



OBČINA OPLOTNICA



Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo



Občina Oplotnica

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE OPLOTNICA



Marec, 2026



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



KAZALO

1. VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	3
1.1 Ozadje in motivi	3
1.2 Proces priprave	4
1.3 Območje obravnave	5
2. PREDNOSTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA	5
3. ORIS ŽELENEGA STANJA	6
4. VREDNOTE IN CILJI	6
5. STRATEŠKA VODILA	7
6. TRENUTNO STANJE V OBČINI	11
6.1 Demografski trendi	11
6.2 Kazalniki zdravja	12
6.3 Mobilnostne navade in motorizacija	13
6.4 Prometna varnost	15
7. PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA	16
7.1 Celostno prometno načrtovanje (CPN)	17
7.2 Hoja	19
7.3 Kolesarski promet	22
7.4 Prilagodljiv javni prevoz	24
7.5 Upravljan motoriziran promet	27
8. AKCIJSKI NAČRT	31
9. VIRI IN LITERATURA	38



1. VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) Občine Oplotnica je strateški dokument, ki temelji na načelih celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti. V ospredje postavlja človeka in kakovost njegovega bivanja, prometni sistem pa obravnava kot orodje za doseganje večje dostopnosti, spodbujanje trajnostne mobilnosti ter podporo prostorskemu in gospodarskemu razvoju občine.

S tem dokumentom Občina Oplotnica določa premišljeno zaporedje ukrepov za izboljšanje prometnega sistema. Strategija celostno obravnava izzive, povezane s prometnimi tokovi, potovalnimi navadami prebivalcev, razpršeno poselitvijo in omejitvami prometne infrastrukture. V primerjavi z drugimi občinskimi dokumenti ima OCPS posebno vlogo kot dolgoročna prometna vizija in kot orodje za usklajevanje lokalnih ukrepov z nacionalnimi politikami trajnostne mobilnosti.

Sestavni del OCPS je tudi 7-letni akcijski načrt, ki določa konkretne ukrepe, pristojnosti nosilcev in časovnico njihove izvedbe. Dokument temelji na določilih Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/2022) in podzakonskih aktov¹ ter Nacionalnih smernicah za pripravo OCPS² in Minimalnih standardih za OCPS³.

1.1 Ozadje in motivi

Občina Oplotnica je prvič pristopila k pripravi celostne prometne strategije. Na javnem razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (JR OCPS, 2023) je bila uspešna skupaj s konzorcijskimi partnericami, Občino Slovenska Bistrica, Občino Poljčane in Občino Makole. Projekt sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija (EU) iz Kohezijskega sklada.

Priprava OCPS predstavlja pomemben mejnik, saj občina do zdaj še ni imela oblikovanega celostnega strateškega dokumenta na področju prometa in trajnostne mobilnosti. Strategija se navezuje na številne aktivnosti, ki se na tem področju izvajajo na nacionalni in evropski ravni, ter jih smiselno prilagaja lokalnim razmeram in potrebam manjše občine. Dokument je zasnovan kot realen, izvedljiv in usklajen načrt, ki ne predstavlja zgolj seznama želja, temveč določa cilje, ki jih je mogoče doseči z razpoložljivimi pristojnostmi in viri. Kljub temu je pomembno poudariti, da številni vzvodi za uresničevanje ciljev presegajo pristojnosti občine in so v domeni nacionalnih institucij ter drugih ključnih deležnikov v ožjem in širšem prostoru.

Glavni motiv za pripravo OCPS je krepitev zmogljivosti za kakovostno in učinkovito občinsko prometno načrtovanje ter upravljanje trajnostne mobilnosti v prihodnje. Dodatni motiv predstavlja možnost

¹ Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/2023 in 109/2023).

² Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje – Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023, dostopno na: https://www.sptm.si/application/files/3516/8431/7803/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZCPN_s_CIP.pdf.

³ Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, dostopno na: https://www.sptm.si/application/files/3116/8664/0992/Minimalni_standardi_OCPS.pdf.

pridobivanja evropskih sredstev in sodelovanja v nacionalnih in mednarodnih projektih s področja prometa in trajnostne mobilnosti.

1.2 Proces priprave

Priprava OCPS je bila razdeljena na sedem vsebinskih sklopov:

Sklop A: Ureditev pogojev za delo – oblikovanje ožje in širše delovne skupine, politična podpora.

Sklop B: Vzpostavitev procesa – priprava načrta vključevanja javnosti.

Sklop C: Oris zelenega stanja - oblikovanje vizije in ciljev.

Sklop D: Analiza obstoječega stanja – ključni izzivi, kazalniki in ciljne vrednosti.

Sklop E: Opredelitev smeri ukrepanja - strateška vodila, nabor ukrepov in akcijski načrt.

Sklop F: Priprava končnega dokumenta in sprejem na občinskem svetu.

Sklop G: Izvajanje in spremljanje napredka.

Strategija bo izvajana v obdobju 2026–2033, s predvideno prenovo po sedmih letih.



Slika 1: Prva javna razprava na temo vizije in ciljev OCPS

Vir: FGPA



1.3 Območje obravnave

Dokument se osredotoča na prostor in prometni sistem celotne Občine Oplotnica s poudarkom na strnjenih naseljih, kjer je zgoščena večina prometnih tokov in so potrebe po ukrepanju največje. Regionalnih prometnih tokov strategija ne zanemara, vendar so v ospredju strateški cilji občine.

2. PREDNOSTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA⁴

Ključne prednosti celostnega prometnega načrtovanja:

1**Višja kakovost bivanja**

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile. To se izraža v boljši kakovosti javnih prostorov ter v zmanjšanju hrupa in emisij v občini.

2**Pozitivni vplivi na okolje in zdravje**

Izboljšanje kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti prispevajo k pozitivnim učinkom za ljudi in okolje. Predvsem pešačenje in kolesarjenje se izražata v boljšem zdravju ljudi ter prispevata k prihrankom za mobilnost.

3**Izboljšana prometna varnost**

Z umirjanjem prometa, zmanjšanjem obsega avtomobilskih potovanj in gradnjo varne infrastrukture za pešce in kolesarje se zmanjšuje število prometnih nesreč, predvsem pa nevarnost za najbolj ranljive skupine – otroke, starejše, invalide in kolesarje.

4**Boljša dostopnost in mobilnost za vse**

Celostno načrtovanje vsem prebivalcem – tudi tistim brez dostopa do osebnega avtomobila – zagotavlja lažji dostop do delovnih mest, izobraževanja, storitev in prostega časa.

5**Krepitev lokalnega gospodarstva**

Z večjo dostopnostjo in boljšo prometno povezljivostjo se povečuje privlačnost občine za poslovne in turistične dejavnosti.

6**Višja podpora javnosti in legitimnost odločitev**

Zaradi vključevanja prebivalcev in deležnikov v vse faze načrtovanja se povečuje legitimnost ukrepov in zaupanje v lokalno upravo.

⁴ Delno povzeto po vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje - Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023





3. ORIS ŽELENEGA STANJA

Vizija razvoja prometa daje odgovor na vprašanje, v kakšni občini želimo živeti v prihodnje. Temelji na vrednotah, ki so bile izpostavljene skozi širok proces vključevanja javnosti, strokovnih deležnikov in lokalnih skupnosti.

Vizija razvoja prometa v Občini Oplotnica je naslednja:

»Prometni sistem Občine Oplotnica omogoča varno, okolju sprejemljivo in za ljudi vseh generacij vključujočo mobilnost, ki prispeva k boljši kakovosti bivanja in zdravju ter krepi razvojne priložnosti za gospodarstvo in turizem.«

In opredeljuje **varni prometni sistem**, kot ključno podporo za **kakovostnejše življenje in bivanje** v občini ter bolj **aktiven življenjski slog** in **boljše zdravje prebivalcev** ob hkratni **odprtosti za obiskovalce in turiste**. Kakovosten in uravnotežen prometni sistem bo tudi odlična **podpora za nadaljnji razvoj gospodarstva** in drugih dejavnosti v občini.

V skladu s to usmeritvijo so bila oblikovana strateška vodila, ki služijo kot **operacionalizacija ciljev** in usmerjajo pripravo konkretnih ukrepov znotraj posameznih stebrov mobilnosti.

4. VREDNOTE IN CILJI

Vizija in cilji razvoja prometa v Občini Oplotnica so bili oblikovani v sodelovanju z lokalnimi deležniki. Temeljno izhodišče pri pripravi OCPS so obvezni nacionalni cilji, ki se na lokalni ravni udeležajo glede na posebnosti občine. Predlagani zapis vizije je bil preverjen v širši javnosti in potrjen z izvedbo ankete med prebivalci. Njeno ustreznost so dodatno potrdile vrednote, ki jih je izbrala javnost, saj dopolnjujejo in podpirajo zastavljene cilje.

Najpomembnejše vrednote po mnenju javnosti in deležnikov so:

- **Varnost otrok in ranljivih skupin** – prometni sistem mora zagotavljati varne šolske poti ter varnost pešcev, kolesarjev, starejših in oseb z oviranostmi.
- **Zdravje prebivalcev** – zmanjševanje onesnaženosti zraka, hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti (hoja, kolesarjenje) kot osnove za bolj zdravo življenje.
- **Dostopnost in enakost** – prometne storitve morajo biti dostopne vsem, tudi prebivalcem oddaljenih zaselkov ter gospodinjstvom brez avtomobila.
- **Kakovost bivanja** – oblikovanje prijetnega, mirnega in varnega bivalnega okolja z urejenimi javnimi površinami in umirjenim prometom.
- **Razvojne priložnosti** – prometni sistem naj podpira lokalno gospodarstvo, kmetijstvo in turizem ter krepi čezmejno povezanost.

Obvezni splošni cilji opredeljujejo temeljne spremembe, ki jih želi občina doseči z uresničevanjem OCPS. Predstavljajo povezavo med dolgoročno vizijo in merljivimi rezultati na področjih prometne





varnosti, dostopnosti storitev, aktivne mobilnosti, zdravja prebivalcev, socialne vključenosti ter okoljske in gospodarske trajnosti.

Na nacionalni ravni je bil oblikovan nabor sedmih obveznih ciljev, ki jih morajo upoštevati vse občinske strategije, da se nacionalna prizadevanja podprejo in udejanjijo tudi na lokalni ravni. V Občini Oplotnica so cilji, skladno z vizijo in vrednotami občanov, razvrščeni po pomembnosti. Za vseh sedem ciljev so bile določene izhodiščne in ciljne vrednosti kazalnikov do leta 2033, ki omogočajo kvantifikacijo ambicij in sistematično spremljanje napredka.

Poseben poudarek bo namenjen uresničevanju prvih treh ciljev, ki so jih kot najpomembnejše prepoznali javnost in stroka. To pomeni, da bodo ukrepi prednostno usmerjeni v izboljšanje prometne varnosti, kakovosti bivanja ter zdravja in aktivne mobilnosti prebivalcev, ob hkratnem uresničevanju tudi preostalih ciljev.

Po pomembnosti razvrščeni splošni cilji Občine Oplotnica so:

- *večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa,*
- *izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti,*
- *izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti,*
- vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost,
- okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo,
- bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci,
- znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

5. STRATEŠKA VODILA

Strateška vodila usmerjajo izvajanje celostne prometne strategije ter predstavljajo ključni povezovalni člen med vizijo, zastavljenimi cilji in konkretnimi ukrepi znotraj posameznih tematskih stebrov. Temeljijo na predhodno identificiranih izzivih in priložnostih ter izhajajo iz jasno izraženih lokalnih prioritet.

