

2025



2032

2032



23%

2032

10%

2032

2025

2025



OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
**OBČINE
VITANJE**





Spoštovane občanke in občani,

Pred nami je občinska celostna prometna strategija, strateški dokument, ki smo ga skupaj z vami soustvarjali s ciljem zagotavljanja boljše mobilnosti in višje kakovosti življenja v naši občini.

Zavedamo se, da promet pomembno vpliva na vsakdanje življenje, zato smo skozi številne delavnice in posvetovanja prisluhnili vašim predlogom ter oblikovali dokument, ki odraža dejanske potrebe in pričakovanja naše skupnosti. Skupaj smo zasnovali vizijo razvoja prometa, ki celovito naslavlja ključne izzive in priložnosti ter predvideva ukrepe, prilagojene razmeram v občini.

Sedaj vstopamo v fazo izvajanja, ki bo omogočila doseganje zastavljenih ciljev. Izboljšali bomo pogoje za hojo, kolesarjenje in javni prevoz ter prispevali k varnemu, dostopnemu in generacijam prijaznemu prometnemu sistemu. S postopnim uresničevanjem bomo dolgoročno izboljšali prometno ureditev in prispevali k višji kakovosti bivanja za vse občanke in občane.

Zahvaljujem se vsem, ki ste s svojimi idejami, mnenji in predlogi pripomogli k oblikovanju prometne prihodnosti v naši občini.

Župan občine Vitanje
Andraž Pogorevc

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE VITANJE

Občinska celostna prometna strategija Občine Vitanje 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 Vitanje
Grajski trg 1
3205 Vitanje

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

Viri: spletni viri



1	UVOD	5
2	PROCES PRIPRAVE	7
3	DELOVNE SKUPINE	9
4	VIZIJA IN CILJI	10
5	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	15
6	PET STEBROV UKREPANJA	27
7	AKCIJSKI NAČRT	41



Slika 1: Panoramski pogled na naselje Vitanje



1 | Uvod

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljnjem besedilu: OCPS) je strateški dokument, ki dolgoročno usmerja razvoj prometa in celovito obravnava promet ter mobilnost v občini za izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev. Namen je vzpostavitev varnega, učinkovitega in dostopnega prometnega sistema, ki spodbuja hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa ter prispeva k spremembi potovalnih navad in zmanjšanju negativnih vplivov motornega prometa na okolje ter zdrave ljudi.

Strategija temelji na prepoznavanju ključnih prometnih izzivov in priložnosti ter oblikovanju ukrepov, s katerimi želimo doseči zastavljene dolgoročne cilje in vizijo. Poseben poudarek je namenjen izboljšanju pogojev za hojo in kolesarjenje, izboljšanju učinkovitosti javnega prevoza ter zmanjševanju odvisnosti od osebnih avtomobilov.

Občinska celostna prometna strategija tako predstavlja odmik od tradicionalnega načrtovanja prometa, ki spodbuja infrastrukturne izboljšave predvsem v korist motoriziranega prometa ter povečevanje prometnih obremenitev.

Namesto tega uvaja celostno prometno načrtovanje, ki obravnava promet v povezavi s kakovostjo bivanja, urejanjem prostora, varstvom okolja in zdravjem prebivalcev ter temelji na vključevanju javnosti in sodelovanju vseh deležnikov.

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA

infrastruktura je osrednji predmet obravnave

projektno načrtovanje

netransparentno odločanje

osrednja cilja sta pretočnost in hitrost

investicijsko intenzivno načrtovanje

zadovoljevanje prometnega povpraševanja

osredotočenost na velike in drage projekte

domena prometnih inženirjev

izbor prometnih projektov brez strateških presoj

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev

strateško in ciljno načrtovanje

transparentno odločanje z vključevanjem javnosti

osrednja cilja dostopnost in kakovosti bivanja

osredotočenost na človeka

upravljanje prometnega povpraševanja

osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave

interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi

strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

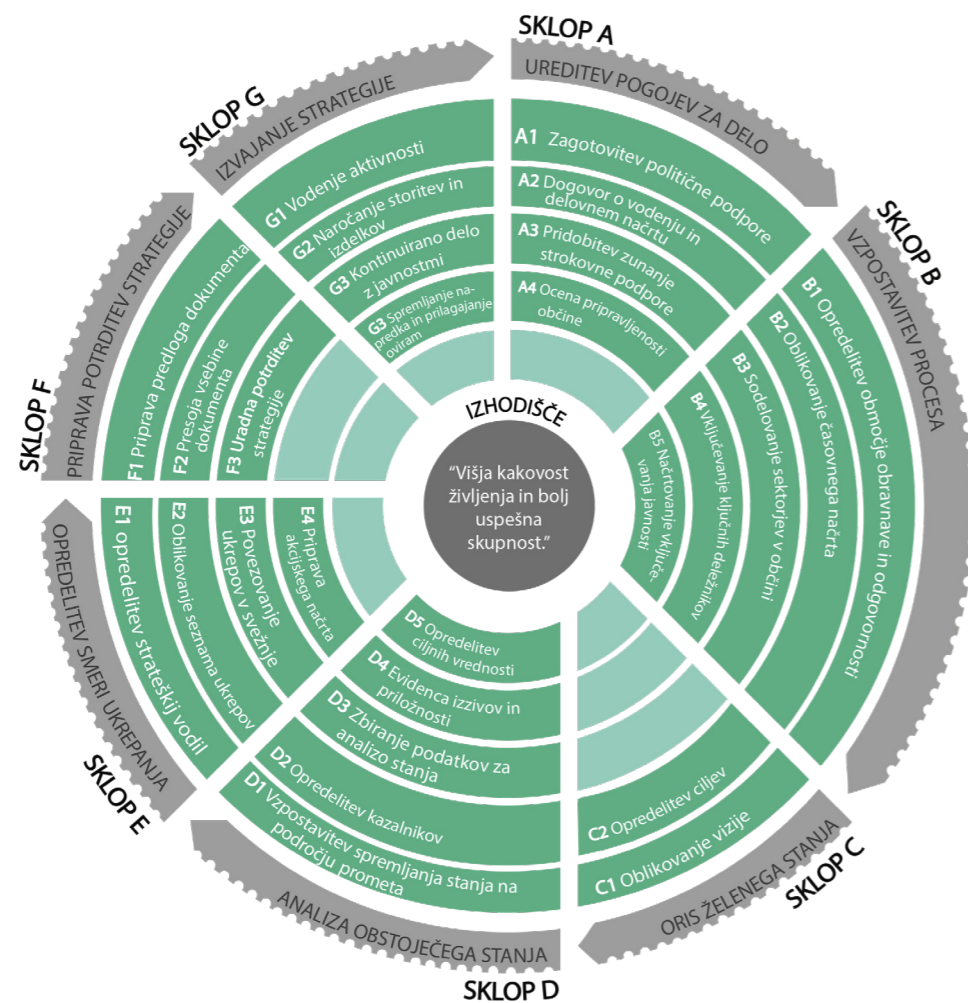


Diagram 1: Proces priprave OCPS, vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo ©Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo april 2023

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 je zaključil s sprejemom strategije na občinskem svetu v letu 2025. Priprava OCPS je potekala v več vsebinsko zaokroženih sklopih, ki so omogočili sistematični razvoj strateškega dokumenta. Proces se je vodil skladno z nacionalnimi smernicami in je vključeval 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 pri pripravi dokumenta, vključno z občinsko upravo, predstavniki različnih skupin, prometnimi strokovnjaki 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 strateških 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 pri oblikovanju strategije.

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 ter določene prioritete za razvoj prometnega sistema.

5. OPREDELITEV SMERI UKREPANJA (SKLOP E)

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

6. PRIPRAVA IN POTRDIČEV 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 smiselnih dopolnitev je strategijo potrdil občinski svet, s čimer je postala veljavni strateški dokument občine.



Slika 2: Kolaž fotografij iz postopka priprave OCPS



Slika 3: Povezovalna pot od župnijske cerkve do naselja Vitanje

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. Skupine so imele 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 vpogleda pri oblikovanju konkretnih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini. Širšo delovno skupino so sestavljali predstavniki občinskega sveta, vaških in trške skupnosti, člani Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, policije, prostovoljnega gasilskega društva, osnovne šole in vrtca, Medobčinskega redarstva in inšpektorata, društva upokojencev, društva prijateljev mladine, planinskega in turističnega društva ter lokalnih podjetij.

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, delavnic in drugih participativnih procesov. S tem so imeli priložnost soustvarjati prometne rešitve, ki neposredno vplivajo na kakovost njihovega vsakdana. kakovost njihovega vsakdana.



Slika 4: Občinsko središče, naselje Vitanje

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 in javno razpravo. Po obravnavi zbranih predlogov in mnenj je bil na sestanku z vodstvom občine potrjen končni predlog vizije in prioriternih ciljev. Namen tega procesa je bil zagotoviti, da vizija in cilji odražajo dejanske potrebe prebivalcev ter razvojne usmeritve občine.

Vizija Občine Vitanje
»Občina Vitanje bo središče
varnega in prijetnega gibanja,
kjer bodo vse generacije uživale v
dostopnosti in zdravem življenjskem
slogu, oblikujoč prijetno in
povezano skupnost, privlačno za
prebivalce in obiskovalce.«

4.1 / OBRAZLOŽITEV VIZIJE

Občina Vitanje želi vzpostaviti varen in dostopen prometni sistem, ki bo prebivalcem omogočal kakovostno bivanje in udobno mobilnost. Poseben poudarek namenjamo prepoznavanju tveganj in nevarnosti v prometnem prostoru ter zagotavljanju varnega okolja za vse udeležence.

Prizadevamo si, da bi občani imeli več priložnosti za gibanje in aktivno preživljanje prostega časa. Z izboljšanjem pogojev za hojo, kolesarjenje, uporabo javnega prevoza in javnih površin za rekreacijo bomo spodbujali zdrav življenjski slog ter prispevali k bolj povezani skupnosti. Enakovredna dostopnost do vseh storitev in javnih prostorov ter boljša povezanost med različnimi deli občine bosta prispevali k večjemu socialnemu vključevanju in sodelovanju.

Z ustvarjanjem varnega, dostopnega in prijetnega okolja želimo občino Vitanje narediti privlačno tako za prebivalce kot tudi za obiskovalce.

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 prioriterni cilji, ki so predstavljeni v nadaljevanju. Poleg teh so bili po pomembnosti razvrščeni tudi preostali cilji, ki bodo skupaj s prioriternimi cilji prispevali k celovitemu uresničevanju vizije.

