



OBČINA ROGAŠKA SLATINA
OBČINSKI SVET

Izletniška ulica 2, 3250 Rogaska Slatina

T: 03 81 81 700
F: 03 81 81 724
E: obcina@rogaska-slatina.si

Številka: 0320 – 0004/2026
Datum: 22. 4. 2026

Zadeva: **Gradivo za 3. točko dnevnega reda 33. redne seje Občinskega sveta Občine Rogaska Slatina**

Predlagatelj: mag. Branko Kidrič, župan

Zadeva: **Predlog Občinske celostne prometne strategije Občine Rogaska Slatina**

Pravne podlage: Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. št. 130/22, 22/25 in 14/26 – ZSRR-2C)
Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/23 in 109/23)
Statut Občine Rogaska Slatina (Uradni list RS, št. 67/17, 80/25)
Poslovnik Občinskega sveta Občine Rogaska Slatina (Uradni list RS, št. 67/17, 25/25)

Poročevalca: mag. Branko Kidrič, župan in mag. Sebastjan Toplak

Priloga: Zapisnik Odbora za cestno in komunalno infrastrukturo z dne 20. 4. 2026

Predlog sklepa: **Občinski svet Občine Rogaska Slatina sprejme Občinsko celostno prometno strategijo Občine Rogaska Slatina, št. 430 – 0032/2024, april 2026.**



OBČINA ROGAŠKA SLATINA
OBČINSKI SVET

Izletniška ulica 2, 3250 Rogaska Slatina

T: 03 81 81 700

F: 03 81 81 724

E: obcina@rogaska-slatina.si

OBČINSKEMU SVETU
OBČINE ROGAŠKA SLATINA

www.rogaska-slatina.si

Številka: 0320 – 0004/2026

Datum: 21. 4. 2026

Zadeva: Predlog Občinske celostne prometne strategije

Promet in mobilnost sta ključna dejavnika razvoja vsake lokalne skupnosti, saj pomembno vplivata na kakovost bivanja, dostopnost storitev, gospodarski razvoj ter stanje okolja. V sodobnem prostoru, kjer se občine soočajo z izzivi naraščajočega prometa in podnebnimi spremembami, postaja celostno prometno načrtovanje nujen pristop k urejanju mobilnosti.

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je temeljni strateški dokument občine na področju prometa, ki celovito obravnava vse oblike mobilnosti ter usklajuje razvoj prometnega sistema z načeli trajnostnega razvoja. V ospredje postavlja človeka, njegove potrebe ter kakovost prostora, v katerem živi.

Osnovni namen OCPS je vzpostaviti uravnotežen prometni sistem, ki omogoča varno, dostopno, učinkovito in okolju prijazno mobilnost za vse prebivalce in obiskovalce. Dokument spodbuja večjo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni potniški promet, ter izboljšanje upravljanja motornega prometa. Celostno prometno načrtovanje temelji na povezovanju različnih področij ter vključevanju javnosti in ključnih deležnikov, kar omogoča sprejemanje bolj premišljenih in dolgoročno vzdržnih odločitev. Dokument opredeljuje vizijo prometnega razvoja občine, cilje ter strateške usmeritve za prihodnja leta, s poudarkom na prometni varnosti, dostopnosti, zmanjševanju vplivov na okolje in spodbujanju aktivnega življenjskega sloga.

S sprejemom OCPS Občina Rogaska Slatina pridobiva ključen razvojni dokument, ki bo podlaga za načrtovanje prihodnjih investicij na področju prometa, orodje za sistematično upravljanje mobilnosti, pomembna osnova za kandidiranje na nacionalnih in evropskih razpisih ter podpora izboljšanju kakovosti bivanja in trajnostnemu razvoju občine. S tem dokumentom občina postavlja temelje za trajnostno, varno in kakovostno mobilnost ter dolgoročni razvoj občine.

Občinskemu svetu Občine Rogaska Slatina predlagamo, da o predlogu predložene strategije opravi vsebinsko razpravo in jo v skladu s predlogom pristojnega delovnega telesa po obravnavi sprejme.