Pri oblikovanju strateških vodil so bili upoštevani specifični pogoji občine, vključno z razvojnimi potenciali, analiziranimi v okviru obstoječega stanja. Vodila so opredeljena tako, da omogočajo kvantifikacijo dolgoročnih ambicij občine na področju prometa in mobilnosti. V ta namen so jim pripisane ciljne vrednosti, ki so merljive in preverljive ter bodo omogočale učinkovito spremljanje napredka v fazi izvajanja strategije.



OBČINA OPLOZNICA



Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo



Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo

Tabela 1: Seznam strateških vodil in kvantifikacija ambicij

STEBER UKEREPAJANJA	STRATEŠKO VODILO	CILJI (strateški in obvezni)	KAZALNIKI	OPIS KAZALNIKA	Izhodiščna vrednost (2025)	Ciljna vrednost (2032)
Celostno prometno načrtovanje (CPN)	<i>Krepitev načel celostnega prometnega načrtovanja v vsakodnevem odločanju občine in izboljšanje komunikacije z javnostjo.</i>	Cilj: Vključevanje načel CPN v vsakodnevne odločitve za izboljšanje kakovosti izvedenih ukrepov in boljšo ozaveščenost prebivalcev	Kazalnik 9: število sestankov deležnikov (OCPS)	Kazalnik števila sestankov deležnikov, ki so vključeni v izvajanje strategije.	1 x sestanek / leto	2 x sestanka / leto
			Kazalnik 10: sporočilo za javnost (OCPS)	Redna obveščanja javnosti o napredku in rezultatih strategije s pomočjo priprave in širjenja sporočil za javnost.	1 x sporočilo / leto	2 x sporočilo / leto
			Kazalnik 3: Delež otrok, ki v šolo prihaja brez spremstva odraslih (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža otrok, ki v šolo prihaja peš, s kolesom (skiro, rolerji, kotalke, rolka), brez spremstva odraslih (sam ali s prijatelji) za 7 % do leta 2032.	36,0 % (vsota = hoja in kolo – sam (a) ali s prijatelji)	43,0 % (vsota = hoja in kolo – sam (a) ali s prijatelji)
Hoja	<i>Vzpostavitev varnih, privlačnih in povezanih pešpoti do ključnih ciljev v občini.</i>	Cilj: Varne peš povezave do ključnih ciljev potovanj v občini	Kazalnik 7: Podatki o prometnih nesrečah	Brez prometnih nesreč s smrtjo in hudimi telesnimi poškodbami z udeležbo pešcev. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (8/2020-8/2025), ki znaša = 1 smrtna žrtev in 1 hudo telesno poškodovan z udeležbo pešca.	0,2 / leto (smrtne žrtve) 0,2 / leto (hudo telesno poškodovanih)	0 / leto (smrtnih žrtev) 0 / leto (hudo telesno poškodovanih)



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



STEBER UKEREKANJA	STRATEŠKO VODILO	CILJI (strateški in obvezni)	KAZALNIKI	OPIS KAZALNIKA	Izhodiščna vrednost (2025)	Ciljna vrednost (2032)
		<i>Cilj: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti (obvezni)</i>	Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža hoje vzdolž glavnih prometnic oz. ključnega prometnega prereza v občini za 3 % do leta 2032.	3,0 % (hoja)	6,0 % (hoja)
Kolesarjenje	Zagotavljanje varnih in privlačnih kolesarskih povezav ter spodbujanje kolesarjenja pri vsakodnevnih potovanjih ter prostočasnih in rekreacijskih aktivnosti.	<i>Cilj: Zagotavljanje varnih in privlačnih kolesarskih povezav ter spodbujanje kolesarjenja.</i>	Kazalnik 7: Podatki o prometnih nesrečah	Brez prometnih nesreč s smrtjo in hudimi telesnimi poškodbami z udeležbo kolesarjev. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (8/2020-8/2025), ki znaša 0 smrtnih žrtev in 0 hudo telesno poškodovanih z udeležbo kolesarjev.	0 / leto (smrtne žrtve) 0 / leto (s hudimi telesnimi poškodbami z udeležbo kolesarja)	0 / leto (smrtnih žrtev) 0 / leto (s hudimi telesnimi poškodbami z udeležbo kolesarja)
		<i>Cilj: Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci (obvezni)</i>	Kazalnik 2: Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo; (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža kolesarjenja pri poteh v šolo za 5 % do leta 2032.	0,0 % (kolo, tudi e-kolo in e-skiro)	5,0 % (kolo, tudi e-kolo in e-skiro)
Javni potniški promet	Izboljšanje ponudbe (dvig frekvence) in hitrosti potovanj z javnim potniškim prometom	<i>Cilj: Večji delež občanov za pot na delo uporablja JPP (avtobus)</i>	Kazalnik 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža javnega prevoza (avtobusni) pri poteh na delo za 2 % do leta 2032.	0,0 %	2,0 %
Motorni promet	Zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje in varnost z ukrepi umirjanja prometa.	<i>Cilj: Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (obvezni)</i>	Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na	Kazalnik zmanjšanja deleža osebnih in tovornih motornih vozil vzdolž glavnih prometnic oz. ključnih prometnih prereзов v občini za 7% do	97,0 %	90,0 %



OBČINA OPLOTNICA



Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo

STEBER UKEREPAJANJA	STRATEŠKO VODILO	CILJI (strateški in obvezni)	KAZALNIKI	OPIS KAZALNIKA	Izhodiščna vrednost (2025)	Ciljna vrednost (2032)
			glavnih prometnicah v občini (<i>obvezni</i>)	leta 2032, glede na izhodiščno leto 2025.	(2025)	(2032)
		<i>Cilj: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa</i>	Kazalnik 7: Podatki o prometnih nesrečah (<i>obvezni</i>)	Brez prometnih nesreč s smrtjo in hudimi telesnimi poškodbami. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (8/2020-8/2025), ki znaša = 3 smrtne žrtve in 11 hudo telesno poškodovanih.	0,6 / leto (smrtne žrtve) 2,2 / leto (s hudimi telesnimi poškodbami)	0 / leto (smrtnih žrtev) 0 / leto (s hudimi telesnimi poškodbami)

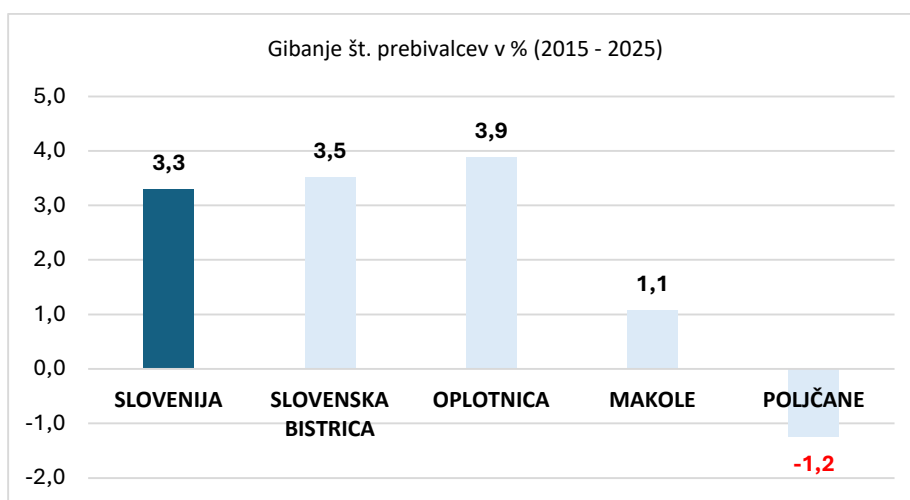


6. TRENUTNO STANJE V OBČINI

V okviru priprave OCPS so bili izvedeni številne analize, terenski ogledi, ankete in javne razprave, ki skupaj omogočajo celovit vpogled v trenutno stanje prometnega sistema, prostorskih značilnosti in mobilnostnih navad prebivalcev občine Oplotnica.

6.1 Demografski trendi

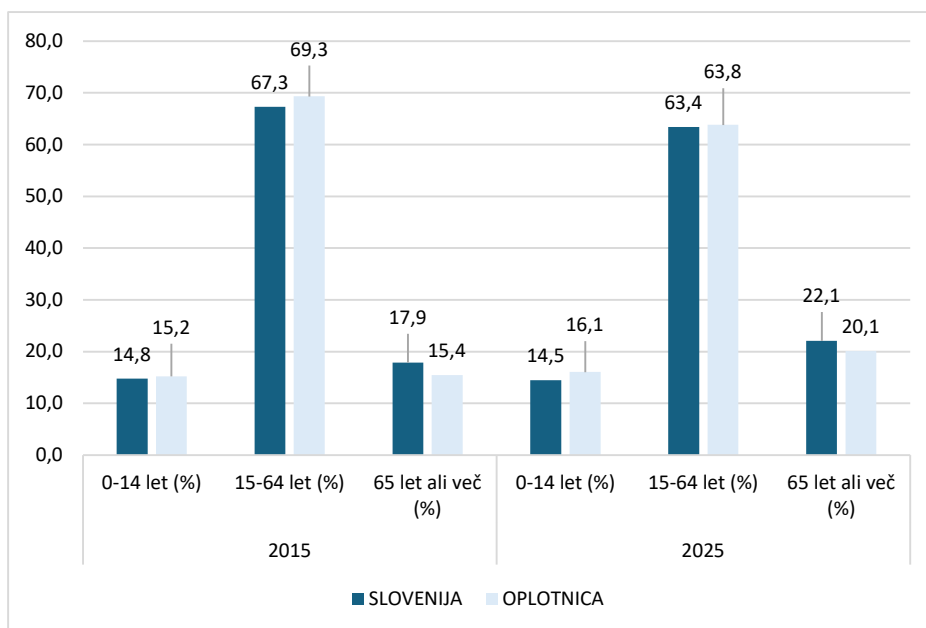
V občini Oplotnica se je število prebivalcev med letoma 2015 in 2025 povečalo za 3,9 %, kar je nad slovenskim povprečjem in tudi višja rast v primerjavi s sosednjimi občinami.



Slika 2: Gibanje števila prebivalcev v zadnjih 10 letih od 2015 do 2025

Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2025

Starostna sestava občine od leta 2015 nakazuje pozitiven trend. Delež mlajših od 15 let se je v tem obdobju povečal, delež starejših od 65 let pa zmanjšal.

