



# OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŽALEC



Občina Žalec



## Občinska celostna prometna strategija Občine Žalec

---

**Založnik:** Občina Žalec

**Kraj izdaje:** Žalec

**Leto izdaje:** 2025

**Naročnik:** Občina Žalec

**Izdelava:** Fakulteta za logistiko, Univerza v Mariboru

### **Avtorji in predstavniki izdelovalca:**

**Vodja projekta:** dr. Uroš Kramar

**Sodelavci:** dr. Tina Cvahte Ojsteršek, dr. Marjan Sternad, dr. Darja Topolšek

**Zunanja presoja kakovosti:** Marko Čelan

**Oblikovanje:** Manca Zrinski, Fakulteta za logistiko, Univerza v Mariboru

**Fotografije:** Arhiv ZKŠT Žalec in Zvonka Kovič (Občina Žalec)

### **Kataložni zapis**

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani

COBISS.SI-ID 259411203

ISBN 978-961-07-3066-8 (PDF)

*Projekt izdelave Občinske celostne strategije Občine Žalec sofinancirata Evropska unija in Republika Slovenija v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«.*



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira  
Evropska unija





*Občinska celostna prometna strategija Občine Žalec iz leta 2017 je predstavljala pomemben korak k trajnostnemu razvoju prometa v naši občini. V letu 2025 jo nadgrajujemo z novo strategijo, ki prinaša posodobljene cilje in ukrepe, prilagojene današnjim razmeram in prihodnjim izzivom.*

*Dokument je rezultat obsežnega in vključujočega procesa, v katerega so bili poleg strokovnjakov vključeni tudi številni prebivalci, društva, šole, podjetja in druge ustanove. Prav ta raznolikost pogledov daje strategiji posebno vrednost, saj odraža dejanske potrebe in želje lokalne skupnosti.*

*Nova strategija poudarja pomen trajnostnih oblik mobilnosti – hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in souporabe vozil – ter hkrati išče rešitve za učinkovitejše upravljanje cestnega in parkirnega prostora. S tem želimo zmanjšati negativne vplive prometa na okolje, povečati prometno varnost, izboljšati kakovost bivanja in ustvariti pogoje za gospodarski ter turistični razvoj.*

*Občina Žalec se z dokumentom zavezuje, da bo trajnostna mobilnost tudi v prihodnje temeljna usmeritev razvoja. Uspeh pa bo mogoč le s sodelovanjem vseh: prebivalcev, gospodarstva, javnih institucij in občinske uprave.*

*Prepričan sem, da bo strategija predstavljala trdno podlago za konkretne spremembe, ki bodo prispevale k varnemu, zdravemu in prijaznemu okolju za vse generacije.*

*Janko Kos  
župan Občine Žalec*





# 1 ZELENA MOBILNOST V DOLINI ZELENEGA ZLATA

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) Občine Žalec (OŽ) predstavlja temeljni strateški dokument za načrtovanje trajnostne mobilnosti na občinski ravni. Določa dolgoročne in sistematične usmeritve za razvoj prometnega sistema, ki temelji na načelih trajnosti, varnosti, učinkovitosti, dostopnosti ter višje kakovosti bivanja.

Občina Žalec je svojo prvo OCPS pripravila že leta 2017 in se tako uvrstila med občine, ki so zgodaj prepoznale pomen celostnega in trajnostnega pristopa k urejanju prometa. Nova strategija nadgrajuje takratne usmeritve in upošteva aktualne zakonodajne okvire ter nove izzive in priložnosti, ki izhajajo iz sprememb v življenjskem slogu, prostorskem razvoju ter okoljskih in tehnoloških trendih.

Dokument je pripravljen skladno z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22, 22/25) in prenovljenimi Nacionalnimi smernicami za pripravo OCPS. Obenem občini omogoča izpolnjevanje pogojev za pridobivanje evropskih in nacionalnih sredstev za izvedbo

infrastrukturnih in mehkih ukrepov na področju mobilnosti.

Ključna značilnost OCPS je aktivno vključevanje javnosti in deležnikov v celoten proces načrtovanja. Sodelovanje prebivalcev, strokovne javnosti, predstavnikov institucij in organizacij zagotavlja, da strategija izhaja iz dejanskih potreb in razvojnih ambicij občine ter podpira celovito in usklajeno urejanje prostora in prometa.

Strategija obravnava vse oblike mobilnosti – hojo, kolesarjenje, javni potniški promet in motorizirani promet – ter spodbuja njihovo boljše medsebojno povezovanje. V ospredje postavlja cilje večje varnosti, boljše dostopnosti, večje učinkovitosti ter zmanjšanja negativnih vplivov prometa na okolje, zdravje.

Z OCPS Občina Žalec utrjuje svojo zavezanost trajnostnemu razvoju in vzpostavlja temelje za sodoben prometni sistem, ki bo v prihodnjih letih usmerjal načrtovanje infrastrukture, prometnih ureditev in vzorcev mobilnosti – v duhu slogana:

***Zelena mobilnost v dolini zelenega zlata.***





# 2 PROCES IZDELAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

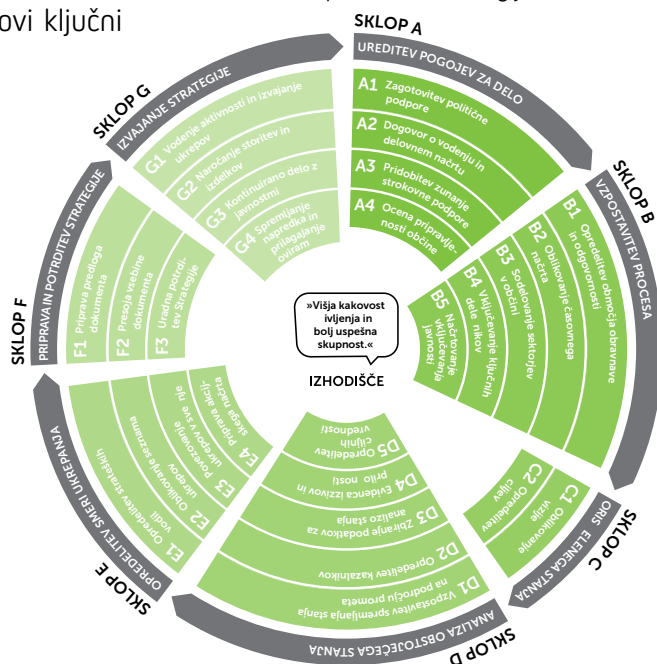
Priprava Občinske celostne prometne strategije (OCPS) Občine Žalec je potekala od aprila 2024 do septembra 2025, s sprejetjem strategije na **23. redni seji Občinskega sveta Občine Žalec**. Strategija je bila pripravljena kot strokovno voden, večfazni in vključujoč proces, skladno z določili **Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (ZPCN)** (Uradni list RS, št. 130/22, 22/25), **prenovljenimi nacionalnimi smernicami in minimalnimi standardi za pripravo OCPS**, ki so predstavljali temeljno zahtevano vodilo pri vseh fazah priprave – od zasnove do končnega dokumenta. Za pripravo strategije je občina Žalec

pridobila sofinanciranje na **Javnem razpisu za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij**. Operacijo delno financira **Evropska unija iz Kohezijskega sklada**, izvaja pa se v okviru **Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji**, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja **RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«**.

## 2.1 Faze priprave strategije

Priprava strategije je bila zasnovana v skladu z metodološkimi priporočili in razdeljena v sedem vsebinskih sklopov (A–G). V nadaljevanju so predstavljeni njihovi ključni poudarki (Slika 1):

Slika 1: Proces priprave občinske celostne prometne strategije (OCPS)



Vir: (Plevnik idr., 2023)

**A -  
Ureditev pogojev za delo in  
samoocena občine**

Vzpostavljena je bila organizacijska struktura, imenovana delovna skupina, izdelan časovni načrt in izvedena samoočena kot izhodišče za nadaljnje usmeritve. Vodstvo Občine Žalec in občinska uprava sta prepoznala potrebo po strateškem, trajnostnem pristopu in aktivnem sodelovanju različnih deležnikov.

**B -  
Vzpostavitev procesa in načrt  
vključevanja**

Občina Žalec je določila ključne notranje in zunanje deležnike ter oblikovala širšo delovno skupino, ki je izvajala proces priprave OCPS. Izvedene so bile delavnice z občinskimi oddelki, pripravljeni načrti vključevanja javnosti, obveščanja in predstavitev rezultatov z različnimi komunikacijskimi orodji.

**C -  
Oris zelenega stanja (vizija in cilji)**

Na podlagi analiz in sodelovanja z deležniki je bila oblikovana vizija trajnostnega prometnega razvoja občine. Določeni so bili strateški cilji, njihova hierarhija ter okvirne faze razvoja, ki povezujejo vizijo z izvedbenimi ukrepi in cilji občinske prometne politike.

**D -  
Analiza obstoječega stanja**

Izvedena je bila poglobljena prometna in prostorska analiza z vključitvijo anket, intervjujev in podatkov različnih uporabnikov. Na tej osnovi so bili opredeljeni ključni izzivi, priložnosti in prioriteta področja, ki služijo kot temelj za oblikovanje ukrepov ter kazalnikov spremljanja.

**E -  
Opredelitev smeri ukrepanja**

Na osnovi vizije, ciljev in analiz so bili pripravljene predlogi ukrepov, skladni z načeli trajnostne mobilnosti. Ukrepi so nastajali v sodelovanju z deležniki in javnostjo ter bili združeni v akcijski načrt z nosilci, roki in merili uspešnosti. Osnutek načrta je bil pregledan in dopolnjen po prejetih predlogih.

**F -  
Priprava in potrditev strategije**

Pripravljen je bil osnutek strategije, usklajen z drugimi občinskimi dokumenti. Po strokovni presoji in vsebinski uskladitvi je bil potrjen na občinskem svetu kot uradni strateški dokument občine.

**G -  
Prehod v izvajanje strategije**

Po potrditvi strategije občina preide v fazo izvajanja, spremljanja in prilagajanja. Vzpostavljeni so mehanizmi spremljanja napredka, priprava letnih poročil ter povezava ukrepov s proračunom. Strategija služi kot podlaga za nadaljnje načrtovanje in prilagajanje spremembam v prostoru.



www.park.hr

HRVATSKA

Ritnik Vrba

The Vrba Pond



U okviru projekta "Ritnik Vrba"...



## 3 VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI

V okviru priprave OCPS občine Žalec je bilo v posebnem vsebinskem sklopu (sklop C) oblikovano zeleno stanje, ki vključuje dolgoročno vizijo trajnostne mobilnosti in povezane strateške cilje. Ta vsebinski sklop je služil kot temelj za usmerjanje nadaljnjih vsebin strategije, predvsem oblikovanja ukrepov, presoj scenarijev in priprave akcijskega načrta.

### 3.1 Vizija trajnostne mobilnosti Občine Žalec

Vizija predstavlja **usmeritev občine glede prihodnjega razvoja prometnega sistema**. Jena vloga je opredeliti ciljno stanje mobilnosti v občini Žalec. Vizija je hkrati tudi sporočilo prebivalcem, deležnikom in vsem, ki kakorkoli soustvarjajo prometni vsakdan.

Pri oblikovanju vizije so bili **upoštevani**

**elementi prejšnje OCPS iz leta 2017**, vključno z obstoječim sloganom in logotipom strategije. Na podlagi izhodišč ter ob upoštevanju priporočil deležnikov, izsledkov delavnic in javnih razprav je bila oblikovana nova vizija trajnostne mobilnosti Občine Žalec, skupaj s pripadajočim sloganom in logotipom.

#### Vizija OCPS Občine Žalec se glasi:

**»Občina Žalec bo ljudem in okolju prijazna občina s čistim in zdravim bivalnim okoljem, ki ji bo trajnostna mobilnost osnovna usmeritev razvoja prometnega sistema.**

**Skladno načrtovanje prostora in prometa bosta spodbujala gospodarski in turistični razvoj ter zagotavljala varen in učinkovit mobilnostni sistem zadovoljnih uporabnikov.«**



Slika 2: Slogan in logotip OCPS Občine Žalec

ZELENA MOBILNOST V DOLINI ZELENEGA ZLATA  
OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŽALEC

## 3.2 Strateški cilji

Strateški cilji predstavljajo ključne usmeritve za razvoj trajnostne mobilnosti, ki pomeni oblikovanje prometnega sistema, osredotočenega na učinkovito, varno, dostopno in okolju prijazno mobilnost za vse. Temelji na zmanjševanju uporabe osebnega motornega prometa, nižji porabi energije ter spodbujanju hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza.