Polona Petrej Ogrizek
Podsekretarka

mag. Branko KIDRIČ
Župan



OBČINA ROGAŠKA SLATINA



OBČINSKA CELOSTNA
PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE ROGAŠKA SLATINA



Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo



OBČINSKA CELOSTNA
PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE ROGAŠKA SLATINA

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ROGAŠKA SLATINA

April, 2026



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



Naslov projekta:	Izdelava Občinske celostne prometne strategije Občine Rogaška Slatina
Vrsta projekta:	Strateška študija
Št. pogodbe:	Št. naročnika: 430-0032/2024 Št. izvajalca: 06-2024-ST-DDP
Naročnik:	Občina Rogaška Slatina Izletniška ulica 2, 3250 Rogaška Slatina
Odgovorna oseba naročnika:	mag. Branko Kidrič, župan Občine Rogaška Slatina
Skrbnik pogodbe:	Dino Markovinovič, tajnik Občine Rogaška Slatina
Izvajalec projekta	Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Smetanova ulica 17, 2000 Maribor
Vodja projekta:	mag. Sebastian Toplak
Projektni sodelavci:	dr. Drago Sever, mag. Vlasta Rodošek, Dimitar Novakovski



KAZALO

1. VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	4
1.2 Ozadje in motivi	4
1.2 Proces priprave	5
1.3 Območje obravnave	5
1.4 Prednosti celostnega prometnega načrtovanja	6
1.3 Oris zelenega stanja	6
1.4 Vrednote in cilji	7
5. STRATEŠKA VODILA	8
6. TRENUTNO STANJE V OBČINI	12
6.1 Demografski trendi	12
6.2 Kazalniki zdravja	14
6.3 Mobilnostne navade in motorizacija	15
6.4 Prometna varnost	17
7. PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA	20
7.1 Celostno prometno načrtovanje	21
7.2 Več hoje	25
7.3 Podpora kolesarjenju	30
7.4 Prilagodljiv javni prevoz	35
7.5 Upravljan motorni promet	39
8 AKCIJSKI NAČRT	43
9 VIRI IN LITERATURA	49

1. VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

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

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

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

1.2 Ozadje in motivi

Občina Rogaška Slatina je leta 2017 sprejela svojo prvo celostno prometno strategijo. Leta 2024 je pristopila k njeni prenovi. Prenova je bila pripravljena v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE) za izdelavo OCPS v slovenskih občinah (JR OCPS, 2023). Projekt sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

S prenovno strategije se Občina Rogaška Slatina navezuje na številne aktivnosti na področju celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti, ki se izvajajo tako na nacionalni kot na evropski ravni. Prenovljena strategija je zasnovana kot realen, izvedljiv in usklajen dokument, ki ne predstavlja zgolj seznama želja, temveč opredeljuje cilje, ki so dosegljivi z razpoložljivimi pristojnostmi in viri. Pri tem je pomembno poudariti, da številni vzvodi uresničevanja ciljev presegajo pristojnosti občine in so v domeni nacionalnih institucij ter drugih ključnih deležnikov v ožjem in širšem prostoru.

Glavni motiv za pripravo prenovljene OCPS je krepitev zmogljivosti za kakovostno in učinkovito občinsko celostno prometno načrtovanje ter upravljanje trajnostne mobilnosti. Dodatni motiv predstavlja možnost pridobivanja nacionalnih in evropskih sredstev ter sodelovanje v mednarodnih projektih na področju trajnostne mobilnosti.

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

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

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

1.2 Proces priprave

Priprava OCPS je bila razdeljena na sedem vsebinskih sklopov:

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

Sklop B: Vzpostavitev procesa – priprava načrta vključevanja javnosti.

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

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

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

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

Sklop G: Izvajanje in spremljanje napredka.