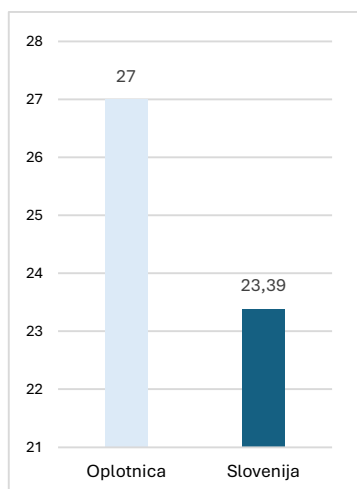
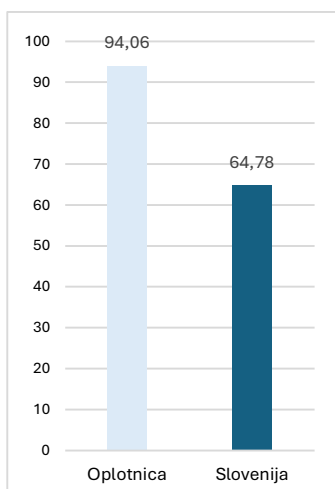
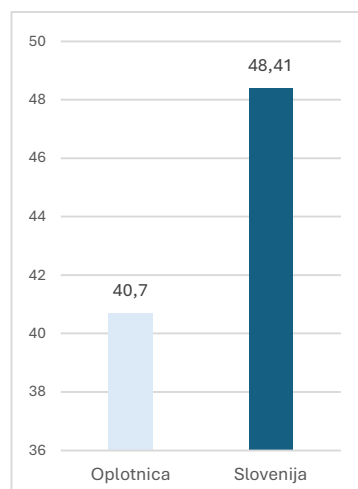


Slika 3: Delež prebivalcev glede na starost v Občini Oplotnica ter v državi v letih 2015 in 2025

Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2025

6.2 Kazalniki zdravja

Dobro je znano, da telesno neaktiven življenjski slog pomembno prispeva k poslabšanju zdravja prebivalstva. V Občini Oplotnica nekateri zdravstveni kazalniki odstopajo od slovenskega povprečja. V negativni smeri je treba izpostaviti prekomerno prehranjenost pri otrocih in mladostnikih, ki je z 27 % za 3,61 % nad slovenskim povprečjem. Prav tako občina izstopa pri umrljivosti zaradi bolezni srca in ožilja, ki je z 94,06 smrti na 1000 prebivalcev krepko nad državnim povprečjem (64,78). Negativni trend izkazuje tudi kazalnik telesnega fitnesa otrok, ki je z 40,7 precej pod slovenskim povprečjem (48,41).

Prekomerna prehranjenost otrok
(% med otroci in mladostniki v občini)

Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja
(0-74 let)
(stopnja na 1.000 prebivalcev)

Telesni fitnes otrok
(med 6. in 15. letom)


Slika 4: Kazalniki zdravja v Občini Oplotnica

vir: NIJZ, Zdravje občin 2025

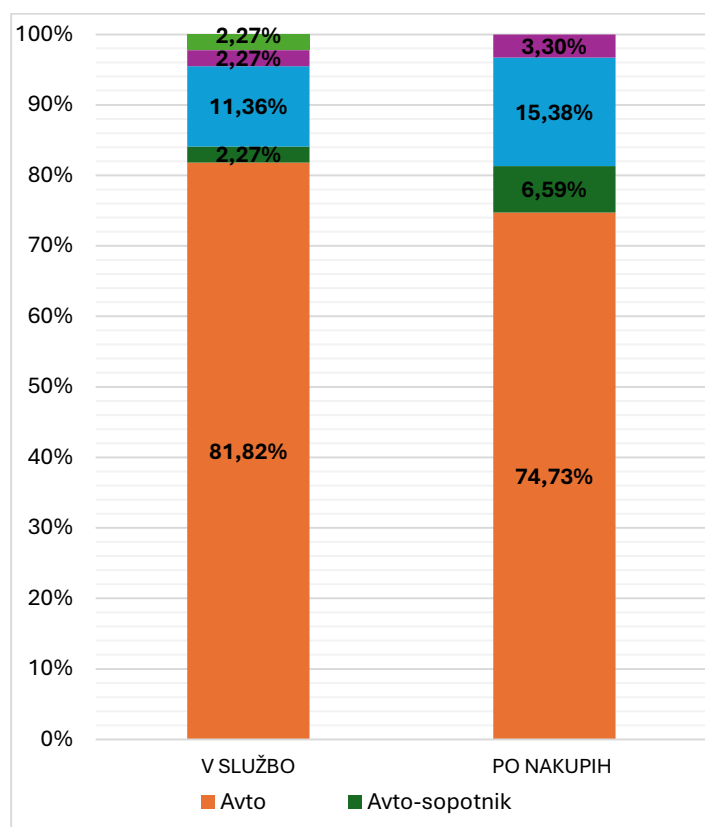
Z izboljšanjem pogojev za **aktivno mobilnost** – predvsem hoje in kolesarjenja – ter z zmanjševanjem izpostavljenosti prebivalcev prometnim onesnaževalcem, hrupu in tresljajem želimo dolgoročno prispevati k boljšemu zdravju in počutju občanov.

Prekomerna telesna teža pri otrocih ter mladostnikih sta v veliki meri posledica nezadostne telesne aktivnosti. To je mogoče izboljšati s **povečanjem deleža hoje in kolesarjenja pri vsakodnevnih poteh v šolo**. Spodbujanje varnega in privlačnega okolja za aktivno mobilnost otrok zato predstavlja eno ključnih javnozdravstvenih prioritet v občini.

6.3 Mobilnostne navade in motorizacija

Rezultati anket so potrdili izrazito odvisnost prebivalcev Občine Oplotnica od osebne avtomobila. Delež dnevniških potovanj na delo in izobraževanje z osebnim avtomobilom znaša več kot 84 %. Takšen delež avtomobilskih potovanj je razmeroma visok vendar hkrati ne odstopa bistveno od tistega v primerljivih občinah (razpršena poselitve, razgiban relief).

Pri potovanjih z namenom nakupovanja je odvisnost od osebne avtomobila zelo podobna, le da je delež sopotnikov v avtomobilu nekoliko višji. Tako visoka uporaba avtomobila je predvsem posledica razpršene poselitve, pomanjkljive ponudbe javnega potniškega prometa ter neobstoja varnih in privlačnih kolesarskih povezav.

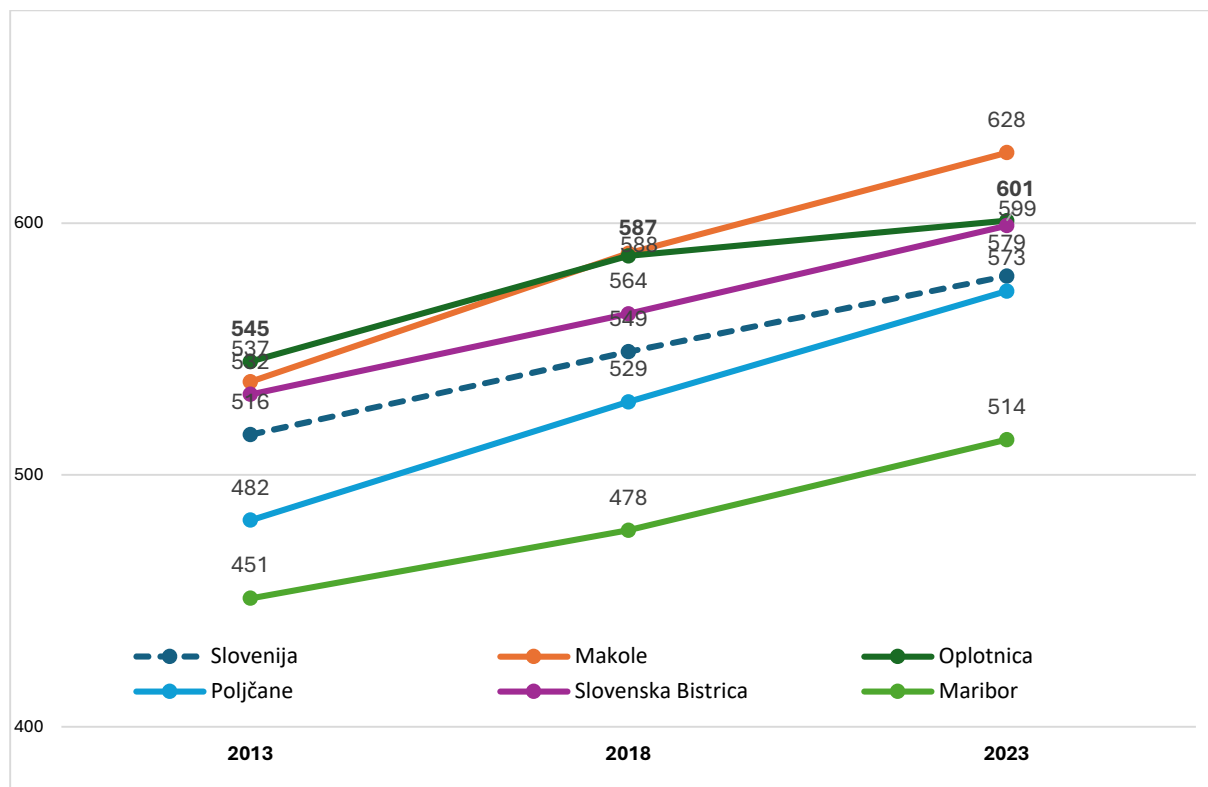


Slika 5: Načini potovanja na delo in po nakupih v Občini Oplotnica

Vir: Anketa za splošno javnost 2025

Na podlagi zbranih podatkov je mogoče sklepati, da se osebni avtomobil v občini pogosto uporablja tudi za krajša potovanja, ki bi jih ob ustrezni infrastrukturi in spodbudah prebivalci lahko opravili s kolesom ali peš.

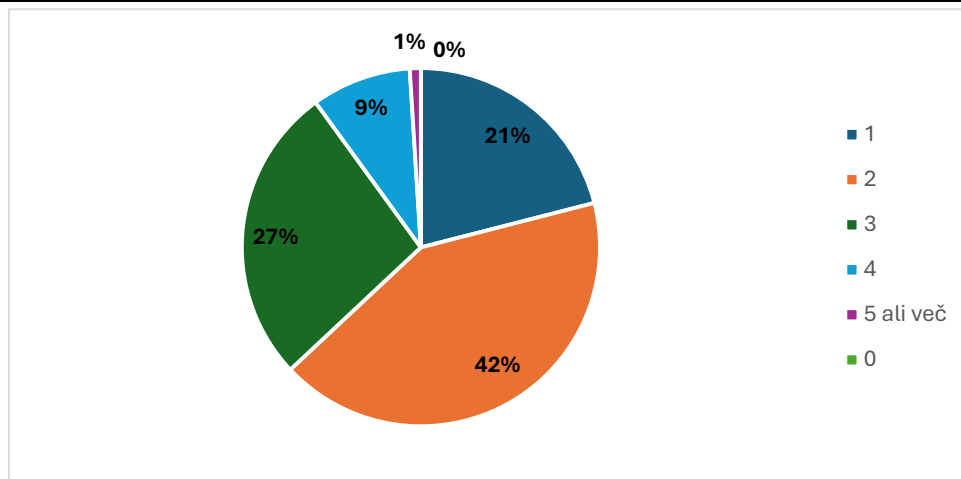
Stopnja motorizacije v Občini Oplotnica znaša 601 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, kar je nad slovenskim povprečjem (579 avtomobilov na 1.000 prebivalcev). Število registriranih vozil se v zadnjih letih konstantno povečuje, kar potrjuje trend vse večje avtomobilske odvisnosti. Tak razvoj predstavlja tudi pomemben izziv za celotni prometni sistem, saj povečuje obremenitev cest in parkirišč ter negativno vpliva na okolje in kakovost bivanja.



Slika 6: Stopnja motorizacije v občinah Oplotnica, Oplotnica, Poljčane, Makole in Maribor

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Iz podrobnejše analize lastništva osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Občini Oplotnica je razvidno, da ima skoraj 80 % gospodinjstev v lasti dva ali več osebnih avtomobilov.