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

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.

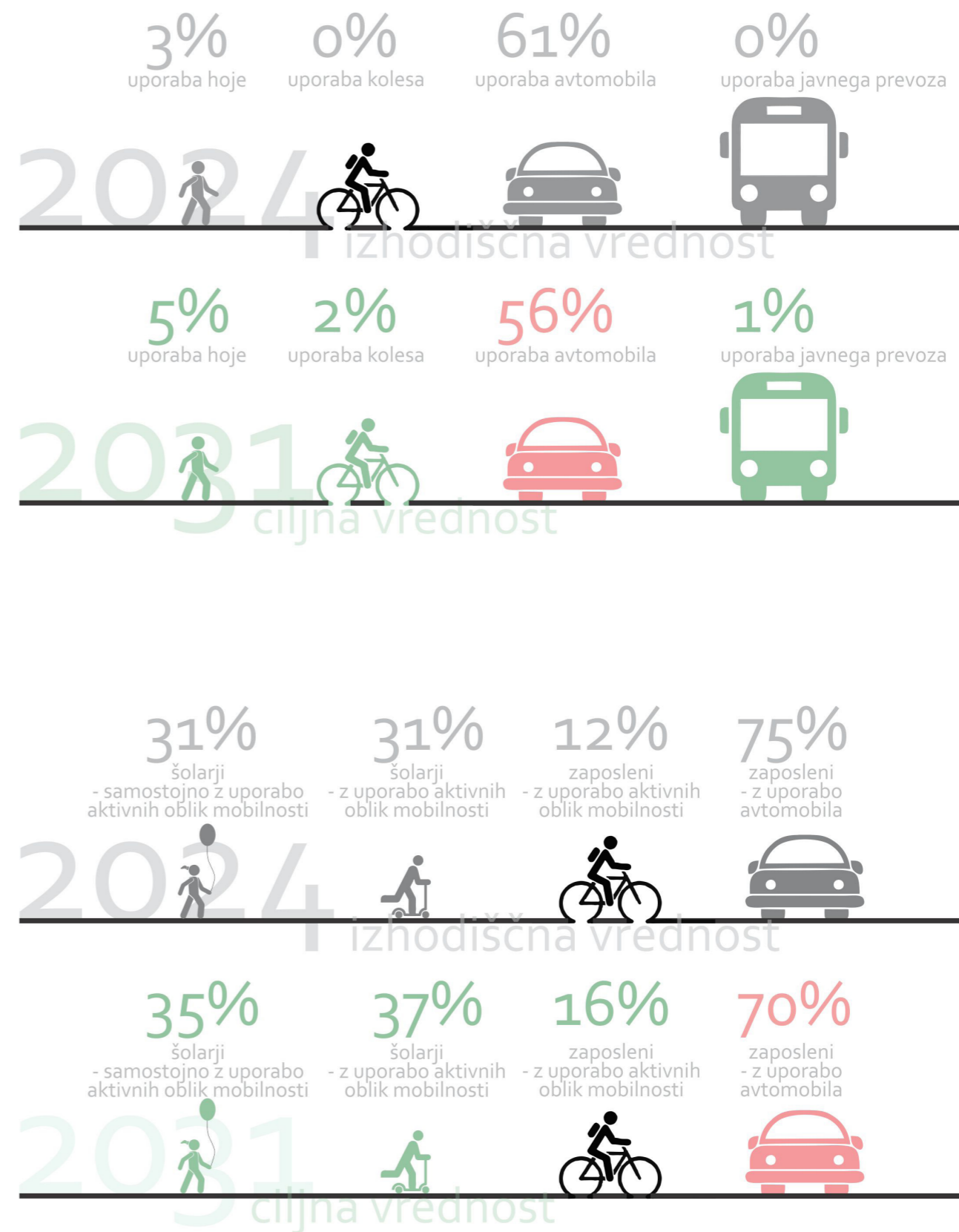
Ciljne vrednosti predstavljajo ključne učinke, s katerimi bo občina spremljala napredek pri uresničevanju ciljev strategije.

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 in tipu prometnih nesreč. Na tej osnovi so bile za leto 2031 oblikovane ciljne vrednosti, ki odražajo zelene spremembe v prometu.

	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBNOСТИ	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	17,2 (med leti 2018-2022)	13 (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	31%	35%
2.	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	31%	37%
		Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	3%	5%
3.	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	0%	2%
4.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	0%	1%
5.	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	75%	70%
6.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	12%	16%
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	61%	56%

Tabela 1: Razvrstitev ciljev glede na pomembnost, kazalniki spremljanja učinkov ter izhodiščne vrednosti za leto 2024 in ciljne vrednosti za leto 2031



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



Slika 5: Primer dobre prakse v občini: varen prehod za pešce

5 | Analiza obstoječega stanja

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

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, 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 v prometnem sistemu.

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 Vitanje obsega približno 59 km² in leži na skrajnem severnem robu Savinjske regije. Značilna je gričevnata pokrajina z razpršeno poselitvijo. Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije (SURs) iz leta 2023 ima občina približno 2.260 prebivalcev, kar pomeni gostoto približno 38 prebivalcev na km², kar je občutno manj od državnega povprečja, ki znaša 105 prebivalcev na km².

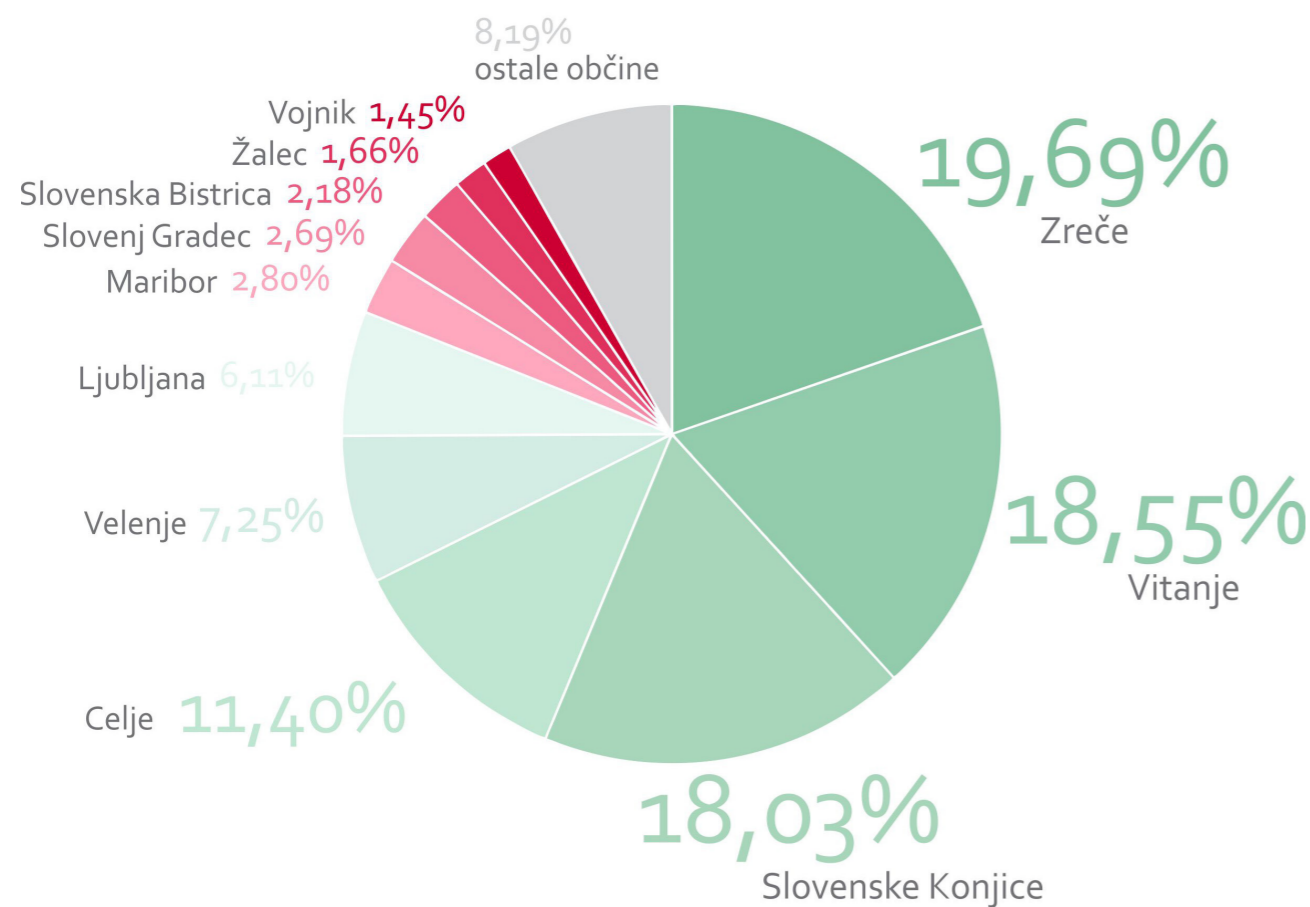
Demografski trendi iz leta 2023 kažejo, da se občina sooča s staranjem prebivalstva. Povprečna starost prebivalcev je 43,3 leta. Naravni prirast je pozitiven (1,3 na 1.000 prebivalcev), vendar pa je selitveni prirast negativen (-3,5 na 1.000 prebivalcev), kar kaže na to, da se je več ljudi iz občine odselilo, kot se jih je priselilo.

V občini delujeta Vrtec Vitanje in Osnovna šola Vitanje, ki predstavlja osrednjo izobraževalno ustanovo. Srednješolsko izobraževanje je za mlade iz Vitanja dostopno predvsem v Slovenskih Konjicah, Celju in Mariboru, kar pomeni, da se že v šolskih letih vključujejo v dnevne migracije.

Po podatkih SURs za leto 2023 je med 965 delovno aktivnimi prebivalci (brez kmetov) približno 18,55 % zaposlenih znotraj občine, medtem ko jih 19,69 % dela v sosednji občini Zreče, 18,03 % v občini Slovenske Konjice in 6,11 % v Mestni občini Ljubljana, kar kaže na močne povezave z regionalnimi središči in tudi z glavnim mestom.