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



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

Vir: FGPA

1.3 Območje obravnave

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

1.4 Prednosti celostnega prometnega načrtovanja⁴

Ključne prednosti celostnega prometnega načrtovanja:

- 1 Višja kakovost bivanja**
Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile. To se izraža v boljši kakovosti javnih prostorov ter v zmanjšanju hrupa in emisij v občini.
- 2 Pozitivni vplivi na okolje in zdravje**
Izboljšanje kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti prispevajo k pozitivnim učinkom za ljudi in okolje. Predvsem pešačenje in kolesarjenje se izražata v boljšem zdravju ljudi ter prispevata k prihrankom za mobilnost.
- 3 Izboljšana prometna varnost**
Z umirjanjem prometa, zmanjšanjem obsega avtomobilskih potovanj in gradnjo varne infrastrukture za pešce in kolesarje se zmanjšuje število prometnih nesreč, predvsem pa nevarnost za najbolj ranljive skupine – otroke, starejše, invalide in kolesarje.
- 4 Boljša dostopnost in mobilnost za vse**
Celostno načrtovanje vsem prebivalcem – tudi tistim brez dostopa do osebnega avtomobila – zagotavlja lažji dostop do delovnih mest, izobraževanja, storitev in prostega časa.
- 5 Krepitev lokalnega gospodarstva**
Z večjo dostopnostjo in boljšo prometno povezljivostjo se povečuje privlačnost občine za poslovne in turistične dejavnosti.
- 6 Višja podpora javnosti in legitimnost odločitev**
Zaradi vključevanja prebivalcev in deležnikov v vse faze načrtovanja se povečuje legitimnost ukrepov in zaupanje v lokalno upravo.

1.3 Oris zelenega stanja

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

Vizija razvoja prometa v Občini Rogaška Slatina:

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

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

Vizija opredeljuje **prometno varnost** kot temeljno izhodišče za prihodnji razvoj prometnega sistema. Na tej podlagi se strategija zavzema za **zmanjševanje negativnih vplivov prometa na ljudi in okolje**, kar se odraža v **kakovostnejših življenjskih pogojih** v občini.

Pomemben poudarek vizija posveča **zagotavljanju dostopnosti za vse generacije in vse skupine uporabnikov**, pri čemer so v ospredju ranljive skupine, zlasti starejši, otroci ter gibalno ali senzorno ovirani. Prometni sistem mora omogočati **minimalni prag mobilnosti za vse skupine prebivalcev**.

Vizija hkrati spodbuja bolj **zdrav življenjski slog**, predvsem z ustvarjanjem boljših pogojev za **aktivno mobilnost**, predvsem hojo in kolesarjenje.

Občina Rogaška Slatina kot turistično in zdraviliško središče ostaja odprta tudi za obiskovalce in turiste, pri čemer mora prometni sistem omogočati dobro **dostopnost turistične ponudbe**, hkrati pa **varovati kakovost bivanja** lokalnega prebivalstva. **Uravnotežen in dobro upravljan prometni sistem** bo zato pomembna podpora nadaljnjemu razvoju gospodarstva, turizma in drugih dejavnosti v občini.

1.4 Vrednote in cilji

Pomembno izhodišče pri pripravi OCPS so obvezni nacionalni cilji, ki se na lokalni ravni udejanjajo glede na posebnosti občine. Predlagani zapis vizije dodatno podpirajo vrednote, ki so jih izbrali ključni deležniki in širša javnost v občini.

Najpomembnejše vrednote so:

- **Varnost otrok in ranljivih skupin** – zagotoviti je treba kakovostne šolske poti in infrastrukturo za pešce, kolesarje, starejše in osebe z oviranostmi ter umiriti motorni promet tam kjer je to potrebno.
- **Zdravje prebivalcev** – zmanjševanje onesnaženosti zraka, hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti (hoja, kolesarjenje) kot osnove za bolj zdravo življenje.
- **Dostopnost in enakost** – prometne storitve morajo biti dostopne vsem, tudi prebivalcem oddaljenih zaselkov ter gospodinjtvom brez avtomobila.
- **Kakovost bivanja** – oblikovanje prijetnega, mirnega in varnega bivalnega okolja z urejenimi javnimi površinami in umirjenim prometom.
- **Razvojne priložnosti** – prometni sistem naj podpira turizem in lokalno gospodarstvo ter krepi čezmejno povezanost.