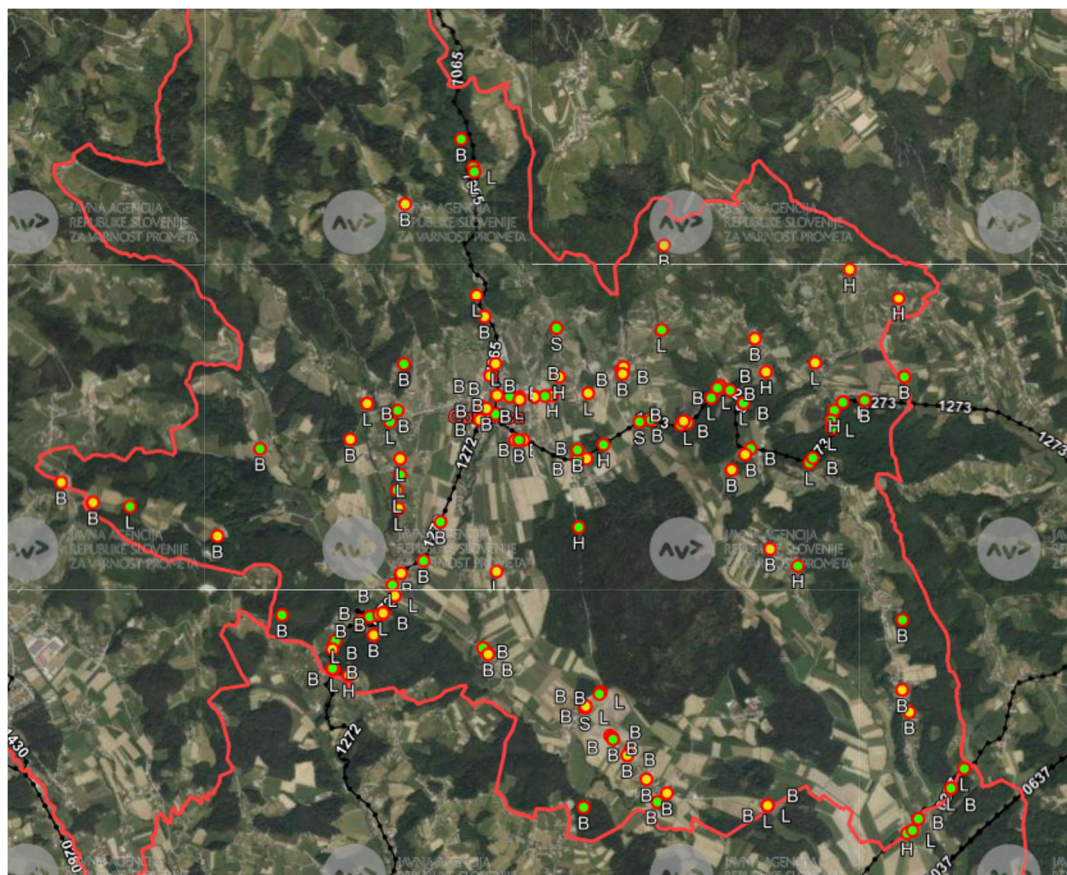


Slika 7: Število avtomobilov v gospodinjstvih anketirancev iz Občine Oplotnica

Vir: Anketa za splošno javnost 2025

6.4 Prometna varnost

V petletnem obdobju (8/2020 – 8/2025) se je na območju občine pripetilo 135 prometnih nesreč, od tega 3 s smrtnim izidom oziroma 0,72 smrtnih žrtev na 1.000 prebivalcev, 11 s hudimi telesnimi poškodbami in 37 z lažjimi telesnimi poškodbami. Med njimi je bilo udeleženih 5 kolesarjev in 3 pešci (1 smrtna žrtev).



Slika 8: Zemljevid (lokacije) prometnih nesreč v Občini Oplotnica v obdobju 2020-2025

Vir: Zemljevid prometnih nesreč, AVP

Občutena varnost. Poleg statističnih podatkov, ki niso tako slabi je treba opozoriti tudi na pomen t.i. subjektivne prometne varnosti. Ankete med prebivalci namreč kažejo, da se številni ranljivi udeleženci (pešci, kolesarji, otroci in starejši) v prometu ne počutijo varno. To zmanjšuje pripravljenost prebivalcev za uporabo aktivnih oblik mobilnosti (hoja in kolesarjenje). Značilen je tudi primer ravnanja staršev, ki zaradi pomanjkanja zaupanja v varnost šolskih poti, otroke pogosto vozijo z avtomobilom do šole oziroma šolskega praga.

7. PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA

V tem poglavju je opredeljenih pet ključnih področij oziroma stebrov ukrepanja. Ukrepi so usmerjeni v celostno prometno načrtovanje, spodbujanje hoje, podporo kolesarjenju, razvoju prilagodljivega javnega prevoza ter upravljanju motornega prometa. Posamezni stebri se med seboj povezujejo in na številnih ravneh dopolnjujejo, s čimer tvorijo celovit in usklajen pristop k načrtovanju prometa v občini.



Slika 9: Stebri ukrepanja prometne strategije



7.1 Celostno prometno načrtovanje

Krepitev načel celostnega prometnega načrtovanja v vsakodnevnem odločanju občine ter izboljšanje komunikacije z javnostjo in deležniki je osrednje vodilo tega podpoglavja.

Z izdelavo OCPS Občina Oploznica uveljavlja celostno prometno načrtovanje na svojem območju. Tak pristop prometne izzive obravnava **celovito** – vključuje vse udeležence v prometu, s posebnim poudarkom na ranljivih skupinah (pešci, kolesarji, otroci, starejši) – in na **več ravneh upravljanja** (občinski, medobčinski, regionalni). Pomembne značilnosti pristopa so tudi **stalno spremljanje in vrednotenje izvajanja strategije** ter njena prenova vsakih sedem let, skladno z zakonskimi zahtevami.

Za učinkovito izvajanje OCPS bo občina imenovala **odgovorno osebo** za koordinacijo izvajanja ukrepov, redno komuniciranje z javnostjo in partnerji ter spremljanje doseganja zastavljenih ciljev. Naloge te osebe bodo vključevale tudi redno poročanje o napredku, spodbujanje vključevanja deležnikov ter predlaganje prilagoditev ukrepov glede na dejanske učinke in nove izzive.

Za zagotovitev doslednega izvajanja akcijskega načrta bo občina poskrbela, da bodo posamezni ukrepi OCPS v čim večji meri vključeni v vsakoletne proračunske načrte. To bo omogočilo pravočasno načrtovanje sredstev za prometne izboljšave in njihovo sistematično izvajanje. Pomemben poudarek bo tudi na usklajenosti **prostorskih aktov** (občinski prostorski načrt in izvedbeni prostorski akti) z vizijo in cilji OCPS. Posamezni projekti bodo zato obravnavali prometne in prostorske vsebine celovito, z vidika trajnostne mobilnosti in kakovosti javnega prostora.

Občina bo aktivno sodelovala tudi pri pripravi **regionalne celostne prometne strategije** (RCPS), kar bo omogočilo boljšo povezanost občin, usklajene ukrepe na medobčinskih prometnih povezavah in učinkovitejšo uporabo regionalnih finančnih sredstev. Prav tako bo občina še naprej dejavna partnerica v **nacionalnih in evropskih projektih** s področja trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja, kar bo omogočilo prenos dobrih praks, pridobivanje dodatnih sredstev in večjo prepoznavnost občine na tem področju.

Trenutno stanje

Poudarek je na **sistemskem pristopu k urejanju prometa** in vključevanju javnosti v odločevalske procese. Redno spremljanje, vključevanje deležnikov ter informiranje prebivalcev bodo temelj za dolgoročno uspešno izvajanje ukrepov. Ambicije se izražajo tudi v večji samostojnosti otrok pri vsakodnevnih poteh.

Ključni izzivi

Nezadostna horizontalna in vertikalna usklajenost med deležniki, pomanjkanje sistematičnega spremljanja prometnih podatkov, omejene zmogljivosti za izvajanje in evalvacijo ukrepov.

Priložnosti in potencialni ukrepi

Uvedba digitalnega spremljanja kazalnikov, krepitev kompetenc občinske uprave za vodenje in pripravo celostnih prometnih projektov, oblikovanje medobčinskega sodelovanja in priprava ter vključitev v RCPS – Regijsko CPS.



Prioritete občine

Vzpostavitev usklajenega okvira za izvajanje prometne politike in dolgoročno zasnovano trajnostno načrtovanje mobilnosti.

Ukrepi:

1.1 Izdelava zasnove celovitega omrežja peš- in kolesarskih povezav, vključno s potrebnimi ukrepi umirjanja motoriziranega prometa

Izdela se idejna zasnova peš- in kolesarskih povezav z akcijskim načrtom. Z idejno zasnovo se opredeli celovito sklenjeno omrežje neposrednih, varnih ter privlačnih peš- in kolesarskih povezav, ki obsegajo tudi sprehajalne in rekreacijske poti ter turistične povezave. Opredelijo se območja omejene hitrosti in umirjenega prometa. Določi se etapnost izvedbe na podlagi izbranih relevantnih kriterijev: poselitve, šolska pot, pomembnost povezave, stopnja predhodne izvedbe, predvideno povečanje prometne varnosti, zahtevnost izvedbe in možnost črpanja nacionalnih/evropskih sredstev.

1.2 Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja

Povezovanje in sodelovanje se bosta izvajala v obliki rednih koordinacijskih sestankov med sosednjimi občinami in širše. Osrednje teme medobčinskih sestankov bodo predvsem: kolesarska infrastruktura, potencialni javni sistem izposoje koles, javni potniški promet, storitev prevoza na poziv, urejanje državnih cest, urejanje površin za sopotništvo.

Po ustanovitvi regijskega centra mobilnosti bo občina sodelovala z njihovimi predstavniki na področju mobilnosti in dostopnosti na medobčinski ravni. Z občinami v regiji bo sodelovala pri pripravi RCPS.

1.3 Uravnoreženo načrtovanje z vidika vseh uporabnikov javnih prometnih površin in prostora

Uravnoreženo načrtovanje pomeni enakovredno obravnavanje vseh udeležencev v prometu, aktivno vključevanje deležnikov pri izvedbi ukrepa in izvajanje več med seboj povezanih ukrepov hkrati. Ob izgradnji ali rekonstrukciji infrastrukture in/ali spremembi pogojev mobilnosti se enakovredno upošteva vse uporabnike prostora in potovalne načine, pri čemer se da prednost ranljivejšim skupinam udeležencev v prometu. Prioritete se določajo na podlagi strateških vodil strategije in pozitivnih sinergijskih učinkov za vse uporabnike (pešce, kolesarje, potnike javnega potniškega prometa, voznike). Postopno se uvaja čim bolj uravnorežen proračun z enakovredno obravnavo vseh načinov potovanj v občini.

1.4 Delo z javnostjo – ozaveščanje o pomenu preventive na področju prometne varnosti

Ukrep vključuje izvajanje informativno-izobraževalnih aktivnosti za različne ciljne skupine z namenom povečanja zavesti o prometnih tveganjih in pomenu preventivnega ravnanja v prometu. S tem se krepi prometna kultura in spodbuja varnejše in odgovorno vedenje vseh udeležencev v prometu.

1.5 Aktivno sodelovanje v projektih in pobudah EU

Tudi v prihodnje je predvideno vključevanje v evropske projekte in pobude na temo celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti. Ukrep je namenjen pridobivanju sredstev za sofinanciranje ukrepov strategije.

