



OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
Občine Prebold



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Občine Prebold





OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
Občine Prebold

NASLOV:	OBČINSKA PROMETNA STRATEGIJA Občina Prebold
IZDAJATELJ:	OBČINA PREBOLD Hmeljarska cesta 3, 3312 Prebold elektronska publikacija
IZVAJALEC:	RCI - Razvojni center Inženiringi Celje, d.o.o.
AVTORJI:	Matija Jurko Rok Skale Staša Varšek Mira Leskovar Neža Jurko
FOTOGRAFIJE:	RCI - Razvojni center Inženiringi Celje, d.o.o.
OBLIKOVANJE:	Breda Pungaršek Žohar, Studio BP
LETO IZDELAVE:	Junij 2025

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





OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
Občine Prebold



Spoštovane občanke, spoštovani občani,

v želji po tem, da ustvarjamo okolje v katerem bomo živeli lepše in bolje, se je Občina Prebold podala na pot priprave Občinske celostne prometne strategije. Kot drugod, se tudi v Preboldu srečujemo s hitrim naraščanjem motoriziranega prometa in potrebo po bolj učinkovitih povezavah. Naša strategija je zato usmerjena v izboljšanje dostopnosti do osnovnih storitev, krepitev trajnostnih oblik prevoza in razvoj prometa, ki bo prijazen ljudem in okolju. Celostno urejanje prometa zahteva celovit pristop, ki upošteva specifike prostora, odlično poznavanje terena in dolgoročno vizijo. Skozi več delavnic z različnimi deležniki smo spoznali, da si prebivalci na področju mobilnosti želijo rešitev, ki so praktične, trajnostno naravnane in dostopne.

Pri pripravi strategije smo podrobno raziskali potovalne navade naših občanov, si prizadevali razumeti njihove dejanske potrebe ter v središče načrtovanja postavili željo in pravico vseh do zdravega, varnega in prijetnega življenjskega prostora. Skupina pripravljavcev je oblikovala obsežen nabor ukrepov, ki vključujejo razvoj infrastrukture za pešce, vključno s prehodi, conami in pločniki, vzpostavitev mreže kolesarskih poti in sistemov za izposojanje koles, ureditev postajališč javnega potniškega prometa ter druge ukrepe, ki naslavlajo tudi področje motoriziranih vozil. V ospredju so ukrepi za pešce in kolesarje, izboljšanje javnega prevoza ter premišljeno urejanje mirujočega prometa. Promet omogoča mobilnost, ki je ključna za življenje in razvoj vsake skupnosti. Ob tem pa je nujno zavedanje, da ima tudi druge, negativne učinke na ljudi in okolje – povzroča hrup, nesreče, zavzema veliko prostora in je odgovoren za družbene stroške. Ti so načeloma skriti, plačuje pa jih celotna družba, ne samo tisti, ki onesnažujejo.

Proces priprave celostne prometne strategije je bil vključen in odprt. Mnenja, predlogi in pobude občanek in občanov so bili ključni pri oblikovanju smernic, ki jih bomo uresničevali v prihodnjih letih. Ta dokument zato ni le strategija občine, ampak naša skupna vizija. Naj bo Prebold kraj, kjer je mobilnost enostavna, varna in prijetna za vse. Hvala vsem, ki ste prispevali k nastanku tega dokumenta in hvala vsem, ki boste pomagali uresničiti njegovo vizijo.

Uspeh Občinske celostne prometne strategije je odvisen tudi od nas - občanov, zato Vas vabim k branju strategije in aktivnemu sodelovanju pri njenem uresničevanju. S sodelovanjem in odgovornim ravnanjem v prometu lahko skupaj ustvarimo Prebold, ki bo dostopen, zelen in čist – kraj, v katerem bomo radi živeli.

Marko Repnik
župan Občine Prebold



KAZALO VSEBINE

1 NAŠA POT K TRAJNOSTNI PRIHODNOSTI	6
2 SOUSTVARJANJE DRUGAČNE MOBILNOSTI: PROCES PRIPRAVE OCPS	7
3 SKUPAJ DO BOLJŠE MOBILNOSTI IN PRIJETNEJŠEGA OKOLJA:	
KAKŠNA NAJ BO NAŠA OBČINA?:	9
3.1 Vizija OCPS	9
3.2 Strateški cilji	9
3.3 Ciljne vrednosti	11
4 OBČINSKA MOBILNOST V ŠTEVILKAH IN DEJSTVIH – KJE SMO?	12
4.1 Demografski podatki	12
4.2 Prometno omrežje	14
4.3 Motorizacija	14
4.4 Prometne obremenitve	15
4.5 Potovalne navade občanov	16
4.6 Prometna varnost	19
5 DOSEŽKI, IZZIVI IN PRILOŽNOSTI ZA RAZVOJ PROMETA V OBČINI	21
5.1 Celostno prometno načrtovanje	21
5.2 Hoja	22
5.3 Kolesarjenje	24
5.4 Javni potniški promet	25
5.5 Motorni promet	26
6 STRATEŠKA VODILA IN SMERI UKREPANJA – NAŠ NAČRT POTI	27
6.1 Strateška vodila	27
6.2 Smeri ukrepanja	28
7 AKCIJSKI NAČRT – S KATERIMI UKREPI DO NAŠIH CILJEV	30
7.1 Celostno prometno načrtovanje	32
7.2 Hoja	34
7.3 Kolesarjenje	36
7.4 Javni potniški promet	37
7.5 Motorni promet	38
8 ZAKLJUČEK	40



KAZALO TABEL

TABELA 1: Ciljne vrednosti strateških ciljev	11
TABELA 2: Izbrani demografski kazalniki za obdobje 2015-2024	12
TABELA 3: Prometno omrežje Občine Prebold	14
TABELA 4: Motorizacija v Občini Prebold	15
TABELA 5: Delovne migracije	16
TABELA 6: Potovalni način za prihod na delo	17
TABELA 7: Dolžina poti na delo	17
TABELA 8: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v OŠ	19
TABELA 9: Deleži otrok, ki prihajajo v OŠ brez spremstva odraslih oseb	19
TABELA 10: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – steber Celostno prometno načrtovanje	22
TABELA 11: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – steber hoja	23
TABELA 12: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – steber kolesarjenje	24
TABELA 13: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – steber JPP	25
TABELA 14: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – steber motorni promet	26
TABELA 15: Strateška vodila	27
TABELA 16: Ukrepi, pričakovana zahtevnost in pričakovana učinkovitost	28
TABELA 17: Akcijski načrt – Celostno prometno načrtovanje	32
TABELA 18: Akcijski načrt – Hoja	34
TABELA 19: Akcijski načrt – Kolesarjenje	36
TABELA 20: Akcijski načrt – Javni potniški promet	37
TABELA 21: Akcijski načrt – Motorni promet	38

KAZALO GRAFIKONOV

GRAFIKON 1: Potovalni način za prihod na delo	17
GRAFIKON 2: Rezultati kordonskega štetja združeni po prometnih načinih	18
GRAFIKON 3: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v OŠ	19



1. NAŠA POT K TRAJNOSTNI PRIHODNOSTI

Občinska celostna prometna strategija Občine Prebold (OCPS) je dokument, ki predstavlja osnovo za nadaljevanje načrtovanja prostorskih in prometnih ureditev, ki bodo prispevale k trajnostni prihodnosti ter zagotavljanju kakovosti življenja za vse občane Občine Prebold.

Tradicionalno prometno načrtovanje je v preteklosti temeljilo predvsem na širitvi cest in povečevanju zmogljivosti za avtomobile, kar je pogosto le začasno reševalo prometne težave. V nasprotju s tem trajnostno prometno načrtovanje, na katerem temelji občinska celostna prometna strategija, išče dolgoročne rešitve, ki zmanjšujejo prometne obremenitve, izboljšujejo kakovost življenja in varujejo okolje.

Dokument je strukturiran tako, da najprej predstavi vizijo in cilje trajnostne mobilnosti, sledi podroben pregled trenutnega stanja in ključnih izzivov, nato pa so predstavljena oblikovana strateška vodila in smeri ukrepanja, ki določajo naše glavne razvojne usmeritve.

V zaključku strategija ponuja konkreten akcijski načrt z naborom ukrepov, časovnim okvirjem, odgovornimi nosilci in predvidenimi viri, s čimer postaja močno orodje za usmerjanje občinske prometne politike.

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

bivalno okolje za vse občane, privlačno destinacijo za obiskovalce in spodbudno okolje za gospodarstvo.

Občina Prebold se z izdelavo svoje prve OCPS podaja po poti celostnega prometnega načrtovanja. S predmetno OCPS postavljamo temelje za razvoj bolj trajnostnega, varnega in dostopnega prometnega sistema, ki spodbuja hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza.



Vir: RCI, d. o. o.

Dokument je strukturiran tako, da najprej predstavi vizijo in cilje trajnostne mobilnosti, sledi podroben pregled trenutnega stanja in ključnih izzivov, nato pa so predstavljena oblikovana strateška vodila in smeri ukrepanja, ki določajo naše glavne razvojne usmeritve. V zaključku ponuja strategija konkreten akcijski načrt z naborom ukrepov, časovnim okvirjem, odgovornimi nosilci in predvidenimi viri, s čimer postaja močno orodje za usmerjanje občinske prometne politike.



2. SOUSTVARJANJE DRUGAČNE MOBILNOSTI: PROCES PRIPRAVE OCPS

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

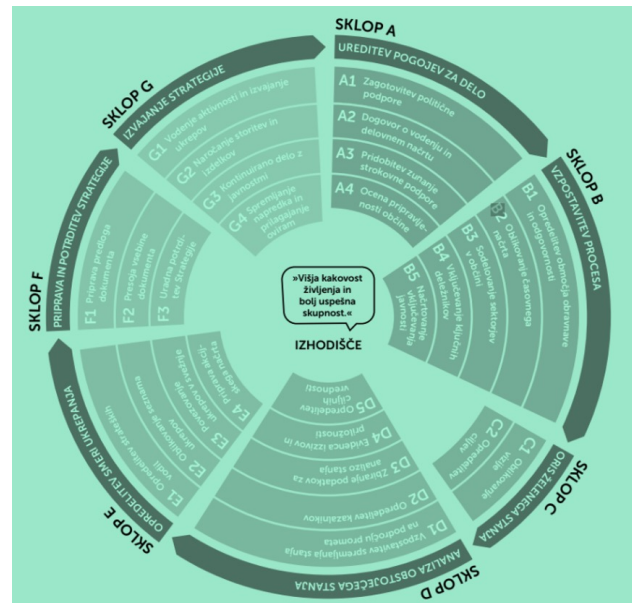
Aktivnosti so se nadaljevale s postopki izbora izvajalca za pripravo OCPS ter s podpisom pogodbe z izbranim izvajalcem.

Sam proces priprave oz. izdelave OCPS se je pričel maja 2024 z oblikovanjem ožje delovne skupine in je potekal do junija 2025, ko sta ustreznost OCPS potrdila pristojno Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo Republike Slovenije in Občinski svet Občine Prebold.

Celoten proces je potekal v skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije¹, ki obsega 7 ključnih sklopov:

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

¹ Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, april 2023).



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

OCPS Občine Prebold smo oblikovali skozi širok in vključujoč proces načrtovanja. Že na začetku smo vzpostavili ožjo in širšo delovno skupino, ki je aktivno sodelovala v vseh fazah priprave strategije. V širšo delovno skupino smo vključili predstavnike ključnih deležnikov, med njimi občinsko upravo, izobraževalne in zdravstvene ustanove, policijo, redarstvo, krajevne odbore ter predstavnike gospodarstva.

