



**OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE
REČICA OB SAVINJI**

DECEMBER 2025



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

OBČINE REČICA OB SAVINJI

Naročnik:	Občina Rečica ob Savinji Rečica ob Savinji 55, 3332 Rečica ob Savinji
Izvajalec:	IGEA d.o.o. PRO-MOČ d.o.o. (podizvajalec)
Vodja projekta:	mag. Jernej Zajec
Strokovna skupina:	Vid Eržen mag. Tomaž Černe Urban Jensterle Klavdija Žibert Valentina Vrhovec Nikola Majkić Aljaž Kunst Špela Frumen Vesna Čep
Koordinator:	Urška Selišnik
Fotografije:	Občina Rečica ob Savinji
Leto izida:	2025



KAZALO

1.	NAGOVOR ŽUPANJE.....	5
2.	SOFINANCERJI IN IZDELOVALCI	6
3.	VLOGA OCPS.....	7
4.	PROCES PRIPRAVE OCPS.....	8
5.	ORIS ŽELENEGA STANJA.....	11
5.1	Vizija razvoja prometa.....	11
5.2	Strateški cilji	11
5.3	Kazalniki s ciljnim vrednostmi.....	12
6.	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	14
6.1	Splošni podatki o občini	14
6.2	Demografski trendi in telesni fitnes otrok	14
6.3	Prometna varnost.....	15
6.4	Potovalne navade v občini	16
6.5	Razmere za trajnostne oblike mobilnosti in njihova uporaba	19
7.	DOSEŽKI, KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE	21
7.1	Dosežki.....	21
7.2	Ključni izzivi	22
7.3	Priložnosti	23
7.4	Prioritete.....	24
8.	PET STEBROV UKREPANJA.....	25
8.1	Celostno prometno načrtovanje.....	27
8.1.1	Vzpostavitev učinkovitega izvajanja in spremljanja ukrepov	27
8.1.2	Spodbujanje trajnostne mobilnosti z ozaveščanjem	29
8.1.3	Integracija sektorjev za celostno prometno načrtovanje.....	29
8.2	Hoja.....	30
8.2.1	Ureditev varnih površin za hojo	30
8.2.2	Povečanje dostopnosti in privlačnosti za hojo.....	31
8.3	Kolesarjenje	31
8.3.1	Vzpostavitev mreže kolesarskih povezav in zagotavljanje večje varnosti za kolesarje	32
8.3.2	Povečanje dostopnosti in privlačnosti za kolesarjenje.....	32



8.4	Javni prevoz	34
8.4.1	Optimizacija voznih redov medkrajevnih linij.....	34
8.4.2	Izboljševanje dostopnosti in kakovosti storitev	34
8.5	Motorni promet	35
8.5.1	Izboljšanje prometne povezljivosti in prometne infrastrukture, optimizacija prometne ureditve	35
8.5.2	Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti	36
8.5.3	Upravljanje parkirnih mest	36
9.	AKCIJSKI NAČRT OCPS	38

SEZNAM KRATIC

AVP	=	Agencija za varnost prometa
CPN	=	Celostno prometno načrtovanje
DARS	=	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji
DRSI	=	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
DUJPP	=	Družba za upravljanje javnega potniškega prometa
EU	=	Evropska unija
JPP	=	Javni potniški promet
NIJZ	=	Nacionalni inštitut za javno zdravje
OCPS	=	Občinska celostna prometna strategija
OŠ	=	Osnovna šola
RS	=	Republika Slovenija
SPVCP	=	Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
SURS	=	Statistični urad Republike Slovenije



1. NAGOVOR ŽUPANJE

Spoštovane občanke, spoštovani občani,

z velikim veseljem vam predstavljam **Celostno prometno strategijo Občine Rečica ob Savinji** – dokument, ki bo v prihodnjih letih usmerjal razvoj našega prometa ter oblikoval način, kako se bomo gibal in povezovali v našem kraju.

Promet v občini ni samo vprašanje cest in vozil. Je vprašanje varnosti naših otrok na poti v šolo, dostopnosti do storitev za starejše, možnosti za zdravo gibanje ter skrbi za naravo in čisto okolje, ki nas obdaja. Prav zato smo želeli oblikovati načrt, ki bo celovit, premišljen in usmerjen v dobrobit vseh generacij.

V pripravo strategije smo vključili **glas občank in občanov**, strokovno znanje ter izkušnje iz prakse. Skupaj smo prepoznali, kje so naše največje prometne težave in kje so priložnosti za izboljšave. Med ukrepi, ki jih bomo zasledovali, so:

- izboljšanje varnosti v cestnem prometu z nadgradnjami šolskih poti zlasti na območju osnovne šole, umirjanjem prometa in trajnostno nadgradnjo povezave Renek-Rečica,
- boljše pogoje za hojo in kolesarjenje s prizadevanji za nove pločnike in pešpoti ter državno kolesarsko povezavo,
- dostopnejši in bolj učinkovit javni prevoz s spremembami voznih redov, storitvami prevozov na klic,
- zmanjšanje vplivov motornega prometa na okolje in kakovost bivanja.

Ta strategija ni le seznam želja – je **zaveza**, da bomo v prihodnjih letih načrtno vlagali v projekte, ki bodo našo občino naredili še bolj prijazno, varno in povezano.

Iskrena hvala vsem, ki ste sodelovali v anketah, delavnicah in pogovorih. Vaša mnenja so oblikovala dokument, ki odraža potrebe in želje skupnosti, ne le strokovnih pogledov.

Vabim vas, da se s strategijo seznanite in spremljate njeno uresničevanje. Naj bo to skupna pot v prihodnost, kjer bo promet v občini varen, trajnosten in prijazen do ljudi ter narave.

Vaša županja,

Majda Potočnik



2. SOFINANCERJI IN IZDELOVALCI

Izdelavo Občinske celostne prometne strategije Občine Rečica ob Savinji je naročila Občina Rečica ob Savinji, sofinancira jo Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada. Strategija se je pripravljala v konzorciju občin Solčava, Luče, Ljubno in Rečica ob Savinji.

Občina Rečica ob Savinji se je prijavila na javni razpis za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS) v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«. Novembra 2023 je bila Občina Rečica ob Savinji s sklepom Ministrstva za okolje, podnebje in energijo obveščena o nepovratnih sredstvih kohezijske politike za izdelavo OCPS.

Proces priprave strategije je vodilo podjetje IGEA d.o.o. Podizvajalec je bilo podjetje PRO-MOČ d.o.o.



3. VLOGA OCPS

Celostno razumevanje in načrtovanje prometa je ključno za zagotavljanje visoke kakovosti življenja in trajnostnega razvoja v Občini Rečica ob Savinji. Prometno obremenjenost oblikujejo lokalne vsakodnevne migracije, turistični tokovi in čezmejni vplivi. Zaradi razpršene poselitve ter razgibanega hribovitega reliefa so potrebe po usklajenem prometnem pristopu še toliko izrazitejše. Pri oblikovanju učinkovitih rešitev imajo ključno vlogo sodelovanje lokalne skupnosti, medobčinsko usklajevanje ter vključevanje relevantnih deležnikov.

Celostno urejanje prometa prinaša številne prednosti – izboljšano prometno infrastrukturo, optimizacijo mobilnosti za prebivalce in obiskovalce, zmanjšanje prometnih zastojev in stroškov mobilnosti, učinkovitejše javne naložbe ter manjše obremenitve okolja. Občinska celostna prometna strategija omogoča prehod na trajnostne oblike mobilnosti, ki prispevajo k večji varnosti, izboljšanju dostopnosti in zmanjšanju vplivov motornega prometa.

Tabela 1: Primerjava značilnosti tradicionalnega in celostnega prometnega načrtovanja¹

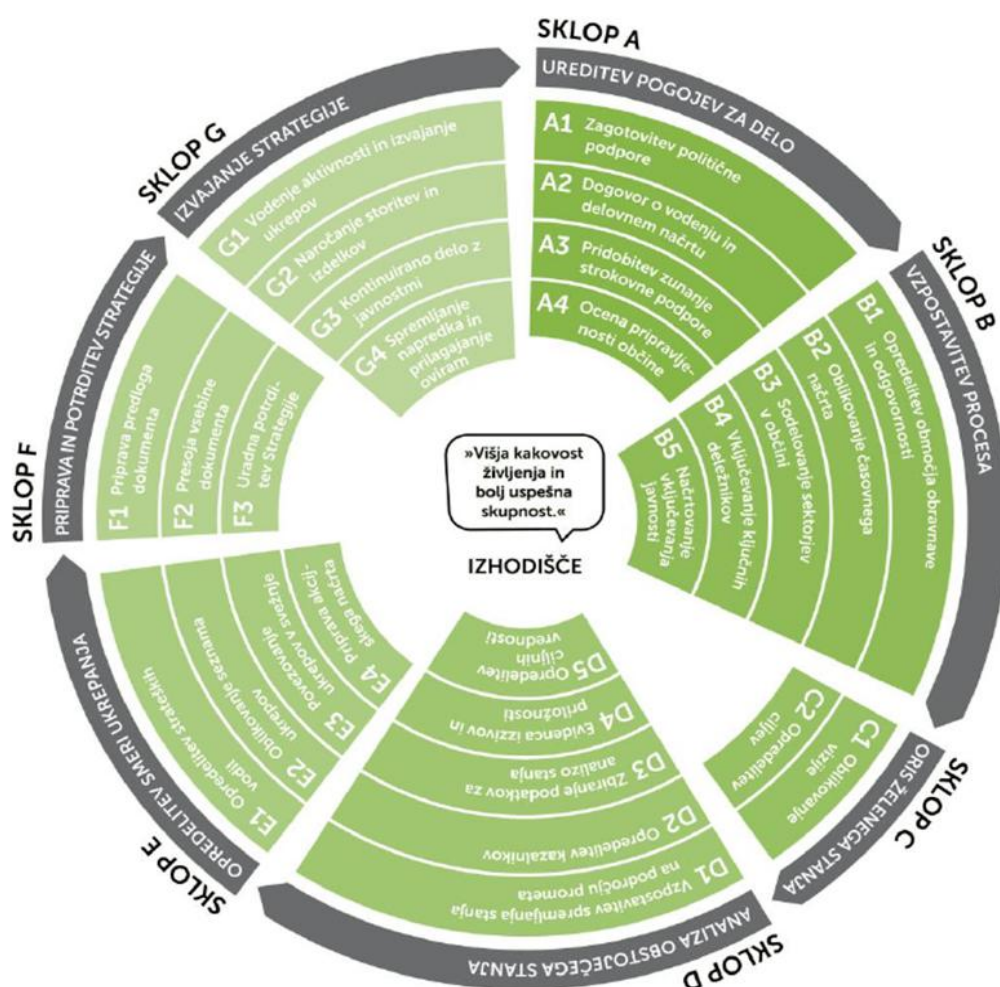
TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA	CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Občina Rečica ob Savinji si prizadeva za sodoben in trajnosten prometni sistem, ki bo celovito in uravnoteženo podpiral potrebe lokalnega prebivalstva, gospodarstva in turizma. Z usmerjanjem v trajnostne oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in učinkovitejši javni prevoz, ter z aktivnim vključevanjem vseh deležnikov želi občina ustvariti varnejše, bolj dostopno in kakovostno bivalno okolje. Celostna prometna strategija predstavlja temelj dolgoročnega razvoja prometa v Občini Rečica ob Savinji, s poudarkom na izboljšanju povezljivosti z regijskim prostorom, razbremenitvi tranzitnega prometa ter ohranjanju naravnega in krajinskega značaja območja. Občina si želi postati prepoznavno, trajnostno naravnano območje z visoko kakovostjo bivanja.

4. PROCES PRIPRAVE OCPS

Priprava občinske celostne prometne strategije (OCPS) je bila izvedena skladno z veljavnimi nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije¹. Proces je razdeljen na 6 vsebinskih sklopov priprave strategije do sprejetja (A-F) in sklopa G kot izvajanja strategije:

- Sklop A: Ureditvev pogojev za delo
- Sklop B: Vzpostavitev procesa
- Sklop C: Oris zelenega stanja
- Sklop D: Analiza obstoječega stanja
- Sklop E: Opredelitev smeri ukrepanja
- Sklop F: Priprava in potrditev strategije in
- Sklop G: Izvajanje strategije



Slika 1: Shematska predstavitev ključnih korakov priprave Občinske celostne prometne strategije.²

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

²Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje podnebje in energijo, april 2023), str. 12.

Priprava občinske celostne prometne strategije Občine Rečica ob Savinji je potekala med oktobrom 2024 in januarjem 2026. Po dogovoru o vodenju in delovnem načrtu z izvajalci in občino, so bili določeni člani širše in ožje delovne skupine, ki so aktivno sodelovali skozi vse faze priprave strategije. Širša delovna skupina je bila oblikovana iz predstavnikov ključnih lokalnih deležnikov, ožja pa v večini iz občinske uprave.

Tekom priprave OCPS so bile v okviru vsebinskih sklopov izvedene aktivnosti priprave vizije in ciljev, kordonskega štetja prometa, anketa v šoli in delodajalcu, javne razprave, ankete, intervjuji, delavnice, predstavitve, delovni sestanki ter javne objave v tiskanih in spletnih medijih.

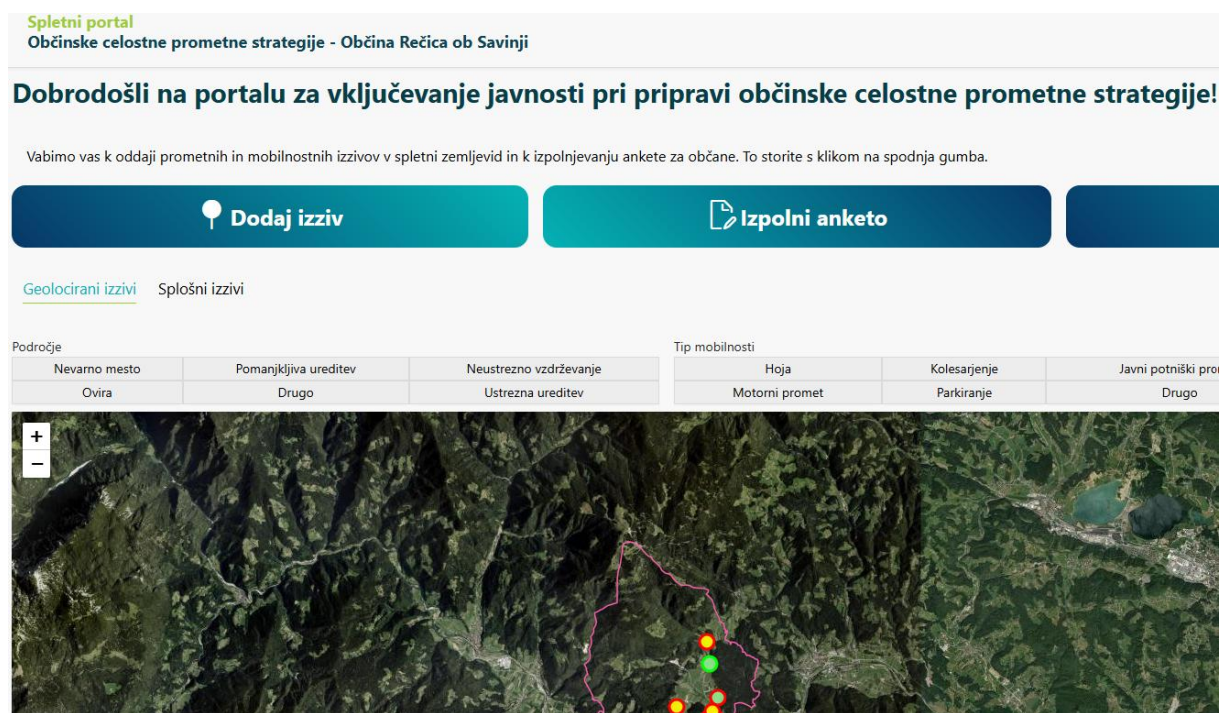


Slika 2: Delavnica o opredelitvi ciljnih vrednosti v Občini Rečica ob Savinji.

