



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Občine Štore





REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija



Naročnik:	Občina Štore
Izdelovalec:	RCI - Razvojni center Inženiringi Celje d.o.o.
Avtorji:	Matija Jurko Rok Skale Staša Varšek Mira Leskovar Neža Jurko
Presojevalka kakovosti vsebine:	Mateja Kukovec
Fotografije in oblikovanje:	RCI - d.o.o.
Izdelano:	September 2025

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

NAGOVOR ŽUPANA

Spoštovane občanke in občani,

v Občini Štore se zavedamo, da promet ni zgolj vprašanje cest, avtomobilov in infrastrukture, temveč pomemben del vsakdanjega življenja vseh nas. Način, kako se premikamo, vpliva na našo varnost, zdravje, kakovost bivanja in tudi na razvoj lokalnega gospodarstva. Zato si prizadevamo za trajnostno usmerjen prometni sistem, ki bo prijazen do ljudi in okolja ter bo odgovarjal na izzive prihodnosti.



Občinska celostna prometna strategija (OCPS), ki jo imate pred seboj, je rezultat konstruktivnega dela, sodelovanja in premisleka. Temelji na široki vključenosti občinske uprave, strokovne in zainteresirane javnosti ter občanov, ki so s svojimi pogledi in predlogi pripomogli k oblikovanju realne in dolgoročno vzdržne vizije mobilnosti v naši občini.

Z novo strategijo nadgrajujemo ukrepe, ki smo jih že izvedli v preteklih letih — od izboljšav peš in kolesarske infrastrukture, do uvajanja sistemov izposoje koles in drugih pomembnih pridobitev. Vse to pa je šele začetek. Strategija odpira pot nadaljnjemu razvoju v smeri varnejšega prometa, boljših povezav med naselji, večje uporabe javnega prevoza in spodbujanja zdravih potovalnih navad.

Hvaležen sem vsem, ki ste s sodelovanjem prispevali k pripravi dokumenta. Prepričan sem, da bomo s skupnimi močmi lahko uspešno uresničili zapisane cilje in z vsakim korakom izboljšali mobilnost, dostopnost in kakovost življenja v naši občini.

Naj bo ta strategija ne le načrt, temveč vodilo za skupno prihodnost — varno, povezano in trajnostno.

S spoštovanjem,

Miran Jurkošek, Župan Občine Štore

KAZALO VSEBINE

1	NAŠA POT K TRAJNOSTNI PRIHODNOSTI	1
2	SOUSTVARJANJE DRUGAČNE MOBILNOSTI: PROCES PRIPRAVE OCPS.....	3
3	NA POTI K BOLJŠI MOBILNOSTI IN KVALITETNEJŠEMU BIVANJSKEMU OKOLJU: V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI?.....	6
3.1	Vizija OCPS	6
3.2	Strateški cilji.....	7
3.3	Ciljne vrednosti.....	8
4	OBČINSKA MOBILNOST V ŠTEVILKAH IN DEJSTVIH – KJE SMO?	9
4.1	Demografski podatki.....	9
4.2	Prometno omrežje	10
4.3	Motorizacija.....	10
4.4	Prometne obremenitve	11
4.5	Potovalne navade občanov	12
4.5.1	Potovalne navade med delovno aktivnim prebivalstvom	13
4.5.2	Rezultati kordonskega štetja	15
4.5.3	Potovalne navade šolarjev	16
4.6	Prometna varnost	19
5	DOSEŽKI, IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE ZA RAZVOJ PROMETA V OBČINI.....	20
5.1	Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Celostno prometno načrtovanje	20
5.2	Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Hoja.....	22
5.3	Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete - Kolesarjenje.....	24
5.4	Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete - Javni potniški promet	26
5.5	Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete - Motorni promet	30
6	SMERI UKREPANJA – NAŠ NAČRT POTI	32
6.1	Smeri ukrepanja - Celostno prometno načrtovanje	32
6.2	Smeri ukrepanja - Hoja.....	35
6.3	Smeri ukrepanja - Kolesarjenje	38
6.4	Smeri ukrepanja - Javni potniški promet	39
6.5	Smeri ukrepanja - Motorni promet	41
7	AKCIJSKI NAČRT	44
7.1	Celostno prometno načrtovanje	45
7.2	Hoja.....	46
7.3	Kolesarjenje.....	47
7.4	Javni potniški promet	48
7.5	Motorni promet	49
8	ZAKLJUČEK	50

KAZALO TABEL

TABELA 1: CILJNE VREDNOSTI STRATEŠKIH CILJEV	8
TABELA 2: IZBRANI DEMOGRAFSKI KAZALNIKI ZA OBDOBJE 2015 - 2024	10
TABELA 3: MOTORIZACIJA V OBČINI ŠTORE	11
TABELA 4: DELOVNO AKTIVNI PREBIVALCI OBČINE GLEDE NA OBČINO DELA	13
TABELA 5: SMERI UKREPANJA – CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	33
TABELA 6: SMERI UKREPANJA – HOJA	36
TABELA 7: SMERI UKREPANJA – KOLESARJENJE.....	38
TABELA 8: SMERI UKREPANJA – JAVNI POTNIŠKI PROMET	40
TABELA 9: SMERI UKREPANJA – MOTORNI PROMET	42
TABELA 10: AKCIJSKI NAČRT – CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	45
TABELA 11: AKCIJSKI NAČRT – HOJA.....	46
TABELA 12: AKCIJSKI NAČRT – KOLESARJENJE	47
TABELA 13: AKCIJSKI NAČRT – JAVNI POTNIŠKI PROMET.....	48
TABELA 14: AKCIJSKI NAČRT – MOTORNI PROMET	49

KAZALO SLIK

SLIKA 1: KLJUČNI KORAKI V PROCESU IZDELAVE OCPS	4
SLIKA 2: STRATEŠKI STEBRI OCPS	5
SLIKA 3: LOKACIJA ŠTEVNEGA MESTA "ŠTORE"	15

KAZALO GRAFIKONOV

GRAF 1: POTOVALNI NAČIN ZA PRIHOD NA DELO	14
GRAF 2: DOLŽINA POTI NA DELO	14
GRAF 3: REZULTATI KORDONSKEGA ŠTETJA, ZDRUŽENI PO PROMETNIH NAČINIH, 4. JUNIJ 2024	16
GRAF 4: DELEŽI UPORABE POTOVALNIH NAČINOV ZA PRIHOD V OŠ	17
GRAF 5: DELEŽI OTROK, KI PRIHAJAJO V OŠ BREZ SPREMSTVA ODRASLIH OSEB	18

1 NAŠA POT K TRAJNOSTNI PRIHODNOSTI

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

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

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



Občina Štore se že več let zaveda pomena celostnega prometnega načrtovanja. Leta 2018 je bila sprejeta prva Celostna prometna strategija (CPS), ki je bila ena izmed ključnih točk na področju izboljšanja mobilnosti v občini. Postavila je temelje za razvoj bolj trajnostnega, varnega in dostopnega prometnega sistema, ki spodbuja hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza.

Na podlagi te strategije je bila uspešno izvedena vrsta projektov, ki so izboljšali prometno infrastrukturo in dostopnost do trajnostnih oblik prevoza. Med najpomembnejšimi so:

- zavedanje naraščajoče pomembnosti celostnega prometnega načrtovanja.
- ureditev površin za pešce v Ulici Karla Vovka.
- površine za hojo v okviru rekonstrukcije regionalne ceste R3-744/2346 Štore-Svetina-Laško.
- ureditev površin za pešce v spodnjih Štorah (ob glavni regionalni cesti, pri železniški postaji, pri Opoki, urejena pot iz spodnjih Štor do Lipe).
- vzpostavitev sistema izposoje javnih koles KolesCe.
- izgradnja DKP Celje-Štore-Šentjur.
- rekonstrukcija Železniške postaje Štore.
- uvedba prevozov Štorovčan.
- izvedba ukrepov umirjanja prometa na določenih odsekih.
- postavitve prikazovalnikov hitrosti v spodnjih Štorah in Prožinski vasi.
- vzpostavitev območij z omejitvijo hitrosti (cona 30) v strnjenih naseljih.
- izgradnja javne razsvetljave.
- izdelava projektne dokumentacije za ureditev površin za pešce ob državni cesti Štore-Opoka-Ogorevc-Prožinska vas.
- rekonstrukcija regionalne ceste R3-744/2346 Štore-Svetina-Laško z ureditvijo postajališč javnega potniškega prometa (JPP).
- nova parkirišča v Kompolah, ob športni dvorani, vrtcu in šoli.

Izvedeni projekti so pomembno prispevali k izboljšanju prometnih razmer v občini, vendar se zavedamo, da razvoj mobilnosti nikoli ni zaključen proces. Prometne potrebe se spreminjajo, okoljski izzivi postajajo vse večji, tehnološki razvoj pa prinaša nove priložnosti za učinkovitejše in pametnejše rešitve.

Zato s predmetno Občinsko celostno prometno strategijo Občine Štore (OCPS) nadgrajujemo dosedanje ukrepe, prepoznavamo nove izzive in oblikujemo celovite rešitve za prihodnost mobilnosti v občini.



Dokument v nadaljevanju predstavlja vizijo in cilje trajnostne mobilnosti, podroben pregled trenutnega stanja in ključnih izzivov, s katerimi se soočamo. Predstavljamo oblikovana strateška vodila in smeri ukrepanja, ki bodo določale naše glavne razvojne usmeritve. V zaključku predstavljamo konkreten akcijski načrt z naborom ukrepov, časovnim okvirjem, odgovornimi nosilci in predvidenimi viri, s čimer strategija postaja močno orodje za usmerjanje občinske prometne politike.

2 SOUSTVARJANJE DRUGAČNE MOBILNOSTI: PROCES PRIPRAVE OCPS

Prvi koraki v procesu priprave nove OCPS so bili izvedeni z umestitvijo OCPS v Načrt razvojnih programov (NRP) Občine Štore, v decembru 2023. Aktivnosti so se nadaljevale s postopki izbora izvajalca za pripravo OCPS ter s podpisom pogodbe z izbranim izvajalcem (april 2024).

Sam proces priprave oz. izdelave OCPS se je pričel z mesecem majem 2024, z oblikovanjem ožje delovne skupine in je potekal do maja 2025, ko je ustreznost OCPS potrdilo pristojno Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo Republike Slovenije. Strategijo je potrdil tudi Občinski svet Občine Štore.

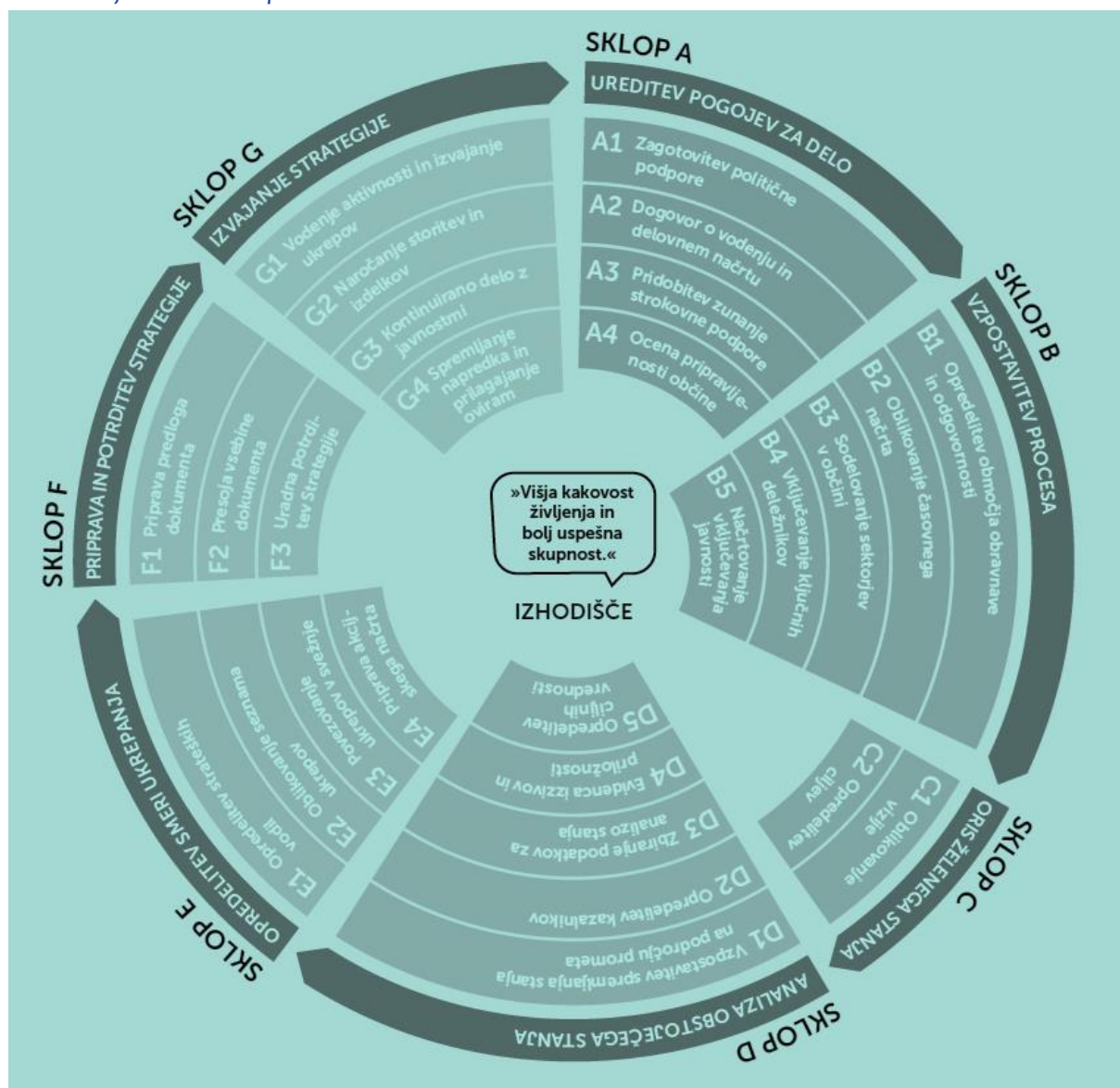


Celoten proces je potekal v skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije¹, ki obsega 7 ključnih sklopov:

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

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

Slika 1: Ključni koraki v procesu izdelave OCPS



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

OCPS je nastajala skozi širok in vključujoč proces načrtovanja. Na začetku smo oblikovali ožjo in širšo delovno skupino, ki st aktivno sodelovali v vseh fazah priprave strategije. V ožjo delovno skupino smo vključili predstavnike občinske uprave in izdelovalca OCPS, v širšo delovno skupino pa predstavnike ključnih deležnikov, med njimi predstavnike občinskega sveta, odborov, izobraževalnih ustanov, zdravstvenih ustanov, policije, redarstva, krajevne skupnosti, gospodarstva, izvajalcev šolskih prevozov idr.

