

**OBČINA VOJNIK**  
**18. SEJA OBČINSKEGA SVETA**  
**2. TOČKA**  
**Datum: 19. 06. 2025**

Predlagatelj: Branko Petre, župan  
Poročevalec: Rok Skale, RCI - Razvojni center Inženiringi Celje d.o.o.

---

**SKLEP: OBČINSKI SVET OBČINE VOJNIK POTRJUJE DOKUMENT »OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE VOJNIK (OCPS)« V PREDLAGANI OBLIKI.**

---

Občinska celostna prometna strategija Občine Vojnik (OCPS) predstavlja temelj za nadaljnje načrtovanje prostorskih in prometnih rešitev, ki bodo podpirale trajnostni razvoj ter prispevale h kakovostnejšemu življenju vseh občank in občanov.

Strategija pomeni začetek dolgoročnega procesa. V prihodnjih letih bomo njene usmeritve uresničevali skozi konkretne ukrepe, sprotno spremljanje učinkov ter prilagajanje glede na nove izzive in izkušnje. Vzpostavili bomo sistem za redno spremljanje napredka, posodabljanje podatkov ter spodbujali aktivno sodelovanje prebivalcev pri sooblikovanju bolj dostopne in trajnostne mobilnosti.

Potrjena strategija je ključni pogoj za prijavo na državne in evropske razpise s področja trajnostne mobilnosti.

**PREDLOG SKLEPA:**

**Občinski svet Občine Vojnik na 18. seji dne 19.6.2025 sprejme Sklep o potrditvi dokumenta »Občinska celostna prometna strategija Občine Vojnik (OCPS)« v predlagani obliki.**

Pripravil:  
Nives Kotnik

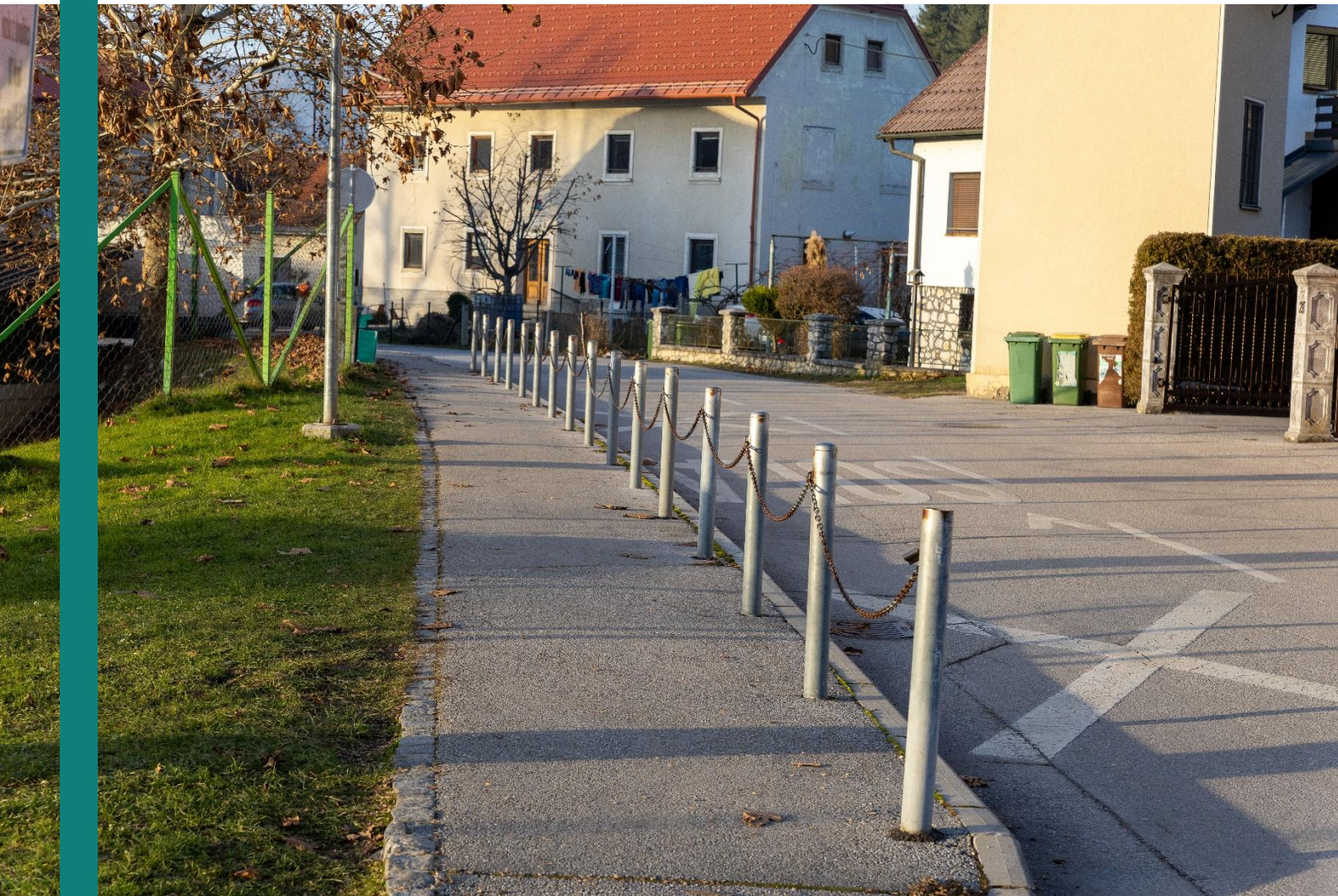
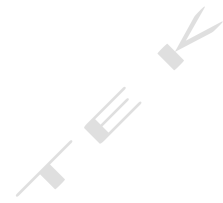


Župan Občine Vojnik  
Branko Petre



# OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Občine Vojnik



<b>Izdajatelj:</b>	Občina Vojnik
<b>Izvajalec:</b>	RCI - Razvojni center Inženiringi Celje d.o.o.
<b>Avtorji:</b>	Matija Jurko Rok Skale Staša Varšek Mira Leskovar Neža Jurko
<b>Fotografije:</b>	RCI - Razvojni center Inženiringi Celje d.o.o.
<b>Oblikovanje:</b>	STUDIO BP BREDA PUNGARŠEK ŽOHAR s.p.
<b>Izdelano:</b>	Maj 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.

## NAGOVOR ŽUPANA

DELOVNI OSNUTEK

## KAZALO VSEBINE

1	NAŠA POT K TRAJNOSTNI PRIHODNOSTI .....	1
2	SOUSTVARJANJE DRUGAČNE MOBILNOSTI: PROCES PRIPRAVE OCPS.....	2
3	NA POTI K BOLJŠI MOBILNOSTI IN KVALITETNEJŠEMU BIVANJSKEMU OKOLJU: V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI?.....	5
3.1	Vizija OCPS .....	5
3.2	Strateški cilji.....	6
3.3	Ciljne vrednosti.....	7
4	OBČINSKA MOBILNOST V ŠTEVILKAH IN DEJSTVIH – KJE SMO? .....	9
4.1	Demografski podatki.....	9
4.2	Prometno omrežje .....	9
4.3	Motorizacija.....	10
4.4	Prometne obremenitve .....	11
4.5	Potovalne navade občanov .....	12
4.6	Prometna varnost .....	17
5	DOSEŽKI, IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE ZA RAZVOJ PROMETA V OBČINI.....	18
5.1	Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete - Celostno prometno načrtovanje.....	18
5.2	Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete - Hoja.....	19
5.3	Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete - Kolesarjenje.....	20
5.4	Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete - Javni potniški promet .....	21
5.5	Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete - Motorni promet .....	22
6	SMERI UKREPANJA – NAŠ NAČRT POTI .....	24
6.1	Smeri ukrepanja - Celostno prometno načrtovanje .....	24
6.2	Smeri ukrepanja - Hoja .....	26
6.3	Smeri ukrepanja - Kolesarjenje .....	28
6.4	Smeri ukrepanja - Javni potniški promet .....	30
6.5	Smeri ukrepanja - Motorni promet.....	31
7	AKCIJSKI NAČRT .....	34
7.1	Celostno prometno načrtovanje .....	35
7.2	Hoja.....	36
7.3	Kolesarjenje.....	37
7.4	Javni potniški promet .....	38
7.5	Motorni promet .....	39
8	ZAKLJUČEK.....	40

## KAZALO TABEL

TABELA 3-2: CILJNE VREDNOSTI STRATEŠKIH CILJEV .....	7
TABELA 4-1: MOTORIZACIJA V OBČINI VOJNIK .....	10
TABELA 4-2: DELEŽI OTROK, KI PRIHAJAJO V OŠ BREZ SPREMSTVA ODRASLIH OSEB .....	16
TABELA 5-1: DOSEŽKI, IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE – STEBER CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE .....	19
TABELA 5-2: DOSEŽKI, IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE – STEBER HOJA .....	20
TABELA 5-3: DOSEŽKI, IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE – STEBER KOLESARJENJE.....	21
TABELA 5-4: DOSEŽKI, IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE – STEBER JPP.....	22
TABELA 5-5: DOSEŽKI, IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE – STEBER MOTORNI PROMET .....	23
TABELA 6-1: SMERI UKREPANJA – CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE .....	25
TABELA 6-2: SMERI UKREPANJA – HOJA .....	27
TABELA 6-3: SMERI UKREPANJA – KOLESARJENJE.....	29
TABELA 6-4: SMERI UKREPANJA – JAVNI POTNIŠKI PROMET .....	31
TABELA 6-5: SMERI UKREPANJA – MOTORNI PROMET .....	32
TABELA 7-1: AKCIJSKI NAČRT – CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE.....	35
TABELA 7-2: AKCIJSKI NAČRT – HOJA .....	36
TABELA 7-3: AKCIJSKI NAČRT – KOLESARJENJE.....	37
TABELA 7-4: AKCIJSKI NAČRT – JAVNI POTNIŠKI PROMET .....	38
TABELA 7-5: AKCIJSKI NAČRT – MOTORNI PROMET .....	39

## KAZALO SLIK

SLIKA 1: KLJUČNI KORAKI V PROCESU IZDELAVE OCPS .....	3
SLIKA 2: STRATEŠKI STEBRI OCPS.....	4

# 1 NAŠA POT K TRAJNOSTNI PRIHODNOSTI

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) Občine Vojnik predstavlja več kot le dokument; je temeljni kamen za prihodnost, v kateri bo promet trajosten in bo prispeval h kakovosti življenja vseh naših občanov. Namesto tradicionalnega načrtovanja, ki se je osredotočalo zgolj na širitev cest in povečevanje avtomobilskih zmogljivosti (kar je pogosto le začasno reševalo težave) se tu posvečamo trajnostnemu prometnemu načrtovanju. To nam omogoča iskanje dolgoročnih rešitev, ki zmanjšujejo prometne obremenitve, izboljšujejo kakovost bivanja in hkrati varujejo naše okolje. OCPS smo oblikovali kot strateški dokument, ki nam bo v prihodnjih letih služil kot kašipot za načrtovanje prometa – z jasno vizijo, ambicioznimi cilji in konkretnim akcijskim načrtom.

Kadar govorimo o trajnostni prihodnosti v prometnem načrtovanju, mislimo na razvoj in oblikovanje prometnih sistemov, ki so družbeno pravični, okolju prijazni in ekonomsko vzdržni. Gre za celosten pristop k iskanju prometnih rešitev, ki zagotavljajo prometno varnost, dostopnost do ključnih storitev, izboljšano prometno pretočnost in optimalno mobilnost. Naš glavni cilj je ustvariti prijetno, zdravo in mobilno udobno bivalno okolje za vse občane, privlačno destinacijo za obiskovalce ter spodbudno okolje za lokalno gospodarstvo.

Priprava naše strategije ni potekala 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. Zavedanje, da so ravno vsakodnevne izkušnje ljudi ključne za oblikovanje prometnih rešitev, je bilo temeljno vodilo pri nastajanju strategije. 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.

Občina Vojnik se že vrsto let zaveda pomena celostnega prometnega načrtovanja in nenehnega razvoja mobilnosti. Čeprav so se prometne razmere v občini izboljšale z že izvedenimi projekti, se zavedamo, da se prometne potrebe spreminjajo, okoljski izzivi postajajo vse večji, tehnološki razvoj pa prinaša nove priložnosti za učinkovitejše in pametnejše rešitve. Zato s to Občinsko celostno prometno strategijo (OCPS) nadgrajujemo dosedanje ukrepe, prepoznavamo nove izzive in oblikujemo celovite rešitve za prihodnost mobilnosti v občini.

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. Skupaj gradimo prihodnost, kjer bo vsak korak v Vojniku korak k boljšemu in bolj povezanemu življenju za vse generacije.

## 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 prejela nepovratna sredstva za izdelavo same OCPS.

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 meseca aprila 2024, z oblikovanjem ožje delovne skupine in je potekal do junija 2025 ko je ustreznost OCPS potrdilo pristojno Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo Republike Slovenije in Občinski svet Občine Vojnik.