Priprava je namensko vsebovala aktivnosti, ki so v veliki meri vključevale javnost. Občani so sodelovali pri izpolnjevanju splošne ankete o pogledih na trenutno stanje prometa v občini in mobilnostnih navadah občanov. Na spletnem portalu so se v obliki digitalne javne razprave občani seznanili z osnutkom vizije in ciljev ter se odzvali s komentarji. Podali so nabor prometnih izzivov in pobud za ukrepe, ki jih opažajo v občini. Hkrati so anketo o potovalnih navadah reševali še osnovnošolci in zaposleni pri izbranem delodajalcu v Občini Rečica ob Savinji. Poleg tega so sodelovali pri odzivih na predlagana strateška vodila in dodatno podajali pobude za ukrepe v namenski spletni anketi.



Slika 3: Digitalna javna razprava v okviru priprave OCPS – spletni portal za opredelitev občanov o viziji in ciljih OCPS.



Slika 4: Digitalna javna razprava v okviru priprave OCPS – spletni portal za oddajo izzivov na področju prometa, ki bodo podlaga za kreiranje ukrepov v okviru strategije.



5. ORIS ŽELENEGA STANJA

Vizija in strateški cilji prometnega razvoja opredeljujejo dolgoročno usmeritev urejanja prometa kot enega ključnih dejavnikov prostorskega, gospodarskega in družbenega razvoja občine. Predstavljajo vpogled v zeleno stanje občine na področju prometa v prihodnosti, ki si ga prebivalci in deležniki prizadevajo uresničiti. Združevanje lokalnih potreb in strokovnih izhodišč omogoča oblikovanje celovitega in usklajenega pristopa k razvoju prometnega sistema.

5.1 Vizija razvoja prometa

Občine Solčava, Ljubno, Luče in Rečica ob Savinji so oblikovale skupno vizijo razvoja prometa, s katero bodo usmerjale svoje nadaljnje načrtovanje na tem področju. Vizija razvoja prometa je bila oblikovana s sodelovanjem članov širših delovnih skupin konzorcija, preverila se je na digitalni javni razpravi s splošno javnostjo, potrdilo pa jo je vodstvo občin. Vizija je skupna vsem občinam v konzorciju in se glasi:

»Občine Solčava, Ljubno, Luče in Rečica ob Savinji skupaj razvijajo varen, dostopen in trajnosten prometni sistem, ki povezuje vse oblike mobilnosti, spodbuja aktivni življenjski slog in uporabo javnega prevoza ter podpira turizem in lokalno gospodarstvo v privlačnem, zelenem okolju.«

5.2 Strateški cilji

Strateški cilji opredeljujejo ključne izboljšave, ki jih želi občina doseči z izvajanjem občinske celostne prometne strategije. Da bi občinam olajšali načrtovanje in učinkoviteje uskladili njihove strategije s širšimi nacionalnimi usmeritvami, je bila na državni ravni pripravljena usklajena zbirka sedmih obveznih ciljev. Ti cilji omogočajo poenoten pristop k trajnostnemu razvoju prometa ter prispevajo k boljši koordinaciji lokalnih in državnih prizadevanj za izboljšanje mobilnosti³.

Vsem navedenim ciljem sledi tudi Občinska celostna prometna strategija Občine Rečica ob Savinji. S pomočjo širše delovne skupine, mnenja splošne javnosti in potrditve vodstva občine so bili cilji tekom priprave razporejeni po pomembnosti. Trije cilji so bili določeni kot prioritetni :

C1: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.

Cilj je ustvariti prometni sistem, ki je dostopen vsem prebivalcem s poudarkom na starejših, invalidih in otrocih, ki bo z ozaveščanjem, infrastrukturnimi in regulatornimi ukrepi poskrbel za dvig varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu.

C2: Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost in nadaljevanje razvoja turizma.

Cilj je zagotoviti dostopni prevoz za vse prebivalce, ne glede na socialne ali fizične omejitve, z izboljšanjem javnega prevoza, gradnjo kolesarskih poti in pešpoti ter prilagoditvijo infrastrukture do turističnih destinacij.

³Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, april 2023), str. 31.



C3: Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

Cilj je zagotoviti lažji dostop do ključnih storitev, kot so izobraževanje, zdravstvo in trgovine, omogočiti prebivalcem enostaven dostop do rekreacijskih in kulturnih aktivnosti ter vzpostaviti alternativne osebni avtomobilom, s čimer se izboljšuje kakovost življenja in olajšuje vsakodnevno življenje.

Obravnani so bili tudi preostali 4 nacionalni cilji, ki so bili razvrščeni v sledeče zaporedje:

- C4: Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
- C5: Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti
- C6: Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- C7: Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

5.3 Kazalniki s ciljnim vrednostmi

Vsak cilj OCPS je podprt s pripadajočimi kazalniki in povezanimi ciljnim vrednostmi, ki temeljijo na analizi obstoječega stanja. Ciljne vrednosti predstavljajo številčne vrednosti v obliki izhodišča in vrednosti ob koncu 7 letne veljavnosti strategije ter so namenjene spremljanju učinkov strategije. Za leto 2025 so bile izmerjene izhodiščne vrednosti na podlagi kordonskega štetja prometa, ankete o potovalnih navadah šolarjev in zaposlenih ter statističnih podatkov o prometnih nesrečah in telesnem fitnesu otrok. Na tej osnovi so bile za leto 2031 oblikovane ciljne vrednosti, ki odražajo zelene spremembe v prometu.

Tabela 2: Kazalniki za spremljanje doseganja strateških ciljev OCPS (z izhodiščnimi in ciljnim vrednostmi).

Zap. št.	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBNOSTI	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost v letu 2031
1.	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Letno povprečje vseh tipov prometnih nesreč v zaporednem obdobju 3 let	Znižati število vseh zabeleženih prometnih nesreč na leto v zaporednem obdobju 3 let	6 (v letih 2022-2024)	4 (v letih 2029-2031)
		Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	38,3 % (2025)	42 %
2.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost in nadaljevanje razvoja turizma.	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	12,1 % (2025)	15 %
		Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu	25,5 % (2025)	33 %



Zap. št.	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBNOСТИ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost v letu 2031
3.	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	72,7 % (2025)	67 %
4.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	22,7 % (2025)	28 %
5.	Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe aktivne mobilnosti v prometu	16,9 % (2025)	22 %
6.	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.	Telesni fitnes otrok	Povečati delež splošnega telesnega zdravja otrok v občini	45,8 % (2024)	47 %
7.	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	65,3 % (2025)	57 %



6. ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

V okviru analize obstoječega stanja je bil analiziran velik nabor podatkov z več vsebinskih področij, kar je omogočilo celovit vpogled v obstoječe stanje prometa v Občini Rečica ob Savinji in identifikacijo ključnih dosežkov, izzivov, priložnosti in prioritete.

Analiza obstoječega stanja je vključevala:

- pregled relevantne obstoječe dokumentacije,
- analizo podatkov različnih javno dostopnih virov (SURS, Policija-AVP, NIJZ),
- zbiranje podatkov za analizo stanja:
 - o kordonsko štetje prometa,
 - o anketa o poteh v šolo,
 - o anketa o poteh na delo,
 - o anketa splošne javnosti,
 - o intervjuji s ključnimi deležniki,
 - o digitalna javna razprava,
 - o terenski ogledi,
 - o delavnici z ožjo in širšo delovno skupino.

V spodnjih podpoglavjih je podrobneje predstavljena analiza obstoječega stanja s ključnimi rezultati in zaključki. Glede na vsebino je poglavje deljeno v 5 vsebinskih delov, od demografskih značilnosti, do prometnega stanja in uporabe ti. zelenih prometnih načinov.

6.1 Splošni podatki o občini

Občina Rečica ob Savinji se nahaja na severu Slovenije v savinjski statistični regiji. Občina obsega približno 30 km² površine in vključuje 12 naselij. Nahaja se na prehodu strmega reliefa Kamniško-Savinjskih Alp v predalpska hribovja in vmesnih dolin ob vodotokih. V občini je leta 2025 prebivalo 2.326 ljudi, ki živijo večinoma v strnjenih naseljih v Zgornji Savinjski dolini. Za občino je značilna nižja gostota naseljenosti (77 prebivalcev na km²) v primerjavi z državnim povprečjem.

Večina prebivalstva je enakomerno porazdeljena po nižinskih delih občine, kraj Rečica ob Savinji pa predstavlja obrtno in storitveno središče. Občina leži na območju, ki je razmeroma oddaljeno od avtocestnega omrežja in osrednjega dela Slovenije, pri čemer jo zaznamuje slaba vključenost v širšo prometno mrežo.

6.2 Demografski trendi in telesni fitness otrok

Prebivalstvo v občini v zadnjih 20 letih precej varira, zato ne moremo govoriti o pozitivnih ali negativnih trendih števila prebivalcev. Leta 2023 je naravni prirast znašal -0,9 na 1.000 prebivalcev, kar je zelo podobno državnemu povprečju (-2,1 na 1.000 prebivalcev), medtem ko je selitveni prirast znašal 7,3 na 1.000 prebivalcev, kar kaže na privlačnost območja za nove prebivalce (vrednost za Slovenijo je bila 5,4 na 1.000 prebivalcev).

Indeks staranja je z vrednostjo 163,6 višji od državnega povprečja (152,8) in nakazuje na trend staranja občanov, kar vpliva na potrebe po prilagoditvah prometne infrastrukture v prihodnosti, zlasti za starejše prebivalce in gibalno ovirane osebe. Povprečna starost prebivalcev znaša 44,8 let, kar je nekoliko nad slovenskim povprečjem (44,4 leta).



Vključenost otrok v vrtec (75,9 %) je rahlo pod državnim povprečjem (82,9 %). Delež študentov (28 na 1.000 prebivalcev) je dosti nižji od nacionalnega povprečja (39 na 1.000 prebivalcev), medtem ko je delež diplomantov v Občini Rečica ob Savinji (8 na 1.000 prebivalcev) enak slovenskemu povprečju (8 na 1.000 prebivalcev). Kljub temu je stopnja delovne aktivnosti (74,2 %) nekoliko višja od slovenskega povprečja (69,3 %), kar pomeni, da ima večina prebivalcev ustrezne zaposlitvene priložnosti, čeprav je povprečna plača precej nižja od državnega povprečja.

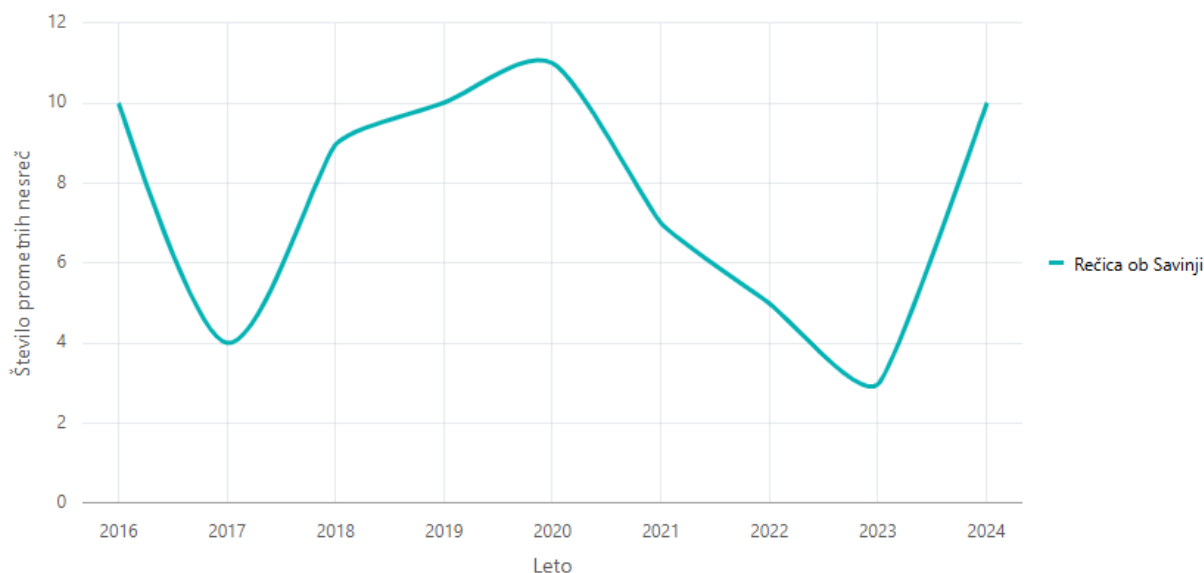
Otroci so povprečno dobro telesno aktivni. Indeks telesnega fitnesa otrok je, po podatkih Nacionalnega inštituta za javno zdravje, podpovprečen glede na povprečje Slovenije. V letu 2024 je znašal 45,82 pri čemer je povprečje Slovenije znašalo 50.

Analiza podatkov odraža demografsko ranljivo skupnost. Dolgoročno bo pomembno vlaganje v izboljšanje lokalnih zaposlitvenih priložnosti, dostopnost storitev in razvoj infrastrukture, ki bo občino naredila bolj privlačno za mlajše generacije in priseljence.

6.3 Prometna varnost

Prometna varnost v Občini Rečica ob Savinji je v zadnjem obdobju doživela večje spremembe. Število vseh prometnih nesreč je precej variralo po letih v obdobju med 2016 in 2024, kar se odraža tudi v tri-letnem povprečju. Največ prometnih nesreč v občini je bilo v letu 2020, kar je zaradi obdobja epidemije zelo presenetljivo. Tudi obdobje ujme in posledičnih sanacij ne izkazuje posebnih odstopanj, je pa opazen porast v zadnjih letnih povprečje v tri-letnem obdobju znaša 6 nesreč. Glede na velikost občine in število občanov je nadpovprečno visoko.

Graf števila vseh prometnih nesreč v izbrani občini



Slika 5: Graf števila prometnih nesreč na območju občine.

V anketi in interaktivnem portalu so bili na področju prometne varnosti izpostavljeni problemi pomanjkanja varne infrastrukture za pešce in kolesarje, previsoka hitrost in nevarna križišča prometnic.

Analiza podatkov policije o prometnih nesrečah, ankete za občane in podanih izzivov občanov je pokazala potrebo po dvigu varnosti za vse udeležence v prometu v občini.



