPOTNIŠTVA

Sočasno z razvojem varnih kolesarskih povezav in izboljšanjem učinkovitosti javnega prevoza se v občini Kozje ponuja priložnost za spodbujanje kombiniranih oblik mobilnosti, ki bi zmanjšale individualno odvisnost od osebnih avtomobilov. Ob ključnih avtobusnih postajališčih je smiselno vzpostaviti varna stojala za kolesa, ki bi omogočala kombinirano uporabo kolesa in javnega prevoza. Poleg tega se lahko na ustreznih lokacijah vzpostavijo manjša parkirišča, namenjena prestopanju iz osebnega vozila na avtobus (sistem park & ride) ali za dogovorjeno sopotništvo, kar bi prispevalo k zmanjšanju števila vozil na cestah, večji prometni učinkovitosti ter izboljšanju dostopnosti tudi iz bolj oddaljenih naselij.



Slika 9: Unikatno oblikovano avtobusno postajališče v obliki "Kozjanskega jabolka"



Slika 10: Trg Podsreda in grad Podsreda nimata varne kolesarske povezave s Kozjem in ostalimi bližnjimi naselji



6 | Pet stebrov ukrepanja

V tem poglavju so predstavljeni ključni stebri ukrepanja, ki predstavljajo osrednje vsebinske temelje strategije za doseganje vizije in ciljev OCPS občine Kozje. Vsaka smer ukrepanja izhaja iz ugotovitev analize obstoječega stanja ter sledi strateškim ciljem.

Predstavljena so strateška vodila za vsako od petih vsebinskih področij, skupaj s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije po posameznih stebrih. V nadaljevanju so za vse stebre strategije predstavljeni ukrepi, namenjeni postopnemu izboljšanju prometnega sistema. Ukrepi, ki v času veljavnosti te strategije ne bodo izvedeni, bodo služili kot izhodišče ter usmeritev za pripravo nove OCPS.

Vsebina je razdeljena na dve podpoglavji:

- | | |
|-----|------------------|
| 6.1 | Strateška vodila |
| 6.2 | Ukrepi |

Smeri ukrepanja so razdeljene na pet vsebinskih stebrov:

- 1 I. steber: celostno prometno načrtovanje
- 2 II. steber: hoja
- 3 III. steber: kolesarjenje
- 4 IV. steber: javni prevoz
- 5 V. steber: osebni motorni promet

Slika 11: Grad Podsreda

6.1 / STRATEŠKA VODILA

Za vsak steber so oblikovana strateška vodila, ki služijo kot okvir za usmerjanje načrtovanja in izvajanja ukrepov ter določajo prednostna področja delovanja. Vodila izhajajo iz vizije in ciljev, temeljijo na analizi obstoječega stanja ter upoštevajo prepoznane izzive in priložnosti.

Vsako vodilo je opremljeno s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije. Ambicije se merijo na podlagi kazalnikov, ki zajemajo podatke o deležih in obsegu uporabe posameznih potovalnih načinov na glavni prometnici, pri poteh v šolo in na delo ter javno dostopnih podatkov o prometnih nesrečah.

STEBER UKREPANJA	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFICIRANE AMBICIJE			KAZALNIKI
		Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	
			2024	2031	
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	Načrtovanje prometa, prilagojeno potrebam občanov, ob upoštevanju razgibanega terena in razpršene poselitve, s ciljem prehoda na bolj trajnostne oblike mobilnosti	Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu (seštev ek deleža uporabe hoje, kolesa in javnega prevoza)	15%	20%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
HOJA	Vzpostavitev varne in dostopne infrastrukture za pešce na cestiščih in izven njih	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo hojo	15%	20%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
		Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo hojo	19%	24%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
KOLESARJENJE	Vzpostavitev varne infrastrukture za kolesarje za izboljšano dostopnost	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo	0%	5%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
		Povečati delež šolarjev, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo	0%	3%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
JAVNI PREVOZ	Izboljšanje varnosti, privlačnosti in dostopnosti javnega prevoza	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	8%	9%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
OSEBNI MOTORNI PROMET	Razvoj varne in dostopne prometne infrastrukture	Znižati povprečno število vseh zabeleženih prometnih nesreč na leto v zaporednem obdobju 5 let	18 na leto (med leti 2018 - 2022)	14 na leto (2027 - 2031)	Število prometnih nesreč v obdobju 5 zaporednih let
	Zmanjšanje deleža avtomobilov v prometu	Zmanjšati delež avtomobilov v prometu	69%	62%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Tabela 2: Prikaz strateških vodil in kvantificiranih ambicij

5.2 / UKREPI

Skozi aktivnosti priprave OCPS so se definirali ključni izzivi in določile priložnosti ter strateška vodila, na podlagi katerih se je oblikoval nabor ukrepov za izvajanje v prihodnjih sedmih letih in dolgoročne usmeritve za razvoj prometa tudi po poteku veljavnosti strategije. Ukrepi so razdeljeni po stebrih strategije in vsebujejo nabor projektov za izvedbo in usmeritve za upravljanje s prometom.