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

Cilj vseh izvedenih aktivnosti je pridobiti čim več povratnih informacij, ki omogočajo boljše razumevanje trenutnega stanja in izzivov, s katerimi se soočamo kot občina. Poleg tega tako spodbujamo iskanje inovativnih rešitev, ki odražajo raznolikost interesov znotraj skupnosti. Proces participacije omogočajo oblikovanje širšega konsenza glede prioritet in usmeritev, kar vodi do bolj trajnostnih in sprejemljivih odločitev. Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov je potekalo prek različnih anket, intervjujev, delavnic, javnih razprav, javne razstave, medijskih objav in prireditve na prostem v okviru odprtja državne kolesarske povezave Celje-Štore-Šentjur.

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

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

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

Slika 2: Strateški stebri OCPS



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

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

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

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

3.1 Vizija OCPS

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

„Občina Štore bo zgled uspešne občine, kjer bodo prometne poti dostopne, učinkovite ter prijazne do občanov in okolja. Prometna infrastruktura bo odražala premišljeno načrtovanje ukrepov, ki bodo pozitivno vplivali na varnost in zdravje občanov. Usmerjeni bomo k izboljšanju prometne dostopnosti, ki bo podpirala neovirano opravljanje gospodarskih in družbenih dejavnosti. Dostop do javnega prometa bo omogočen vsem prebivalcem, hkrati pa bo vzpodbuden in privlačen za obiskovalce.“



3.2 Strateški cilji

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

1. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

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

2. Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti

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

3. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

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

4. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci

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

5. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti

Cilj se osredotoča na izboljšanje dostopnosti do osnovnih storitev (zdravstvenih, izobraževalnih, športnih, kulturnih ustanov in aktivnosti, trgovin in drugih servisnih storitev). Aktivnosti bodo

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

usmerjenje v ukrepe, ki bodo omogočali dostopnost do vseh navedenih storitev, tudi na trajnostne načine, za vse prebivalce. Napredek bomo spremljali z merjenjem deleža aktivnih oblik mobilnosti (hoja, kolo, skiro,...) na glavnih prometnicah.

6. Znižanje lokalne emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa

Cilj se osredotoča na zmanjševanje vplivov na okolje, ki jih povzroča motorni promet, z uvedbo okolju prijaznih rešitev in spodbujanjem uporabe trajnostnih načinov prevoza. Učinkovitost bomo spremljali z merjenjem deleža in obsega uporabe avtomobilov na glavnih prometnicah v občini.

7. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo

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

3.3 Ciljne vrednosti

S ciljnim vrednostmi smo kvantitativno določili želene spremembe in časovne roke zanje. Z njimi bomo na koncu procesa, pa tudi med njim, merili primernost, uspešnost in učinkovitost izbranih ukrepov.

Tabela 1: Ciljne vrednosti strateških ciljev

Rang	Nacionalni cilj	Kazalnik	Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost
1.	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Število nesreč na državnih cestah	Zmanjšanje letnega števila nesreč za 10 % glede na povprečje obdobja 2014-2023	25	22,5
2.	Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Povečanje deleža osnovnošolcev, ki prihaja v šolo z aktivnimi oblikami mobilnosti, za 5 %	17,1 %	22,1 %
		Delež otrok, ki prihajajo v šolo brez spremstva odraslih	Povečanje deleža otrok, ki prihaja v šolo brez spremstva odraslih, za 5 %	15,6 %	20,6 %
3.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Število oseb, ki uporabljajo JPP	Povečanje števila uporabnikov JPP za 15 %	55 validacij	63 validacij
4.	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Delež uporabe aktivnih potovalnih načinov zaposlenih	Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo peš ali s kolesom (4-5x tedensko) za 5 %	10,5 %	15,5 %
5.	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti	Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža aktivnih oblik mobilnosti (hoja, kolo, skiro...) na glavnih prometnicah za 5 %	5,9 %	10,9 %
6.	Znižanje lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Zmanjšanje deleža in obsega uporabe avtomobilov na glavnih prometnicah v občini za 3 %	79,9 %	76,9 %
7.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe aktivnih potovalnih načinov zaposlenih	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo izključno lasten avtomobil, za 5 %	73,2 %	70,2 %

4 OBČINSKA MOBILNOST V ŠTEVILKAH IN DEJSTVIH – KJE SMO?

Mobilnost v občini ni le skupek cest, križišč in prevoznih sredstev. Soustvarjamo jo ljudje s svojimi vsakodnevnimi potovalnimi navadami. Odločitev o načinu premoščanja razdalje pomembno vpliva na prometne tokove, obremenitve cest, kakovost bivanja ter na okolje. Da bi razumeli, kako občani dejansko uporabljajo prometni sistem in kje so ključni izzivi, je nujno pogledati v številke in dejstva, ki oblikujejo današnjo prometno realnost.

4.1 Demografski podatki

Občina Štore je del Savinjske statistične regije in se razprostira na 28,1 km², kar jo med slovenskimi občinami po površini uvršča na 176. mesto. Občina šteje približno 4.400 prebivalcev, ki živijo v 12 naseljih: Draga, Javornik, Kanjuce, Kompole, Laška vas pri Štorah, Ogorevc, Pečovje, Prožinska vas, Svetina, Svetli Dol, Šentjanž nad Štorami in Štore. Na vzhodu občina meji na Občino Šentjur, na severu in zahodu na Mestno občino Celje, na jugu pa na Občino Laško.



Upravno središče občine je naselje Štore, ki je razdeljeno na dva dela: industrijski del in stanovanjski del – Lipa, kjer so prostori občinske uprave, osnovna šola, vrtec, zdravstveni dom, pošta in športni objekti. V industrijskem središču Štor sta dve obrtni coni: Obrtna cona Štore in Obrtno trgovska cona Štore – vzhod, kjer so svoje poslovne prostore pridobila številna podjetja.

Največ prebivalcev občine živi v naseljih Štore (47,6 %), Kompole (11,7 %) in Prožinska vas (11,5 %), kjer skupaj živi 70,8 % vseh prebivalcev občine. Izbrani statistični kazalniki kažejo, da večina prebivalstva pripada starostni skupini 15-64 let (62,5 %), povprečna starost v občini pa znaša 45,6 let. Ob tem se kaže staranje prebivalstva, saj se je povprečna starost občanov v zadnjih 10 letih dvignila za 1,2 let. Delež prebivalcev, starejših od 65 let, se je dvignil za 2,5 %, za 2,5 % pa je prav tako upadlo število občanov starostne kategorije 15-64 let.

Tabela 2: Izbrani demografski kazalniki za obdobje 2015 - 2024

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Občina Štore	Prebivalstvo	4.263	4.239	4.242	4.257	4.616	4.529	4.477	4.396	4.466	4.452
	Povprečna starost (leta)	44,4	44,7	44,8	44,9	44,9	45,1	45,3	45,5	45,3	45,6
	Indeks staranja	154,7	156,7	153,8	159,5	161,9	162,8	160,7	165,2	166,2	171,4
	Delež prebivalcev, starih 0-14 let (%)	13,7	13,8	14,1	13,9	13,3	13,8	14,1	14,1	14,0	13,8
	Delež prebivalcev, starih 15-64 let (%)	65,0	64,5	64,2	63,8	65,3	63,8	63,1	62,5	62,8	62,5
	Delež prebivalcev, starih 65 let ali več (%)	21,2	21,7	21,7	22,2	21,5	22,4	22,7	23,3	23,2	23,7
	Gostota naseljenosti	151,7	150,9	151,0	151,5	164,0	160,9	158,9	156,0	158,5	158,3

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

4.2 Prometno omrežje

Občina Štore je povezana z lokalnimi in regionalnimi cestami, ki jo povezujejo z bližnjimi občinami, kot sta Celje in Šentjur. Glavna povezava je cesta, ki poteka skozi Štore in omogoča dostop do Celja, ki je gospodarsko in prometno središče regije. Najbližja avtocestna povezava je avtocesta A1 (Ljubljana–Maribor), ki je dostopna preko Celja ali Šentjurja. Ta omogoča hitre povezave do večjih mest v Sloveniji.

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

Skupna dolžina javnih cest v Občini Štore znaša 82,36 km, od tega 12,86 km pripada državnim cestam, preostalih 69,50 km pa občinskim cestam (vključno z javnimi potmi za kolesarje). Gostota celotnega javnega cestnega omrežja v občini je 2,93 km na km² občinskega ozemlja, kar je več kot povprečna gostota na državni ravni, ki znaša 1,92 km na km².

4.3 Motorizacija

Eden glavnih kazalnikov, ki kaže na naše potovalne navade in je močno povezan z geografskimi in drugimi socio-ekonomskimi značilnostmi območja, je stopnja motorizacije. Splošna rast števila vozil v občini, ki predstavlja skupno število cestnih vozil, se je povečala za skoraj 25,1 %, kar je precej več kot 4,8 % rasti prebivalstva. To kaže na povečano odvisnost od osebnih prevoznih sredstev in na večje potrebe po prometni infrastrukturi in parkirnih prostorih.

Izrazita rast specifičnih kategorij vozil: najvišjo rast števila vozil beležijo motorna kolesa (77,2 %) in kolesa z motorjem (67,5 %), kar kaže na povečano priljubljenost teh vozil. Tudi število tovornih motornih vozil in traktorjev je občutno naraslo, kar kaže na povečanje komercialnega prometa in kmetijskih dejavnosti v občini.

Stopnja motorizacije, ki kaže število vozil na prebivalca Občine Štore, se je povečala iz 0,66 na 0,79 vozil na prebivalca, kar predstavlja rast za skoraj 20 %. Ta trend odraža večje lastništvo vozil na prebivalca, kar povečuje pritiske na cestno infrastrukturo, predvsem v konicah.

Na splošno podatki kažejo, da bi bilo v občini smiselno okrepiti prizadevanja za razvoj javnega prevoza in infrastrukture za kolesarje ter pešce, s čimer bi zmanjšali odvisnost od osebnih vozil in pritisk na cestno omrežje.

Tabela 3: Motorizacija v Občini Štore

Vozila	2015	2023	Rast
Cestna vozila - SKUPAJ	2.841	3.554	125,1 %
Motorna vozila	2.736	3.399	124,2 %
Kolesa z motorjem	117	196	167,5 %
Motorna kolesa	127	225	177,2 %
Osebnih avtomobilov in specialnih osebnih avtomobilov	2.093	2.441	116,6 %
Avtobusi in mini avtobusi	0	0	0
Tovorna motorna vozila	210	303	144,3 %
Traktorji	189	234	123,8 %
Priklopna vozila	105	155	147,6 %
Prebivalstvo	2015	2023	Rast
Skupaj	4.263	4.466	104,8 %
Stopnja motorizacije (št. vozil na prebivalca)	0,66	0,79	119,7 %

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

4.4 Prometne obremenitve

Prometne obremenitve na območju Občine Štore se spremljajo na dveh državnih števnikih mestih, Kompole in Svetina. Podatki kažejo, da števna mesta ne zajemajo prometa kontinuirano vsako leto, temveč občasno, zato je treba pri interpretaciji sprememb med leti upoštevati omejitve metodologije. Na števniku mestu Kompole so od leta 2013 do vključno 2020 zabeleženi enaki podatki, kar kaže, da v tem obdobju novo štetje ni bilo opravljeno in zato o morebitnih spremembah prometa v tem času ne moremo sklepati. Od leta 2021 dalje so na voljo novi podatki, ki kažejo nižje skupno število vozil v primerjavi s prejšnjimi objavami ter spremembe v sestavi prometa, na primer povečanje števila avtobusov in zmanjšanje pri večini drugih kategorij vozil.