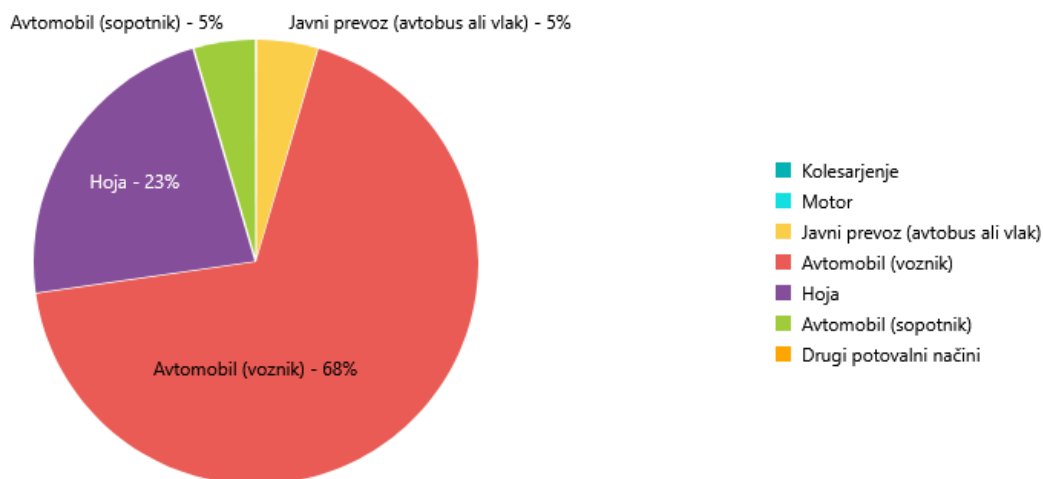
6.4 Potovalne navade v občini

Občina Rečica ob Savinji leži v savinjski statistični regiji. Gospodarski položaj občine temelji na prometni povezanosti z ostalim delom Slovenije. Velik delež prebivalstva se zaposluje izven občinskih meja, pri čemer se ta trend v zadnjih letih le še povečuje. Leta 2007 je zunaj občine delalo 73,3 % delovno aktivnega prebivalstva, do leta 2016 pa je ta delež narasel na 75,4 %. Leta 2024 je zunaj občine delalo 77,5 % prebivalcev. Posledično se je zmanjšal delež prebivalcev, ki so zaposleni znotraj občine, kar pomeni večjo odvisnost od dnevnih migracij in s tem povezano prometno obremenitev. Najpogostejši cilji delovnih migrantov so Nazarje, Velenje, Ljubljana, Mozirje, Ljubno in Celje, kar nakazuje na močno povezanost občine z regionalnimi in večjimi sosednjimi občinskimi zaposlitvenimi središči. Kljub relativno dobrim prometnim povezavam se prebivalci še vedno soočajo z izzivi pri dostopnosti delovnih mest, kar potrjuje tudi indeks delovnih migracij, ki se je od leta 2016 do 2024 postopoma zvišal, kar pomeni večje število delovnih migracij občanov izven Občine Rečica ob Savinji. Delo od doma ostaja redek pojav, saj večina zaposlenih te možnosti nima, kar še dodatno povečuje potrebo po učinkoviti prometni infrastrukturi.

Prometne navade prebivalcev Občine Rečica ob Savinji so se, glede na rezultate ankete za splošno javnost (2025) v procesu priprave OCPS, v zadnjih letih spremenile predvsem v smeri večje uporabe osebnih avtomobilov, kar se kaže v visoki stopnji motorizacije in pogostem vsakodnevnem prevozu z avtomobilom. Trajnostne oblike mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje, ostajajo na nizki ravni, kar nakazuje na potrebo po izboljšanju infrastrukture in osveščanju občanov s spodbujanjem alternativnih načinov prevoza. Javni prevoz ostaja manj privlačen, kar lahko odraža nezadostno prilagojenost vozniških redov potrebam prebivalcev ali pomanjkljivo dostopnost storitev.

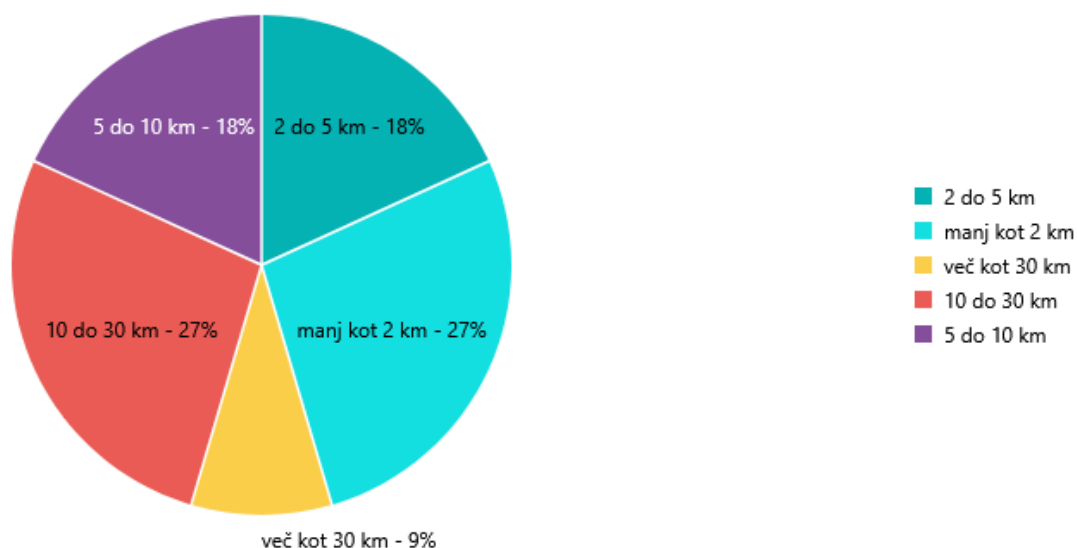
Povprečni dnevni promet je v letu 2024 znašal 6252 vozil, na glavnih cestnih odsekih se je v zadnjih letih povečal, pri čemer so glavne cestne povezave med najbolj obremenjenimi. Pomembna dejavnika sta tudi promet v času turistične sezone in tranzitni promet, ki vplivata na gostoto prometa in obremenjenost cestne infrastrukture. Občina je močno odvisna od glavne prometne osi, državne ceste R1-225, Mengeš-Šentrupert.

Na področju mobilnosti je občina močno odvisna od osebnih avtomobilov. Po podatkih ankete o poteh na delo (2025) v okviru priprave OCPS, večina prebivalcev na delo potuje z avtomobilom, bodisi kot vozniki (68 %) ali kot sopotniki (5 %). 23 % zaposlenih se na delo odpravlja peš, medtem ko je javni promet manj zastopan (5 %). Kolesarjenja se ne poslužuje nihče izmed anketiranih zaposlenih.



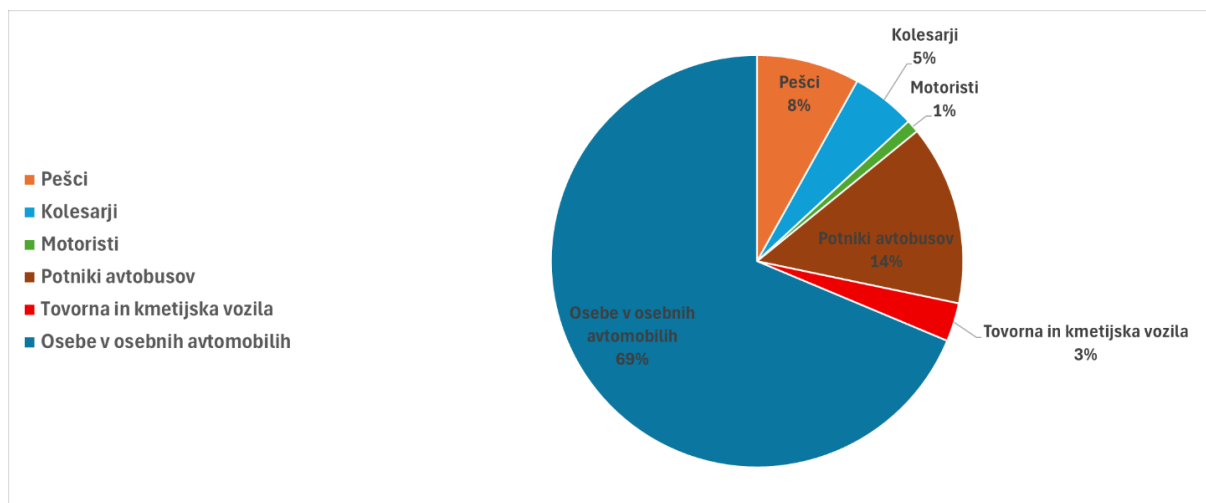
Slika 6: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (junij 2025).

Dolžine dnevnih delovnih migracij, po podatkih ankete o poteh na delo (2025) v okviru priprave OCPS, kažejo, da največji delež prebivalcev (27 %) dnevno prevozi med 10 in 30 kilometrov, 18 % pa opravi od 5 do 10 km dolgo pot. 27 % zaposlenih ima do delovnega mesta manj kot 2 km.



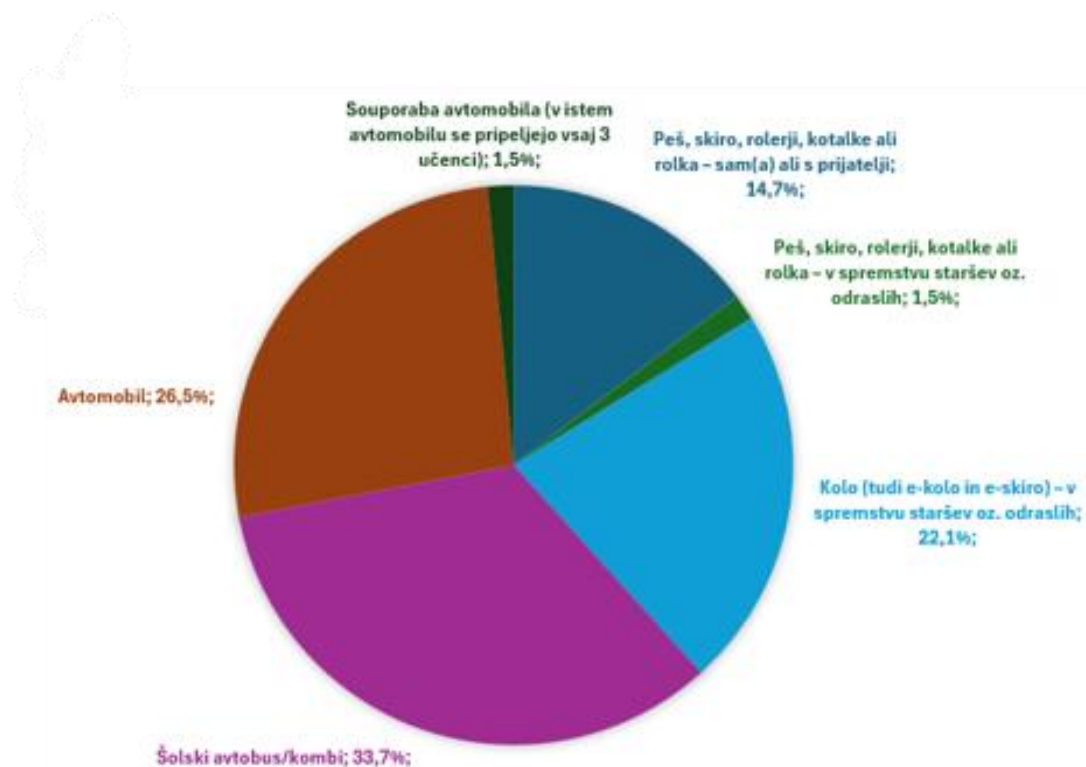
Slika 7: Dolžine poti na delo (junij 2025).

Rezultati kordonskega štetja prometa (2025) kažejo, da je uporaba osebnih avtomobilov izrazito prevladujoča. Rezultat 62 % uporabe jasno kaže, da je avtomobil še vedno ključni element mobilnosti v občini, kar odraža značilnosti naselbinske strukture in razpršenosti prebivalstva.



Slika 8: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (junij 2025).

Rezultat ankete o poteh v šolo (2025) kaže, da največ otrok v občini v šolo prihaja z organiziranim šolskim avtobusom ali kombijem (34 %), kar kaže na vzpostavljeno mrežo prevozov za učence. 27 % jih v šolo prihaja z avtomobilom, kar je sorazmerno visoka vrednost v primerjavi s sosednjimi občinami. 22 % jih prihaja v šolo s kolesom v spremstvu staršev oz. odraslih, 15 % pa jih prihaja peš s prijatelji ali samostojno.



Slika 9: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo (junij 2025).

Analiza potovalnih navad v občini preko ankete za splošno javnost, ankete o poteh na delo, ankete o poteh v šolo in kordonskega štetja prometa torej prikazujejo močno odvisnost od motornega

prometa, zlasti osebnih vozil. Uporaba osebnih vozil presega skupno uporabo vseh drugih sredstev mobilnosti.

6.5 Razmere za trajnostne oblike mobilnosti in njihova uporaba

Poglavje vsebuje sintezne rezultate analize trajnostnih oblik mobilnosti, ki se v glavni meri delijo na hojo, kolesarjenje in javni prevoz.

Hoja je med prebivalci razmeroma priljubljena, saj jo pomemben delež uporablja tako za vsakodnevne opravke kot za rekreacijo (Anketa za splošno javnost 2025). V občini so na podlagi terenskega ogleda območja za pešce ustrezna, na več mestih ni urejenih hodnikov za pešce, tudi zaprtih con ni. Ovire so zaznane pri javni razsvetljavi, pri povezanosti pešpoti do ključnih ciljev (javni objekti, trgovine, izobraževalne ustanove, športni in zdravstveni objekti) in pri prilagojenosti naklona klančin za ovirane osebe.

Kolesarjenje ostaja manj razširjeno, saj ga le majhen delež prebivalcev uporablja vsakodnevno. Čeprav so nekateri prebivalci v anketi poročali o povečanem kolesarjenju, več kot tretjina anketirancev tega načina sploh ne uporablja.

Občani so v anketi za splošno javnost izrazili mešana mnenja glede izboljšav prometne infrastrukture za pešce in kolesarje. Nekateri opažajo pozitivne spremembe pri urejenosti in številu parkirišč/stojal za kolesa, urejenosti, varnosti in številu šolskih poti ter urejenosti in številu pločnikov in pešpoti. Manj sprememb opažajo pri prilagojenosti prometnih površin starejšim in gibalno oviranim osebam, sklenjenosti in kakovosti kolesarskih povezav ter osvetljenosti pešpoti in kolesarskih poti.



Slika 10: Oviran dostop do bankomata za invalidne osebe



Slika 11: Omejene povezave kolesarskih poti.

V Občini Rečica ob Savinji so v zadnjih petih letih na področju javnega prevoza zaznane določene spremembe, vendar mnenja prebivalcev ostajajo razdeljena. Mnogi menijo, da stanje ostaja nespremenjeno ali se celo poslabšuje, kar kaže na potrebo po nadaljnjih vlaganjih v infrastrukturo in storitve javnega prevoza. Urejanje avtobusnih postajališč je področje, kjer bi bile potrebne izboljšave, saj v več primerih niso ustrezno infrastrukturo urejene (tlakovanje, nadstrešnice, klopi, vozni redi,



koši za smeti). Velik odstotek vprašanih je poročal o slabem časovnem intervalu voženj avtobusa, stanju poteka linij in dostopnosti informacij o vozni redih.

Pogostost avtobusnih linij je med delavniki relativno zadovoljiva. Vendar pa ob sobotah in nedeljah prevoz postane bistveno manj dostopen, saj se število voženj močno zmanjša ali pa določene linije sploh ne obratujejo. To predstavlja izziv za prebivalce in tudi turiste, ki so odvisni od javnega prevoza tudi ob vikendih, in poudarja potrebo po prilagoditvah vozni redov, ki bi omogočile boljšo dostopnost. Občani so v anketi za splošno javnost izrazili različne pogoje, pod katerimi bi bili pripravljeni zamenjati osebni avtomobil za javni prevoz. Najpogosteje se je kot ključni dejavnik izpostavljalo bolj pogoste in prilagojene linije, dostopnejše vozne rede in krajšanje časa potovanja. Velik odstotek vprašanih tudi meni, da bi zamenjali javni prevoz za avtomobil, če bi bila cena vozovnice nižja od skupnih stroškov uporabe avtomobila. Manjši delež prebivalcev meni, da bi nanje vplivalo pomanjkanje parkirnih mest ali visoke cene parkiranja. Manjši delež bi uporabil javni promet tudi v primeru omejitev za avtomobile.