Ukrepi po stebrih strategije:

- 1

I. STEBER Celostno prometno načrtovanje

- Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS

- Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti

- Digitalizacija in inovacije

- Sodelovanje v sklopu Evropskega tedna mobilnosti

- Vzpostavitev registra nevarnih točk

- Celovita prenova ulic in trgov skladno z načeli trajnostne mobilnosti
- 2

II. STEBER Hoja

- Zagotavljanje urejenih pešpoti

- Zagotavljanje dodatnih in obnavljanje obstoječih sprehajalnih poti

- Opremljanje površin za pešce

- Zagotavljanje dostopnosti za invalide
- 3

III. STEBER Kolesarjenje

- Izgradnja kolesarskega omrežja

- Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles

- Vzpostavitev oz. nadgradnja sistema za izposajo koles

- Dodatna promocija in izobraževanja na področju kolesarjenja
- 4

IV. STEBER Javni prevoz

- Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza

- Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih

- Zagotavljanje šolskih prevozov in preučitev možnosti njihove širše uporabe

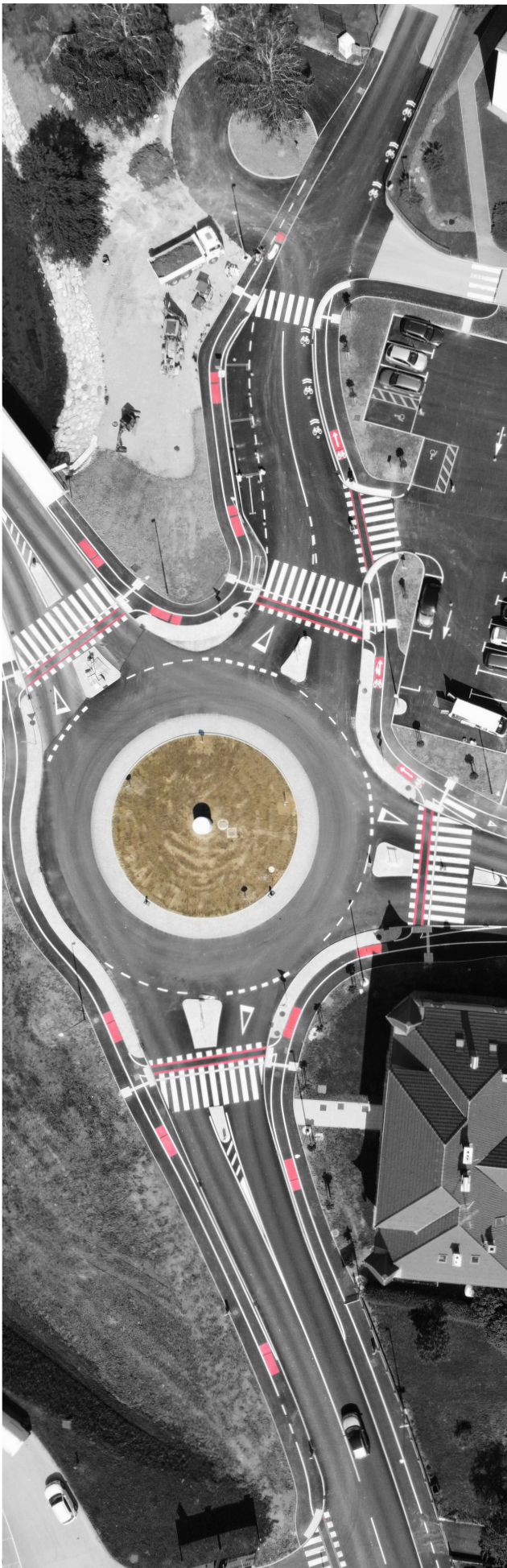
- Vzdrževanje in razširitev obstoječega sistema prevozov na klic
- 5

V. STEBER Osebni motorni promet

- Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije cestnega omrežja

- Spremljanje hitrosti in implementacija ukrepov za umirjanje prometa

- Upravljanje parkiranja



Slika 12: Krožno krožišče v Kozjem

I. STEBER: Celostno prometno načrtovanje

Občina Kozje bo redno spremljala izvajanje prometne strategije ter z letnimi poročili zagotavljala pregled nad napredkom in prilagajala ukrepe glede na potrebe. Aktivno bo spodbujala trajnostne oblike mobilnosti z izvajanjem izobraževanj, promocijskih dogodkov in sodelovanja v Evropskem tednu mobilnosti. Z digitalizacijo bo povečala preglednost prometa in občanom omogočila boljši dostop do informacij. Vzpostavljen bo register nevarnih točk za varnejše načrtovanje posegov. Ključni prostori, kot sta trg v Kozjem in Pilštanju, bodo celovito prenovljeni z upoštevanjem potreb pešcev in kolesarjev ter z izboljšanjem kakovosti javnega prostora.