Posebno pozornost smo namenili vključevanju občanov, saj verjamemo, da je sodelovanje prebivalcev ključno za uspešno izvedbo ukrepov. V okviru priprave OCPS smo izvedli vrsto aktivnosti, s katerimi smo pridobili mnenja, predloge ter vpogled v prometne izzive in potrebe v občini. Organizirali smo delavnice, javne razprave, intervjuje, ankete, delovne sestanke ter objave v medijih.

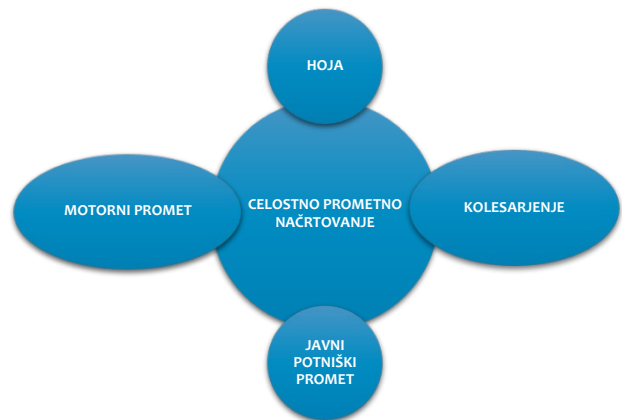


Prizadevali smo si pridobiti čim več povratnih informacij, ki omogočajo boljše razumevanje trenutnega stanja in izzivov, s katerimi se soočamo. Na ta način smo spodbujali iskanje inovativnih rešitev, ki odražajo raznolikost interesov v skupnosti. Participativni pristop nam je omogočil oblikovanje širšega konsenza o prioritetah in usmeritvah, kar vodi do bolj trajnostnih in sprejemljivih odločitev. Javno in strokovno sodelovanje smo zagotovili z izvedbo anket, intervjujev, delavnic, javnih razprav, razstave, objav v medijih in prireditve na prostem.

V dokument smo vključili ključne ugotovitve iz vseh faz: od vzpostavitve procesa, ocene in vrednotenja obstoječega stanja, do postavljanja ciljev in potrditve strategije. Zadnja, sedma faza (SKLOP G – izvajanje strategije), pomeni spremljanje uresničevanja strategije v skladu z akcijskim načrtom in kazalniki, ki smo jih določili za spremljanje izvajanja ciljev.

Akcijsko-finančni načrt vključuje podroben seznam ukrepov za sedemletno obdobje (do leta 2032) in predstavlja osnovo za doseganje ciljev OCPS. Napredek bomo spremljali vsako leto z zbiranjem podatkov za pet obveznih kazalnikov, ki smo jih določili z uporabo enotne metodologije. Posodobitev OCPS načrtujemo do leta 2032.

Akcijski načrt smo zasnovali na petih ključnih prometnih stebrih, ki skupaj tvorijo celovit okvir strategije. Vsako področje smo podrobno obravnavali, saj lahko vizijo organiziranega prometa v občini dosežemo le s hkratnim uresničevanjem ciljev na vseh medsebojno povezanih strateških področjih.



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



Vir: RCI, d. o. o.



Vir: RCI, d. o. o.



3 SKUPAJ DO BOLJŠE MOBILNOSTI IN PRIJETNEJŠEGA OKOLJA: KAKŠNA NAJ BO NAŠA OBČINA?

Na vprašanje »V kakšni občini želimo živeti?« smo odgovore iskali skupaj s ključnimi deležniki, ki smo jih prepoznali kot pomembne sogovornike v procesu oblikovanja strategije.

Vizijo in strateške cilje OCPS smo oblikovali skozi sodelovalni proces v okviru delavnic širše delovne skupine. Na podlagi vrednot, ki so jih izpostavili člani te skupine, smo pripravili prvi osnutek vizije. Predlog vizije ter nabor in razvrstitev strateških ciljev smo nato predstavili javnosti. Na javnih razpravah, kamor smo povabili vse občane, smo prejeli dodatne predloge, osnutek dopolnili in ga skupaj potrdili.

3.1 Vizija OCPS

Vizijo OCPS smo oblikovali kot splošen opis prometne ureditve v prihodnosti. Z njo izražamo naš dolgoročni pogled na razvoj Občine Prebold na področju prometa ter podajamo odgovor na vprašanje, v kakšni občini si želimo živeti.

»Občina Prebold je varna in povezana občina, ki ima posluh za vse občane. Spodbuja dostopnost do javnih storitev, urejenih zelenih površin in promovira zdrav življenjski slog prebivalcev in obiskovalcev. Z zgledno urejenimi površinami, privlačnimi za uporabo pešcev in kolesarjev nudi kvaliteten življenjski prostor, ki ga sočasno oblikujeta močna lokalna in regionalna povezanost.«



Vir: RCI, d. o. o.

3.2 Strateški cilji

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

² Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, april 2023).



1. Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti

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

2. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

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

3. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci

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

4. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

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

uporabljajo javni potniški promet.

5. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo

Cilj se osredotoča na podporo gospodarski dejavnosti z izboljšanjem dostopnosti do gospodarskih subjektov, s poudarkom na izboljšanju dostopnosti za trajnostne oblike mobilnosti, ki bodo zaposlenim omogočale prihode na delo na trajnostne načine. Učinkovitost tega cilja bo spremljana z merjenjem potovalnih navad zaposlenih (prihodi na delo s kolesom, peš, JPP, deljenje prevozov) skozi zmanjšanje deleža zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo izključno lasten avtomobil.

6. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti

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

7. Znižanje lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa

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



3.3 Ciljne vrednosti

S ciljnimi vrednostmi je kvantitativno določena zelena sprememba in časovni rok zanjo.

Z njimi bomo na koncu procesa, pa tudi med njim, merili primernost, uspešnost in učinkovitost izbranih ukrepov.

TABELA 1: Ciljne vrednosti strateških ciljev

Cilj	Kazalnik	Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost
Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti.	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo in deleži otrok, ki prihajajo v šolo brez spremstva odraslih.	Povečanje deleža osnovnošolcev, ki prihaja v šolo z aktivnimi oblikami mobilnosti za 5%	27,2%	32,2%
Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.	Število nesreč na državnih cestah	Zmanjšanje letnega števila nesreč za 10% glede na povprečje obdobja 2011-2023	12,4	11,2
Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.	Delež uporabe aktivnih potovalnih načinov zaposlenih	Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo peš ali s kolesom (4-5x tedensko) za 5%	3,0%	8,0%
Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.	Število oseb, ki uporabljajo JPP	Povečanje števila uporabnikov JPP za 15%	148 validacij	170 validacij
Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.	Delež uporabe aktivnih potovalnih načinov zaposlenih	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo izključno lasten avtomobil za 3%	76,6%	73,6%
Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.	Delež uporabe aktivnih potovalnih oblik	Povečanje deleža aktivnih oblik mobilnosti (hoja, kolo, skiro,...) na glavnih prometnicah za 5%	6,9%	11,9%
Znižanje lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.	Delež uporabe avtomobila	Zmanjšanje deleža in obsega uporabe avtomobilov na glavnih prometnicah v občini za 3%	85,8%	82,8%

Vir: RCI, d. o. o.



4.0 OBČINSKA MOBILNOST V ŠTEVILKAH IN DEJSTVIH – KJE SMO?

Mobilnosti v občini ne oblikujejo zgolj ceste, križišča in prevozna sredstva – soustvarjamo jo mi, občani, s svojimi vsakodnevnimi potovalnimi navadami. Naše odločitve o tem, kako premagujemo razdalje, pomembno vplivajo na prometne tokove, obremenjenost cest, kakovost bivanja in stanje okolja. Če želimo razumeti, kako dejansko uporabljamo prometni sistem in kje se pojavljajo največji izzivi, moramo pogledati številke in dejstva, ki oblikujejo našo vsakdanjo prometno resničnost.

4.1 Demografski podatki

Občina Prebold spada v Savinjsko statistično regijo in meri 41 km², s čimer se po velikosti uvrščamo na 145. mesto med slovenskimi občinami. Kar 8,8 % občinskega ozemlja je vključenega v območje Nature 2000, kar potrjuje tudi naravno bogastvo našega okolja.



Vir: RCI, d. o. o.

Največ prebivalcev živi v naseljih Prebold, Latkova vas in Dolenja vas – tam prebiva kar 64,4 % vseh občanov. V zadnjih desetih letih smo zaznali 6,6 % rast števila prebivalcev, kar spremlja tudi večja gostota poseljenosti. Najhitrejšo rast beleži hribovsko naselje Marija Reka, medtem ko v največjem naselju, Preboldu, opazamo rahel upad števila prebivalcev

TABELA 2: Izbrani demografski kazalniki za obdobje 2015 – 2024

		2015	2020	2024
Občina Prebold	Prebivalstvo	4.999,00	5.103,00	5.329,00
	Povprečna starost (leta)	42,50	43,80	44,50
	Indeks staranja	114,50	127,20	143,20
	Delež prebivalcev, 0-14 let (%)	15,50	16,20	15,80
	Delež prebivalcev, 15-64 let (%)	66,70	63,30	61,50
	Delež prebivalcev, 65 let ali več (%)	17,80	20,60	22,70
	Gostota naseljenosti	123,10	125,50	131,30

Vir: RCI, d. o. o.



Vir: RCI, d. o. o.



Vir: RCI, d. o. o.



OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
Občine Prebold



Vir: RCI, d. o. o.





4.2 Prometno omrežje

Občina Prebold je preprejena z lokalnimi in regionalnimi cestami, ki povezujejo občinske kraje z bližnjimi večjimi središči kot sta Žalec in Celje. Glavna prometna povezava skozi občino je regionalna cesta, ki omogoča dostop do avtoceste A1 Ljubljana-Maribor, kar izboljšuje dostopnost in povezanost z ostalimi regijami.

Občina ima razvejano mrežo lokalnih cest, ki povezujejo posamezne zaselke in naselja znotraj občine.

TABELA 3: Prometno omrežje Občine Prebold

Identifikacija	Cesta	Številka	Opis	Dolžina-m
R2	427	1351	Latkova vas-Trbovlje	12.590
R2	447	0288	Šempeter-Latkova vas	411
R2	447	0289	Latkova vas-Sentrupert	1.420
LC			Občinske ceste: Lokalne ceste	38.586
LG			Občinske ceste: Glavne mestne ceste	0
LZ			Občinske ceste: Zbirne mestne ceste	527
LK			Občinske ceste: Mestne (krajevne) ceste	706 m
JP			Občinske ceste: Javne poti	52.526
			Skupna dolžina v m	107.520

Vir: <https://podatki.gov.si/dataset/dolzine-drzavnih-cest-po-obcinah>, prikaz RCI d.o.o.

Skupna dolžina javnih cest v Občini Prebold znaša 107,5 km, od tega 14,4 km pripada državnim cestam, preostalih 93,1 km pa občinskim cestam (vključno z javnimi potmi za kolesarje). Gostota celotnega javnega cestnega omrežja v občini je 2,65 km na km² občinskega ozemlja, kar je več kot povprečna gostota na državni ravni, ki znaša 1,92 km na km². Gostota državnega cestnega omrežja v občini je 0,36 km/km², občinskega pa 2,29 km/km², kar je višje od gostote državnega (0,32 km/km²) in občinskega (1,60 km/km²) cestnega omrežja na ravni države.