Po izvedenem terenskem ogledu občine in analizah predstavljenih v zgornjih podpoglavjih je v občini mogoče opaziti določene pozitivne spremembe na področjih trajnostnih oblik prevoza, vendar ti načini mobilnosti še vedno ostajajo konkretno senci avtomobilskega prometa. Občina bo imela vrsto izzivov kako te oblike mobilnosti približati občanom in obiskovalcem.



7. DOSEŽKI, KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE

V nadaljevanju so povzeti ključni dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete vezane na 5 stebrov OCPS.

7.1 Dosežki

Občina Rečica ob Savinji je na področju celostnega prometnega načrtovanja izkazala svojo zavezanost trajnostni mobilnosti z aktivnim sodelovanjem v Evropskem tednu mobilnosti. S tem se je pridružila evropskemu gibanju, ki spodbuja hojo, kolesarjenje, uporabo javnega prevoza ter druge oblike trajnostnega prevoza. V sklopu tedna mobilnosti so bile izvedene različne aktivnosti za ozaveščanje občanov o pomenu zmanjšanja odvisnosti od osebne avtomobila, izboljšanja kakovosti zraka in povečanja kakovosti bivanja v občini. Poleg tega se kot dosežek izpostavi tudi priprava občinske celostne prometne strategije.

V preteklem obdobju je občina izvedla vrsto pomembnih izboljšav na področju hoje, ki so pripomogle k večji varnosti in udobju pešcev. Urejeno je bilo trško jedro, kar je prispevalo k večji privlačnosti in urejenosti središča kraja, izveden je bil projekt Multimodalna mobilnost oseb z različnimi oviranostmi. V večjih naseljih so bile obnovljene in razširjene nekatere cestne povezave, s čimer se je izboljšala varnost hoje v bližini. Poleg tega so bili izvedeni pomembni infrastrukturni projekti, kot so izgradnja pločnikov, ureditev avtobusnih postajališč in namestitev javne razsvetljave, ki povečujejo varnost in udobje pešcev. Za umirjanje prometa so bili izvedeni posebni ukrepi v trgu Rečica, ki omogočajo varnejše prehajanje cestišč. V okviru ozaveščevalnih akcij je občina spodbujala zdrave prometne navade, na primer z organizacijo odlaganja otrok iz šolskega avtobusa v amfiteatru, od koder so nadaljevali pot do šole peš. Na varnost so vplivale tudi izboljšave razsvetljave, med drugim osvetlitev celotne trase od Homca do Spodnje Rečice, ter izgradnja pločnika in kolesarske poti v krožišču Renek.

Občina je v zadnjih letih naredila korake za spodbujanje kolesarjenja tako v rekreativne kot tudi v vsakodnevne namene. Izdan je bil kolesarski vodnik Savinjska2go, ki ponuja pregled in opis kolesarskih poti v širši regiji. Izvedena je bila označitev kolesarskih poti in potrditev tras kolesarskih poti na državni in občinski ravni, kar je omogočilo tudi izvedbo ustrezne prometne signalizacije za občinske kolesarske poti. Vzpostavljen je bil tudi sistem izposoje e-koles, ki dopolnjuje ponudbo za domačine in obiskovalce. Posebno pozornost občina namenja najmlajšim – izvedeno je bilo nagrajevanje otrok, ki so največkrat prišli s kolesom v šolo, s čimer se krepi pozitivna prometna kultura že v mladosti. Za razvoj kolesarskih veščin je bil zgrajen nov kolesarski poligon, ki služi kot prostor za vadbo in zabavo otrok ter mladih kolesarjev.

Občina je v zadnjem obdobju izvedla več ukrepov za izboljšanje pogojev javnega prevoza. Izgrajena so bila avtobusna postajališča s pločniki in prehodi za pešce, kar je pomembno prispevalo k večji varnosti potnikov, zlasti otrok in starejših. Za turistično in rekreativno povezovanje je bil uveden vikend avtobus iz Celja oziroma Velenja do Logarske doline, ki omogoča trajnosten dostop do ene najlepših naravnih znamenitosti v regiji.

Občina je na področju motornega prometa že izvedla vrsto ukrepov, namenjenih izboljšanju varnosti in urejenosti cestnega prometa. Zgrajene so bile nove ceste in izvedene obnove obstoječih cest, kar je izboljšalo dostopnost in pretočnost prometa. Za večjo prometno varnost so bili postavljeni merilniki hitrosti, ki opozarjajo voznike na prekoračitve ter prispevajo k umirjanju prometa. Na izbranih lokacijah so bile izgrajene hitrostne ovire, ki zmanjšujejo tveganje prehitre vožnje v bližini



šol, stanovanjskih območij in drugih občutljivih točk. Poleg tega je bila nameščena prometna signalizacija, ki na določenih cestah v naselju omejuje tranzitni promet s tovornimi vozili, kar zmanjšuje obremenitev cestne infrastrukture in povečuje varnost ter kakovost bivanja.

7.2 Ključni izzivi

Na področju celostnega prometnega načrtovanja se občina Rečica ob Savinji sooča z več ovirami. Eden ključnih izzivov je nizka stopnja ozaveščenosti občanov in tudi turistov o prednostih trajnostnih oblik prevoza, kot so hoja, kolesarjenje in uporaba javnega prevoza. To vpliva tudi na nizek odziv javnosti pri vključevanju v procese odločanja, kar pomeni, da pri oblikovanju prometnih rešitev pogosto ni dovolj povratnih informacij s strani prebivalcev. Poleg tega občina premalo sistematično spremlja kazalnike s področja prometa, kar otežuje merjenje napredka in učinkovitosti sprejetih ukrepov. Zaznati je tudi pomanjkanje poguma za ambicioznejše ukrepe, ki bi lahko bolj odločno preusmerili prometne navade. Dodatni izziv predstavlja implementacija prometnih ciljev in ukrepov v občinski prostorski načrt (OPN), kar je nujen korak za njihovo dejansko izvedbo. Med ključne izzive na področju celostnega prometnega načrtovanja sodijo prometno-infrastrukturne pomanjkljivosti, velika oddaljenost od večjih upravnih središč ter razpršena poselitev.

Kljub doseženim izboljšavam ostajajo izzivi, ki omejujejo razvoj hoje kot privlačnega načina mobilnosti. Še vedno obstajajo območja brez hodnikov za pešce (npr. Varpolje ob regionalni cesti, Šentjanž, Pobrežje), kar predstavlja varnostno tveganje. Ponekod so prisotna ozka območja pločnikov ali urbana oprema, ki ovira prehod pešcev. Pešpoti med naselji so pogosto neustrezno urejene ali celo neobstoječe, kar zmanjšuje njihovo uporabnost za vsakodnevne poti in rekreativne namene. Posebej izstopa nevarno območje od »Reneka« do centra Rečice, kjer je zaznati tveganja varnosti. Prav tako je šolska pot od regionalne ceste do šole v določenih odsekih premalo varna in potrebuje nujne izboljšave.

Kolesarske poti še niso sklenjene ali dokončane, kar omejuje njihovo uporabnost za vsakodnevne poti. Še vedno manjkajo ustrezne povezave med naselji ter povezave s sosednjimi občinami, kar bi omogočilo boljšo regionalno dostopnost s kolesom. Sistem javne izposoje (e-) koles bi potreboval bolj intenzivno promocijo, saj je njegova uporaba še pod pričakovanji. Kolesarjenje za vsakodnevno rabo ostaja na nizki ravni. Poseben infrastrukturni izziv predstavlja neurejena kolesarska pot od »Reneka« do centra Rečice, kjer so potrebne varnostne in funkcionalne izboljšave za kolesarjenje.

Nizka uporaba javnega prevoza je posledica nekonkurenčnega potovalnega časa in nezadostne frekvence voženj, kar zmanjšuje privlačnost te oblike prevoza. Informacijska podpora je pomanjkljiva, zlasti na področju jasnega poimenovanja postajališč in usklajenega obveščanja potnikov. Multimodalne povezave so slabo razvite, kar pomeni, da kombiniranje avtobusa z drugimi oblikami mobilnosti (npr. kolesarjenje, prevozi na klic) ni optimalno. Dodatni izziv predstavljajo delno urejena postajališča, ki ne izpolnjujejo vseh varnostnih in funkcionalnih standardov.

Preobremenjenost cestne infrastrukture na določenih odsekih povzroča zastoje, še posebej v prometno obremenjenih obdobjih ali v času turistične sezone. Previsoke hitrosti vozil na posameznih cestah povečujejo tveganje za prometne nesreče in zmanjšujejo občutek varnosti pešcev ter kolesarjev. Ponekod je cestna infrastruktura v slabem stanju, kar ogroža varnost vseh udeležencev v prometu in zahteva večja vlaganja v vzdrževanje in obnovo. Upravljanje z glavnimi parkirišči v občini je še vedno izziv, zlasti zaradi nepravilnega parkiranja na pločnikih in površinah za pešce, kar omejuje dostopnost in ogroža varnost ranljivejših udeležencev. Posebno problematični točki sta cesta »Renek« – center Rečice ter nevarno križišče v Varpoljah.



7.3 Priložnosti

Občina Rečica ob Savinji ima številne priložnosti za izboljšanje prometne infrastrukture in trajnostne mobilnosti. Priložnosti so za izvedbo ozaveščevalnih kampanj za promocijo hoje, kolesarjenja in javnega prevoza z namenom izboljšanja zdravja in zmanjšanja onesnaževanja. Pomen ima participativno načrtovanje z vključevanjem prebivalcev in lokalnih organizacij v odločanje o prometni infrastrukturi ter ohranitev portala za oddajo izzivov in predlogov. Možnost predstavlja vzpostavitev nadzorne plošče za spremljanje kazalnikov s področja prometa na območju občine ter vzpostavitev celovitega katastra parkirišč, kolesarskih in pešpoti ter podobne infrastrukture. Financiranje ukrepov se lahko išče v državnih in evropskih sredstvih, priložnost pa je tudi v sodelovanju z glavnimi generatorji prometa, tako pri ozaveščanju kot pri izvedbi določenih infrastrukturnih rešitev. Dodatno priložnost predstavlja integracija sektorjev prostorskega in prometnega načrtovanja na državni in lokalni ravni, državnega in lokalnega upravljanja infrastrukture, turizma, lokalnega gospodarstva, z namenom izvedbe najoptimalnejših ukrepov.

Med priložnosti uvrščamo urejanje območij za pešce s širitvijo območij umirjenega prometa in izgradnjo pločnikov ter izboljšanje varnosti z dodatno osvetlitvijo prehodov za pešce in namestitvijo dodatne signalizacije. Možnost predstavljata širitev in vzdrževanje pešpoti ob glavnih cestah za občane, turizem in rekreacijo ter ureditev državne ceste in pločnikov od „Reneka“ do centra Rečice ob Savinji. Med priložnostmi je tudi ureditev varne pešpoti do šole.

Na področju kolesarske infrastrukture se odpirajo priložnosti za ureditev kolesarskih pasov, ločenih od regionalne ceste, ter vzpostavitev državnih in lokalnih kolesarskih povezav. Povezanost s sosednjimi občinami prek kolesarskih poti predstavlja pomemben potencial. Povečanje privlačnosti kolesarjenja lahko omogoča dodatna oprema in postavitve kolesarskih stojal na ključnih javnih lokacijah, kjer jih primanjkuje ali so slabo vzdrževana. Obstaja priložnost za nadgradnjo sistema javne izposoje koles z digitaliziranimi rešitvami in promocijske aktivnosti v podporo razvoju kolesarjenja za vsakodnevno rabo na območju nižje ležečih delov občine.

Na področju javnega prevoza se odpirajo priložnosti za povečanje dostopnosti s podaljšanjem ali prilagoditvijo obstoječih linij in voznih redov. Možnosti vključujejo izgradnjo varnih in sodobnih avtobusnih postajališč ter nadgradnjo storitve Prostofer za (plačljive) prevoze na klic v popoldanskem času, na primer za izvenšolske dejavnosti. Priložnost predstavlja nadgradnja informacijskih rešitev za privlačnejši javni prevoz ter druge aktivnosti v podporo njegovi popularizaciji. Možno je povezovanje različnih oblik mobilnosti z enotnim sistemom prevozov na klic, (e-)koles in drugih rešitev.

Občina lahko izkoristi več priložnosti za izboljšanje razmer na področju motornega prometa. Med njimi je učinkovito upravljanje prometnih tokov v času glavne turistične sezone, ko je obremenitev največja. Potrebna je tudi večja doslednost pri nadzoru nad hitrostjo v naselju, kjer se lahko uporabijo sodobne tehnološke rešitve, kot so pametni radarji in avtomatsko beleženje kršitev. Dodatno financiranje s strani države in občine predstavlja priložnost za celovito sanacijo poškodovanih cest, kar bi izboljšalo prometno varnost. Na področju parkiranja je smiselno postopno uvajati parkirni režim le na lokacijah, kjer ni drugih možnosti, in s tem spodbujati uporabo javnega prevoza, hoje in kolesarjenja. Pomembne infrastrukturne priložnosti vključujejo ureditev sodobne povezave »Renek« – center Rečice ter celovito ureditev križišča v Varpoljah.



7.4 Prioritete

V prihodnje si občina kot eno glavnih usmeritev zastavlja učinkovito in ambicioznejše izvajanje zahtevnejših projektov, ki bodo dolgoročno izboljšali prometno sliko območja. Poseben poudarek bo namenjen vzpostavitvi učinkovitega sistema načrtovanja, spremljanja in usklajevanja prometnih ukrepov, ki bo temeljil na podatkih in rednem vrednotenju kazalnikov. Posebno pozornost bo občina namenila tudi zagotavljanju boljše dostopnosti do oddaljenih poseljenih območij, pri čemer bo poudarek na izboljšanju prometne varnosti ter dostopnosti za vse prebivalce, ne glede na njihovo lokacijo. S tem bo Občina Rečica ob Savinji utrdila temelje za prometno politiko, ki bo hkrati trajnostna, varna in prilagojena potrebam lokalne skupnosti. Posebno pozornost bo občina namenila akcijam ozaveščanja in izobraževanj občanov o trajnostni mobilnosti in spreminjanju prometnih navad z integracijo v izbiro trajnostnih prometnih sredstev, kot so javni prevoz, hoja in kolesarjenje.

V prihodnjem obdobju bo občina v stebru hoje sledila celostnemu pristopu k izboljšanju pogojev za hojo kot temeljnemu delu trajnostne mobilnosti. Ključne prioritete vključujejo izgradnjo novih pločnikov ob državnih cestah in ureditev obstoječih poti, pri čemer bo poseben poudarek namenjen varnim šolskim potem in povezavam do turističnih točk. Prav tako je med prioriteta ureditev in vzdrževanje občinskih pešpoti, ki bodo omogočale kakovostno, varno in prijetno pešačenje za vse prebivalce in obiskovalce občine.