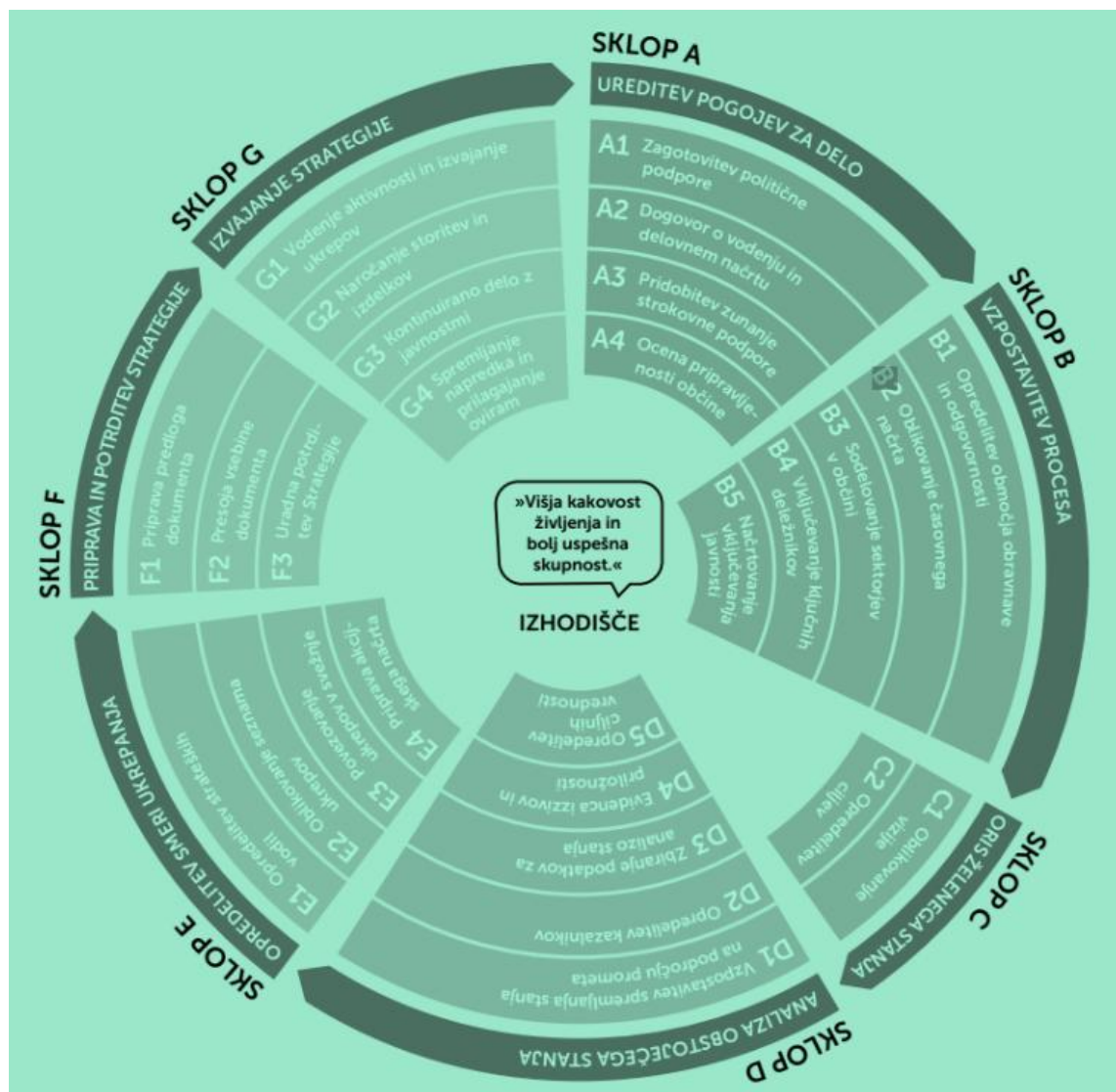
Celoten proces je potekal v skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije<sup>1</sup>, ki obsega 7 ključnih sklopov:

- 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 – v obdobju 2025-2031

---

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

Slika 1: Ključni koraki v procesu izdelave OCPS



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 je nastajala skozi širok in vključujoč proces načrtovanja. Že na začetku je bila oblikovana ožja in širša delovna skupina, ki je aktivno sodelovala v vseh fazah priprave strategije. V širšo delovno skupino so bili vključeni predstavniki ključnih deležnikov, med njimi predstavniki občinske uprave, izobraževalnih, zdravstvenih ustanov, policije, redarstva, krajevnih skupnosti, gospodarstva, izvajalci šolskih prevozov...

Pri oblikovanju strategije smo posebno pozornost namenili vključevanju in sodelovanju občanov, saj je vključenost ključna za uspešno izvedbo ukrepov. V okviru priprave OCPS smo organizirali vrsto aktivnosti, s katerimi smo pridobili mnenja, predloge in vpogled v prometne izzive ter potrebe občanov. Med njimi so bile delavnice, javne razprave, intervjuji, ankete, delovni sestanki ter objave v medijih.

Cilj je pridobiti čim več povratnih informacij, ki omogočajo boljše razumevanje trenutnega stanja in izzivov, s katerimi se sooča občina. Poleg tega se tako spodbuja iskanje inovativnih rešitev, ki

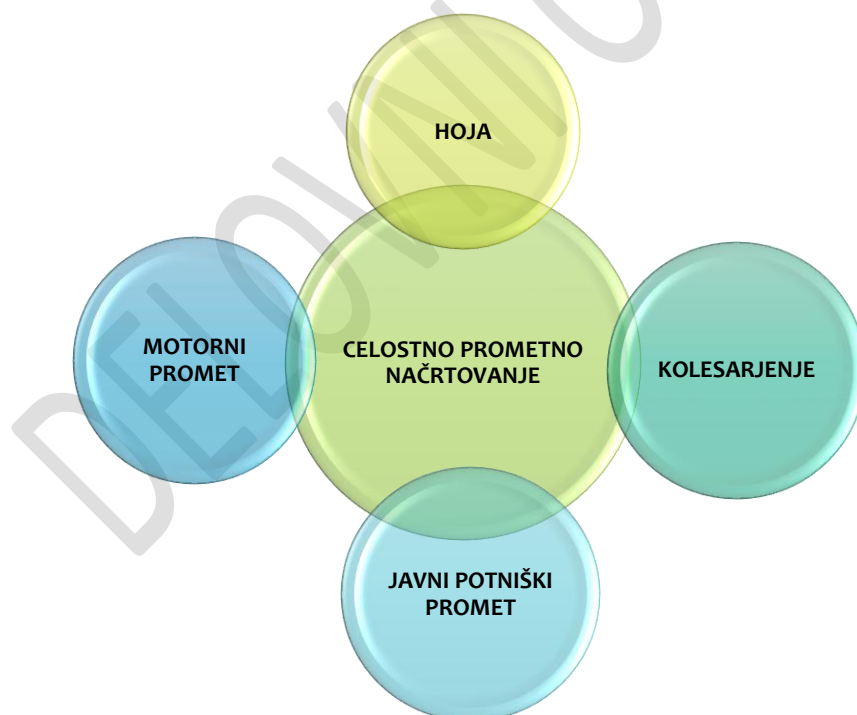
odražajo raznolikost interesov znotraj skupnosti. Procesi participacije omogočajo oblikovanje širšega konsenza glede prioritet in usmeritev, kar vodi do bolj trajnostnih in sprejemljivih odločitev. Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov je potekalo prek različnih anket, intervjujev, delavnic, javnih razprav, javne razstave, medijskih objav in prireditev na prostem.

Dokument tako vsebuje ključne ugotovitve, pridobljene v fazah vzpostavitve procesa, realne ocene in vrednotenja obstoječega stanja ter smiselnega zastavljanja ciljev, ki se zaključijo s potrditvijo strategije. Zadnja, sedma faza (SKLOP G - izvajanje strategije) pomeni spremljanje izvajanja OCPS skladno z akcijskim načrtom in s kazalniki, določenimi za spremljanje izvajanja ciljev v okviru OCPS.

Akcijsko-finančni načrt vsebuje podroben seznam ukrepov za naslednje 7-letno obdobje (2025-2031) in je osnova za uresničevanje zastavljenih ciljev OCPS. Cilje bo občina spremljala vsako leto, s poročanjem podatkov za pet obveznih kazalnikov, ki so bili pridobljeni z uporabo enotne metodologije za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov. Posodobitev OCPS je predvidena do leta 2032.

Akcijski načrt temelji na petih ključnih stebrih (prometnih področjih), ki skupaj oblikujejo njegovo celovitost. Občinska celostna prometna strategija Občine Vojnik se osredotoča na vsak steber posebej in ga podrobno obravnava. Le z uresničevanjem ciljev na vseh medsebojno dopolnjujočih se strateških področjih je mogoče doseči vizijo inteligentno organiziranega prometa v občini.

Slika 2: Strateški stebri OCPS



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.)

### 3 NA POTI K BOLJŠI MOBILNOSTI IN KVALITETNEJŠEMU BIVANJSKEMU OKOLJU: V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI?

Na vprašanje »V kakšni občini želimo živeti?« smo odgovor iskali med prepoznanimi ključnimi deležniki.

Proces oblikovanja vizije in opredelitve strateških ciljev OCPS je potekal skozi delavnice širše delovne skupine. Na osnovi podanih vrednot predstavnikov širše delovne skupine je bil oblikovan prvi osnutek vizije. Predlog vizije, nabora in razvrščanja strateških ciljev OCPS je bil v nadaljevanju obravnavan, dopolnjen in potrjen še na javnih razpravah, na katere so bili javno vabljeni vsi občani.

#### 3.1 Vizija OCPS

Vizija OCPS opredeljuje posplošen opis prometnih ureditev v prihodnosti, povzema dolgoročni pogled na razvoj Občine Vojnik na področju prometa in podaja odgovor občanov na vprašanje, v kakšni občini želijo živeti.

*»Občina Vojnik bo varna, trajnostno usmerjena in vključujoča skupnost, usmerjena h kreiranju možnosti za kvalitetno življenje vseh starostnih skupin. Spodbujala bo dostopnost do javnih storitev, urejenih zelenih površin in promovirala zdrav življenjski slog. Prizadevali si bomo, da bodo naša naselja povezana s prometno infrastrukturo, ki bo omogočala trajnostne potovalne navade vsem prebivalcem znotraj občine ter zagotavljala povezanost s sosednjimi občinami in pomembnejšimi regionalnimi središči.«*

## 3.2 Strateški cilji

Za uresničitev zastavljene vizije ter za doseganje konkretnih izboljšav na področju mobilnosti so bili izbrani in po pomembnosti razvrščeni strateški cilji, ki bodo usmerjali nadaljnji razvoj prometnega sistema v občini. Nabor strateških ciljev izhaja iz predlaganega okvirja sedmih obveznih ciljev<sup>2</sup>, 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, ki je bilo opravljeno v okviru delavnic.

### 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 bo ocenjen 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, izboljšanja infrastrukture in sistematičnega ozaveščanja. Učinkovitost doseganja tega cilja bo spremljana 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 se bo spremljal 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

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

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. 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.

## 7. 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 se bo spremljal skozi merjenje deleža aktivnih oblik mobilnosti (hoja, kolo, skiro,...) na glavnih prometnicah.

### 3.3 Ciljne vrednosti

S ciljnim 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 3-1: Ciljne vrednosti strateških ciljev

Rang	Cilj	Kazalnik	Opis	Izh. vred.	Ciljna vred.	Način spremljanja	Nosilec
1	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 3 odstotne točke.	23,40%	26,40%	Anketa "Šola"	Občina Vojnik
			Povečanje deleža otrok, ki prihaja v šolo brez spremstva odraslih za 3 odstotne točke.	22,93%	25,93%		
2	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Število nesreč na državnih cestah	Zmanjšanje letnega števila nesreč za 10% glede na povprečje obdobja 2014-2023.	38	34	Aplikacija Analiza prometne varnosti in aplikacija Zemljevid prometnih nesreč	Občina Vojnik
3	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 2 odstotni točki.	1,20%	3,20%	Anketa "Zaposlovalci"	Občina Vojnik

4	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.	Število oseb, ki uporabljajo JPP	Povečanje števila uporabnikov JPP za 15%.	227 validacij	260 validacij	Podatki izvajalca JPP	Občina Vojnik
5	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 odstotne točke.	78,90%	75,90%	Anketa "Zaposlovalci"	Občina Vojnik
6	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 odstotne točke.	82,90%	79,90%	Kordonsko štetje prometa	Občina Vojnik
7	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.	Delež uporabe aktivnih potovalnih oblik	Povečanje deleža aktivnih oblik mobilnosti (hoja, kolo, skiro,...) na glavnih prometnicah za 5 odstotnih točk.	6,10%	11,10%	Kordonsko štetje prometa	Občina Vojnik

## 4 OBČINSKA MOBILNOST V ŠTEVILKAH IN DEJSTVIH – KJE SMO?

Mobilnost v naši občini je mnogo več kot le prepletanje cest in prevoznih sredstev. Je živ organizem, ki ga vsakodnevno soustvarjamo mi, prebivalci, s svojimi potovalnimi navadami. Vsaka odločitev o tem, kako se premikamo – ali bomo sedli v avto, se usedli na kolo, šli peš ali uporabili javni prevoz – ima pomemben vpliv. Te izbire so zarisane v prometne tokove, vplivajo na obremenitve naših cest, na kakovost zraka, ki ga dihamo, in nenazadnje na splošno kakovost bivanja v našem kraju. Da bi lahko oblikovali učinkovite in trajnostne rešitve za prihodnost, je ključno, da globoko razumemo trenutno prometno realnost. To pomeni, da moramo pogledati onkraj površine in se poglobiti v številke in dejstva, ki nam razkrivajo, kako občani zares uporabljajo naš prometni sistem in kje se skrivajo ključni izzivi in priložnosti za izboljšave. Le tako bomo lahko načrtovali smiselne in dolgoročne spremembe, ki bodo koristile vsem.

### 4.1 Demografski podatki

Občina Vojnik spada v Savinjsko statistično regijo, s površino 75 km<sup>2</sup>, kar jo umešča na 93. mesto med slovenskimi občinami. Na dan 1. 1. 2024 je v Občini Vojnik živel 9.219 prebivalcev (<https://pxweb.stat.si/>). Občina je sestavljena iz treh glavnih krajevnih skupnosti: Vojnik, Nova Cerkev in Frankolovo. Meji na občine - Mestno občina Celje, Občino Dobrna, Občino Vitanje, Občino Zreče, Občino Slovenske Konjice in Občino Šentjur.