4.3 Motorizacija

Eden ključnih kazalnikov, ki odraža naše potovalne navade in je tesno povezan z geografskimi ter socio-ekonomskimi značilnostmi območja, je stopnja motorizacije. V zadnjih 15 letih smo zabeležili splošno rast števila cestnih vozil za skoraj 20,6 %, kar presega 16,0 % rast števila prebivalcev. To kaže na vse večjo odvisnost od osebnega motornega prometa ter na naraščajoče potrebe po prometni infrastrukturi in parkirnih površinah.

Še posebej izstopa rast določenih kategorij vozil. Največjo rast beležimo pri kolesih z motorjem (136,9 %) in motornih kolesih (106,0 %), kar kaže na njihovo naraščajočo priljubljenost. Občutno se je povečalo tudi število tovornih vozil in traktorjev, kar odraža rast komercialnega prometa ter večjo intenzivnost kmetijskih dejavnosti na našem območju.

Najpogostejše prevozno sredstvo je osebni avtomobil, katerega uporaba se je v opazovanem obdobju povečala za 30,2 %, kar dodatno prispeva k obremenitvam prometnega sistema.

Stopnja motorizacije, ki se meri v številu vozil na prebivalca, se je povečala iz 0,65 na 0,80, kar predstavlja 20,6 % rast. To pomeni, da imamo v povprečju vse več vozil na prebivalca, kar še dodatno obremenjuje cestno infrastrukturo, zlasti v času prometnih konic.

Ti podatki nas usmerjajo k razmisleku o nadaljnjih korakih: v prihodnje bomo morali okrepiti prizadevanja za razvoj kakovostnega javnega prevoza ter izboljšati infrastrukturo za kolesarje in pešce. Le s celostnim pristopom bomo lahko zmanjšali odvisnost od osebnih vozil in razbremenili cestno omrežje.



TABELA 4: Motorizacija v občini Prebold

Vozila	2008	2023	Indeks rasti
Cestna vozila - SKUPAJ	3.039	2.551	1,46
Motorna vozila	2.973	2.431	1,42
Kolesa z motorjem	111	135	3,65
Motorna kolesa	116	132	2,44
Osební avtomobili in specialni osební avtomobili	2.397	1.615	1,20
Avtobusi in mini avtobusi	0	0	-
Tovorna motorna vozila	190	186	2,51
Traktorji	159	346	1,76
Priklopna vozila	66	120	3,16
Prebivalstvo	2008	2023	rast
Skupaj	4.606	5.343	116,00
Stopnja motorizacije	0,65	0,80	120,64

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

4.4 Prometne obremenitve

Občinske in državne ceste niso le infrastrukturne povezave, temveč žile, po katerih vsakodnevno poteka gospodarska, družbena in osebna mobilnost. Spremljanje prometnih obremenitev je zato ključno za razumevanje, kako se občina razvija, kako pretočen je promet in kje so največji izzivi za prihodnje ukrepe.

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI) prometne obremenitve v Občini Prebold spremlja na številih mestih:

- Št. mesto 741 Latkova vas, ki se nahaja v km 0+920 ceste R2-427/1351 Latkova vas-Trbovlje in
- Št. mesto 439 Podmeja, ki se nahaja v km 12+980 ceste R2-427/1351 Latkova vas-Trbovlje.

Na številih mestu **Latkova vas** smo med letoma 2013 in 2023 zabeležili 12,22 % rast skupnega števila vozil, kar kaže na postopno, a konstantno

povečevanje prometa na tem odseku ceste. Promet osebnih vozil in motorjev se je v tem obdobju povečal za 11,91 %, kar potrjuje dejstvo, da ta kategorija še vedno predstavlja največji delež prometa. Avtobusi so dosegli 31,25 % rast. Posebej izstopa rast števila tovornih vozil, predvsem srednje težkih tovornih vozil z maso od 3,5 do 7 ton (55,17 %) in lahkih tovornih vozil z maso pod 3,5 tone (118,99 %). To nakazuje povečano gospodarsko aktivnost, večjo potrebo po lokalni oskrbi in možen porast tranzitnega prometa skozi občino. Nasprotno pa smo pri težkih tovornih vozilih z maso nad 7,5 tone in tovornjakih s prikolico zaznali upad. Vlačilci ostajajo na stabilni ravni brez večjih sprememb. V letu 2020 je, podobno kot drugod po Sloveniji, promet občutno upadel pri skoraj vseh kategorijah, kar je skladno z omejitvami, uvedenimi med pandemijo COVID-19. Že leta 2021 so se številke večinoma povrnila na raven pred pandemijo.

Na številih mestu **Podmeja** smo v istem obdobju (2013–2023) zabeležili kar 64,19 % rast prometa, kar pomeni občutno povečanje prometa na tem delu cestnega omrežja. Promet osebnih vozil in motorjev se je povečal za 64,79 %, avtobusi pa so dosegli kar 200,0 %, čeprav so absolutne številke nizke.

Izredno močno je naraslo tudi število lahkih tovornih vozil (do 3,5 tone), in sicer za 214,29 %, pri srednjih in težkih tovornih vozilih pa smo zaznali upad števila vozil.

Tudi pri tej lokaciji se je v letu 2020 zgodil splošen padec vseh vrst prometa, kar pripisujemo ukrepom v času pandemije. Od leta 2021 naprej se promet ponovno krepi, a z različnimi trendi po posameznih kategorijah.



4.5 Potovalne navade občanov

Analizo potovalnih navad smo izvedli na podlagi rezultatov ankete, ki je bila javnosti na voljo v spletni in tiskani obliki. Skupno smo prejeli 228 izpolnjenih vprašalnikov, ki so nam ponudili vpogled v načine dostopanja do službe, šole, trgovin in drugih storitev v občini.

Med sodelujočimi v anketi so pretežno prevladovali zaposleni (82 %) in upokoјenci (13 %), največ jih je bilo v starostni skupini med 30 in 49 let (71 %).

Rezultati anket kažejo, da uporaba osebnega avtomobila izstopa v skoraj vseh kategorijah. Edina izjema so poti na rekreacijo, kjer več ljudi uporablja trajnostne oblike mobilnosti, kot sta hoja ali kolesarjenje.

Najvišji deleži uporabe avtomobila so bili zabeleženi pri:

- potovanjih v službo (81,2 %),
- obiskih trgovin (61,3 %),
- poteh do regijskih središč (več kot 90 %).

Uporaba javnega potniškega prometa (JPP) je bila v vseh kategorijah zelo nizka.

Na vprašanje o pripravljenosti za spremembo potovalnih navad smo dobili pomembna sporočila. Številni anketiranci bi se na pot v razdalji do 2 km raje odpravili peš, če bi bile poti varnejše in bolje urejene. Na razdalji do 5 km bi uporabili kolo, če bi bile kolesarske poti varne, kakovostne in primerne tudi za vroča poletna obdobja (npr. osenčene poti).

Kljub temu 6,6 % anketirancev navaja, da se ne bi odpovedali uporabi avtomobila, ne glede na izboljšave pogojev za hojo ali kolesarjenje.

Potovalne navade med delovno aktivnim prebivalstvom

V občini je bilo po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije v letu 2023 1.128 delovno aktivnih prebivalcev, brez kmetov.

Na območju občine je bilo v istem obdobju 672 delovnih mest. 206 (18,3 %) delovno aktivnih prebivalcev je delo opravljalo v domači občini, ostali so na delo migrirali v druge slovenske občine.

TABELA 5: Delovne migracije

Občina dela	Migracije iz Občine Prebold v ostale občine	Migracije iz ostalih občin v Občino Prebold
Braslovče	56	118
Celje	358	301
Domžale	26	3
Hrastnik	5	38
Laško	16	38
Ljubljana	313	19
Maribor	25	8
Mozirje	5	21
Nazarje	24	31,2
Polzela	55	15,3
Prebold	554	21,1
Šentjur	15	11,9
Šmartno ob Paki	3	63,9
Šoštanj	3	79,2
Štore	14	14
Tabor	4	43
Trbovlje	19	136
Velenje	95	182
Vojnik	22	31
Vransko	33	59
Zagorje ob Savi	3	35
Žalec	442	352
Druge občine	186	162
Skupaj	2.276	2.369

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



Vir: RCI, d. o. o.

Podatki o delovno aktivnih prebivalcih in delovnih mestih v Občini Prebold kažejo na izrazit mobilnostni vzorec, saj večina prebivalcev na delo migrira izven občine, kar nakazuje na potrebo po vzpostavitvi učinkovite prometne poveztivosti z večjimi zaposlitvenimi središči. Občina je kljub temu močno zaposlitveno središče, saj nudi več delovnih mest, kot ima delovno aktivnih prebivalcev. Ta intenzivna migracija delovne sile prinaša tako izzive kot priložnosti za razvoj mobilnostnih rešitev. Ustrezna infrastruktura za javni prevoz, parkirišča za delovne migrante in trajnostne prometne rešitve bi lahko olajšale prihod in odhod zaposlenih ter zmanjšale pritisk na cestno infrastrukturo, hkrati pa izboljšale prometno povezanost občine z regijo.

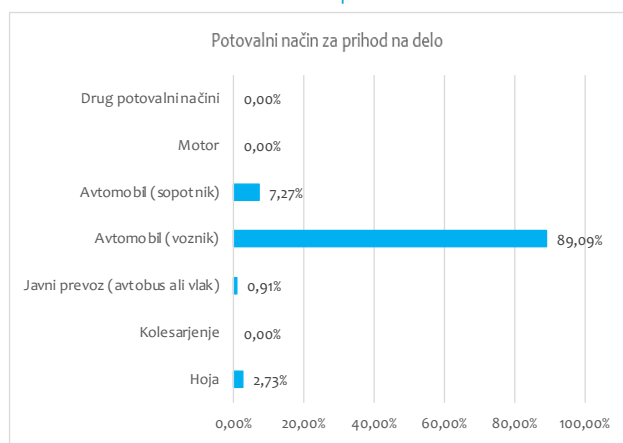
Potovalne navade oz. deleže uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo smo merili tudi skozi anketne vprašalnike pri večjih zaposlovalcih v Občini Prebold. Merili smo deleže uporabe potovalnih načinov za prihod na delo in razdaljo do delovnega mesta za sodelujoče zaposlene. Anketne vprašalnike je izpolnilo 109 zaposlenih.

TABELA 6: Potovalni način za prihod na delo

Potovalni način	Delež
Hoja	2,73%
Kolesarjenje	0,00%
Javni prevoz (avtobus ali vlak)	0,91%
Avtomobil (voznik)	89,09%
Avtomobil (sopotnik)	7,27%
Motor	0,00%
Drug potovalni načini	0,00%
SKUPAJ	100,00%

Vir: RCI, d. o. o.

GRAFIKON 1: Potovalni način za prihod na delo



Vir: RCI, d. o. o.

TABELA 7: Dolžina poti na delo

Kako daleč potujete na delo?	Manj kot 2km	2-5km	5-10km	10-30km	Več kot 30 km	Skupaj
Delež	7,34%	11,01%	31,19%	30,28%	20,18%	100%

Vir: RCI, d. o. o.