1

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE
IZVAJANJA OCPS

2

SPODBUJANJE TRAJNOSTNIH
OBLIK MOBILNOSTI

3

DIGITALIZACIJA IN INOVACIJE

4

SODELOVANJE V SKLOPU
EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI

5

VZPOSTAVITEV REGISTRA
NEVARNIH TOČK

6

CELOVITA PRENOVA ULIC IN TRGOV
SKLADNO Z NAČELI TRAJNOSTNE
MOBILNOSTI

1 / SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA OCPS

Občina Kozje bo po sprejetju občinske celostne prometne strategije zagotovila redno spremljanje njenega izvajanja. Enkrat letno bo pripravljeno poročilo o napredku in učinkih izvedenih ukrepov, v katerem bodo zbrani tako obvezni kazalniki, ki jih občina posreduje pristojnemu ministrstvu, kot tudi dodatni kazalniki, prilagojeni ciljem občinske strategije. Rezultati spremljanja bodo predstavljeni tudi širši javnosti preko spletne strani občine in drugih komunikacijskih kanalov. Po preteku sedemletnega obdobja bo na podlagi izkušenj in ugotovitev pripravljen prenovljen dokument OCPS, ki bo nadgradil pretekle ukrepe in se prilagodil aktualnim razmeram ter potrebam občanov.

2 / SPODBUJANJE TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI

Občina Kozje bo spodbujala uporabo trajnostnih oblik mobilnosti kot ključen element prehoda v bolj okolju prijazen in dolgoročno vzdržen prometni sistem. Učinkovita mobilnost ne temelji zgolj na infrastrukturnih investicijah, temveč tudi na dolgoročnem spreminjanju potovalnih navad prebivalcev. V ta namen bo občina razvijala politike in programe, ki bodo aktivno spodbujali uporabo javnega prevoza, kolesarjenja in hoje. Pomemben del ukrepov bodo predstavljali promocijski dogodki, ki ozaveščajo o negativnih vplivih prekomerne uporabe osebnih vozil ter prebivalcem omogočajo preizkus alternativnih načinov prevoza v praksi. Občina bo organizirala tudi delavnice in izobraževalne aktivnosti za občane, šole in nevladne organizacije, s katerimi bo trajnostna mobilnost približana vsem generacijam.

3 / DIGITALIZACIJA IN INOVACIJE

Občina Kozje bo z uvajanjem digitalnih orodij in inovacij v prometno načrtovanje izboljšala preglednost prometnega sistema. Eden ključnih korakov bo priprava interaktivnih zemljevidov, ki bodo prikazovali varne poti za pešce in kolesarje, lokacije parkirišč ter omrežje javnega prevoza. Takšni digitalni viri bodo prebivalcem olajšali dostop do ključnih prometnih informacij. Občina bo preučila tudi razvoj občinske aplikacije, ki bi omogočala vpogled v vozne rede, obvestila o cestnih zaporah ter enostavno prijavo težav v prometnem prostoru.

4 / SODELOVANJE V SKLOPU EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI

Občina Kozje bo aktivno sodelovala v kampanji Evropski teden mobilnosti, ki vsako leto med 16. in 22. septembrom spodbuja trajnostne oblike mobilnosti. V okviru kampanje bo občina organizirala različne dogodke, kot so dan brez avtomobila, skupinske kolesarske vožnje, delavnice o varnem kolesarjenju ter druge promocijske in izobraževalne aktivnosti.

Sodelovanje v ETM omogoča neposredno vključevanje občanov, krepi zavedanje o vplivu mobilnosti na okolje in zdravje ter spodbuja spremembo potovalnih navad. Občina bo dogodke podprla tudi z uporabo komunikacijskih kanalov, kot so spletna stran, družbena omrežja in lokalni mediji, z namenom čim širšega dosega.

5 / VZPOSTAVITEV REGISTRA NEVARNIH TOČK

Občina Kozje bo vzpostavila celovit in sistematičen register nevarnih točk v prometu, ki bo zajemal površine za pešce, kolesarje, javni potniški promet in motorni promet. S pomočjo analize prometnih nesreč, opažanj strokovnih služb ter povratnih informacij občanov bodo evidentirane lokacije, kjer se pogosto pojavljajo nevarne prometne situacije ali pomanjkljivosti v infrastrukturi. Register bo služil kot orodje za prioritarno načrtovanje sanacij in ukrepov za izboljšanje prometne varnosti. Redno posodabljanje podatkov bo omogočilo sprotno spremljanje stanja in učinkov izvedenih ukrepov ter zagotavljalo podlago za transparentno in podatkovno podprto upravljanje prometnega prostora.

6 / CELOVITA PRENOVA ULIC IN TRGOV SKLADNO Z NAČELI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Občina Kozje bo pristopila k celoviti prenovi izbranih ulic in trgov z upoštevanjem načel trajnostne mobilnosti, s ciljem izboljšanja prometne varnosti, kakovosti bivanja ter privlačnosti javnega prostora. V ospredju bo zagotavljanje dostopnosti in varnosti za pešce in kolesarje, zmanjševanje prometnih obremenitev ter urejanje odprtih površin za druženje in kakovostno preživljanje prostega časa. Prioritetno bosta urejena dva osrednja trga – trg v Kozjem in trg v Pilštanju. V Kozjem bo spremenjen prometni režim, ki bo med drugim vključeval zaprte enosmerne ceste za motorni promet in postopno zmanjševanje števila parkirnih mest na trgu. S tem bo ustvarjen večji, pešcem prijazen javni prostor. V Pilštanju se bo izvedla celovita preureditev trga z dodatnimi površinami za hojo in kolesarjenje ter ukrepi, ki bodo povečali udobje in privlačnost prostora za vse uporabnike.