Upravno je razdeljena je na 3 krajevne skupnosti:

- Krajevna skupnost Vojnik,
- Krajevna skupnost Nova Cerkev,
- Krajevna skupnost Frankolovo.

Danes je občina pretežno kmetijsko in podjetniško usmerjena, a se uspešno izogiba težki industriji. Poudarek je na razvoju malih in srednjih podjetij. Občina se hkrati aktivno razvija na tudi na drugih področjih kot npr. komunalna infrastruktura, izobraževanje, turizem.

Občinsko središče je naselje Vojnik, ki je tudi poselitveno in zaposlitveno središče.

Največ prebivalcev občine živi v naseljih Vizore (27,8 %), Vojnik (5,6 %) in Male Dole (5,2 %) kjer skupaj živi 38,6 % vseh prebivalcev občine. Izbrani statistični kazalniki kažejo, da večina prebivalstva pripada starostni skupini 15-64 let (63,6 %), povprečna starost v občini pa znaša 44,2 let. Od leta 2020 do vključno 2024 se je tako število prebivalcev povečalo za 3,5 %. Ob tem se kaže staranje prebivalstva, saj se je povprečna starost občanov v zadnjih 5 letih dvignila za 0,7 let.

### 4.2 Prometno omrežje

Občina Vojnik je prepredena z lokalnimi in regionalnimi cestami, ki povezujejo občinske kraje z bližnjimi večjimi središči, kot sta Celje, Dobrna, Slovenske Konjice,... Glavna prometna povezava skozi občino je regionalna cesta R2-430, odsek 0282 Višnja vas-Celje AC. Gre za regionalno cesto

na katero se navezuje večina zalednih krajev in občin (npr. Dobrna, Vitanje, Zreče,...) in omogoča dostop do avtoceste A1 Ljubljana-Maribor, kar izboljšuje dostopnost in povezanost z ostalimi regijami. Skupna dolžina javnih cest v Občini Vojnik znaša 208,7 km, od tega 23,4 km pripada državnim cestam, preostalih 185,2 km pa občinskim cestam (vključno z javnimi potmi). Gostota celotnega javnega cestnega omrežja v občini je 2,77 km na km<sup>2</sup> občinskega ozemlja, kar je več kot povprečna gostota na državni ravni, ki znaša 1,92 km na km<sup>2</sup>. Gostota državnega cestnega omrežja v občini je 0,311 km/km<sup>2</sup>, občinskega pa 2,46 km/km<sup>2</sup>, kar je primerljivo oz. višje od gostote državnega (0,32 km/km<sup>2</sup>) in občinskega (1,60 km/km<sup>2</sup>) cestnega omrežja na ravni države.

### 4.3 Motorizacija

Eden glavnih kazalnikov, ki kaže na naše potovalne navade in je močno povezan z geografskimi in drugimi socio-ekonomskimi značilnostmi območja, je stopnja motorizacije. **Splošna rast števila vozil, ki predstavlja skupno število cestnih vozil se je povečala za skoraj 51 %, kar je precej več kot 10 % rasti prebivalstva.** To kaže na povečano odvisnost od osebnih prevoznih sredstev in na večje potrebe po prometni infrastrukturi in parkirnih prostorih.

Izrazita rast specifičnih kategorij vozil: Najvišjo rast beležijo motorna kolesa (276 %) in kolesa z motorjem (234 %), kar kaže na povečano priljubljenost teh vozil. Tudi število priklopnih vozil. tovornih motornih vozil in traktorjev je občutno naraslo, kar kaže na povečanje komercialnega prometa in *kmetijskih dejavnosti v občini*.

**Stopnja motorizacije, ki kaže število vozil na prebivalca, se je povečala iz 0,66 na 0,91 vozil na prebivalca, kar predstavlja rast za 23 %.** Ta trend odraža večje lastništvo vozil na prebivalca, kar povečuje pritiske na cestno infrastrukturo, predvsem v konicah. Na splošno podatki kažejo, da bi bilo smiselno v občini okrepiti prizadevanja za razvoj javnega prevoza in infrastrukture za kolesarje ter pešce, s čimer bi se zmanjšala odvisnost od osebnih vozil in zmanjšal pritisk na cestno omrežje.

Tabela 4-1: Motorizacija v Občini Vojnik

Vozila	2008	2023	Indeks rasti
Cestna vozila - SKUPAJ	5.473	8.264	1,51
Motorna vozila	5.322	7.974	1,50
Kolesa z motorjem	185	433	2,34
Motorna kolesa	177	489	2,76
Osebni avtomobili in specialni osebni avtomobili	4.225	5.681	1,34
Avtobusi in mini avtobusi	0	1	1,00
Tovorna motorna vozila	340	636	1,87
Traktorji	395	734	1,86
Priklopna vozila	151	290	1,92
<b>Prebivalstvo</b>	<b>2008</b>	<b>2023</b>	<b>rast</b>
Skupaj	8.317	9.146	1,10
<b>Stopnja motorizacije</b>	<b>508,00</b>	<b>621,15</b>	<b>1,23</b>

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

## 4.4 Prometne obremenitve

Na področju Občine Vojnik in njene neposredne bližine se prometne obremenitve spremljajo na več ključnih števnih mestih, kar omogoča vpogled v dinamiko prometnih tokov in prepoznavanje trendov v mobilnosti. Analiza podatkov med letoma 2013 in 2023 razkriva raznolike vzorce, ki so pomembni za načrtovanje prihodnjih prometnih strategij.

### Ključne ugotovitve in trendi:

**Števno mesto 67 Stranice (R2-430/0281):** Povprečno dnevno je v letu 2023 ta odsek prevozilo 5.568 vozil, s skupno rastjo prometa za 1,94 % med letoma 2013 in 2023, kar kaže na blago povečanje. Izrazito se je povečalo število motorjev (+68,4 %) in lahkih tovornih vozil (+39,13 %). Promet osebnih vozil je ostal skoraj nespremenjen, medtem ko so ostale kategorije beležile padec.

**Števno mesto 68 Vojnik (R2-430/0282):** Na tem števnem mestu, ki se nahaja v samem naselju Vojnik in je pogosto zaznamovano z zastoji, so se **skupne prometne obremenitve med letoma 2013 in 2024 povečale za 10,48 %**. Najbolj je naraslo število lahkih tovornih vozil (+44,49 %) in motorjev (+24,43 %). Edini upad beležita kategoriji srednje težkih tovornih vozil in tovornjakov s prikolicami.

**Števno mesto 694 Ljubečna (R3-752/1403):** To števno mesto beleži daleč najvišjo rast prometnih obremenitev s kumulativnim povečanjem za 67,72 %. Ta izrazita rast je neposredno povezana z izgradnjo navezovalne ceste Ljubečna-AC priključek Celje vzhod, ki je razbremenila promet skozi Ljubečno.

**Števno mesto 740 Ljubečna 2 (R3-752/7206):** Na tem števnem mestu so se prometne obremenitve zmanjšale za približno 30 %, predvsem po letu 2022, ko je bila predana v uporabo navezovalna cesta Ljubečna-AC priključek Celje vzhod. To zmanjšanje je ključno za razbremenitev lokalnega cestnega omrežja.

**Števno mesto 695 CE Hudinja (R2-430/0282):** Med letoma 2013 in 2023 je bil zabeležen zmeren skupni porast prometa (+3,18 %), predvsem zaradi povečanja osebnih vozil, lahkih tovornih vozil in motorjev. Zmanjšal se je promet srednjih in težkih tovornih vozil ter tovornjakov s priklopniki, medtem ko so vlačilci zabeležili rast.

**Števno mesto 348 Lemberg (R3-429/1245):** To števno mesto kaže izrazito rast pri motorjih (+76,74 %), lahkih tovornih vozilih (+46,19 %), srednjih tovornih vozilih (+54,84 %) in vlačilcih (+122,22 %). Tudi osebna vozila in avtobusi so zabeležili rast.

**Števno mesto 321 Višnja vas (R3-429/1245):** Skupna rast prometa med letoma 2013 in 2023 znaša 15,03 %. Še posebej izstopajo motorji (+185,45 %), lahka tovorna vozila (+172,29 %) in vlačilci (+183,33 %). Omeniti velja tudi hiter povratek prometa na predpandemične ravni po letu 2020.

Podatki jasno kažejo na različne prometne dinamike znotraj in okoli Občine Vojnik. Medtem ko nekateri odseki, kot je v Vojniku, kažejo na povečane zastoje, se drugi, kot je Ljubečna 2, razbremenjujejo zaradi novih infrastrukturnih rešitev. Splošni trendi vključujejo znatno rast

števila motorjev in lahkih tovornih vozil, kar nakazuje na spremembe v individualni mobilnosti in povečano gospodarsko dejavnost.

## 4.5 Potovalne navade občanov

Analiza potovalnih navad med splošno javnostjo je bila narejena na podlagi rezultatov ankete, ki je bila javnosti na voljo v spletni in tiskani obliki. Podatki temeljijo na vzorcu 309 izpolnjenih anket. Anketa je vključevala vprašanja o potovalnih navadah za dostop do službe, šole, trgovin in ostalih storitev v občini.

Med anketiranci so bili večinoma zaposleni (78 %), upokojenci (15 %). Delež ostalih je enakovredno nizek.

Uporaba avtomobila izstopa v vseh kategorijah, izjema je le pot na rekreacijo, izrazitejša pa je predvsem za poti v oddaljene kraje (npr. Celje).

**Uporaba avtomobila je največja za potovanja v smeri Celja (95 %) in Ljubecne (81 %). V službo se z avtomobilom pelje kar 81 % anketiranih, ki vsakodnevno opravljajo pot v službo, kljub temu da jih je 14 % od službe oddaljenih manj kot 5 km, oziroma 40 % manj kot 10 km.**

**V središče Vojnika se z avtom pelje 66 % anketirancev, 25 % jih pešachi in 6 % pelje s kolesom. Delež alternativnih oblik je najvišji takrat, ko gredo občani na rekreacijo (peš 32 %, s kolesom 15 %). Uporaba JPP je izrazito nizka (0-1 %) v vseh pogledih.**

Anketiranci bi uporabo avtomobila na razdalji do 2 km zamenjali za hojo, če bi bilo to varneje (32 %) oziroma, če bi bile poti bolj urejene in smiselno umeščene v prostor. S kolesom bi se na razdalji do 5 km raje kot z avtomobilom peljali, če bi bilo to varneje in če bi bile kolesarske steze lepše urejene (osenčene v poletnih mesecih). **Uporabi avtomobila se ne bi odreklo 7 % anketirancev, ne glede na izboljšanje pogojev.**

### Potovalne navade med delovno aktivnim prebivalstvom

Eno izmed pomembnejših področij povezanih s potovalnimi navadami je prav gotovo področje delovne aktivnosti prebivalstva. V občini je bilo po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije v letu 2023 4.124 delovno aktivnih prebivalcev, brez kmetov. 868 (21,05 %) delovno aktivnih prebivalcev je delo opravljalo v domači občini, ostali so na delo migrirali v druge slovenske občine. Hkrati v občino prihajajo na delo 2.103 osebe, pri čemer jih (iz drugih občin) največ prihaja na delo iz Mestne občine Celje, in sicer 394 oseb.

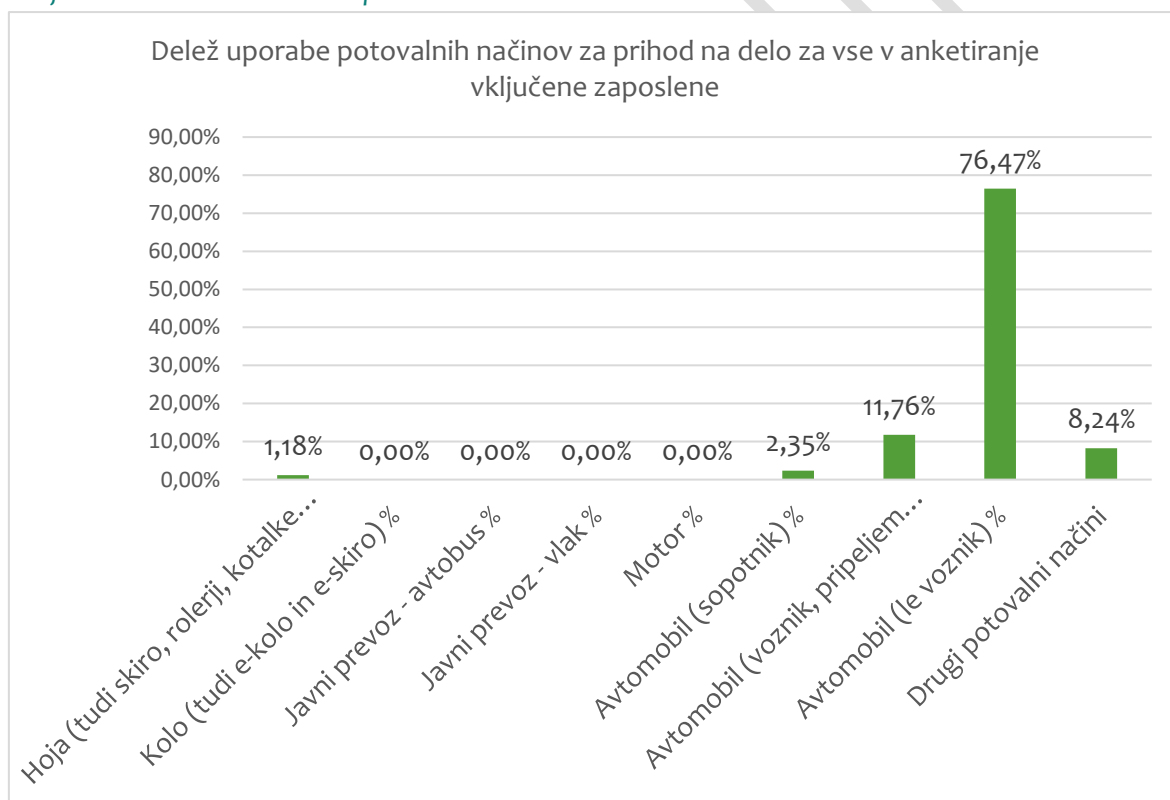
Podatki o delovno aktivnih prebivalcih in delovnih mestih v Občini Vojnik kažejo na izrazit mobilnostni vzorec, saj zelo velik delež aktivnih prebivalcev (79 %) na delo migrira izven občine, kar nakazuje na potrebo po vzpostavitvi učinkovite prometne povezljivosti z večjimi zaposlitvenimi središči. Občina je kljub temu močno zaposlitveno središče, saj nudi 2.103 delovnih mest, od tega 1.235 delovnih mest delavcem, ki prihajajo na delo iz drugih občin. Ta intenzivna migracija delovne sile prinaša tako izzive kot priložnosti za razvoj mobilnostnih

rešitev. Ustrezna infrastruktura za javni prevoz 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.