Na števniku mestu Svetina je bilo do leta 2021 zabeleženo stalno število vozil, šele podatki iz let 2022 in 2023 kažejo povečanje skupnih obremenitev ter spremembe v strukturi prometa, zlasti pri avtobusih in tovornih vozilih. V določenih letih so zabeležene tudi posebnosti, kot so prvič evidentiran vlačilec ali odsotnost srednje težkih tovornih vozil. Na podlagi teh podatkov lahko sklepamo, da promet na območju Občine Štore ni enoten in da se lahko prometne obremenitve in sestava vozil med posameznimi cestnimi odseki in obdobji pomembno razlikujejo. Občasna narava štetja pomeni, da podatki ponujajo vpogled v prometno sliko v času meritev in so uporabni kot dopolnilni kazalniki za spremljanje razmer na državnih cestah v občini.

Celotna slika kaže, da poteka promet v občini raznoliko in se na posameznih delih prostora razvija v različnih smereh, kar dopolnjuje splošno razumevanje mobilnosti in prometnih tokov na lokalni ravni.

4.5 Potovalne navade občanov

Analiza potovalnih navad med splošno javnostjo smo izdelali na podlagi rezultatov ankete, ki je bila javnosti na voljo v spletni in tiskani obliki. Podatki temeljijo na vzorcu 169 izpolnjenih anket. Anketa je vključevala vprašanja o potovalnih navadah za dostop do službe, šole, trgovin in ostalih storitev v občini.

Med anketiranci so bili večinoma zaposleni (85 %), upokojenci (5 %) in brezposelne osebe (5 %). V starostni skupini je prevladovala kategorija 30-49 let (71 %).

Uporaba avtomobila izstopa v vseh kategorijah, izjema je le pot na rekreacijo, kjer prevladujejo trajnejši načini potovanja (kolo, hoja).

Uporaba avtomobila je največja za potovanja v smeri Celja (94,8 %) in Šentjurja (87,1 %). **V službo se z avtomobilom pelje kar 86,8 % anketiranih, ki vsakodnevno opravljajo pot v službo, kljub temu da jih je 19 % od službe oddaljenih manj kot 5 km, oziroma 37 % manj kot 10 km.**

V središče Štor se z avtom pripelje 61 % anketirancev, 31 % jih pešači in 3 % pripelje s kolesom.

Uporaba JPP je izrazito nizka (1-2 %).

Anketiranci bi uporabo avtomobila na razdalji do 2 km zamenjali za hojo, če bi bilo to varneje (20,1 %) oziroma bi bile poti bolj urejene. S kolesom bi se na razdalji do 5 km raje kot z avtomobilom peljali, če bi bilo to varneje in če bi bile kolesarske steze lepše urejene (osenčene v poletnih mesecih). Uporabi avtomobila se ne bi odreklo 9,2 % anketirancev, ne glede na izboljšanje pogojev.



4.5.1 Potovalne navade med delovno aktivnim prebivalstvom

Eno izmed pomembnejših področij, povezanih s potovalnimi navadami, je področje delovne aktivnosti prebivalstva. V občini je bilo po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije v letu 2023 1.938 delovno aktivnih prebivalcev, kar je 70,7 % prebivalcev. Na območju občine je bilo v istem obdobju 2.017 delovnih mest. 416 delovno aktivnih prebivalcev (21,5 %) je delo opravljalo v domači občini, ostali so na delo migrirali v druge slovenske občine.

Tabela 4: Delovno aktivni prebivalci občine glede na občino dela

Občina	Migracije iz Občine Štore v ostale občine	Migracije iz ostalih občin v Občino Štore
Skupaj	1.938	2.017
Celje	731	507
Štore	416	416
Ljubljana	217	12
Šentjur	107	327
Žalec	90	63
Maribor	46	9
Laško	35	119
Vojnik	33	59
Velenje	27	33
Šmarje pri Jelšah	22	138
Slovenske Konjice	15	25
Prebold	14	14
Rogaška Slatina	13	47
Zreče	12	12
Kranj	10	1
Druge občine:	150	235

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

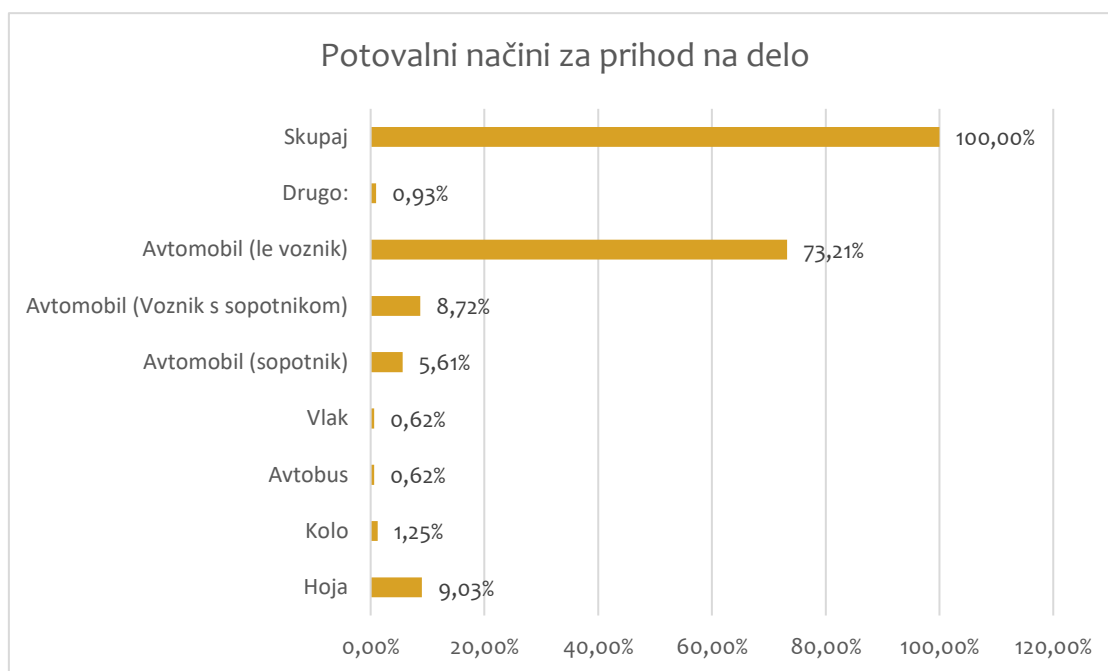
Največ migracij iz Občine Štore v ostale občine je proti Mestni občini Celje (37,7 %), v Ljubljano (11,2 %), Šentjur (5,5 %) in Žalec (4,6 %). Hkrati v občino na delo prihaja 2.017 oseb, pri čemer jih največ prihaja na delo iz Mestne Občine Celje (25,1 %) in občin Šentjur (16,2 %), Šmarje pri Jelšah (6,8 %) in Laško (5,9 %).

Podatki o delovno aktivnih prebivalcih in delovnih mestih v Občini Štore kažejo na izrazit mobilnostni vzorec, saj večina prebivalcev na delo migrira izven občine, kar nakazuje na potrebo po vzpostavitvi učinkovite prometne povezanosti z večjimi zaposlitvenimi središči. Občina je kljub temu močno zaposlitveno središče, saj nudi več delovnih mest kot ima delovno aktivnih prebivalcev. Ta intenzivna migracija delovne sile prinaša tako izzive kot priložnosti za razvoj mobilnostnih rešitev. Ustrezna infrastruktura in trajnostne prometne rešitve bi lahko olajšale

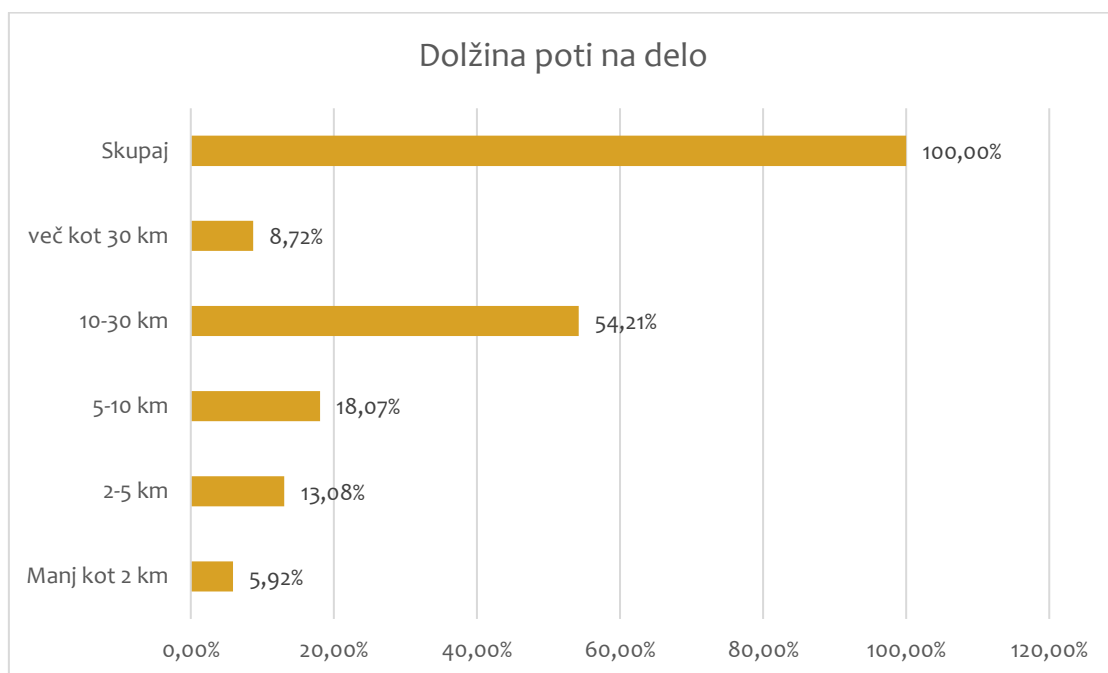
prihod in odhod zaposlenih ter zmanjšale pritisk na cestno infrastrukturo, hkrati pa izboljšale prometno povezanost občine z regijo.

Potovalne navade oz. deleže uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo smo merili tudi s pomočjo anketnih vprašalnikov pri večjih zaposlovalcih v Občini Štore. Merili smo deleže uporabe potovalnih načinov za prihod na delo in razdaljo do delovnega mesta za sodelujoče zaposlene. Anketne vprašalnike je izpolnilo 321 zaposlenih.

Graf 1: Potovalni način za prihod na delo



Graf 2: Dolžina poti na delo



Glede na oddaljenost do službe lahko vsi delovno aktivni prebivalci Občine Štore skupaj letno za pot na delo in iz dela z avtomobilom opravijo tudi do 20.841.510,38 potniških kilometrov. To velja za scenarij, za katerega je privzeto:

- da se pot opravi 2x dnevno (v in iz službe),
- da je upoštevanih 225 delovnih dni,
- da v 80,5 % (delež iz ankete med zaposlovalci) pot opravimo kot samostojen voznik,
- da se pot opravi le v razdalji med centralnimi deli naselij (npr. do Šentjurja 9 km in nazaj 9 km).

4.5.2 Rezultati kordonskega štetja

Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini smo ocenili na podlagi kordonskega štetja prometa, ki se je izvajalo na lokaciji števnege mesta "Štore". Najvišji je delež uporabe osebnega avtomobila, kar sledi izsledkom študij v okoliških občinah. Delež aktivnih potovanj – peš in s kolesom - je relativno nizek.