Z njimi občina določa prednostna področja, na katerih si prizadeva doseči pozitivne spremembe v prometu, kakovosti bivanja in trajnostnem razvoju. Cilji so oblikovani tako, da usmerjajo načrtovanje ukrepov in omogočajo spremljanje napredka pri njihovem uresničevanju.

Strateški cilji po vsebini pokrivajo naslednja obvezna področja, določena v dokumentu Nacionalne smernice za pripravo OCPS (Plevnik idr., 2023):

- kakovost življenja,
- prometna varnost,

- socialna vključenost in enaka dostopnost,
- zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje,
- podpora lokalnemu gospodarstvu,
- izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti,
- zdrave in aktiven življenjski slog.

Oblikovanje ciljev je temeljilo na teh vsebinah in se je v skladu z načeli vključevanja širokega kroga deležnikov nadgradilo skozi delavnice, javne razprave in posvetovanja s strokovnjaki ter delovnimi skupinami, kjer so se cilji po potrebi dopolnjevali in prilagajali specifičnim razmeram občine Žalec.

Čeprav so vsi cilji pomembni in medsebojno povezani, so bili rangirani po pomembnosti, da bi zagotovili jasnejšo usmerjenost v fazi izvajanja. Rangiranje je bilo izvedeno z vključevanjem različnih deležnikov, pri čemer je bil ohranjen celosten pristop k obravnavi vseh vsebinskih področij.

### Strateški cilji Občine Žalec:

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





## 4 OBSTOJEČE STANJE PROMETA IN MOBILNOSTI V OBČINI ŽALEC

Analiza obstoječega prometnega in mobilnostnega stanja občine Žalec je bila izvedena kot poglobljen in podatkovno podprt proces, namenjen podpori oblikovani viziji in strateškim ciljem strategije. Temeljila je na kombinaciji kvantitativnih in kvalitativnih virov, kot so analiza statističnih podatkov, terenski ogledi, ankete, intervjuji, delavnice in javne razprave. V analizo so bile med drugim vključene demografske značilnosti, ogled prometne infrastrukture, prometna

varnost in potovalne navade. Poleg tega so bila v sklopu anket in javnih razprav zbrana tudi mnenja prebivalcev o stanju v prometu, razpoložljivosti prevoznih možnosti in vsakodnevnih izkušnjah z mobilnostjo. Poseben poudarek je bil namenjen določitvi izhodiščnih vrednosti obveznih in dodatnih kazalnikov, ki bodo v prihodnje omogočali spremljanje napredka pri uresničevanju strateških ciljev.

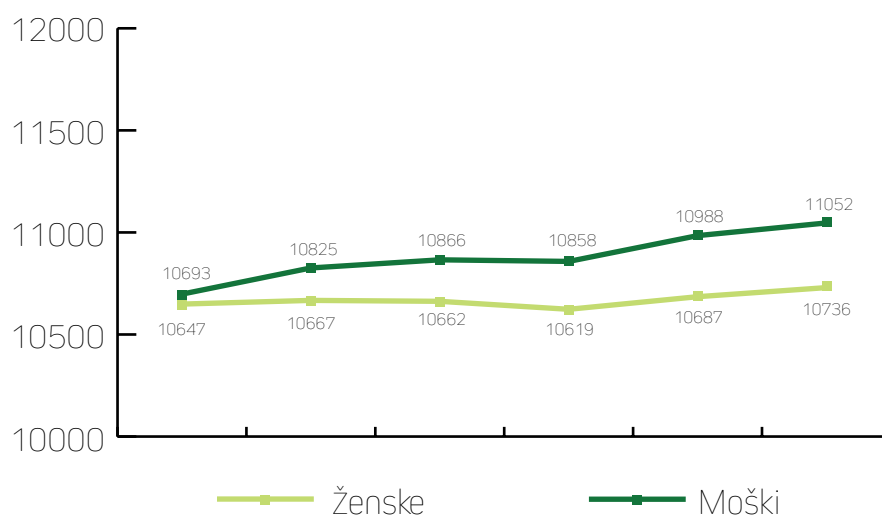
### 4.1 Demografija

Demografski trendi, še posebej staranje prebivalstva in razpršena poselitev, so pomembni vplivni dejavniki pri načrtovanju prometne infrastrukture in storitev, saj povečujejo potrebo po dostopni, varni in prilagojeni mobilnosti za vse skupine prebivalcev.

Občina Žalec je del savinjske statistične

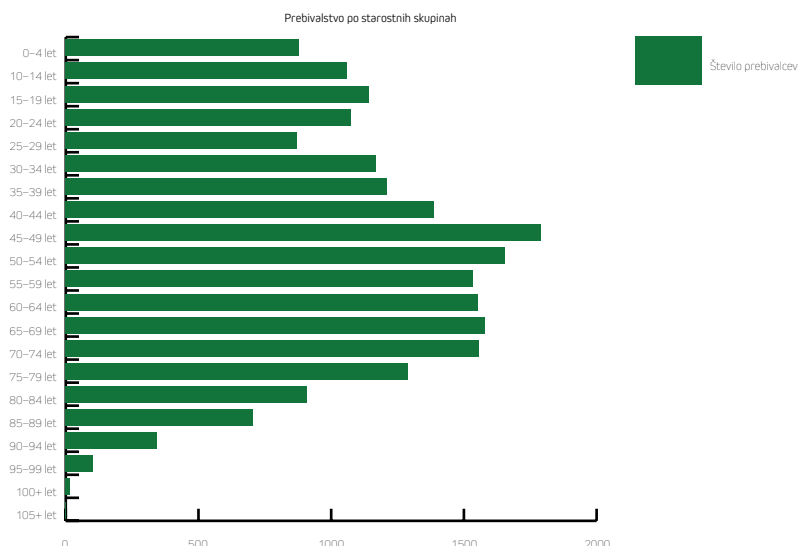
regije. Meri 117 km<sup>2</sup> (Statistični urad Republike Slovenije, b. d.-b). Konec leta 2023 je imela 21.710 prebivalcev z gostoto poselitve 186 prebivalcev/km<sup>2</sup>. V občini je povprečna starost prebivalcev znašala 44,8 let, indeks staranja pa 160, kar kaže na razmeroma starajočo se populacijo. Delež prebivalcev, starejših od 65 let, je znašal 22,6 %.

Slika 3: Gibanje števila prebivalstva v občini Žalec



Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, b. d.-a)

Slika 4: Prebivalstvo po starostnih skupinah leta 2024



Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, b. d.-a)

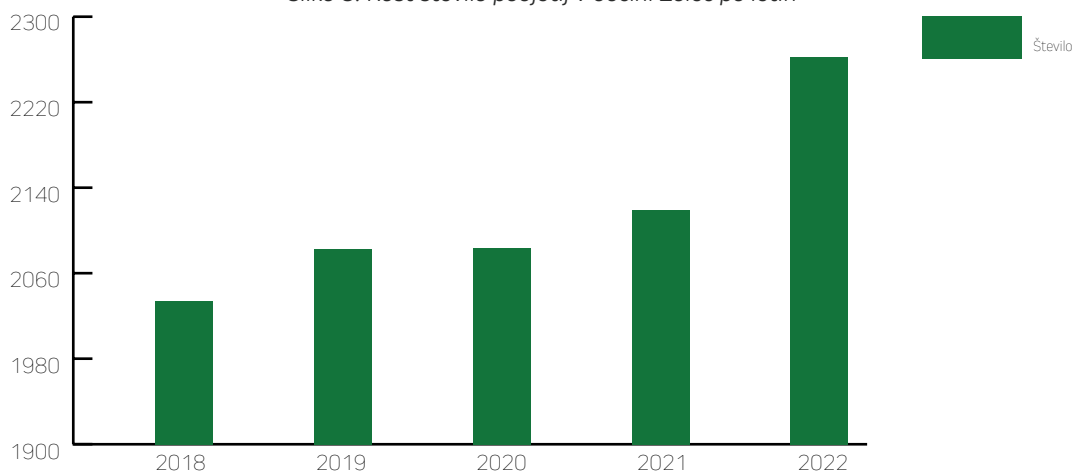
Prebivalstvo je razpršeno po celotnem območju občine, z večjo koncentracijo naseljenosti ob prometni osi med kraji Levec, Petrovče, Žalec in Šempeter. Občino sestavljajo ena mestna skupnost in devet krajevnih skupnosti. Večja poseljenost osrednjega dela občine pomeni tudi večje prometne obremenitve in specifične izzive glede dostopnosti.

## 4.2 Gospodarstvo, zaposlenost in delovne migracije

Razumevanje gospodarske slike in vzorcev dnevni migracij je ključno za načrtovanje prometne infrastrukture in storitev. Ti podatki omogočajo usmerjeno načrtovanje ukrepov, ki bodo izboljšali dostopnost do delovnih mest, povečali učinkovitost prometnega sistema in spodbujali trajnostne oblike mobilnosti.

Občina Žalec je pomembno gospodarsko središče Spodnje Savinjske doline. Na njenem območju delujejo številna podjetja, ki ustvarjajo delovna mesta za prebivalce občine in širše regije. Leta 2022 je bilo registriranih 2.261 podjetij z 9.156 zaposlenimi.

Slika 5: Rast števila podjetij v občini Žalec po letih



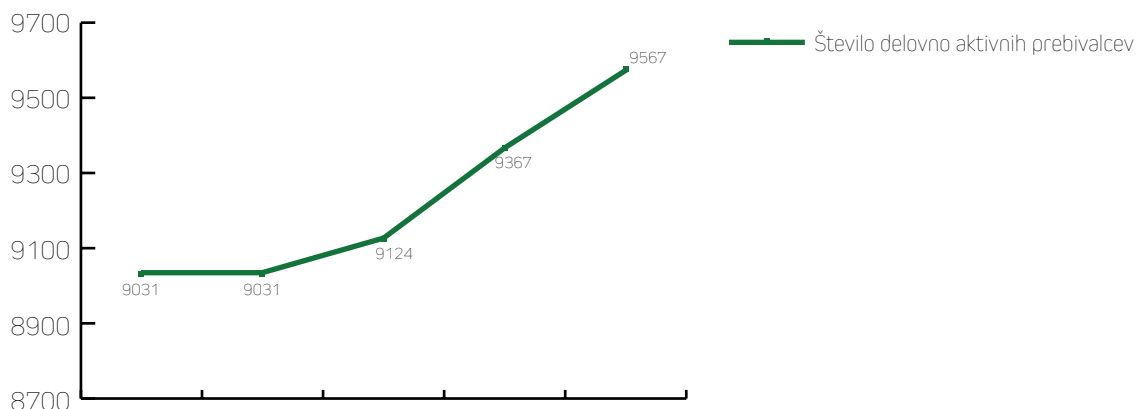
Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, b. d.-a)

Konec leta 2023 je v občini živel 9.576 delovno aktivnih prebivalcev, kar je 6 % več kot leta 2019. Stopnja delovne aktivnosti je znašala 69,7 %.

Pomembno vlogo v lokalnem kontekstu igra tudi vrtčevsko in šolsko prebivalstvo. V letu 2023 je bilo v vrtce vključenih 790 otrok, osnovno šolo pa je obiskovalo 2.162

učencev. Iz občine Žalec izhaja 848 dijakov in 759 študentov, kar prav tako vpliva na dnevne potovalne tokove.

Slika 6: Delovno aktivno prebivalstvo v občini Žalec



Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, b. d.-a)

Podatki o dnevni migraciji kažejo, da največ občanov Žalca dela v občinah Žalec (3.674), Celje (1.716) in Ljubljana (1.145). Hkrati v občino prihaja veliko delavcev iz drugih občin, največ iz Celja (1.228), Polzele

(442) in Prebolda (442). Ti tokovi ustvarjajo pomembne prometne obremenitve, zlasti na cestah skozi središče Žalca, na povezavah z avtocesto (Petrovče in Arja vas) ter na lokalnih cestah med krajevnimi skupnostmi.

Slika 7: Občine, v katere občani Žalca najpogosteje potujejo na delo (stanje decembra 2023)

Občine, v katere občani Žalca najpogosteje potujejo na delo	Število zaposlenih	Občine, iz katerih prihaja največ ljudi na delo v Občino Žalec	Število zaposlenih
Žalec	3674	Žalec	3674
Celje	1716	Celje	1228
Ljubljana	1145	Polzela	442
Velenje	596	Prebold	442
Prebold	352	Velenje	436
Maribor	184	Braslovče	325
Polzela	156	Šentjur	284
Braslovče	108	Vojnik	200

Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, b. d.-a)

### 4.3 Prometne obremenitve in prometna varnost

Občina Žalec je prometno dobro vključena v regijski prostor. Skoznjo potekata dve pomembni regionalni cesti – ena v smeri Celje–Ljubljana (prek Šempetra, Petrovč in Arje vasi) ter druga proti Velenju in Koroški. Železniška povezava Celje–Velenje poteka skozi občino s postajo v Žalcu, kar omogoča alternativno povezavo z večjimi regijskimi središči.