Slika 13: Zaprtje enosmerne ulice v Kozjem bo pripomoglo k bolj varnemu in prijetnemu središču, saj bodo obiskovalci parkirali izven trga in se do njega odpravili peš.

II. STEBER: Hoja

Občina Kozje bo izboljšala pogoje za hojo z izgradnjo novih in obnovo obstoječih pešpoti, zlasti v naseljih, pri šolah in postajališčih javnega prevoza. Ob tem bo zagotovljena tudi osnovna infrastruktura, kot so klopi, pitniki, razsvetljava in ozelenitve. Poseben poudarek bo na dostopnosti za invalide, s tehničnimi prilagoditvami in boljšim dostopom do javnih objektov. Z razvojem in obnovo sprehajalnih poti bo občina spodbujala aktivno preživljanje prostega časa in trajnostni turizem. Ukrepi bodo celovito izboljšali varnost, udobje in privlačnost hoje kot vsakodnevne in rekreativne oblike mobilnosti.

1

ZAGOTAVLJANJE
UREJENIH PEŠPOTI

2

ZAGOTAVLJANJE DODATNIH
IN OBNAVLANJE OBSTOJEČIH
SPREHAJALNIH POTI

3

OPREMLJANJE POVRŠIN
ZA PEŠCE

4

ZAGOTAVLJANJE
DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE

1 / ZAGOTAVLJANJE UREJENIH PEŠPOTI

Občina Kozje bo postopoma pristopila k izgradnji novih in rekonstrukciji obstoječih površin za pešce, zlasti na območjih z večjo gostoto prebivalcev ter v bližini šol, vrtca in drugih javnih ustanov. Poudarek bo namenjen tudi zagotavljanju varnih poti do postajališč javnega potniškega prometa. Do izgradnje pločnikov bodo uporabljene začasne rešitve, kot so širše bankine ali makadamske poti. Občina bo aktivno spodbujala Direkcijo RS za infrastrukturo k gradnji pločnikov na relaciji Podsreda–Kozje–Lesično ter dodatno na relaciji Kozje–Buče. Poleg tega bo preverjena ustreznost vseh obstoječih prehodov za pešce in pripravljena evidenca lokacij, kjer so prehodi manjkajoči, a nujno potrebni.

2 / ZAGOTAVLJANJE DODATNIH IN OBNAVLANJE OBSTOJEČIH SPREHAJALNIH POTI

Občina Kozje bo pri razvoju sprehajalnih poti izkoristila naravni potencial in razgiban relief svojega območja, s čimer bo omogočala privlačne poti za rekreacijo, turizem ter povezovanje med naselji. Namen ukrepa je spodbujanje aktivnega preživljanja prostega časa, izboljšanje dostopa do naravnih in kulturnih znamenitosti ter krepitev trajnostnega turizma. Poti bodo prilagojene različnim ciljnim skupinam – od krajših, vsakodnevnih tras do tematskih poti, ki bodo vključevale elemente lokalne dediščine. V okviru ukrepa bo ponovno vzpostavljena stara pešpot od Pilštanja do starega trga, hkrati pa se bo preučila možnost izvedbe sprehajalne poti ob reki Bistrici.

3 / OPREMLJANJE POVRŠIN ZA PEŠCE

Občina Kozje bo nove in obstoječe peš povezave ter druge javne površine opremljala z ustrežno urbano opremo, ki bo izboljšala udobje, funkcionalnost in privlačnost prostora za uporabnike. Oprema bo izbrana glede na namen posamezne poti in lahko vključuje klopi, pitnike, koše za odpadke, javno razsvetljava ter usmerjevalne table za pešce. Na ustreznih lokacijah bodo urejene dodatne ozelenitve z zasaditvijo dreves in grmovnic.

4 / ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE

Občina Kozje bo pri načrtovanju in urejanju javnega prostora zagotavljala dostopnost za invalide in druge gibalno ovirane osebe, z namenom njihove enakopravne vključitve v prometni sistem in vsakdanje življenje. Uvedene bodo tehnične prilagoditve, kot so spuščeni robniki, taktilne oznake za slepe in slabovidne, ustrezno izvedene klančine ter dostopna avtobusna postajališča. Poseben poudarek bo na nemotenem dostopu do javnih objektov in površin za pešce.



Slika 14: Površine za pešce ob osnovni šoli Kozje. Za vse šole in vrtce v občini bi bilo smiselno usmeriti prizadevanja k ureditvi varnih površin ob šolah v skladu s priročnikom "Varneje v šolo", ki ga je pripravila Agencija za varnost v prometu.

III. STEBER: Kolesarjenje

Občina Kozje bo razvijala varno in povezano kolesarsko omrežje na relacijah med naselji in se navezovala na sosednje občine. V večjih naseljih in ob javnih ustanovah bodo urejena varna parkirišča za kolesa, počivališča ter servisne postaje za popravila koles. V sodelovanju z okoliškimi občinami bo vzpostavljen enoten sistem izposoje e-koles, nadgrajen tudi na območju Kozjanskega parka. Redna izobraževanja in sodelovanje s šolami bodo dodatno prispevali k večji varnosti in uporabi koles kot vsakodnevnega prevoznega sredstva.