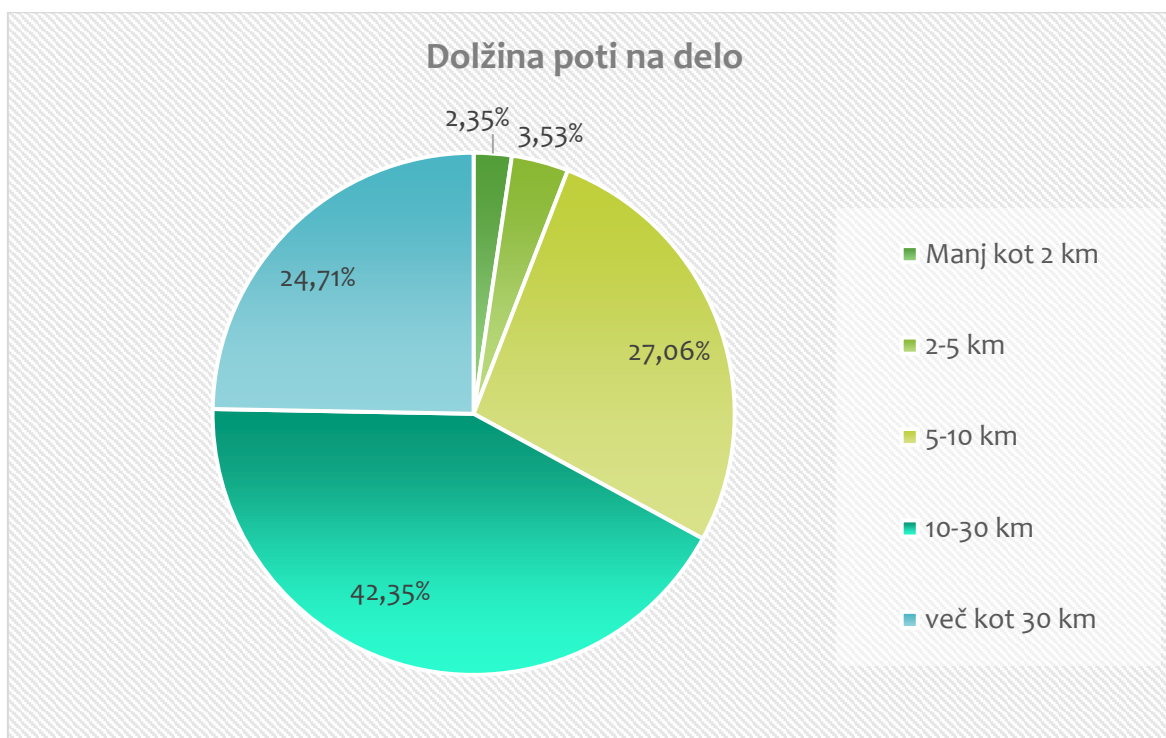
Največ migracij iz občine Vojnik v ostale občine je proti Mestni občini Celje (37,92 %), Vojnik (21,05 %), Ljubljano (8,73 %), Žalec (4,85) in Velenje (4,27 %). Hkrati v občino na delo prihaja 2.017 oseb, pri čemer jih največ prihaja na delo iz Mestne Občine Celje (19 %).

Potovalne navade oz. deleže uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo smo merili tudi skozi anketne vprašalnike pri večjih zaposlovalcih v Občini Vojnik. Merili smo deleže uporabe potovalnih načinov za prihod na delo (kazalnik št. 4) in razdaljo do delovnega mesta za sodelujoče zaposlene. Anketne vprašalnike je izpolnilo 109 zaposlenih. **90,58 % vseh anketirancev za prihod na delo uporablja avtomobil (2,35 % kot sopotnik, 11,76 % kot voznik s sopotniki, 76,47 % kot le voznik, brez sopotnikov).**

Grafikon 1: Potovalni način za prihod na delo



Grafikon 2: Dolžina poti na delo – anketa med zaposlovalci, maj 2024



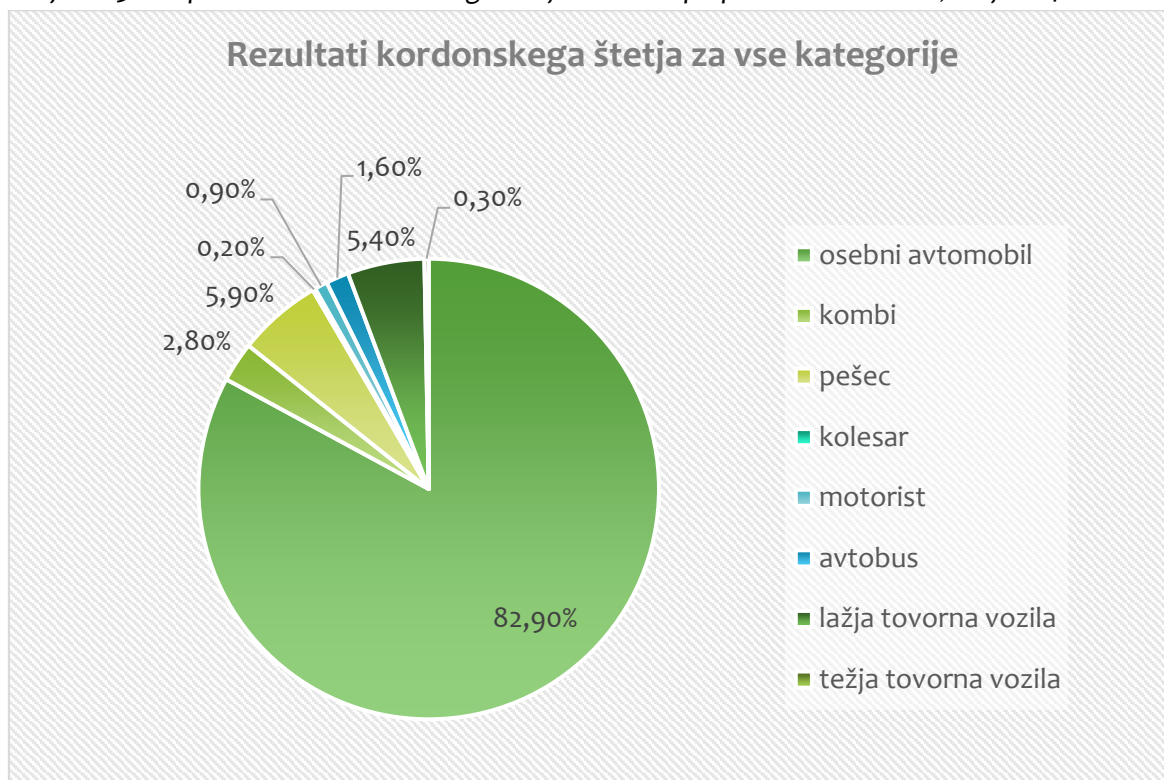
Glede na oddaljenost do službe, lahko vsi delovno aktivni prebivalci Občine Vojnik skupaj letno za pot na delo in iz dela z avtomobilom opravijo tudi do 24.082.628 potniških kilometrov. To velja za scenarij, za katerega je privzeto:

- da se opravi pot opravi 2x dnevno (v in iz službe),
- da je upoštevanih 225 delovnih dni,
- da v 76,5 % (delež iz ankete med zaposlovalci) pot opravimo kot samostojen voznik,
- da se opravi le v razdalji, kot je prikazana v predhodnih poglavjih (npr. do Celja 8,7 km in nazaj 8,7 km).

#### Rezultati kordonskega štetja

Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini je bil ocenjen na podlagi kordonskega štetja prometa, ki se je izvajalo na lokaciji števnih mest "Vojnik 1 in Vojnik 2" v času jutranje in popoldanske prometne konice. Največ potnikov potuje z osebnim avtomobilom (88,9 %), kar nekaj pa je tudi lažjih tovornih vozil (5,1 %). Aktivno (peš in kolesarski promet) potuje zgolj 0,3 % oseb. Skupno je z različnimi vrstami avtobusov na predmetni lokaciji štetja prepeljanih 5,6 % potnikov, pri čimer delež vozil znaša 1,7 %.

Grafikon 3: Skupni rezultati kordonskega štetja združeni po prometnih načinih, maj 2024



#### Potovalne navade šolarjev

Izobraževalni procesi poleg delovnih procesov predstavljajo enega glavnih razlogov za dnevne migracije. V občini je bilo v šolskem letu 2023/2024 v osnovnošolski izobraževalni sistem vključenih 782. Za potrebe analize potovalnih navad šolarjev so bili izvedeni anketni vprašalniki med šolarji 3., 5., in 7. razredov OŠ Vojnik in OŠ Frankolovo. Proučevani so bili deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo in deleži otrok, ki prihajajo brez spremstva odraslih.

Grafikon 3: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v OŠ

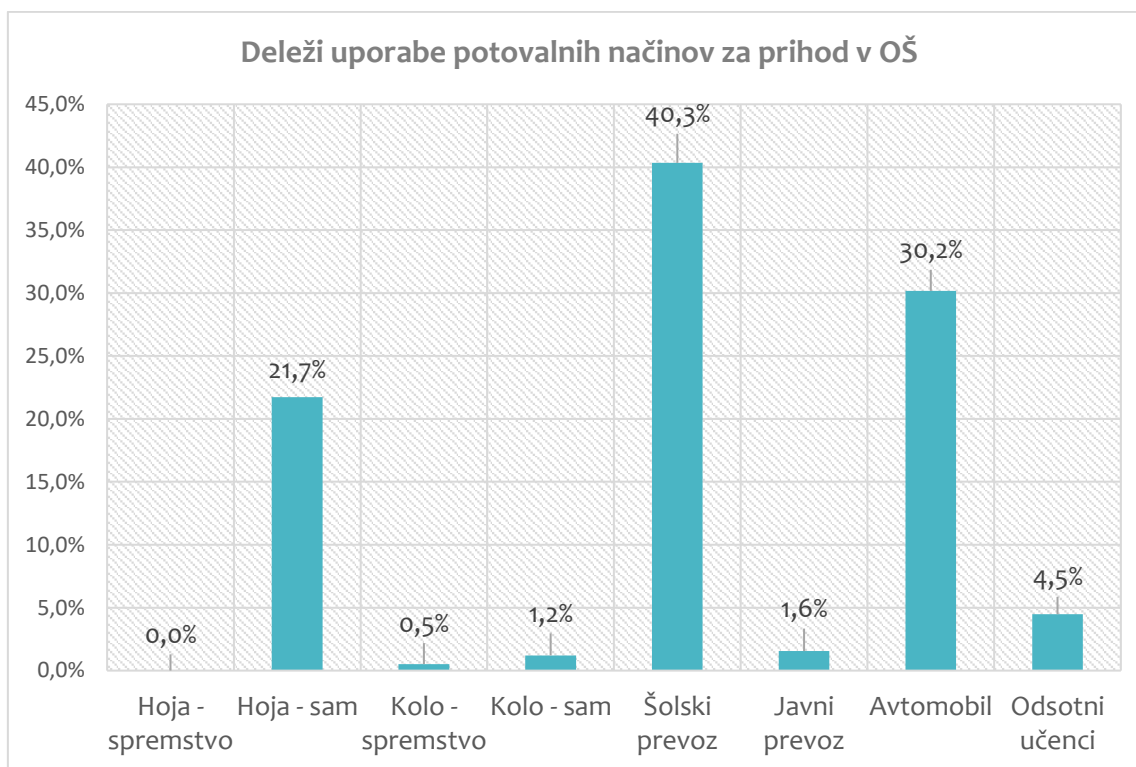


Tabela 4-2: Deleži otrok, ki prihajajo v OŠ brez spremstva odraslih oseb

Potovalni način po razredih v %	3. (%)	5. (%)	7. (%)	Skupaj
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka - sam(a) ali s prijatelji	4,44%	37,07%	21,54%	21,72%
Kolo - sam(a) ali s prijatelji (tudi e-skiro ali e-kolo)	0,00%	0,00%	3,59%	1,21%
<b>SKUPAJ v %</b>	<b>4,44%</b>	<b>37,07%</b>	<b>25,13%</b>	<b>22,93%</b>

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 ta prevozi večinoma izvajajo z zasebnimi 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 je upoštevano obdobje od začetka leta 2014 do leta 2023.

Iz analiz izhaja, da je bilo v celotnem opazovanem obdobju v Občini Vojnik evidentiranih 375 nesreč s 747 udeleženci, od katerih sta se 2 končali s smrtnim izidom, 21 s hudo in 162 z lažjo telesno poškodbo, 190 nesreč je bilo brez poškodb.