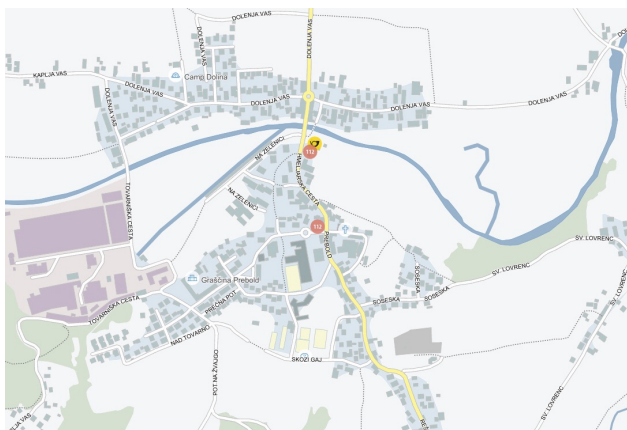
Glede na oddaljenost do službe, lahko delovno aktivni prebivalci Občine Prebold letno za pot na delo in iz dela opravijo tudi do 23.572.786 potniških kilometrov. To velja za scenarij, za katerega je privzeto:

- da se opravi pot opravi 2x dnevno (v in iz službe),
- da je upoštevanih 225 delovnih dni,
- da v 77,3 % (delež iz ankete med zaposlovalci) pot opravimo kot samostojen voznik,
- da se pot opravi le v razdalji med Preboldom in izbrano občino dela (npr. do Žalca 8,5 km in nazaj 8,5 km).



Rezultati kordonskega štetja

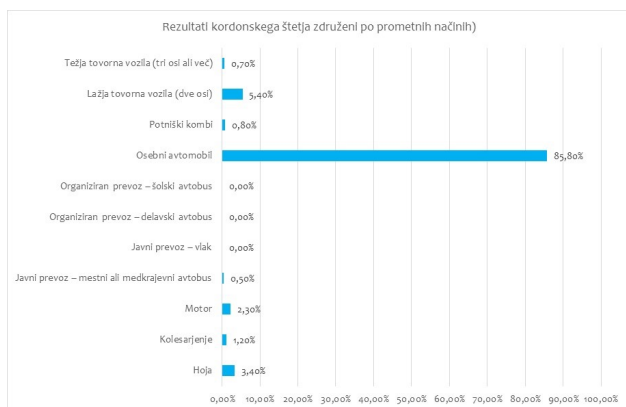
Delež in obseg uporabe posameznih prometnih načinov na glavnih cestnih povezavah smo ocenili na podlagi kordonskega štetja prometa, ki smo ga izvedli na lokaciji števnege mesta Prebold. Rezultati potrjujejo, da ima osebni avtomobil daleč največji delež v prometnem toku, kar je skladno z ugotovitvami tudi v sosednjih občinah.



Vir: RCI, d. o. o.

Na lokaciji kordonskega štetja smo ugotovili, da največ potnikov (85,8 %) potuje z osebnim avtomobilom, kar potrjuje izrazito prevlado motornega prometa v naši občini. Lažja tovorna vozila predstavljajo 5,4 % vseh vozil, kar kaže na prisotnost dostavnega prometa.

GRAFIKON 2: Rezultati kordonskega štetja, združeni po prometnih načinih



Vir: RCI, d. o. o.

Aktivno potuje 4,6 % oseb, bodisi peš ali s kolesom, kar kaže na omejeno uporabo trajnostnih oblik mobilnosti. Z avtobusi se je na tej lokaciji peljal manj kot 1 % vseh potnikov, kar pomeni, da javni potniški promet v trenutni obliki igra zelo omejeno vlogo v potovalnih navadah prebivalcev Občine Prebold.

Potovalne navade šolarjev

Izobraževalni procesi, poleg delovnih, predstavljajo enega glavnih razlogov za dnevne migracije v naši občini.



Vir: RCI, d. o. o.



Vir: RCI, d. o. o.

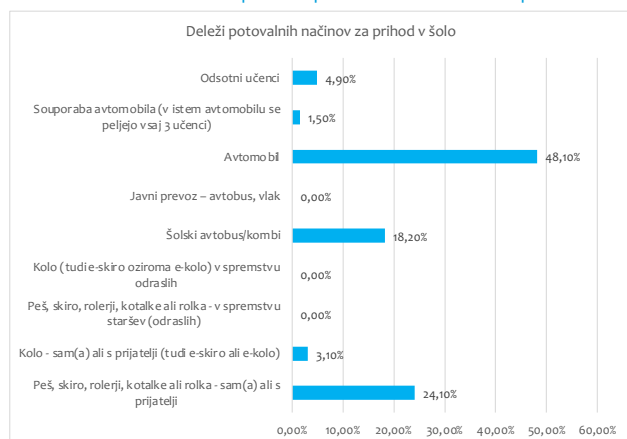


TABELA 8: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v OŠ

POTOVALNI NAČINI	SKUPAJ
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – sam(a) ali s prijatelji	24,1%
Kolo – sam(a) ali s prijatelji	3,1%
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – v spremstvu staršev oz. odraslih	0,0%
Kolo – v spremstvu staršev oz. odraslih	0,0%
Šolski avtobus/kombi	18,2%
Javni prevoz (avtobus, vlak)	0,0%
Avtomobil	48,1%
Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se pripeljejo vsaj 3 učenci)	1,5%
Odsotni učenci	4,9%
SKUPAJ	100,0%

Vir: RCI, d. o. o.

GRAFIKON 3: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v OŠ



Vir: RCI, d. o. o.

TABELA 9: Deleži otrok, ki prihajajo v OŠ brez spremstva

POTOVALNI NAČINI	3. razred	5. razred	7. razred	Skupaj
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – sam(a) ali s prijatelji	5,3%	38,0%	26,9%	24,1%
Kolo – sam(a) ali s prijatelji (tudi e-skiro ali e-kolo)	0,0%	5,0%	3,8%	3,1%

Vir: RCI, d. o. o.

Čeprav prevozi v povezavi z izobraževalnimi procesi ne povzročajo tako močnih prometnih tokov kot delovni procesi, so v družbi prepoznani kot pomemben dejavnik, ki prispeva k povečanju prometa. To je predvsem zato, ker se, podobno kot delovni procesi,

izobraževalne aktivnosti odvijajo v času delovnika in tako skupaj ustvarjajo prometne obremenitve v koničnih urah. Prevozi predšolskih otrok v vrtce, šoloobveznih otrok v šole ter dijakov in študentov so med najpogostejšimi razlogi za potovanja, povezana z izobraževanjem. Ker se ti prevozi večinoma izvajajo z osebnimi vozili, prihaja v bližini vrtcev in šol v konicah do povečanih prometnih obremenitev in zastojev, kar je posledica ustavljanja in parkiranja vozil neposredno pred vhodi v izobraževalne ustanove.

4.6 Prometna varnost

V analizi prometne varnosti na državnih cestah smo upoštevali obdobje od konca leta 2014 do leta 2023. V tem času smo na območju Občine Prebold evidentirali 124 prometnih nesreč.

V teh nesrečah je 1 oseba izgubila življenje, 16 oseb se je hudo telesno poškodovalo, 73 pa jih je utrpelo lažje telesne poškodbe.

Po ocenah znašajo skupni stroški teh nesreč kar 17,5 milijona evrov, kar še dodatno poudarja pomen ukrepov za izboljšanje prometne varnosti na naših cestah in sicer tako z vidika zdravja in življenja kot tudi s finančnega vidika.

Na podlagi javno dostopnih podatkov Agencije za varnost prometa, ki zajemajo tudi nesreče na lokalnih cestah in javnih poteh, smo v desetletnem obdobju med letoma 2014 in 2023 zabeležili 346 prometnih nesreč, v katerih je bilo udeleženih 446 oseb.

Med temi nesrečami sta se dve končali s smrtnim izidom, 38 s hudimi telesnimi poškodbami, 145 pa z lažjimi poškodbami.

Posebno pozornost smo namenili najranjlivejšim skupinam udeležencev v prometu – kolesarjem in pešcem, ki so bili skupaj udeleženi v 59 nesrečah. Od tega so bili kolesarji udeleženi v 44 prometnih nesrečah, pešci pa v 15.

Ti podatki jasno kažejo, da moramo več pozornosti nameniti izboljšanju pogojev za varno hojo in kolesarjenje, zlasti na odsekih, kjer so te skupine najpogostejše prisotne.



OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
Občine Prebold



Vir: RCI, d. o. o.





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

Prepoznavanje izzivov in priložnosti predstavlja ključno izhodišče za razumevanje trenutnih razmer ter razvojnih možnosti na področju mobilnosti v Občini Prebold. Naš namen je opredeliti ključne dosežke preteklih let, izpostaviti aktualne izzive, s katerimi se trenutno soočamo ter prepoznati priložnosti za izboljšave, ki lahko pomembno prispevajo k trajnostnim in dostopnim prometnim rešitvam.

Verjamemo, da lahko z jasno prepoznanimi izzivi in dobrim izkoriščanjem obstoječih priložnosti dolgoročno izboljšamo prometni sistem, povečamo varnost in dostopnost ter prispevamo k prijaznejši in bolj trajnostni mobilnosti za vse prebivalce naše občine.

V nadaljevanju na kratko povzemamo trenutno stanje po posameznih stebrih strategije, pri čemer izpostavljamo dosežke, izzive, priložnosti in prioritete, ki so se oblikovale skozi celoten proces priprave OCPS.

5.1 Celostno prometno načrtovanje

Med najpomembnejšimi dosežki velja izpostaviti naraščajoče zavedanje o pomenu celostnega prometnega načrtovanja na ravni občinske uprave in širše javnosti. To zavedanje postaja temelj za dolgoročne sistemske izboljšave in povezovanje z drugimi sektorji.

Kljub temu pa občina še vedno stoji pred številnimi izzivi, kot so pomanjkanje finančnih sredstev, kadrovska podhranjenost na področju prometnega načrtovanja in nizka stopnja zanimanja javnosti za aktivno vključevanje v postopke načrtovanja. Dodaten izziv predstavljata pomanjkljiva prometna kultura, kar ovira uveljavljanje trajnostnih oblik mobilnosti ter spremembe demografske strukture (staranje prebivalstva), ki zahtevajo

prilagojene in dostopne rešitve.

Kljub tem izzivom pa so zaznane številne priložnosti za nadaljnji razvoj, kot so možnost pridobivanja nepovratnih sredstev Republike Slovenije in EU, krepitev sodelovanja med državnimi, regionalnimi in lokalnimi akterji ter dodatna usposabljanja obstoječih kadrov. Prav tako lahko občina izkoristi potenciala za dvig ozaveščenosti vseh generacij o pomenu trajnostne mobilnosti ter s tem spodbuja kulturni premik v načinu potovanja in ravnanja v prometu.



Vir: RCI, d. o. o.

Kot prioritete se tako jasno kaže potreba po pridobivanju dodatnih finančnih sredstev in dodatno izobraževanje zaposlenih v občinski upravi.



Vir: RCI, d. o. o.