Občina Vitanje ima dobro razvito cestno omrežje, ki obsega skupno približno 98,42 km javnih cest. Od tega znaša dolžina državnih cest 13,16 km in 85,26 km občinskih cest. Ključni prometni povezavi sta regionalna cesta R2-431 (Gornji Dolič–Stranice) in R3-693 (Nova Cerkev–Socka–Vitanje), ki igrata osrednjo vlogo pri vsakodnevni in sezonskih potovalnih tokovih.

Poleg vsakodnevni potovalni potreb na prometne tokove vpliva tudi sezonski obisk turistov, saj ima občina tudi pomemben turistični potencial – med drugim z vesoljskim centrom Noordung.



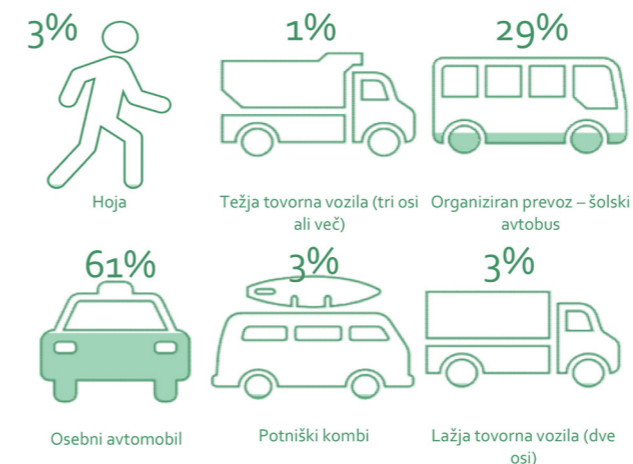
Grafikon 3: Delovna migracija prebivalcev Občine Vitanje po občinah zaposlitve za leto 2023. Vir: SURs.

5.2 / POTOVALNE NAVADE V OBČINI

Potovalne navade odražajo strukturo vsakodnevne mobilnosti. Izvedeno je bilo kordonsko štetje prometa na cesti LC460041 Vitanje-Kavčič ob Osnovni šoli Vitanje. 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 Vitanje. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih ter dolžinah poti na delo je bila izvedena anketa o potovalnih načinih pri poteh na delo med zaposlenimi na Osnovni šoli Vitanje.

Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (rezultati kordonskega štetja prometa izvedenega 12.6.2024 na cesti LC460041 Vitanje-Kavčič ob Osnovni šoli Vitanje, v času jutranje in popoldanske prometne konice)

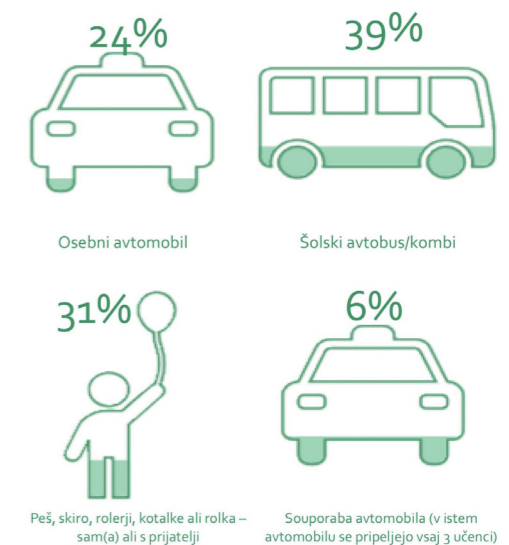
Večinski delež uporabe potovalnih načinov na glavni prometnici predstavlja avtomobil z 61%. Delež uporabe organiziranega šolskega prevoza predstavlja 29% in delež uporabe hoje 3%, medtem ko deleža uporabe kolesa in javnega prevoza ni bilo zaznati. Preostali delež predstavljajo motorji, potniški kombiji 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 Vitanje v sredini junija 2024)

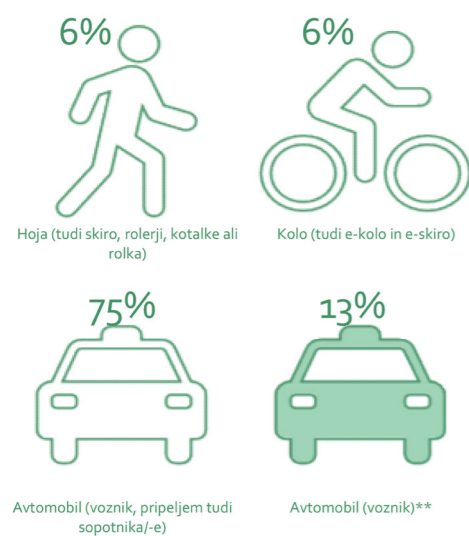
Večinski delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo predstavlja šolski avtobus/kombi z 39%. Sledi delež uporabe hoje z 31%. Delež uporabe avtomobila znaša 30%. Deleža otrok, ki pri poteh v šolo uporabljajo kolo ali javni prevoz, ni bilo zaznati.



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

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedeni v drugi polovici meseca junija 2024 med zaposlenimi v Os-novni šoli Vitanje)

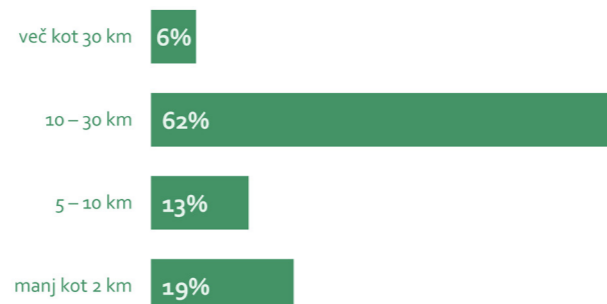
Pri poteh na delo delež uporabe avtomobila predstavlja 88% (kot voznik ali kot sopotnik v avtomobilu). Delež uporabe hoje predstavlja 6%, kakor tudi delež uporabe kolesa 6%. Delež uporabe javnega prevoza pri poteh na delo ni bilo zaznati.



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

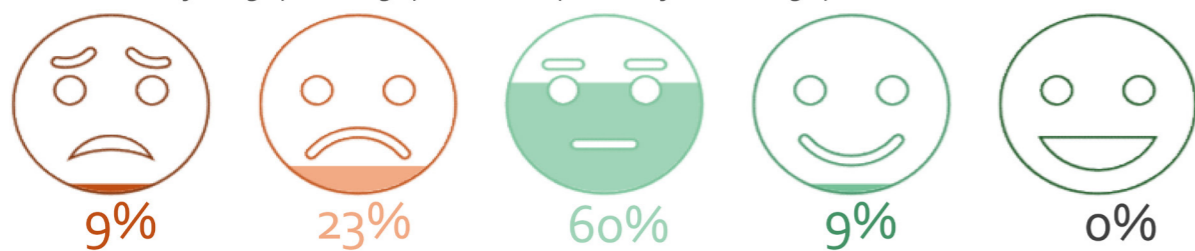
Dolžine poti na delo (rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedeni v drugi polovici meseca junija 2024 med zaposlenimi v Os-novni šoli Vitanje)

Večina anketiranih zaposlenih je od dela oddaljenih med 10km in 30km (62%). Več kot 30 km je od dela oddaljenih 6% anketiranih, med 5km in 10km 13% in manj kot 2km 19% anketiranih. Zaposlenih, oddaljenih med 2km in 5km, 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 dosežki, ki ponazarjajo napredek na ključnih področjih mobilnosti v občini. Sledi pregled 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 uravnoteženemu, dostopnemu in trajnostnemu prometnemu okolju.

- 1 Ključni dosežki**
 - Spremembe v načrtovanju prometa so opazne
 - Zagotovljene površine za hojo v občinskem središču
 - Na področju kolesarjenja ni večjih dosežkov
 - Javni prevoz zagotavlja osnovno dostopnost
 - Ustrezno razvejano cestno omrežje

- 2 Ključni izzivi**
 - Načrtovanje prometa omejujejo naravne značilnosti
 - Površine za hojo na več mestih ne zagotavljajo ustrezne varnosti
 - Neobstoječe površine za kolesarjenje
 - Neučinkovit javni prevoz
 - Neurejeno parkiranje v trškem jedru
 - Neposodobljeno cestno omrežje

- 3 Ključne priložnosti**
 - Nadaljnji razvoj celostnega prometnega načrtovanja
 - Izboljšanje pogojev za hojo
 - Zagotavljanje kolesarskih površin
 - Izboljšanje učinkovitosti javnega prevoza
 - Vzpostavitev območja mešanega prometa v občinskem središču



Slika 6: V nekaterih ulicah so se že izvedle talne označbe za umiritev prometa

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

SPREMEMBE V
NAČRTOVANJU PROMETA
SO OPAZNE

2

ZAGOTOVLJENE POVRŠINE
ZA HOJO V OBČINSKEM
SREDIŠČU

3

NA PODROČJU
KOLESARJENJA NI VEČJIH
DOSEŽKOV

4

JAVNI PREVOZ ZAGOTAVLJA
OSNOVNO DOSTOPNOST

5

USTREZNO RAZVEJANO
CESTNO OMREŽJE

1 / SPREMEMBE V NAČRTOVANJU PROMETA SO OPAZNE

V zadnjih letih je v občini Vitanje mogoče zaznati pomembne spremembe na področju prometnega načrtovanja, saj se občina vse bolj usmerja v sodobne in celostne pristope urejanja prometa. Med ključnimi ukrepi izstopajo uvedba pasov za pešce in potlakovanih površin, ki sta bistveno izboljšali dostopnost in varnost za pešce, ter vzpostavitev območja omejene hitrosti v središču, kar dodatno povečuje varnost najbolj ranljivih skupin udeležencev v prometu. Čeprav še vedno primanjkuje namenskih kolesarskih površin, so sprejeti ukrepi prispevali k večji varnosti tudi za kolesarje v trškem jedru. Občina dosledno izkorišča možnosti za pridobivanje sofinancerskih sredstev, kjer je to mogoče, celostno prometno načrtovanje pa je že dobro vpeto v delo občinske uprave, ki deluje usklajeno in zavzeto za nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti. Ob tem se občina zaveda pomena zagotavljanja ustreznih pogojev za trajnostne oblike mobilnosti in njihove neposredne povezave s kakovostjo bivanja vseh občanov.