1

IZGRADNJA
KOLESARKEGA OMREŽJA

2

VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST ZA
KOLESARJE, KOLESARSKIH POČIVALIŠČ
IN SERVISNIH POSTAJ ZA POPRAVILNO
KOLES

3

VZPOSTAVITEV OZ.
NADGRADNJA SISTEMA
ZA IZPOSOJO KOLES

4

DODATNA PROMOCIJA IN
IZOBRAŽEVANJA NA PODROČJU
KOLESARJENJA

1 / IZGRADNJA KOLESARKEGA OMREŽJA

Občina Kozje bo sistematično pristopila k izgradnji varne in neprekinjene kolesarske infrastrukture, s ciljem vzpostavitve povezanega omrežja, ki bo omogočalo vsakodnevno in rekreativno uporabo kolesa kot konkurenčno obliko mobilnosti za krajše in srednje dolge poti. Površine za kolesarje bodo izvedene skladno s tehničnimi smernicami, ki zagotavljajo gladko, enakomerno in široko voziščno površino, brez motečih robnikov in višinskih razlik. Na križiščih se bodo uporabljali dvignjeni prehodi in jasna horizontalna ter vertikalna signalizacija. Kolesarske povezave bodo vzpostavljene na ključnih relacijah: Podsreda – Kozje – Lesično, Kozje – Buče, Lesično – Dobrežice, Podsreda – Bistrica ob Sotli, Lesično – Zagorje, Podsreda – Koprivnica. Glede na prometne značilnosti in prostorske pogoje bodo povezave izvedene kot ločene steze ali deljeni prostori na vozišču z ustreznim označevanjem. Ob rekonstrukcijah cest bo občina zagotavljala širitev vozišča, kjer bo to potrebno za vris kolesarskih pasov.

2 / VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST ZA KOLESARJE, KOLESARSKIH POČIVALIŠČ IN SERVISNIH POSTAJ ZA POPRAVILNO KOLES

Občina Kozje bo za izboljšanje pogojev za vsakodnevno in rekreativno kolesarjenje vzpostavila varna in funkcionalna parkirna mesta za kolesa, kolesarska počivališča in servisne postaje za osnovno vzdrževanje. Parkirišča za kolesa bodo urejena v vseh večjih naseljih ob linijah javnega prevoza, predvidoma v neposredni bližini avtobusnih postajališč in javnih ustanov. Predvidene lokacije vključujejo pokriti kolesarnici v Kozjem (pri avtobusni postaji) in v Podsredi, stojala v trgu Kozje, Lesičnem, Bučah ter ob obeh osnovnih šolah. Sočasno z razvojem kolesarskega omrežja bo občina vzpostavila počivališča z urbano opremo in servisnimi postajami za popravilo koles, nameščenih na strateško izbranih točkah glede na dolžino, zahtevnost terena in predvideno intenzivnost uporabe kolesarskih poti.

3 / VZPOSTAVITEV OZ. NADGRADNJA SISTEMA ZA IZPOSOJO KOLES

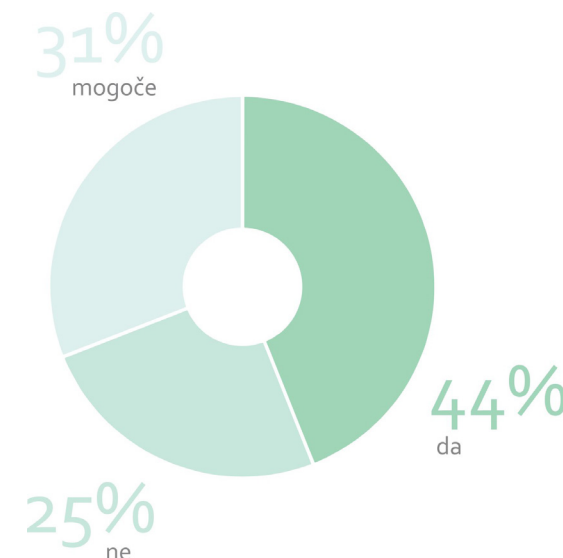
Občina Kozje bo z okoliškimi občinami vzpostavila enoten sistem izposoje e-koles, ki bo kompatibilen z občinami znotraj načrtovanega regionalnega omrežja, zlasti z občinama Podčetrtek in Bistrica ob Sotli. Sistem bo zasnovan skladno z značilnostmi terena in razdaljami med naselji, kar utemeljuje uvedbo električnih koles. Izposoja bo najprej omogočena v krajih z že urejenimi in varnimi kolesarskimi povezavami, postopno pa razširjena v skladu z razvojem kolesarske infrastrukture. Občina bo nadgradila tudi obstoječi sistem izposoje e-koles na območju Kozjanskega parka in s tem prispevala k večji dostopnosti trajnostnih oblik mobilnosti za vsakodnevne in turistične namene.