TABELA 10: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – steber
Celostno prometno načrtovanje

STEBER	Celostno prometno načrtovanje
Dosežki	Zavedanje naraščajoče pomembnosti celostnega prometnega načrtovanja.
Izzivi	Pomanjkanje finančnih sredstev.
	Potreba po sodelovanju različnih deležnikov (MzI, MNVP, DUJPP ...).
	Pomanjkljiva prometna kultura
	Kadrovska podhranjenost - pomanjkanje kadra s področja načrtovanja prometa.
Priložnosti	Pridobivanje nepovratnih sredstev RS in EU.
	Povezovanje različnih deležnikov (regijski centri...).
	Dvig ozaveščenosti prebivalstva o pomenu trajnostnih oblik mobilnosti.
	Pridobitev izkušenj s pripravo OCPS in ETM.
	Dodatna zaposlovanja zaposlenih s področja prometnega načrtovanja v okviru obstoječih kadrovskih zmogljivosti občinske uprave.
Prioritete	Zagotavljanje finančnih sredstev, Izobraževanje strokovnih kadrov.
Strateško vodilo	Zagotavljanje uravnoteženega prometnega sistema z vključevanjem lokalne skupnosti in sodelovanjem s sosednjimi občinami ter strokovnjaki na regionalni in državni ravni, razvojem varne in dostopne trajnostne mobilnosti ter spodbujanjem okolju prijaznih potovalnih navad, ki prispevajo k višji kakovosti življenja v Občini Prebold.
Kvantifikacija vodila	Vsaj 1 regijski sestanek za usklajeno prometno načrtovanje in izvedbo trajnostnih ukrepov.
	Vsaj 1 dogodek vključevanja javnosti v okviru aktivnosti celostnega prometnega načrtovanja na leto.
Način spremljanja	Zapisnik

Vir: RCI, d. o. o.

5.2 Hoja

Občina Prebold ima deloma urejeno peš infrastrukturo, vendar je le ta v veliki meri skoncentrirana v osrednjem delu naselja Prebold. Na glavnih cestnih povezavah, kot je cesta skozi središče občine, so vzpostavljeni pločniki, vendar se tudi pri teh pojavljajo težave z dostopnostjo (neprimerne širine) in varnostjo na prehodih za pešce. Peš povezave so urejene med Latkovo vasjo in Preboldom ter nadalje skozi Prebold do naselja Marija Reka oz. do odcepa za Malo Reko. Gre za enostranski hodnik za pešce ob regionalni cesti.

Druge nivojsko ločene oziroma označene peš povezave so:

- odsek do pokopališča v smeri Sv. Lovrenca,
- odsek ob ulici Na bazen,
- odsek pri naselju Soseska,
- Graščinska cesta,
- Tovarniška ceste,
- Na zelenici,
- povezava Tovarniška cesta-Na zelenici,
- Dolenja vas,
- Kaplja vas.

V drugih naseljih, kot npr. Matke, Sv. Lovrenc, Šešče pri Preboldu pa infrastrukture za hojo ni na voljo oz. povezave predstavljajo poljske poti. Razlogi so v precej zgoščeni pozidavi jeder naselij, ozki cestni infrastrukturi do bližnjih naselij, dostopnosti zemljišč, nezmožnosti zagotavljanja zveznosti povezave,... Družbena kultura, ki daje prednost avtomobilskemu prevozu pa še dodatno vpliva na izbiro načina potovanja. Da bi hoja postala bolj priljubljena, bi bilo potrebno izboljšati infrastrukturo, zagotoviti varnejše poti ter spodbujati hojo kot zdrav in trajnosten način mobilnosti.



Vir: RCI, d. o. o.



Vir: RCI, d. o. o.

Hoja med delovno aktivnim prebivalstvom pogosto ne predstavlja pomembnejšega dela dnevne mobilnosti, saj na to vplivajo številni dejavniki, kot so oddaljenost delovnega mesta, časovna omejenost in urejenost prometne infrastrukture. Delovna mesta so pogosto locirana izven bivalnih območij, kar pomeni večje razdalje, ki jih je težko premagati peš. Zaradi pomanjkanja časa se ljudje raje odločajo za hitrejše oblike prevoza, kot sta avtomobil ali javni prevoz. Poleg tega pomanjkljiva infrastruktura za pešce, kot so slabo urejeni pločniki, nepovezane poti in nezadostna osvetlitev, dodatno zmanjšuje privlačnost hoje. Varnostne pomanjkljivosti, kot so manjkajoči prehodi za pešce ali nevarna križišča, prav tako odvrčajo prebivalce od hoje. Družbena kultura, ki daje prednost avtomobilskemu prevozu pa še dodatno vpliva na izbiro načina

potovanja. Da bi hoja postala bolj priljubljena, bi bilo potrebno izboljšati infrastrukturo, zagotoviti varnejše poti ter spodbujati hojo kot zdrav in trajnosten način mobilnosti.

TABELA 11: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – steber Hoja

STEBER	Hoja
Dosežki	Dobra označenost šolskih poti.
Izzivi	Pomanjkanje finančnih sredstev.
	Ovire za gibalno ovirane uporabnike..
Priložnosti	Kratke razdalje do ciljev v naselju - povečanje deleža hoje za prihod v šolo / na delo.
	Izboljšanje infrastrukture za hojo: gradnja manjkajoče infrastrukture za pešce ob javnih cestah, prilagoditve infrastrukture za gibalno ovirane osebe, umestitev urbane opreme za izboljšanje udobja za hojo (javna razsvetljava, klopi, koši...).
Prioritete	Izboljšanje infrastrukture za hojo.
Strateško vodilo	Vzpostavitev varnega, privlačnega in dostopnega omrežja pešpoti, ki povezuje pomembnejše interesne točke v občini. Omrežje bo spodbujalo hojo kot trajnostno, zdravo in dostopno obliko mobilnosti, primerno za vsakodnevne poti prebivalcev ter prijetno za obiskovalce občine.
Kvantifikacija vodila	Povečanje deleža otrok, ki prihajajo v šolo peš, s skirojem, rolerji, kotalkami (sami) za 5 % (iz 24,1 na 29,1 %).
	Povečanje deleža hoje na poti v službo za 5 % (iz 2,0 % na 7,0 %).
Način spremljanja	Anketa pri zaposlovalcih/v OŠ.

Vir: RCI, d. o. o.



5.3. Kolesarjenje

Kolesarjenje med delovno aktivnim prebivalstvom v naši občini trenutno ne predstavlja pomembnega dela dnevne mobilnosti, kar je posledica več dejavnikov. Glavna omejitev je pomanjkanje ustrezne kolesarske infrastrukture. Trenutno razpolagamo zgolj z eno kolesarsko povezavo ob regionalni cesti v dolžini 754 metrov, kar ne omogoča celovitega in varnega povezovanja med bivalnimi območji, delovnimi mesti in javnimi storitvami.

Zaradi odsotnosti povezane in varne mreže kolesarskih poti se prebivalci večinoma odločajo za druge, bolj praktične načine prevoza. Da bi spodbudili kolesarjenje kot vsakodnevno obliko mobilnosti, zlasti za delovne migracije, bo treba v prihodnje vzpostaviti celovito in varno kolesarsko infrastrukturo, ki bo povezovala ključne točke v občini.

Pri tem pa se soočamo z enim izmed večjih izzivov – omejeno razpoložljivostjo prostora, ki zahteva premišljeno načrtovanje in usklajevanje različnih interesov. Kljub temu verjamemo, da lahko z usmerjenim delom ustvarimo pogoje za večjo uporabo kolesa kot trajnostnega in dostopnega prevoznega sredstva.



Vir: RCI, d. o. o.

TABELA 12: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – steber Kolesarjenje

STEBER	Kolesarjenje
Dosežki	Urejena kolesarnica pred OŠ Prebold.
Izzivi	Odsotnost kolesarskih povezav.
	Ločena kolesarska površina Latkova vas - Dolenja vas.
	Projekt "S kolesom po občini".
	Ni vzpostavljenega sistema za izposajo javnih koles.
Priložnosti	Velika podpora javnosti za vzpostavitev kolesarskih poti - umeščanje v prostor.
	Privlačnost okolja za rekreativno kolesarjenje.
	Izboljšanje infrastrukture za kolesarje (stojala za kolesa, polnilnice za e-kolesa).
	Vzpostavitev sistema izposoje javnih koles - povezava s sosednjimi občinami (KolesCE).
Prioritete	Sistem izposoje javnih koles, Infrastruktura za parkiranje koles.
Strateško vodilo	Vzpostavitev varnega omrežja kolesarskih poti, ki bodo prebivalcem in obiskovalcem omogočale udobno kolesarjenje. Kolo bo postalo privlačna in trajnostna oblika mobilnosti za vsakodnevne poti in rekreacijo, pri čemer bomo izboljšali povezave med pomembnimi točkami v občini.
Kvantifikacija vodila	Povečanje deleža uporabe kolesa med učenci 3., 5. in 7. razredov na poti v OŠ do leta 2031 glede na stanje 2024 (iz 3,1 % na 8,1 %).
	Povečanje prihoda zaposlenih, ki za pot na delo uporabljajo kolo, za 3 % (iz 0 % na 3 %).
Način spremljanja	Anketa pri zaposlovalcih/v OŠ

Vir: RCI, d. o. o.



5.4 Javni potniški promet

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

Na območju naše občine deluje 12 avtobusnih postajališč medkrajevnega avtobusnega prevoza. V okviru analize javnega prevoza smo izvedli analizo števila odhodov in validacij na posameznih odhodnih mestih na dan kordonskega štetja (14. 6. 2024). Na ta dan je bilo z vseh postajališč v občini skupaj opravljenih 353 odhodov, javni potniški promet pa je koristilo 148 oseb.

Podatki kažejo, da imamo relativno dobro pokritost z avtobusnimi povezavami do večjih zaposlitvenih središč, kot so Celje, Ljubljana in Žalec, predvsem na pomembnejših postajališčih, kot sta Šentrupert in Prebold. Največ odhodov je bilo zabeleženih na relaciji Latkova vas – Celje/Žalec, kar je razumljivo, saj predstavlja Latkova vas pomembno prometno vozlišče v občini.

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



Vir: RCI, d. o. o.

Pomembno vlogo na področju mobilnosti ima tudi sistem Prostofer, ki v občini deluje od 26. 7. 2023. Po podatkih občinskih služb je bilo do zdaj opravljenih 166 voženj,

TABELA 13: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – steber JPP

STEBER	JPP
Dosežki	Projekt Prostofer.
Izzivi	Pomanjkanje povezav v večernih urah in ob vikendih.
	Mestoma pomanjkljiva infrastruktura in informacijska podhranjenost avtobusnih postajališč (nadstrešnice, vozni redi ipd.).
	Nizka informiranost prebivalstva o dostopnosti javnega potniškega prometa.
	Nizek delež uporabe JPP za vsakodnevne aktivnosti.
Priložnosti	Velika podpora javnosti za povečanje frekventnosti prevozov in uvajanje povezav do bolj oddaljenih naselij.
	Izboljšanje digitalne uporabniške izkušnje (spremljanje prevozov, digitalno plačevanje...).
	Aktivnosti za dvig informiranosti o sistemu in razpoložljivosti JPP v občini.
	Združevanje linij šolskega in mestnega avtobusnega prevoza.
Prioritete	Izboljšanje kakovosti in dostopnosti JPP.
Strateško vodilo	Spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa z izboljšanjem dostopnosti postajališč in enostavnimi prestopi med različnimi oblikami prevoza. S sodelovanjem s ključnimi deležniki si bomo prizadevali za dvig kakovosti storitev in povečanje uporabe, s posebnim poudarkom na potrebah občanov.
	Povečanje deleža uporabe JPP na poti v službo za 3 % do leta 2031, glede na leto 2024 (iz 1 % na 4 %).
Kvantifikacija vodila	Povečanje uporabe JPP na poti v šolo za 2 % (iz 0 % na 2 %).
Način spremljanja	Anketa pri zaposlovalcih/v OŠ
	Podatki DUJPP

skupno pa je bilo prevoženih 5.300 kilometrov. Povprečna dolžina posamezne vožnje znaša 32 kilometrov, prevozi pa potekajo povprečju vsak drug dan. V mreži sodeluje 7 prostovoljnih voznikov, ki izvajajo prevoze po celotni državi, najpogostejši cilji pa so zdravstveni domovi in bolnišnice. V občini trenutno nimamo vzpostavljenega javnega sistema izposoje koles, kot je npr. sistem KolesCe v Celju, kar pomeni dodatno priložnost za razvoj trajnostne mobilnosti.