2 / ZAGOTOVLJENE POVRŠINE ZA HOJO V OBČINSKEM SREDIŠČU

Površine za pešce so v večjem delu občinskega središča zagotovljene in potekajo ob regionalni cesti 2. reda, ki vodi mimo Osnovne šole Vitanje, ob regionalni cesti 3. reda, ki poteka skozi središče Vitanja, ter na nekaterih lokalnih cestah v samem središču Vitanja. Izvedene so v obliki dvignjenih pločnikov ali potlakovanih površin na nivoju cestišča. Na posameznih lokacijah v središču Vitanja je zagotovljena tudi urbana oprema in pitniki. Občina je v preteklih letih izvedla tudi nekaj ozelenitev z drevesnicami, kar dodatno pripomore k udobju in prijetnosti javnega prostora.

3 / NA PODROČJU KOLESARJENJA NI VEČJIH DOSEŽKOV

Na področju kolesarjenja v občini Vitanje trenutno še ni možno izpostaviti večjih dosežkov, saj razvoj kolesarske infrastrukture ostaja ena izmed pomembnih prihodnjih nalog. Kljub temu se določena stopnja varnosti za kolesarje v občinskem središču zagotavlja z različnimi ukrepi za umirjanje prometa, ki prispevajo k bolj prijaznemu in varnemu okolju za vse udeležence v prometu. Poleg tega so na posameznih lokacijah po občini že nameščena ustrezna stojala za kolesa, kar kolesarjem omogoča varnejše in bolj praktično shranjevanje koles.

4 / JAVNI PREVOZ ZAGOTAVLJA OSNOVNO DOSTOPNOST

Javni prevoz v občini Vitanje zagotavlja osnovno dostopnost in predstavlja pomembno alternativo avtomobilu, zlasti za občane, ki živijo v bližini državnih cest, kjer potekajo linije javnega prevoza. Vitanje je z avtobusnimi linijami povezano z občinami Celje, Velenje, Zreče in Slovenske Konjice. Poleg tega občina za šolarje zagotavlja učinkovite šolske prevoze, ki pomembno prispevajo k dostopnosti izobraževalnih ustanov in varnosti otrok na poti v šolo. Posebno vlogo ima uspešen sistem prevozov na klic, ki omogoča nujne prevoze občanom ko jih potrebujejo.

5 / USTREZNO RAZVEJANO CESTNO OMREŽJE

Občina ima ustrezno razvejano mrežo javnih cest, ki vsem prebivalcem omogoča dobro dostopnost do prometnega sistema. Skozi občino potekata dve pomembni prometnici – regionalni cesti 2. in 3. reda, ki občino povezujeta s sosednjimi občinami ter večjimi upravnimi središči. Zaradi lege občine avtomobil še vedno ostaja primarno prevozno sredstvo za večino prebivalcev in pričakovati je, da bo tako še nekaj časa. Zato je ustrezno razvejano cestno omrežje ključnega pomena za zagotavljanje mobilnosti prebivalcev, kar še posebej velja za občane, ki živijo na bolj oddaljenih območjih.



Slika 7: Urejene površine za pešce z nameščeno urbano opremo v občini Vitanje

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 / NAČRTOVANJE PROMETA OMEJUJEJO NARAVNE ZNAČILNOSTI OBČINE



2 / POVRŠINE ZA HOJO NA VEČ MESTIH NE ZAGOTAVLJAJO USTREZNE VARNOSTI



3 / NEOBTOJEČE POVRŠINE ZA KOLESARJENJE



4 / NEUČINKOVIT JAVNI PREVOZ



5 / NEUREJENO PARKIRANJE V TRŠKEM JEDRU



6 / NEPOSODOBLJENO CESTNO OMREŽJE

1 / NAČRTOVANJE PROMETA OMEJUJEJO NARAVNE ZNAČILNOSTI OBČINE

Občino Vitanje zaznamujeta izrazito razgiban relief in razpršena poselitev, kar predstavlja precejšen izziv za prometni sistem in razvoj trajnostne mobilnosti. Zaradi teh geografskih posebnosti se povečuje odvisnost prebivalcev od osebnega avtomobila, hkrati pa je otežena uvedba učinkovitih oblik javnega prevoza ter ustrezne infrastrukture za hojo in kolesarjenje. Takšne razmere zahtevajo tudi večja vlaganja v cestno infrastrukturo, kar dodatno obremenjuje že tako omejen občinski proračun. Skozi Vitanje sicer potekata dve regionalni cesti, vendar nimata večjega strateškega pomena, kar vpliva na podhranjenost državne cestne infrastrukture na tem območju. Regionalne ceste so večinoma ozke in nimajo površin za pešce in kolesarje, z izjemo krajših odsekov v občinskem središču. Številni razpisi s področja prometa so večkrat prilagojeni predvsem večjim oziroma mestnim občinam, zaradi česar ima Vitanje otežen dostop do dela evropskih sredstev za razvoj prometne infrastrukture in trajnostne mobilnosti. Občinski proračun pa v zadnjem obdobju dodatno obremenjuje tudi povečano število naravnih nesreč, ki zahtevajo več sredstev in angažiranosti, zato ostaja manj možnosti za razvoj prometnega sistema ter uvajanje novih rešitev.

2 / POVRŠINE ZA HOJO NA VEČ MESTIH NE ZAGOTAVLJAJO USTREZNE VARNOSTI

Čeprav so površine za pešce v večjem delu občinskega središča zagotovljene, te na več mestih ne nudijo ustrezne varnosti občanov. Ob regionalni cesti 2. reda, ki poteka mimo Osnovne šole Vitanje, je pločnik zelo ozek, cesta pa prav tako ozka in močno obremenjena s tovornim prometom, zaradi česar obstaja nevarnost bočnih sunkov, kar še posebej ogroža varnost otrok na poti v šolo. Tudi v samem središču Vitanj imajo pločniki zaradi prostorskih omejitev številne zožitve, ki predstavljajo nevarnost za vse uporabnike, za gibalno ovirane osebe in invalide pa so ti odseki še posebej nevarni ali celo neuporabni. Na Grajskem trgu je dodatno izrazita težava napačno parkiranih avtomobilov, ki pogosto zasedajo površine za pešce, zaradi česar so pešci prisiljeni uporabljati cestišče, kar dodatno povečuje nevarnost za njihovo varnost.

3 / NEOBTOJEČE POVRŠINE ZA KOLESARJENJE

V občini trenutno ni namenskih površin za kolesarje, zaradi česar je kolesarjenje kot trajnostna oblika mobilnosti v zelo neugodnem položaju. Vožnja s kolesom po regionalni cesti, ki povezuje Vitanje z Zrečami in Mislinjo, je zaradi gostega tovornega prometa in ozkega vozišča zelo nevarna. Posebno problematična situacija nastane na območju, kjer priljubljena kolesarska pot Štekna prečka regionalno cesto (v občini Mislinja), saj se številni rekreativni kolesarji na tej točki odločijo, da pot nadaljujejo po regionalni cesti proti Vitanju, ki pa ne zagotavlja varne uporabe.

4 / NEUČINKOVIT JAVNI PREVOZ

Javni avtobusni prevoz v občini Vitanje je neučinkovit in trenutno ne ustreza potrebam občanov. Direktna povezava z občinami Celje, Velenje, Zreče in Slovenske Konjice so vzpostavljene, vendar so zaradi redke frekvence voženj (med 5 in 8 voženj dnevno med tednom, med vikendi pa jih sploh ni) skoraj neuporabne. Vozni redi so slabo usklajeni z dejanskimi potrebami občanov, kar najbolje ponazarja odsotnost kakršnekoli linije v smeri Zreč in Slovenskih Konjic med 6.05 in 8.40 zjutraj, ko je potreba po javnem prevozu največja. Prav tako ni direktna linija proti Celju med 7.00 in 9.30. Linije so neprimerne tudi za dijake in študente, saj je od šolskih središč povezava vzpostavljena le z občinama Celje in Velenje, urniki pa časovno ne ustrezajo njihovim potrebam. Dodaten problem je, da so postajališča umeščena zgolj ob regionalni cesti, kar onemogoča uporabo javnega prevoza številnim prebivalcem, ki živijo v bolj oddaljenih zaselkih. Prav tako ne obstajajo direktna povezava v druge smeri, kot sta na primer Mislinja, Slovenj Gradec. Tudi avtobusna postajališča imajo številne pomanjkljivosti: večinoma nimajo nadstrešnic, pogosto so umeščena neposredno na cestišče, marsikje nimajo ustreznih vertikalnih in horizontalnih označb, nekatera pa niso niti izvedena v paru.

5 / NEUREJENO PARKIRANJE V TRŠKEM JEDRU

Občina ima v trškem jedru izrazite težave s parkiranjem, kar je posledica dejstva, da številne stare stavbe nimajo lastnih parkirišč, hkrati pa na teh območjih tudi ni dovolj prostora za njihovo izvedbo. Zaradi tega vozniki pogosto parkirajo neposredno na površinah, ki so namenjene pešcem, kar močno poslabšuje prometno situacijo in negativno vpliva na varnost pešcev. Takšno stanje povzroča, da postane javni prostor v jedru občine nepriljubljen, manj varen in praktično neuporaben za druženje, gibanje in druge vsakodnevne dejavnosti občanov.

6 / NEPOSODOBLJENO CESTNO OMREŽJE

Eden ključnih izzivov na področju prometa v občini Vitanje je slabo vzdrževano in razvejano cestno omrežje izven občinskega središča. Zaradi razpršene poselitve in velikega števila občinskih cest je potreba po rednem vzdrževanju še toliko večja. Številne ceste še vedno nimajo asfaltne prevleke, medtem ko so obstoječe asfaltirane ceste pogosto preozke in poškodovane, kar zmanjšuje varnost vseh udeležencev v prometu. Poseben izziv predstavlja glavna prometnica – regionalna cesta, ki povezuje Vitanje z Mislinjo in Zrečami – saj njena širina ni ustrezna, gostota prometa pa je zelo velika, predvsem zaradi velikega deleža tranzitnega in tovornega prometa. Križišče obeh regionalnih cest v občinskem središču velja za nevarno prometno točko, zato bi ga bilo zaradi neposredne bližine šole nujno čim prej rekonstruirati. Prav tako so na več lokacijah po občini pogosto zaznane previsoke hitrosti vozil, kar dodatno ogroža prometno varnost.

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, zagotoviti podlago za opredelitev prioritet ter strateških vodil, ki določajo smeri ukrepanja in opredeljujejo zelene spremembe.