Slika 15: Tour Slovenia, promocija kolesarjenja skozi prireditve

4 / DODATNA PROMOCIJA IN IZOBRAŽEVANJA NA PODROČJU KOLESARJENJA

Občina Kozje bo za povečanje varnosti in spodbujanje uporabe koles kot prevoznega sredstva izvajala redna letna izobraževanja za občane. Ta bodo zajemala teoretični del s pojasnili prometnih pravil za različne vrste kolesarskih površin (kolesarske steze, pasovi, sharrowi) in praktični del z vožnjo v realnih prometnih razmerah pod vodstvom usposobljenih inštruktorjev. Poleg tega bo občina sodelovala z lokalnimi šolami pri vključevanju vsebin o kolesarjenju v izobraževalne programe, s čimer bo omogočeno zgodnje ozaveščanje mladih o varnosti in pravilni rabi kolesarskih površin. Celostni pristop bo prispeval k večji prometni kulturi in spodbudil trajnostne oblike mobilnosti.

Bi bili pripravljeni uporabljati sistem souporabe koles ali sistem izposoje koles za vsakodnevno rabo - ne le znotraj Kozjanskega parka, če bi bil na voljo?



Grafikon 10: Pripravljenost uporabe sistema za izposajo koles, vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)



IV. STEBER: Javni prevoz

Občina Kozje bo celovito izboljšala sistem javnega prevoza z več vidikov. Poudarek bo na povečanju frekvence avtobusnih linij, zlasti proti Celju, tudi v večernih urah in ob koncih tedna. Izvedena bo prenova vseh še neurejenih avtobusnih postajališč ter vzpostavljena nova postajališča v štirih krajih. Preučena bo možnost širše uporabe šolskih prevozov za druge občane, zlasti iz odročnih območij. Nadgradil se bo razvoj sistema prevozov na klic, ki bo ob morebitni uvedbi plačljive različice postal še dostopnejši. Ukrepi bodo prispevali k večji dostopnosti, varnosti in učinkovitosti javnega prevoza.

1

IZBOLJŠANJE PONUDBE
AVTOBUSNEGA PREVOZA

2

PRENOVA AVTOBUSNIH
POSTAJALIŠČ IN
VZPOSTAVITEV NOVIH

3

ZAGOTAVLJANJE ŠOLSKIH
PREVOZOV IN PREUČITEV
MOŽNOSTI NJIHOVE ŠIRŠE
UPORABE

4

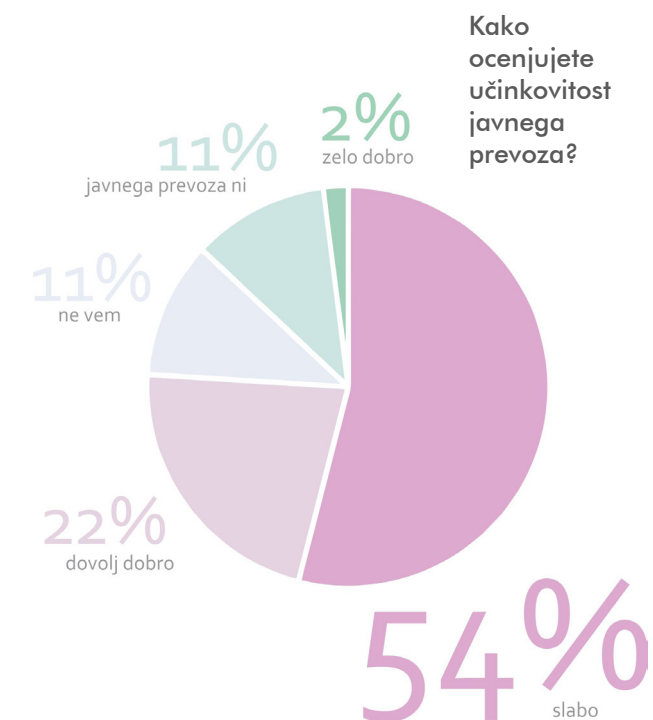
VZDRŽEVANJE IN RAZŠIRITEV
OBSTOJEČGA SISTEMA
PREVOZOV NA KLIC

1 / IZBOLJŠANJE PONUDBE AVTOBUSNEGA PREVOZA

Občina Kozje bo s ciljem izboljšanja dostopnosti do delovnih mest, šol in storitev stremela k razvoju javnega avtobusnega prevoza, zlasti na relaciji proti Celju. Ključna bo pobuda za povečanje frekvence voženj, tudi v večernih urah in ob koncih tedna. V sodelovanju z DUJPP in prevozniki si bo občina prizadevala za usklajevanje voznih redov z vsakodnevnimi potrebami prebivalcev. V ospredju bo izboljšanje povezave z regijskimi/urbanimi središči, predvsem zaradi potreb dnevnih migrantov, dijakov in študentov.

2 / PRENOVA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ IN VZPOSTAVITEV NOVIH

Občina Kozje bo izvedla celovito prenovu vseh še neobnovljenih avtobusnih postajališč, z namenom izboljšanja udobja za uporabnike javnega prevoza. Postajališča bodo opremljena z nadstreški, klopmi, jasnimi voznimi redi, koši za odpadke, stojali za kolesa in ustrezno osvetlitvijo, kar bo omogočalo prijetnejše čakanje ter večjo varnost, zlasti v slabših vremenskih pogojih ali v večernem času. Upoštevana bo tudi dostopnost za gibalno ovirane osebe z urejenimi klančinami in prilagojenimi površinami. Dodatno bo občina vzpostavila nova postajališča v krajih Ješovec pri Kozjem, Dobležiče, Drensko Rebno in Poklek pri Podsredi, kar bo prispevalo k boljši pokritosti celotnega območja občine z javnim potniškim prometom.