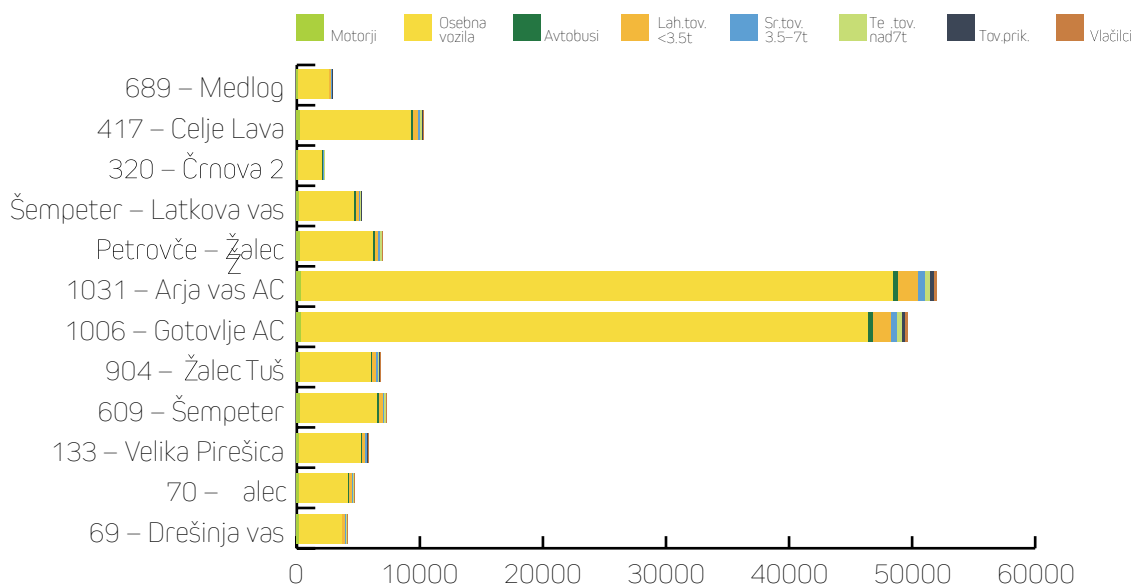
Slika 8: Prometne obremenitve na širšem območju občine Žalec – povprečni letni dnevni promet (PLDP)

Števno mesto	Opis lokacije	2018	2019	2020	2021	2022
69 – Drešinja vas	Medlog – Petrovče	15032	15144	12188	13673	14519
70 – Žalec	Arja vas – Žalec	7923	8056	6310	7092	7348
133 – Velika Pirešica	Črnova – Arja vas	14593	14714	11871	13632	14261
609 – Šempeter	Vrbensko polje – Šempeter	14234	14537	11440	12678	13498
904 – Žalec Tuš	Žalec – Vrbensko polje	12481	12619	9867	10938	11779
1006 – Gotovlje AC	Arja vas – Šempeter	45286	46790	36742	44283	48180
1031 – Arja vas AC	Celje zahod – Arja vas	49800	51000	39711	47450	51997
	Petrovče – Žalec	14000	14100	11100	12000	12500
	Šempeter – Latkova vas	8800	9000	7000	7800	7800
Števci zunaj občine						
320 – Črnova 2	Dobrna – Črnova	3789	3908	3279	3811	3978
417 – Celje Lava	Medlog – Celje	13373	13360	11276	13450	13136
689 – Medlog	Celje zahod – Medlog	6617	6975	5936	6669	7066

Vir: (Statistični urad Republike Slovenije, b. d.-a)

Povprečni letni dnevni promet (PLDP) na izbranih lokacijah kaže, da so med najbolj obremenjenimi odseki avtocestna odseka Arja vas in Gotovlje, kjer dnevne vrednosti presegajo 48.000 vozil. Visoke prometne obremenitve so tudi na regionalnih cestah skozi Drešinjno vas, Veliko Pirešico in Šempeter, z dnevnimi prometnimi vrednostmi med 13.000 in 15.000 vozili.

Slika 9: PLDP za leto 2022 po vrstah vozil



Razdelitev prometa po vrstah vozil kaže, da največji delež predstavljajo osebna vozila. Delež tovornih vozil, kamor so vključena lahka, srednja, težka tovorna vozila in vozila s priklopniki, je najvišji na avtocestnih odsekih, kar potrjuje pomembno vlogo teh povezav pri tranzitnem prometu skozi občino.

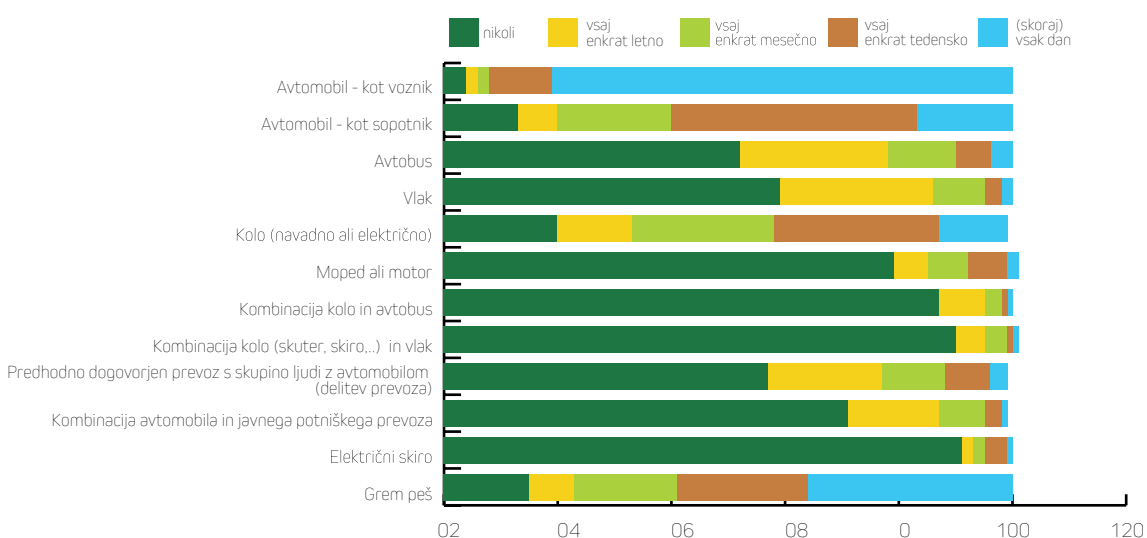
Prometna varnost je eden izmed ključnih vidikov trajnostne prometne ureditve, saj neposredno vpliva na kakovost življenja, občutek varnosti in privlačnost občinskega okolja za pešce, kolesarje ter druge udeležence v prometu.

V obdobju 2018–2025 je bilo na območju občine Žalec zabeleženih 1195 prometnih nesreč, prijavljenih Policiji. Poseben poudarek predstavlja analiza nesreč z udeležbo ranljivih skupin – kolesarjev, pešcev in voznikov koles z motorjem. V zadnjih osmih letih je bilo takšnih nesreč 158, kar glede na obseg prometnega omrežja in število prebivalcev kaže na relativno ugodno prometno varnost teh skupin. Najpogostejša vzroka prometnih nesreč sta bila neupoštevanje pravil o prednosti in neprilagojena hitrost.

#### 4.4 Potovalne navade

Rezultati ankete o potovalnih navadah prebivalcev občine Žalec kažejo, da je osebni avtomobil še vedno prevladujoče prevozno sredstvo za vsakodnevne poti. Največji delež poti na delo in druge vsakodnevne opravke prebivalci opravijo kot vozniki osebnega avtomobila, sledita hoja in kolesarjenje, medtem ko je delež uporabe javnega potniškega prometa nizek.

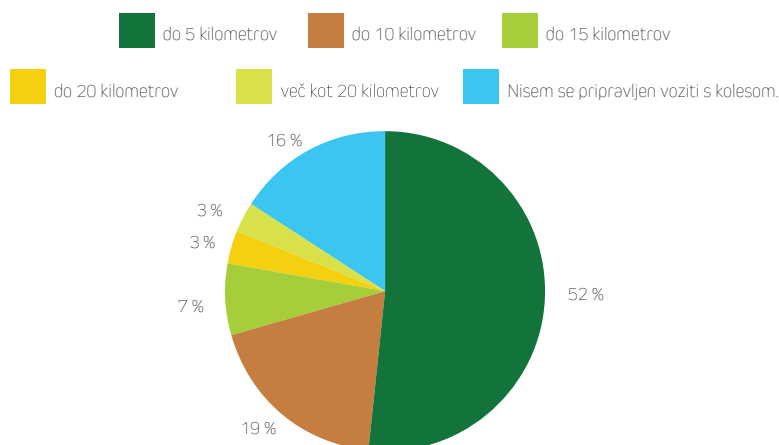
Slika 10: Pogostost uporabe različnih načinov prevoza pri vsakodnevnih potovanjih



Povprečno število potnikov v osebni avtomobilu znaša le 1,24, kar pomeni, da se večinoma vozi le voznik. Slabša je tudi zasedenost potniških kombijev (1,5 potnika/kombi) in medkrajevni avtobusov (7,2 potnika/avtobus).

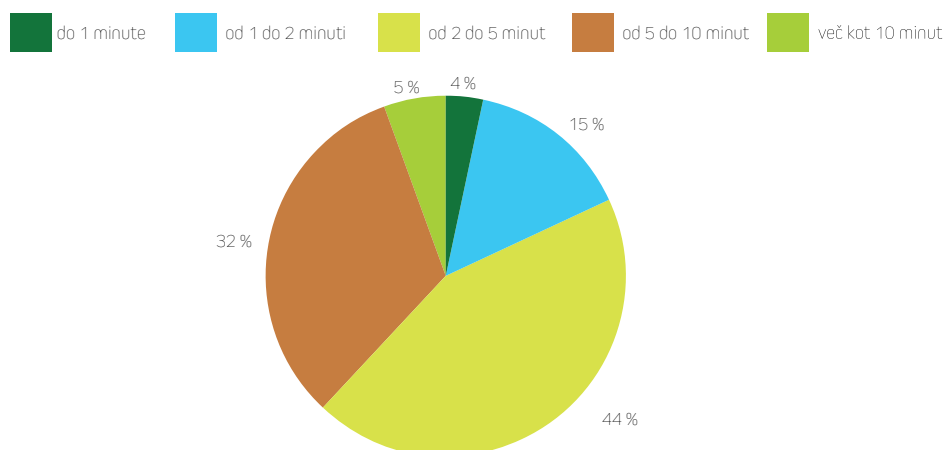
Pripravljenost prebivalcev za uporabo kolesa na vsakodnevni poti kaže na možnosti za povečanje deleža kolesarjenja: več kot polovica vprašanih bi za vsakodnevne poti uporabljala kolo na razdaljah do 5 km, skoraj petina pa tudi do 10 km.

Slika 11: Pripravljenost anketirancev za vožnjo s kolesom



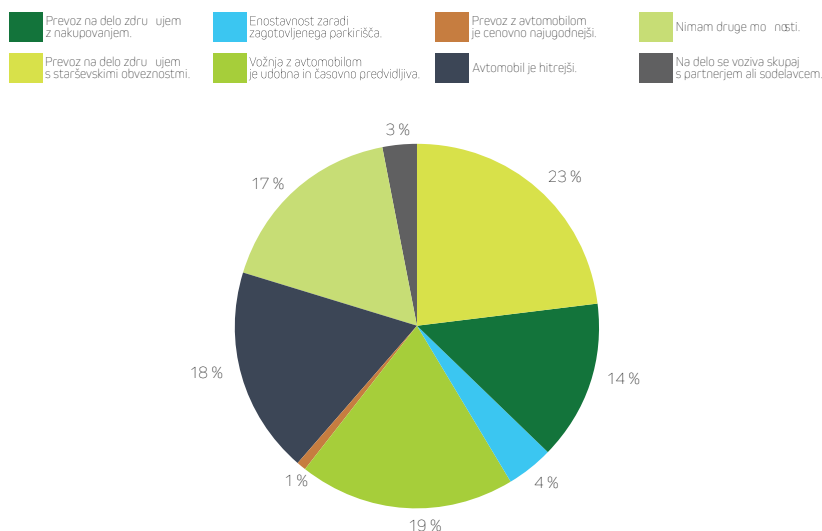
Pri dostopu do ciljne lokacije z avtomobilom večina anketiranih kot sprejemljivo ocenjuje, da parkirišče ni neposredno ob objektu, temveč oddaljeno do nekaj minut hoje. To odpira možnosti za prostorske ureditve, ki bi prednostno namenile neposredno bližino ciljev pešcem in kolesarjem.