1

NADALJNI RAZVOJ CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

2

IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA HOJO

3

ZAGOTAVLJANJE KOLESARSKIH POVRŠIN

4

IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI JAVNEGA PREVOZA

5

VZPOSTAVITEV OBMOČJA MEŠANEGA PROMETA V OBČINSKEM SREDIŠČU

1 / NADALJNI RAZVOJ CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

Ena izmed ključnih priložnosti za razvoj prometnega sistema v občini Vitanje se kaže v okrepljenem sodelovanju s sosednjimi občinami in državo, saj bi prav posodobitev državne infrastrukture lahko bistveno izboljšala pogoje za varnost in dostopnost celotnega prometnega sistema na območju občine. Nadaljnje uspešno koriščenje sredstev iz javnih razpisov omogoča občini, da že z manjšimi finančnimi vložki dosega opazne izboljšave v prometu, kljub siceršnjim omejitvam občinskega proračuna. Čeprav je poselitev v občini precej razpršena, je občinsko središče tisto, kjer prebiva približno četrtina vseh občanov in kjer se nahajajo ključne storitve, pomembne tudi za prebivalce iz drugih delov občine. Prav zato bi z nadaljnjim razvojem in izboljševanjem središča lahko pomembno prispevali k višji kakovosti bivanja za večji del občanov ter ustvarili bolj prijazno in varno okolje za vse uporabnike prometnega sistema. Pomembno je tudi zagotavljanje manjših, a premišljenih rešitev v prometu, ki bi bistveno prispevale k izboljšanju kakovosti bivanja in vsakodnevnih prometnih izkušenj občanov.

2 / IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA HOJO

Potencial za dnevno uporabo hoje pri opravljanju vsakodnevnih storitev in aktivnosti je v občini Vitanje dejansko omogočen predvsem v občinskem središču, kjer so storitve in javni objekti zbrani na enem mestu. Pogoji za hojo bi se lahko občutno izboljšali s sanacijo obstoječih površin za pešce, ki trenutno ne zagotavljajo ustrezne varnosti, prav tako pa bi bila smiselna izvedba oziroma rekonstrukcija določenih »bližnjic« v obliki brvi preko vodotokov v središču občine, kar bi omogočilo hitrejše in varnejše pešačenje. V bolj oddaljenih zaselkih pa je spodbujanje uporabe hoje aktualno predvsem v obliki rekreacije skozi razvoj sprehajalnih in tematskih poti, ki bi lahko izkoriščale bogate naravne danosti občine ter prebivalcem in obiskovalcem ponujale možnosti za aktivno preživljanje prostega časa v neokrnjeni naravi.

3 / ZAGOTAVLJANJE KOLESARSKIH POVRŠIN

Vzpostavitev ustreznih kolesarskih površin predstavlja veliko priložnost za občino Vitanje, saj bi s tem bistveno izboljšala pogoje za trajnostno mobilnost in povečala varnost kolesarjev. Občina bi lahko v sodelovanju z Direkcijo RS za infrastrukturo proučila možnosti ureditve ločenih kolesarskih stez ali večnamenskih poti ob regionalni cesti, ki povezuje Vitanje z Zrečami in Mislinjo. S tem bi lahko vzpostavili priključek na obstoječo kolesarsko pot Štrekna in tako občino vključili v širše regionalno kolesarsko omrežje, kar bi dodatno okrepilo tudi njen turistični potencial. Pomembno je zagotoviti primerne površine za kolesarje tudi v samem občinskem središču, kjer bi bilo mogoče površine za kolesarje urediti neposredno na cestišču, kar bi prispevalo k večji varnosti in privlačnosti kolesarjenja v lokalnem okolju.

4 / IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI JAVNEGA PREVOZA

Glede na reliefne značilnosti in razpršeno poselitev občine Vitanje bi izboljšanje učinkovitosti javnega prevoza lahko predstavljalo edino realno alternativo uporabi avtomobila za vsakodnevne poti prebivalcev. Občina ima zato priložnost, da v sodelovanju z državnimi institucijami in izvajalci javnega prevoza prouči možnosti za povečanje frekvence voženj, predvsem v času največjih dnevnih prometnih konic in ob koncih tedna. Poleg tega bi bilo nujno zagotoviti nove neposredne povezave z bližnjimi središči, kot so Mislinja in Slovenj Gradec, kar bi bistveno izboljšalo mobilnost prebivalcev. Občina bi lahko tudi posodobila avtobusna postajališča ter jih opremila z ustrežno urbano opremo, nadstrešnicami in jasno označitvijo. Na ta način bi javni prevoz postal privlačnejši, uporabnejši in varnejši ter bi predstavljal zanesljivo alternativo osebnemu avtomobilu.

5 / VZPOSTAVITEV OBMOČJA MEŠANEGA PROMETA V OBČINSKEM SREDIŠČU

Vzpostavitev območja mešanega prometa na odseku regionalne skozi središče Vitanje predstavlja pomembno priložnost za občino Vitanje, da bi svoje središče preoblikovala v varen, privlačen in prijazen prostor za vse uporabnike. S takšno ureditvijo bi se učinkovito rešile številne obstoječe težave, kot so nevarne točke za pešce, pomanjkanje ustreznih površin za kolesarje, občutene previsoke hitrosti in problematično umeščena avtobusna postajališča. Celotno območje bi bilo mogoče urediti kot skupen prometni prostor, kjer bi z omejeno hitrostjo, ustreznimi ukrepi za umirjanje prometa, enotno urbano opremo in dodatnimi ozelenitvami bistveno izboljšali kakovost javnega prostora. Tako bi občinsko središče postalo prostor, kjer bi se ljudje radi zadrževali, družili in varno gibali, obenem pa bi se izboljšala splošna prometna varnost in privlačnost občine.



Slika 8: Pomembna priložnost za trajnostno mobilnost v občini je zagotavljanje kolesarskih površin, ki jih trenutno ni.



Slika 9: Prometna ureditev pri centru Noordung

6 | Pet stebrov ukrepanja

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

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 so zasnovani za izvajanje v sedemletnem obdobju veljavnosti strategije. Ukrepi, ki ne bodo izvedeni v tem obdobju, bodo služili kot pomembno izhodišče in usmeritev za prometni razvoj v prihodnji strategiji.

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

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 glavnih prometnicah v občini ter pri poteh v šolo in na delo.

STEBER UKREPANJA	PRIORITETA	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFICIRANE AMBICIJE			KAZALNIKI
			Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	
				2024	2031	
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	Upravljanje s prometom po potrebah občanov	Krepitev trajnostnih potovalnih navad s pristopom k načrtovanju prometa, ki vključuje prebivalce, spodbuja trajnostne oblike mobilnosti ter usklajuje ukrepe s potrebami in pričakovanji skupnosti	Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu (seštevek deleža uporabe hoje, kolesa in javnega prevoza)	3%	8%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
HOJA	Vzpostavitev varnih pešpoti v občinskem središču	Vzpostavitev varne, privlačne in povezane infrastrukture za pešce	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo hojo	6%	8%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
			Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo hojo	31%	34%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
KOLESARJENJE	Vzpostavitev kolesarskih površin ob regionalnih cestah	Vzpostavitev varnih kolesarskih povezav za izboljšano dostopnost	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo	6%	8%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
			Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo kolo	0%	3%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
JAVNI PREVOZ	Izboljšanje pogojev za uporabo javnega prevoza kot edine realne alternative osebnemu motornemu prometu	Izboljšanje učinkovitosti, varnosti, privlačnosti in dostopnosti javnega prevoza	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	0%	1%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
OSEBNI MOTORNI PROMET	Upravljanje s prometom na način, ki zmanjšuje odvisnost od osebnih avtomobilov in zagotavlja varnost vsem udeležencem	Z ustreznim upravljanjem prometa in umirjanjem hitrosti zmanjševati individualno odvisnost od osebnih avtomobilov	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	61%	56%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Tabela 2: Prikaz strateških vodil in kvantificiranih ambicij

6.2 / UKREPI

Skozi aktivnosti priprave OCPS so se definirali izzivi in priložnosti ter določile prioritete za vsak steber strategije. Opredelila so se strateška vodila, na podlagi katerih se je oblikoval nabor ukrepov za izvajanje v prihodnjih sedmih letih. Ukrepi so razdeljeni po stebrih strategije in vsebujejo predviden 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
 - Okrepljeno sodelovanje s sosednjimi občinami in državo
 - Aktivno vključevanje javnosti pri oblikovanju prometnih rešitev
 - Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti
 - Sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti
 - Preučitev možnosti za vzpostavitev območja mešanega prometa
- 2 II. STEBER Hoja
 - Zagotavljanje varnih površin za pešce
 - Razvoj novih in vzdrževanje obstoječih sprehajalnih poti
 - Opremljanje površin za pešce
 - Zagotavljanje dostopnosti za invalide
- 3 III. STEBER Kolesarjenje
 - Vzpostavitev kolesarskih površin
 - Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles
 - Vzpostavitev sistema za izposajo (e)koles
- 4 IV. STEBER Javni prevoz
 - Izboljšanje ponudbe javnega prevoza
 - Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih
 - Preučitev možnosti integracije šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa
- 5 V. STEBER Osební motorni promet
 - Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije cestnega omrežja
 - Sistematično umirjanje hitrosti
 - Učinkovito upravljanje parkiranja



Slika 10: Pas za pešce prispeva k večji varnosti ranljivih udeležencev v prometu

I. STEBER: Celostno prometno načrtovanje

Občina Vitanje bo po sprejetju OCPS redno spremljala izvajanje strategije, pripravljala letna poročila in beležila kazalnike za oceno napredka. V sodelovanju s sosednjimi občinami in državo bo preučila možnosti za posodobitev prometne infrastrukture ter aktivno vključevala javnost v oblikovanje prometnih rešitev. Spodbujala bo trajnostno mobilnost z organizacijo različnih promocijskih aktivnosti in sodelovanjem v Evropskem tednu mobilnosti. Poleg tega bo preučila možnosti za vzpostavitev območja mešanega prometa v občinskem središču, kjer bo s celovito prenovo izboljšala pogoje za pešce, kolesarje ter uporabnike javnega prevoza.



1 / SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA OCPS

Občina Vitanje bo po sprejetju OCPS redno spremljala njeno izvajanje. Vsako leto bo pripravila poročilo, ki bo zajemalo pregled napredka in učinkovitosti izvedenih ukrepov. V skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja bo občina dosledno beležila obvezne kazalnike, ki jih bo nato posredovala pristojnemu ministrstvu, hkrati pa bo spremljala tudi dodatne kazalnike, izbrane glede na specifične cilje OCPS. Rezultate spremljanja bo občina redno predstavljala tudi javnosti, kar bo omogočilo boljše preglednost ter aktivno sodelovanje vseh deležnikov. Tak pristop bo zagotavljal celovit pregled nad izvajanjem strategije ter omogočil pravočasno prilagajanje ukrepov tam, kjer bo to potrebno.