Slika 3: Lokacija števnege mesta "Štore"

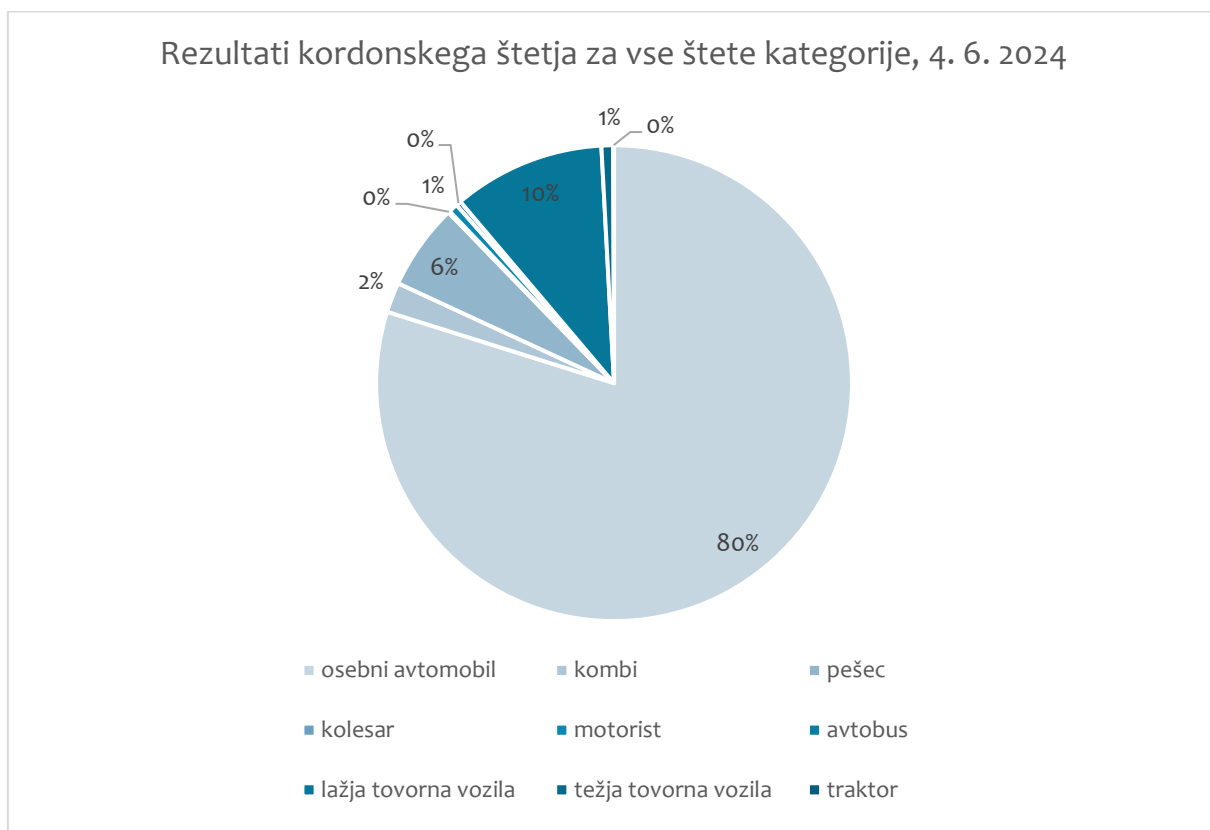


Vir: <https://www.google.com/maps>

Delež uporabe avtomobila je na podlagi kordonskega štetja visok, kar pripisujemo precejšnji razpršenosti poselitve v Občini Štore. Kljub temu je znaten delež aktivnih potovanj:

Peš in s kolesom potuje kar 6,5 % oseb. Zjutraj je aktivno potovalo 33 oseb, popoldne pa kar 78. Bistveno več je peš prometa na račun prihoda učencev v šolo. Zaradi štetja v času zaključka pouka je povečan obseg peš prometa na račun odhoda otrok iz šole proti domu. V popoldanski konici je v primerjavi z dopoldansko povečano število lahkih tovornih vozil. Povprečna zasedenost avtomobilov variira glede na jutranjo/popoldansko konico in je obratno sorazmerna glede na smer vožnje proti šoli oz. obratno. Povečana je zasedenost vozil v jutranji konici v smeri proti šoli.

Graf 3: Rezultati kordonskega štetja, združeni po prometnih načinih, 4. junij 2024



4.5.3 Potovalne navade šolarjev

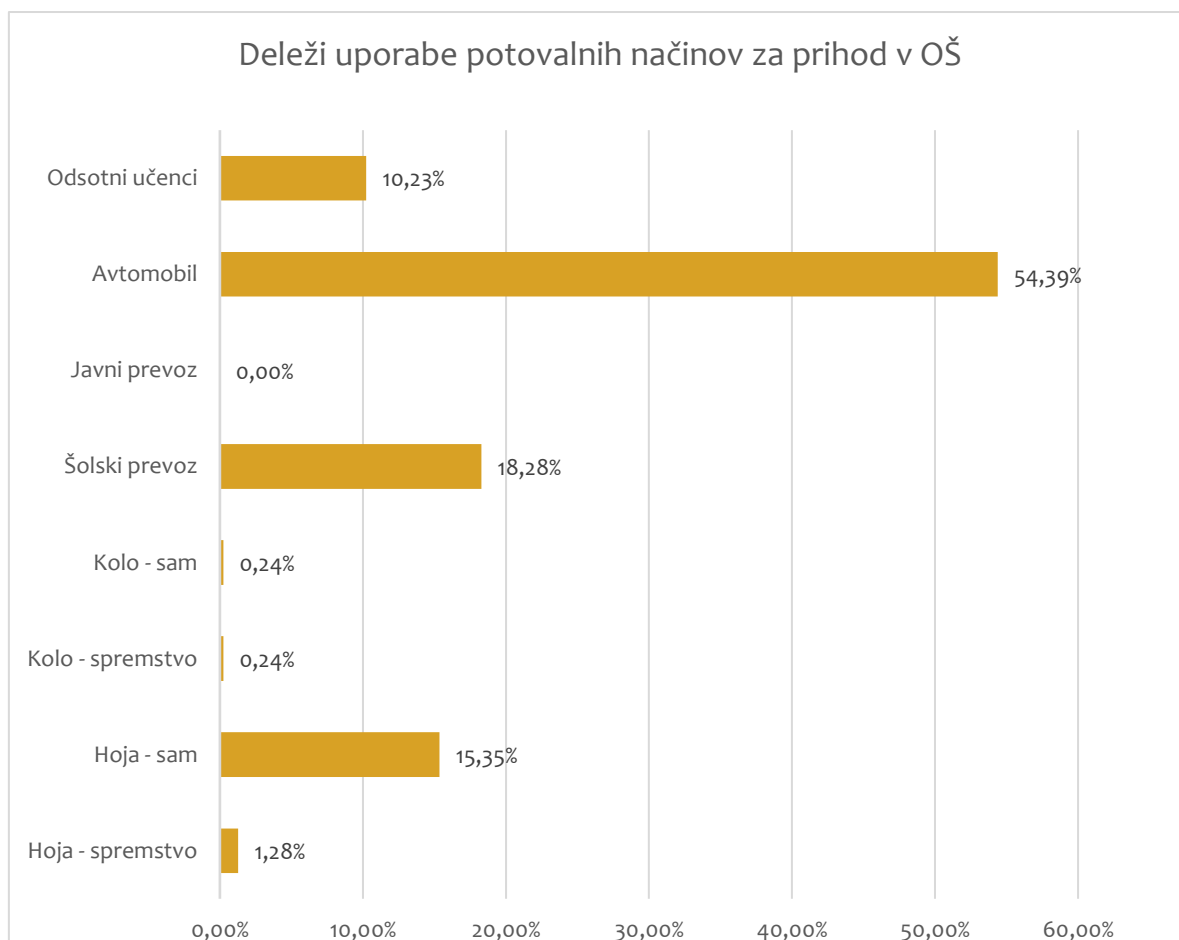
Izobraževalni procesi poleg delovnih procesov predstavljajo enega glavnih razlogov za dnevne migracije. V občini je bilo v šolskem letu 2023/24 v izobraževalni sistem vključenih 188 predšolskih otrok, 392 osnovnošolskih otrok, 170 dijakov in 119 študentov.



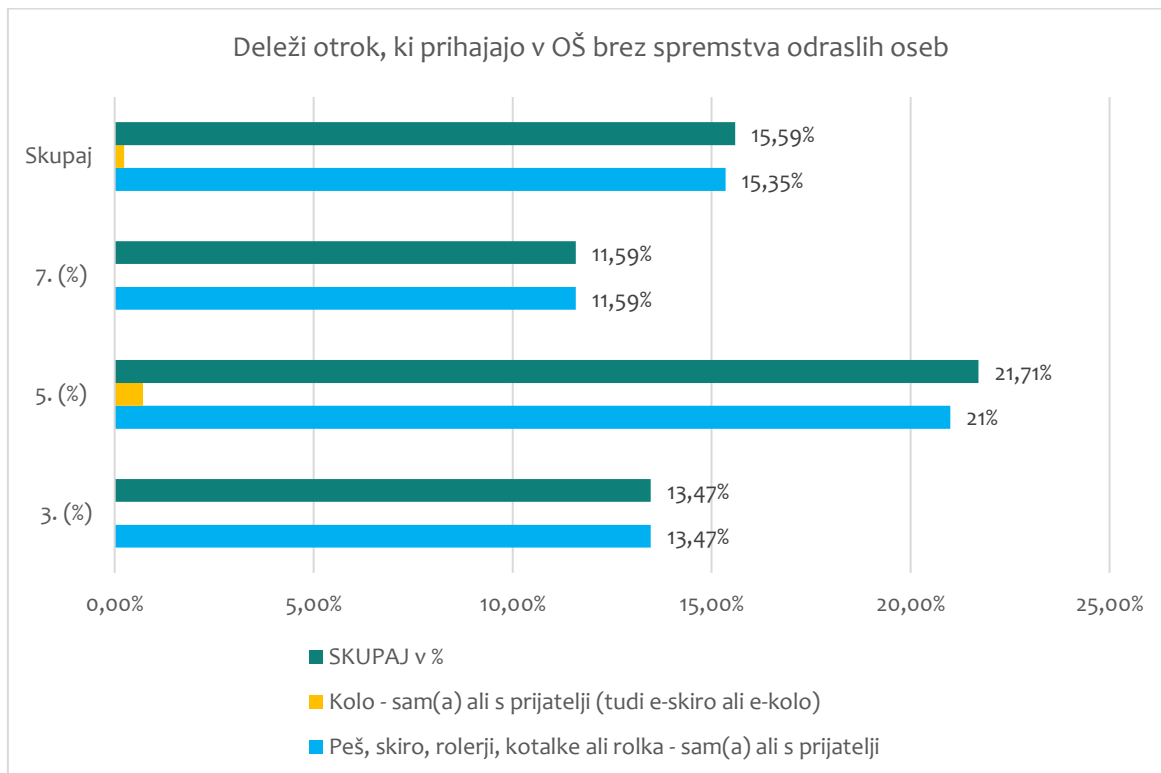
Za potrebe analize potovalnih navad šolarjev smo izvedli anketo med šolarji 3., 5., in 7. razredov OŠ Štore in učenci 3. razreda POŠ Kompole. Proučili smo uporabo potovalnih načinov pri poteh v šolo in delež otrok, ki prihaja brez spremstva odraslih.



Graf 4: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v OŠ



Graf 5: Deleži otrok, ki prihajajo v OŠ brez spremstva odraslih oseb



Čeprav prevozi v povezavi z izobraževalnimi procesi ne povzročajo tako močnih prometnih tokov kot delovni procesi, so v družbi prepoznani kot pomemben dejavnik, ki prispeva k povečanju prometa. To je predvsem zato, ker se, podobno kot delovni procesi, izobraževalne aktivnosti odvijajo v času delovnika in tako skupaj ustvarjajo prometne obremenitve v koničnih urah. Prevozi predšolskih otrok v vrtce, šoloobveznih otrok v šole ter dijakov in študentov so med najpogostejšimi razlogi za potovanja, povezana z izobraževanjem. Ker se ti prevozi večinoma izvajajo z osebnimi vozili, prihaja v bližini vrtcev in šol v konicah do povečanih prometnih obremenitev in zastojev, kar je posledica ustavljanja in parkiranja vozil neposredno pred vhodi v vzgojno-izobraževalne ustanove.

4.6 Prometna varnost

V analizi prometne varnosti na državnih cestah smo upoštevali obdobje od konca leta 2014 do leta 2023. V celotnem opazovanem obdobju je bilo v Občini Štore evidentiranih 148 nesreč, od katerih se je 1 končala s smrtnim izidom, 3,5 % s hudo in 34,6 % z lažjo telesno poškodbo.

Skupni stroški nesreč so znašali 20,2 mio EUR.

Po javno dostopnih podatkih Agencije za varnost prometa, ki zajema podatke o vseh nesrečah, tudi na lokalnih cestah in javnih poteh, je bilo v desetletnem obdobju (2014 do 2023) zabeleženih 248 nesreč, v katerih je bilo udeleženih 323 oseb. 1 nesreča se je končala s smrtnim izidom, 12 s hudimi telesnimi poškodbami in 93 z lažjimi telesnimi poškodbami.



Najranljivejša skupina udeležencev v prometu, to so kolesarji in pešci, so bili udeleženi v skupno 21 nesrečah (kolesarji v 16 prometnih nesrečah in pešci v 5).



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

Prepoznanje izzivov in priložnosti predstavlja temeljno izhodišče za razumevanje trenutnih razmer in razvojnih možnosti na področju mobilnosti v Občini Štore. Namen je prepoznati, izbrati in predstaviti ključne dosežke preteklih let, izziv sedanosti, s katerimi se občina srečuje v okviru mobilnosti, kot tudi priložnosti za izboljšave, ki bi lahko prispevale k bolj trajnostnim in dostopnim rešitvam. Z uspešnim prepoznavanjem izzivov ter izkoriščanjem zaznanih priložnosti lahko občina dolgoročno izboljša prometni sistem, poveča varnost in dostopnost ter prispeva k bolj trajnostni in prijaznejši mobilnosti za vse prebivalce.

V nadaljevanju kratko prikazujemo obstoječe stanje za vsak posamezen steber ter evidentirane dosežke, izzive in priložnosti, vključno s prioritetaми.

5.1 Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Celostno prometno načrtovanje

Občina Štore je aktivno pristopila k celostnem prometnem načrtovanju že leta 2018 s sprejetjem prve Celostne prometne strategije (CPS), s katero smo načrtali jasno smer razvoja trajnostne mobilnosti in postavili temelje za dolgoročno izboljšanje prometnega sistema. V preteklih letih smo izvedli številne ukrepe, ki so prispevali k večji prometni varnosti, izboljšani dostopnosti in so spodbudili trajnostne oblike mobilnosti, kar potrjuje dejstvo, da je občina CPS tudi dejansko uresničevala.

Med najpomembnejšimi dosežki velja izpostaviti prav izvedbo ukrepov iz prve strategije, pa tudi naraščajoče zavedanje o pomenu celostnega prometnega načrtovanja na ravni občinske uprave in širše javnosti. To zavedanje postaja temelj za dolgoročne systemske izboljšave in povezovanje z drugimi sektorji.