Prioritetno se bo spodbujalo kolesarjenje za vsakodnevne opravke, saj kolesarjenje predstavlja eno izmed najbolj trajnostnih in zdravih oblik mobilnosti. Med ključnimi prioriteta so kolesarska povezava od »Reneka« do centra Rečice, nadgradnja javnega sistema izposoje (e-) koles in izboljšanje njegove dostopnosti ter privlačnosti. Poleg tega je med prioriteta vzpostavitve državne kolesarske povezave Nazarje – Rečica ob Savinji – Ljubno – Gornji Grad, ki bo pomembno prispevala k regionalni povezanosti in privlačnosti kolesarjenja.

V prihodnje bo občina stremela k temu, da bo javni prevoz dostopen vsem in prilagojen potrebam uporabnikov, tako z vidika časovne razpoložljivosti kot dostopnosti infrastrukture. Med glavnimi prioriteta je tudi izboljšanje frekvenc avtobusnih povezav z večjimi mesti, kar bo povečalo konkurenčnost javnega prevoza v primerjavi z osebnim avtomobilom in spodbudilo njegovo uporabo med občani.

Med glavnimi prioriteta občine na področju motornega prometa so umirjanje in omejevanje prometa ter zagotavljanje večje prometne varnosti za vse udeležence. Pomembna bo tudi modernizacija in sanacija lokalnih cest, kar bo izboljšalo povezave znotraj občine in z okolico. Posebna pozornost bo namenjena območju povezave Spodnje Rečice s centrom Rečice, ki predstavlja ključno prometno povezavo, pri čemer se bo dodalo tudi območja za aktivno mobilnost in ustrezne zazelenitve. Hkrati bo občina stremela k optimizaciji načrtovanja, usmerjanja prometnih tokov in upravljanju mobilnosti, da se zagotovi trajnosten in uravnotežen prometni sistem.



8. PET STEBROV UKREPANJA

Predlog ukrepanja je podan na podlagi oblikovane vizije in opredeljenih strateških ciljev, analize stanja in identificiranih izzivov, priložnosti in prioritet za pet strateških stebrov mobilnosti:

1. Celostno prometno načrtovanje

Celostno načrtovanje mobilnosti kot samostojen steber zagotavlja strateški okvir za celovito urejanje prometa in povezovanje ukrepov vseh drugih prometnih stebrov. Njegova vloga je usmerjanje organizacijskih sprememb, izboljšanje usklajevanja med deležniki, sistematično spremljanje, prilagajanje in načrtovanje prometnih rešitev glede na potrebe prebivalcev ter spodbujanje trajnostne mobilnosti skozi obveščanje, promocijo in vključevanje v kampanje. V okviru celostnega prometnega načrtovanja bo Občina Rečica ob Savinji vzpostavila strukturiran in dolgoročen pristop k urejanju prometa, ki bo temeljil na rednem spremljanju stanja, povezovanju z regijskimi prometnimi politikami ter vključevanju načel trajnostne mobilnosti v prostorsko načrtovanje. Ključni gradniki tega stebra bodo sprejem in izvajanje (ukrepov) občinske celostne prometne strategije, sodelovanje pri pripravi regijske celostne prometne strategije in regionalnega prostorskega plana ter vzpostavitev registra nevarnih točk za vse skupine udeležencev v prometu. Občina bo tudi okrepila sodelovanje z drugimi občinami v Zgornji Savinjski dolini ter se aktivno prijavljala na evropske in državne razpise, kar bo omogočalo izvedbo infrastrukturnih in mehkih ukrepov za varnejši, dostopnejši in trajnostni prometni sistem. Poleg organizacijskih ukrepov bo imelo pomembno vlogo tudi ozaveščanje in promocija trajnostne mobilnosti v občini, kar vključuje izobraževalne kampanje za občane, spodbujanje spremembe njihovih potovalnih navad in organizacijo različnih dogodkov. Celostno prometno načrtovanje postavlja temelje za večjo varnost, povezanost in trajnostno mobilnost v občini.

2. Kakovostne razmere za hojo

Na območju občine prevladuje razgiban relief s precej razpršeno poselitvijo v zaledju, kar predstavlja velik izziv za spodbujanje in uporabo hoje za vsakodnevne opravke. Poseben poudarek bo namenjen gradnji novih in širitvi obstoječih pločnikov znotraj naselij in ob prometno obremenjenih cestah. Vzporedno se bodo urejali prehodi za pešce, z izboljšano signalizacijo in osvetlitvijo ter prilagojenostjo za ranljive skupine. Občina bo poskrbela za redno vzdrževanje pešpoti in njihovo opremljanje z urbano opremo, z namenom večjega udobja in dostopnosti. Dodatno se bo razvijala mreža rekreativnih pešpoti izven prometnic, kar bo prispevalo k večji uporabi hoje tako v vsakodnevnem življenju kot v prostem času.

3. Urejeni pogoji za kolesarjenje

Kolesarjenje na območju Občine Rečica ob Savinji še ni uveljavljena oblika mobilnosti za vsakodnevne poti, kar potrjujejo tudi podatki analize stanja, kjer je bilo zaznanih malo kolesarjev. Razlog je predvsem v pomanjkanju urejenih kolesarskih poti in razpršeni poselitvi. Z vzpostavitvijo urejenih kolesarskih povezav občinskega središča in postopno širitvijo na bližnja naselja ter z urejanjem podporne infrastrukture lahko pričakujemo povečanje uporabe koles za vsakodnevne opravke (šola, delo, trgovina), vendar bo potrebno veliko postoriti tudi na spodbujanju uporabe koles kot trajnostnega prevoznega sredstva med občani. Prednostna naloga Občine Rečica ob Savinji bo torej razvoj celovitega kolesarskega omrežja, ki vključuje ureditev krožne kolesarske povezave znotraj občine. Vzporedno pa bo občina sodelovala pri razvoju daljinskih kolesarskih poti v sodelovanju s sosednjimi občinami ter vzpostavitvi varnih kolesarskih pasov na prometno obremenjenih odsekih. Na ključnih lokacijah bo nameščena dodatna kolesarska oprema kot so npr. kolesarska stojala in



polnilne postaje za e-kolesa. Za zagotavljanje varnih pogojev bo občina uvedla redno vzdrževanje kolesarskih poti.

4. Privlačnejši javni prevoz

Občina Rečica ob Savinji ima vzpostavljene avtobusne povezave s Celjem, Mozirjem, Velenjem in Ljubljano. Kljub temu določene linije ne obratujejo med vikendom, ali pa imajo med tednom prenizke ali neustrezne frekvence voženj, kar potnike odvrča od koriščenja javnega prevoza. Občina si bo prednostno prizadevala za sodelovanje z Družbo za upravljanje JPP (DUJPP) pri optimizaciji vozniških redov avtobusnih linij, z osredotočenostjo na boljše povezavo z občinskim središčem. Razvoj infrastrukture bo vključeval postavitev novih postajališč ter vzdrževanje in dodatno opremljanje obstoječih. Poseben poudarek bo na dostopnosti postajališč za ranljive skupine ter na razvoju skupnega voznega reda in enotnega sistema vozovnic za širše območje Zgornje Savinjske doline. Nadaljevala se bo tudi širitev sistemov prevoza na klic za boljše pokritost območij z nižjo poseljenostjo. Posebna pozornost bo namenjena izboljšanju dostopa za ranljive skupine ter spodbujanju uporabe javnega prevoza med mladimi in starejšimi. Predlagani ukrepi na področju javnega prevoza bodo prispevali k boljši poveztivosti občine s soslednjimi kraji in omogočili bolj dostopne in učinkovite prevozne storitve za občane. S tem se bo izboljšala dostopnost delovnih mest, šol in drugih storitev, zmanjšala odvisnost od osebnih vozil ter spodbudila trajnostna mobilnost v občini.

5. Urejen motorni promet

Ključni ukrep Občine Rečica ob Savinji na področju motornega prometa je zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu in vzdržan sistem v turistične sezone, ko je pritisk turistov na to območje velik in se precej poveča tudi prometna obremenitev v občini. Občina Rečica ob Savinji bo za izboljšanje prometne varnosti in zmanjšanje vplivov motornega prometa prednostno načrtovala izvedbo rednih investicijskih vzdrževalnih del cestnega omrežja na kritičnih odsekih. Poudarek bo tudi na aktivnostih umirjanja prometa z infrastrukturnimi ukrepi in doslednejšem nadzoru hitrosti, zlasti v okolici šole in naselij. V okviru trajnostne prometne politike si bo občina prizadevala širiti javno dostopno mrežo električnih polnilnic.

Število ukrepov na posamezen steber predstavlja spodnja tabela.

Tabela 3: Število ukrepov po strateških stebrih mobilnosti.

Strateški steber mobilnosti	Število ukrepov
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	8
HOJA	6
KOLESARJENJE	6
JAVNI PREVOZ	4
MOTORNI PROMET	7
SKUPAJ	31



Vsem ukrepom smo dodelili tudi stopnjo zahtevnosti in stopnjo prioritete.

Majhna stopnja zahtevnosti izvedbe se nanaša na ukrepe, ki so mehki, organizacijski ali komunikacijski in ne zahtevajo velikih finančnih vložkov, kompleksnega načrtovanja ali zapletenih postopkov umeščanja v prostor. Zanje pogosto zadostuje lokalno sodelovanje in občinska koordinacija, sprejemanje pa je večinoma hitro in pozitivno. Srednja stopnja zahtevnosti izvedbe se nanaša na ukrepe, ki so običajno povezani z nadgradnjo obstoječih rešitev ali manjšimi infrastrukturnimi posegi. Finančno so zmerno zahtevni, terjajo nekaj več usklajevanja med občinskimi službami, vendar ne predstavljajo velikih investicij in kompleksnega umeščanja v prostor. Visoka stopnja zahtevnosti izvedbe pa se nanaša na ukrepe, ki so praviloma večji infrastrukturni ukrepi ali posegi, ki zahtevajo veliko finančnih sredstev, pridobivanje zemljišč, usklajevanja z državnimi institucijami (npr. DRSI, MZI), spremembe v prometni kulturi in navadah prebivalcev ter pogosto dolgotrajno postopkovno umeščanje v prostor (npr. sprememba OPN ali OPPN). Stopnja zahtevnosti se je uskladila z vodstvom občine.

Pri določanju ukrepov v okviru občinske celostne prometne strategije je upoštevana tudi njihova stopnja prioritete oziroma vpliv na doseganje ciljev trajnostne mobilnosti v občini. Ukrepi z visoko stopnjo pomembnosti so tisti, ki bistveno prispevajo k izboljšanju prometne varnosti, zmanjševanju negativnih vplivov motornega prometa in spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti. To so ukrepi, ki so neposredno povezani z realizacijo ciljev in zastavljene vizije. Srednje pomembni ukrepi praviloma nadgrajujejo obstoječe rešitve in prispevajo k postopnemu izboljševanju stanja, medtem ko so manj pomembni ukrepi običajno mehke narave – ozaveščevalni, organizacijski ali podporni – ter predstavljajo hitro izvedljive korake, ki omogočajo sprotno prilagajanje potrebam lokalnega okolja. Pravilna opredelitev teh stopenj pomembnosti je ključna za smiselno razporeditev virov in učinkovito izvajanje prometne strategije. V osnovi se je prioritete uskladilo na delavnici s ključnimi deležniki oz. člani širše delovne skupine ter nato še na delavnici z vodstvom občine.

Sledi podroben pregled ukrepov, ki smiselno sledijo tudi opredeljenim strateškim vodilom s kvantificiranimi ambicijami, kar odraža pristop za doseg strateških ciljev znotraj petih stebrov ukrepanja.

8.1 Celostno prometno načrtovanje

V nadaljevanju so podrobneje predstavljeni posamezni ukrepi s področja celostnega prometnega načrtovanja razdeljeni po svežnjih ukrepov in sledijo strateškemu vodilu: *»Prometno načrtovanje, ki temelji na zanesljivih podatkih in dobrih praksah, na aktivnem in transparentnem vključevanju občanov in ključnih deležnikov in na učinkovitem črpanju nacionalnih in evropskih finančnih virov za podporo trajnostnim prometnim projektom.«*

AMBICIJA: Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu

(KAZALNIK: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah)

Izhodišče (2025): 27,3 % → Ciljna vrednost (2031): 35 %

8.1.1 Vzpostavitev učinkovitega izvajanja in spremljanja ukrepov

C1.1 Sprejem, zagon, vrednotenja in prenova občinske celostne prometne strategije 2032

Občina bo sprejela in v prihodnjih letih sistematično izvajala svojo strategijo celostnega prometnega načrtovanja, ki bo temeljila na dolgoročnih ciljih za izboljšanje prometne varnosti, spodbujanje trajnostne mobilnosti ter večjo usklajenost s prostorsko politiko. Izvajanje strategije bo podprto z rednim spremljanjem učinkovitosti ukrepov, vsakoletnim poročanjem o napredku ter vmesnimi evalvacijami, ki bodo omogočale pravočasne prilagoditve. Občina bo pripravila in sprejela tudi



prenovljeno občinsko celostno prometno strategijo do leta 2032, ki bo veljala v naslednjem programskem obdobju. Namen ukrepa je sprejetje, izvajanje in posodobitev OCPS, s čimer bo njen učinek pomembno prispeval k celostnem prometnem načrtovanju in izvajanju zadanih ukrepov v občini.

C1.2 Sodelovanje pri pripravi regijske celostne prometne strategije, regionalnega prostorskega plana ter podpora mobilnostnemu centru

Občina bo sodelovala z drugimi občinami Zgornje Savinjske doline in savinjske regije ter regijskimi institucijami pri pripravi skupnih strateških dokumentov s področja prometa in trajnostne mobilnosti ter pri skupnem izvajanju ukrepov. Gre za pomemben korak pri načrtovanju daljinskih kolesarskih povezav, razvoju kolesarskih in pohodniških poti namenjenih rekreativni rabi, skupnih akcijah ozaveščanja in izobraževanja na temo trajnostne mobilnosti ter spreminjanja potovalnih navad občanov, uvedbi skupnega voznega reda in platforme za nakupe vozovnic, nadaljnje širitve prevozov na klic, uvajanju poenotениh kriterijev za uvajanje con umirjenega prometa oz. območij skupnega prometnega prostora v vseh naseljih v zaledju ter skupnih standardov za vzdrževanje kolesarskega omrežja in omrežja pešpoti. Namen ukrepa je sprejetje in izvajanje RCPS, s čimer bo njen učinek pomembno prispeval k celostnem načrtovanju in izvajanju zadanih ukrepov na nivoju regije.

C1.3 Redno spremljanje kazalnikov na področju prometa in spremljanje stanja realizacije ukrepov s poročanjem

Za učinkovito izvajanje ukrepov in njihovo sprotno prilagajanje bo občina vzpostavila nadzorno ploščo, ki bo vključevala tako obvezne kazalnike kot tudi druge kazalnike iz nacionalnih in lokalnih/občinskih virov (npr. podatki SURS, podatki AVP, število uporabnikov JPP, podatki o prekoračitvah hitrosti, zadovoljstvo prebivalcev ipd.). Podatki bodo omogočali ne samo sprotno spremljanje napredka, ampak bodo tudi osnova za poročanje ter komunikacijo z javnostjo.

C1.4 Vzpostavitev in vzdrževanje registra nevarnih točk (površine za pešce, kolesarje, JPP in motorni promet) za aktivno spremljanje in podlage za odpravo nevarnosti v prometu

Občina bo vzpostavila in redno posodabljala register nevarnih točk za vse skupine udeležencev v prometu. Posebna pozornost bo namenjena območjem okoli šol, avtobusnih postajališč, križišč ter glavne ceste. Redni pregledi in ovrednotenje vnosov v register bodo služili kot osnova za ciljne intervencije, kot so preureditve cest, uvedba novih prehodov za pešce, dodatna osvetlitev ali umirjanje prometa. Namen ukrepa je orodje za enostavno interakcijo občinske uprave z občani, ki bodo učinkovito izpostavljali območja nevarnih mest za udeležence v prometu.