Grafikon 11: Ocenjevanje učinkovitosti javnega prevoza, vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

3 / ZAGOTAVLJANJE ŠOLSKIH PREVOZOV IN PREUČITEV MOŽNOSTI NJIHOVE ŠIRŠE UPORABE

Občina Kozje bo še naprej zagotavljala kakovostne šolske prevoze. Preučila bo možnosti za širšo uporabo šolskih prevozov, z namenom izboljšanja mobilnosti prebivalcev, zlasti tistih iz oddaljenih zaselkov, kjer ni dostopa do rednih avtobusnih linij. V sodelovanju z DUJPP bo preverila možnost integracije katere od šolskih linij v sistem javnega potniškega prometa, s čimer bi optimizirala stroške šolskih prevozov. Ukrep bi tudi ostalim občanom omogočil dostop do upravnega središča in s tem do linij javnega prevoza. Na ta način bi občina bolje izkoristila obstoječe prevozne kapacitete ter zmanjšala odvisnost od osebnih avtomobilov. Pred uvedbo ukrepa bodo opravljene analize potreb in možnosti, spremljala pa ga bo tudi promocija v lokalnem okolju.

4 / VZDRŽEVANJE IN RAZŠIRITEV OBSTOJEČGA SISTEMA PREVOZOV NA KLIC

Občina Kozje bo nadaljevala z vzdrževanjem in nadgradnjo uspešno vzpostavljenega sistema prevozov na klic, ki pomembno prispeva k mobilnosti starejših, gibalno oviranih oseb in prebivalcev oddaljenih zaselkov. Preučena bo tudi možnost uvedbe plačljive različice storitve po vzoru modela ToyotaGo, s čimer bi se dodatno povečala njena dostopnost. Občina bo okrepila obveščanje in promocijo sistema, da bi za storitev izvedelo in jo uporabljalo čim več občanov. Po potrebi bo sistem nadgrajen tudi z dodatnim vozilom, kar bo izboljšalo njegovo učinkovitost in razpoložljivost.



Slika 16: Avtobusna postaja Kozje - simulacija prenovljene talne signalizacije.

Zanimivost:

Rezultati ankete so pokazali, da je povprečna oddaljenost od doma do najbližjega avtobusnega postajališča kar 1.418 metrov.

V. STEBER: Osebni motorni promet

Občina Kozje bo z rednim vzdrževanjem in postopnimi rekonstrukcijami izboljšala stanje cestnega omrežja, pri čemer bo po možnosti vključila tudi površine za pešce in kolesarje. Za večjo prometno varnost bo uvedla spremljanje hitrosti z merilniki ter na kritičnih točkah izvajala ukrepe za umirjanje prometa. Upravljanje s parkiranjem bo izboljšano z uvedbo kratkotrajnega parkiranja na ključnih lokacijah, zagotavljanjem parkirnih površin namenjenih Park & Ride in sopotništvu ter zmanjšanjem števila parkirnih mest na trgu Kozje, s čimer bo izboljšan javni prostor.

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE
IN REKONSTRUKCIJE
CESTNEGA OMREŽJA

2

SPREMLJANJE HITROSTI IN
IMPLEMENTACIJA UKREPOV
ZA UMIRJANJE PROMETA

3

UPRAVLJANJE PARKIRANJA

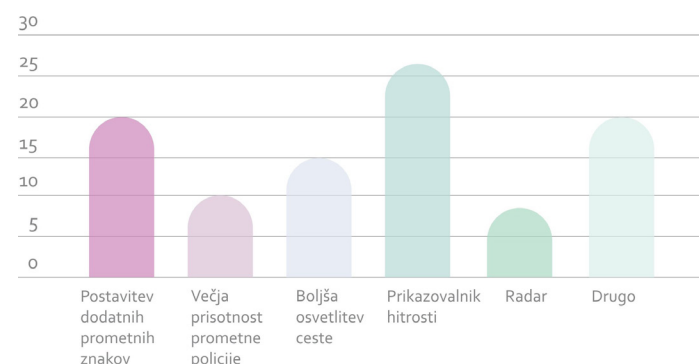
1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE IN REKONSTRUKCIJE CESTNEGA OMREŽJA

Občina Kozje bo redno vzdrževala in postopno rekonstruirala dotrajane odseke cestnega omrežja z namenom izboljšanja varnosti in dostopnosti za vse udeležence v prometu. Poleg sanacije poškodb na voziščih bo občina skrbela tudi za odvodnjavanje, prometno signalizacijo in obcestno infrastrukturo. Pri rekonstrukcijah bo sistematično preučevala možnosti za vključitev površin za pešce in kolesarje, kjer bodo to dopuščale prostorske in tehnične možnosti.

2 / SPREMLJANJE HITROSTI IN IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA

Občina Kozje bo z namenom izboljšanja prometne varnosti uvedla sistematično spremljanje hitrosti vozil z uporabo premičnih prikazovalnikov hitrosti. Na podlagi zbranih podatkov bo prepoznala najbolj kritične odseke in tam postopoma uvajala omejitve hitrosti ter dodatne infrastrukturne ukrepe za umirjanje prometa, kot so hitrostne ovire, optične zožitve in ustrezna signalizacija.