Obvezni splošni cilji opredeljujejo temeljne spremembe, ki jih želi občina doseči z uresničevanjem OCPS. Predstavljajo povezavo med dolgoročno vizijo in merljivimi rezultati na področjih prometne varnosti, dostopnosti, aktivne mobilnosti, zdravja prebivalcev, socialne vključenosti ter okoljske in gospodarske trajnosti.

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

Poseben poudarek bo namenjen uresničevanju prvih treh ciljev, ki so jih kot najpomembnejše prepoznali širša in strokovna javnost. To pomeni, da bodo ukrepi prednostno usmerjeni v izboljšanje prometne varnosti, vsem dostopen prometni sistem ter izboljšanje kakovosti življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti, ob hkratnem uresničevanju tudi preostalih ciljev.

Po pomembnosti razvrščeni splošni cilji občine Rogaška Slatina so:

- *Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.*
- *Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.*
- *Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.*
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
- Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

5. STRATEŠKA VODILA

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

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

Tabela 1: Strateška vodila za steber Celostno prometno načrtovanje

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE		
<i>Strateško vodilo:</i> Promet načrtujemo kot orodje za kakovostno življenje, načela celostnega prometnega načrtovanja pa vgrajujemo v vsakodnevno odločanje občine ter izboljšujemo komunikacijo z javnostjo.		
KVANTIFIKACIJA AMBICIJ	Stanje 2026	Projekcija 2033
Število sestankov z deležniki OCPS na leto	1	2 (+1)
Redna obveščanja javnosti	1	3 (+2)
Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih (hoja, kolo, JPP) za 10% do leta 2033.	50,6 %	60,6 % (+10%)
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3
Z usklajenim prostorskim in prometnim načrtovanjem bomo zagotavljali celostno obravnavo prometne infrastrukture, ureditev	Z izvajanjem promocijskih, izobraževalnih in ozaveščevalnih aktivnosti ter z aktivnim vključevanjem javnosti bomo	Z vzpostavitvijo sistema spremljanja stanja, zbiranja podatkov in vrednotenja učinkov bomo zagotavljali podlage za

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

in prometnih režimov na ravni celotne občine.	krepili razumevanje in podporo celostnemu prometnemu načrtovanju.	učinkovito izvajanje strategije ter za sodelovanje v nacionalnih in evropskih projektih.
---	---	--

Tabela 2: Strateška vodila za steber »Več hoje«

VEČ HOJE		
<p><i>Strateško vodilo:</i> Z urejanjem varnih, udobnih in neposrednih peš povezav do ključnih ciljev potovanj ter z izboljševanjem dostopnosti za osebe z oviranostmi zagotavljamo kakovostne pogoje za hojo.</p>		
KVANTIFIKACIJA AMBICIJ	Stanje 2026	Projekcija 2033
Izboljšanje prometne varnosti brez smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih pešcev za 5 letno opazovano obdobje.	0/leto smrtnih žrtev 0/leto hudo poškodovanih	0/leto smrtnih žrtev 0/leto hudo poškodovanih
Delež pešcev pri poteh v šolo	28,9 %	33,9 % (+5%)
Povečanje deleža hoje na ključni prometnici v občini.	1,0 %	4,0 % (+3%)
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3
Z zagotavljanjem kakovostnih šolskih poti bomo spodbujali samostojno hojo otrok ter krepili varno vključevanje najmlajših v promet.	Z vzpostavitvijo in nadgradnjo celostne mreže površin za pešce bomo izboljševali povezanost in peš dostopnost do ključnih ciljev v občini.	Z urejanjem javnih površin in vaških središč bomo krepili vlogo hoje ter izboljševali kakovost bivanjskega prostora v naseljih.