Materialni stroški nesreč so znašali 4.129.900 EUR, stroški udeležencev pa so znašali 31.823.300 EUR.

Številčno se je največ nesreč zgodilo na odseku Višnja vas – Celje, t.j. skozi naselja Višnja vas, Vojnik, Arclin, ki pa niso zahtevale smrtnih žrtev, je pa na tem odseku bilo veliko hudih in lažjih telesnih poškodb.

Največ nesreč glede na dolžino odseka je se je zgodilo na odseku Višnja vas – Celje, 123 nesreč/9.199 m, oz. 13,4 nesreče na kilometer cestnega odseka.

Najranljivejša skupina udeležencev v prometu, kolesarji in pešci, so bili udeleženi v skupno 15 nesrečah (kolesarji v 10 prometnih nesrečah in pešci v 5).

## 5 DOSEŽKI, IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE ZA RAZVOJ PROMETA V OBČINI

Razumevanje trenutnega stanja in potencialov za razvoj mobilnosti v Občini Vojnik se prične s podrobno analizo ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti. Glavni cilj je opredeliti, kaj je občina na tem področju že dosegla, s katerimi ovirami se trenutno srečuje ter kje ležijo možnosti za izboljšave, ki bi vodile k trajnostnim in dostopnim rešitvam. S sistematičnim prepoznavanjem in reševanjem teh izzivov ter učinkovitim izkoriščanjem zaznanih priložnosti lahko Občina Vojnik dolgoročno optimizira svoj prometni sistem, poveča varnost in izboljša dostopnost, s tem pa prispeva k boljši kakovosti življenja prebivalcev.

V nadaljevanju je predstavljen povzetek obstoječega stanja za vsako ključno področje mobilnosti, vključno z dosežki, izzivi, priložnostmi in in prepoznanimi prioritetami.

### 5.1 Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete- Celostno prometno načrtovanje

Občina se zaveda naraščajoče pomembnosti celostnega prometnega načrtovanja, vendar se še vedno sooča s številnimi izzivi. Med ključnimi ovirami so pomanjkanje finančnih sredstev in kadrovska podhranjenost na področju prometnega načrtovanja, kar otežuje učinkovito izvajanje strategij. Dodaten izziv predstavlja pomanjkljiva prometna kultura, ki ovira uveljavljanje trajnostnih oblik mobilnosti med prebivalstvom. Prav tako je zaznana potreba po sodelovanju različnih deležnikov (npr. Ministrstvo za infrastrukturo, Ministrstvo za naravne vire in prostor, Direkcija RS za infrastrukturo in promet), kar zahteva vzpostavitev učinkovitih mehanizmov za usklajevanje.

Kljub tem izzivom pa so prepoznane številne priložnosti za nadaljnji razvoj. Občina lahko izkoristi možnost pridobivanja nepovratnih sredstev tako iz Republike Slovenije kot tudi iz Evropske unije, kar bo omogočilo financiranje ključnih projektov. Pomembna priložnost je tudi krepitev sodelovanja med državnimi, regionalnimi in občinskimi organi, kar bo prispevalo k boljšemu usklajevanju prometnih politik in financiranja trajnostnih rešitev. Obstoječe kadrovske zmogljivosti se lahko okrepijo z dodatnim izobraževanjem zaposlenih s področja prometnega načrtovanja. Hkrati obstaja priložnost za dvig ozaveščenosti vseh generacij o pomenu trajnostnih oblik mobilnosti, kar bo pripomoglo k izboljšanju prometne kulture.

Na področju celostnega prometnega načrtovanja so ključne prednostne usmeritve usmerjene v vzpostavitev stabilnega in dolgoročno vzdržnega sistema upravljanja mobilnosti v občini. Med osrednjimi prioritetami izstopa zagotavljanje finančnih sredstev za izvajanje načrtovanih ukrepov. Prav tako je ključno izobraževanje strokovnih kadrov, ki bodo zagotavljali strokovno podlago za odločanje. Za usklajevanje različnih interesov je nujna vzpostavitev učinkovitih mehanizmov za sodelovanje deležnikov. Nenazadnje je bistveno tudi sistematično spremljanje

in vrednotenje učinkov celostnega prometnega načrtovanja, ki omogoča boljše razumevanje stanja in pravočasno prilagajanje strategij.

Tabela 5-1: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Steber Celostno prometno načrtovanje

Dosežki	Izzivi	Priložnosti	Prioritete
Zavedanje naraščajoče pomembnosti celostnega prometnega načrtovanja	Pomanjkanje finančnih sredstev	Pridobivanje nepovratnih sredstev RS in EU	"Zagotavljanje finančnih sredstev, Izobraževanje strokovnih kadrov.
	Potreba po sodelovanju različnih deležnikov (MzI, MNVP, DUJPP,...)	Krepitev sodelovanja med državnimi, regionalnimi in občinskimi organi za boljše usklajevanje prometnih politik in financiranja trajnostnih rešitev.	Vzpostavitev učinkovitih mehanizmov za sodelovanje deležnikov.
	Pomanjkljiva prometna kultura	Dvig ozaveščenosti vseh generacij o pomenu trajnostnih oblik mobilnosti	Sistematično spremljanje in vrednotenje učinkov celostnega prometnega načrtovanj.
	Kadrovska podhranjenost - pomanjkanje kadra s področja načrtovanja prometa	Dodatna izobraževanja zaposlenih s področja prometnega načrtovanja v okviru obstoječih kadrovskega zmogljivosti občinske uprave; vključiti v opis delovnih nalog konkretnega delovnega mesta.	

## 5.2 Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete - Hoja

Občina Vojnik ima deloma urejeno peš infrastrukturo, vendar je to v veliki meri skoncentrirano v osrednjem delu naselja. Na glavnih cestnih povezavah, kot je cesta skozi središče občine, so vzpostavljeni pločniki, vendar se tudi pri teh pojavljajo težave z dostopnostjo (neprimerne širine, manjkajoči odseki (pri poslovnem objektu Hojnik, proti Arclinu, proti Gmajni)) in varnostjo na prehodih za pešce (predvsem v bližini trgovskih objektov).

Površine za hojo se tako nahajajo v centralnem delu naselja Vojnik, ter v manjši meri v drugih naseljih, kot npr. v Frankolovem, Novi Cerkvi,...

V drugih naseljih, kot npr. Pristava, Male Dole, Arclin,.. pa infrastrukture za hojo ni na voljo oz. povezave predstavljajo alternativne poti, ki so prometno manj obremenjene. Razlogi so v precej zgoščeni pozidavi jeder naselij, ozki cestni infrastrukturi do bližnjih naselij, dostopnosti zemljišč, nezmožnosti zagotavljanja zveznosti povezave,...

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 hitreje oblike prevoza, kot sta avtomobil ali javni prevoz. Poleg

tega pomanjkljiva infrastruktura za pešce 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.

Urejanje površin za pešce je tako pomemben izziv. Pešpoti v občini so na nekaterih območjih nepovezane ali neustrezno urejene, kar zmanjšuje privlačnost hoje kot trajnostnega načina mobilnosti. Varni prehodi za pešce preko regionalnih in lokalnih cest so ponekod neustrezno osvetljeni ali slabo pregledni, kar ogroža pešce, zlasti otroke in starejše.

Tabela 5-2: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Steber Hoja

Dosežki	Izzivi	Priložnosti	Prioriteta
Izgradnja pločnikov	Mestoma pomanjkljiva ali neatraktivna infrastruktura za pešce	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...).	Izboljšanje infrastrukture za hojo.
Izgradnja javne razsvetljave	Nizek delež uporabe hoje za opravljanje vsakodnevnih aktivnosti	Povečanje deleža peš prihodov (na delo, v šolo,...) s spodbujanjem aktivnega prihoda.	
Izgradnja pločnikov	Nizka ozaveščenost o trajnostni mobilnosti.	Potenciali za spremembo potovalnih navad.	

### 5.3 Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete - Kolesarjenje

Občina Vojnik se, podobno kot številne slovenske občine, sooča s prometnimi izzivi, ki zahtevajo celosten in strateški pristop k razvoju trajnostne mobilnosti. Ključni izziv je pomanjkljiva in nepovezana kolesarska infrastruktura, kar omejuje uporabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva ter zmanjšuje varnost in udobje kolesarjev. To se odraža tudi v rezultatih anket, ki kažejo, da kolesarjenje med delovno aktivnim prebivalstvom ne predstavlja pomembnega dela dnevne mobilnosti. Obstaja tudi težava pri polnem izkoriščanju kapacitet sistema za izposajo koles KolesCE, kljub temu da je postajališče s šestimi kolesi vzpostavljeno v neposredni bližini središča občine že od novembra 2022.

Kljub tem izzivom pa so prepoznane pomembne priložnosti za izboljšanje. Ključna je načrtovanje mreže kolesarskih poti, ki bi povezovala glavna naselja in zagotovila dostop do ključnih točk, kot so šole, trgovine in postajališča javnega prevoza. Razvoj shared space območij, kjer si prometne površine delijo kolesarji in motorna vozila, bi izboljšal prometno varnost in spodbudil kolesarjenje. Prav tako bi razširitev sistema izposoje koles povečala dostopnost in uporabo

trajnostnih načinov mobilnosti. Za dodatno spodbudo kolesarjenju je nujno zagotoviti kolesarska parkirišča, postajališča in izboljšano infrastrukturo na najbolj prometnih odsekih. S prepoznavanjem ključnih izzivov in izkoriščanjem teh priložnosti lahko Občina Vojnik izboljša pogoje za kolesarjenje ter prispeva k izboljšanemu in trajnostno povezanemu prometnemu omrežju.

Tabela 5-3: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Steber Kolesarjenje

Dosežki	Izzivi	Priložnosti	Prioriteta
Vzpostavitev sistema izposoje javnih koles KolesCe	Pomanjkanje kolesarskih povezav	Umeščanje dodatnih / manjkajočih kolesarskih povezav v prostor	Izboljšanje infrastrukture za kolesarjenje.
	Pomanjkanje urejenih parkirnih mest za kolesa	Izboljšanje infrastrukture za kolesarje (stojala za kolesa, polnilnice za e-kolesa)	
	Nizek delež uporabe kolesa za opravljanje vsakodnevnih aktivnosti (šola, služba)	Izgradnja DKP Škofja vas-Vojnik  Potenciali za spremembo potovalnih navad	

#### 5.4 Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete - 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.

Dostopnost javnega potniškega prometa (JPP) predstavlja naslednji velik izziv. Medtem ko so večja postajališča, kot so Vojnik, Arclin in Frankolovo, dobro povezana z večjimi zaposlitvenimi in izobraževalnimi središči (Celje, Ljubljana), so manjša naselja, kot so Ilovca, Male Dole in Razdelj, prometno slabše dostopna. To povečuje odvisnost prebivalcev od osebnih avtomobilov, zlasti pri dnevnih migracijah. Poleg tega vozni redi JPP niso vedno prilagojeni potrebam delovno aktivnega prebivalstva, kar zmanjšuje privlačnost uporabe JPP.

##### **Avtobusni promet**

Na območju Občine Vojnik se nahaja 31 avtobusnih postajališč medkrajevnega avtobusnega prevoza. Podatki kažejo, da ima Občina Vojnik relativno dobro pokritost z avtobusnimi povezavami do večjih zaposlitvenih središč, kot so Celje, Ljubljana in Žalec, še posebej na glavnih postajališčih, ob regionalni cesti. Je pa v manjših naseljih, kjer so odhodi redkejši, še vedno prisotna potreba po izboljšanju dostopnosti, kar bi lahko spodbujalo večjo uporabo javnega prevoza in zmanjšalo odvisnost od osebnih vozil.

##### **Druge oblike - Prostofer**

V Občini Vojnik med javni potniški promet uvrščamo še sistem Prostofer. Po podatkih občinskih služb je bilo v letu 2023 opravljenih 189 voženj, v letu 2024 pa 223 voženj. Vožnje opravljajo po celotni državi, najpogostejši cilji pa so zdravstveni domovi in bolnišnice.

Tabela 5-4: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Steber JPP

Dosežki	Izzivi	Priložnosti	Prioriteta
Sodelovanje v projektu Prostofer	Pomanjkanje prevozov do oddaljenih naselij	Velika podpora za povečanje frekventnosti prevozov in uvajanje povezav do bolj oddaljenih naselij	Izboljšanje kakovosti vseh oblik JPP.
	Mestoma pomanjkljiva infrastruktura in informacijska podhranjenost avtobusnih postajališč (nadstrešnice, vozni redi ipd.)	Izboljšanje digitalne uporabniške izkušnje (spremljanje prevozov, digitalno plačevanje, integrirane vozovnice)	
	Nizka informiranost prebivalstva o dostopnosti javnega potniškega prometa	Aktivnosti za dvig informiranosti o razpoložljivosti JPP Širitev sistema CELEbus	

## 5.5 Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete - Motorni promet

Občina se pri upravljanju motoriziranega prometa sooča s številnimi izzivi. Med njimi so dotrajana cestna infrastruktura, visoke prometne obremenitve regionalne ceste v središču in velik delež uporabe osebnih vozil za vsakodnevne poti. Dodatno skrb predstavlja prometna varnost, še posebej v naseljih, kjer pogosto primanjkuje ustreznih ukrepov za umirjanje prometa, kar izpostavlja pešce in kolesarje večjemu tveganju. Tudi tranzitni promet skozi občino povečuje nevarnosti na cestah. Čeprav Vojnik nima večjih težav s splošnim parkiranjem, saj so prosta parkirišča relativno blizu ključnih točk, pa izziv predstavlja dostopnost do šole, vrtca in zdravstvenega doma.