1.6 Redna prenova OCPS

Po dvehletnem obdobju je predvidena revizija (npr. manjši popravki ciljnih vrednosti kazalnikov) in pred iztekom sedemletnega planskega obdobja se pristopi k prenovi obstoječe strategije.



1.7 Spremljanje kazalnikov OCPS (merjenje učinka)

Vzpostavitev sistema rednega spremljanja, vrednotenja in poročanja kazalnikov OCPS pristojnemu ministrstvu.

1.8 Delo z javnostjo – ozaveščanje o pomenu celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti

Ukrep zajema aktivnosti obveščanja in vključevanja javnosti z namenom povečanja razumevanja koristi trajnostne mobilnosti ter vloge celostnega prometnega načrtovanja pri oblikovanju bolj dostopnega, varnega in zdravega bivalnega okolja. Ključna je krepitev podpore lokalne skupnosti pri prehodu na trajnostne prometne rešitve.

1.9 Krepitev kompetenc občinske uprave in povečanje integracije med sektorji na občini

Predvidijo se redna izobraževanja, študijski obiski, ogledi dobrih praks s področja celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti za zaposlene v občinski upravi.

1.10 Priprava mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa

Za velike generatorje prometa v občini se pripravijo mobilnostni načrti, kot npr. osnovno šolo in večje zaposlovalce.

1.11 Sodelovanje v kampanji – Evropski teden mobilnosti (ETM)

Vsako leto se Občina Oplotnica aktivno vključi v kampanjo ETM, katere osnovni namen je ozaveščanje širše javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti.

7.2 Hoja

Vzpostavitev varnih, privlačnih in povezanih pešpoti do ključnih ciljev potovanj v občini je osrednje vodilo na področju hoje.

Hoja kot najdostopnejši način premikanja ima ključno vlogo v prometnem sistemu občine. Strateško vodilo naslavlja **varnost, udobje in povezljivost** omrežja pešpoti, zlasti v naseljih, do osnovnih storitev in izobraževalnih ustanov. Zmanjšanje števila nesreč in povečanje hoje na ključnih prerezih je merljiv kazalnik napredka.

Trenutno stanje

Površine za pešce so v urbanem središču Oplotnice in preostalih gosto poseljenih območjih (Čadram, Malahorna, Gorica pri Oplotnici) po večini izvedene in sicer v obliki pločnika na eni ali obeh straneh. Privlačnost in funkcionalnost ter občutek nezadostne prometne varnosti pešcev na zgrajenih površinah pogosto zmanjšujejo nezadostno široki pločniki in povišane hitrosti motoriziranega prometa. Na številnih odsekih so tako pešci še vedno v podrejenem položaju, kar ni v skladu s smernicami trajnostne mobilnosti.

Najpogostejši razlog za nezadostno širino pločnikov in/ali izvedbo le-teh zgolj na eni strani je v prostorski stiski (nezadostni širini), zaradi katere praktično ni mogoče doseči nobenega napredka, brez da bi posegli v obstoječe površine za motorni promet. Na teh območjih je treba rešitev iskati na več načinov: zožitev voznih pasov za motorni promet, sprememba prometnega režima ali souporaba



prometnih površin in odkup ter širitev prometnih površin (tam, kjer ni pozidave) za kar pa je predhodno treba vzpostaviti ustrezne pogoje (zmanjšanje hitrosti motoriziranega prometa in/ali preusmeritev težkega tovornega prometa).

Ključni izzivi

Manjkajoči ali ozki pločniki, nevarna križišča in visoka izpostavljenost pešcev motoriziranemu prometu višjih hitrosti. Na številnih lokacijah – območjih manjka ustrezna dostopnost za invalide in ranljive udeležence ter taktilne oznake oziroma vodenje. Manjkajoči pločniki ali pešpoti povzročajo predvsem nepovezanost med posameznimi naselji (razen Čadram in Gorica pri Oplotnici) in tudi znotraj npr. Malahorna.

Priložnosti in potencialni ukrepi

Nadaljevanje prizadevanj za postopno ureditev celovitega omrežja ustreznih in privlačnih peš povezav pri čemer so prioriteta manjkajoči odseki vzdolž državno cesto R3-700 odsek 1273 Oplotnica – Ložnica in odsek 1272 Slovenske Konjice – Oplotnica. Gre za gradnjo pločnikov ob glavnih in zbirnih prometnicah s poudarkom na povezavah do pomembnih ciljev potovanj, gradnjo neposrednih in od motornega prometa tudi ločenih povezav (bližnjic), vzpostavljanje t. i. »območij umirjenega prometa« v središčih naselij ter skupnih prometnih prostorov tam, kjer je to smiselno.

Prioritete občine

Varnost otrok, povezovanje javnih storitev (šole, zdravstveni dom, trgovine) z bivalnimi območji in izboljšanje povezljivosti znotraj urbanega središča Oplotnice ter strnjenih naselij.

Ukrepi:

2.1 Nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti na celotnem območju občine

Na šolskih poteh se intenzivno izvaja ukrepe umirjanja prometa in zgradi oz. dogradi pločnike ali uredi pešpoti, ločeno od motornega prometa. Prioriteta so najbolj obremenjene ceste. Na izrazito malo prometnih cestah se lahko zariše peš pasove na voziščih, ob ustreznem hitrostnem režimu ter izvedenih ukrepih umirjanja prometa. Uredi se dostopne peš površine do postajališč šolskih avtobusov. Prioritete na področju šolskih poti so podrobneje navedene v zgornjem poglavju.

2.2 Dograditev celovitega sklenjenega omrežja peš povezav

Ukrepi bodo prednostno usmerjeni v izboljšanje varnosti pešcev na ključnih nevarnih točkah v središčnem naselju Oplotnica in okoliških strnjenih naseljih, kot so Malahorna, Čadram in Gorica pri Oplotnici. Postopno bo vzpostavljeno celostno sklenjeno omrežje peš povezav tako, da bodo zgrajeni manjkajoči pločniki, obstoječi neustrezni bodo razširjeni, urejale se bodo tudi pešpoti, ločene od motornega prometa. Kjer ni prostorskih možnosti se spremeni prometni režim in/ali intenzivno izvede ukrepe umirjanja prometa ter se pešce vodi po skupnih prometnih površinah. Prehode za pešce se zgošča in ureja preboje za pešce oziroma bližnjice. Poleg osnovnih vsakodnevnih poti bo občina poskrbela tudi za razvoj turističnih kolesarsko sprehajalnih povezav, ki bodo obogatile ponudbo aktivnega preživljanja prostega časa.

2.3 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe

Nadaljujeta se evidentiranje in odpravljanje funkcionalnih ovir pred javnimi objekti in na najpomembnejših peš povezavah v občini. Zagotovi se zadostno število parkirnih mest za funkcionalno ovirane osebe z ustrezno peš navezavo do bližnjih objektov. Poleg spremljanja in zbiranja pobud gibalno oviranih se pripravi akcijski načrt za prilagajanje javnih površin za druge skupine invalidov, kot



so slepi in slabovidni. Pri novogradnjah se posebna pozornost nameni vodenju vseh funkcionalno oviranih oseb.

2.4 Celovita preureditev okolice osnovnih šol

Ukrep predvideva nadaljnjo preoblikovanje okolice osnovne šole v varno, prijetno in funkcionalno območje za pešce, kjer bo motorni promet – tudi za starše in zaposlene – karseda odmaknjen in/ali postavljen v podrejeni položaj. Prostor bo zasnovan kot odprto šolsko dvorišče z urejenimi površinami za zadrževanje, senco, klopmi in varnimi dostopi za otroke.

2.5 Ureditev javnih površin – vaških trgov

V večjih naseljih se uredijo kakovostne javne površine – vaški trgi, namenjeni srečevanju in druženju prebivalcev vseh starostnih skupin. Javne površine se opremijo z zasaditvami, urbano opremo in senčnimi prostori. Poseben poudarek se nameni vključevanju lokalnega prebivalstva in ciljnih skupin v proces načrtovanja in urejanja prostora, s čimer se spodbuja občutek pripadnosti in krepí kakovost bivanja v celotni občini.

2.6 Opremljanje (urbana oprema) poti

Obstoječe peš povezave in druge javne površine za pešce se opremi z urbano in drugo opremo kot na primer: vodni elementi, klopi, pitniki, koši za smeti, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke, informacijske table ipd.

2.7 Označitev poti s kažipotmi

Ukrep zajema postavitve jasnih in enotno oblikovanih kažipotov za pešce, s ciljem izboljšanja orientacije in prepoznavnosti poti. Z navedbo časov hoje do pomembnih ciljev se dodatno spodbuja k hoji po občini.

2.8 Ozelenitev peš površin

Ukrep vključuje zasaditve ob pešpoteh in javnih površinah z namenom povečanja biotske raznovrstnosti, izboljšanja estetske podobe naselij in prispevka k zeleni preobrazbi prostora.

2.9 Javna razsvetljava vzdolž pešpoti in površin

Ukrep predvideva ureditev ustrezne javne razsvetljave ob pešpoteh in javnih površinah z namenom izboljšanja prometne varnosti ter povečanja občutka osebne varnosti pešcev, zlasti v večernem in nočnem času.

2.10 Osenčenje poti in peš površin

Ukrep zajema namestitve senčil ali zasaditev dreves na izpostavljenih pešpoteh in javnih prostorih z namenom povečanja udobja in zaščite uporabnikov pred vročino ter sončno pripeko.

7.3 Kolesarski promet

Izgradnja varnih, privlačnih in sklenjenih kolesarskih povezav ter spodbujanje kolesarjenja kot vsakodnevne izbire načina potovanja je osrednje vodilo tega stebra.

Kolesarski promet postaja vse bolj priljubljen način mobilnosti. To velja tako za dnevna potovanja, kot prostočasne in turistične namene oziroma aktivnosti. Tudi kolesarski promet prispeva k zdravemu življenjskemu slogu prebivalcev. Kakovostne, varne in celostno povezane kolesarske površine pa so ključni predpogoj za spremembo potovalnih navad v smeri trajnostne in aktivne mobilnosti.

Trenutno stanje

Kolesarska infrastruktura je pomanjkljiva oz. je na območju občine ni. Če izvzamemo državno cesto R3-700 odsek 1273 Oplotnica – Ložnica in odsek 1272 Slovenske Konjice – Oplotnica, gre sicer po večini za t.i. malo prometne ceste, kjer ločene površine za kolesarje niso nujno potrebne. Je pa izgradnja ločenih kolesarskih površin, kljub temu, zaradi zagotavljanja višje ravni varnosti in udobja za kolesarje v interesu celostnega prometnega načrtovanja in zagotavljanja pogojev za bolj uravnoteženo in trajnostno mobilnost.

Ključni izzivi

Pomanjkanje varnih kolesarskih površin, vzdolž državne regionalne ceste R3-700 odsek 1273 Oplotnica – Ložnica in odsek 1272 Slovenske Konjice – Oplotnica. Težava so višje hitrosti motornega prometa in slabe povezave med naselji v občini. Pomanjkanje možnosti varnega parkiranja/odstavljanja koles, nizka raba kolesa za vsakodnevne opravke in poti na delo.

Priložnosti in potencialni ukrepi

Vzpostavitev lokalne mreže kolesarskih poti in njihova navezava na daljinske kolesarske povezave v smeri Slovenskih Konjic in Slovenske Bistrice. V bližini glavnih ciljev potovanja v občini je treba izvesti zadostna odstavna mesta za kolesa in zaprte kolesarnice, npr. pri šoli in v središču občine. Umestitev in označitev adrenalinskih gorskih povezav, primernih za električna kolesa (pohorski del). Promocijske kampanje za uporabo kolesa in e-koles ter ozaveščanje voznikov avtomobilov o prisotnosti kolesarjev.