5.5 Motorni promet

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

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

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



Vir: RCI, d. o. o.

Za izboljšanje stanja bo ključno, da postopno uveljavljamo ukrepe za umirjanje prometa, povečamo kakovost infrastrukture za trajnostno mobilnost ter

izboljšamo pogoje za življenje in gibanje v naseljih, kjer so razmere za spremembo navad najbolj obetavne.

TABELA 14: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – steber Motorni promet

STEBER	Osebni motorni promet
Dosežki	Radarsko merjenje hitrosti.
Izzivi	Visok delež uporabe vozila za prihod v šolo/na delo.
	Velika obremenjenost centralnega dela s tovornim prometom.
	Mestoma je cestna infrastruktura v slabšem stanju.
Priložnosti	Kratke razdalje v občini - priložnost za uporabo trajnejših oblik mobilnosti.
	Ureditev cestne infrastrukture z elementi za umiritev prometa.
	Ureditev območij kratkotrajnega parkiranja (bližina vrtca).
	Zmanjšanje deleža uporabe osebnega vozila za prihod v šolo/na delo.
Prioritete	Izboljšanje prometne varnosti, zmanjšanje prometnih obremenitev.
Strateško vodilo	Zmanjšanje obsega in vplivov motornega prometa s spodbujanjem trajnostnih oblik mobilnosti, ob hkratnem zagotavljanju varnega in nemotenega pretoka prometa na pomembnih cestnih povezavah. Poseben poudarek bo na zagotavljanju učinkovitih rešitev v območjih, kjer alternative motornemu prometu niso enostavno izvedljive.
Kvantifikacija vodila	Zmanjšanje števila prometnih nesreč za 10 % na leto do leta 2031. (iz 12,4 na 11,2 nesreče na leto).
	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo z avtomobili za 5 % do leta 2031 (iz 48,1 % na 43,1%) .
	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki za pot na delo uporabljajo lasten avtomobil kot vozniki, za 3 % (iz 76,6 % na 73,6 %).
Način spremljanja	Anketa pri zaposlovalcih/v OŠ.
	Analiza prometnih nesreč.



6. STRATEŠKA VODILA IN SMERI UKREPANJA – NAŠ NAČRT POTI

6.1 Strateška vodila

Na podlagi izbrane vizije in opredeljenih strateških ciljev ter ob hkratnem upoštevanju analize obstoječega stanja smo za vseh pet strateških stebrov ukrepanja prepoznali ključne izzive in priložnosti.

Za vsak steber smo oblikovali strateško vodilo, ki na kratek in jasen način povzema spremembe, ki jih želimo doseči. Z vsakim vodikom izražamo naše ambicije na posameznem področju in nakazujemo pristop, ki mu bomo sledili pri uresničevanju ciljev OCPS.

V nadaljevanju predstavljamo pregled strateških vodil po posameznih stebrih OCPS, skupaj z ustrezno kvantifikacijo ciljnih vrednosti, ki bodo merilo našega napredka.



Vir: RCI, d. o. o.

TABELA 15: Strateška vodila

	Celotno prometno načrtovanje	Hoja	Kolesarjenje	JPP	Osební motorni promet
Strateško vodilo	Zagotavljanje uravnoteženega prometnega sistema z vključevanjem lokalne skupnosti in sodelovanjem s sosednjimi občinami ter strokovnjaki na regionalni in državni ravni, razvojem varne in dostopne trajnostne mobilnosti ter spodbujanjem okolju prijaznih potovalnih navad, ki prispevajo k višji kakovosti življenja v Občini Prebold.	Vzpostavitev varnega, privlačnega in dostopnega omrežja pešpoti, ki povezuje pomembnejše interesne točke v občini. Omrežje bo spodbujalo hojo kot trajnostno, zdravo in dostopno obliko mobilnosti, primerno za vsakodnevne poti prebivalcev ter prijetno za obiskovalce občine.	Vzpostavitev varnega omrežja kolesarskih poti, ki bodo prebivalcem in obiskovalcem omogočale udobno kolesarjenje. Kolo bo postalo privlačna in trajnostna oblika mobilnosti za vsakodnevne poti in rekreacijo, pri čemer bomo izboljšali povezave med pomembnimi točkami v občini.	Spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa z izboljšanjem dostopnosti postajališč in enostavnimi prestopi med različnimi oblikami prevoza. S sodelovanjem s ključnimi deležniki si bomo prizadevali za dvig kakovosti storitev in povečanje uporabe, s posebnim poudarkom na potrebah občanov.	Zmanjšanje obsega in vplivov motornega prometa s spodbujanjem trajnostnih oblik mobilnosti, ob hkratnem zagotavljanju varnega in nemotenega pretoka prometa na pomembnih cestnih povezavah. Poseben poudarek bo na zagotavljanju učinkovitih rešitev v območjih, kjer alternative motornemu prometu niso enostavno izvedljive.



6.2 Smeri ukrepanja

Vsako strateško vodilo OCPS predstavlja dolgoročno usmeritev naše občine na posameznem področju trajnostne mobilnosti. Da bi ta vodila prešla iz konceptualne ravni v konkretne spremembe, smo oblikovali jasno definirane smeri ukrepanja – torej sklope ukrepov, ki neposredno prispevajo k uresničevanju ciljev posameznega vodila.

V nadaljevanju predstavljamo pregled izbranih ukrepov, pri čemer smo za vsak ukrep ocenili zahtevnost izvedbe in pričakovano učinkovitost. S tem si omogočamo bolj premišljeno presojo o prioritetah izvajanja ter načrtujemo ukrepe, ki bodo imeli največji učinek na poti k trajnostni in dostopni mobilnosti v občini.

TABELA 16: Ukrepi, pričakovana zahtevnost in pričakovana učinkovitost

0. STEBER: Celostno načrtovanje mobilnosti	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
Sprejetje, spremljanje in vrednotenje OCPS.	nizka	++
Imenovanje stalnega koordinatorskega trajnostnega prometnega načrtovanja.	nizka	+
Redna izobraževanja članov občinske uprave.	nizka	+
Udeležba v evropskih projektih (ETM, Dan brez avtomobila, Dan zemlje ipd.) in drugih akcijah s področja trajnostne mobilnosti (šolske akcije, društveni dogodki...).	nizka	+
Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja, s poudarkom na ukrepih trajnostne mobilnosti.	nizka	+
Letno obveščanje javnosti o aktivnostih s področja prometa v občini (napredek projektov, akcije...).	nizka	+
Digitalizacija prometnih podatkov (merilcev hitrosti, števeci pešcev in kolesarjev...).	nizka	+
Izdelava mobilnostnih načrtov za javne subjekte in gospodarske družbe v občini.	nizka	++
1. STEBER: Hoja	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
Pločnik Kaplja vas (HŠ 3) - PGD Kaplja vas.	srednja	+++
Pločnik Kaplja vas - Gorica.	srednja	+++
Pločnik Sveti Lovrenc - Prebold (čez Mele).	srednja	+++
Pločnik Dolenja vas - most Lapur.	srednja	+++
Pločnik JP993132 - Zg. Prebold - Ribnik.	srednja	+++
Pločnik Nad tovarno.	srednja	+++
Ureditev pešpoti ob reki Bolski.	srednja	+++
Izvedba ukrepov varne šolske poti.	nizka	++
Pločnik ob regionalni cesti Šentrupert - Latkova vas.	srednja	+++
Pločnik Odelo - Graščina.	srednja	+++



Pločnik Šentrupert - Kaplja vas.	srednja	+++
Ukrepi za izboljšanje udobja (klopi, ozelenitve,...).	nizka	+
Odprava ovir za gibalno ovirane osebe.	nizka	++
Nadaljevanje obstoječih in uvedba novih programov za varno pot v vrtec in šolo.	nizka	++
Ureditev varnih prehodov čez regionalne in lokalne ceste na območju celotne občine.	nizka	++
Izgradnja in ureditev javne razsvetljave.	nizka	++
Promocijske dejavnosti za spodbujanje hoje - postavitve tabel (npr. čas hoje do pomembnih točk v občini).	nizka	++

2. STEBER: Kolesarjenje	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
Državna kolesarska povezava Prebold- Braslovče-Tabor-Vransko.	visoka	+++
Kolesarska povezava Šentrupert-Kaplja vas.	srednja	+++
Umestitev kolesarske površine Dolenja vas-Latkova vas v prostor.	visoka	+
Vzpostavitev mreže sistema KolesCe.	nizka	+
Postavitev parkirišč za kolesa ob pomembnejših objektih, npr. bazen, vrtec, občina...	nizka	++
Postavitev polnilnic za e-kolesa ob pomembnejših interesnih točkah.	nizka	++
Promocijske dejavnosti za spodbujanje kolesarjenja.	nizka	+
Ureditev poligona za gorsko kolesarjenje - zasnova, pregled parcel.	nizka	+

3. STEBER: Javni potniški promet	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
Nadgradnja infrastrukture in opreme na postajališčih JPP (nadstrešnice, koši za odpadke, vozni redi, klopi, dostopnost za gibalno ovirane osebe).	nizka	++
Ureditev nadstrešnice na postajališču Prebold Odelo v smeri Prebolda.	nizka	++
Ureditev nadstrešnice na postajališču Dolenja vas pri Preboldu v smeri Prebolda.	nizka	++
Ureditev postajališča in nadstrešnice Kaplja vas.	nizka	++
Ureditev nadstrešnice na postajališču Sveti Lovrenc.	nizka	++
Ureditev nadstrešnice na postajališču Prebold (ob OŠ in hotelu).	nizka	++
Izvajanje projekta Prostofer.	nizka	++
Združevanje javnega linijskega prevoza s šolskimi prevozi.	nizka	+
Usklajevanje voznih redov in povečanje števila voženj JPP.	nizka	+
Promocijske dejavnosti za spodbujanje uporabe JPP.	nizka	+



4. STEBER: Osebni motorni promet	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
Obvoznica Odelo (umeščanje v prostor, preveritev izvedljivosti, vključitev v regijske načrte...).	visoka	+
Rekonstrukcije in vzdrževanje lokalnih cest.	srednja	+
Izboljšanje prometne varnosti v križišču Soseska - Reška cesta.	srednja	++
Izboljšanje prometne varnosti v križišču Graščinska cesta - Hmeljarska cesta (prometna študija).	srednja	++
Izboljšanje prometne varnosti v krožišču Dolenja vas (študija možnih ukrepov za izboljšanje prometne varnosti).	srednja	++
Ureditev sistema parkiranja v industrijski coni Latkova vas (Schiedel ipd.).	srednja	++
Eksperimentalna prometna ureditev - Skozi gaj (skupen prometni prostor).	srednja	+++
Postavitev polnilnih postaj za električne avtomobile.	nizka	+
Ureditev enosmernega prometa na ulici Na bazen.	nizka	++
Sprememba parkirnega režima z razbremenitvijo centralnega dela naselja Prebold (zasnova).	srednja	++
Park & Ride.	visoka	++

7. AKCIJSKI NAČRT – S KATERIMI UKREPI DO NAŠIH CILJEV

Akcijski načrt povzema nabor ukrepov za prihodnje sedemletno obdobje, razvrščenih po posameznih strateških stebrih, ki so ključni za doseganje zastavljenih ciljev in uresničevanje naše vizije v okviru OCPS.