Kljub tem izzivom obstajajo pomembne priložnosti za izboljšave. Te vključujejo prenovo cest z vključitvijo elementov za umirjanje prometa in zagotavljanjem varnih površin za pešce in kolesarje, ter spodbujanje trajnostne mobilnosti za zmanjšanje odvisnosti od avtomobilov. Izziv in priložnost hkrati predstavlja spodbujanje souporabe avtomobilov, na primer z uvedbo občinske aplikacije za deljenje prevozov (carpooling), ki bi se lahko povezala z obstoječimi storitvami, kot je Prostofer. To bi zmanjšalo prometno obremenitev in izboljšalo mobilnost znotraj občine. Ključna priložnost je tudi gradnja obvoznice, ki bi zmanjšala prometne obremenitve v središču naselja, izboljšala pretočnost in povečala prometno varnost, zlasti za pešce in kolesarje.

Ključne prioritete so zato izboljšanje prometne varnosti, zmanjšanje prometnih obremenitev in umirjanje prometa na določenih odsekih za večjo kakovost bivanja.

Tabela 5-5: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Steber Motorni promet

Dosežki	Izzivi	Priložnosti	Prioriteta
Umiranje prometa na določenih odsekih	Mestoma je cestna infrastruktura v slabšem stanju	Prenova dotrajanih odsekov občinskih cest z vključevanjem elementov umirjanja prometa in zagotavljanja varnih površin za pešce in kolesarje	Izboljšanje prometne varnosti, zmanjšanje prometnih obremenitev.
	Visoke prometne obremenitve na regionalni cesti skozi središče občine	Zmanjšanje deleža uporabe osebnega vozila za prihod v šolo/na delo	
	Visoke prometne obremenitve regionalni cesti skozi centralni del občine		
	Visok delež uporabe vozila za prihod v šolo/na delo		

DELOVNI OSNUTEK

## 6 SMERI UKREPANJA – NAŠ NAČRT POTI

Na podlagi izbrane vizije in opredeljenih strateških ciljev, ob upoštevanju analize obstoječega stanja so bili prepoznani izzivi in priložnosti za vseh pet strateških stebrov ukrepanja. K vsakemu stebri je bilo oblikovano strateško vodilo, ki na kratko in učinkovito povzema spremembe, ki jih želimo doseči. Z vsakim vodilom odražamo svoje ambicije za posamezno področje in prikazujemo pristop, ki mu bomo sledili pri doseganju ciljev OCPS.

Vsako strateško vodilo OCPS predstavlja dolgoročno usmeritev občine na posameznem področju trajnostne mobilnosti. Da bi ta vodila prešla iz konceptualne ravni v konkretne spremembe, je nujno oblikovati jasno definirane smeri ukrepanja – torej sklope ukrepov, ki uresničujejo cilje posameznega vodila. V tabeli so prikazani izbrani ukrepi, njihova zahtevnost in pričakovana učinkovitost, kar občini omogoča boljšo presojo o prioritetah izvajanja.

V nadaljevanju podajamo pregled strateških vodil po posameznih stebrih OCPS s kvantifikacijo ciljnih vrednosti. V povezavi s strateškimi vodili so navedeni tudi predvidenimi ukrepi znotraj stebra, z oceno zahtevnosti njihove izvedbe in pričakovano učinkovitostjo.

### 6.1 Smeri ukrepanja - Celostno prometno načrtovanje

Celostno prometno načrtovanje v občini ni zgolj nabor infrastrukturnih projektov, temveč strateški okvir za usmerjanje mobilnosti v prihodnost. Osredotoča se na vzpostavitev učinkovitih procesov vodenja, načrtovanja, sodelovanja in spremljanja prometa, s čimer postavlja temelje za dolgoročno in trajnostno reševanje prometnih izzivov. Vse to je vodeno z izbranim strateškim vodilom:

»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.«

Pomen tega vodila je globok: povezuje načrtovanje prometa z urejanjem prostora in gospodarskim razvojem, hkrati pa poudarja nujnost vključevanja lokalne skupnosti in krepitev zmogljivosti občinske uprave. Brez tesnega sodelovanja z regijskimi in državnimi akterji ter aktivnega vključevanja javnosti pa uresničitev izbranega strateškega vodila ne bi bila mogoča.

#### **Ciljne vrednosti strateškega vodila so:**

- Vsaj 1 regijski sestanek za usklajeno prometno načrtovanje in izvedbo trajnostnih ukrepov na 2 leti (izhodiščno stanje je 0).
- Vsaj 1 medijska objava na leto z namenom izobraževanja oziroma osveščanja javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti.
- Vsaj 1 dogodek letno vključevanja javnosti.
- Povečanje deleža izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta (iz 0% na 70 % do leta 2032).

Ukrepi so usmerjeni v krepitev kapacitet, sodelovanje deležnikov, izboljšanje transparentnosti, izmenjavo znanja in vzpostavitev pogojev za izvajanje drugih ukrepov trajnostne mobilnosti.

Tabela 6-1: Smeri ukrepanja – Celostno prometno načrtovanje

	<b>o. STEBER: Celostno načrtovanje mobilnosti - ukrepi</b>	<b>Zahtevnost</b>	<b>Stopnja učinkovitosti</b>
1.	Sprejetje, spremljanje, vrednotenje in prenova OCPS	majhna	+
2.	Imenovanje koordinatorja trajnostnega prometnega načrtovanja	majhna	+
3.	Udeležba v evropskih projektih (ETM, Dan brez avtomobila, Dan zemlje ipd.) in drugih akcijah s področja trajnostne mobilnosti (šolske akcije, društveni dogodki,...)	majhna	+
4.	Letno obveščanje javnosti o aktivnostih s področja prometa v občini (napredek projektov, akcije,...)	majhna	+
5.	Digitalizacija prometnih podatkov (merilcev hitrosti, zasedenost parkirnih mest,...)	srednja	++
6.	Izdelava mobilnostnih načrtov za javno upravo, javne zavode ali gospodarske družbe v občini	srednja	++
7.	Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja	majhna	+

**1. Sprejetje, spremljanje, vrednotenje in prenova OCPS:**

Vzpostavitev procesa, s katerim občina uradno sprejme celostno prometno strategijo ter redno spremlja njeno izvajanje in učinke. Vključuje vzpostavitev notranjih mehanizmov za spremljanje ciljev, kazalnikov in ukrepov ter pripravo morebitnih preнове dokumenta ob koncu opazovanega obdobja, na podlagi novih razmer.

**2. Imenovanje koordinatorja trajnostnega prometnega načrtovanja:**

Določitev odgovorne osebe znotraj občinske uprave, ki skrbi za koordinacijo aktivnosti, povezanih s trajnostno mobilnostjo, komunikacijo med oddelki, sodelovanje z zunanjimi deležniki ter usklajevanje izvajanja in spremljanja ukrepov OCPS.

**3. Udeležba v evropskih projektih (ETM, Dan brez avtomobila, Dan zemlje ipd.):**

Sodelovanje občine v vseevropskih pobudah, ki spodbujajo trajnostno mobilnost, okoljsko ozaveščenost in vključevanje javnosti. Ti projekti vključujejo organizacijo dogodkov, promocijskih kampanj in izobraževalnih aktivnosti ter občini omogočajo vključevanje v širše strokovne in podporne mreže.

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

V okviru občinskih dogodkov se bodo izvajale aktivnosti, ki združujejo promocijo in izobraževanje o trajnostni mobilnosti. Z informativnimi točkami, delavnicami ali predstavitvami se bo prebivalcem na prijazen in razumljiv način približalo teme, povezane z vplivi prometa na zdravje, okolje, prometno varnost in kakovost bivanja. Glavni poudarek bo na dvigovanju

razumevanja o prednostih trajnostne mobilnosti ter na spodbujanju razmisleka o vsakodnevnih potovalnih navadah, s ciljem dolgoročnih sprememb vedenja.

#### **5. Digitalizacija prometnih podatkov:**

Pridobivanje dokumentacije za vzpostavitev sistemov za zbiranje in analizo prometnih podatkov (npr. podatki iz merilcev hitrosti, števecv pešcev/kolesarjev, anket), ki omogočajo boljše razumevanje potovalnih tokov ter podpirajo odločanje in načrtovanje na osnovi dejanskih podatkov.

#### **6. Izdelava mobilnostnih načrtov za javno upravo, javne zavode ali gospodarske družbe v občini**

Sodelovanje pri pripravi ciljno usmerjenega načrta mobilnosti za posamezno srednje ali večje podjetje, ki vključuje analizo potovalnih navad zaposlenih, predloge za izboljšanje dostopnosti z JPP, kolesom ali peš, ukrepe za zmanjšanje odvisnosti od osebnih vozil in spodbude za trajnostne oblike prevoza.

#### **7. Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja (regijska CPS):**

Sodelovanje z drugimi občinami v regiji z namenom skupnega reševanja prometnih izzivov, izmenjave znanj ter koordiniranega črpanja sredstev ali izvedbe skupnih projektov, vključno s participacijo pri izdelavi regijske celostne prometne strategije.

## **6.2 Smeri ukrepanja - Hoja**

Vzpostavitev varnega, privlačnega in dostopnega omrežja pešpoti je temeljni cilj Občine Vojnik za spodbujanje hoje kot trajnostne, zdrave in dostopne oblike mobilnosti. To omrežje bo služilo tako za vsakodnevne poti prebivalcev kot tudi za prijetno raziskovanje občine s strani obiskovalcev. Z aktivnim spodbujanjem hoje si prizadevamo povečati delež otrok, ki prihajajo v šolo peš, povečati pogostost hoje na poti v službo med delovno aktivnim prebivalstvom ter omogočiti večji delež otrok, ki samostojno prihajajo v šolo. Doseganje teh ciljev bo potekalo skozi celovit pristop, ki zajema infrastrukturne izboljšave, programe ozaveščanja in informacijsko podporo, vse z namenom povečanja varnosti, udobja in povezanosti pešpoti v občini.

„ Vzpostavitev varnega, privlačnega in dostopnega omrežja pešpoti, ki povezuje osrednja naselja občine Vojnik. Omrežje bo spodbujalo hojo kot trajnostno, zdravo in dostopno obliko mobilnosti, primerno za vsakodnevne poti prebivalcev ter prijetno za obiskovalce občine.“

#### **Ciljne vrednosti strateškega vodila so:**

- Povečanje deleža otrok, ki prihajajo v šolo peš za 3 % (iz 21,7% na 24,7%).
- Povečanje deleža (4-5x na teden) hoje na poti v službo za 1% (iz 2,4 % na 3,4%).
- Povečanje deleža otrok, ki prihaja v šolo brez spremstva odraslih za 3%.

Tabela 6-2: Smeri ukrepanja – Hoja

	1. STEBER: Hoja - ukrepi	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1.	Vzdrževanje peš povezav	srednja	++
2.	Izgradnja novih peš povezav z ukrepi za udobje in privlačnost	srednja	++
	<i>Pristava</i>		
	<i>Vojnik – Sušilnica</i>		
	<i>Cesta talcev</i>		
	<i>Arclin – Zadobrova</i>		
	<i>Pločnik Gmajna</i>		
	<i>Ivenca – Ribič</i>		
	<i>Ivenca – Ilovca</i>		
	<i>Bazen – Bezenškovo Bukovje</i>		
	<i>Škofja vas – Vojnik</i>		
	<i>Višnja vas – Nova Cerkev</i>		
	<i>Frankolovo – bazen</i>		
	<i>Nova Cerkev – Socka</i>		
	<i>Ljubečna – Arclin</i>		
3.	Odprava ovir za gibalno ovirane osebe	majhna	+
4.	Nadaljevanje izvedbe programov za varno pot v vrtec in šolo	majhna	+
5.	Izgradnja in ureditev javne razsvetljave	majhna	++
6.	Ureditev prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi	majhna	++
7.	Promocijske dejavnosti za spodbujanje hoje	majhna	+
8.	Postavitev informacijske infrastrukture (karte, usmerjevalne table do pomembnejših interesnih točk).	majhna	+

### 1. Vzdrževanje peš povezav:

Redno vzdrževanje obstoječih pešpoti in pločnikov, ki vključuje sanacijo poškodb, čiščenje, košnjo, zimsko službo ter morebitne manjše ureditve za izboljšanje prehodnosti in varnosti. S tem se ohranja uporabnost in udobje hoje na že obstoječih poteh ter preprečuje njihovo postopno propadanje.

### 2. Izgradnja novih peš povezav:

Gradnja novih površin za pešce na območjih, kjer te še ne obstajajo, a so pomembne za povezovanje naselij, javnih objektov ali rekreacijskih površin. Ukrep je namenjen izboljšanju varnosti in dostopnosti za pešce na krajših vsakodnevnih poteh.

- Načrtovana izgradnja novih pločnikov in pešpoti v naseljih/območjih (Pristava, Vojnik – Sušilnica, Cesta talcev, Arclin – Zadobrova, Pločnik Gmajna, Ivenca – Ribič, Ivenca – Ilovca, Bazen – Bezenškovo Bukovje, Škofja vas – Vojnik, Višnja vas – Nova Cerkev, Frankolovo – bazen, Nova Cerkev – Socka in Ljubečna – Arclin), kjer trenutno manjkajo varne površine za hojo ob prometnicah. S tem se izboljša varnost pešcev, zlasti otrok, starejših in gibalno oviranih.

Celoten ukrep je v tej fazi usmerjen predvsem v pripravo strokovnih podlag in odločitev o nadaljnjih korakih. Nadaljnji ukrepi bodo usmerjeni v zagotavljanje udobja, privlačnosti peš povezav (ozelenitve, postavitve urbane opreme ipd.) in varnih dostopov do postajališč JPP.

### **3. Odprava ovir za gibalno ovirane osebe:**

Odstranjevanje fizičnih, arhitekturnih ali prometnih ovir, ki onemogočajo ali otežujejo gibanje gibalno oviranim osebam, starostnikom, staršem z vozički in drugim ranljivim skupinam. Ukrep prispeva k bolj enakovredni in vključujoči mobilnosti v prostoru.