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

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

Na področju celostnega prometnega načrtovanja so ključne prednostne usmeritve usmerjene v vzpostavitev stabilnega in dolgoročno vzdržnega sistema upravljanja mobilnosti v občini. Med osrednjimi prioritetami izstopa zagotavljanje finančnih sredstev za izvajanje načrtovanih

ukrepov, saj brez ustrezne proračunske in projektne podpore strateški cilji ne morejo biti uresničeni. Enako pomembno je izobraževanje strokovnih kadrov, ki zagotavljajo strokovno podlago za odločanje in izvajanje ukrepov. Za usklajevanje različnih interesov in zagotavljanje podpore pri izvedbi je nujna vzpostavitev učinkovitih mehanizmov sodelovanja med deležniki tako znotraj občinske uprave kot z regionalnimi in državnimi institucijami. Posebno vlogo ima tudi sistematično spremljanje in vrednotenje učinkov ukrepov, ki omogoča boljše razumevanje stanja in pravočasno prilagajanje strategij, kar je zlasti pomembno v kontekstu razdrobljenih in občasnih prometnih podatkov, kot jih občina trenutno beleži. Nenazadnje je bistvena tudi aktivna vključenost javnosti, saj prispeva k večji legitimnosti sprejetih odločitev, večji prepoznavnosti izzivov in krepitvi podpore za uresničevanje trajnostnih prometnih ciljev.

Ključni **dosežki** s področja celostnega prometnega načrtovanja so:

- izvedba ukrepov iz CPS Občine Štore 2018.
- zavedanje naraščajoče pomembnosti celostnega prometnega načrtovanja.

Izzivi s področja celostnega prometnega načrtovanja so:

- pomanjkanje finančnih sredstev.
- potreba po sodelovanju različnih deležnikov (MzI, Slovenske železnice, MNVP, DUJPP,...).
- pomanjkljiva prometna kultura.
- kadrovska podhranjenost (pomanjkanje kadra s področja načrtovanja prometa).
- nizka stopnja zanimanja javnosti za aktivno sodelovanje pri načrtovanju.
- demografski trendi (staranje prebivalstva).

V okviru stebra Celostno prometno načrtovanje smo prepoznali sledeče **priložnosti**:

- pridobivanje nepovratnih sredstev RS in EU.
- krepitev sodelovanja med državnimi, regionalnimi in občinskimi organi za boljše usklajevanje prometnih politik in financiranja trajnostnih rešitev.
- dvig ozaveščenosti vseh generacij o pomenu trajnostnih oblik mobilnosti.
- dodatna izobraževanja zaposlenih s področja prometnega načrtovanja v okviru obstoječih kadrovskih zmogljivosti občinske uprave; zadolžitve vključiti v opis delovnih nalog konkretnega delovnega mesta.

Naše **prioritete** v okviru stebra Celostno prometno načrtovanje bodo:

- zagotavljanje finančnih sredstev za izvajanje predvidenih ukrepov.
- izobraževanje strokovnih kadrov.
- vzpostavitev učinkovitih mehanizmov za sodelovanje deležnikov.
- sistematično spremljanje in vrednotenje učinkov celostnega prometnega načrtovanja.
- aktivno vključevanje javnosti.

5.2 Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Hoja

Občina Štore ima deloma urejeno peš infrastrukturo, vendar je to v veliki meri skoncentrirano v osrednjem delu naselja Lipa v Štorah, kjer je center večine dogajanja v Štorah (vrtec, OŠ, Zdravstveni dom, nogometno igrišče, trgovina, Dom Lipa ipd). Na glavni cestni povezavi, kot je cesta skozi središče občine, so vzpostavljeni pločniki, vendar se tudi pri teh pojavljajo težave z dostopnostjo (neprimerne širine) in varnostjo na prehodih za pešce.



V drugih naseljih, kot npr. Svetina, Svetli Dol, Šentjanž nad Štorami, Pečovje ipd. pa infrastrukture za hojo ni oz. povezave predstavljajo poljske poti. Razlogi so v precej zgoščeni pozidavi jeder naselij, ozki cestni infrastrukturi do bližnjih naselij, dostopnosti zemljišč, nezmožnosti zagotavljanja zveznosti povezave, idr.

Infrastruktura je označena skladno s Smernicami za postavitve in izvedbo urbane opreme ter arhitekturnega oblikovanja prometnih površin za izboljšanje prometne varnosti otrok – šolarjev.

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



Ključni **dosežki** s področja hoje so:

- izgradnja pločnika Ulica Karla Vovka.
- površine za hojo v okviru rekonstrukcije regionalne ceste R3-744/2346 Štore-Svetina-Laško.
- ureditev površin za pešce v spodnjih Štorah (ob glavni regionalni cesti, pri železniški postaji, pri Opeki, urejena pot iz spodnjih Štor do Lipe v okviru LAS projekta »Ko zadišijo zeli ...«).
- izgradnja javne razsvetljave.
- izdelava projektne dokumentacije za ureditev površin za pešce ob državni cesti Štore-Opoka-Ogorevc-Prožinska vas).

Izzivi v okviru stebra Hoja so:

- mestoma pomanjkljiva ali neatraktivna infrastruktura za pešce, deloma neprilagojena za gibalno ovirane.
- nizek delež uporabe hoje za opravljanje vsakodnevnih aktivnosti.

Identificirali smo sledeče **priložnosti**:

- izboljšanje infrastrukture za hojo: gradnja manjkajoče infrastrukture za pešce ob javnih cestah, prilagoditve infrastrukture za gibalno ovirane osebe, umestitev urbane opreme za izboljšanje udobja za hojo (javna razsvetljava, klopi, koši...).
- povečanje deleža peš prihodov (na delo, v šolo...) s spodbujanjem aktivnega prihoda.
- sprememba potovalnih navad.

Prioriteta bo:

- izboljšati infrastrukturo za hojo.

5.3 Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete - Kolesarjenje

Glede na rezultate analize anket med prebivalci in zaposlovalci v občini kolesarjenje med delovno aktivnim prebivalstvom ne predstavlja pomembnega dela dnevne mobilnosti, kar je verjetno posledica slabih kolesarskih povezav. Od oktobra 2024 se bo trend zagotovo obrnil, saj smo pridobili dolgo pričakovano državno kolesarsko povezavo, ki je Štore povezala s Celjem in Šentjurjem in tako zagotovila varno in učinkovito povezavo med dvema pomembnima (tudi zaposlitvenima) središčema.



Pred otvoritvijo nove regionalne povezave v Štoreh ni bilo celovitih in varnih kolesarskih poti, ki bi omogočale učinkovito povezovanje med bivalnimi območji, delovnimi mesti ter javnimi storitvami, zato so prebivalci večinoma izbirali druge, bolj praktične oblike prevoza. Za še večje spodbujanje kolesarjenja bo nujno potrebno vzpostaviti celovito in varno kolesarsko infrastrukturo znotraj naselij v občini, ki bi povezala ključne točke v občini ter zagotovila ustrezne pogoje za varno in učinkovito mobilnost. Pri tem pa veliko težavo predstavlja razpoložljivost prostora.



V Štorah je od leta 2019 vzpostavljen sistem izposoje javnih koles KolesCE. Postajališče s 5 kolesi (3 navadna in 2 električna) je locirano pri občinski zgradbi Občine Štore, na Udarniški ulici 3 (naselje Lipa).

S prepoznavanjem ključnih izzivov in izkoriščanjem priložnosti lahko izboljšamo pogoje za kolesarjenje ter prispevamo k izboljšanem trajnostno povezanem prometnem omrežju.

Ključni **dosežki** s področja kolesarjenja so:

- vzpostavitev sistema izposoje javnih koles KolesCe.
- izgradnja DKP Celje-Štore-Šentjur.

Izzivi s področja kolesarjenja so:

- pomanjkanje kolesarskih povezav do zalednih naselij.
- pomanjkanje urejenih parkirnih mest za kolesa.
- nizek delež uporabe koles za opravljanje vsakodnevnih aktivnosti (šola, služba).

Identificirali smo sledeče **priložnosti**:

- umeščanje dodatnih / manjkajočih kolesarskih povezav v prostor.
- izboljšanje infrastrukture za kolesarje (stojala za kolesa, polnilnice za e-kolesa).
- izkoriščanje potencialov DKP in sistema javne izposoje koles za povečanje uporabe koles.
- privlačnost okolja za rekreativno kolesarjenje.
- sprememba potovalnih navad.

Prioriteta bo:

- izboljšati infrastrukturo za kolesarjenje.

5.4 Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete - Javni potniški promet

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

Avtobusni promet

Na območju Občine Štore se nahaja 13 avtobusnih postajališč medkrajevnega avtobusnega prevoza. Postajališča se nahajajo ob regionalnih cestah, pri čemer dostop do večine postajališč, ki so locirana izven naselja Štore, poteka po cestišču.

Za potrebe OCPS smo analizirali število odhodov in validacij na posameznem odhodnem mestu. Podatki kažejo, da je bilo na opazovani dan z vseh postajališč v Občini Štore opravljenih 348 odhodov avtobusov, skupaj pa je javni avtobusni potniški promet koristilo le 55 oseb.

Zaključimo lahko, da ima Občina Štore relativno dobro pokritost z avtobusnimi povezavami do večjih zaposlitvenih središč, kot so Celje, Ljubljana in Šentjur. Lokalno je največ odhodov z avtobusnih postajališč Štore Godec, Štore, Opoka, Prožinska vas in Prožinska vas G. V manjših naseljih, kjer so odhodi redkejši, je še vedno prisotna potreba po izboljšanju dostopnosti, kar bi lahko spodbujalo večjo uporabo javnega prevoza in zmanjšalo odvisnost od osebnih vozil.



Železniški promet

Na območju občine poteka trasa glavne dvotirne železniške proge E67 Zidani most—Maribor—Šentilj-državna meja oz. E69 državna meja-Središče-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divača-Koper potniška-cepišče Bivlje-Koper tovorna. V samem naselju Štore se nahaja železniška postaja, kjer je možen vstop/izstop na potniški vlak. Poleg potniškega prometa je železniško omrežje obremenjeno tudi s tovarnim prometom, saj skozi Štore potekajo mednarodni železniški koridorji.



Ključni **dosežki** s področja JPP so:

- rekonstrukcija železniške postaje Štore.
- uvedba prevozov Štorovčan.

Izzivi s področja JPP so:

- pomanjkanje prevozov do oddaljenih naselij.
- mestoma pomanjkljiva infrastruktura in informacijska podhranjenost avtobusnih postajališč (nadstrešnice, vozni redi ipd.).
- nizka informiranost prebivalstva o dostopnosti javnega potniškega prometa.
- nizka uporaba sistemov JPP.

Identificirali smo sledeče **priložnosti**:

- velika podpora za povečanje frekventnosti prevozov in uvajanje povezav do bolj oddaljenih naselij.
- izboljšanje digitalne uporabniške izkušnje (spremljanje prevozov, digitalno plačevanje, integrirane vozovnice).
- aktivnosti za dvig informiranosti o razpoložljivosti JPP.
- ureditev in spodbujanje k uporabi P+R na območju železniške postaje Štore.
- večja izkoriščenost obstoječe železniške povezave Štor z ostalimi kraji po Sloveniji za spodbujanje trajnostne mobilnosti, razvoj integriranega javnega prevoza, ki bi zagotavljal dostopnost za prebivalce ter obiskovalce.
- širitev sistema CELEbus.

Prioriteta bo:

- izboljšati kakovost vseh oblik JPP.

5.5 Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete - Motorni promet

V Občini Štore osebni avtomobil ostaja prevladujoče prevozno sredstvo, kar potrjujejo tudi analize potovalnih navad. Ta trend bo težje spremeniti predvsem v ruralnem delu občine, kjer je poselitev izrazito razpršena in naravne omejitve ter infrastruktura otežujejo uporabo trajnostnih oblik prevoza.



Možnosti za postopno zmanjševanje odvisnosti od avtomobilov, predvsem z izboljšanjem pogojev za pešce, kolesarje in javni prevoz, so prepoznane v nižinskih predelih občine. V teh predelih je še vedno velik delež poti, krajših od dveh kilometrov, opravljenih z avtomobilom. Le-te bi lahko z ustreznimi ukrepi nadomestili s trajnostnimi oblikami mobilnosti. Poleg tega vse večje izzive predstavljajo prekoračitve hitrosti, parkiranje, zasedenost javnih prostorov, parkiranje na neustreznih površinah, pritiski na bivalna območja in središča naselij, kar posledično zmanjšuje dostopnost in varnost za druge trajnostne oblike mobilnosti.

Prioriteti na področju motornega prometa sta tako predvsem izboljšanje prometne varnosti in zmanjšanje prometnih obremenitev.

Ključni **dosežki** s področja Motorni promet so:

- umirjanje prometa na določenih odsekih.
- rekonstrukcija regionalne ceste R3-744/2346 Štore-Svetina-Laško.
- nove omejitve hitrosti (cona 30).
- prikazovalnika hitrosti v spodnjih Štorah in Prožinski vasi.