C1.5 Redno prijavljanje občine na razpise za evropska/državna sredstva za področje trajnostne mobilnosti ter sodelovanje na projektih

Občina Rečica ob Savinji se bo aktivno prijavljala na državne in evropske razpise za sofinanciranje infrastrukturnih in mehkih ukrepov. Med prioritete projekte sodijo infrastrukturni projekti na področju hoje in kolesarskih povezav ter cest, sofinanciranje regionalne celostne prometne strategije, sofinanciranje akcij ozaveščanja in izobraževanja na temo trajnostne mobilnosti ter spreminjanja potovalnih navad, digitalizacija upravljanja prometa ter širitev polnilne infrastrukture za električna vozila. Podrobneje so projekti predstavljeni v opisih posameznih ukrepov. Namen ukrepa je redno spremljanje možnosti dodatnih finančnih virov, s čimer se bo povečala možnost učinkovite izvedbe projektov.



8.1.2 Spodbujanje trajnostne mobilnosti z ozaveščanjem

C1.6 Izvajanje splošnih akcij ozaveščanja in izobraževanja na temo trajnostne mobilnosti ter spreminjanje potovalnih navad

Občina bo za vse prebivalce in obiskovalce organizirala širok nabor akcij ozaveščanja in promocije trajnostne mobilnosti, vključno s sodelovanjem v Evropskem tednu mobilnosti, kampanjami »S kolesom v službo/šolo« ter različnimi pobudami za promocijo javnega prevoza in sopotništva. Izvajali se bodo tudi tečaji za vožnjo e-koles, izobraževanja občinske uprave in drugih deležnikov o trajnostnem načrtovanju prometa. Namen ukrepa je ozaveščanje občanov o pomenu trajnostne mobilnosti, kar bo učinkovalo v spreminjanje potovalnih navad ter spodbujanje okolju in zdravju prijaznejših oblik mobilnosti.

8.1.3 Integracija sektorjev za celostno prometno načrtovanje

C1.7 Integracija lokalnega in državnega prostorskega in prometnega načrtovanja, upravljanja infrastrukture, turizma ter lokalnega gospodarstva in storitev, predvsem za upravljanje dnevnih in turističnih prometnih tokov.

Občina bo organizacijsko zagotovila izvajanje integracije med različnimi deležniki. Namen ukrepa je iskanje sinergij in nadgradenj med navedenimi strokami in občani, kar bi izboljšajo stanje na področjih dnevne mobilnosti za namen poti na delo, poti v šole, dostop do storitev ter vplivalo tudi na ustreznejše vodenje povečanih turističnih tokov.

C1.8 Izdelava mobilnostnega načrta za občino in večji dogodek v občini, spodbujanje in sofinanciranje mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa v občini.

Občina bo pripravila mobilnostni načrt kot strateški dokument, ki analizira obstoječe prometne tokove, identifikacijo prometnih izzivov in potencialov ter predlaga konkretne ukrepe za spodbujanje trajnostne mobilnosti, s čimer se bo lahko učinkovito upravljalo mobilnost večjih prometnih zgostitev.. Dokument se pripravi za večje enkratne ali ponavljajoče se dogodke (npr. prireditve, sejme, športne dogodke), ki ustvarjajo visoko prometno obremenitev.

Tabela 4: Pregled ukrepov s področja celostnega prometnega načrtovanja.

Zap. št.	Ukrep	Zahtevnost	Prioriteta
Vzpostavitev učinkovitega izvajanja in spremljanja ukrepov			
C1.1	Sprejem, zagon, vrednotenja in prenova občinske celostne prometne strategije 2032	Srednja	Visoka
C1.2	Sodelovanje pri pripravi regijske celostne prometne strategije, regijskega prostorskega plana ter podpora regionalnemu mobilnostnemu centru.	Srednja	Srednja
C1.3	Redno spremljanje kazalnikov na področju prometa in spremljanje stanja realizacije ukrepov s poročanjem	Nizka	Visoka
C1.4	Vzpostavitev in vzdrževanje registra nevarnih točk (površine za pešce, kolesarje, JPP in motorni promet) za aktivno spremljanje in podlage za odpravo nevarnosti v prometu	Nizka	Srednja
C1.5	Redno prijavljanje Občine na razpise za evropska/državna sredstva za področje trajnostne mobilnosti ter sodelovanje na projektih.	Srednja	Visoka
Spodbujanje trajnostne mobilnosti z ozaveščanjem			
C1.6	Izvajanje splošnih akcij ozaveščanja in izobraževanja na temo trajnostne mobilnosti ter spreminjanja potovalnih navad.	Nizka	Srednja
Integracija sektorjev za celostno prometno načrtovanje			
C1.7	Integracija lokalnega in državnega prostorskega in prometnega načrtovanja, upravljanja infrastrukture, turizma ter lokalnega gospodarstva in storitev, predvsem za upravljanje dnevnih in turističnih prometnih tokov.	Visoka	Visoka
C1.8	Izdelava mobilnostnega načrta za občino in večji dogodek v občini, spodbujanje in sofinanciranje mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa v občini.	Srednja	Srednja



8.2 Hoja

V nadaljevanju so podrobneje predstavljeni posamezni ukrepi s področja hoje združeni v svežnje ukrepov in sledijo strateškemu vodilu: »Zagotavljanje varnosti in dostopnosti z urejenimi površinami za hojo in načrtovanjem novih pešpoti, ki povezujejo ključne cilje v občini, ob hkratni skrbi za privlačnost pešpoti. Spodbujanje hoje kot glavne oblike trajnostne mobilnosti z ozaveščanjem o njenih zdravstvenih in okoljskih koristih ter vzpostavitev sistema za redno spremljanje in vrednotenje učinkov ukrepov na področju hoje.«

Povečanje deleža otrok, ki hodijo v šolo (sami ali v spremstvu staršev skupaj)

Izhodišče (2024): 12 % → Ciljna vrednost (2032): 14 %

Povečanje deleža zaposlenih, ki hodijo peš na delo

Izhodišče (2024): 21,1 % → Ciljna vrednost (2032): 23 %

8.2.1 Ureditev varnih površin za hojo

H2.1 Vzpostavitev celovitega sistema pešpoti v občini. Izgradnja novih in povezovanje ter širitev obstoječih hodnikov za pešce v in med naselji

Občina si bo prizadevala za vzpostavitev celostnega zaključenega sistema pešpoti. Poleg tega bo gradila in povezovala ter širila obstoječe hodnike za pešce v naseljih in med njimi. V okviru tega bo zgrajen pločnik ob regionalni cesti v Spodnji Rečici in na relaciji Renek-Rečica. Zgrajena bo pešpot v naselju Varpolje do avtobusnega postajališča. Naselje Grušovlje bo povezano s pločnikom na obeh straneh ceste. V smeri proti Nazarjam na regionalni cesti R1-225 bodo zgrajeni pločniki na prej določenih odsekih. Uredila se bo pešpot ob levem bregu Savinje med koncem pešpoti pri ribnikih in občinsko cesto pri jezcu. Pešpoti bodo zgrajene od športnega parka (Mladost) do šole, od Spodnje Rečice do Rečice ob Savinji, od Varpolj čez hmeljišče do Rečice ob Savinji in od igrišča Rečica do Šentjanža po obstoječi makadamski cesti. Z navedeni posegi in izgradnjami bo Občina Rečica ob Savinji poskrbela za varnost najbolj ranljivih udeležencev v prometu, pričakovani učinek bo višja uporaba hoje na dnevni ravni.

H2.2 Nadgradnja načrta varne šolske poti in po potrebi tudi izvedba nadgradenj ter spodbujanje njihove uporabe (povezan ukrep s H2.1)

Občina Rečica ob Savinji bo v sodelovanju z osnovno šolo ter svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu nadgradila načrt varne šolske poti, s čimer se bo izboljšal dostop in povečala varnost učencev, ki peš ali s kolesom prihajajo v šolo. V okviru projekta bo urejena varna pot do šole, vključno s prometno ureditvijo mimo trgovine. Zgrajen bo tudi pločnik z javno razsvetljavo od Meržičevega mosta do žage (kamnolom).

H2.3 Prenova in revitalizacija javnih površin z namenom izboljšanja kakovosti življenja in varnosti pešcev (tematski parki, javna razsvetljava, opremljanje površin za pešce).

Občina bo v lokalni skupnosti izvedla namestitve urbane opreme in javne razsvetljave na javne površine. Odpravljene bodo tudi večje pomanjkljivosti ugotovljene v sklopu projekta Multimodalne mobilnosti oseb z različnimi oviranostmi. Namen ukrepa je pregled in prenova javnih površin, pričakovani učinek bo izboljšana kakovost življenja in uporabnost javnih površin.

H2.4 Razvoj in označitev ter oprema obstoječih ali novih poti za rekreativno hojo izven prometnic

Občina bo razširila mrežo označenih pešpoti in rekreativnih poti izven prometnic, kar vključuje postavitev in vzdrževanje informacijske signalizacije, razglednih točk ipd. Namen ukrepa je vzdrževati



in razviti nove za rekreativno hojo primerne poti v naravi, pričakovani učinek pa podpora zdravemu življenjskemu slogu in razvoj zelene turistične ponudbe.

H2.5 Površine za pešce in trajnostna prenova na cesti proti OŠ

Občina bo območje dostopne ceste z državne ceste R3 proti osnovni šoli preuredila v območje umirjenega prometa z varnimi površinami za pešce. Sočasno bo izvedena dodatna zazelenitev, urbana oprema in ukrepi za umirjanje prometa, ki bodo poskrbeli za dvig varnosti osnovnošolcev na poti v šolo in ostalih pešcev na tem območju. Namen ukrepa je dvigniti varnost oseb, ki prihajajo v šolo z aktivnimi oblikami mobilnosti, pričakovani učinek pa bo dvig uporabe aktivne mobilnosti med osnovnošolci in zaposlenimi.

8.2.2 Povečanje dostopnosti in privlačnosti za hojo

H2.6 Redno vzdrževanje pešpoti (redna košnja obrežij in travnikov ob poteh za izboljšanje vidljivosti, urejanje bankin in popravilo talnih označb, odstranitev ovir)

Občina bo izvajala redno košnjo obrežij in travnikov ob poteh, urejanje bankin, sanacijo talnih označb in odstranjevanje ovir (npr. vegetacije, zapuščenih predmetov). Prioritetno se bo pri rednem vzdrževanju pešpoti upoštevalo register nevarnih točk. Namen ukrepa je vzdrževati infrastrukturo za hojo, pričakovani učinek bo več poti opravljenih peš, višja pa tudi varnost pešcev.

Tabela 5: Pregled ukrepov s področja hoje.

Zap. št.	Ukrep	Zahtevnost	Prioriteta
Ureditev varnih površin za hojo			
H2.1	Vzpostavitev celovitega sistema pešpoti v občini. Izgradnja novih in povezovanje ter širitev obstoječih hodnikov za pešce v in med naselji.	Srednja	Visoka
H2.2	Nadgradnja načrta varne šolske poti in po potrebi tudi izvedba nadgradenj ter spodbujanje njihove uporabe (povezan ukrep z H2.1)	Srednja	Srednja
H2.3	Prenova in revitalizacija javnih površin z namenom izboljšanja kakovosti življenja in varnosti pešcev (tematski parki, javna razsvetljava, opremljanje površin za pešce).	Srednja	Visoka
H2.4	Razvoj in označitev ter oprema obstoječih ali novih poti za rekreativno hojo izven prometnic.	Srednja	Srednja
H2.5	Površine za pešce in trajnostna prenova na cesti proti OŠ	Srednja	Visoka
Povečanje dostopnosti in privlačnosti za hojo			
H2.6	Redno vzdrževanje pešpoti (redna košnja obrežij in travnikov ob poteh za izboljšanje vidljivosti, urejanje bankin in popravilo talnih označb, odstranitev ovir).	Nizka	Srednja

8.3 Kolesarjenje

Ključni ukrepi bodo osredotočeni na vzpostavljanje varnih kolesarskih poti, izboljšanje dostopnosti kolesarskih povezav in njihovo integracijo s turizmom skladno s strateškim vodilom: *»Vzpostavitev varne, povezane in privlačne kolesarske mreže, ki vključuje urejene poti med naselji ter znotraj naselij, z jasnim ciljem spodbujanja vsakodnevne uporabe koles za prevoz in rekreacijo. Spodbujanje uporabe kolesa kot trajnostnega prevoznega sredstva z ozaveščanjem o njegovih okoljskih in zdravstvenih koristih ter vzpostavitev sistema za redno spremljanje in vrednotenje učinkov ukrepov na področju kolesarjenja.«*

AMBICIJA: Povečati delež osnovnošolcev, ki pri poteh v šolo uporabljajo kolo
(KAZALNIK: Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo)

Izhodišče (2024): 5,6 % → Ciljna vrednost (2031): 9 %

**AMBICIJA: Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo**

(KAZALNIK: Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo)

Izhodišče (2024): 5,6 % → Ciljna vrednost (2031): 9 %

8.3.1 Vzpostavitev mreže kolesarskih povezav in zagotavljanje večje varnosti za kolesarje**K3.1 Izgradnja in ureditev kolesarskih povezav - vzpostavitev celovite mreže poti znotraj občine in med sosednjimi občinami**

Občina si bo prizadevala, da bi država zgradila državno kolesarsko povezavo (Logarska dolina-Celje). Zgradila se bo kolesarska pot na relaciji Spodnja Rečica-krožišče Renek-središče Rečice ob Savinji (glej K3.2). Zgradila se bo tudi kolesarska pot od igrišča Rečica do Šentjanža. Potekala bo po obstoječi makadamski cesti. Vzpostavljena bo povezava obstoječe kolesarske poti iz smeri Nazarij, mimo parkirišča Češnovar, na stransko cesto proti mostu v Spodnji Rečici. Prišlo bo do označitve kolesarske poti čez Pobrežje (potek po lokalni cesti), dodatno se bo zgradil manjkajoč odsek med Renekom in Rečico. Z umestitvijo, izgradnjo in ureditvijo omenjenih kolesarskih povezav bo občina vzpostavila celovito in povezano mrežo kolesarskih poti z navezavo na sosednje občine. Namen ukrepa je razviti od ceste ločeno kolesarsko infrastrukturo, pričakovani učinek bo več poti opravljenih s kolesom in višja varnost kolesarjev in tudi motornih vozil.

K3.2 Povečanje varnosti na ključnih odsekih (npr. omejitev hitrosti avtomobilov, širitev cestišča, namestitvev opozorilnih prometnih znakov, ki voznike motornih vozil opozarjajo na prisotnost kolesarjev na cesti ali umik kolesarskih poti stran od glavne ceste)

S ciljem povečanja varnosti kolesarjev bodo na ključnih odsekih v občini vzpostavljeni ukrepi, ki bodo vključevali npr. omejitev hitrosti avtomobilov, širitev cestišča, namestitvev opozorilnih prometnih znakov, ki opozarjajo na prisotnost kolesarjev na cesti. Ukrep se bo v prvi vrsti osredotočil na Logarsko dolino in njeno neposredno bližino, kjer je največja gostota kolesarjev. V okviru ukrepa bo prišlo do širitve cestišča in ureditve kolesarskega pasu od Rečice ob Savinji skozi naselje Nizka do kampa Menina. Namen ukrepa je dvigniti varnost za kolesarje v občini s pričakovanim učinkom zmanjšanja nevarnih točk.