Tabela 3: Strateška vodila za steber »Podpora kolesarjenju«

PODPORA KOLESARJENJU		
<p><i>Strateško vodilo:</i> Z vzpostavljanjem udobne, varne in povezane mreže kolesarskih povezav ter kakovostne spremljajoče infrastrukture občina spodbuja kolesarjenje za potrebe dnevne mobilnosti, kot tudi pristočasne in turistične namene.</p>		
Kazalnik	Stanje 2026	Projekcija 2033



PODPORA KOLESARJENJU		
Izboljšanje prometne varnosti brez smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih kolesarjev v 5 letnem opazovanem obdobju.	0/leto smrtnih žrtev 1,6/leto hudo poškodovanih	0/leto smrtnih žrtev 0/leto hudo poškodovanih (-1,6)
Delež kolesarjev pri poteh v šolo (kolo, tudi e-kolo in e-skiro)	3,5 %	8,5 % (+5%)
Povečan delež kolesarjev vzdolž glavnih prometnic oz. ključnih prometnih prerezov v občini	0 %	3 % (+3%)
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3
Z dokončno sklenitvijo osnovne kolesarske mreže (hrbtenice) in navezavo sekundarnih povezav bomo ustvarili pogoje za kolesarjenje na območju celotne občine, pri čemer bomo glede na prometne obremenitve in prostorske značilnosti kombinirali ločene kolesarske površine ter umirjanje motornega prometa in souporabo vozišča.	Z vzpostavitvijo in nadgradnjo spremljajoče kolesarske infrastrukture (parkirišča za kolesa, polnilnice za e-kolesa itd.) ter promocijskimi ukrepi bomo povečevali dostopnost, uporabnost in privlačnost kolesarjenja.	Z razvojem rekreacijskih in turističnih kolesarskih povezav ter urejanjem kolesarske infrastrukture za prosti čas (ureditev gorskih kolesarskih povezav in posodobitev kolesarskih počivališč) bomo krepili vlogo kolesarjenja kot pomembnega dela turistične ponudbe in zdravega življenjskega sloga.

Tabela 4: Strateška vodila za steber »Prilagodljiv javni prevoz«

PRILAGODLJIV JAVNI PREVOZ		
<i>Strateško vodilo:</i> <i>Krepimo prilagodljivost javnega potniškega prometa z izboljšanjem prostorske dosegljivosti, časovne dostopnosti in kakovosti prestopnih točk ter z boljšim informiranjem o storitvah javnega potniškega prometa.</i>		
Kazalnik	Stanje 2026	Projekcija 2033
Povečanje uporabe JPP pri poteh na delo	1,5 %	3,5 % (+2%)
Dostopnost prebivalcev do JPP (delež prebivalcev s postajališčem z vsaj zadovoljivo frekvenco voženj – 16 ali več/dan v oddaljenosti do 1.000 m zračne razdalje od kraja bivanja)	54,84 %	62,84 % (+8%)
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3



**PRILAGODLJIV JAVNI PREVOZ**

Z razvojem in nadgradnjo prilagodljivih oblik javnega potniškega prometa bomo izboljšali dostopnost za vse prebivalce, zlasti na območjih razpršene poselitve, ter nadgrajevali obstoječe storitve prevozov starejših.	Z optimizacijo in integracijo šolskih prevozov v širši sistem javnega potniškega prometa ter uvajanjem okolju prijaznih vozil bomo povečevali učinkovitost in okoljsko sprejemljivost.	Z izboljšanim informiranjem in dostopnostjo podatkov o javnem avtobusnem in železniškem prometu bomo spodbujali njegovo uporabo ter privlačnost.
--	--	--