### **4. Nadaljevanje izvedbe programov za varno pot v vrtec in šolo:**

Vzpostavitev oziroma nadaljevanje programov, ki vključujejo označitev in ureditev varnih poti za otroke, izobraževalne aktivnosti za učence, starše in zaposlene, ter sodelovanje z vzgojno-izobraževalnimi ustanovami in lokalno skupnostjo. Cilj je povečati varnost otrok in spodbujati samostojno hojo v šolo.

### **5. Izgradnja in ureditev javne razsvetljave:**

Namestitev ali posodobitev javne razsvetljave ob pešpoteh in na pomembnih poteh, ki povezujejo naselja, šolo, vrtec ali druge javne ustanove. Razsvetljava izboljša varnost v večernem in zimskem času ter prispeva k večji uporabi hoje v vseh letnih obdobjih.

### **6. Ureditev prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi:**

Izboljšanje vidnosti in prepoznavnosti prehodov za pešce z uporabo talnih označb, vertikalne signalizacije, utripalnikov, osvetlitve ali drugih opozorilnih sredstev. Namen ukrepa je povečanje varnosti pešcev pri prečkanju prometnih površin.

### **7. Promocijske dejavnosti za spodbujanje hoje:**

Izvedba aktivnosti, ki spodbujajo hojo kot del vsakdanjih potovalnih navad – npr. oznake časa hoje do pomembnih točk. Namen je ozaveščanje prebivalcev o prednostih hoje in spodbujanje k bolj pogosti uporabi.

### **8. Postavitev informacijske infrastrukture (karte, usmerjevalne table do pomembnejših interesnih točk).**

Postavitev kart, usmerjevalnih tabel in drugih informacijskih elementov na ključnih točkah in ob pešpoteh. Namen je enostavnejša orientacija za pešce in obiskovalce, poudarjanje interesnih točk (npr. kulturne znamenitosti, javne ustanove, rekreacijska območja) in spodbujanje raziskovanja območja peš. S tem se izboljša uporabniška izkušnja in poveča privlačnost hoje kot načina premikanja.

## **6.3 Smeri ukrepanja - Kolesarjenje**

V Občini Vojnik si prizadevamo za vzpostavitev varnih in povezanih kolesarskih poti, ki bodo prebivalcem in obiskovalcem omogočale udobno in varno kolesarjenje. S tem bomo spodbujali kolo kot trajnostno, zdravo in učinkovito obliko mobilnosti, primerno tako za vsakodnevne poti kot tudi za rekreativne izlete. Naš cilj je znatno povečati uporabo kolesa med prebivalci.

V nadaljevanju so predstavljeni ukrepi, ki so osredotočeni na razvoj in izboljšanje kolesarjenja v občini. Ti vključujejo vzdrževanje obstoječih in širitev novih kolesarskih povezav, vključno z

državnimi kolesarskimi potmi. Pomemben del je tudi širitev sistema izposoje javnih koles (KolesCE) za boljšo dostopnost. Ukrepi se osredotočajo na izboljšanje udobja in varnosti za kolesarje, kar vključuje ureditev postajališč (urbana oprema, senčenje, ...), parkirišč, polnilnic in servisnih stojal. Nenazadnje so vključene tudi promocijske dejavnosti za spodbujanje kolesarjenja med prebivalci. Skupni cilj je ustvariti bolj privlačno, varno in celovito kolesarsko infrastrukturo, ki bo prispevala k povečanju deleža kolesarjenja in trajnostni mobilnosti v občini.

„Vzpostavitev varnih in povezanih kolesarskih poti, ki bodo prebivalcem in obiskovalcem omogočale udobno in varno kolesarjenje. S tem bomo spodbujali kolo kot trajnostno, zdravo in učinkovito obliko mobilnosti, primerno tako za vsakodnevne poti kot tudi za rekreativne izlete.“

#### Ciljne vrednosti strateškega vodila so:

- Povečanje letnega števila izposoj koles KolesCE za 100% glede na obdobje okt. 22 - nov. 24 (iz 11 najemov na 22 najemov na mesec),
- Povečanje deleža uporabe kolesa za poti v OŠ za 2 odstotni točki (iz 1,2 % na 3,2 %),
- Povečanje prihoda zaposlenih, ki za pot na delo uporabljajo kolo, za 1,5 odstotne točke (iz 0% na 1,5%).

Tabela 6-3: Smeri ukrepanja – Kolesarjenje

	2. STEBER: Kolesarjenje - ukrepi	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1.	Izvedba in vzdrževanje kolesarskih povezav <i>DKP Celje – Vojnik – Dobrna</i> <i>DKP Višnja vas – Ivenca – Frankolovo – Slovenske Konjice</i>	majhna	+++
2.	Širitev sistema izposoje javnih koles (KolesCe)	majhna	++
3.	Ukrepi za izboljšanje udobja in varnosti (postajališča, parkirišča, polnilnice, servisna stojala,...)	majhna	++
4.	Promocijske dejavnosti za spodbujanje kolesarjenja	majhna	+

#### 1. Vzdrževanje kolesarskih povezav:

Redno vzdrževanje in dograditev obstoječih kolesarskih poti, t.j. državne kolesarske poti Celje-Vojnik-Dobrna, ki vključuje odpravo poškodb, čiščenje, označevanje in zagotavljanje prevoznosti. Z ustreznim vzdrževanjem se povečuje varnost in udobje kolesarjev ter preprečuje postopno propadanje infrastrukture.

#### 2. Širitev sistema izposoje javnih koles (KolesCE):

Razširitev obstoječega sistema KolesCE z dodatnimi postajališči, da bi se izboljšala dostopnost in uporabnost sistema za prebivalce in obiskovalce. Ukrep vključuje tudi spremljanje njegovega delovanja.

#### 3. Ukrepi za izboljšanje udobja in varnosti (postajališča, parkirišča, polnilnice, servisna stojala,...)

Namen tega ukrepa je izboljšati udobje in varnost vseh udeležencev v prometu s poudarkom na postajališčih javnega prevoza, parkirnih površinah, polnilnicah za električna vozila in servisnih stojalih za kolesa. To vključuje ureditev in posodobitev obstoječe infrastrukture, kot so

nadstrešnice, koši za smeti in informacijske table na postajališčih, boljše upravljanje parkirnih mest za optimizacijo dostopnosti ter vzpostavitev in vzdrževanje polnilnic za električna vozila. Prav tako zajema postavitev servisnih stojal za kolesa. Ukrep prispeva k boljši uporabniški izkušnji, spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti in večji varnosti na vseh točkah, kjer se ljudje srečujejo s prometno infrastrukturo.

#### **4. Promocijske dejavnosti za spodbujanje kolesarjenja:**

Ukrepi vključujejo namestitve tabel, označb in drugih vidnih elementov v prostoru, ki prebivalce spodbujajo k uporabi kolesa ter hkrati izboljšujejo prepoznavnost kolesarskih poti. Primeri tovrstnih ukrepov so informativne table z označenimi kolesarskimi smermi, približnimi časi vožnje, zemljevidi, opozorili na prisotnost kolesarjev ali motivacijskimi sporočili. Namen je na trajen in diskreten način vplivati na potovalne navade uporabnikov ter ustvarjati kulturo kolesarjenja v občini.

### **6.4 Smeri ukrepanja - Javni potniški promet**

Občina Vojnik se osredotoča na spodbujanje javnega potniškega prometa z izboljšanjem dostopnosti postajališč in enostavnimi prestopi med različnimi prevoznimi sredstvi. Prizadevamo si dvigniti kakovost storitev in povečati njihovo uporabo, s poudarkom na potrebah prebivalcev in obiskovalcev. Naš cilj je povečati število uporabnikov JPP in njegov delež pri poti v službo.

Občina ima velik potencial za izboljšanje JPP s povezovanjem zalednih naselij, kot so Ilovca, Male Dole in Razdelj, z osrednjimi prometnimi koridorji. Trenutno so ta manjša naselja slabše dostopna, kar povečuje odvisnost od osebnih avtomobilov. Optimizacija voznih redov za delovno aktivno prebivalstvo in boljše informiranje o prednostih JPP bosta pripomogla k večji uporabi. Poleg tega povezava storitve Prostofer z ostalimi oblikami mobilnosti predstavlja priložnost za boljšo dostopnost starejših in manj mobilnih prebivalcev.

Ukrepi za doseg te cilje vključujejo zagotavljanje dostopnosti postajališč za gibalno ovirane osebe in nadgradnjo infrastrukture postajališč z nadstrešnicami in koši. Nadaljeval se bo poudarek na socialnih projektih, kot je Prostofer, in širitvi mreže avtobusnih linij za boljšo pokritost celotne občine. Spodbujamo tudi uporabo okolju prijaznejših vozil v javnem prevozu in integracijo v regionalne mreže, kot je CELEbus, za optimizacijo šolskih in rednih prevozov. Skupni cilj je vzpostaviti bolj dostopen, učinkovit in trajnosten javni prevoz.

#### **Streteško vodilo:**

„Spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa z izboljšanjem dostopnosti postajališč in enostavnimi prestopi med različnimi oblikami prevoza. Z aktivnim sodelovanjem s ključnimi deležniki si bomo prizadevali za dvig kakovosti storitev in povečanje uporabe, s posebnim poudarkom na potrebah prebivalcev ter obiskovalcev občine.“

#### **Ciljni vrednosti strateškega vodila sta:**

- Povečanje števila uporabnikov JPP za 15 %. (iz 227 na 260 validacij),

- Povečanje deleža uporabe JPP na poti v službo do leta 2031 za 1,5 odstotne točke (iz 0% na 1,5%).

Tabela 6-4: Smeri ukrepanja – Javni potniški promet

	3. STEBER: Javni potniški promet - ukrepi	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1.	Odprava pomanjkljivosti - zagotavljanje 100 % dostopnosti za gibalno ovirane osebe	majhna	++
2.	Izvedba pomanjkljivosti na postajališčih JPP (nadstrešnice, koši)	majhna	++
3.	Izvajanje projekta Prostofer	majhna	++
4.	Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k širitvi mreže	visoka	+++
5.	Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k uporabi okolju prijaznejših vozil	visoka	+
6.	Vključitev v mrežo CELEbus	visoka	+++

**1. Odprava pomanjkljivosti – zagotavljanje 100 % dostopnosti za gibalno ovirane osebe:**  
Prilagoditev postajališč (klančine, nižji robniki, talne označbe, signalizacija) za zagotavljanje nemotenega dostopa vsem uporabnikom, zlasti osebam z oviranostmi, starejšim in staršem z vozički.

**2. Izvedba pomanjkljivosti na postajališčih JPP (nadstrešnice, koši):**  
Nadgradnja osnovne infrastrukture na postajališčih z namestitvijo nadstrešnic za zaščito pred vremenskimi vplivi in namestitvev košev za odpadke, kar izboljšuje uporabniško izkušnjo.

**3. Izvajanje projekta Prostofer:**  
Nadaljevanje in morebitno nadgrajevanje obstoječega projekta prevozov za starejše oziroma druge ranljive skupine, ki omogoča boljšo dostopnost do javnih storitev.

**4. Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k širitvi mreže:**  
Povečanje frekvence avtobusnih povezav in širitev linij na območja, kjer je trenutno ponudba prevoza nezadostna, z namenom boljše pokritosti celotne občine.

**5. Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k uporabi okolju prijaznejših vozil:**  
Sodelovanje z izvajalci JPP pri prehodu na vozila z nižjimi emisijami (npr. električna vozila, plin), s ciljem zmanjšanja okoljskega vpliva prometa.

**6. Vključitev v mrežo CELEbus:**  
Morebitno nadgrajevanje mreže linij CELEbus na področje občine Vojnik v dogovoru z izvajalcem.

## 6.5 Smeri ukrepanja - Motorni promet

V Občini Vojnik osebni motorni promet trenutno prevladuje, zlasti v bolj oddaljenih in hribovitih predelih, kjer je dostop do alternativnih oblik prevoza omejen. Ta prevlada prinaša številne negativne vplive, kot so prometne nesreče, onesnaževanje z emisijami in hrup, kar zmanjšuje

kakovost bivanja in varnost v naseljih. Zato občina pristopa k upravljanju prometa celostno: z zmanjševanjem odvisnosti od osebnega avtomobila, s spodbujanjem trajnostnih oblik mobilnosti ter z izboljšanjem varnosti in pretočnosti na najpomembnejših prometnih povezavah.

#### Strateško vodilo:

„Optimizacija motornega prometa z zmanjševanjem njegovega obsega in vplivov, spodbujanjem sprememb potovalnih navad ter preusmerjanjem na trajnostne oblike mobilnosti, obenem pa zagotavljanje varnega in učinkovitega pretoka tam, kjer je to potrebno.“

#### Ciljne vrednosti strateškega vodila so:

- Zmanjšanje povprečnega letnega števila prometnih nesreč za 10 % (iz 38 na 34 nesreč),
- Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo z avtomobili za 3 odstotne točke (iz 30% na 27%),
- Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki za pot na delo uporabljajo lasten avtomobil kot vozniki, za 3 odstotne točke (iz 78,9% na 75,9%),
- Povečanje deleža aktivnih oblik mobilnosti na glavnih prometnicah za 5 %,
- Zmanjšanje deleža in obsega uporabe avtomobilov na glavnih prometnicah v občini za 3 %.

Ti ukrepi zajemajo celosten pristop k izboljšanju prometne infrastrukture in navad v občini. Pokrivajo umirjanje motornega prometa, razvoj javnega prevoza, spodbujanje kolesarjenja in hoje ter optimizacijo parkiranja. Vključujejo tako gradnjo in vzdrževanje infrastrukture kot tudi "mehke" ukrepe za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Cilj je ustvariti varnejše, učinkovitejše in bolj trajnostno prometno okolje.