2 / OKREPLJENO SODELOVANJE S SOSEDNJIMI OBČINAMI IN DRŽAVO

Občina Vitanje bo v prihodnje okrepila sodelovanje s sosednjimi občinami, zlasti z Mislinjo in Zrečami, ter aktivno sodelovala z državo pri načrtovanju in posodobitvi obeh regionalnih cest, ki potekata skozi občino. Posebna pozornost bo namenjena zagotavljanju osnovnih pogojev za varno uporabo aktivnih oblik mobilnosti na teh prometnicah, saj so regionalne ceste ključne za povezljivost in varnost vseh udeležencev v prometu. Skupno iskanje rešitev na področju javnega prevoza ter usklajeno nastopanje na razpisih za sofinanciranje prometnih izboljšav sta dodatni prednosti okrepljenega medobčinskega sodelovanja. Za boljše koordinacijo in uspešno izvajanje ukrepov bo občina redno organizirala sestanke s sosednjimi občinami, in sicer najmanj dvakrat letno.

3 / AKTIVNO VKLJUČEVANJE JAVNOSTI PRI OBLIKOVANJU PROMETNIH REŠITEV

Občina Vitanje bo tudi v prihodnje posebno pozornost namenila aktivnemu vključevanju javnosti v procese načrtovanja in oblikovanja prometnih rešitev. Z različnimi oblikami participacije, kot so javne razprave, delavnice, spletne ankete in zbiranje predlogov, bo občina spodbujala odprt dialog s prebivalci in drugimi deležniki. Tako bo mogoče bolje prepoznati potrebe, pričakovanja ter izzive, s katerimi se soočajo posamezne skupine uporabnikov prometa, in oblikovati rešitve, ki bodo bolj prilagajene dejanskemu stanju v občini. Aktivno vključevanje javnosti bo prispevalo k večji podpori sprejetim ukrepom, izboljšalo njihovo izvajanje in povečalo zadovoljstvo občanov s prometnim sistemom.

4 / SPODBUJANJE TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI

Občina Vitanje bo spodbujala prehod na bolj trajnostni prometni sistem z aktivnim promoviranjem uporabe okolju prijaznih načinov prevoza, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz. Učinkovita mobilnost namreč ne zahteva le razvoja ustrezne infrastrukture, temveč tudi dolgoročno spreminjanje potovalnih navad prebivalcev. V ta namen bo občina izvajala različne promocijske aktivnosti, kot so dnevi brez avtomobila, nagradne pobude za trajnostno mobilnost, skupinske kolesarske vožnje in izobraževalne kampanje. Pomembno vlogo bo imelo tudi vključevanje teh vsebin v lokalne medije ter objave na družbenih omrežjih, kar bo prebivalcem še bolj približalo pomen in prednosti trajnostne mobilnosti.

5 / SODELOVANJE V EVROPSKEM TEDNU MOBILNOSTI

Občina Vitanje bo aktivno sodelovala v kampanji Evropski teden mobilnosti, ki predstavlja pomembno priložnost za ozaveščanje prebivalcev o prednostih trajnostne mobilnosti in za spodbujanje uporabe okolju prijaznih načinov prevoza. V okviru te kampanje bo občina organizirala različne dogodke, kot so skupinske kolesarske vožnje, predstavitve varnega kolesarjenja in druge interaktivne aktivnosti, namenjene različnim ciljnim skupinam. S tem bo občina krepila zavedanje o vplivu mobilnosti na okolje, zdravje in kakovost bivanja ter spodbujala spremembo potovalnih navad svojih prebivalcev.

6 / PREUČITEV MOŽNOSTI ZA VZPOSTAVITEV OBMOČJA MEŠANEGA PROMETA

Občina Vitanje bo preučila možnosti za vzpostavitev območja mešanega prometa v skladu z načeli celostnega umirjanja prometa v občinskem središču. S tem ukrepom želi občina izboljšati prometno ureditev in jo prilagoditi potrebam vseh uporabnikov – pešcev, kolesarjev in motornih vozil. V območju mešanega prometa bo pešcem zagotovljena večja varnost in prednost, voznikom pa bo z omejeno hitrostjo naložena večja previdnost. Ureditev bo vključevala tudi ozelenitev prostora ter postavitve urbane opreme, kar bo dodatno izboljšalo kakovost bivanja in ustvarilo bolj prijeten ambient za vse uporabnike. Poleg tega bo občina posebno pozornost namenila izboljšanju pogojev za čakanje na avtobus, kar vključuje postavitve nadstrešnic in ureditev postajališč. S takšno ureditvijo bo občinsko središče postalo varno, dostopno in privlačno za vse prebivalce ter obiskovalce, kar bo dodatno prispevalo k uresničevanju ciljev trajnostne mobilnosti.

II. STEBER: Hoja

Občina Vitanje bo s ciljem povečanja varnosti in udobja za pešce odpravila kritične točke ter uredila nove in obstoječe površine za hojo, vključno s pločniki in brvmi ter območjem mešanega prometa. Posebno pozornost bo namenila razvoju in vzdrževanju sprehajalnih poti, tudi ob vodotokih, za povezovanje središča in spodbujanje rekreacije. Površine za pešce bodo opremljene z urbano opremo, zasaditvami in osvetlitvijo, kar bo povečalo privlačnost in dostopnost prostora. Prav tako bo občina zagotovila, da bodo te površine dostopne tudi za invalide in druge gibalno ovirane osebe, s tehničnimi prilagoditvami, ki bodo omogočale varno in samostojno uporabo za vse.

1

ZAGOTAVLJANJE VARNIH
POVRŠIN ZA PEŠCE

2

RAZVOJ NOVIH IN VZDRŽEVANJE
OBSTOJEČIH SPREHAJALNIH POTI

3

OPREMLJANJE POVRŠIN
ZA PEŠCE

4

ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI
ZA INVALIDE

1 / ZAGOTAVLJANJE VARNIH POVRŠIN ZA PEŠCE

Občina Vitanje bo odpravila kritične točke na obstoječih površinah za pešce ter zagotavljala dodatne površine za hojo, s čimer bo povečala varnost in dostopnost za vse prebivalce. Na Cesti na Roglo bo občina vzpostavila pločnik od križišča z regionalno cesto ter uredila brv, ki bo omogočila varno prečkanje reke Hudinje iz parkirišča Osnovne šole Vitanje. V sodelovanju z Direkcijo RS za infrastrukturo bo občina poskušala zagotoviti tudi pločnik ob regionalni cesti iz smeri Mislinje. Poleg tega bo prenovila brv, ki povezuje območje Na gmajni z Grajskim trgom, kjer bo poskrbela za dostopnost tudi za gibalno ovirane osebe in kolesarje. Površine za pešce bodo dodatno urejene znotraj občinskega središča v okviru ureditve območja mešanega prometa.

2 / RAZVOJ NOVIH IN VZDRŽEVANJE OBSTOJEČIH SPREHAJALNIH POTI

Občina Vitanje bo spodbujala razvoj novih sprehajalnih poti in redno vzdrževanje obstoječih, saj so te pomembne tako za kakovost bivanja občanov kot tudi za privlačnost občine za obiskovalce. Urejene in varne poti omogočajo aktivno preživljanje prostega časa, spodbujajo gibanje ter izboljšujejo povezovanje med posameznimi deli občine. Občina bo preučila možnosti za vzpostavitev novih pohodniških poti predvsem ob vodotokih, s katerimi bi izboljšala povezave z občinskim središčem in okrepila trajnostno mobilnost ter rekreativne možnosti za vse uporabnike.

3 / OPREMLJANJE POVRŠIN ZA PEŠCE

Občina Vitanje bo površine za pešce na frekventnih lokacijah opremila z ustrezno urbano opremo, ki bo izboljšala varnost, udobje in privlačnost prostora. Občina bo na teh mestih postavila klopi, koše za odpadke, pitnike ter uredila ustrezno osvetlitev. Posebno pozornost bo namenila zasaditvam dreves in drugih zelenih površin, ki bodo zagotavljale senco in prispevale k boljši mikroklimi.

4 / ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE

Občina Vitanje bo pri načrtovanju in urejanju javnega prostora dosledno upoštevala potrebe invalidov in drugih gibalno oviranih oseb. Z izvedbo tehničnih prilagoditev, kot so spuščeni robniki, taktilne oznake, ustrezno izvedene klančine ter dostopna avtobusna postajališča, bo občina zagotovila večjo samostojnost in varnost gibalno oviranih oseb v vsakdanjem življenju. Posebna pozornost bo namenjena tudi zagotavljanju dostopa do vseh javnih objektov, pri čemer bodo morali obstoječi objekti, ki še ne izpolnjujejo standardov, postopoma zagotoviti ustrezne rešitve. Nakloni ramp in nivelete bodo načrtovani v skladu s predpisi, da bodo omogočali varno in samostojno uporabo invalidom na vozičku. Na ta način bo občina prispevala k večji socialni vključenosti in enakovrednemu dostopu do vseh delov skupnega prostora.



Slika 11: Parkirna mesta za invalide in polnilnica za električne avtomobile v Vitanju

III. STEBER: Kolesarjenje

Občina Vitanje bo spodbujala državo za gradnjo kolesarske poti ob regionalni cesti v smeri Mislinje in Zreč, v središču pa bo uredila kolesarske površine in kolesarske pasove ter poskušala vzpostaviti kolesarsko povezavo proti Paki. Sočasno z razvojem kolesarskega omrežja bo zagotovila tudi parkirna mesta za kolesa, počivališča ter servisne in polnilne postaje za kolesa na ključnih lokacijah. Po zagotovitvi osnovne infrastrukture bo občina preučila možnosti za uvedbo sistema izposoje (e) koles, ki bo združljiv s sistemi v sosednjih občinah povezanih s kolesarsko potjo Štrekna.