Izzivi s področja Motorni promet so:

- mestoma je cestna infrastruktura v slabšem stanju.
- visoke hitrosti na občinskih cestah in regionalni cesti skozi središče občine.
- zastoji na regionalni cesti zaradi prečkanja železniške proge Kompole-Prožinska vas.
- visok delež uporabe vozila za prihod v šolo/na delo.
- ukrepi upravljanja z obstoječimi parkirnimi površinami.

Identificirali smo sledeče **priložnosti**:

- prenova dotrajanih odsekov občinskih cest z vključevanjem elementov umirjanja prometa in zagotavljanja varnih površin za pešce in kolesarje.
- ugodna prometna lokacija občine za prehod na trajnostne oblike mobilnosti.
- ureditev prehoda železniške proge Kompole-Prožinska vas.
- zmanjšanje deleža uporabe osebne vozila za prihod v šolo/na delo.

Prioriteta bo:

- izboljšati prometno varnost.
- zmanjšati prometne obremenitve.

6 SMERI UKREPANJA – NAŠ NAČRT POTI

Na podlagi izbrane vizije in opredeljenih strateških ciljev smo ob upoštevanju analize obstoječega stanja prepoznali izzive in priložnosti za vseh pet strateških stebrov ukrepanja. Pri vsakem stebru smo oblikovali strateško vodilo, ki na kratko in učinkovito povzema spremembe, ki jih želimo doseči. Z vsakim vodilom odražamo ambicije za posamezno področje in prikazujemo pristop, ki mu bomo sledili pri doseganju ciljev OCPS.

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

V nadaljevanju podajamo pregled strateških vodil po posameznih stebrih OCPS s kvantifikacijo ciljnih vrednosti. V povezavi s strateškimi vodili navajamo tudi predvidene ukrepe znotraj stebra, oceno zahtevnosti njihove izvedbe in pričakovano učinkovitost.

6.1 Smeri ukrepanja - Celostno prometno načrtovanje

Celostno prometno načrtovanje predstavlja osnovo za usklajeno, dolgoročno in trajnostno upravljanje mobilnosti na območju občine. Ukrepi v okviru tega stebra niso neposredno infrastrukturni, pač pa podpirajo vzpostavitev učinkovitih procesov vodenja, načrtovanja, sodelovanja in spremljanja prometa. Ukrepi temeljijo na strateškem vodilu:

»Zagotavljanje uravnoveženega prometnega načrtovanja z vključevanjem lokalne skupnosti, urejanja prostora in gospodarstva na regionalni in državni ravni. Umeščanje novih dejavnosti v prostor občine bo temeljilo na razvoju varne in dostopne trajnostne mobilnosti ter spodbujanju okolju prijaznih potovalnih navad, ki prispevajo k višji kakovosti življenja v občini.«

Vodilo izpostavlja povezovanje prometnega načrtovanja z urejanjem prostora in razvojem lokalnega gospodarstva, z vključevanjem lokalne skupnosti in nadgradnjo institucionalnih ter kadrovskih zmogljivosti občinske uprave. Pri tem igra ključno vlogo sodelovanje z regijskimi in državnimi akterji ter stalno vključevanje javnosti.

Ciljni vrednosti strateškega vodila sta:

- vsaj 1 regijski sestanek letno za usklajeno prometno načrtovanje in izvedbo trajnostnih ukrepov.
- vsaj 1 dogodek vključevanja javnosti v okviru aktivnosti celostnega prometnega načrtovanja na leto.

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

Tabela 5: Smeri ukrepanja – Celostno prometno načrtovanje

	Celostno načrtovanje mobilnosti - ukrepi	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1.	Sprejetje, spremljanje, vrednotenje in prenova OCPS	majhna	+
2.	Imenovanje koordinatorja trajnostnega prometnega načrtovanja	majhna	+
3.	Krepitev kapacitet občinske uprave za CPN z ukrepi, kot so izobraževanja, študijski obiski, izmenjave	majhna	+
4.	Udeležba v evropskih projektih (ETM, Dan brez avtomobila, Dan zemlje ipd.)	majhna	+
5.	Izvedba akcij s področja trajnostne mobilnosti, ki povezujejo več deležnikov (vrtci, šole, društva)	majhna	++
6.	Izobraževalne in promocijske dejavnosti v okviru občinskih dogodkov	majhna	+
7.	Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja (regijska CPS)	majhna	+
8.	Digitalizacija prometnih podatkov	srednja	++
9.	Aktivnosti vključevanja javnosti	majhna	+
10.	Izdelava mobilnostnega načrta za večjega zaposlovalca (npr. Štore Steel)	srednja	++
11.	Priprava zasnove omrežja peš in kolesarskih poti z območji prijaznega prometa, vključujoč ozelenitve	majhna	+

1. Sprejetje, spremljanje, vrednotenje in prenova OCPS:

Vzpostavitev procesa, s katerim bo občina uradno sprejela OCPS ter redno spremljala njeno izvajanje in učinke. Vključuje vzpostavitev notranjih mehanizmov za spremljanje ciljev, kazalnikov in ukrepov ter pripravo prenov dokumenta ob koncu opazovanega obdobja.

2. Imenovanje koordinatorja trajnostnega prometnega načrtovanja:

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

3. Krepitev kapacitet občinske uprave za CPN z ukrepi, kot so izobraževanja, študijski obiski, izmenjave:

Udeležba na usposabljanjih, strokovnih izobraževanjih in sodelovanje v programih izmenjav dobrih praks za zaposlene v občinski upravi, ki delujejo na področju prometa, urejanja prostora in trajnostnega razvoja. Cilj je izboljšati razumevanje sodobnih pristopov in dvigniti strokovno raven odločanja.

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

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

5. Izvedba akcij s področja trajnostne mobilnosti, ki povezuje več deležnikov (vrtci, šole, društva):

Organizacija ali sodelovanje pri aktivnostih, ki vključujejo različne lokalne akterje (npr. pešbusi, dnevi brez avtomobila, nagradne igre za šolarje ipd.), s ciljem spodbujanja trajnostnih potovalnih navad, vključevanja občanov ter krepitev lokalnega sodelovanja.

6. Izobraževalne in promocijske dejavnosti v okviru občinskih dogodkov:

V okviru občinskih dogodkov bomo izvajali aktivnosti, ki združujejo promocijo in izobraževanje o trajnostni mobilnosti. Z informativnimi točkami, delavnicami ali predstavitvami bomo prebivalcem na prijazen in razumljiv način približali teme, povezane z vplivi prometa na zdravje, okolje, prometno varnost in kakovost bivanja. Glavni poudarek bo na dvigovanju razumevanja o prednostih trajnostne mobilnosti ter na spodbujanju razmisleka o vsakodnevnih potovalnih navadah s ciljem dolgoročnih sprememb vedenja.

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

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

8. Digitalizacija prometnih podatkov:

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

9. Aktivnosti vključevanja javnosti:

Namen ukrepa je spodbuditi večjo udeležbo občanov pri anketah, javnih predstavitvah, posvetih in drugih oblikah sodelovanja, ki so del procesov celostnega prometnega načrtovanja. Izkušnje iz priprave te strategije kažejo, da je bila udeležba javnosti nizka, zato bo v prihodnje potrebno več pozornosti nameniti komunikaciji. Občina bo prebivalce redno in razumljivo obveščala o načrtovanih aktivnostih ter možnostih sodelovanja prek spletne strani, elektronske pošte, občinskega glasila, družbenih omrežij in drugih lokalnih kanalov. Cilj je vzpostaviti stalno povezavo med načrtovalci in občani, povečati prepoznavnost prometnih tem ter omogočiti, da mnenje javnosti dejansko vpliva na nadaljnje načrtovanje in izvajanje ukrepov.

10. Izdelava mobilnostnega načrta za večjega zaposlovalca (npr. Štore Steel)

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

11. Priprava zasnove omrežja peš in kolesarskih poti z območji prijaznega prometa, vključujoč ozelenitve:

Ukrep zajema pripravo zasnove povezanega omrežja peš in kolesarskih poti ter območij z umirjenim prometom, ki vključujejo tudi elemente ozelenitve in izboljšanega javnega prostora (npr. drevoredi, klopi, senčenje). Zasnove bodo služile kot strokovna podlaga za nadaljnje načrtovanje in usklajevanje z občinskimi prostorskimi akti ter bodo upoštevale varnost, dostopnost, funkcionalnost in kakovost bivanjskega okolja. Ukrep ne vključuje fizične izvedbe, temveč pripravo usmeritev in konceptov za sistematičen razvoj omrežij v prihodnje.

6.2 Smeri ukrepanja - Hoja

V občini delujoče ustanove in podjetja vsakodnevno generirajo številne kratke poti, pri katerih ima hoja velik potencial. Geografsko razgiban teren in omejitve v prostoru sicer v določenih primerih otežujejo umeščanje novih pešpoti, vendar še obstajajo odseki, kjer je možnost za izgradnjo novih površin. Tem značilnostim sledi tudi strateško vodilo stebra »Hoja«, ki izpostavlja vzpostavitev varnega, privlačnega in dostopnega peš omrežja, ki spodbuja zdravo mobilnost in kakovost bivanja.

„Ustvarjanje varnega, privlačnega in dostopnega omrežja pešpoti, ki vodi skozi naravno bogastvo občine Štore. Omrežje spodbuja trajnostno, zdravo in prijetno obliko mobilnosti za prebivalce in obiskovalce ter povezuje naselja z naravnimi lepotami in rekreacijskimi možnostmi v hribovitem okolju.“

Ciljni vrednosti strateškega vodila sta:

- povečanje deleža otrok, ki prihajajo v šolo peš, za 5 % (iz 16,6 % na 21,6 %).
- povečanje deleža hoje na poti v službo za 5 % (iz 9,3 % na 14,3 %).

Ukrepi v okviru stebra »Hoja« so usmerjeni v izboljšanje pogojev za varno, udobno in povezano hojo na območju celotne občine. Zajemajo gradnjo novih pločnikov in pešpoti tam, kjer to prostorske razmere dopuščajo ter vzdrževanje obstoječih povezav, ki predstavljajo osnovo za vsakodnevno peš gibanje. Poleg infrastrukturnih ukrepov vključujejo tudi mehke ukrepe, ki spodbujajo hojo kot zdravo in trajnostno obliko mobilnosti. Skupni cilj vseh ukrepov je povečati delež hoje v vsakdanjih potovalnih navadah prebivalcev ter prispevati k bolj dostopnemu, varnemu in kakovostnemu bivalnemu okolju v občini.

Tabela 6: Smeri ukrepanja – Hoja

	Hoja - ukrepi	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1.	Vzdrževanje peš povezav	srednja	++
2.	Izgradnja novih peš povezav	srednja	++
	Gradnja pločnikov in pešpoti: Draga, Javornik, Kanjuce, Kompole, Laška vas, Ogorevc, Pečovje, Prožinska vas, Svetina, Svetli Dol, Šentjanž in Štore	srednja	++
	Ureditev pločnika v okviru nadvoza Kompole - preveritev izvedljivosti	visoka	+++
3.	Odprava ovir za gibalno ovirane osebe	majhna	+
4.	Uvedba programov za varno pot v vrtec in šolo	majhna	+
5.	Označitev in odstranitev konfliktnih točk med pešci in motoriziranim prometom	majhna	++
6.	Izgradnja in ureditev javne razsvetljave	majhna	++
7.	Ureditev prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi	majhna	++
8.	Promocijske dejavnosti za spodbujanje hoje	majhna	+

1. Vzdrževanje peš povezav:

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

2. Izgradnja novih peš povezav:

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

- načrtovana izgradnja novih pločnikov in pešpoti v naseljih (Draga, Javornik, Kanjuce, Kompole, Laška vas, Ogorevc, Pečovje, Prožinska vas, Svetina, Svetli dol, Šentjanž, Štore), kjer trenutno manjkajo varne površine za hojo ob prometnicah. S tem se izboljša varnost pešcev, zlasti otrok, starejših in gibalno oviranih.
- ukrep zajema preveritev tehnične, prostorske in finančne izvedljivosti ureditve nadvoza s površinami za pešce in kolesarje v Kompolah. Ukrep je v tej fazi usmerjen predvsem v pripravo strokovnih podlag in odločitev o nadaljnjih korakih.

3. Odprava ovir za gibalno ovirane osebe:

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

4. Uvedba oz. nadaljevanje programov za varno pot v vrtec in šolo:

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

5. Označitev in odstranitev konfliktnih točk med pešci in motoriziranim prometom:

Analiza in ureditev mest, kjer prihaja do nevarnih stikov med pešci in vozili – na primer neurejeni prehodi, slaba vidljivost. Ukrep vključuje izboljšanje prometne signalizacije, fizično preureditev ali druge ukrepe za večjo varnost.

6. Izgradnja in ureditev javne razsvetljave:

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

7. Ureditev prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi:

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

8. Promocijske dejavnosti za spodbujanje hoje:

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



6.3 Smeri ukrepanja - Kolesarjenje

Kolesarjenje ima v Občini Štore vse večji pomen kot zdrava, trajnostna in dostopna oblika vsakodnevne mobilnosti ter rekreacije, predvsem po zaslugi državne kolesarske povezave Celje-Štore-Šentjur. Kljub temu pa kolesarski promet trenutno še nima enakovrednega položaja v prometnem prostoru, saj so infrastrukturni pogoji ponekod pomanjkljivi, možnosti za varno vožnjo omejene na državno kolesarsko povezavo, kolesarnice so redke. Prisotnost sistema KolesCE ter možnosti za rekreativno kolesarjenje predstavljajo dober potencial za razvoj. Tem izhodiščem sledi tudi strateško vodilo stebra »Kolesarjenje«, ki si prizadeva za zagotavljanje varnih in učinkovitih povezav, kjer bo kolo prepoznano kot resna alternativa avtomobilu – tako za krajše vsakodnevne poti kot tudi za prosti čas.