Za vsak ukrep smo opredelili nosilca odgovornosti, določili časovni in stroškovni okvir, navedli predvidenega financerja. Na ta način si zagotavljamo pregleden in izvedljiv načrt, ki nam omogoča postopno, a sistematično uresničevanje sprememb na področju trajnostne mobilnosti v občini.



Vir: RCI, d. o. o.



Vir: RCI, d. o. o.



OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
Občine Prebold



Vir: RCI, d. o. o.





7.1 Celostno prometno načrtovanje

TABELA 17: Akcijski načrt – Celostno prometno načrtovanje

Celostno načrtovanje mobilnosti					
Ukrep	Tip ukrepa	Odgovornost/ nosilec	Obdobje izvedbe	Skupni strošek 2025–2031 (€)	Viri financiranja
Sprejetje, spremljanje in vrednotenje OCPS.	aktivnost	Občina Prebold	2025-2031	3.500 (500 na leto)	občinski proračun
Imenovanje stalnega koordinatorskega trajnostnega prometnega načrtovanja.	aktivnost	Občina Prebold	2025	0	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
Redna izobraževanja članov občinske uprave.	aktivnost	Občina Prebold	2025-2031	0	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
Udeležba v evropskih projektih (ETM, Dan brez avtomobila, Dan zemlje ipd.) in drugih akcijah s področja trajnostne mobilnosti (šolske akcije, društveni dogodki...).	aktivnost	Občina Prebold	2025-2031	3.500 (500 na leto)	občinski proračun, EU sredstva
Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja, s poudarkom na ukrepih trajnostne mobilnosti.	aktivnost	Občina Prebold	2025-2031	0	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
Letno obveščanje javnosti o aktivnostih s področja prometa v občini (napredek projektov, akcije).	aktivnost	Občina Prebold	2025-2031	1.400 (200 na leto)	občinski proračun
Digitalizacija prometnih podatkov (merilcev hitrosti, številcev pešcev in kolesarjev...).	priprava dokumentacije	Občina Prebold	2025-2031	0	občinski proračun
Izdelava mobilnostnih načrtov za javne subjekte in gospodarske družbe v občini.	priprava dokumentacije	Občina Prebold, gospodarski subjekti	2025-2031	3.000	občinski proračun, MOPE, javni zavodi, gospodarske družbe v občini.

Sprejetje, spremljanje in vrednotenje OCPS:

OCPS sprejmemo kot strateški dokument naše občine ter vzpostavimo sistem za njegovo redno spremljanje in vrednotenje. S tem zagotovimo, da ukrepi sledijo ciljem, učinke pa redno preverjamo z ustreznimi kazalniki ter jih po potrebi prilagajamo.

Imenovanje stalnega koordinatorskega trajnostnega prometnega načrtovanja:

Imenujemo stalnega koordinatorskega, ki vodi in usklajuje aktivnosti s področja

trajnostne mobilnosti, skrbi za izvajanje ukrepov OCPS ter povezuje različne občinske službe in zunanje deležnike.

Redna izobraževanja članov občinske uprave:

Redno se izobražujemo in krepimo znanja s področja trajnostne mobilnosti, kar nam omogoča boljše načrtovanje, vodenje projektov in učinkovitejše sodelovanje z javnostjo ter strokovnjaki.



Udeležba v evropskih projektih (ETM, Dan brez avtomobila, Dan zemlje ipd.) in drugih akcijah s področja trajnostne mobilnosti (šolske akcije, društveni dogodki...):

Aktivno sodelujemo v evropskih pobudah in lokalnih dogodkih, s katerimi ozaveščamo prebivalce, spodbujamo spremembe potovalnih navad in povezujemo trajnostno mobilnost z življenjem v skupnosti.

Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja, s poudarkom na ukrepih trajnostne mobilnosti:

Sodelujemo z drugimi občinami pri načrtovanju in izvajanju prometnih ukrepov, ki presegajo naše meje, da skupaj gradimo bolj učinkovit in trajnosten prometni sistem.

Letno obveščanje javnosti o aktivnostih s področja prometa v občini (napredek projektov, akcije...):

Javnost vsako leto obvestimo o dogajanju na področju prometa – predstavimo napredek projektov, izvedene ukrepe in načrtovane aktivnosti. S tem spodbujamo transparentnost in aktivno vlogo občanov.

Digitalizacija prometnih podatkov (merilci hitrosti, števci pešcev in kolesarjev...):

Vzpostavimo sodoben sistem zbiranja prometnih podatkov z merilniki in števci, kar nam omogoča natančnejše načrtovanje in spremljanje uspešnosti ukrepov.

Izdelava mobilnostnih načrtov za javne subjekte in gospodarske družbe v občini:

Spodbujamo in pomagamo javnim institucijam in podjetjem pri pripravi mobilnostnih načrtov, s katerimi zmanjšujemo prometne obremenitve ter hkrati izboljšujemo dostopnost in kakovost bivanja.



Vir: RCI, d. o. o.



Vir: RCI, d. o. o.



Vir: RCI, d. o. o.



7.2 Hoja

TABELA 18: Akcijski načrt – Hoja

Hoja					
Ukrep	Tip ukrepa	Odgovornost/ nosilec	Obdobje izvedbe	Skupni strošek 2025– 2031 (€)	Viri financiranja
Izgradnja manjkajočih povezav za pešce.	aktivnost	Občina Prebold	2025-2031		
Pločnik Kaplja vas (HŠ 3) - PGD Kaplja vas.	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	70.000	EU sredstva, občinski proračun
Pločnik Kaplja vas – Gorica.	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	150.000	EU sredstva, občinski proračun
Pločnik Sveti Lovrenc - Prebold (čez Mele).	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	200.000	EU sredstva, občinski proračun
Pločnik Dolenja vas - most Lapur.	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	110.000	EU sredstva, občinski proračun
Pločnik JP993132 - Zg. Prebold – Ribnik.	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	28.000	EU sredstva, občinski proračun
Pločnik Nad tovarno.	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	120.000	EU sredstva, občinski proračun
Ureditev pešpoti ob reki Bolski.	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	90.000	EU sredstva, občinski proračun
Izvedba ukrepov varne šolske poti.	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	30.000	EU sredstva, občinski proračun
Pločnik ob regionalni cesti Šentrupert - Latkova vas.	projekt+izvedba	Občina Prebold, DRSI	2025-2031	260.000	EU sredstva, občinski proračun
Pločnik Odelo – Graščina.	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	35.000	EU sredstva, občinski proračun
Pločnik Šentrupert - Kaplja vas.	projekt+izvedba	Občina Prebold, DRSI	2025-2031	200.000	EU sredstva, občinski proračun, DRSI
Ukrepi za izboljšanje udobja (klopi, ozelenitve...).				10.500 (1.500 na leto)	EU sredstva, občinski proračun
Odprava ovir za gibalno ovirane osebe.	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	5.000	EU sredstva, občinski proračun
Nadaljevanje obstoječih in uvedba novih programov za varno pot v vrtec in šolo.	aktivnost	Občina Prebold	2025-2031	1.400 (200 na leto)	EU sredstva, občinski proračun
Ureditev varnih prehodov čez regionalne in lokalne ceste na območju celotne občine.	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	10.000	EU sredstva, občinski proračun
Izgradnja in ureditev javne razsvetljave.	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	70.000	občinski proračun
Promocijske dejavnosti za spodbujanje hoje – postavitve tabel (npr. čas hoje do pomembnih točk v občini).	aktivnost	Občina Prebold	2025-2031	5.000	EU sredstva, občinski proračun



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

Izboljšamo postajališča javnega potniškega prometa z namestitvijo nadstrešnic, klopi, košev za odpadke in jasno vidnih vozni redov ter zagotovimo dostopnost za vse, tudi za gibalno ovirane osebe.

Izvajanje projekta Prostofer:

Nadaljujemo z izvajanjem projekta Prostofer – brezplačnega prevoza za starejše, ki izboljšuje mobilnost ranljivih skupin in prispeva k večji socialni vključenosti.

Združevanje javnega linijskega prevoza s šolskimi prevozi:

Optimiziramo javne prevoze z združevanjem linijskega in šolskega prevoza, kjer je to mogoče, kar izboljša učinkovitost in dostopnost za širšo populacijo.

Uskladitev vozni redov in povečanje števila voženj JPP:

V sodelovanju z izvajalci prevozov prilagodimo in uskladimo vozne rede z vsakodnevnimi potrebami prebivalcev ter stremimo k večjemu številu voženj na ključnih relacijah.

Promocijske dejavnosti za spodbujanje uporabe JPP:

Izvajamo aktivnosti za informiranje in motiviranje prebivalcev k uporabi JPP. Aktivnosti vključujejo predstavitve, letake, spletne vsebine ter poudarjanje prednosti uporabe javnega prevoza.



Vir: RCI, d. o. o.



Vir: RCI, d. o. o.



Vir: RCI, d. o. o.



7.3 Kolesarjenje

Tabela 19: Akcijski načrt – Kolesarjenje

Kolesarjenje					
Ukrep	Tip ukrepa	Odgovornost/ nosilec	Obdobje izvedbe	Skupni strošek 2025–2031 (€)	Viri financiranja
Izgradnja novih kolesarskih povezav.	aktivnost	Občina Prebold	2025–2031	0	
Državna kolesarska povezava Prebold-Braslovče-Tabor-Vransko.	projekt+izvedba	Občina Prebold, DRSI	2025–2031	5.000	EU sredstva, DRSI
Kolesarska povezava Šentrupert-Kaplja vas.	projekt+izvedba	Občina Prebold, DRSI	2025–2031	200.000	EU sredstva, občinski proračun, DRSI
Umetitev kolesarske površine Dolenja vas-Latkova vas v prostor.	projekt+izvedba	Občina Prebold, DRSI	2025–2031	5.000	EU sredstva, občinski proračun, DRSI
Vzpostavitev mreže sistema KolesCe.	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025–2031	20.000	EU sredstva, občinski proračun
Postavitev parkirišč za kolesa ob pomembnejših objektih, npr. bazen, vrtec, občina...	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025–2031	30.000	EU sredstva, občinski proračun
Postavitev polnilnic za e-kolesa ob pomembnejših interesnih točkah.	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025–2031	5.000	EU sredstva, občinski proračun
Promocijske dejavnosti za spodbujanje kolesarjenja.	aktivnost	Občina Prebold	2025–2031	1.400 (200 na leto)	EU sredstva, občinski proračun
Ureditev poligona za gorsko kolesarjenje – zasnova, pregled parcel.	aktivnost	Občina Prebold	2025–2031	3.000	EU sredstva, občinski proračun

Izgradnja novih kolesarskih povezav:

Načrtujemo in gradimo nove kolesarske povezave, s katerimi omogočimo varno, udobno in privlačno kolesarjenje za vse skupine uporabnikov ter povežemo naselja, delovna mesta in storitvene dejavnosti.

Vzpostavitev mreže sistema KolesCe:

V sodelovanju z drugimi partnerji omogočimo širitev sistema za izposajo koles KolesCe v našo občino, s čimer izboljšamo dostopnost do trajnostnega prevoza.

Postavitev parkirišč za kolesa ob pomembnejših objektih (bazen, vrtec, občina...):

Namestimo kakovostna in varna stojala na kolesa ob javnih ustanovah, šolah, vrtcih, športnih objektih in drugih pomembnih lokacijah, kjer pogosto nastajajo poti s kolesom.