Slika 12: Sprejemljiva oddaljenost javnega parkirišča do destinacije v minutah hoje



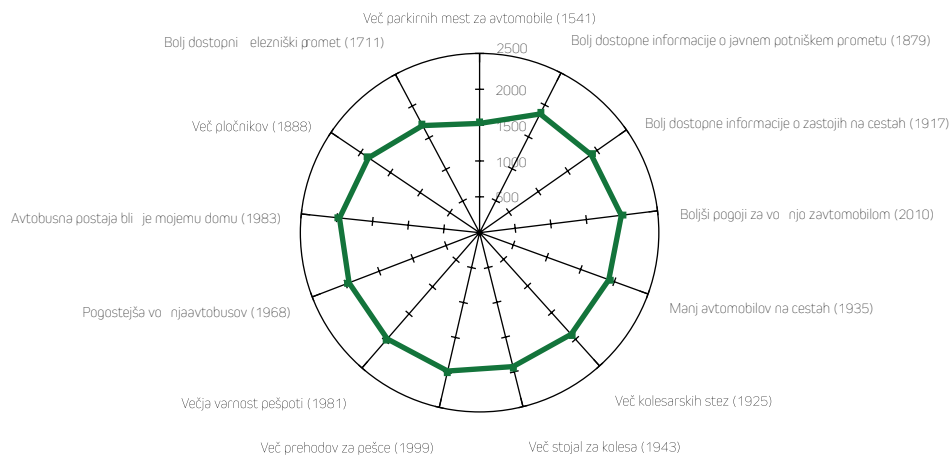
Glavni razlogi za uporabo avtomobila vključujejo združevanje vožnje z drugimi obveznostmi (23 % – predvsem starševske obveznosti), hitrost (18 %), udobje in časovno predvidljivost (19 %), pomanjkanje drugih možnosti prevoza (17 %) ter združevanje poti z nakupovanjem (14 %). Manjši deleži voznikov navajajo zagotovljeno parkirišče (4 %), sopotništvo s partnerjem ali sodelavcem (3 %) ter cenovno ugodnost avtomobila (1 %).

Slika 13: Glavni razlogi za izbiro avtomobila za prihod na delo



Pri pomembnosti področij, ki bi jih bilo treba izboljšati v okviru celostnega prometnega urejanja, anketiranci najvišje ocenjujejo večjo varnost pešcev, ureditev dodatnih pločnikov, ureditev več prehodov za pešce ter izboljšanje infrastrukture za kolesarje.

Slika 14: Pomembnost področij z vidika celostnega prometnega urejanja-uteži



\* Opomba: Številke ob posameznih področjih predstavljajo skupne uteži (vsote ocen anketirancev); višja vrednost pomeni večjo zaznano pomembnost področja pri celostnem prometnem urejanju.

## 4.5 Kazalniki za spremljanje napredka

Kazalniki so merljivi pokazatelji stanja prometnega sistema in vedenjskih navad prebivalcev. Namenjeni so spremljanju uresničevanja strateških ciljev in ocenjevanju učinkov izvedenih ukrepov. Razdeljeni so na obvezne, določene na državni ravni, in dodatne, opredeljene glede na značilnosti in razvojne potrebe Občine Žalec.

Kazalniki se bodo redno spremljali v obdobju sedmih let po sprejetju strategije. Omogočajo objektivno ocenjevanje učinkov ukrepov in pravočasno prilagajanje izvajanja strategije v praksi. V spodnji tabeli so prikazana izhodiščna stanja kazalnikov (1 – 5 obvezni in 6 – 9 dodatni kazalniki).

Slika 15: Obvezni in dodatni kazalniki

Oznaka	Kazalnik	Izhodiščna vrednost
K1	Deleži uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Avtomobili 78,6 %, lažja tovorna vozila 6,2 %, težja tovorna vozila 0,88 %, pešci 1,87 %, 1,5 % kolesarjenje, 4,7 % avtobus (mestni in medkrajevni, šolski ...).
K2	Deleži potovalnih načinov pri poteh v šolo	Avtomobil 30,7 %, šolski avtobus 19,6 %, hoja (sam) 40,9 %, šolski avtobus 19,6 %, kolo z odraslimi 2,9 %, kolo (sam) 3,75 %.
K3	Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva	44,67 % (peš in kolo brez spremstva odraslih).
K4	Deleži potovalnih načinov pri poteh na delo	Avto (sami) 78 %, sopotnik/vozi sopotnika 5,73 %, peš 9,43 %, e-kolo/motor 2,4 %, JPP 2,45 %.
K5	Dolžine poti na delo	20,21 % manj kot 2 km, 22,34 % 2 do 5 km, 29,79 % 5 do 10 km, 23,4 % 10 do 30 km, 4,26 % več kot 30 km.
K6	Raba sistema Prostofer	V letu 2023 je bilo 295 prevozov/leto, 90 uporabnikov, 8 prostovoljcev.
K7	Prometne nesreče (skupno in z ranljivimi udeleženci)	V letu 2022 je bilo 167 nesreč (12 z ranljivimi udeleženci; 1 kolesar, 0 pešcev).

Oznaka	Kazalnik	Izhodiščna vrednost
K8	Povprečna hitrost na stacionarnih merilnikih	V naselju Šempeter na Cesti na žago, (2024) -povprečna hitrost je bila 33 km/h.
K9	Uporaba sistema KolesCE	V Migojnicah proti naselju Kasaze (2024) 49 km/h. Ložnica pri Žalcu (2024) 51 km/h 167 najemov/mesec, povprečna vožnja 3,8 km, 23,3 min.





# 5 PRIORITETE, CILJNE VREDNOSTI, IZZIVI IN PRILOŽNOSTI V PRIHODNJE

Na podlagi pregleda obstoječega stanja so bila oblikovana prednostna področja ukrepanja, ciljne vrednosti ter prepoznani ključni izzivi in priložnosti na področju prometa in mobilnosti v občini Žalec. Te vsebine predstavljajo usklajen nabor strateških izhodišč, ki odražajo skupno razumevanje potreb, razvojnih možnosti in omejitev ter usmerjajo načrtovanje in izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.

## 5.1 Prioritete

Postavitev prioritete omogoča osredotočeno reševanje ključnih izzivov in izkoriščanje največjih priložnosti za izboljšave. Na ta način je zagotovljeno, da so ukrepi izvedljivi, učinkoviti in usklajeni z razvojnimi cilji občine Žalec. Jasno opredeljene prioritete prispevajo k boljšemu upravljanju virov in lažjemu pridobivanju zunanjih sredstev.

STEBER	PRIORITETE, UREJENE PO POMEMBNOSTI
HOJA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Izboljšanje povezanosti površin za pešce:</b> razvoj povezanih, varnih in dostopnih površin za pešce, ne le v urbanih območjih, ampak tudi v podeželskih, z vključitvijo zelenih koridorjev, ki spodbujajo uporabo hoje.</li> <li>• <b>Vzpostavitev dodatnih varnih prehodov za pešce:</b> ureditev prehodov za pešce z ustreznimi prometnimi znaki, osvetlitvijo in talnimi oznakami v bližini šol, vrtcev in drugih območij z visoko gostoto pešcev.</li> <li>• <b>Reševanje kritičnih točk za pešce:</b> sistematična identifikacija in odprava kritičnih točk, kot so na primer nevarna križišča, slabo osvetljene poti in območja z nezadostno prometno signalizacijo.</li> <li>• <b>Vzdrževane površine za pešce kot pomembna naloga:</b> redno čiščenje, popravilo poškodb in odprava ovir, kot so zaraščene poti ali neustrezno urejeni odtoki, da bi površine za pešce postale bolj funkcionalne in privlačne.</li> <li>• <b>Ozaveščanje o prednostih hoje:</b> organizacija lokalnih kampanj in dogodkov za povečanje zavedanja prebivalcev o vplivu hoje na zdravje, okolje in kakovost življenja.</li> <li>• <b>Spodbujanje hoje kot trajnostne oblike mobilnosti:</b> povezovanje hoje z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti, kot so P+R sistemi ali JPP, ter promocija hoje kot glavnega načina mobilnosti za kratke razdalje.</li> <li>• <b>Dopolnitev urbanega prostora s privlačnimi elementi za pešce:</b> namestitev klopi, zasaditev dreves za senco in ureditev pitnikov ter podobno ob pešpoteh, kar bi povečalo udobje in privlačnost hoje.</li> </ul>
KOLESARJENJE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Širitev in povezovanje kolesarskih poti:</b> razvoj celovite mreže povezanih in varnih kolesarskih poti, ki omogočajo neprekinjeno kolesarjenje med naselji znotraj občine in povezovanje z regionalnimi in državnimi kolesarskimi trasami.</li> <li>• <b>Vzpostavitev sodobne kolesarske infrastrukture:</b> namestitev varnih kolesarnic, stojal in druge urbane opreme na ključnih lokacijah, kot so šole, navezava na javni prevoz, javne ustanove in spodbujanje zasebnikov k izvajanju ukrepov.</li> <li>• <b>Spodbujanje kolesarjenja kot trajnostne izbire:</b> organizacija promocijskih kampanj in dogodkov za spodbujanje uporabe koles med prebivalci vseh starosti ter poudarjanje pozitivnih vplivov na zdravje in okolje.</li> <li>• <b>Integracija kolesarjenja z javnim prometom:</b> dopolnitev infrastrukture za enostavno prestopanje med kolesarskim prometom in javnim prometom, vključno z zagotovitvijo prostorov za prevoz koles na avtobusih ali vlakih.</li> <li>• <b>Izboljšanje varnosti za kolesarje:</b> prepoznavna in odprava kritičnih točk za kolesarje, kot so nevarna križišča in kritični odseki, z namestitvijo dodatnih prometnih signalov, osvetlitve in ustrezne talne označbe.</li> <li>• <b>Celovita ureditev kolesarske infrastrukture:</b> prilagoditev kolesarskih poti potrebam različnih uporabnikov, od rekreativnih kolesarjev do dnevnih migrantov, z zagotovitvijo ustrezne širine poti, kvalitetne podlage in jasne označitve poti.</li> </ul>

STEBER	PRIORITETE, UREJENE PO POMEMBNOŠTI
JAVNI PROMET	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Povečanje uporabe storitve Prostofer:</b> povečati ozaveščenost o storitvi Prostofer, ki bo izboljšala mobilnost, še posebej starejših in ranljivih skupin.</li> <li>• <b>Povečanje frekvenca javnega prometa:</b> spodbujati izvajalce javnega prometa za bolj pogoste avtobusne in/ali železniške povezave, zlasti v ruralnih območjih in manjših naseljih, kjer je dostop do javnega prometa omejen.</li> <li>• <b>Izboljšanje usklajenosti vozniških redov:</b> boljša sinhronizacija avtobusnih in železniških vozniških redov za enostavno prestopanje med različnimi oblikami prevoza ter povečanje dostopnosti za potnike.</li> <li>• <b>Izboljšanje povezljivosti:</b> izboljšanje avtobusnih in železniških povezav, ki povezujejo lokalne skupnosti z gospodarskimi in izobraževalnimi središči.</li> <li>• <b>Spodbujanje uporabe javnega prometa:</b> povečanje ozaveščenosti o prednostih in možnostih uporabe javnega prometa.</li> <li>• <b>Nadgradnja infrastrukture za potnike:</b> modernizacija avtobusnih postajališč in železniških postaj ter dostopnosti informacij, kot na primer pokrita čakalna območja, digitalni prikazi vozniških redov, kolesarnice, spletne informacije v realnem času ...</li> <li>• <b>Spodbujanje multimodalnosti z vlaki:</b> povezovanje železniških postaj z drugimi oblikami trajnostnega prevoza, kot so kolesarske poti in P+R parkirišča za povečanje dostopnosti in privlačnosti javnega prometa.</li> </ul>
MOTORIZIRANI IN MIRUJOČI PROMET	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Optimiziranje pretočnosti prometa:</b> umirjanje prometa v določenih kritičnih delih in naseljih, kot so območja omejitve hitrosti in prenova križišč, da bi zmanjšali prometne zastoje, zvočne emisije in povečali varnost.</li> <li>• <b>Zmanjšanje vpliva tovornega prometa:</b> proučitev alternativnih možnosti za preusmeritev tovornega prometa iz območij gostejše poselitve za izboljšano kakovost življenja prebivalcev.</li> <li>• <b>Izboljšanje mirujočega prometa,</b> s poudarkom na zmanjšanju zasedenosti modrih con z dolgotrajnim parkiranjem.</li> <li>• <b>Ozelenitev parkirišč.</b></li> <li>• <b>Spodbujanje večje zasedenosti avtomobilov in skupnih prevozov.</b></li> <li>• <b>Ureditev kritičnih točk,</b> vezanih na motoriziran in mirujoči promet.</li> <li>• <b>Redno vzdrževanje cest.</b></li> </ul>
CELOSTNO UREJANJE PROMETA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Vključevanje različnih deležnikov</b> v proces prometnega načrtovanja in povečana komunikacija z različnimi deležniki in prebivalci.</li> <li>• <b>Popis in analiza kritičnih točk</b> za večjo prometno varnost.</li> <li>• <b>Povečanje ozaveščenosti o trajnostni mobilnosti med prebivalci</b> s ciljno usmerjenimi kampanjami in izobraževalnimi programi.</li> <li>• <b>Povečana integracija različnih oblik prevoza</b> v enoten prometni sistem.</li> <li>• <b>Nadaljevanje prilagajanja prometnega načrtovanja</b> za boljšo dostopnost ranljivih skupin, kot so starejši in otroci.</li> </ul>