„Zagotavljanje varnih in učinkovitih kolesarskih povezav, ki bodo omogočale varno kolesarjenje. Kolo bo postalo privlačna in trajnostna alternativa avtomobilu tako za vsakodnevne poti kot tudi za rekreacijo.“

Ciljne vrednosti strateškega vodila so:

- povečanje letnega števila izposoj koles KolesCE za 100 % glede na obdobje januar 2023 – april 2024 (iz 22,6 najemov na 45 najemov na mesec).
- povečanje deleža uporabe kolesa za poti v OŠ za 5 % (iz 0,5 % na 5,5 %).
- povečanje prihoda zaposlenih, ki za pot na delo uporabljajo kolo, za 3 % (iz 1,2 % na 4,2 %).

Ukrepi, navedeni v nadaljevanju, naslavljaajo ključne izzive za razvoj kolesarjenja v občini: od vzdrževanja in izboljšanja obstoječih povezav, širitve sistema izposoje koles in postavitve kolesarnic, do ukrepov za izboljšanje varnosti in označevanja konfliktnih točk. Poleg tega so vključene mehke vsebine, kot so promocijske dejavnosti, ki podpirajo spremembo potovalnih navad. Vsi ukrepi so ovrednoteni po zahtevnosti in predvideni učinkovitosti glede na prispevek k povečanju uporabe koles za pot v šolo, službo ter rekreacijo, kar predstavljajo tudi merljive ciljne vrednosti strateškega vodila.

Tabela 7: Smeri ukrepanja – Kolesarjenje

	Kolesarjenje - ukrepi	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1.	Vzdrževanje kolesarskih povezav	majhna	+++
2.	Postavitev kolesarnic pri pomembnejših objektih	majhna	++
3.	Širitev sistema izposoje javnih koles (KolesCe)	majhna	++
4.	Označitev ali odstranitev konfliktnih točk med kolesarji in motoriziranim prometom	majhna	++
5.	Ureditve varnejših poti za kolesarje, vključno z varnimi šolskimi potmi z ureditvijo obstoječe horizontalne in vertikalne prometne signalizacije	majhna	++
6.	Promocijske dejavnosti za spodbujanje kolesarjenja	majhna	+

1. Vzdrževanje kolesarskih povezav:

Redno vzdrževanje obstoječih kolesarskih poti, t.j. državne kolesarske poti Celje-Štore-Šentjur, ki vključuje odpravo poškodb, čiščenje, označevanje in zagotavljanje prevoznosti. Z ustreznim vzdrževanjem povečujemo varnost in udobje kolesarjev ter preprečujemo postopno propadanje infrastrukture.

2. Postavitev kolesarnic pri pomembnejših objektih:

Namestitev varovanih in vremensko zaščitениh stojal za kolesa na lokacijah, kjer je pogost prihod z javnimi ali zasebnimi kolesi – npr. pri šoli, občini, zdravstveni postaji, športnih objektih ipd. Ukrep spodbuja uporabo koles, saj omogoča varno in praktično shranjevanje.

3. Širitev sistema izposoje javnih koles (KolesCE):

Razširitev obstoječega sistema KolesCE z dodatnimi postajališči, za izboljšanje dostopnosti in uporabnosti sistema za prebivalce in obiskovalce. Ukrep vključuje tudi spremljanje njegovega delovanja.

4. Označitev ali odstranitev konfliktnih točk med kolesarji in motoriziranim prometom:

Identifikacija nevarnih mest, kjer prihaja do stikov ali prečkanj med kolesarji in vozili ter izvedba ukrepov za zmanjšanje tveganja.

5. Ureditev varnejših poti za kolesarje, vključno z varnimi šolskimi potmi z ureditvijo obstoječe horizontalne in vertikalne prometne signalizacije:

Namen ukrepa je izboljšati varnost kolesarjev, zlasti otrok in mladostnikov, s pregledom in nadgradnjo obstoječe prometne signalizacije ter urejanjem šolskih poti, kjer je prisotno kolesarjenje. Ukrep vključuje označbe, opozorilne table, fizične ureditve in sodelovanje s šolami. Ukrep se povezuje z rezultati ukrepa št. 11 v okviru stebra celostno prometno načrtovanje.

6. Promocijske dejavnosti za spodbujanje kolesarjenja:

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

6.4 Smeri ukrepanja - Javni potniški promet

Javni potniški promet v Občini Štore predstavlja pomembno dopolnilo individualnim oblikam mobilnosti, zlasti za prebivalce brez avtomobila, dijake, starejše in druge ranljive skupine. Kljub temu se sooča z izzivi, kot so omejena frekvenca, pomanjkljiva dostopnost postajališč ter nezadostna integracija z drugimi oblikami prevoza. V občini želimo s ciljno usmerjenimi ukrepi izboljšati kakovost in privlačnost JPP ter ga približati širšemu krogu uporabnikov. Temu sledi tudi strateško vodilo stebra JPP, ki poudarja potrebo po boljši prostorski in funkcionalni dostopnosti postajališč, izboljšanih prestopnih točkah in aktivnem sodelovanju z deležniki za razvoj uporabniku prijaznega sistema.

„Spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa z izboljšanjem dostopnosti postajališč in optimizacijo prestopov med različnimi oblikami prevoza. Z aktivnim sodelovanjem s ključnimi deležniki si bomo prizadevali za zagotavljanje boljše kakovosti, prilagojenosti storitev ter dostopnosti, ki bo ustrezala potrebam prebivalcev in obiskovalcev v vseh predelih občine.“

Ciljni vrednosti strateškega vodila sta:

- povečanje števila uporabnikov JPP za 15 % (iz 55 na 63 validacij).
- povečanje deleža uporabe JPP na poti v službo do leta 2031 za 5 % (iz 1,2 % na 6,2 %).

Ukrepi, predstavljeni v nadaljevanju, naslavlajo ključna področja izboljšav na področju javnega potniškega prometa, pri čemer večina aktivnosti presega neposredne pristojnosti občine. Njihova uspešna izvedba bo zato v veliki meri odvisna od sodelovanja z državnimi institucijami, izvajalci javnih prevozov, upravljavci infrastrukture, predvsem pa od regijskega sodelovanja. Vključeni ukrepi se nanašajo tako na fizično infrastrukturo (postajališča, intermodalna vozlišča) kot na organizacijske in sistemske vidike (linije, integracija s šolskimi prevozi). Vsi ukrepi stremijo k bolj dostopnemu, povezanemu in uporabniku prijaznemu sistemu JPP v občini.

Tabela 8: Smeri ukrepanja – Javni potniški promet

	Javni potniški promet - ukrepi	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1.	Odprava pomanjkljivosti - zagotavljanje 100 % dostopnosti za gibalno ovirane osebe	majhna	++
2.	Odprava pomanjkljivosti na postajališčih JPP (nadstrešnice, koši)	majhna	++
3.	Vzpostavitev intermodalnega vozlišča na območju železniške postaje (vlak-kolo-hoja-P+R)	srednja	+++
4.	Izvajanje projekta Štorovčan	majhna	++
5.	Izvajanje pogostejših linij oz. širitev mreže	visoka	++
6.	Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k uporabi okolju prijaznejših vozil	visoka	+
7.	Proučitev možnosti za širitev sistema Celebus na območje Občine Štore (podaljšanje linij, frekvence, preveritev finančne vzdržnosti za občino)	visoka	+++
8.	Racionalizacija šolskih prevozov - integracija z JPP	srednja	+

1. Odprava pomanjkljivosti – zagotavljanje 100 % dostopnosti za gibalno ovirane osebe:

Prilagoditev postajališč (klančine, nižji robniki, talne označbe, signalizacija) za zagotavljanje nemotenega dostopa vsem uporabnikom, zlasti osebam z oviranostmi, starejšim in staršem z vozički.

2. Izvedba pomanjkljivosti na postajališčih JPP (nadstrešnice, koši):

Nadgradnja osnovne infrastrukture na postajališčih z namestitvijo nadstrešnic za zaščito pred vremenskimi vplivi in namestitev košev za odpadke, kar izboljšuje uporabniško izkušnjo.

3. Vzpostavitev intermodalnega vozlišča na območju železniške postaje (vlak–kolo–hoja–P+R):

Vzpostavitev točke, kjer se povezujejo različni načini prevoza (npr. avtobus, vlak, kolo, hoja). Ukrep vključuje postavitve stojal za kolesa, parkirišč za kolesa, usmerjevalno signalizacijo in povezave do bližnjih naselij.

4. Izvajanje projekta Štorovčan:

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

5. Izvajanje pogostejših linij oz. širitev mreže:

Povečanje frekvence avtobusnih povezav in širitev linij na območja, kjer je trenutno ponudba prevoza nezadostna, z namenom boljše pokritosti celotne občine.

6. Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k uporabi okolju prijaznejših vozil:

Sodelovanje z izvajalci JPP pri prehodu na vozila z nižjimi emisijami (npr. električna vozila, plin), s ciljem zmanjšanja okoljskega vpliva prometa.

7. Proučitev možnosti za širitev sistema Celebus na območje Občine Štore:

Analiza možnosti podaljšanja linij mestnega avtobusa Celebus iz sosednje občine, vključno s preveritvijo finančne vzdržnosti, potreb prebivalstva in frekvenc voženj.

8. Racionalizacija šolskih prevozov – integracija z JPP:

Usklajevanje šolskih prevozov z rednimi linijami JPP, kjer je to smiselno, za boljšo izkoriščenost virov, poenostavitev sistema in večjo učinkovitost prevozov.

6.5 Smeri ukrepanja - Motorni promet

Osebni motorni promet v Občini Štore predstavlja prevladujoč način mobilnosti, še posebej v bolj oddaljenih ali hribovitih predelih, kjer so alternative pogosto omejene. Hkrati pa je ta oblika prevoza vir številnih negativnih vplivov – od prometnih nesreč, emisij in hrupa, do zmanjševanja kakovosti bivanja in varnosti v naseljih. V občini zato k upravljanju prometa pristopamo celostno: z zmanjševanjem odvisnosti od osebnega avtomobila, s spodbujanjem trajnostnih oblik mobilnosti ter z izboljšanjem varnosti in pretočnosti na najpomembnejših prometnih povezavah. Temu pristopu sledi tudi strateško vodilo stebra »Osebni motorni promet«, ki usklajuje cilje po manjšem prometnem pritisku z zagotavljanjem učinkovite infrastrukture povsod tam, kjer so potrebe največje.

„Optimizacija motornega prometa z zmanjševanjem njegovega obsega in negativnih vplivov, s spodbujanjem trajnostnih potovalnih navad ter preusmerjanjem na alternativne oblike mobilnosti. Hkrati bomo zagotavljali varen in učinkovit pretok prometa na ključnih cestnih povezavah, zlasti tam, kjer so prometne potrebe zaradi oddaljenosti ali pomanjkanja drugih oblik prevoza večje.“

Ciljne vrednosti strateškega vodila so:

- zmanjšanje povprečnega letnega števila prometnih nesreč za 10 % (iz 25 na 22,5 nesreč).
- zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo z avtomobili, za 5 % (iz 48,5 % na 43,5 %).
- zmanjšanje deleža zaposlenih, ki za pot na delo uporabljajo lasten avtomobil kot vozniki, za 3 % (iz 73,2 % na 70,2 %).

Ukrepi v nadaljevanju pokrivajo širok spekter: od infrastrukturnih projektov večjega obsega (rekonstrukcije, nadvozi, podvozi), do mehkejših ukrepov za umirjanje prometa, povečanje varnosti, uvedbo novih oblik prevoza in spodbujanje prehoda na čistejša vozila. Pomemben poudarek je tudi na zasnovi upravljanja parkirnih površin.

Tabela 9: Smeri ukrepanja – Motorni promet

	Motorni promet - ukrepi	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1.	Rekonstrukcije in vzdrževanje lokalnih cest	visoka	+
2.	Nadvoz Kompole (preveritev izvedljivosti)	visoka	+
3.	Podvoz ceste LC412071 - Prožinska vas (preveritev izvedljivosti)	visoka	+
4.	Izvedba ukrepov umirjanja osebnega in tovornega prometa v naseljih, predvsem na območju šolskih poti	srednja	++
5.	Uvedba radarskega merjenja hitrosti	majhna	+
6.	Spodbujanje novih oblik prevozov	srednja	++
7.	Postavitev polnilnic za električna vozila	majhna	+
8.	Ureditev obstoječih parkirnih površin - ukrepi upravljanja s parkirnimi površinami	srednja	++
9.	Most pri železniški postaji	visoka	++

1. Rekonstrukcije in vzdrževanje lokalnih cest:

Celovito urejanje lokalne cestne infrastrukture, ki vključuje obnovo vozišča, izboljšanje odvodnjavanja, sanacijo poškodb in zagotovitev prometne varnosti.