Prioritete občine

Razvoj celovitega, varnega in uporabniku prijaznega kolesarskega omrežja, ki omogoča šolarjem, zaposlenim in rekreativcem varno uporabo kolesa, povezljivost okoliških naselij z občinskim središčem in med posameznimi naselji ter navezava na daljinske kolesarske povezave v bližini (npr. regionalne kolesarske povezave R29 Vojnik – Slovenske Konjice – Poljčane) in bližnjega središča Slovenske Bistrice. Preučena bo tudi možnost izgradnje rekreacijsko turističnih kolesarskih povezav in sprehajalnih poti, ki bi bile namenjene rekreativnim kolesarjem, turistom in pohodnikom ter bi dodatno prispevale k razvoju lokalnega turizma in promociji aktivne mobilnosti.



Ukrepi:

3.1. Dograditev celovitega kolesarskega omrežja na območju občine

V naseljih in med njimi se v skladu z finančnimi zmožnostmi in potrebami dogradi manjkajoča kolesarska infrastruktura. Prioriteta je os vzdolž državne ceste R3-700 v smeri proti Slovenskim Konjicam in Ložnici oz. Slovenski Bistrici, kjer se zagotavlja ločen potek kolesarskih površin. Na preostalem občinskem cestnem omrežju, sploh tam kjer prostorske možnosti ne omogočajo gradnje ločenih kolesarskih poti, se prometni režim prilagodi v korist skupnih prometnih površin, s poudarkom na umirjanju motornega prometa. Občinsko kolesarsko omrežje se naveže na regionalno kolesarsko povezavo R29 Vojnik – Slovenske Konjice – Poljčane in bližnje središče mesto Slovenska Bistrica.

3.2 Urejanje parkirnih mest za kolesa

Vzpostavijo se varna in dostopna parkirna mesta za kolesa na ključnih lokacijah v občini. Ta bodo omogočala enostavno, varno in pregledno parkiranje oziroma začasno odlaganje koles.

3.3 Umestitev gorskih in rekreacijskih kolesarskih povezav

Umestitev adrenalinskih gorskih povezav na območje Pohorja ter njihova navezava na preostale povezave na Pohorju z namenom krepitve turističnega potenciala in prepoznavnosti občine.

Preuči se tudi možnost izgradnje rekreacijsko turističnih kolesarskih povezav in sprehajalnih poti, ki bi bile namenjene rekreativnim kolesarjem, turistom in pohodnikom ter bi dodatno prispevale k razvoju lokalnega turizma in promociji aktivne mobilnosti.

3.4 Označitev kolesarskih povezav in kašipoti

Vzpostavi se jasna in pregledna prometna signalizacija ter namestijo kašipoti, ki uporabnikom omogočajo lažjo orientacijo in varnejšo uporabo kolesarskega omrežja.

3.5 Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarskega prometa

Izvajale se bodo informativne in ozaveševalne kampanje ter različni dogodki, namenjeni povečanju prepoznavnosti kolesarjenja kot trajnostnega načina mobilnosti in spodbujanju njegove uporabe v vsakodnevnih potovanjih.

3.6 Ureditev kolesarskih počivališč

Občina si bo prizadevala za ureditev kolesarskih počivališč, predvsem ob pomembnejših turistično rekreativnih povezavah. Počivališča bodo opremljena s klopmi, mizami, stojali za kolesa, informacijskimi tablam, nadstreški in drugo opremo. Namenjena bodo, tako daljinskim kolesarjem, ki se bodo ob njih lahko ustavili ter spoznali turistične znamenitosti in ponudbo v občini, kot rekreacijskim kolesarjem, katerim bodo zagotavljala zaščito pred vremenskimi vplivi ter prijeten prostor za počitek in druženje.



7.4 Prilagodljiv javni prevoz

Javni potniški promet predstavlja enega ključnih stebrov trajnostnega prometnega sistema, saj zagotavlja dostopnost prebivalcem brez lastnega avtomobila ter pomembno prispeva k zmanjševanju prometnih obremenitev, emisij toplogrednih plinov in drugih negativnih vplivov prometa na okolje. Hkrati je bistven instrument za uresničevanje ciljev celostnega prometnega načrtovanja, ki v ospredje postavlja dostopnost in kakovost bivanja.

Na območju Občine Oplotnica je ponudba javnega potniškega prometa pretežno vezana na medkrajevni linijski avtobusni promet, ki občino povezuje z bližnjimi zaposlitvenimi in storitvenimi središči, zlasti s Slovensko Bistrico in v nadaljevanju z Mariborom ter Zrečami in v nadaljevanju tudi s Celjem.

Trenutno stanje

Dostopnost do javnega potniškega prometa je ob delovnikih razmeroma zadovoljiva. Na voljo je 23 avtobusnih voženj dnevno v smeri proti Slovenski Bistrici (od tega 8 povezav do Maribora) ter 13 voženj proti Zrečam, z možnostjo prestopa pa skupno 23 povezav do Celja.

Kljub temu se pojavljajo pomembne prostorske in časovne omejitve. Prebivalci razpršenih naselij in zaselkov, ki niso neposredno ob državni cesti oziroma bližini avtobusnih postajališč, imajo bistveno slabšo dostopnost. V teh primerih je dostop do javnega prevoza pogosto pogojen z daljšimi peš razdaljami ali uporabo osebnega avtomobila, kar zmanjšuje njegovo konkurenčnost.

Dodatno omejitev predstavlja izrazito okrnjena ponudba ob koncih tedna, ko so na voljo zgolj tri povezave dnevno v smeri Slovenske Bistrice (in obratno), medtem ko povezav proti Zrečam ni. Takšna časovna neustreznost bistveno omejuje uporabnost javnega prevoza za prostočasne, socialne in druge nenujne poti.

Analiza dostopnosti kaže, da je v letu 2023 delež prebivalcev s sprejemljivo dostopnostjo do javnega potniškega prometa znašal 69,51 %. Vendar pa je delež prebivalcev z dobro oziroma visoko kakovostno dostopnostjo bistveno nižji (približno 40 %), kar Občino Oplotnica uvršča med občine z razmeroma omejeno kakovostjo dostopnosti na državni ravni.

Pri tem je treba poudariti, da občina nima neposrednega vpliva na organizacijo medkrajevnega linijskega prometa, saj je ta v pristojnosti države. Vloga občine je zato predvsem podporna in usmerjena v izboljševanje dostopnosti do sistema, spodbujanje njegove uporabe ter aktivno sodelovanje z državnimi in regionalnimi akterji.

Šolski prevozi

Na območju občine so v skladu z zakonodajo organizirani tudi šolski prevozi, ki predstavljajo pomemben del prometno varnih prihodov v šolo, vendar hkrati tudi naraščajoč finančni izziv za občinski proračun. V tem kontekstu se vse bolj odpira vprašanje njihove optimizacije, integracije in širše uporabnosti.



Brezplačni prevozi na klic za starejše

Pomemben element dopolnjevanja javnega potniškega prometa v občini predstavlja tudi izvajanje brezplačnih prevozov na klic za starejše prebivalce v okviru projekta Prostofer. Gre za organizirano obliko prostovoljskega prevoza, pri kateri prostovoljci z občinsko podporo zagotavljajo prevoze starejšim osebam do ključnih storitev, kot so zdravstvene ustanove, trgovine in druge vsakodnevne opravke.

Ta oblika mobilnosti pomembno prispeva k socialni vključenosti starejših ter zmanjšanju njihove prometne izključenosti, zlasti na območjih z omejeno dostopnostjo do javnega potniškega prometa. Hkrati predstavlja učinkovit primer prilagodljive in uporabniku usmerjene storitve, ki dopolnjuje obstoječi sistem linijskega prevoza ter nakazuje smer razvoja prihodnjih rešitev na področju prilagodljive mobilnosti.

Ključni izzivi

Kljub relativno solidni osnovni ponudbi javnega potniškega prometa se v občini pojavljajo naslednji ključni izzivi:

- razpršena poselitev in razgiban relief, ki otežujeta organizacijo učinkovitega in dostopnega javnega prevoza za vse prebivalce,
- prostorska nedostopnost postajališč za prebivalce oddaljenih območij,
- izrazito omejena ponudba ob koncih tedna,
- nizka konkurenčnost javnega prevoza v primerjavi z osebnim avtomobilom,
- pomanjkljiva informiranost uporabnikov o vozni redih, prestopih in možnostih kombiniranja različnih oblik mobilnosti.

Ti izzivi odražajo širši problem ruralnih in razpršenih območij, kjer tradicionalni linijski sistemi pogosto ne morejo zagotoviti zadostne ravni dostopnosti.

Priložnosti in potencialni ukrepi

Kljub navedenim omejitvam obstaja več razvojnih priložnosti, ki lahko pomembno prispevajo k izboljšanju dostopnosti in privlačnosti javnega potniškega prometa:

- razvoj prilagodljivih oblik mobilnosti (npr. prevozi na klic), ki predstavljajo učinkovito dopolnitev linijskega prometa na območjih z razpršeno poselitvijo,
- integracija šolskih prevozov v širši sistem javnega prevoza, vključno z možnostjo njihove delne odprtosti za druge skupine prebivalcev,
- optimizacija organizacije šolskih prevozov z vidika racionalizacije stroškov in večje učinkovitosti sistema,
- izboljšanje dostopnosti do postajališč z urejanjem varnih peš in kolesarskih povezav,
- nadgradnja kakovosti postajališč (varnost, opremljenost, dostopnost za ranljive skupine),
- izboljšanje informiranja uporabnikov (digitalne rešitve, enotni informacijski sistemi, jasna komunikacija voznih redov),
- aktivno sodelovanje občine pri oblikovanju regijskih prometnih rešitev in multimodalnih povezav.

Takšni ukrepi sledijo sodobnemu konceptu prehoda od mobilnosti k dostopnosti, kjer je ključni cilj omogočiti prebivalcem doseganje storitev in dejavnosti na čim bolj učinkovit in trajnosten način.



Prioritete občine

Na podlagi analiz, sodelovanja z deležniki in rezultatov anket so bile opredeljene naslednje ključne prioritete usmeritve:

- izboljšanje prostorske dostopnosti do postajališč javnega potniškega prometa, predvsem z urejanjem varnih peš in kolesarskih povezav,
- razvoj in postopna nadgradnja prilagodljivih oblik prevoza (prevozi na klic),
- izboljšanje informiranja uporabnikov ter vzpostavitev mehanizmov za zbiranje povratnih informacij,
- krepitev sodelovanja z državnimi in regionalnimi institucijami z namenom izboljšanja časovne in funkcionalne ustreznosti medkrajevnega prometa,
- postopno urejanje kakovostnih, varnih in dostopnih avtobusnih postajališč kot ključnih točk intermodalnega povezovanja.

Ključna usmeritev

Z načrtovanimi ukrepi želi Občina Oplotnica postopno preiti od obstoječega sistema, ki temelji predvsem na linijskem prometu, k bolj prilagodljivemu, uporabniku prijaznemu in dostopnemu sistemu javnega prevoza. Ključni cilj je povečanje njegove uporabe pri vsakodnevnih poteh prebivalcev ter zmanjšanje odvisnosti od osebne avtomobila, kar neposredno prispeva k višji kakovosti bivanja in trajnostnemu razvoju občine.