Tabela 6-5: Smeri ukrepanja – Motorni promet

	4. STEBER: Motorni promet - ukrepi	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1.	Izvedba ukrepov umirjanja osebnega in tovornega prometa v naseljih, predvsem na območju šolskih poti	srednja	++
2.	Preureditve križišč	visoka	++
3.	Sprememba prometnih režimov	visoka	++
	<i>Kašova ulica</i>		
	<i>Cesta talcev</i>		
4.	Razbremenitev urbanih jeder	majhna	+
	<i>Umeščanje Obvoznice Vojnik v prostor</i>		
	<i>Servisna cesta pokopališče Vojnik - Arclin</i>		
	<i>Ukrepi za umirjanje prometa v trških jedrih (Vojnik, Nova Cerkev, Socka, Frankolovo,...)</i>		
5.	Postavitev polnilnic za električna vozila	majhna	+
6.	Upravljanje parkirnih površin	majhna	+

#### 1. Izvedba ukrepov umirjanja osebnega in tovornega prometa v naseljih, predvsem na območju šolskih poti:

Vzpostavitev varnejših prometnih pogojev s fizičnimi in prometnimi ukrepi (zožitve, ležeči policaji, dvignjeni prehodi, ureditve križišč) za zaščito ranljivih udeležencev, zlasti otrok.

## **2. Preureditve križišč:**

Spremembe geometrije križišč, kot so ureditev krožišč, izgradnja ločenih zavijalnih pasov in izboljšanje vidnosti, zmanjšujejo število konfliktnih točk in povečujejo pretočnost prometa. Cilj je izboljšanje varnosti in učinkovitosti prometnega toka.

## **3. Sprememba prometnih režimov:**

Uvedba novih prometnih režimov, kot so enosmerne ulice, omejitve hitrosti (npr. območja 30 km/h), prepovedi prometa za določene vrste vozil (npr. tovorni promet v določenih urah) ali pešcone, usmerja promet in zagotavlja večjo varnost ter boljšo kakovost bivanja v posameznih delih naselij. Spodbuja se tudi uporaba alternativnih oblik prevoza.

## **4. Razbremenitev urbanih jader:**

Preusmeritev tranzitnega prometa izven centralnih območij z izgradnjo obvoznic ali optimizacijo obstoječih prometnih poti. Hkrati se spodbuja razvoj javnega potniškega prometa in kolesarskih poti, da se zmanjša potreba po uporabi osebnih vozil v občinskem središču. Cilj je zmanjšanje zastojev, onesnaževanja in hrupa v urbanih jedrih.

Prometnice, ki bodo z razbremenitvijo izgubile vlogo glavnih tranzitnih povezav, se bodo lahko postopoma preoblikovale v lokalne ceste ali pa v območja s poudarkom na počasnem, varnem in okolju prijaznem prometu – zlasti v središču občine. Takšna preobrazba omogoča oblikovanje prijetnejšega javnega prostora, večjo kakovost bivanja in boljšo povezanost za pešce in kolesarje.

## **5. Postavitev polnilnic za električna vozila:**

Vzpostavitev osnovne e-mobilnostne infrastrukture z namestitvijo zasebnih polnilnic predvsem v industrijskih conah. Ukrep spodbuja prehod na okolju prijaznejše oblike osebnega prevoza.

## **6. Upravljanje parkirnih površin:**

Analiza obstoječih javnih parkirišč in ugotavljanje možnosti za uvedbo upravljanja, kot so časovno omejeno parkiranje, plačljiva parkirišča, dovolilnice ipd. Cilj je bolj racionalna raba prostora in večja dostopnost za uporabnike.

## 7 AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt povzema nabor ukrepov za sedemletno obdobje po posameznih stebrih, ki so ključni za doseganje zastavljenih ciljev in uresničitev vizije OCPS. Nabor ukrepov vključuje opredelitev nosilca odgovornosti, časovni in stroškovni okvir ter navedbo predvidenega financerja in stopnje zahtevnosti projekta.

DELOVNI OSNUTEK

## 7.1 Celostno prometno načrtovanje

Tabela 7-1: Akcijski načrt – Celostno prometno načrtovanje

o. STEBER: Celostno načrtovanje mobilnosti		Tip ukrepa	Odgovornost - nosilec	Rok Izvedbe	Skupni strošek v EUR	Viri financiranja
	Ukrep					
1.	Sprejetje, spremljanje in vrednotenje OCPS	aktivnost	Občina Vojnik	2025-2031	3.500,00	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
2.	Imenovanje stalnega koordinatorja trajnostnega prometnega načrtovanja	aktivnost	Občina Vojnik	2025	0,00	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
3.	Udeležba v evropskih projektih (ETM, Dan brez avtomobila, Dan zemlje ipd.) in drugih akcijah s področja trajnostne mobilnosti (šolske akcije, društveni dogodki,...)	aktivnost	Občina Vojnik	2025-2031	4.000,00	občinski proračun
4.	Letno obveščanje javnosti o aktivnostih s področja prometa v občini (napredek projektov, akcije,...)	aktivnost	Občina Vojnik	2025-2031	2.100,00	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
5.	Digitalizacija prometnih podatkov (merilcev hitrosti, zasedenost parkirnih mest,...)	aktivnost	Občina Vojnik	2025-2031	1.000,00	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
6.	Izdelava mobilnostnih načrtov za javno upravo, javne zavode ali gospodarske družbe v občini	aktivnost	Občina Vojnik	2025-2031	1.000,00	EU sredstva, sredstva podjetja
7.	Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja	aktivnost	Občina Vojnik	2025-2031	0,00	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
	<b>Skupaj</b>				<b>11.600,00</b>	

## 7.2 Hoja

Tabela 7-2: Akcijski načrt – Hoja

	1. STEBER: Hoja	Tip ukrepa	Odgovornost - nosilec	Rok Izvedbe	Skupni strošek v EUR	Viri financiranja
	Ukrep					
1.	Vzdrževanje peš povezav	letno vzdrževanje	Občina Vojnik	2025-2031	20.000,00	občinski proračun, sredstva RS in EU
2.	Izgradnja novih peš povezav	gradnja	Občina Vojnik	2025-2031	1.000.000,00	občinski proračun, sredstva RS in EU
	<i>Pristava</i>			2026		
	<i>Vojnik – Sušilnica</i>			2026-2028		
	<i>Cesta talcev</i>			2026-2028		
	<i>Arclin – Zadobrova</i>			2028-2030		
	<i>Pločnik Gmajna</i>			2026-2027		
	<i>Ivenca – Ribič</i>			2025		
	<i>Ivenca – Ilovca</i>			2030		
	<i>Bazen – Bezenškovo Bukovje</i>			2031		
	<i>Škofja vas – Vojnik</i>			2028		
	<i>Višnja vas – Nova Cerkev</i>			2028		
	<i>Frankolovo – bazen</i>			2029		
	<i>Nova Cerkev – Socka</i>			2028-2029		
	<i>Ljubečna – Arclin</i>			2028-2030		
3.	Odprava ovir za gibalno ovirane osebe	gradnja	Občina Vojnik, DRSI	2026-2027	5.000,00	občinski proračun, sredstva RS in EU
4.	Nadaljevanje izvedbe programov za varno pot v vrtec in šolo	aktivnost	Občina Vojnik, OŠ, Vrtec	2025-2031	4.000,00	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
5.	Izgradnja in ureditev javne razsvetljave	gradnja	Občina Vojnik	2025-2031	70.000,00	občinski proračun
6.	Ureditev prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi	gradnja	Občina Vojnik	2026-2027	14.000,00	občinski proračun
7.	Promocijske dejavnosti za spodbujanje hoje	aktivnost	Občina Vojnik	2025-2031	3.000,00	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
8.	Postavitev informacijske infrastrukture (karte, usmerjevalne table do pomembnejših interesnih točk).	gradnja	Občina Vojnik	2025-2031	90.000,00	občinski proračun
	<b>Skupaj</b>				<b>1.206.000,00</b>	

## 7.3 Kolesarjenje

Tabela 7-3: Akcijski načrt – Kolesarjenje

	2. STEBER: Kolesarjenje	Tip ukrepa	Odgovornost - nosilec	Rok Izvedbe	Skupni strošek v EUR	Viri financiranja
	Ukrep					
1.	Izvedba in vzdrževanje kolesarskih povezav	gradnja	Občina Vojnik, DRSI	2025-2031	3.000.000,00	občinski proračun, sredstva RS in EU
	<i>DKP Celje – Vojnik – Dobrna</i>			2026-2027		
	<i>DKP Višnja vas – Ivenca – Frankolovo – Slovenske Konjice</i>			2030-2031		
2.	Širitev sistema izposoje javnih koles (KolesCe)	gradnja	Občina Vojnik, DRSI	2028-2029	5.000,00	občinski proračun, sredstva RS in EU
3.	Ukrepi za izboljšanje udobja in varnosti (postajališča, parkirišča, polnilnice, servisna stojala,...)	aktivnost, gradnja	Občina Vojnik, OŠ, Vrtec	2028-2029	5.000,00	občinski proračun, sredstva RS in EU
4.	Promocijske dejavnosti za spodbujanje kolesarjenja	aktivnost	Občina Vojnik	2025-2031	3.000,00	občinski proračun
	<b>Skupaj</b>				<b>3.013.000,00</b>	

## 7.4 Javni potniški promet

Tabela 7-4: Akcijski načrt – Javni potniški promet

	3. STEBER: Javni potniški promet	Tip ukrepa	Odgovornost - nosilec	Rok Izvedbe	Skupni strošek v EUR	Viri financiranja
	Ukrep					
1.	Odprava pomanjkljivosti - zagotavljanje 100 % dostopnosti za gibalno ovirane osebe	gradnja	Občina Vojnik	2025-2031	5.000,00	občinski proračun, sredstva RS in EU
2.	Izvedba pomanjkljivosti na postajališčih JPP (nadstrešnice, koši)	gradnja	Občina Vojnik	2027-2030	3.000,00	občinski proračun, sredstva RS in EU
3.	Izvajanje projekta Prostofer	aktivnost	Občina Vojnik	2025-2031	70.000,00	občinski proračun
4.	Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k širitvi mreže	aktivnost	Občina Vojnik, izvajalec JPP	2025-2031	0,00	pobuda
5.	Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k uporabi okolju prijaznejših vozil	pobuda	Občina Vojnik, izvajalec JPP	2025-2031	0,00	pobuda
6.	Vključitev v mrežo CELEbus	pobuda	Občina Vojnik, izvajalec JPP	2025-2031	0,00	pobuda
	<b>Skupaj</b>				<b>78.000,00</b>	

## 7.5 Motorni promet

Tabela 7-5: Akcijski načrt – Motorni promet

4. STEBER: Osební motorni promet		Tip ukrepa	Odgovornost - nosilec	Rok Izvedbe	Skupni strošek v EUR	Viri financiranja
	Ukrep					
1.	Izvedba ukrepov umirjanja osebnega in tovornega prometa v naseljih, predvsem na območju šolskih poti	gradnja	Občina Vojnik	2031	5.000,00	občinski proračun
2.	Preureditve križišč	gradnja	Občina Vojnik	2025-2031	80.000,00	občinski proračun, sredstva RS in EU
3.	Sprememba prometnih režimov – območja prijaznega prometa	gradnja	Občina Vojnik	2025-2031	250.000,00	občinski proračun, sredstva RS in EU
	<i>Kašova ulica</i>			2027-2028		
	<i>Cesta talcev</i>			2027-2028		
4.	Razbremenitev urbanih jeder	aktivnost	Občina Vojnik	2025-2031	350.000,00	občinski proračun, sredstva RS in EU
	<i>Umeščanje Obvoznice Vojnik v prostor</i>	preveritev izvedljivosti		2031		
	<i>Servisna cesta pokopališče Vojnik - Arclin</i>	preveritev izvedljivosti		2028		
	<i>Ukrepi za umirjanje prometa v trških jedrih (Vojnik, Nova Cerkev, Socka, Frankolovo,...)</i>	aktivnost, gradnja		2026-2031		
5.	Postavitev polnilnic za električna vozila	gradnja	Občina Vojnik	2025-2031	7.000,00	občinski proračun, sredstva podjetij
6.	Upravljanje parkirnih površin	gradnja	Občina Vojnik	2025-2031	1.000,00	občinski proračun
	<b>Skupaj</b>				<b>693.000,00</b>	

## 8 ZAKLJUČEK

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

Priprava naše strategije ni potekala 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. Zavedanje, da so ravno vsakodnevne izkušnje ljudi ključne za oblikovanje prometnih rešitev, je bilo temeljno vodilo pri nastajanju strategije. 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.

Vsi naši naporji se stekajo v uresničevanje vizije, ki smo jo jasno začrtali: postati varna, trajnostno usmerjena in vključujoča skupnost. To pomeni ustvarjati možnosti za kvalitetno življenje vseh starostnih skupin, kjer bo poudarek na dostopnosti do javnih storitev, urejenih zelenih površin in zdravem življenjskem slogu. Ključnega pomena je tudi povezanost naselij s prometno infrastrukturo, ki bo spodbujala trajnostne potovalne navade znotraj občine in zagotavljala učinkovito povezavo s sosednjimi občinami ter pomembnejšimi regionalnimi središči. S predanim delom in sodelovanjem vseh se bomo aktivno premikali proti tej viziji, ustvarjajoč prostor, kjer se bodo prebivalci počutili varneje, živeli bolj zdravo in uživali višjo kakovost bivanja.

**Skupaj zgradimo prihodnost, kjer bo vsak korak v občini Vojnik, korak k boljšemu in bolj povezanemu življenju za vse generacije.**