2. Nadvoz Kompole (preveritev izvedljivosti):

Strokovno preverjanje možnosti vzpostavitve nadvoza v Kompolah, kjer so prostorski in prometni pogoji zahtevni. V primeru pozitivne ugotovitve sledi faza projektiranja in umeščanja v prostor.

3. Podvoz ceste LC412071 – Prožinska vas (preveritev izvedljivosti):

Podobno kot pri nadvozu gre za analizo izvedljivosti izgradnje podvoza na kritični lokaciji z namenom izboljšanja pretočnosti in varnosti. Ukrep vključuje prostorske, tehnične in ekonomske presoje.

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

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

5. Uvedba radarskega merjenja hitrosti:

Namestitev radarjev ali prikazovalnikov hitrosti na nevarnih odsekih z namenom zmanjšanja hitrosti vožnje, izboljšanja prometne discipline in povečanja občutka varnosti.

6. Spodbujanje novih oblik prevozov:

Ukrepi za spodbujanje alternativ avtomobilskemu prevozu, kot so sopotništvo, prevoz na zahtevo, skupinski prevozi znotraj občine ipd. Posebej pomembno v območjih brez rednega JPP.

7. Postavitev polnilnic za električna vozila:

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

8. Ureditev obstoječih parkirnih površin – ukrepi upravljanja s parkirnimi površinami:

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

9. Most pri železniški postaji:

Obnova mostu v bližini železniške postaje, ki bi omogočal trajno povezanost območja ob Voglajni s centralnim delom občine.



7 AKCIJSKI NAČRT

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



7.1 Celostno prometno načrtovanje

Tabela 10: Akcijski načrt – Celostno prometno načrtovanje

Ukrep	Steber: Celostno načrtovanje mobilnosti	Odgovornost - nosilec	Financiranje							Skupni strošek	Viri financiranja
			2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
1.	Sprejetje, spremljanje, vrednotenje in prenova OCPS	Občina Štore	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	15.000	27.000	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
2.	Imenovanje koordinatorskega trajnostnega prometnega načrtovanja	Občina Štore	0	0	0	0	0	0	0	0	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
3.	Krepitev kapacitet občinske uprave za CPN z ukrepi, kot so izobraževanja, študijski obiski, izmenjave	Občina Štore	0	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	9.000	občinski proračun
4.	Udeležba v evropskih projektih (ETM, Dan brez avtomobila, Dan zemlje ipd.)	Občina Štore	500	500	500	500	500	500	500	3.500	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
5.	Izvedba akcij s področja trajnostne mobilnosti, ki povezuje več deležnikov (vrtci, šole, društva)	Občina Štore	500	500	500	500	500	500	500	3.500	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
6.	Izobraževalne in promocijske dejavnosti na dogodkih	Občina Štore	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	7.000	občinski proračun
7.	Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja (regijska CPS)	Občina Štore	0	2.000	200	200	200	200	200	3.000	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
8.	Digitalizacija prometnih podatkov	Občina Štore	500	500	500	500	500	500	500	3.500	občinski proračun
9.	Aktivnosti vključevanja javnosti	Občina Štore	200	200	200	200	200	200	200	1.400	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
10.	Izdelava mobilnostnega načrta za večjega zaposlovalca (npr. Štore Steel)	Občina Štore	0	0	20.000	0	0	0	0	20.000	EU sredstva, sredstva podjetja
11.	Priprava zasnove omrežja peš in kolesarskih poti z območji prijaznega prometa, vključujoč ozelenitve	Občina Štore	0	6.000	6.000	0	0	0	0	12.000	občinski proračun, sredstva RS in EU
Skupaj			4.700	14.200	32.400	6.400	6.400	6.400	19.400	89.900	

7.2 Hoja

Tabela 11: Akcijski načrt – Hoja

Ukrep	Steber: Hoja	Odgovornost - nosilec	Financiranje							Skupni strošek	Viri financiranja
			2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
1.	Vzdrževanje obstoječih in novih peš povezav	Občina Štore	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	35.000	občinski proračun, sredstva RS in EU
2.	Izgradnja novih peš povezav	Občina Štore	118.000	400.000	20.000	10.000	100.000	0	100.000	748.000	občinski proračun, sredstva RS in EU
	<i>Gradnja pločnikov in pešpoti - Draga, Javornik, Kanjuce, Kompole, Laška vas, Ogorevc, Pečovje, Prožinska vas, Svetina, Svetli Dol, Šentjanž in Štore</i>	Občina Štore	118.000	400.000	20.000	0	100.000	0	100.000	738.000	občinski proračun, sredstva RS in EU
	<i>Ureditev pločnika v okviru nadvoza Kompole (preveritev izvedljivosti)</i>	Občina Štore, DRSI	0	0	0	10.000	0	0	0	10.000	občinski proračun, sredstva RS in EU
3.	Odprava ovir za gibalno ovirane osebe	Občina Štore	300	300	300	300	300	300	300	2.100	občinski proračun
4.	Uvedba programov za varno pot v vrtec in šolo	Občina Štore, OŠ, Vrtec	0	0	0	0	0	0	0	0	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
5.	Označitev in odstranitev konfliktnih točk med pešci in motoriziranim prometom	Občina Štore	3.000	3.000	3.000	0	0	3.000	3.000	15.000	občinski proračun
6.	Izgradnja in ureditev javne razsvetljave	Občina Štore	20.000	20.000	20.000	1.000	1.000	1.000	1.000	64.000	občinski proračun
7.	Ureditev prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi	Občina Štore	5.000	5.000	0	1.000	0	1.000	0	12.000	občinski proračun
8.	Promocijske dejavnosti za spodbujanje hoje	Občina Štore	0	0	0	0	0	0	0	0	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
Skupaj			151.300	433.300	58.300	17.300	116.300	10.300	119.300	906.100	

7.3 Kolesarjenje

Tabela 12: Akcijski načrt – Kolesarjenje

	Steber: Kolesarjenje	Odgovornost - nosilec	Financiranje							Skupni strošek	Viri financiranja
	Ukrep		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
1.	Vzdrževanje kolesarskih povezav	Občina Štore, DRSI	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	70.000	občinski proračun, sredstva RS in EU
2.	Postavitev kolesarnic pri pomembnejših objektih	Občina Štore	0	10.000	10.000	0	5.000	0	0	25.000	občinski proračun, sredstva RS in EU
3.	Širitev sistema izposoje javnih koles (KolesCe)	Občina Štore	0	20.000	0	20.000	0	0	0	40.000	občinski proračun, sredstva RS in EU
4.	Označitev ali odstranitev konfliktnih točk med kolesarji in motoriziranim prometom	Občina Štore, DRSI	5.000	0	5.000	0	0	0	0	10.000	občinski proračun, sredstva RS in EU
5.	Ureditev varnejših poti za kolesarje vključno z varnimi šolskimi potmi, ureditev obstoječe horizontalne in vertikalne prometne signalizacije	Občina Štore, OŠ, Vrtec	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	21.000	občinski proračun, sredstva RS in EU
6.	Promocijske dejavnosti za spodbujanje hoje	Občina Štore	0	0	0	0	0	0	0	0	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
	Skupaj		18.000	43.000	28.000	33.000	18.000	13.000	13.000	166.000	

7.4 Javni potniški promet

Tabela 13: Akcijski načrt – Javni potniški promet

	Steber: Javni potniški promet	Odgovornost - nosilec	Financiranje							Skupni strošek	Viri financiranja
	Ukrep		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
1.	Odprava pomanjkljivosti - zagotavljanje 100 % dostopnosti za gibalno ovirane osebe	Občina Štore	300	300	300	300	300	300	300	2.100	občinski proračun, sredstva RS in EU
2.	Odprava pomanjkljivosti na postajališčih JPP (nadstrešnice, koši)	Občina Štore	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	28.000	občinski proračun, sredstva RS in EU
3.	Vzpostavitev intermodalnega vozlišča na območju železniške postaje (vlak-kolo-hoja-P+R)	Občina Štore, DRSI	5.000	20.000	10.000	0	0	0	0	35.000	občinski proračun, sredstva RS in EU
4.	Izvajanje projekta Štorovčan	Občina Štore	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	10.500	občinski proračun
5.	Izvajanje pogostejših linij oz. širitev mreže	Občina Štore, izvajalec JPP	0	0	0	0	0	0	0	0	pobuda
6.	Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k uporabi okolju prijaznejših vozil	Občina Štore, izvajalec JPP	0	0	0	0	0	0	0	0	izvajanje v okviru rednih delovnih obveznosti
7.	Proučitev možnosti za širitev sistema Celebus na območje Občine Štore (podaljšanje linij, frekvence, preveritev finančne vzdržnosti za občino)	Občina Štore, MO Celje	0	0	0	0	2.000	2.000	2.000	6.000	občinski proračun
8.	Racionalizacija šolskih prevozov - integracija z JPP	Občina Štore, izvajalec JPP	0	0	0	0	0	0	0	0	pobuda
Skupaj			10.800	25.800	15.800	5.800	7.800	7.800	7.800	81.600	

7.5 Motorni promet

Tabela 14: Akcijski načrt – Motorni promet

Ukrep	Steber: Motorni promet	Odgovornost - nosilec	Financiranje							Skupni strošek	Viri financiranja
			2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031		
1.	Rekonstrukcije in vzdrževanje lokalnih cest	Občina Štore	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	1.050.000,00	občinski proračun
2.	Nadvoz Kompole (preveritev izvedljivosti)	Občina Štore	0	0	0	50.000	0	0	0	50.000,00	občinski proračun, drugi viri
3.	Podvoz ceste LC412071-Prožinska vas (preveritev izvedljivosti)	Občina Štore	0	0	0	0	20.000	0	0	20.000,00	občinski proračun
4.	Izvedba ukrepov umirjanja osebnega in tovornega prometa v naseljih, predvsem na območju šolskih poti	Občina Štore	0	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	9.000,00	občinski proračun, sredstva RS in EU
5.	Uvedba radarskega merjenja hitrosti	Občina Štore	0	0	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	15.000,00	občinski proračun
6.	Spodbujanje novih oblik prevozov	Občina Štore	0	0	0	0	0	0	0	0	pobuda
7.	Postavitev polnilnic za električna vozila	Občina Štore	0	5.000	5.000	0	0	0	0	10.000,00	občinski proračun, sredstva podjetij
8.	Ureditev obstoječih parkirnih površin - ukrepi upravljanja s parkirnimi površinami	Občina Štore	0	5.000	5.000	0	0	0	0	10.000,00	občinski proračun, sredstva RS in EU
9.	Most pri železniški postaji	Občina Štore, MNVP	0	500.000	0	0	0	0	0	500.000,00	MNVP, občinski proračun
Skupaj			150.000	661.500	164.500	204.500	174.500	154.500	154.500	1.664.000	

8 ZAKLJUČEK

Občina Štore je z Občinsko celostno prometno strategijo naredila pomemben korak k vzpostavitvi sodobnega, trajnostno naravnane in vključujočega prometnega sistema. Strategija ne temelji več le na gradnji cest, temveč na razumevanju človeka, prostora in okoljskih danosti. OCPS je zasnovan kot strateški dokument, ki bo v prihodnjih letih služil kot usmerjevalni okvir za razvoj prometa – s skupno vizijo, uresničljivimi cilji in jasno določenimi ukrepi.

Proces priprave strategije je potekal vključujoče. V njem smo aktivno sodelovali z občani, izobraževalnimi ustanovami, podjetji, javnimi zavodi in drugimi deležniki. Zavedanje, da so ravno vsakodnevne izkušnje ljudi ključne za oblikovanje prometnih rešitev, je bilo temeljno vodilo pri nastajanju strategije. V razgibani in prostorsko zahtevni občini so zbrane izkušnje še posebej dragocene, saj kažejo, kako raznolike so potrebe po mobilnosti v različnih delih občine.



Podlage za strategijo so temeljile na analizi podatkov in obstoječega stanja, vendar je končno obliko OCPS dobila šele z vnosom mnenj in predlogov lokalnega prebivalstva. Strategija izhaja iz realnosti – iz vsakodnevnih poti, prometnih izzivov in potreb ljudi, ki se gibajo po občini. Vizija, opredeljena v dokumentu, poudarja razvoj okolju prijaznih načinov mobilnosti – hoje, kolesarjenja, uporabe javnega potniškega prometa in novih oblik prevozov, vse z namenom zmanjševanja odvisnosti od osebnih avtomobilov, a ne zaradi modnih smernic, temveč zaradi želje po večji varnosti, zdravju, čistejšem okolju in višji kakovosti življenja.

Strategija predstavlja začetek procesa. V prihodnjih letih jo bomo na Občini Štore postopoma uresničevali z izvajanjem konkretnih ukrepov, spremljanjem napredka in sprotim prilagajanjem glede na izkušnje in nove okoliščine. Vzpostavljali bomo mehanizme za redno spremljanje učinkov, nadgradnjo podatkovnih podlag in vključevanje javnosti v sooblikovanje boljše prometne prihodnosti.

OCPS je orodje, s katerim želimo promet urejati premišljeno, usklajeno in dolgoročno vzdržno. A tudi najboljši dokument ne more doseči pravega učinka brez sodelovanja skupnosti. Zato je zdaj priložnost, da Občina Štore skupaj z ljudmi, korak za korakom, začne ustvarjati prometni sistem, ki bo varnejši, bolj povezan in bolj prijazen do vseh generacij.