Postavitev polnilnic za e-kolesa ob pomembnejših interesnih točkah:

Ob prometno in družbeno pomembnih točkah postavimo polnilnice za električna kolesa, da spodbudimo uporabo sodobnejših oblik trajnostne mobilnosti.

Promocijske dejavnosti za spodbujanje kolesarjenja:

Izvajamo različne komunikacijske in promocijske aktivnosti (npr. dnevi kolesarjenja, izobraževanja, informativni material), s katerimi povečujemo prepoznavnost in uporabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva.

Ureditev poligona za gorsko kolesarjenje – zasnova, pregled parcel:

Pripravimo idejno zasnovo in pregledamo ustrezne parcele za vzpostavitev gorskokolesarskega poligona, ki bo namenjen rekreaciji in razvoju gorskokolesarskega turizma v občini.



7.4 Javni potniški promet

Tabela 20: Akcijski načrt – Javni potniški promet

JPP					
Ukrep	Tip ukrepa	Odgovornost/ nosilec	Obdobje izvedbe	Skupni strošek 2025-2031 (€)	Viri financiranja
Nadgradnja infrastrukture in opreme na postajališčih JPP (nadstrešnice, koši za odpadke, vozni redi, klopi, dostopnost za gibalno ovirane osebe)	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	45.000	EU sredstva, občinski proračun
Ureditev nadstrešnice na postajališču Prebold Odelo v smeri Prebolda	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	5.000	EU sredstva, občinski proračun
Ureditev nadstrešnice na postajališču Dolenja vas pri Preboldu v smeri Prebolda	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	8.000	EU sredstva, občinski proračun
Ureditev postajališča in nadstrešnice Kaplja vas	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	16.000	EU sredstva, občinski proračun
Ureditev nadstrešnice na postajališču Sveti Lovrenc	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	8.000	EU sredstva, občinski proračun
Ureditev nadstrešnice na postajališču Prebold (ob OŠ in hotelu)	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	8.000	EU sredstva, občinski proračun
Izvajanje projekta Prostofer	aktivnost	Občina Prebold	2025-2031	63.000 (9.000 na leto)	EU sredstva, občinski proračun
Združevanje javnega linijskega prevoza s šolskimi prevozi	pobuda	Občina Prebold, izvajalci JPP	2025-2031	0	pobuda
Uskladitev voznih redov in povečanje števila voženj JPP	pobuda	Občina Prebold, izvajalci JPP	2025-2031	0	pobuda
Promocijske dejavnosti za spodbujanje uporabe JPP	aktivnost	Občina Prebold, izvajalci JPP	2025-2031	1.400 (200 na leto)	EU sredstva, občinski proračun

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

Izboljšamo postajališča javnega potniškega prometa z namestitvijo nadstrešnic, klopi, košev za odpadke in jasno vidnih voznih redov ter zagotovimo dostopnost za vse, tudi za gibalno ovirane osebe.

Izvajanje projekta Prostofer:

Nadaljujemo z izvajanjem projekta Prostofer – brezplačnega prevoza za starejše, ki izboljšuje mobilnost ranljivih skupin in prispeva k večji socialni vključenosti.

Združevanje javnega linijskega prevoza s šolskimi prevozi:

Optimiziramo javne prevoze z združevanjem linijskega in šolskega prevoza, kjer je to mogoče, kar izboljša učinkovitost in dostopnost za širšo populacijo.

Uskladitev voznih redov in povečanje števila voženj JPP:

V sodelovanju z izvajalci prevozov prilagodimo in uskladimo vozne rede z vsakodnevnimi potrebami prebivalcev ter stremimo k večjemu številu voženj na ključnih relacijah.

Promocijske dejavnosti za spodbujanje uporabe JPP:

Izvajamo aktivnosti za informiranje in motiviranje prebivalcev k uporabi JPP. Aktivnosti vključujejo predstavitve, letake, spletne vsebine ter poudarjanje prednosti uporabe javnega prevoza.



7.5 Motorni promet

Tabela 21: Akcijski načrt – Motorni promet

Osební motorni promet					
Ukrep	Tip ukrepa	Odgovornost/ nosilec	Obdobje izvedbe	Skupni strošek 2025–2031 (€)	Viri financiranja
Obvoznica Odelo (umeščanje v prostor, preveritev izvedljivosti, vključitev v regijske načrte...).	aktivnost	Občina Prebold	2025-2031	20.000	občinski proračun
Rekonstrukcije in vzdrževanje lokalnih cest.	projekt+izvedba	DRSI, Občina Prebold	2025-2031	2.100.000 (300.000 na leto)	EU sredstva, občinski proračun
Izboljšanje prometne varnosti v križišču Soseska - Reška cesta.	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	80.000	EU sredstva, občinski proračun, DRSI
Izboljšanje prometne varnosti v križišču Graščinska cesta - Hmeljarska cesta (prometna študija).	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	10.000	občinski proračun
Izboljšanje prometne varnosti v krožišču Dolenja vas (študija možnih ukrepov za izboljšanje prometne varnosti).	aktivnost	Občina Prebold	2025-2031	10.000	EU sredstva, občinski proračun
Ureditev sistema parkiranja v industrijski coni Latkova vas (Schiedel ipd.).	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	5.000	EU sredstva, občinski proračun
Eksperimentalna prometna ureditev - Skozi gaj (skupen prometni prostor).	aktivnost	Občina Prebold	2025-2031	10.000	EU sredstva, občinski proračun
Postavitev polnilnih postaj za električne avtomobile.	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031		pobuda, zasebna sredstva
Ureditev enosmernega prometa na ulici Na bazen.	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	5.000	EU sredstva, občinski proračun
Sprememba parkirnega režima z razbremenitvijo centralnega dela naselja Prebold (zasnova).	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	20.000	EU sredstva, občinski proračun
Park & Ride.	projekt+izvedba	Občina Prebold	2025-2031	10.000	EU sredstva, občinski proračun

Obvoznica Odelo (umeščanje v prostor, preveritev izvedljivosti, vključitev v regijske načrte...):

Preučimo možnosti za izgradnjo obvoznice pri podjetju Odelo, jo prostorsko umestimo, preverimo izvedljivost in jo skušamo vključiti v regijske ali državne načrte za razbremenitev prometa v naselju.

Rekonstrukcije in vzdrževanje lokalnih cest:

Skrbimo za redno vzdrževanje in postopno rekonstrukcijo dotrajanih odsekov lokalnih cest, s čimer izboljšamo prometno varnost

in udobje za vse uporabnike. Ob vseh predvidenih delih je potrebno predhodno preveriti možnost umeščanja in izvedbe površin za pešce in kolesarje (prosto za nivojsko ločene površine za pešce, zarisi kolesarskih površin...).

Izboljšanje prometne varnosti v križišču Soseska – Reška cesta:

Na tem prometno izpostavljenem križišču izvedemo ukrepe za povečanje preglednosti, zmanjšanje hitrosti in večjo varnost vseh udeležencev.



Izboljšanje prometne varnosti v križišču Graščinska cesta – Hmeljarska cesta (prometna študija):

Pripravimo prometno študijo za križišče Graščinska cesta – Hmeljarska cesta, na podlagi katere določimo najustreznejše varnostne ukrepe in rešitve.

Izboljšanje prometne varnosti v krožišču Dolenja vas (študija možnih ukrepov):

Izvedemo študijo za preveritev možnosti izboljšanja prometne varnosti v obstoječem krožišču v Dolenji vasi, s poudarkom na ranljivih udeležencih.

Ureditev sistema parkiranja v industrijski coni Latkova vas (Schiedel ipd.):

Vzpostavimo učinkovit parkirni sistem za zaposlene in obiskovalce v industrijski coni Latkova vas, da zagotovimo urejeno in varno parkiranje ob delovnih objektih.

Eksperimentalna prometna ureditev – Skozi gaj (skupen prometni prostor):

Na območju Skozi gaj izvedemo začasno prometno ureditev, ki temelji na konceptu skupnega prostora (shared space), da preverimo možnosti umirjanja prometa in povečanja kakovosti javnega prostora.

Postavitev polnilnih postaj za električne avtomobile:

Na strateških lokacijah po občini postavimo polnilnice za električna vozila, s čimer spodbujamo uporabo okolju prijaznih oblik mobilnosti.

Ureditev enosmernega prometa na ulici Na bazen:

Prometni režim na ulici Na bazen spremenimo v enosmernega, s ciljem povečanja prometne varnosti in boljše pretočnosti v bližini športnih objektov.

Sprememba parkirnega režima z razbremenitvijo centralnega dela naselja Prebold (zasnova):

Pripravimo načrt sprememb parkirnega režima v središču Prebolda, s čimer

zmanjšamo prometno obremenjenost, izboljšamo dostopnost za prebivalce ter povečamo kakovost javnega prostora.

Park & Ride:

Zasnujemo sistem Park & Ride, kjer lahko vozniki pustijo osebna vozila in nadaljujejo pot z javnim prevozom ali katero drugo obliko mobilnosti, kar zmanjšuje obremenjenost prometnic z motoriziranim prometom.



Vir: RCI, d. o. o.



Vir: RCI, d. o. o.



Vir: RCI, d. o. o.



8 ZAKLJUČEK

Z Občinsko celostno prometno strategijo smo v Občini Prebold naredili pomemben korak k vzpostavitvi sodobnega, trajnostnega in vključujočega prometnega sistema, ki ne temelji več zgolj na gradnji cest, temveč na razumevanju človeka, prostora in okolja. OCPS smo oblikovali kot strateški dokument, ki bo naš kašipot pri načrtovanju prometa v prihodnjih letih – z jasno vizijo, ambicioznimi cilji in konkretnim akcijskim načrtom.

Naša strategija ni nastala za zaprtimi vrati. Pripravljali smo jo v tesnem sodelovanju z občani, ključnimi deležniki, strokovnjaki in predstavniki različnih ustanov. Verjamemo, da lahko dolgoročne spremembe dosežemo le skupaj – s poslušanjem potreb ljudi, z vključevanjem znanja in izkušenj ter z odprtim dialogom o rešitvah, ki so v skupnem interesu vseh generacij.

Podatki, analize in številke so nam pomagali razumeti izhodišča, a končno obliko strategije so ji dali ljudje – z njihovimi potovalnimi navadami, vsakodnevnimi izzivi in pričakovanji do prostora, v katerem živijo.

Naša vizija je postala skupna vizija: občina, ki spodbuja hojo, kolesarjenje, uporabo javnega prevoza in zmanjšuje odvisnost od osebnih vozil – ne zato, ker bi to bilo moderno, temveč ker si želimo več varnosti, boljše zdravje, čistejše okolje in višjo kakovost bivanja.

Strategija ne predstavlja začetek procesa. V naslednjih letih bomo njene usmeritve udejanjali z izvajanjem konkretnih ukrepov, spremljanjem učinkov ter sprotim prilagajanjem glede na nove okoliščine in izkušnje. Vzpostavili bomo mehanizme za redno spremljanje napredka, skrbeli za ažurnost podatkov in omogočili aktivno vlogo vseh prebivalcev pri soustvarjanju boljše mobilnosti.

OCPS je orodje, s katerim bomo lahko usmerjeno, odgovorno in premišljeno urejali promet v naši občini. A še tako dober dokument nima pravega učinka brez zavzetosti, sodelovanja in poguma za spremembe. Zato je zdaj čas, da začnemo – skupaj, korak za korakom – ustvarjati občino, kjer bomo potovali udobneje in živeli bolje.