1

VZPOSTAVITEV
KOLESARSKIH POVRŠIN

2

VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST ZA
KOLESA, KOLESARSKIH POČIVALIŠČ
IN SERVISNIH POSTAJ
ZA POPRAVILO KOLES

3

VZPOSTAVITEV SISTEMA ZA
IZPOSOJO (e)KOLES

1 / VZPOSTAVITEV KOLESARSKIH POVEZAV

Občina Vitanje bo spodbujala državo za izgradnjo kolesarske poti ob regionalni cesti v smeri proti Mislinji (navezava na Štrekno) in Zrečam, v občinskem središču pa bo zagotovila površine za kolesarje v sklopu območja mešanega prometa. Na odseku prenovljene ceste Antonove ulice in Grajskega trga bo zagotovila talne označbe za "sharrow", prav tako pa bo poskušala zagotoviti kolesarsko pot od Osnovne šole Vitanje proti Paki, ob reki Hudinji. Kolesarske površine morajo biti urejene tako, da zagotavljajo varnost, udobje in neprekinjeno vožnjo za vse kolesarje ter se smiselno vključujejo v načrtovane kolesarske povezave.

2 / VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST ZA KOLESA, KOLESARSKIH POČIVALIŠČ IN SERVISNIH POSTAJ ZA POPRAVILO KOLES

Občina Vitanje bo sočasno z razvojem kolesarskega omrežja zagotavljala dodatna parkirna mesta za kolesa, počivališča ter servisne in polnilne postaje za popravilo koles. Stojala za kolesa bodo umeščena na ključne lokacije po občini, kot so trg, osnovna šola, trgovina, športni objekti, Center Noordung ter postajališča javnega prevoza. Počivališča, opremljena s klopmi, koši za odpadke, pitniki ter servisnimi in polnilnimi postajami, bodo vzpostavljena sočasno s kolesarskimi potmi in bodo umeščena glede na teren, dolžino poti in predvideno pogostost uporabe.

3 / VZPOSTAVITEV SISTEMA ZA IZPOSOJO (e)KOLES

Občina Vitanje bo po zagotovitvi ustreznih kolesarskih površin, predvsem ob regionalni cesti v smeri Zreč in Mislinje, začela s preučevanjem potreb in možnosti za vzpostavitev sistema za izposajo koles oziroma električnih koles. Posebno pozornost bo namenila usklajevanju tega sistema z načrtovanim sistemom v Mislinji ter v občinah, povezanih s kolesarsko potjo Štrekna, da bo omogočeno kompatibilno delovanje in enotna uporaba za vse uporabnike.



Slika 12: Center Noordunga (foto: Mitja Matav)



Slika 13: kip Hermana Potočnika Noordunga, vizionarja vesoljskih tehnologij, ki je razmišljal o naprednih načinih gibanja in bivanja v vesolju. Njegova vizija lahko navdihuje tudi prometno strategijo Vitanja – s poudarkom na inovacijah, trajnostni mobilnosti in sodobnih rešitvah. Tako kot je Noordung predvideval krožne vesoljske postaje za učinkovito bivanje, lahko Vitanje razvija pametno prometno ureditev, ki združuje tradicijo, sodobne tehnologije in ekološko odgovornost. S tem bi ustvarili trajnostni prometni sistem, ki omogoča večjo povezanost, zmanjšanje emisij in večjo kakovost življenja za vse prebivalce ter obiskovalce Vitanja.

IV. STEBER: Javni prevoz

Občina Vitanje bo skupaj z državnimi institucijami in izvajalci prevozov izboljšala ponudbo javnega prevoza optimizacijo voznih redov ter vzpostavitev novih neposrednih povezav. Obstoječa avtobusna postajališča bo prenovila, po potrebi premestila ter jih opremila z osnovno urbano opremo, ustreznimi prometnimi oznakami in nadstrešnicami. Poleg tega bo preučila možnosti vključitve starejših občanov v sistem šolskih prevozov, kar bo izboljšalo njihovo mobilnost in socialno vključenost.

1

IZBOLJŠANJE PONUDBE
JAVNEGA PREVOZA

2

PRENOVA AVTOBUSNIH
POSTAJALIŠČ IN
VZPOSTAVITEV NOVIH

3

PREUČITEV MOŽNOSTI INTEGRACIJE
ŠOLSKIH PREVOZOV V SISTEM JAVNEGA
POTNIŠKEGA PROMETA

1 / IZBOLJŠANJE PONUDBE JAVNEGA PREVOZA

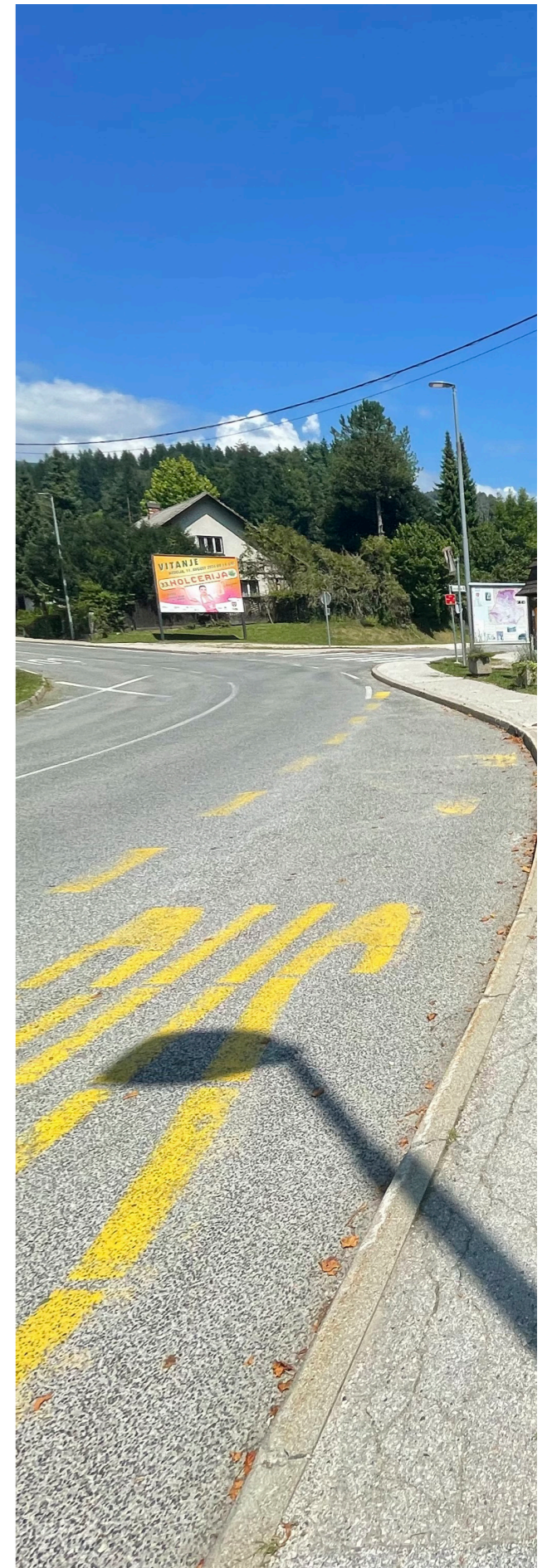
Občina Vitanje bo za izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa v sodelovanju z Direkcijo za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) in izvajalci prevozov stremela k optimizaciji obstoječih voznih redov ter povečanju pogostosti avtobusnih linij v smeri Velenja, Celja, Zreč in Slovenskih Konjic. Prav tako bo občina prizadevala za vzpostavitev neposrednih linij v smeri Mislinje in Slovenj Gradca, s čimer bi izboljšala dostopnost in povezljivost za vse prebivalce. Namen ukrepa je zagotoviti časovno usklajene in zanesljive povezave, ki bodo ustrezale dejanskim potrebam dnevnih potnikov, zlasti dijakov, študentov in delovno aktivnega prebivalstva. Občina bo hkrati redno spremljala potovalne navade prebivalcev ter skladno s povpraševanjem uvajala ustrezne prilagoditve, ob tem pa zagotavljala jasno in ažurno obveščanje uporabnikov o vseh spremembah v omrežju avtobusnega prevoza.

2 / PRENOVA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ IN VZPOSTAVITEV NOVIH

Občina Vitanje bo celovito prenovila obstoječa avtobusna postajališča, po potrebi vzpostavila nova ali pa nekatera prelocirala na ustrežnejšo lokacijo z namenom povečanja udobja, varnosti in dostopnosti za vse uporabnike. Poskrbljeno bo, da bodo postajališča umeščena v paru, tam, kjer prostorski pogoji to omogočajo, pa bodo imela izogibališče in nadstrešnico. Vsa postajališča bodo označena z ustrežno vertikalno in horizontalno prometno signalizacijo, kar bo zagotovilo preglednost in varno uporabo. Poleg tega bo urejen varen dostop do postajališč, le-ta pa bodo opremljena z informacijami o voznih redih ter osnovno urbano opremo.

3 / PREUČITEV MOŽNOSTI INTEGRACIJE ŠOLSKIH PREVOZOV V SISTEM JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA

Občina Vitanje bo preučila možnost integracije (dela) šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa. Ker šolske linije pogosto potekajo tudi skozi bolj oddaljene dele občine, kjer redni javni prevoz ni na voljo, bi vključitev starejših občanov v obstoječi sistem pomembno izboljšala njihovo mobilnost in dostopnost do osnovnih storitev. Občina bo tako preverila možnosti za vključitev kakšne linije v sistem javnega potniškega prometa, kjer bi DUJPP prevzel stroške linije. Tak pristop bi povečal socialno vključenost starejših, ugodno vplival na občinski proračun in omogočil učinkovitejšo uporabo obstoječih zmogljivosti prevozov.



Slika 14: Obstoječe avtobusno postajališče v Vitanju

V. STEBER:

Osebni motorni promet

Občina Vitanje bo izboljšala prometno varnost in dostopnost z aktivnim vzdrževanjem ter rekonstrukcijami cestnega omrežja, vključno s prenovo križišča pri Osnovni šoli Vitanje ter zagotavljanjem površin za pešce in kolesarje tam, kjer bo to mogoče. Sistematično bo umirjala promet, s posebnim poudarkom na območju osnovne šole in središča občine, kjer bo vzpostavila območja z omejeno hitrostjo ter zagotovila fizične ukrepe za umirjanje prometa. Za učinkovito upravljanje parkiranja bo pripravila načrt parkirne politike, uredila parkirišča v središču in pri osnovni šoli ter po potrebi prilagodila režime uporabe parkirnih mest, da bodo dostopna vsem uporabnikom.