Ukrepi

4.1 Razvoj in nadgradnja prilagodljivih prevozov (prevozi na klic)

Občina bo postopno razvijala sistem prilagodljivih prevozov na klic, ki bo dopolnjeval obstoječi linijski promet, zlasti na območjih z razpršeno poselitvijo. Na podlagi obstoječih dobrih praks (npr. Prostofer) bo proučila možnosti za razširitev storitve na širši krog uporabnikov ter za njeno organizacijsko in finančno nadgradnjo (pilotni projekti, digitalne platforme, sodelovanje z regijo in državo).

4.2 Optimizacija in integracija šolskih prevozov

Občina bo proučila možnosti za racionalizacijo šolskih prevozov z vidika stroškovne učinkovitosti in boljše izrabe kapacitet. Pri tem bo spodbujala:

- večjo integracijo šolskih prevozov z javnim linijskim prometom,
- postopno odpiranje šolskih prevozov tudi za druge skupine prebivalcev,
- izboljševanje varnih dostopov do šol (hoja, kolesarjenje).

Cilj ukrepa je zagotoviti učinkovit, varen in širše dostopen sistem prevozov ter hkrati prispevati k večji mobilnosti prebivalcev brez avtomobila.

4.3 Ureditev in nadgradnja avtobusnih postajališč

Občina bo postopno urejala in nadgrajevala avtobusna postajališča z vidika varnosti in dostopnosti. Poseben poudarek bo na:

- varnih peš dostopov in umirjanju prometa v okolici postajališč,
- ureditvi kolesarskih stojal,
- prilagoditvah za funkcionalno ovirane osebe,
- opremljenosti z nadstreški, klopmi, razsvetljavo in informacijami.



Ukrep bo prispeval k večji privlačnosti javnega prevoza ter izboljšanju uporabniške izkušnje.

4.4 Izboljšanje dostopnosti do javnega prevoza (prvi in zadnji kilometer)

Občina bo spodbujala izboljšanje dostopnosti do postajališč z razvojem varnih in sklenjenih peš ter kolesarskih povezav. Posebna pozornost bo namenjena povezovanju odmaknjenih naselij z najbližjimi postajališči ter zagotavljanju dostopnosti za ranljive skupine (starejši, otroci).

4.5 Ustreznejše informiranje o javnem prevozu

Občina bo vzpostavila sistematično, ažurno in uporabniku prijazno informiranje o javnem potniškem prometu preko različnih komunikacijskih kanalov (občinsko glasilo, spletna stran, družbena omrežja ipd.).

Informiranje bo zajemalo vozne rede, možnosti povezav in prestopov, cenike ter druge ključne informacije za načrtovanje poti. Poseben poudarek bo namenjen jasnosti, preglednosti in dostopnosti informacij za vse skupine uporabnikov, vključno s starejšimi in digitalno manj veščimi.

4.6 Krepitev sodelovanja na regionalni ravni

Občina bo aktivno sodelovala pri pripravi regijskega prostorskega plana in regijske prometne strategije s ciljem učinkovitejšega javnega prevoza ter boljših povezavah z bližnjimi zaposlitvenimi središči.

4.7 Spodbujanje intermodalnosti in kombiniranja načinov prevoza

Občina bo spodbujala kombiniranje različnih načinov mobilnosti (peš, kolo, javni prevoz, prevozi na klic), zlasti z: urejanjem dostopov do postajališč, umeščanjem kolesarskih stojal in »zaprtih« varnih kolesarnic ter spodbujanjem uporabe trajnostnih načinov dostopa do javnega prevoza.

7.5 Upravljan motoriziran promet

Analiza obstoječega stanja (dosežki in značilnosti)

Na območju občine Oplotnica je osebni avtomobil še vedno prevladujoče prevozno sredstvo, kar je značilno za razpršeno poseljena območja z omejenimi prevoznimi alternativami. Kljub temu je občina v preteklem obdobju izvedla več pomembnih izboljšav na področju prometne infrastrukture in upravljanja prometa.

Med dosežki izstopajo:

- postopne posodobitve cestne infrastrukture, ki izboljšujejo prometno dostopnost in osnovno funkcionalnost omrežja,
- izvedba posameznih ukrepov za izboljšanje prometne varnosti, zlasti na izpostavljenih odsekih,
- izboljšanje prometne signalizacije in prometnih režimov in
- ureditev dostopov in prometnih površin v bližini pomembnih javnih ustanov.

Cestno omrežje zagotavlja osnovno dostopnost do ključnih dejavnosti (zaposlitev, izobraževanje, storitve), pri čemer pomembno vlogo igrajo regionalne prometne povezave: R3-700 v smeri proti Slovenski Bistrici in Slovenskim Konjicam ter RT-930 v smeri proti Pesku na Pohorju.

Prometno najbolj obremenjeni so odseki v osrednjem delu naselja Oplotnica (zlasti Partizanska in Konjiška cesta), kjer se lokalni promet prepleta s tranzitnimi tokovi. Poseben vpliv ima tudi tovorni



promet, povezan z gospodarskimi dejavnostmi (npr. kamnolom Cezlak), kar dodatno obremenjuje prometni prostor in vpliva na kakovost bivanja. Mirujoči promet je večinoma urejen funkcionalno.

Ključni izzivi

- Precejšnja obremenjenost prometnih koridorjev skozi naselja, predvsem zaradi tranzitnega in tovornega prometa;
- Mestoma previsoke hitrosti vožnje, ki zmanjšujejo prometno varnost, zlasti za ranljive udeležence;
- Prostorska prevlada motornega prometa v središču občine, ki omejuje razvoj kakovostnega in varnega javnega prostora;
- Negativni vplivi na okolje in zdravje (hrup, emisije, prometne nesreče);
- Visoka odvisnost od osebnega avtomobila, ki je posledica omejenih alternativnih oblik mobilnosti in
- Nezadostno sistemsko upravljanje mirujočega prometa, kar zmanjšuje učinkovitost rabe prostora in dostopnost.

Priložnosti in razvojni potenciali

- Uvajanje ukrepov za umirjanje prometa (cone umirjenega prometa, fizični ukrepi, prilagoditev hitrosti), zlasti v središčih naselij;
- Preoblikovanje prometnih površin v smeri večje uravnoteženosti med različnimi uporabniki prostora (npr. v neposredni bližini šol);
- Upravljanje tovornega prometa, vključno z njegovim usmerjanjem izven občutljivih območij, kjer je to mogoče;
- Celostno upravljanje mirujočega prometa, ki vključuje regulacijo parkiranja in bolj racionalno rabo prostora;
- Spodbujanje prehoda na brezemisijška vozila ter uvajanje podporne infrastrukture in
- Povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja, zlasti pri umeščanju novih stanovanjskih in poslovnih območij.

Prioritete občine (strateška usmeritev)

- Vzpostavitev učinkovitega sistema upravljanja motoriziranega prometa, ki bo omogočal uravnoteženo rabo prostora;
- Zmanjšanje prometnih pritiskov v središču Oplotnice in drugih strnjenih naseljih, z omejevanjem tranzitnega in umirjanjem prometa;
- Povečanje prometne varnosti, s poudarkom na zaščiti ranljivih udeležencev;
- Zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje in zdravje;
- Učinkovitejše upravljanje mirujočega prometa, z namenom izboljšanja dostopnosti in kakovosti prostora in
- Postopno zmanjševanje odvisnosti od osebnega avtomobila, ob hkratnem zagotavljanju dostopnosti.



Ukrepi

5.1 Uvajanje ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja

Na izpostavljenih vstopnih odsekih v naselja se bodo postopno uvajali ukrepi za umirjanje prometa (talne označbe, prikazovalniki hitrosti, po potrebi tudi dvignjene ploščadi in otoki za umirjanje prometa).

Na odsekih državnih cest bo občina kot pobudnica sodelovala z upravljavcem državnega cestnega omrežja, na občinskih cestah pa bo ukrepe izvajala samostojno in postopno.

Namen ukrepa je trajno znižanje vozniških hitrosti ob vstopu v naselja, izboljšanje prometne varnosti ter ustvarjanje bolj kakovostnega bivalnega okolja.

5.2 Celostno umirjanje motoriziranega prometa v naseljih

Na prometno izpostavljenih odsekih (zlasti v središču Oplotnice) se bodo izvajale celostne prometne ureditve, ki vključujejo preoblikovanje vozišča, zožitve, prilagoditve križišč, uvedbo območij omejene hitrosti (npr. cone 30) in skupnega prometnega prostora z izboljšanjem pogojev za pešce in kolesarje.

Ukrep vključuje tudi postopno vključevanje elementov zelene infrastrukture (zasaditve, senčenje), ki dodatno prispevajo k umirjanju prometa in izboljšanju kakovosti javnega prostora.

Namen ukrepa je zmanjšanje hitrosti, povečanje varnosti ter preoblikovanje prometnega prostora v bolj uravnotežen in človeku prijazen prostor.

5.3 Upravljanje tranzitnega in tovornega prometa

Občina bo v sodelovanju z državnimi in regionalnimi deležniki proučila možnosti za zmanjšanje negativnih vplivov tranzitnega in tovornega prometa skozi naselja (npr. usmerjanje prometa, prometni režimi, časovne omejitve, morebitni obvozi).

Posebna pozornost bo namenjena odsekom, kjer tovorni promet (npr. kamnolom Cezlak) pomembno vpliva na prometno varnost in kakovost bivanja.

Namen ukrepa je zmanjšanje prometnih obremenitev (zlasti tovornega prometa) v naseljih ter izboljšanje bivalnega okolja.

5.4 Celostno upravljanje mirujočega prometa

Občina bo proučila smotrnost postopne uvedbe ukrepov za bolj učinkovito upravljanje parkiranja, zlasti v središču občine in v bližini pomembnih javnih ustanov.

Ukrepi lahko vključujejo časovno omejevanje parkiranja, označevanje parkirnih mest, izboljšanje preglednosti in organizacije parkirišč ter zagotavljanje dostopnosti za stanovalce in obiskovalce.

Namen ukrepa je izboljšanje dostopnosti, zmanjšanje konfliktov v prostoru ter bolj racionalna raba javnih površin.

5.5 Redno vzdrževanje in obnova cestne infrastrukture

Občina bo zagotavljala redno vzdrževanje cestne infrastrukture ter postopno izvajala celovite obnove (voziščna konstrukcija, odvodnjavanje, prometna signalizacija, javna razsvetljava).

Pri obnovah se bodo upoštevala načela celostnega prometnega načrtovanja, z vključevanjem ukrepov za večjo varnost in prilagoditev prostora različnim uporabnikom.

Namen ukrepa je izboljšanje prometne varnosti, udobja in dolgoročne vzdržnosti prometne infrastrukture.



5.6 Razvoj infrastrukture za alternativne pogone (e-mobilnost)

Občina bo spodbujala razvoj infrastrukture za električna vozila, zlasti z umeščanjem javno dostopnih polnilnic v bližini pomembnih ciljev potovanj (javne ustanove, središče naselja, večji zaposlovalci).

Ukrep bo usklajen z razvojem na regionalni in državni ravni ter z dejanskimi potrebami uporabnikov.

Namen ukrepa je spodbujanje prehoda na okolju prijaznejše oblike motoriziranega prometa.