Kako bi se bilo po mnenju občanov najbolje lotiti izboljšanja prometne varnosti?



Grafikon 12: Izboljšanje prometne varnosti,
vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

3 / UPRAVLJANJE PARKIRANJA

Občina Kozje bo izboljšala upravljanje s parkiranjem z uvedbo kratkotrajnega parkiranja na ključnih lokacijah, kot je Zdravstveni dom Kozje in ostale ključne lokacije, kjer bo s tem omogočen hitrejši pretok vozil in boljši dostop do storitev za tiste, ki storitev potrebujejo. Ob avtobusni postaji bo zagotovila parkirišča za sopotništvo in sistem Park & Ride, kar bo omogočilo kombiniranje avtomobila z javnim prevozom. Na trgu Kozje bo postopoma zmanjšano število parkirnih mest, da se sprostijo več prostora za pešce in izboljša kakovost javnega prostora.



Slika 17: Trg Podsreda



Slika 18: Trg v Kozjem



7 | Akcijski načrt

Za uspešno uresničevanje občinske celostne prometne strategije je ključen sedemletni akcijski načrt, ki opredeljuje izvajanje izbranih ukrepov znotraj strateških stebrov. Načrt določa časovni okvir izvedbe, okvirne stroške, odgovorne nosilce, možne vire financiranja in oceno zahtevnosti izvedbe in učinkovitosti predvidenega ukrepa. Ocene stroškov in časovna umestitev sta okvirna, saj za nekatere ukrepe trenutno še ni na voljo projektne ali investicijske dokumentacije, prav tako veliko projektov še ni umeščenih v proračun občine. Pri načrtovanju so upoštevani proračun Občine Kozje ter proračun Republike Slovenije.

Izvajanje ukrepov bo financirano iz lastnih proračunskih sredstev, preko prijav na razpise ali v sodelovanju z drugimi organizacijami in njihovimi viri. Predvideni so tudi ukrepi, ki ne zahtevajo neposrednih finančnih sredstev. Občina se bo v prihodnje aktivno prijavljala na razpise pristojnih ministrstev, evropske projekte ter druge razpise, da zagotovi dodatna sredstva za izvajanje strategije.

Steber	Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Odgovornost	Viri financiranja	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
I.	CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE											
I.1	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun	+	++
I.2	Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun	+	++
I.3	Digitalizacije in inovacije	/	/	/	10.000	2.000	2.000	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.4	Sodelovanje v sklopu ETM	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun	+	++
I.5	Vzpostavitev registra nevarnih točk	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	Občina	Občinski proračun	++	++
I.6	Celovita prenova ulic in trgov skladno z načeli trajnostne mobilnosti	/	70.000	350.000	250.000	20.000	5.000	150.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II.	HOJA											
II.1	Zagotavljanje urejenih pešpoti	15.000	15.000	15.000	30.000	70.000	100.000	50.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II.2	Zagotavljanje dodatnih in obnavljanje obstoječih sprehajalnih poti	3.000	3.000	3.000	15.000	8.000	3.000	3.000	Občina	Občinski proračun	++	+++
3II.4	Opremljanje površin za pešce	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	Občina	Občinski proračun	+	++
II.4	Zagotavljanje dostopnosti za invalide	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun	+	++
III.	KOLESARJENJE											
III.1	Izgradnja kolesarskega omrežja	25.000	35.000	30.000	15.000	250.000	300.000	200.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
III.2	Vzpostavitev varnih parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles	/	3.000	3.000	3.000	3.000	35.000	10.000	Občina	Občinski proračun	++	++
III.3	Vzpostavitev oz. nadgradnja sistema za izposojlo koles	/	/	10.000	5.000	40.000	10.000	10.000	Občina	Občinski proračun	++	++
III.4	Dodatna promocija in izobraževanja na področju kolesarjenja	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun	+	++
IV.	JAVNI PREVOZ											
IV.1	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Občina/ DUJPP	Sredstva niso potrebna	++	+++
IV.2	Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih	4.000	4.000	10.000	10.000	25.000	25.000	10.000	Občina	Občinski proračun	++	++
IV.3	Zagotavljanje šolskih prevozov in preučitev možnosti njihove širše uporabe	95.000	95.000	105.000	75.000	75.000	75.000	75.000	Občina	Občinski proračun	+	++
IV.4	Vzdrževanje in razširitev obstoječega sistema prevozov na klic	15.000	15.000	15.000	15.000	35.000	17.000	17.000	Občina	Občinski proračun	+	++
V.	OSEBNI MOTORNI PROMET											
V.1	Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije cestnega omrežja	600.000	600.000	600.000	650.000	650.000	650.000	650.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++
V.2	Spremljanje hitrosti in implementacija ukrepov za umirjanje prometa	15.000	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000	Občina	Občinski proračun	++	+++
V.3	Upravljanje parkiranja	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun	++	++

Tabela 3: Akcijski načrt

Opomba: Simbol / pomeni, da se ukrep v navedenem letu ne izvaja.