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE
IN REKONSTRUKCIJE
CESTNEGA OMREŽJA

2

SISTEMATIČNO UMIRJANJE
HITROSTI

3

UČINKOVITO UPRAVLJANJE
PARKIRANJA

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE IN REKONSTRUKCIJE CESTNEGA OMREŽJA

Občina Vitanje bo izvajala rekonstrukcije obstoječega cestnega omrežja z namenom izboljšanja prometne varnosti, dostopnosti in funkcionalnosti prometne infrastrukture. Za prebivalce občine je osebni avtomobil pogosto edina realna možnost za dostop do osnovnih storitev in aktivnosti, zato je ustrezno vzdrževanje cestnega omrežja ključno za zagotavljanje dostopnosti in mobilnosti. Občina bo v sklopu teh posegov izvedla tudi rekonstrukcijo križišča s smeri Dolič–Vitanje, pri Osnovni šoli Vitanje, kar bo dodatno izboljšalo varnost v središču občine. Poleg izboljšav za motorni promet bo občina, kjer bodo prostorske in tehnične možnosti to dopuščale, načrtovala tudi ustrezne površine za pešce in kolesarje.

2 / SISTEMATIČNO UMIRJANJE HITROSTI

Občina Vitanje bo sistematično umirjala promet po celotnem območju občine z namenom povečanja prometne varnosti in izboljšanja pogojev za ranljive udeležence. V sodelovanju z Direkcijo RS za infrastrukturo bo stremela k vzpostavitvi območja omejene hitrosti 30 km/h ter izvedbi talnih označb skladno s programom »Varneje v šolo« na regionalni cesti 2. reda v okolici Osnovne šole Vitanje. Pred vstopom v občinsko središče bo občina iz obeh smeri regionalne ceste 2. reda zagotovila prikazovalnik hitrosti, katerega podatke bo analizirala in po potrebi uvedla dodatne ukrepe za umirjanje prometa. Znotraj trškega jedra bo občina vzpostavila območje omejene hitrosti 20 km/h ter zagotovila ustrezne ukrepe za umirjanje prometa, kot so zožitve vozišča in uporaba različnih materialov, kar bo prispevalo k večji varnosti in prijetnosti prostora za vse uporabnike.

3 / UČINKOVITO UPRAVLJANJE PARKIRANJA

Občina Vitanje bo pripravila načrt parkirne politike, s katerim bo stremela k zagotovitvi nadomestnih parkirnih površin na Grajskem trgu ter uredila parkirišče v okolici Osnovne šole Vitanje, ki bi lahko služilo tudi kot parkirišče za P&R (parkiraj in se odpelji) ter za spodbujanje sopotništva. Prav tako bo občina zagotovila nekaj parkirnih mest in dostop do pokopališča Vitanje. Po potrebi bo vzpostavila ustrezen prometni režim tudi na ostalih javnih parkiriščih, da bodo parkirna mesta dostopna uporabnikom storitev v času, ko jih dejansko potrebujejo.



Slika 15: Ožina v središču Vitanja, kjer parkirana vozila zmanjšujejo pretočnost prometa in ovirajo pešce. Pomanjkanje ločenih površin za pešce in kolesarje povečuje nevarnost za ranljive udeležence. Omejen manevrski prostor lahko povzroča težave pri srečevanju vozil, zlasti večjih, kar vpliva na varnost in pretočnost.



Slika 16: Takšna "ureditev" predstavlja varnostno tveganje za pešce in vozila, saj ni jasne ločnice med prometnimi površinami in objekti. Ozka cesta omejuje pretočnost, še posebej pri srečevanju vozil.



Slika 17: Nove talne označbe za pešca na odcepu za Antonovo ulico



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 predvideno stopnjo zahtevnosti ter učinkovitosti posameznega ukrepa. Ocene stroškov in časovni okvirji izvedbe so okvirni, saj za nekatere ukrepe trenutno še ni na voljo projektne ali investicijske dokumentacije in niso umeščeni v veljavni proračun občine. Pri načrtovanju so upoštevani proračun Občine Vitanje ter proračun Republike Slovenije.

Izvajanje ukrepov bo financirano iz lastnih proračunskih sredstev, državnih 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. Vsakemu ukrepu sta dodeljeni ocena zahtevnosti in predvidena stopnja učinkovitosti, ki sta služili kot merili pri izboru ukrepov. Ocenjujeta kompleksnost izvedbe posameznega ukrepa ter njegov prispevek k uresničevanju ciljev 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	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++
I.2	Okrepljeno sodelovanje s sosednjimi občinami in državo	500	500	500	500	500	500	500	Občina, sosednje občine, DRSI	Občinski proračun	+	+++
I.3	Aktivno vključevanje občanov v oblikovanje prometnih rešitev	500	500	500	500	500	500	500	Občina	Občinski proračun	+	++
I.4	Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++
I.5	Sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti	500	500	500	500	500	500	500	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.6	* Preučitev možnosti za vzpostavitev območja mešanega prometa	/	25.000	/	/	/	150.000	200.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II. HOJA												
II.1 Zagotavljanje varnih površin za pešce												
II.1.1	Odprava kritičnih točk na površinah za pešce	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II.1.2	Vzpostavitev novih pločnikov	/	70.000	70.000	/	50.000	/	60.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II.1.3	Prenova in ureditev brvi	/	20.000	/	50.000	/	/	/	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II.1.4	* Ureditev površin za pešce v območju trškega jedra											
II.2 Razvoj novih in vzdrževanje obstoječih sprehajalnih poti												
II.2.1	Vzpostavitev novih sprehajalnih poti	/	5.000	5.000	/	/	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun	++	++
II.2.2	Redno vzdrževanje obstoječih sprehajalnih poti	/	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++
II.3 Opremljanje površin za pešce												
II.3.1	Namestitev urbane opreme (klopi, koši za odpadke, pitniki, osvetlitev itd.)	/	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
II.3.2	Zasaditev dreves in ureditev zelenih površin	/	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
III.3.3	* Ozelenitev prostora ter namestitev urbane opreme v območju trškega jedra											
II.4 Zagotavljanje dostopnosti za invalide												
II.4.1	Tehnične prilagoditve javnih površin (spuščenji robniki, taktilne oznake, klančine, itd.)	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
II.4.2	Ureditev dostopnosti do javnih objektov in avtobusnih postajališč	1.500	1.500	1.500	10.000	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
III. KOLESARJENJE												
III.1 Vzpostavitev kolesarskih površin												
III.1.1	Izgradnja kolesarskih poti	/	/	20.000	/	300.000	350.000	150.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
III.1.2	Ureditev talnih označb	/	5.000	25.000	/	3.500	5.000	/	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	++	++
III.1.3	* Ureditev kolesarskih površin v območju trškega jedra											
III.2 Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles												
III.2.1	Namestitev stojal za kolesa	/	10.000	/	3.500	3.500	/	35.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
III.2.2	Namestitev servisnih in polnilnih postaj za popravilo koles	/	/	/	/	5.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
III.2.3	Ureditev počivališč za kolesarje	/	/	/	/	/	30.000	20.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
III.3 Vzpostavitev sistema za izposojanje (e)koles												
III.3.1	Preučitev potreb in možnosti za uvedbo sistema za izposojanje (e) koles	/	/	/	/	5.000	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
III.3.2	Vzpostavitev sistema za izposojanje (e) koles	/	/	/	/	/	35.000	10.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
IV. JAVNI PREVOZ												
IV.1 Izboljšanje ponudbe javnega prevoza												
IV.1.1	Optimizacija obstoječih vozniških redov	/	0	0	0	0	0	0	Občina, DUJPP	Sredstva niso predvidena	++	+++
IV.1.2	Povečanje pogostosti avtobusnih linij	/	0	0	0	0	0	0	Občina, DUJPP	Sredstva niso predvidena	++	+++
IV.1.3	Vzpostavitev neposrednih linij v smeri Mislinje in Slovenj Gradec	/	0	0	0	0	0	0	Občina, DUJPP	Sredstva niso predvidena	++	+++
IV.1.4	Obveščanje uporabnikov o spremembah avtobusnega omrežja	/	0	0	0	0	0	0	Občina	Sredstva niso predvidena	+	++
IV.2 Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih												
IV.2.1	Prenova obstoječih avtobusnih postajališč	15.000	15.000	/	/	/	25.000	/	Občina	Občinski proračun	+++	+++
IV.2.2	Preveritev lokacij AP in premostitev obstoječih ali vzpostavitev novih avtobusnih postajališč	/	/	/	5.000	10.000	10.000	10.000	Občina	Občinski proračun	+++	+++
IV.2.4	* Postavitev nadstrešnic in ureditev avtobusnih postajališč v območju trškega jedra											
IV.3	Preučitev možnosti integracije šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa (prikazana je cena šolskih prevozov)	200.000	200.000	200.000	200.000	150.000	150.000	150.000	Občina, DJUPP	Občinski proračun	++	+++
V. OSEBNI MOTORNI PROMET												
V.1 Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije cestnega omrežja												
V.1.1	Redno vzdrževanje in rekonstrukcije cestnega omrežja	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++
V.1.2	Izvedba rekonstrukcije križišča v občinskem središču	/	1.200.000	/	/	/	/	/	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++
V.2 Sistematično umirjanje hitrosti												
V.2.1	Ukrepi za umirjanje prometa	10.000	5.000	5.000	5.000	10.000	10.000	10.000	Občina	Občinski proračun	++	+++
V.2.2	Vzpostavitev območja omejene hitrosti	/	5.000	/	/	/	/	/	Občina	Občinski proračun	++	+++
V.2.3	Izvedba talne in vertikalne signalizacije	/	5.000	5.000	5.000	5.000	/	/	Občina	Občinski proračun	++	+++
V.2.4	Namestitev prikazovalnikov hitrosti	/	5.000	/	/	/	/	/	Občina	Občinski proračun	++	+++
	* Vzpostavitev območja omejene hitrosti in drugih ukrepov za umirjanje prometa v trškem jedru											
V.3 Učinkovito upravljanje s parkiranjem												
V.3.1	Priprava načrta parkirne politike	8.000	/	/	/	/	/	/	Občina	Občinski proračun	+	++
V.3.2	Ureditev parkirnih površin	/	50.000	/	/	30.000	10.000	/	Občina	Občinski proračun	++	+++
V.3.3	Vzpostavitev prometnega režima na javnih parkiriščih	/	/	/	10.000	2.000	2.000	2.000	Občina	Občinski proračun	++	+++

Opomba: Vrednost 0 pomeni, da se ukrep v navedenem letu izvaja, vendar zanj niso potrebna dodatna sredstva.

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

Simbol * označuje, da gre za celovit ukrep, obravnavan v stebru »Celostno prometno načrtovanje«.

Tabela 3: Akcijski načrt