## 5.2 Ciljne vrednosti

Ciljne vrednosti po posameznih stebrih prometno-mobilnostnega sistema predstavljajo konkretne in merljive usmeritve za doseganje vizije in strateških ciljev trajnostne mobilnosti v občini Žalec. Opremljene so na podlagi analize izhodiščnega stanja in usklajevanja z deležniki ter prebivalci ter odražajo zelen napredek do leta 2031. Vrednosti so razvrščene po petih stebrih – **hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, motoriziran in mirujoči promet** ter **celostno prometno načrtovanje** – in povezujejo razvoj infrastrukture, spremembe potovalnih navad ter izboljšanje pogojev za varno, dostopno in okolju prijazno mobilnost.

HOJA
1. Do leta 2031 povečati delež hoje na glavnih prometnicah na 3 % (začetno stanje 1,87 %).
2. Do leta 2031 povečati delež šolarjev, ki prihajajo v šolo peš, na 50 % (začetno stanje: 43,78 %).
3. Do leta 2031 povečati delež otrok, ki hodijo v šolo peš brez spremstva odraslih, na 55 % (začetno stanje: 44,67 %, vključuje peš in kolo).
4. Spodbujanje hoje med zaposlenimi za prihod na delo. Do leta 2031 povečati delež zaposlenih, ki uporabljajo hojo za prihod na delo, na 15 % (začetno stanje: 9,43 %, podatki iz ankete o načinu prihoda na delo).
5. Do leta 2031 ureditev (npr. povečati vidnost) vsaj dveh prehodov za pešce letno na šolskih poteh.
6. Spodbujanje hoje kot trajnostne oblike mobilnosti. Do leta 2031 organizirati 3 kampanje, dogodke ali ozaveševalne programe letno, ki promovirajo hojo kot zdrav in trajnosten način mobilnosti.
7. Dopolnitev urbanega prostora s privlačnimi elementi za pešce. Do leta 2031 izboljšati urejenost glavnih površin za pešce v urbanih naseljih z dodatno urbano opremo (na primer: namestiti vsaj 6 klopi, zasaditi vsaj 20 dreves za senco, vsaj 5X pitniki ...).
8. Do leta 2031 zgraditi, izboljšati povezanost ali urediti vsaj 5 km novih varnejših pešpoti, ki povezujejo urbana in podeželska območja ter ključne točke.
9. Do leta 2031 vzdrževati obstoječe pešpoti v stanju, ki predstavlja varno uporabo za vse uporabnike javnih peš površin, vključno s prilagoditvami za dostopnost (znižani robniki, širše poti, talne označbe, preplastitve ...).

KOLESARJENJE
1. Do leta 2031 povečati delež kolesarjenja na glavnih prometnicah na 3 % (1,53 % začetno stanje).
2. Do leta 2031 povečati delež šolarjev, ki uporabljajo kolo za prihod v šolo, na 10 % (začetno stanje: 4,54 %, od tega 3,75 % brez spremstva odraslih).
3. Do leta 2031 povečati delež otrok, ki kolesarijo brez spremstva odraslih, na 55 % (tre začetno nutno stanje: 44,67 %, vključuje peš in kolo).
4. Do leta 2031 povečati delež zaposlenih, ki uporabljajo kolo za prihod na delo, na 5 % (začetno stanje: 2,39 %).
5. Do leta 2031 povečati število mesečnih izposoj koles v sistemu KolesCE na 250 mesečno (začetno stanje: 167 mesečno, povprečna razdalja na najem 3,8 km).
6. Do leta 2031 zmanjšati število prometnih nesreč, ki vključujejo kolesarje, za vsaj 50 % (začetno stanje: 12 nesreč).

## KOLESARJENJE

7. Izboljšanje infrastrukture za kolesarje. **Do leta 2031 urediti vsaj eno kolesarnico letno na ključnih lokacijah.**
8. Povečati povezanost glavnih kolesarskih poti med naselji v občini. **Do leta 2031 zgraditi, obnoviti ali posodobiti vsaj 4 km novih kolesarskih poti, vključno s povezavami ob državnih cestah.**
9. Povečati prepoznavnost koristi kolesarjenja s pomočjo vsaj ene kampanje, dogodka, prireditve ali ozaveščevalnega programa letno v osnovnih šolah in/ali večjih organizacijah v občini Žalec.

## JAVNI PROMET

- Do leta 2031 povečati delež uporabe javnega potniškega prometa (avtobus in vlak) na glavnih prometnicah na 10 % avtobus in 5 % vlak (začetno stanje: 4,74 javni in šolski avtobus in 0 % vlak).**
- Do leta 2031 povečati delež šolarjev, ki uporabljajo organiziran skupinski prevoz za prihod v šolo na 30 % (začetno stanje: 20,87 %).**
- Do leta 2031 povečati delež zaposlenih, ki za prihod na delo uporabljajo javni potniški promet na 4 % (začetno stanje: 2,45 % - Kazalnik 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo).**
- Do leta 2031 povečati število mesečnih uporabnikov storitve Prostofer na vsaj 400 letno (začetno stanje: 7,5 uporabnikov mesečno, povprečno 295 prevozov na leto).**
- Do leta 2031 povečati število prostovoljcev storitve Prostofer na 12 letno (stanje v letu 2023: 8 prostovoljcev).**
- Nadgradnja JPP infrastrukture: **Do leta 2031 modernizirati vsaj 10 avtobusnih postajališč** (npr. digitalnimi prikazi voznih redov, pokritimi čakalnimi območji, kolesarnicami ali stojali za kolesa, izboljšano označenostjo ...).
- Povečati promocijo uporabe JPP z vsaj eno promocijsko akcijo na leto.**
- Spodbujati pristojne za JPP za izvajanje ukrepov in povečanje pogostosti JPP in uskladitev voznih redov.**

## MOTORIZIRAN IN MIRUJOČI PROMET

1. **Do leta 2031 zmanjšati delež osebnih avtomobilov na glavnih prometnicah na 74 % (začetno stanje: 78,59 %).**
2. **Do leta 2031 zmanjšati delež otrok, ki jih starši vozijo v šolo z avtomobilom, na 20 % (začetno stanje: 30,65 %).**
3. **Povečati delež souporabe vozila na 5 % (začetno stanje: 0,25 %).**
4. **Do leta 2031 zmanjšati delež zaposlenih, ki za prihod na delo uporabljajo osebni avtomobil kot voznik na 73 % (začetno stanje: 78 %).**
5. **Do leta 2031 povečati delež zaposlenih, ki za prihod na delo uporabljajo osebni avtomobil kot sopotnik na 11 % (začetno stanje: 5,73 %).**
6. **Do leta 2031 zmanjšati povprečno hitrost vožnje na izbranih prikazovalnikih hitrosti pod dovoljeno omejitev hitrosti (meritve v naselju Šempeter na Cesti na žago 33 km/h, v Migojnicah proti naselju Kasaze 49 km/h, Ložnici pri Žalcu pri prehodu za pešce s Škafarjevega hriba 51 km/h).**

## MOTORIZIRAN IN MIRUJOČI PROMET

7. Alternativne poti za tovorni promet. **Do leta 2031** proučiti možnosti za zmanjšanje obremenitve poseljenih delov občine s tovrnim prometom (alternativne dostopne poti do poslovnih con).
8. Ureditev vsaj 3 parkirnih mest letno, vključno z ozelenitvijo parkirišč (npr. zasaditev dreves).
9. Izvesti vsaj en ukrep umirjanja prometa v naseljih na leto.
10. Do leta 2031 zgraditi ali obnoviti vsaj 5 km cest.
11. Do leta 2031 izvesti širitev ponudbe za polnjenje električnih vozil s postavitvijo vsaj treh polnilnih postaj za električna vozila.

## CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

1. Do leta 2031 vzpostaviti celovit način za identifikacijo kritičnih infrastrukturnih (prometno – mobilnostnih) točk in prometnih poti.
2. Do leta 2031 nadgraditi sistem obveščanja in možnosti sodelovanja oz. sporočanja o razmerah v prometno mobilnostnem sistemu.
3. Spodbujanje večjih generatorjev prometa k organizaciji vsaj ene promocijske aktivnosti letno za podporo trajnostni mobilnosti.
4. Vsakoletno sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti.
5. Izdelava letnega poročila izvajanja OCPS.
6. Izvedba vsaj ene promocijske aktivnosti trajnostne mobilnosti letno, ki vključuje predstavnike prebivalcev, lokalnih skupnosti, podjetij in drugih ključnih deležnikov.
7. Oblikovanje vsaj ene promocijske aktivnosti letno za vse osnovne šole skupaj (npr. oblikovanje nagradnega tekmovanja, izdelave raziskovalnih nalog ...).
8. Do leta 2031 nadgradnja sistema spletnega obveščanja o trajnostni mobilnosti v občini.
9. Do leta 2031 izdelan vsaj en mobilnostni načrt za javno upravo, javne zavode ali gospodarske družbe v občini.
10. Vsakoletno spremljanje izvajanja ukrepov OCPS.

### 5.3 Izzivi in priložnosti

Ključne ugotovitve celotne analize stanja so oblikovane v nabor izzivov in priložnosti, ki predstavljajo podlago za nadaljnji razvoj prometnega sistema in mobilnosti v občini Žalec ter za pripravo ukrepov za doseganje vizije in strateških ciljev:

- **Demografski izzivi in staranje prebivalstva:** Povprečna starost prebivalcev občine je 44,6 let, z visokim indeksom staranja (160 %), kar pomeni, da bo potrebno prilagoditi prometno infrastrukturo za starejše in ranljive skupine.
- **Prostorska razpršenost in selitveni prirast:** občina Žalec se sooča s prostorsko razpršenostjo poselitve, kar povečuje potrebo po učinkovitejšem prometnem načrtovanju in izboljšanju dostopnosti do storitev za vse prebivalce, še posebej v oddaljenih naseljih.
- **Velika odvisnost od osebnih avtomobilov:** Anketa med zaposlenimi kaže, da 78 % prebivalcev uporablja osebni avtomobil za prihod na delo, kot posamezniki, kar prispeva k prometnim zastojem in povečanemu onesnaževanju.
- **Slaba uporaba javnega potniškega prometa (JPP):** Prebivalci in zaposleni v občini poročajo o nizki uporabi JPP, predvsem zaradi redkih avtobusnih povezav in neustreznih voznih redov. Povezave med manjšimi naselji in večjimi mesti niso zadostne, kar omejuje dostopnost.
- **Povečano število prometnih nesreč (v letu 2022 glede na prejšnja leta):** Od leta 2018 do 2022 je v občini prišlo do 787 prometnih nesreč. V letu 2022 167, od tega 12 s kolesarji.
- **Nizka ozaveščenost o trajnostni mobilnosti:** Kljub prizadevanjem za promocijo trajnostne mobilnosti je stopnja ozaveščenosti med prebivalci še vedno nizka, kar vodi v nizko rabo trajnostnih načinov prevoza, kot sta hoja in kolesarjenje.
- **Nizka povprečna zasedenost vozil:** približno 1,2 osebe.
- **Pomanjkanje urejenih parkirnih mest** v bližini javnih ustanov in poslovnih območij je pogosto omenjena težava. Modre cone so pogosto zasedene, kar povzroča težave pri dostopu do storitev.
- **Izražena potreba po izboljšanju šolskih poti:** Anketa učencev kaže, da se 43 % otrok odpravi v šolo peš, vendar je še vedno velik delež prihodov z avtomobilom.
- **Nezadostna kolesarska infrastruktura:** Pomanjkanje povezanih in varnih kolesarskih poti omejuje uporabo kolesa kot prevoznega sredstva za vsakodnevne poti. Nepovezanost kolesarskih poti med različnimi kraji znotraj občine je pogosta težava.
- **Prometne obremenitve in zastoji:** Glavne prometne povezave skozi občino dokaj obremenjene, zlasti v naseljih kot so Šempeter, Žalec, Levec, Petrovče in Gotovlje.