5.7 Ozaveščanje, promocija in izobraževanje za varno in trajnostno mobilnost

Občina bo izvajala aktivnosti za izboljšanje prometne kulture in varnosti (kampanje, dogodki, sodelovanje z vrtci, šolami in društvi).

Poseben poudarek bo namenjen ranljivim skupinam (otroci, starejši) ter spodbujanju odgovorne rabe osebnega avtomobila in trajnostnih alternativ.

Namen ukrepa je dolgoročna sprememba prometnih navad in povečanje prometne varnosti.



8. AKCIJSKI NAČRT

Za uspešno uresničevanje Občinske celostne prometne strategije (OCPS) je ključen sedemletni akcijski načrt, ki za nabor izbranih ukrepov po posameznih strateških stebrih mobilnosti podaja:

- časovnico izvedbe,
- nosilce in odgovorne za izvajanje,
- okvirne stroške izvedbe,
- možne vire financiranja.

Tabela 8-1: Akcijski načrt občinske celostne prometne strategije

Steber 1 - Celostno prometno načrtovanje							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
1.1	Izdelava zasnove celovitega peš in kolesarskega omrežja vključno s potrebnimi ukrepi umirjanja motoriziranega prometa znotraj naselij	Srednja	10.000 €	Občina Oploznica in zunanji izvajalci	2026 – 2027	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Prvo leto postopek javnega naročila, drugo leto izvedba
1.2	Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja	Majhna	500 €	Občina Oploznica in sosednje/ostale občine	2026 – 2027	Proračun občine	Sofinancerski delež Občine pri pripravi RCPS
1.3	Uravnoteženo načrtovanje z vidika uporabnikov javnih prometnih površin in prostora	Srednja	Brez stroška	Občina Oploznica	2026 – 2033		
1.4	Delo z javnostjo – ozaveščanje o pomenu preventive na področju prometne varnosti	Majhna	1.000 €/leto	Občina Oploznica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	

**Steber 1 - Celostno prometno načrtovanje**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
1.5	Aktivno sodelovanje v EU projektih in pobudah	Srednja	Glej opombo	Občina Oplotnica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	Sofinancerski delež občine odvisen od vrednosti projektov
1.6	Redna prenova strategije OCPS	Majhna	19.600 €	Občina Oplotnica	2033	Proračun občine, MOPE, sredstva EU	
1.7	Spremljanje kazalnikov OCPS (merjenje učinka)	Majhna	1.000 €/leto	Občina Oplotnica	2026 – 2033	Proračun občine	
1.8	Delo z javnostjo – ozaveščanje o pomenu celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti	Majhna	500 €/leto	Občina Oplotnica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	
1.9	Krepitev kompetenc občinske uprave in povečanje integracije med sektorji na občini	Majhna	1.000 €/leto	Občina Oplotnica	2026 – 2033	Proračun občine	Udeležba na izobraževanjih, seminarjih ipd.
1.10	Priprava mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa	Majhna	Glej opombo	Občina Oplotnica, posamezni subjekt	2027 – 2033	MOPE, sredstva EU	Potrebna prijava na razpis MOPE
1.11	Sodelovanje v kampanji – Evropski teden mobilnosti (ETM)	Majhna	7.000 €/leto	Občina Oplotnica	Vsako leto	MOPE, sredstva EU, proračun občine,	Potrebna prijava na razpis MOPE



Steber 2 – Spodbujanje hoje							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
2.1	Nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti na celotnem območju občine	Zelo velika	Glej opombo	Občina Oplotnica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Načrt in ocena stroškov je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1, Zajeto tudi v ukrepu št. 2.2
2.2	Dograditev celovitega sklenjenega omrežja peš povezav	Zelo velika	Glej opombo	Občina Oplotnica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Načrt in ocena stroškov je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
2.3	Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe, taktilne oznake, ipd.	Srednja	5.000 €/leto	Občina Oplotnica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.4	Celovita preureditev okolice osnovnih šol	Velika	Glej opombo	Občina Oplotnica	2026 – 2033	Sredstva EU, MOPE, proračun občine	Načrt in ocena stroškov je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
2.5	Ureditev javnih površin – vaških trgov / zbirališč	Velika	Glej opombo	Občina Oplotnica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Načrt in ocena stroškov je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
2.6	Opremljanje (urbana oprema) poti in trgov	Srednja	3.000 €/leto	Občina Oplotnica	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.7	Označitev poti s kažipotmi	Majhna	8.000 €	Občina Oplotnica	2027 – 2028	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	

**Steber 2 – Spodbujanje hoje**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
2.8	Ozelenitev peš površin	Majhna	5.000 €/leto	Občina Oplotnica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.9	Javna razsvetljava vzdolž pešpoti in površin	Srednja	7.000 €/leto	Občina Oplotnica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.10	Osenčenje poti in peš površin	Srednja	4.000 €/leto	Občina Oplotnica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	

Steber 3 – Podpora kolesarjenju

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
3.1.	Izgradnja celovitega kolesarskega omrežja na območju občine	Zelo velika	Glej opombo	Občina Oplotnica, MzI, DRSI, MOPE, sredstva EU	2026 – 2033	Ministrstva, DRSI, sredstva EU, proračun občine	Načrt in ocena stroškov se izvede z ukrepom št. 1.1
3.2	Urejanje parkirnih mest za kolesa	Majhna	6.000 €	Občina Oplotnica	2026 – 2033	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.3	Umestitev gorskih in rekreacijskih	Velika	Glej opombo	Občina Oplotnica, sredstva EU	2027 – 2033	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	Načrt in ocena stroškov se izvede z ukrepom št. 1.1



Steber 3 – Podpora kolesarjenju

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
	kolesarskih povezav						
3.4	Označitev kolesarskih povezav in kažipoti	Majhna	10.000 €	Občina Oplotnica, DRSI	2027 – 2033	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.5	Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarskega prometa	Majhna	1.000 €/leto	Občina Oplotnica	2026 – 2033	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.6	Ureditev kolesarskega počivališča	Srednja	Opomba	Občina Oplotnica	2028 – 2033	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	Dejanska potreba se preveri v načrtu pod ukrepom št. 1.1

Steber 4 – Prilagodljiv javni prevoz

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opombe
4.1	Razvoj in nadgradnja prilagodljivih prevozov (prevozi na klic)	Zelo velika	Glej opombo	Občina Oplotnica	2027 – 2033	Ministrstva, DUJPP, sredstva EU, občinski proračun	Izdelati je treba študijo
4.2	Optimizacija in integracija šolskih prevozov	Zelo velika	160.000 €/leto (glej opombo)	Občina Oplotnica, DUJPP	2027 – 2033	Proračun občine MZL, DUJPP	Predvideno znižanje teh stroškov
4.3	Ureditev in nadgradnja avtobusnih postajališč	Srednja	20.000 €/leto	Občina Oplotnica	2027 – 2033	MZL, DUJPP, proračun občine	

**Steber 4 – Prilagodljiv javni prevoz**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opombe
4.4	Izboljšanje dostopnosti do javnega prevoza	Srednja	Glej opombo	Občina Oplotnica	2027 – 2033		Načrt in ocena stroškov se izdelata z ukrepom št. 1.1
4.5	Ustreznejše informiranje o javnem prevozu	Majhna	1.000 €/leto	Občina Oplotnica, DUJPP	2027 – 2033	Sredstva EU, MOPE, občinski proračun	
4.6	Krepitev sodelovanja na regionalni ravni	Majhna	/	Občina Oplotnica, regionalna razvojna agencija	2026 – 2033	Občina Oplotnica, RRA, ostale občine	
4.7	Spodbujanje intermodalnosti in kombiniranja načinov prevoza	Srednja	Glej opombo	Občina Oplotnica, MOPE	2027 – 2033	MOPE, sredstva EU, občinski proračun	Načrt in ocena stroškov se izdelata z ukrepom št. 1.1

Steber 5 – Upravljanje motornega prometa

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
5.1	Uvajanje ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja	Velika	10.000 €/leto	MzI, DRSI Občina Oplotnica	2026 – 2033	MzI, DRSI proračun občine	
5.2	Celostno umirjanje motoriziranega prometa v naseljih	Zelo velika	Glej opombo	Občina Oplotnica, pristojno ministrstvo, DRSI	2026 – 2033	Proračun občine, MzI, DRSI	Potrebna izvedba načrta - glej ukrep št. 1.1
5.3	Upravljanje tranzitnega in tovornega prometa	Velika	Glej opombo	Občina Oplotnica, pristojno ministrstvo, DRSI	2027 – 2028	Proračun občine, MzI, DRSI	Potrebna izvedba študije

**Steber 5 – Upravljanje motornega prometa**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
5.4	Celostno upravljanje mirujočega prometa	Srednja	Glej opombo	Občina Oploznica	2027 – 2028	MOPE, sredstva EU, proračun občine	Potrebna izvedba načrta
5.5	Redno vzdrževanje in obnova cestne infrastrukture	Srednja	150.000 €/leto	Občina Oploznica pristojno ministrstvo, DRSI	2026 – 2033	Proračun občine, MzI, DRSI	
5.6	Razvoj infrastrukture za alternativne pogone (e-mobilnosti)	Velika	Glej opombo	Zunanji izvajalec, občinski proračun	2026 – 2033	Ministrstva, sredstva EU, zunanji izvajalec	Potencialni vložek občine je zemljišče
5.7	Ozaveščanje, promocija in izobraževanje za varno in trajnostno mobilnost	Majhna	Glej opombo	Občina Oploznica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, DRSI, sredstva EU	Glej ukrepe št. 1.4, 1.8, 1.10, 1.11 in 3.3



9. VIRI IN LITERATURA

- Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje – Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023;
- Zakon o celostnem prometnem načrtovanju – ZCPN (Ur.l. RS, št. 130/22 in 22/25);
- Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/2023 in 109/2023);
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, MOPE, 2023;
- Statistični urad RS, SI-STAT podatkovni portal, 2025, dostopen na <https://www.stat.si>;
- Nacionalni inštitut za javno zdravje, <https://obcine.nijz.si/kazalniki/>;
- Spletne strani Javne agencije RS za varnost prometa – baza podatkov o prometnih nesrečah (<http://nesrece.avp-rs.si/>);
- Direkcija RS za infrastrukturo, prometne obremenitve, e-publikacija »Štetje prometa«;
- Spletni portal PISO, <https://www.geoprostor.net>;
- Spletna stran Občine Oplotnica, <https://oplotnica.si/>



Naslov projekta:	Občinske celostne prometne strategije občin Slovenska Bistrica, Poljčane, Makole in Oplotnica
Vrsta projekta:	Strateška študija
Št. pogodbe:	Št. naročnika: 430-88/2023 Št. izvajalca: 13-2024-ST-DDP
Trajanje projekta:	21.8.2024 – 20.3.2026
Naročnik:	Občina Oplotnica Kolodvorska ulica 10, 2310 Oplotnica
Odgovorna oseba naročnika:	dr. Ivan Žagar, župan
Konzorcijski partner	Občina Oplotnica
Odgovorna oseba konzorcijskega partnerja	Matjaž Orter, župan
Skrbnik pogodbe konzorcijskega partnerja:	Aleš Hren, višji svetovalec
Izvajalec projekta:	Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Smetanova ulica 17, 2000 Maribor
Vodja projekta:	viš. pred. mag. Sebastian Toplak, univ. dipl. inž. prom.
Projektni sodelavci:	dr. Marjan Lep, mag. Vlasta Rodošek, Dimitar Novakovski