K3.3 Kolesarska oziroma mešana povezava Renek - Rečica (povezava z ukrepom H2.2)

Občina bo v sodelovanju z DRSI uredila dodatno površino namenjeno kolesarjem in po potrebi tudi ostalim nemotoriziranemu prometu. Povezava bo umeščena poleg državne ceste R3, ki poteka od krožnega križišča na »Reneku« do centra Rečice ob Savinji. Na območju nove povezave bo izvedena tudi dodatno senčenje z ustreznimi drevesnicami. Namen ukrepa je ločiti pešce in kolesarje od motornega prometa, kar bo učinkovalo v dvigu varnosti vseh udeležencev v prometu in dvig aktivnih oblik mobilnosti.

8.3.2 Povečanje dostopnosti in privlačnosti za kolesarjenje**K3.4 Redno vzdrževanje kolesarskih poti in odstranitev ovir za kolesarje (npr. košnja travnatih površin ob kolesarskih poteh, čiščenje peska ob zaključku zime, javna razsvetljava) (povezan ukrep z H2.6)**

Vzpostavil se bo standard vzdrževanja, ki bo vključeval redno čiščenje površin (čiščenje listja, peska, zemlje, snega in drugih ovir vsaj 1x mesečno, odstranjevanje ovir po nevihtah ali vremenskih dogodkih), zimsko vzdrževanje, košnjo in vzdrževanje vegetacije skupaj z odstranjevanjem invazivnih rastlin, redne preglede (npr. 2x letno) in sanacije poškodb, vzdrževanje prometne signalizacije (talne označbe in vertikalno signalizacijo), javna razsvetljava v urbanem delu, vzdrževanje zaščitnih ograj



ipd. Namen ukrepa je poskrbeti za vzdrževanje mešanih površin in nove kolesarske infrastrukture, pričakovani učinek bo višja varnost kolesarjev in boljši pogoji na omenjenih površinah.

K3.5 Opremljanje površin za kolesarje (stojala za kolesa, kolesarnice) na ključnih točkah (parkirišča, turistične točke, gostinski objekti)

Na pomembnih lokacijah bodo zarisana dodatna parkirna mesta za kolesarje in nameščena dodatna kolesarska stojala, (npr. ob šoli, trgovinah, turističnih točkah). Občina bo nadgradila tudi obstoječa neustrezna stojala. Uredila se bodo kolesarska počivališča in postavile informacijske table za kolesarje. Prioritetno se bo umestila kolesarnica zraven osnovne šole. Namen ukrepa je dodatno opremiti področja, kjer so prisotni kolesarji, pri čemer bo nova oprema poskrbela za boljše počutje kolesarjev.

K3.6 Nadgradnja sistema izposoje (e-) koles, polnilnih postaj in servisnih točk (v koordinaciji s sosednjimi občinami)

Izvedba ukrepa bo potekala v sodelovanju s sosednjimi občinami. Nadgradila se bo obstoječa ponudba izposoje koles pri turističnih ponudnikih. V zalednih naseljih bo občina začela z vzpostavitvijo polnilnih točk za e-kolesa. Postavljene bodo polnilne postaje in servisne točke na lokacijah, kjer jih trenutno še ni. Namen ukrepa izboljšati ponudbo električnih koles v občini in širše, pri čemer bo zaradi zahtevnejšega terena dvignjen nabor dostopnosti in rekreativnih kolesarskih možnosti.

Tabela 6: Pregled ukrepov s področja kolesarjenja.

Zap. št.	Ukrep	Zahtevnost	Prioriteta
Vzpostavitev mreže kolesarskih povezav in zagotavljanje večje varnosti za kolesarje			
K3.1	Izgradnja in ureditev kolesarskih povezav - vzpostavitev celovite mreže poti znotraj občine in med sosednjimi občinami.	Visoka	Visoka
K3.2	Povečanje varnosti na ključnih odsekih (npr. omejitev hitrosti avtomobilov, širitev cestišča, namestitve opozorilnih prometnih znakov, ki voznike motornih vozil opozarjajo na prisotnost kolesarjev na cesti ali umik kolesarskih poti stran od glavne ceste).	Visoka	Visoka
K3.3	Kolesarska oziroma mešana povezava Renek - Rečica (povezava z ukrepom H2.2)	Visoka	Visoka
Povečanje dostopnosti in privlačnosti za kolesarjenje			
K3.4	Redno vzdrževanje kolesarskih poti, odstranitev ovir za kolesarje in opremljanje površin za kolesarje (npr. košnja travnatih površin ob kolesarskih poteh, čiščenje peska ob zaključku zime, javna razsvetljava) (povezan ukrep z H2.6)	Nizka	Srednja
K3.5	Opremljanje površin za kolesarje (stojala za kolesa, kolesarnice) na ključnih točkah (parkirišča, turistične točke, gostinski objekti).	Nizka	Nizka
K3.6	Nadgradnja sistema izposoje (e-) koles, polnilnih postaj in servisnih točk (v koordinaciji s sosednjimi občinami).	Srednja	Srednja



8.4 Javni prevoz

Občina Rečica ob Savinji se zaveda pomena učinkovitega, dostopnega in trajnostnega javnega prevoza za izboljšanje kakovosti življenja občanov, zato bo v okviru svojih pristojnosti izvajala ukrepe skladno z osrednjim strateškim vodilom: *»Zagotavljanje dostopnih, prilagodljivih in motornemu prometu dovolj konkurenčnih linij JPP med naselji. Spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa za vsakodnevno uporabo z izboljšanjem uporabniške izkušnje, promocijskimi kampanjami in sistematičnim spremljanjem števila potnikov.«*

AMBICIJA: Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu

(KAZALNIK: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah)

Izhodišče (2025): 10,4 % → Ciljna vrednost (2031): 13 %

8.4.1 Optimizacija vozniških redov medkrajevskih linij

J4.1 Optimizacija linij JPP skupaj z DUJPP in prevoznikom

V sodelovanju z Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) bo občina izvajala redno spremljanje števila potnikov in potreb za morebitno prilagajanje vozniških redov glede na povpraševanje in preprečevanje morebitnih zamud. Občina si bo prizadevala za povečanje pogostosti prevozov v popoldansko-večernih urah in med vikendi, ko je povezljivost slabša ter še dodatne vožnje proti Celju, Velenju in Ljubljani. Preučila se bo možnost sofinanciranja avtobusnih prevozov ob vikendih do Logarske doline z možnostjo prevoza koles. En izmed potencialnih ukrepov je tudi organizacija popoldanskih krožnih prevozov za otroke, ki obiskujejo različne dejavnosti. Namen ukrepa je optimizirati linije javnega potniškega prometa in tudi njihove vozne rede, kar bo doprineslo k večji dostopnosti in uporabi.

8.4.2 Izboljševanje dostopnosti in kakovosti storitev

J4.2 Redno vzdrževanje, prenova ali umestitev dodatnih postajališč z dodatno opremo in prilagoditev gibalno in senzorično oviranim osebam

Občina bo rezervirala nekaj proračunskih sredstev za izgradnjo ali dodatno postopno opremljanje oziroma nadgradnjo že obstoječe opreme avtobusnih postajališč (klopi, nadstreški, vozni redi, koš za odpadke, odstavno mesto za kolesa) in urejanjem dostopov do njih (tudi do postajališč šolskega avtobusa). Prioritetno se uredi in varnostno nadgradi avtobusna postajališča pri naseljih Varpolje, Šentjanž in Grušovlje (prehod za pešce, pločnik, prometna signalizacija, možnost postavitve semaforja na tipko). Poleg tega se zgradi pokrita avtobusna postajališča za šolske otroke na ključnih točkah šolskih prevozov. Z nadgradnjami se vključi tudi opremo oziroma ustrezno prilagoditev postajališč za gibalno in senzorično ovirane osebe (dostopne klančine, informacijske table z Braillovo pisavo). Namen ukrepa je vzdrževanje in prenova infrastrukture namenjene javnemu prevozu. To bo imelo učinek na zagotavljanje varnosti potnikov, višjo dostopnost in vključenost.

J4.3 Nadgradnja oziroma širitev prevozov na klic

Občina bo širila in nadgradila storitev prevoza na klic. Uporabnikom bo omogočena večja fleksibilnost, predvsem v zalednih naseljih z nizko frekvenco linijskega prevoza. Prevoze na klic bi bilo smiselno vključiti tudi v sistem JPP (izven jutranjih in popoldanskih konic, ko se predvideva tudi vključitev šolskih linij v sistem JPP – glej ukrep J4.4). Namen ukrepa je razširiti nabor prevozov na klic z novimi sistemi in vozili, kar bo učinkovalo na boljšo dostopnost tovrstnega prevoza.



J4.4 Organizacija šolskih prevozov, optimizacija šolskih linij in vključitev šolskih prevozov v sistem javnega prevoza potnikov

Občina bo v sodelovanju z DUJPP preverila obstoječe šolske prevoze in postopke vključitve obstoječih šolskih prevozov v sistem javnega prevoza. S tem bi zagotovili, da bi lahko te linije poleg učencev uporabljali tudi drugi prebivalci (dijaki, delovno aktivno prebivalstvo, starejši občani in druge ranljive skupine brez lastnega prevoza in stanovalci zalednih naselij), predvsem za dostop do storitev, delovnih mest ali prestopov na druge linije. Ukrep namensko omogoča boljšo izrabo obstoječih kapacitet in povečuje dostopnost javnega prevoza v razpršenih naseljih, kjer ni rednih avtobusnih linij oz. niso skladna z državnimi standardi dostopnosti, poleg tega pa breme financiranje delno prenese na državo.

Tabela 7: Pregled ukrepov s področja javnega prevoza.

Zap. št.	Ukrep	Zahtevnost	Prioriteta
Optimizacija vozni redov medkrajevnih linij			
J4.1	Optimizacija linij JPP skupaj z DUJPP in prevoznikom	Visoka	Visoka
Izboljševanje dostopnosti in kakovosti storitev			
J4.2	Redno vzdrževanje, prenova ali umestitev dodatnih postajališč z dodatno opremo in prilagoditev gibalno in senzorično oviranim osebam.	Srednja	Srednja
J4.3	Nadgradnja oziroma širitev prevozov na klic.	Srednja	Srednja
J4.4	Organizacija šolskih prevozov, optimizacija šolskih linij in vključitev šolskih prevozov v sistem javnega prevoza potnikov	Visoka	Srednja

8.5 Motorni promet

Občina Rečica ob Savinji bo v okviru svojih pristojnosti izvajala ukrepe optimizacije motornega prometa z osrednjim strateškim vodilom: »Izboljšanje cestne infrastrukture za zagotavljanje varne udeležbe vseh udeležencev v prometu z osredotočanjem na umirjanje prometa v naseljih ter ob hkratnem preoblikovanju prometnih režimov z namenom zmanjšanja privlačnosti uporabe in odvisnosti od avtomobila. Optimizacija parkirnih zmogljivosti z uvedbo parkirnih režimov, ki spodbujajo trajnostno mobilnost in vzpostavljanje polnilne infrastrukture za vozila na alternativni pogon.«

AMBICIJA: Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil

(KAZALNIK: Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo)

Izhodišče (2025): 66,7 % → Ciljna vrednost (2031): 60 %

AMBICIJA: Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu

(KAZALNIK: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah)

Izhodišče (2025): 59,2 % → Ciljna vrednost (2031): 52 %

8.5.1 Izboljšanje prometne povezljivosti in prometne infrastrukture, optimizacija prometne ureditve

M5.1 Sanacija in izboljšanje lokalnega cestnega omrežja z rednim investicijskim vzdrževanjem, preplastitvami, rekonstrukcijami in novogradnjami (povezavan ukrep z H2.2, K3.1)

Občina si bo prizadevala za sanacijo in izboljšanje lokalnega cestnega omrežja skupaj z rednim investicijskim vzdrževanjem, preplastitvami, rekonstrukcijami in novogradnjami. Ob rekonstrukcijah bo redno preučila možnosti za vzpostavitev skupnih površin za motorni promet in kolesarjenje (ti. sharrow). Prišlo bo do razširitve cestišča med Spodnjo Rečico (Renek) in Rečico ob Savinji, da bo omogočeno normalno srečevanje nasproti vozečih vozil. Predvidena je širitev mostu na Reneku



(Grušoveljska struga) čez Savinjo v Spodnji Rečici. Na območju prečkanja potoka v Spodnji Rečici bo zgrajen pločnik. Sanirala se bo cesta nasproti kampa Menina v naselju Nizka po poplavih (novi asfalt, ureditev bankin). Celovito se bo uredilo križišče pri kapelici na relaciji Dol-Suha z vgradnjo električnega voda, optike in kanalizacije. Urejen bo priključek lokalne ceste iz smeri kmetijskih objektov v zaselku Poljane. Preuredilo se bo križišče na regionalni cesti v Grušovljah proti Irmanci in HŠ Grušovlje. Namen ukrepa je poskrbeti za urejenost lokalnega cestnega omrežja, kar bo učinkovalo v dvigu varnosti in udobja različnih oblik prevoza.

M5.2 Aktivni pristop k sanaciji in izboljšanju državnega cestnega omrežja v sodelovanju z Direkcijo RS za infrastrukturo (Pristop vključuje aktivnosti priprave projektne dokumentacije, predvsem za varnost ranljivejših skupin)

Občina bo v sodelovanju z DRSI izdelala idejno zasnovo o izgradnji obvoznice mimo kokošjih hlevov za razbremenitev jedra naselja. Celovito se bo uredila regionalna cesta Renek-Rečica ob Savinji. Aktivno si bo občina prizadevala tudi za ureditev ostalih odsekov državnih cest, zlasti na območjih slabe preglednosti in zoženj cestišča, da bi zagotovili varnost vseh udeležencev. Namen ukrepa je poskrbeti za nadgradnjo državnega cestnega omrežja v občini v sodelovanju z državnimi inštitucijami, kar bo učinkovalo v dvigu varnosti in udobja različnih oblik prevoza.

8.5.2 Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti

M5.3 Ukrepi za umirjanje prometa (enotne cone, hitrostne ovire, prikazovalniki hitrosti, izboljšanje talnih oznak na kritičnih odsekih, večji in bolj dosleden nadzor nad hitrostjo) in povečanje varnosti nevarnih odsekov / križišč / krožišč

Na področju umirjanja prometa je predvidena postavitve hitrostne ovire in uvedbe območja omejene hitrosti na začetku naselja Rečica ob Savinji ter v bližini vrtca in avtobusne postaje v Rečici ob Savinji. Uredila se bo hitrostna ovira tudi pred vstopom v mešano cono. Ukrepi se bodo koordinirali skupaj s sosednjimi občinami oz. medobčinskim redarstvom. V okviru ukrepa, kjer se bo povečala varnost nevarnih odsekov/križišč/krožišč je predvidena rekonstrukcija križišča pri naselju Varpolje in navezave na severno obvoznico. Predvidena je ureditev križišča pri izvozu s parkirišča gasilskega doma v Rečici ob Savinji (razširitev, ogledalo ali enosmerni promet). Uredil se bo enosmerni promet na lokalni cesti zraven Rečice ob Savinji 47 namesto obstoječe dvosmerne ulice. Prišlo bo do razširitve vozišča pri knjižnici ali namestitve ogledala za izboljšanje preglednosti. Namen ukrepa je poskrbeti za dvig varnosti na območjih povišanega tveganja varnosti, kar bo imelo pozitiven učinek na sam motorni promet in tudi ostale načine mobilnosti.