## 6 NAČRT RAZVOJA IN UKREPOV NA PODROČJU PROMETA IN MOBILNOSTI V OBČINI ŽALEC

Na podlagi analize obstoječega stanja, opredeljenih prioritet, ciljnih vrednosti ter prepoznanih izzivov in priložnosti je bil pripravljen akcijski načrt ukrepov, razdeljen po petih stebrih prometno-mobilnostnega sistema občine Žalec:

1. Celostno urejanje prometa
2. Hoja
3. Kolesarjenje
4. Javni potniški promet
5. Motoriziran in mirujoči promet

**Akcijski načrt je zasnovan kot sedemletni program**, ki združuje infrastrukturne ukrepe, izboljšave prometne ureditve, promocijske aktivnosti in mehke ukrepe za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Pri pripravi so bili upoštevani, zakonodajni okvirji in rezultati

aktivnega vključevanja prebivalcev ter ključnih deležnikov.

Vsak steber vključuje **strateško vodilo**, ki povzema glavno usmeritev in pristop k doseganju ciljev, ter nabor ukrepov, povezanih v **svežnje**, ki skupaj prispevajo k izboljšanju prometnega sistema in mobilnosti v občini Žalec. Akcijski načrt vključuje kratkoročne, dolgoročne in vsakoletne ukrepe, oblikovane tako, da omogočajo postopno uresničevanje zastavljenih ciljev ter zagotavljajo pripravljenost na črpanje finančnih sredstev iz državnih in evropskih virov. Njegova zasnova je dovolj prilagodljiva, da se lahko prilagaja novim okoliščinam, razvojnim potrebam in razpoložljivim priložnostim za sofinanciranje.

### 6.1 Celostno urejanje prometa

Osredotoča se na usklajeno načrtovanje vseh oblik prometa in njihovo povezovanje s prostorskim razvojem. Namen je oblikovati varen, dostopen, učinkovit in okolju prijazen prometni sistem za vse uporabnike.

#### Strateško vodilo

*»Prehod na trajnostno mobilnost z vključitvijo varnih, dostopnih in povezanih rešitev, ki združujejo različne oblike prevoza, ter spodbujanjem sodelovanja vseh deležnikov pri načrtovanju trajnostnega prometnega sistema.«*

#### Svežnji ukrepov:

1. Vključevanje deležnikov in prebivalcev
2. Identifikacija in reševanje kritičnih točk
3. Spodbujanje trajnostne mobilnosti in promocijske aktivnosti
4. Digitalizacija in izboljšanje dostopa do informacij
5. Monitoring in prilagajanje strategije

## 6.2 Hoja

Poudarek je na spodbujanju hoje kot zdrave, varne in dostopne oblike mobilnosti. Cilj je izboljšati povezave med ključnimi točkami ter zagotoviti privlačno in varno peš infrastrukturo za vse starostne skupine, še posebej za ranljive uporabnike.

### Strateško vodilo

*»Spodbujanje hoje kot osnovnega načina gibanja z izboljšanjem varne, povezane in dostopne infrastrukture, ki bo prilagojena potrebam vseh prebivalcev, s posebnim poudarkom na ranljivih skupinah.«*

### Svežnji ukrepov:

1. Vzdrževanje in prilagoditev obstoječih pešpoti
2. Promocija hoje in ozaveščanje
3. Ukrepi za dopolnitev urbanega prostora s privlačnimi elementi za pešce
4. Ukrepi za izgradnje in izboljšanja infrastrukture za hojo:

## 6.3 Kolesarjenje

Steber zajema razvoj varne, povezane in privlačne kolesarske mreže. Namen je povečati delež kolesarjenja kot vsakodnevnega prometnega načina ter izboljšati pogoje in varnost za uporabnike.

### Strateško vodilo

*»Razvoj občine kot kolesarjem prijaznega okolja z vzpostavitvijo varnih in povezanih kolesarskih povezav ter spodbujanjem kolesarjenja kot vsakodnevnega načina prevoza in rekreacije.«*

### Svežnji ukrepov:

1. Razvoj in povezanost kolesarskih poti
2. Izboljšanje varnosti za kolesarje
3. Vzpostavitev in dopolnitev kolesarske infrastrukture
4. Promocija kolesarjenja in ozaveščanje
5. Integracija kolesarjenja z javnim potniškim prometom
6. Dopolnitev in uporaba sistema KolesCE

## 6.4 Javni potniški promet

Cilj je povečati privlačnost in dostopnost javnega potniškega prometa z boljšimi povezavami, ustrezno infrastrukturo ter prilagoditvijo storitev potrebam različnih uporabniških skupin. Poudarek je na boljši integraciji z drugimi oblikami mobilnosti in izboljšani uporabniški izkušnji.

### Strateško vodilo

*»Povečanje dostopnosti in privlačnosti javnega potniškega prometa z usklajenimi povezavami do lokalnih in regijskih središč ter prilagoditvijo storitev potrebam različnih uporabniških skupin.«*

### Svežnji ukrepov:

1. Povečanje frekvence in usklajenosti javnega potniškega prometa
2. Nadgradnja infrastrukture za potnike
3. Spodbujanje storitve Prostofer
4. Spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa
5. Monitoring in prilagoditve

## 6.5 Motoriziran in mirujoči promet

Usmerjen je v učinkovito upravljanje prometa z osebni vozili in parkirnih površin. Namen je zmanjšati negativne vplive motornega prometa na okolje in kakovost bivanja ter spodbujati uporabo alternativnih oblik mobilnosti.

### Strateško vodilo

*»Zmanjšanje odvisnosti od osebnih vozil, razvojem trajnostne mobilnosti ter izboljšanjem kakovosti zraka in življenja za prebivalce občine.«*

### Svežnji ukrepov:

1. Optimizacija pretočnosti in umirjanje prometa
2. Alternativne poti in preusmeritev tovornega prometa
3. Izboljšanje mirujočega prometa in ozelenitev parkirišč
4. Spodbujanje souporabe vozil, promocija in ozaveščanje
5. Redno vzdrževanje cest in izgradnja nove infrastrukture
6. Polnilne postaje za električna vozila
7. Monitoring in prilagajanje ukrepov





# 7 AKCIJSKI NAČRT

Sedemletni akcijski načrt predstavlja temeljni operativni dokument za izvajanje Občinske celostne prometne strategije občine Žalec. Omogoča postopno in usklajeno uvajanje ukrepov, ki spodbujajo trajnostno mobilnost, izboljšujejo prometno varnost, povečujejo dostopnost ter prispevajo k uravnoteženemu razvoju prometnega sistema in izboljšanju kakovosti bivanja.

Načrt določa časovne okvire, odgovorne nosilce izvedbe ter predvidene vire financiranja posameznih ukrepov, hkrati pa opredeljuje način spremljanja napredka. Ukrepi so razvrščeni po posameznih stebrih prometno-mobilnostnega sistema in združeni v vsebinske svežnje. Pri vsakem ukrepu so navedeni njegova zahtevnost, odgovorna institucija, okvirni časovni načrt in ocenjeni stroški izvedbe. Zahtevnost je ocenjena glede na finančne, tehnične, administrativne, organizacijske in družbene vidike ter je v preglednicah označena s stopnjo od ene (+) za manj zahtevne do treh (+++) za najbolj zahtevne ukrepe.

Glavno odgovornost za izvedbo ukrepov nosi občina Žalec, pri posameznih aktivnostih pa sodelujejo tudi državni organi, javni zavodi, podjetja, prevozniki in druge organizacije. Poleg občinskega proračuna so predvideni tudi dodatni viri financiranja, med njimi državni proračun, evropski finančni mehanizmi in drugi razpisi.

Ocenjene vrednosti stroškov so okvirne, saj v času priprave za nekatere ukrepe še ni na voljo natančna projektna ali investicijska dokumentacija, prav tako lahko na končno vrednost vplivajo tržne razmere in spremembe v obdobju izvajanja. Pri nekaterih ukrepih pa ni predvidenih dodatnih finančnih obremenitev, saj se bodo izvajali v okviru rednih nalog občine ali obstoječih programov.

**STEBER:**  
**CELOSTNO UREJANJE PROMETA**



UKREP		ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	FINANČNA VREDNOST	ROKI IZVEDBE
<b>STEBER: CELOSTNO UREJANJE PROMETA</b>						
<b>SVEŽENJ 1: Vključevanje deležnikov in prebivalcev</b>						
1.1.1	Organizacija letnih delavnic in/ali posvetov z lokalnimi prebivalci, podjetji in javnimi zavodi za identifikacijo potreb in predlogov za izboljšanje prometnega sistema.	+	OŽ	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto
1.1.2	Vzpostavitev platforme za sodelovanje z deležniki, kjer bodo lahko sporočali razmere v prometu, predloge in kritične točke.	++	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI,	5.000 €	Do 2028
1.1.3	Izdelava vsaj enega mobilnostnega načrta za javno upravo, javne zavode ali gospodarske družbe.	+	OŽ Javne ustanove Večji zaposlovalci	Občinski proračun, MOPE, MZI, Zasebni kapital	5.000 €	Do 2028
1.1.4	Vključevanje prebivalcev v razvoj in implementacijo trajnostnih ukrepov preko javnih razprav in participativnih dogodkov.	+	OŽ	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto
<b>SVEŽENJ 2: Identifikacija in reševanje kritičnih točk</b>						
1.2.1	Vzpostavitev celovitega sistema za identifikacijo kritičnih infrastrukturnih točk in prometnih poti z uporabo prometnih analiz in povratnih informacij prebivalcev.	++	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI	5.000 €	2031
<b>SVEŽENJ 3: Spodbujanje trajnostne mobilnosti in promocijske aktivnosti</b>						
1.3.1	Organizacija vsaj ene promocijske aktivnosti trajnostne mobilnosti letno, ki vključuje prebivalce, podjetja, vrtce, osnovne šole in lokalne skupnosti.	+	OŽ OŠ in Vrtci Žalec Občinska društva	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto
1.3.2	Vsakoletno sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti.	+	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	10.000 €	Redno, vsako leto

UKREP		ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	FINANČNA VREDNOST	ROKI IZVEDBE
1.3.3	Vsakoletno spodbujanje večjih podjetij in javnih zavodov k organizaciji promocijskih aktivnosti in izdelavi mobilnostnih načrtov.	+	OŽ	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto
1.3.4	Izboljšati označitev turističnih lokacij in povečati število informacijskih tabel za turiste.	+	OŽ ZKŠT	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	5.000 €	Do 2031
<b>SVEŽENJ 4: Digitalizacija in izboljšanje dostopa do informacij</b>						
1.4.1	Posodobitev in nadaljnji razvoj interaktivnega spletnega kotička za trajnostno mobilnost, kot je: (1) Zemljevid mobilnosti (kolesarske poti, pešpoti, P+R parkirišča, polnilnice za električna vozila); (2) Digitalna knjižnica gradiv z nasveti za trajnostno mobilnost; (3) Označene zanimivosti ob poteh (npr. kulturne točke, naravne znamenitosti, počivališča); (4) Možnost spremljanja osebnega napredka in poročanje o izkušnjah uporabnikov; (5) Nasveti za podjetja in javne zavode.	+	OŽ	Občinski proračun	10.000 €	Redno, vsako leto
1.4.2	Letno poročanje o izvajanju OCPS, izdelava letnih poročil o napredku pri doseganju ciljnih vrednosti in njihova predstavitev javnosti.	+	OŽ	Občinski proračun	6.000 €	Redno, vsako leto

**STEBER:  
HOJA**



UKREP	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	FINANČNA VREDNOST	ROKI IZVEDBE	
<b>STEBER: HOJA</b>						
<b>SVEŽENJ 1: Vzdrževanje in prilagoditev obstoječih pešpoti</b>						
2.1.1	Letno pregledovati in vzdrževati obstoječe pešpoti, vključno z odstranitvijo ovir, znižanjem robnikov na prehodih za pešce, preplastitvami in obnovo talnih označb (npr. Kasaze –Liboje, okolica OŠ v Šempetru v Savinjski dolini).	+	OŽ (Občina Žalec)	Občinski proračun	50.000 €	Redno, vsako leto
<b>SVEŽENJ 2: Promocija hoje in ozaveščanje</b>						
2.2.1	Organizirati 3 kampanje ali dogodke letno za splošno javnost, ki promovirajo hojo kot zdrav in trajosten način mobilnosti (npr. pohod po hmeljski poti, od Pekla do Šempetra v Savinjski dolini ...).	+	OŽ KS in MS Žalec Občinska društva Zavodi ustanovljeni s strani OŽ	Občinski proračun	5.000 €	Redno, vsako leto
2.2.2	Redno spodbujati hojo med zaposlenimi, da povečamo delež zaposlenih, ki uporabljajo hojo za prihod na delo.	+	OŽ Občinska društva Zavodi ustanovljeni s strani OŽ	Občinski proračun	0 €	Redno, vsako leto
2.2.3	Uvedba interaktivnih zemljevidov (na spletu) pešpoti z označenimi zanimivostmi in počivališči za večjo informiranost.	+	OŽ ZKŠT	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	20.000 €	2027 - 2029

UKREP		ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	FINANČNA VREDNOST	ROKI IZVEDBE
2.2.4	Na dogodkih v občini poudarjati pomen hoje z organizacijo dostopa peš ter promocijskimi aktivnostmi na prizorišču.	+	OŽ ZKŠT Občinska društva OŽ OŠ in Vrtci Žalec	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno za vsako prireditev
2.2.5	Redno letno izvajanje kampanj in delavnic v šolah in vrtcih za ozaveščanje o prednostih hoje.	+	OŽ OŠ in Vrtci Žalec	Občinski proračun	5.000 €/leto	Redno, vsako leto
<b>SVEŽENJ 3: Ukrepi za dopolnitev urbanega prostora s privlačnimi elementi za pešce</b>						
2.3.1	Povečati umestitev urbane opreme, ki povečuje udobje in privlačnost obstoječih pešpoti, zlasti na območjih z visoko frekvenco pešcev (npr. klopi, pitniki, info. table ...).	+	OŽ Krajevne skupnosti in Mestna skupnost Žalec	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	5.000 €/leto	2026, 2028, 2030
2.3.2	Ob načrtovanju novih površin za pešce vključevanje ukrepov za privlačnost pešpoti.	+	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	0 €	Redno, vsako leto
2.3.3	Vzpostavitev zelenih površin ob pešpoteh za povečanje privlačnosti in udobja (npr. saditev dreves ...).	+	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	7.000 €/leto	Redno, vsako leto
<b>SVEŽENJ 4: Ukrepi za izgradnje in izboljšanja infrastrukture za hojo</b>						
2.4.1	Zgraditi ali izboljšati 5 km novih varnejših pešpoti, ki povezujejo urbana in podeželska območja ter ključne točke, kot so šole, vrtci in javne ustanove.	++	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	1.5mio €	Do 2031

UKREP		ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	FINANČNA VREDNOST	ROKI IZVEDBE
2.4.2	Ob izgradnji novih površin za pešce v območjih koncentracije prebivalcev in storitvenih dejavnosti vključitev taktilnih oznak in ostalih prilagoditev za osebe z ovirami.	+	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	5.000 €	Do 2031
2.4.3	Povezava urbanih in podeželskih območij z varnejšimi in povezanimi pešpotmi na relaciji Šempeter – Žalec – Petrovče – Levec.	++	DRSI	Državni proračun MOPE, MZI, EU	2.0 mio €	Do 2031
2.4.4	Izboljšati dostopnost bližnjih naselij do središča Šempetra (npr. Spodnje Roje, Grušovlje ...) preko pešpoti.	++	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	600.000 €	Do 2031
2.4.5	Ureditev manjkajočih odsekov in razširitev pločnikov na ključnih poteh (npr. v naseljih Dobriša vas, Podvin, Arja vas, Gotovlje, Petrovče, Šempeter v Savinjski dolini ...).	++	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	2.0 mio €	Do 2031
2.4.6	Ureditev in/ali posodobitev pešpoti z ureditvijo manjkajočih povezav na relaciji Griže – Bezovnik.	++	OŽ Krajevna skupnost Griže	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	150.000 €	2027 - 2029
2.4.7	Vzpostavitev urejenih pešpoti do kulturnih in lokalnih znamenitosti za večjo dostopnost (npr. Ekomuzej v Žalcu).	++	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	150.000 €	2026, 2027
2.4.8	Ureditev pešpoti in izboljšanje prehodov za pešce na Rimski cesti v Šempetru.	+	OŽ DRSI	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	1.2 mio €	2025, 2026

UKREP		ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	FINANČNA VREDNOST	ROKI IZVEDBE
2.4.9	Sistematična identifikacija in odprava nevarnih odsekov, kot so križišča in prehodi za pešce, za izboljšanje varnosti.	++	OŽ	Občinski proračun	5.000 €	Redno, vsako leto
2.4.10	Letno urediti vsaj dva prehoda za pešce na kritičnih lokacijah z dodatno osvetlitvijo, dvignjenimi prehodi in/ali talnimi označbami in podobnim (npr. Savinjska cesta v centru Žalca, Drešinja vas).	++	OŽ DRSI	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	5.000 €/ leto	2025,2026, 2027

**STEBER:  
KOLE SARJENJE**



UKREP		ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	FINANČNA VREDNOST	ROKI IZVEDBE
<b>STEBER: KOLESARJENJE</b>						
<b>SVEŽENJ 1: Razvoj in povezanost kolesarskih poti</b>						
3.1.1	Zgraditi, obnoviti ali posodobiti vsaj 4 km novih kolesarskih poti, vključno s povezavami med naselji in ob državnih cestah.	+++	OŽ DRSI	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	2.0mio €	Do 2031
3.1.2	Vzpostaviti povezave med kolesarskimi potmi v občini z regionalnimi in državnimi kolesarskimi trasami.	+++	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	300.000 €	Do 2031
3.1.3	Povezava kolesarskih poti z glavnimi turističnimi točkami, kot je na primer Dvorec Novo Celje ...	++	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	200.000 €	Do 2031
<b>SVEŽENJ 2: Izboljšanje varnosti za kolesarje</b>						
3.2.1	Izboljšati signalizacijo, talne označbe in dodatno osvetlitev na vsaj eni kritični lokaciji letno ter na vseh glavnih kolesarskih poteh zagotoviti jasne označbe in prometne signale za povečanje varnosti kolesarjev (npr. Šempeter v Savinjski dolini, območje Arje vasi, Drešinja vas ...).	+	OŽ	Občinski proračun	1.000 €	Redno, vsako leto
3.2.2	Na območjih, kjer ni prostora za ločene kolesarske steze, postaviti oznake in signalizacijo za souporabo cest med kolesarji in vozili (npr. v KS Griže: Migojnice, Pongrac, Zabukovica).	+	OŽ	Občinski proračun	1.000 €	Redno, vsako leto
3.2.4	Urediti posebne kolesarske cone v urbanih središčih z zmanjšano hitrostjo prometa (npr. 30 km/h), kjer imajo kolesarji prednost.	+	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	20.000 €	2027 - 2029

UKREP		ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	FINANČNA VREDNOST	ROKI IZVEDBE
3.2.5	Izboljšanje varne kolesarske poti za povezovanje naselij (npr. relacija Šempeter - Žalec – Petrovče – Levec plus Ložnica).	++	OŽ DRSI	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	2.0 mio €	Do 2031
<b>SVEŽENJ 3: Vzpostavitev in dopolnitev kolesarske infrastrukture</b>						
3.3.1	Urediti eno kolesarnico letno na ključnih lokacijah, kot so šole, javni prevoz, trgovine in javne ustanove.	+	OŽ OŠ, ZASEBNIKI	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU Zasebni kapital	10.000 €	Redno, vsako leto
3.3.2	Namestiti dodatna kolesarska stojala in pokrita parkirišča za kolesa na mestih z visoko frekvenco uporabnikov.	+	OŽ Javne ustanove Gospodarske družbe	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU Zasebni kapital	10.000 €	Do 2031
3.3.3	Redno vzdrževati in posodabljati obstoječo infrastrukturo za kolesarje (poti, stojala, kolesarnice).	+	OŽ DRSI	Občinski proračun Zasebni kapital	20.000 €	Redno, vsako leto
<b>SVEŽENJ 4: Promocija kolesarjenja in ozaveščanje</b>						
3.4.1	Organizirati vsaj eno kampanjo, dogodek ali ozaveščevalni program letno za spodbujanje koristi kolesarjenja, z osredotočenostjo na osnovne šole in večje organizacije.	+	OŽ OŠ Javne ustanove	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	1.000 €	Redno, vsako leto
3.4.2	Redno spodbujati kolesarjenje med šolarji z izobraževalnimi delavnicami in prometnimi tečaji.	+	OŽ OŠ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	500 €	Redno, vsako leto

UKREP		ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	FINANČNA VREDNOST	ROKI IZVEDBE
3.4.3	Letno organizirati nagradne izzive za spodbujanje uporabe koles med zaposlenimi, otroki in starejšimi (vsaj en letno).	+	OŽ OŠ Javne ustanove	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	1.000 €	Redno, vsako leto
3.4.4	Uvedba lokalnih programov, ki spodbujajo kolesarjenje kot del zdravega načina življenja, v sodelovanju z zdravstvenimi ustanovami in športnimi društvi.	+	OŽ ZKŠZ CKZ SSR	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	2.000 €	Do 2029
3.4.5	Redno spodbujanje lokalnega turizma s kolesarjenjem: Partnerstvo z lokalnimi turističnimi organizacijami za promocijo kolesarskega turizma.	+	OŽ ZKŠT Turistična društva	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	1.000 €	Redno, vsako leto
3.4.6	Osredotočene akcije za spodbujanje kolesarjenja med starejšimi, ki vključujejo brezplačne delavnice o varni uporabi koles (vsaj ena letno).	+	OŽ Občinska društva	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	1.000 €	Redno, vsako leto
<b>SVEŽENJ 5: Integracija kolesarjenja z javnim potniškim prometom</b>						
3.5.1	Redna vsakoletna promocija kolesarjenja kot dela lokalne kulture, npr. "Kolesarjenje po poteh savinjskega hmelja," kjer se povežejo lokalne kolesarske ture z znamenitostmi občine.	+	OŽ ZKŠT	Občinski proračun	1.000 €	Redno, vsako leto
3.5.2	Zagotoviti prostor/transportno napravo za prevoz koles na avtobusih ali vlakih, ki povezujejo naselja z regionalnimi centri.	++	Izvajalci JPP	Sredstva izvajalcev JPP Državni proračun MOPE, MZI, EU	1.000 €	2029

UKREP		ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	FINANČNA VREDNOST	ROKI IZVEDBE
3.5.3	Vzpostaviti parkirna mesta za kolesa na glavnih avtobusnih in železniških postajah v občini.	++	OŽ SŽ NOMAGO	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU Sredstva izvajalcev JPP	20.000 €	2027
3.5.4	Izboljšati dostopnost informacij za lažje načrtovanje poti, ki kombinirajo kolesarjenje in javni prevoz.	+	OŽ Izvajalci JPP	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	5.000 €	2027
<b>SVEŽENJ 6: Doplnitev in uporaba sistema KolesCE</b>						
3.6.1	Povečati število mesečnih izposoj v sistemu KolesCE na 250 mesečno z izboljšanjem dostopnosti postaj.	+	OŽ Izvajalec sistema KolesCE - Nomago	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	1.000 €	Do 2031
3.6.2	Redno letno spremljati in prilagajati razpoložljivost sistema KolesCE glede na potrebe uporabnikov.	+	OŽ Izvajalec sistema KolesCE - Nomago	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto
3.6.3	Redno promovirati sistem KolesCE kot ključni del trajnostne mobilnosti v občini.	+	OŽ Izvajalec sistema KolesCE - Nomago	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto
3.6.4	Uvedba dodatnih električnih koles v sistem KolesCE, da se poveča dostopnost na daljših ali bolj zahtevnih poteh.	++	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	3.000 €/kom	Redno, vsako leto