8.5.3 Upravljanje parkirnih mest

M5.4 Vzdrževanje, prenova in optimizacija parkirnih mest v občini

Občina Rečica ob Savinji bo uredila dodatna parkirna mesta in optimizirala obstoječa za boljšo izrabo prostora pri trgovini v Rečici ob Savinji. Zgradilo se bo parkirišče za prestop na javni prevoz ali skupen prevoz v Reneku v križišču za Varpolje. Manjše parkirišče bo zgrajeno v naselju Grušovlje ob glavni cesti, ki bo namenjeno prebivalcem okoliških naselij (npr. Homec) za prestop na javni prevoz ali skupen prevoz. Prišlo bo do umestitve parkirišča pri trgovini. Namen ukrepa je poskrbeti za optimalno infrastrukturo mirujočega prometa, kar bo imelo pozitiven učinek na center Rečice ob Savinji in izpostavljene turistične točke, tako za občane kot obiskovalce.



M5.5 Nadgradnja upravljanja parkiranja v občini

Občina Rečica ob Savinji bo na nekaterih lokacijah uvedla plačljivo parkiranje. Uvedba plačljivega parkiranja je predvidena na ključnih turističnih točkah. Poleg tega bo prišlo do izboljšanja nadzora nad plačevanjem parkirnine s sistemom avtomatskega beleženja ali parkirnimi kartami. Vršil se bo inšpekcijski in redarski nadzor na lokacijah obveznega plačevanja parkirnine. Namen ukrepa je je izboljšanje upravljanja mirujočega prometa, kar bo imelo pozitiven učinek na center Rečice ob Savinji in izpostavljene turistične točke, tako za občane kot obiskovalce.

M5.6 Spodbujanje trajnostnih praks z optimizacijo in širitvijo lokacij javno dostopne polnilne infrastrukture za e-vozila

Z nadaljnjo vzpostavitvijo dostopne in razpršene polnilne infrastrukture bo občina omogočila širšo uporabo električnih vozil. Polnilna infrastruktura se naj širi v sodelovanju s ponudniki (Upravljavci) polnilnih storitev (CPO – ChargePoint Operator) in v sodelovanju s sosednjimi občinami postopno na osnovi analize potreb in določitve primernih lokacij. Postavitev električnih polnilnih postaj predstavlja ključen korak k zmanjšanju emisij v prometu na lokalni ravni.

Tabela 8: Pregled ukrepov s področja motornega prometa.

Zap. št.	Ukrep	Zahtevnost	Prioriteta
Izboljševanje prometne povezljivosti in prometne infrastrukture, optimizacija prometne ureditve			
M5.1	Sanacija in izboljšanje lokalnega cestnega omrežja z rednim investicijskim vzdrževanjem, preplastitvami, rekonstrukcijami in novogradnjami (povezavan ukrep z H2.2, K3.1)	Srednja	Visoka
M5.2	Aktivni pristop k sanaciji in izboljšanju državnega cestnega omrežja v sodelovanju z Direkcijo RS za infrastrukturo (pristop vključuje aktivnosti priprave projektne dokumentacije, predvsem za varnost ranljivejših skupin).	Visoka	Visoka
Umirjanje prometa in povečevanje prometne varnosti			
M5.3	Ukrepi za umirjanje prometa (enotne cone, hitrostne ovire, prikazovalniki hitrosti, izboljšanje talnih oznak na kritičnih odsekih, večji in bolj dosleden nadzor nad hitrostjo) in povečanje varnosti nevarnih odsekov / križišč / krožišč	Visoka	Visoka
Upravljanje parkirnih mest			
M5.4	Vzdrževanje, prenova in optimizacija parkirnih mest v občini	Srednja	Srednja
M5.5	Nadgradnja upravljanja parkiranja v občini	Srednja	Srednja
M5.6	Spodbujanje trajnostnih praks z optimizacijo in širitvijo lokacij javno dostopne polnilne infrastrukture za e-vozila	Srednja	Srednja



9. AKCIJSKI NAČRT OCPS

Za uspešno uresničevanje OCPS je izdelan sedemletni akcijski načrt, ki za nabor ukrepov, navaja obdobje izvedbe po letih, opredelitev okvirnih stroškov, odgovornosti za izvedbo in virov financiranja.

LEGENDA TERMINSKE OCENE IZVEDBE:

- Zeleno polje z vrednostjo predstavlja okvirno letno vrednost za izvedbo ukrepa, ki bo imela za posledico finančne transakcije občinskega proračuna
- Zeleno polje brez vrednosti predstavlja predvidene aktivnosti občine, ki nimajo finančnih posledic v občinskem proračunu

Tabela 11: Akcijski načrt z ukrepi, viri financiranja, odgovornostmi ter ocena zahtevnosti izvedbe ter prioriteta.

Celostno prometno načrtovanje

Zap. št.	Ukrep	Viri financiranja	Zahtevnost	Odgovornost	Prioriteta	SKUPAJ	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Vzpostavitev učinkovitega izvajanja in spremljanja ukrepov													
C1.1	Sprejem, zagon, vrednotenja in prenova občinske celostne prometne strategije 2032	občinski proračun	Srednja	Občina, zunanji izvajalec	Visoka	40.000 €	20.000 €						20.000 €
C1.2	Sodelovanje pri pripravi regijske celostne prometne strategije, regijskega prostorskega plana ter podpora regionalnemu mobilnostnemu centru.	občinski proračun, sredstva RS in EU, sosednje občine	Srednja	Občina, sosednje občine, zunanji izvajalec	Srednja	10.000 €		10.000 €					
C1.3	Redno spremljanje kazalnikov na področju prometa in spremljanje stanja realizacije ukrepov s poročanjem	občinski proračun	Nizka	Občina, sosednje občine, zunanji izvajalec	Visoka	7.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
C1.4	Vzpostavitev in vzdrževanje registra nevarnih točk (površine za pešce, kolesarje, JPP in motorni promet) za aktivno spremljanje in podlage za odpravo nevarnosti v prometu	občinski proračun	Nizka	Občina	Srednja	8.000 €	2.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €



Zap. št.	Ukrep	Viri financiranja	Zahtevnost	Odgovornost	Prioriteta	SKUPAJ	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C1.5	Redno prijavljanje Občine na razpise za evropska/državna sredstva za področje trajnostne mobilnosti ter sodelovanje na projektih.	občinski proračun	Srednja	Občina, sosednje občine, zunanji izvajalec	Visoka	8.000 €	2.000 €		2.000 €		2.000 €		2.000 €
Spodbujanje trajnostne mobilnosti z ozaveščanjem													
C1.6	Izvajanje splošnih akcij ozaveščanja in izobraževanja na temo trajnostne mobilnosti ter spreminjanja potovalnih navad.	občinski proračun, sredstva RS in EU	Nizka	Občina, SPVCP, Turizem, šole, vrtci, gospodarstvo	Srednja	7.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
Integracija sektorjev za celostno prometno načrtovanje													
C1.7	Integracija lokalnega in državnega prostorskega in prometnega načrtovanja, upravljanja infrastrukture, turizma ter lokalnega gospodarstva in storitev, predvsem za upravljanje dnevnih in turističnih prometnih tokov.	občinski proračun, sredstva RS in EU	Visoka	Občina, SPVCP, Turizem, šole, vrtci, gospodarstvo	Visoka	7.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
C1.8	Izdelava mobilnostnega načrta za občino in večji dogodek v občini, spodbujanje in sofinanciranje mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa v občini.	občinski proračun	Srednja	Občina, SPVCP, šole, vrtci	Srednja	20.000 €	10.000 €				10.000 €		



Hoja

Zap. št.	Ukrep	Viri financiranja	Zahtevnost	Odgovornost	Prioriteta	SKUPAJ	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ureditev varnih površin za hojo													
H2.1	Vzpostavitev celovitega sistema pešpoti v občini. Izgradnja novih in povezovanje ter širitev obstoječih hodnikov za pešce v in med naselji.	občinski proračun, sredstva RS in EU (sredstva DRSI)	Srednja	Občina, DRSI	Visoka	970.000 €	280.000 €	360.000 €	80.000 €	125.000 €	125.000 €		
H2.2	Nadgradnja načrta varne šolske poti in po potrebi tudi izvedba nadgradenj ter spodbujanje njihove uporabe (povezan ukrep s H2.1)	občinski proračun	Srednja	Občina, SPVCP, šola	Srednja	120.000 €	20.000 €					50.000 €	50.000 €
H2.3	Prenova in revitalizacija javnih površin z namenom izboljšanja kakovosti življenja in varnosti pešcev (tematski parki, javna razsvetljava, opremljanje površin za pešce).	občinski proračun, sredstva RS in EU	Srednja	Občina	Visoka	55.000 €	8.000 €	15.000 €		8.000 €	8.000 €	8.000 €	8.000 €
H2.4	Razvoj in označitev ter oprema obstoječih ali novih poti za rekreativno hojo izven prometnic.	občinski proračun	Srednja	Občina, Turizem	Srednja	20.000 €	5.000 €	5.000 €				5.000 €	5.000 €
H2.5	Površine za pešce in trajnostna prenova na cesti proti OŠ	občinski proračun, sredstva RS in EU (sredstva DRSI)	Srednja	Občina	Visoka	100.000 €			20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €
Povečanje dostopnosti in privlačnosti za hojo													
H2.6	Redno vzdrževanje pešpoti (redna košnja obrežij in travnikov ob poteh za izboljšanje vidljivosti, urejanje bankin in popravilo talnih označb, odstranitev ovir).	občinski proračun	Nizka	Občina	Srednja	70.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €



Kolesarjenje

Zap. št.	Ukrep	Viri financiranja	Zahtevnost	Odgovornost	Prioriteta	SKUPAJ	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Vzpostavljanje mreže kolesarskih povezav in zagotavljanje večje varnosti za kolesarje													
K3.1	Izgradnja in ureditev kolesarskih povezav - vzpostavitev celovite mreže poti znotraj občine in med sosednjimi občinami.	občinski proračun, sredstva RS in EU	Visoka	Občina, DRSI	Visoka	150.000 €	100.000 €				50.000 €		
K3.2	Povečanje varnosti na ključnih odsekih (npr. omejitev hitrosti avtomobilov, širitev cestišča, namestitve opozorilnih prometnih znakov, ki voznike motornih vozil opozarjajo na prisotnost kolesarjev na cesti ali umik kolesarskih poti stran od glavne ceste).	občinski proračun, sredstva RS in EU (sredstva DRSI)	Visoka	Občina, DRSI	Visoka	200.000 €	100.000 €	100.000 €					
K3.3	Kolesarska oziroma mešana povezava Renek - Rečica (povezava z ukrepom H2.2)	občinski proračun, sredstva RS in EU (sredstva DRSI)	Visoka	Občina, DRSI	Visoka	170.000 €	75.000 €	75.000 €	20.000 €	20.000 €			
Povečanje dostopnosti in privlačnosti za kolesarjenje													
K3.4	Redno vzdrževanje kolesarskih poti, odstranitev ovir za kolesarje in opremljanje površin za kolesarje (npr. košnja travnatih površin ob kolesarskih poteh, čiščenje peska ob zaključku zime, javna razsvetljava) (povezan ukrep z H2.6)	občinski proračun	Nizka	Občina, DRSI	Srednja	14.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €
K3.5	Opremljanje površin za kolesarje (stojala za kolesa, kolesarnice) na ključnih točkah (parkirišča, turistične točke, gostinski objekti).	občinski proračun	Nizka	Občina	Nizka	14.000 €	10.000 €					2.000 €	2.000 €
K3.6	Nadgradnja sistema izposoje (e-) koles, polnilnih postaj in servisnih točk (v koordinaciji s sosednjimi občinami).	občinski proračun	Srednja	Občina	Srednja	20.000 €	5.000 €	5.000 €				5.000 €	5.000 €

**Javni prevoz**

Zap. št.	Ukrep	Viri financiranja	Zahtevnost	Odgovornost	Prioriteta	SKUPAJ	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Optimizacija voznih redov medkrajevskih linij													
J4.1	Optimizacija linij JPP skupaj z DUJPP in prevoznikom.	DUJPP	Visoka	DUJPP, sosednje občine	Visoka	10.000 €	5.000 €			5.000 €			
Izboljševanje dostopnosti in kakovosti storitev													
J4.2	Redno vzdrževanje, prenova ali umestitev dodatnih postajališč z dodatno opremo in prilagoditev gibalno in senzorično oviranim osebam.	občinski proračun	Srednja	Občina	Srednja	105.000 €	45.000 €	30.000 €	15.000 €	15.000 €			
J4.3	Nadgradnja oziroma širitev prevozov na klic	občinski proračun, DUJPP, potniki	Srednja	Občina	Srednja	30.000 €		5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €
J4.4	Organizacija šolskih prevozov, optimizacija šolskih linij in vključitev šolskih prevozov v sistem javnega prevoza potnikov.	občinski proračun	Visoka	DUJPP in občina	Srednja	350.000 €	50.000 €	70.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	40.000 €	40.000 €



Motorni promet

Zap. št.	Ukrep	Viri financiranja	Zahtevnost	Odgovornost	Prioriteta	SKUPAJ	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Izboljšanje prometne povezljivosti in prometne infrastrukture, optimizacija prometne ureditve													
M5.1	Sanacija in izboljšanje lokalnega cestnega omrežja z rednim investicijskim vzdrževanjem, preplastitvami, rekonstrukcijami in novogradnjami (povezavan ukrep z H2.2, K3.1)	občinski proračun, sredstva RS in EU (sredstva DRSI)	Srednja	Občina, DRSI	Visoka	500.000 €	310.000 €	100.000 €					90.000 €
M5.2	Aktivni pristop k sanaciji in izboljšanju državnega cestnega omrežja v sodelovanju z Direkcijo RS za infrastrukturo (pristop vključuje aktivnosti priprave projektne dokumentacije, predvsem za varnost ranljivejših skupin).	občinski proračun, sredstva RS in EU (sredstva DRSI)	Visoka	DRSI	Visoka	40.000 €	40.000 €						
Umirjanje prometa in povečanje prometne varnosti													
M5.3	Ukrepi za umirjanje prometa (enotne cone, hitrostne ovire, prikazovalniki hitrosti, izboljšanje talnih oznak na kritičnih odsekih, večji in bolj dosleden nadzor nad hitrostjo) in povečanje varnosti nevarnih odsekov / križišč / krožišč	občinski proračun, sredstva RS in EU (sredstva DRSI)	Visoka	Občina	Visoka	70.000 €	15.000 €	10.000 €	15.000 €	10.000 €	15.000 €		5.000 €
Upravljanje parkirnih mest													
M5.5	Vzdrževanje, prenova in optimizacija parkirnih mest v občini	občinski proračun	Srednja	Občina, sosednje občine, zasebniki	Srednja	85.000 €	15.000 €		30.000 €		25.000 €		10.000 €



Občinska celostna prometna strategija Občine Rečica ob Savinji

M5.6	Nadgradnja upravljanja parkiranja v občini	občinski proračun	Srednja	Občina, sosednje občine	Srednja	10.000 €	2.000 €	5.000 €				3.000 €
M5.7	Spodbujanje trajnostnih praks z optimizacijo in širitvijo lokacij javno dostopne polnilne infrastrukture za e-vozila	občinski proračun, ponudniki polnilne infrastrukture, EU	Srednja	Občina, izbrani ponudnik	Srednja	20.000 €			10.000 €		10.000 €	