UKREP		ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	FINANČNA VREDNOST	ROKI IZVEDBE
3.6.5	Spodbuditi lokalne skupnosti, da identificirajo primerne lokacije za nove postaje sistema KolesCE.	+	OŽ Krajevne skupnosti Občinska društva	Ni dodatnih stroškov	0 €	2027

**STEBER:**  
**JAVNI PROMET**



UKREP		ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	FINANČNA VREDNOST	ROKI IZVEDBE
<b>STEBER: JAVNI PROMET</b>						
<b>SVEŽENJ 1: Povečanje frekvence in usklajenosti javnega potniškega prometa</b>						
4.1.1	Spodbujati izvajalce javnega potniškega prometa in DUJPP za povečanje frekvence avtobusnih linij na relacijah z omejenim dostopom, zlasti v ruralnih območjih, še posebej za dnevne migrante in šolarje na relaciji Šempeter - Žalec - Celje.	+	OŽ DUJPP Izvajalci JPP	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto
4.1.2	Izboljšati usklajenost voznih redov med avtobusi in vlaki, da se omogoči lažje prestopanje za potnike.	+	OŽ	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto
4.1.3	Vzpodbijanje vzpostavitve avtobusnih povezav znotraj regije (npr. relacija Žalec - Dobrna).	+	OŽ	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto
<b>SVEŽENJ 2: Nadgradnja infrastrukture za potnike</b>						
4.2.1	Modernizirati 10 avtobusnih postajališč z digitalnimi prikazi voznih redov, pokritimi čakalnimi območji, kolesarnicami ali stojali za kolesa in/ali izboljšano označenostjo in osvetlitvijo.	++	OŽ DRSI	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	50.000 €	2028
4.2.2	Izvesti analizo dostopnosti postajališč za ranljive udeležence in po potrebi ukrepanje.	+	OŽ	Ni dodatnih stroškov	0 €	2026
4.2.3	Proučitev in vzpostavitev multimodalne točke v Žalcu na obrobju mestnega središča (npr. južno od železnice, Žalec vzhod) (delitev prevoza, kolesCE, parkirišče, hoja, P+R prestopna točka ...)	++	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	1.0 mio €	2029
<b>SVEŽENJ 3: Spodbujanje storitve Prostofer</b>						
4.3.1	Povečati število mesečnih uporabnikov storitve Prostofer na 400 letno.	+	OŽ Zlata mreža (operativno usklajevanje	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	30.000 €	Do 2031

UKREP		ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	FINANČNA VREDNOST	ROKI IZVEDBE
4.3.2	Povečati število prostovoljcev storitve Prostofer na 12 letno.	+	OŽ Zlata mreža (operativno usklajevanje)	Ni dodatnih stroškov	0 €	2030
4.3.3	Organizirati letne kampanje za ozaveščanje prebivalcev o prednostih storitve Prostofer in povečati njeno prepoznavnost.	+	OŽ	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto
4.3.4	Nagovarjanje prostovoljcev: organizacija lokalnih kampanj, kjer se poudarja pomen storitve za ranljive skupine (starejše, gibalno ovirane) in možnosti sodelovanja kot prostovoljec.	+	OŽ	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto
4.3.5	Priznanja za voznike: uvedba letnih nagrad za najbolj aktivne prostovoljce, npr. simbolična priznanja na občinskih prireditvah.	+	OŽ	Občinski proračun	1.000 €	Redno, vsako leto
4.3.6	Sodelovanje z organizacijami: partnerstvo z društvi upokojencev, Rdečim križem ali drugimi nevladnimi organizacijami za privabljanje prostovoljcev.	+	OŽ Občinska društva	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto
4.3.7	Praktične predstavitve: na občinskih dogodkih omogočiti demonstracijo uporabe storitve (kako poklicati, rezervirati vožnjo ipd.).	+	OŽ ZKŠT	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto
4.3.8	Delitev pozitivnih zgodb: objave zgodb zadovoljnih uporabnikov in prostovoljcev na občinskih spletnih straneh, družbenih omrežjih in v glasilih.	+	OŽ	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto
4.3.9	Simbolične ugodnosti za prostovoljce: zagotavljanje manjših ugodnosti, kot so brezplačne vozovnice za javni prevoz, vstopnice za kulturne dogodke ali darilni boni.	+	OŽ	Občinski proračun	500 €/leto	Redno, vsako leto

UKREP	ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	FINANČNA VREDNOST	ROKI IZVEDBE	
<b>SVEŽENJ 4: Spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa</b>						
4.4.1	Sodelovanje s podjetji za spodbujanje zaposlenih k prostovoljnemu delu (npr. omogočanje nekaj prostih ur mesečno za vožnje s Prostoferjem).	+	OŽ Javne ustanove	Občinski proračun Ni dodatnih stroškov	500 €/leto	Redno, vsako leto
4.4.2	Letno organizirati promocijske akcije za ozaveščanje o prednostih javnega prevoza, zlasti med šolarji in zaposlenimi.	+	OŽ OŠ Vrtci	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto
4.4.3	Kampanje na družbenih omrežjih in v medijih: redno objavljanje informacij o prednostih javnega prevoza na družbenih omrežjih, lokalnih spletnih straneh in v občinskih glasilih.	+	OŽ ZKŠT NOMAGO SŽ	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto
4.4.4	Promocija skozi zgodbe uporabnikov: objave zgodb zadovoljnih uporabnikov javnega prevoza in storitve Prostofer, ki prikazujejo pozitivne izkušnje in vpliv na njihovo mobilnost.	+	OŽ	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto

**STEBER:  
MOTORIZIRANI IN MIRUJOČ PROMET**

**PROSTOFER**  
PROSTOVOLJNI ŠOFER



Občina Žalec

UKREP		ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	FINANČNA VREDNOST	ROKI IZVEDBE
<b>STEBER: MOTORIZIRANI IN MIRUJOČ PROMET</b>						
<b>SVEŽENJ 1: Optimizacija pretočnosti in umirjanje prometa</b>						
5.1.1	Izvesti letno vsaj en ukrep za umirjanje prometa v kritičnih točkah (npr. naselja Šempeter, Migojnice, Ložnica, Savinjska cesta) v navezavi z varnostjo, zastoji in zvočnimi emisijami.	+	OŽ	Občinski proračun	3.000 €/leto	Redno, vsako leto
5.1.2	Namestitev dodatnih prikazovalnikov hitrosti na ključnih odsekih za spremljanje in zmanjšanje povprečne hitrosti ter prispevanje k zmanjševanju zvočnega onesnaženja.	+	OŽ	Občinski proračun	8.000 €/leto za nakup dveh tabel	Redno, vsako leto
<b>SVEŽENJ 2: Alternativne poti in preusmeritev tovornega prometa</b>						
5.2.1	Proučiti in glede na ugotovitve implementirati rešitve za preusmeritev tovornega prometa iz gosto poseljenih območij (npr. Gotovlje, Drešinja vas ...).	++	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU		2027
5.2.2	Načrtovanje in razvoj alternativnih dostopnih poti do poslovnih con, glavnih prometnic in obvoznice za zmanjšanje obremenitev cest v območju goste poseljenosti.	+++	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	1.5 mio €	Do 2031
<b>SVEŽENJ 3: Izboljšanje mirujočega prometa in ozelenitev parkirišč</b>						
5.3.1	Letno urediti vsaj tri parkirna mesta z ozelenitvijo (drevesa, zasaditve za senco) ali postavitvijo nadstreškov s sončnimi celicami.	++	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU javno zasebno partnerstvo	10.000 €/PM v primeru solarnega nadstreška oz. 500 €/PM za ozelenitev	Ozelenitve letno, nadstreški v primeru JZP do 2029
5.3.2	Povečanje nadzora nad mirujočim prometom.	+	OŽ Redarska služba	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno vsako leto

UKREP		ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	FINANČNA VREDNOST	ROKI IZVEDBE
5.3.3	Razširiti kapacitete parkirišč pri železniških in avtobusnih postajah ter na območjih z visokim obiskom (npr. pokopališče Žalec).	++	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	6.000 €/PM	Do 2031
5.3.4	Do leta 2028 proučiti možnost odmika kapacitet parkirišč na obrobje.	++	OŽ	Ni dodatnih stroškov	0 €	2028
5.3.5	Povečati število označenih parkirnih mest za gibalno ovirane osebe in enosledna motorna vozila (v centrih večjih naselij).	+	OŽ KS MS	Občinski proračun	200 €/invalidsko PM	2026
5.3.6	Celovita ureditev prometne situacije in mirujočega prometa v okolici Ekomuzeja in Inštituta za hmeljarstvo in pivovarstvo Slovenije.	++	OŽ	Občinski proračun	250.000 €	2027
5.3.7	Ureditev prometa za izboljšanje pretočnosti na območju Mladinskega centra Žalec.	++	OŽ	Občinski proračun	5.000 €	2026
5.3.8	Ureditev parkirišč za obiskovalce in pohodnike na okoliške pohodne poti (npr. Kotečnik, Šmohor, Mrzlica ...).	++	OŽ	Občinski proračun	20.000 €/lokacijo	2028
5.3.9	Izboljšati sistem parkiranja staršev in odlaganja učencev med jutranjimi in popoldanskimi prometnimi konicami in predlog za izboljšanje prometne signalizacije na območju OŠ Petrovče in OŠ Šempeter.	++	OŽ OŠ Petrovče in OŠ Šempeter	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	200.000 €/lokacijo	2029
<b>SVEŽENJ 4: Spodbujanje souporabe vozil, promocija in ozaveščanje</b>						
5.4.1	Uvedba pobud za skupne prevoze med zaposlenimi v večjih podjetjih.	+	OŽ Večji zaposlovalci Javne ustanove	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto
5.4.2	Organizacija letnih ozaveščevalnih kampanj za spodbujanje uporabe trajnostnih oblik mobilnosti.	+	OŽ	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto

UKREP		ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	FINANČNA VREDNOST	ROKI IZVEDBE
5.4.3	Spodbujanje lokalnih podjetij in javnih zavodov k implementaciji programov za skupno vožnjo zaposlenih.	+	OŽ Podjetja Javni zavodi	Ni dodatnih stroškov	0 €	Redno, vsako leto
<b>SVEŽENJ 5. Redno vzdrževanje cest in izgradnja nove infrastrukture</b>						
5.5.1	Zgraditi ali obnoviti 5 km občinskih cest.	+++	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	1.5 mio €/leto	Do 2031
5.5.2	Letno izvajati redne preglede cestne infrastrukture in odpravo kritičnih pomanjkljivosti (npr. razpoke, slaba signalizacija, hrupnost ...).	Letno izvajati redne preglede cestne infrastrukture in odpravo kritičnih pomanjkljivosti (npr. razpoke, slaba signalizacija, hrupnost ...).	OŽ	Občinski proračun	50.000 € / leto	Redno, vsako leto
<b>SVEŽENJ 6: Polnilne postaje za električna vozila</b>						
5.6.1	Vzpostaviti vsaj tri dodatne polnilne postaje za električna vozila na ključnih lokacijah (mestna središča, poslovne cone, turistična območja).	++	OŽ	Občinski proračun Državni proračun MOPE, MZI, EU	40.000 €/ polnilno postajo	2027-2030
5.6.2	Uvesti informacijski sistem za uporabnike električnih vozil z zemljevidi.	+	OŽ	Ni dodatnih stroškov	0 €	2026

UKREP		ZAHTEVNOST	ODGOVORNOST	VIR FINANCIRANJA	FINANČNA VREDNOST	ROKI IZVEDBE
<b>SVEŽENJ 7: Monitoring in prilagajanje ukrepov</b>						
5.7.1	Letno spremljati podatke o prometnih obremenitvah, hitrosti vožnje in uporabi parkirišč ter na podlagi teh podatkov prilagajati strategije.	+	OŽ	Občinski proračun	3.000 €/leto	Redno, vsako leto



## Občinska celostna prometna strategija Občine Žalec

**Naročnik:** Občina Žalec

**Izdelava:** Fakulteta za logistiko, Univerza v Mariboru

**Avtorji in predstavniki izdelovalca:**

**Vodja projekta:** dr. Uroš Kramar

**Sodelavci:** dr. Tina Cvahte Ojsteršek, dr. Marjan Sternad, dr. Darja Topolšek

**Zunanja presoja kakovosti:** Marko Čelan

**Oblikovanje:** Manca Zrinski, Fakulteta za logistiko, Univerza v Mariboru

**Fotografije:** Arhiv ZKŠT Žalec in Zvonka Kovič (Občina Žalec)

*Projekt izdelave Občinske celostne strategije Občine Žalec sofinancirata Evropska unija in Republika Slovenija v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«.*



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira  
Evropska unija