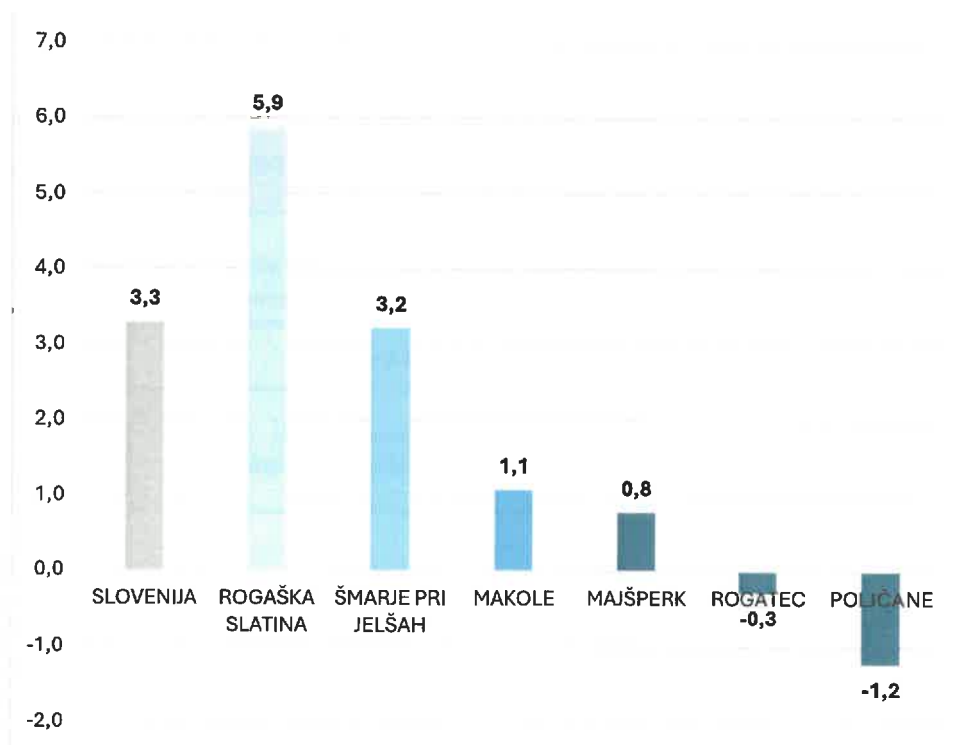
Tabela 5: Strateška vodila za steber »Upravljan motorni promet«

UPRAVLJAN MOTORNI PROMET		
<i>Strateško vodilo:</i> Zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje in ohranjanje ter dodatno izboljšanje visoke ravni prometne varnosti.		
Kazalnik	Stanje 2026	Projekcija 2033
Izboljšanje prometne varnosti brez smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih v 5-letnem opazovanem obdobju.	0/leto smrtnih žrtev 3,4 /leto hudo poškodovanih	0/leto smrtnih žrtev 0/leto hudo poškodovanih (-3,4/leto)
Zmanjšanje deleža osebnih in tovornih motornih vozil na glavnih prometnicah.	94,0 %	89,0 % (-5%)
Zmanjšanje deleža avtomobila za prihod v šolo	43,4	38,4 (-5%)
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3
Z načrtnimi prometno-tehničnimi in upravljavskimi ukrepi bomo umirjali motorni promet na vstopih v naselja ter vzpostavljali prepoznaven prehod v območja umirjenega prometa.	S celostnim preoblikovanjem prometnega prostora bomo zniževali vozne hitrosti znotraj naselij ter povečevali varnost in kakovost prostora za pešce in kolesarje.	Z rednim in sistematičnim vzdrževanjem ter posodabljanjem cestne infrastrukture bomo zagotavljali njeno varnost, funkcionalnost in dolgoročno odpornost.

6. TRENUTNO STANJE V OBČINI

6.1 Demografski trendi

V Občini Rogaška Slatina se je število prebivalcev v obdobju med letoma 2015 in 2025 povečalo za 5,9 %, kar predstavlja nadpovprečno rast tako v primerjavi s slovenskim povprečjem kot tudi z okoliškimi občinami. Takšen trend kaže na demografsko dinamično in razvojno privlačno okolje.



Slika 2: Gibanje števila prebivalcev v zadnjih 10 letih od 2015 do 2025
Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2026

Z vidika celostnega prometnega načrtovanja rast prebivalstva pomeni povečevanje potreb po mobilnosti ter dodatne pritiske na prometni sistem, zlasti v območjih intenzivnejše poselitve in ob vsakodnevni migracijah. Hkrati predstavlja priložnost za načrtovanje učinkovitejših, trajnostnih oblik mobilnosti ter izboljšanje dostopnosti do ključnih dejavnosti.

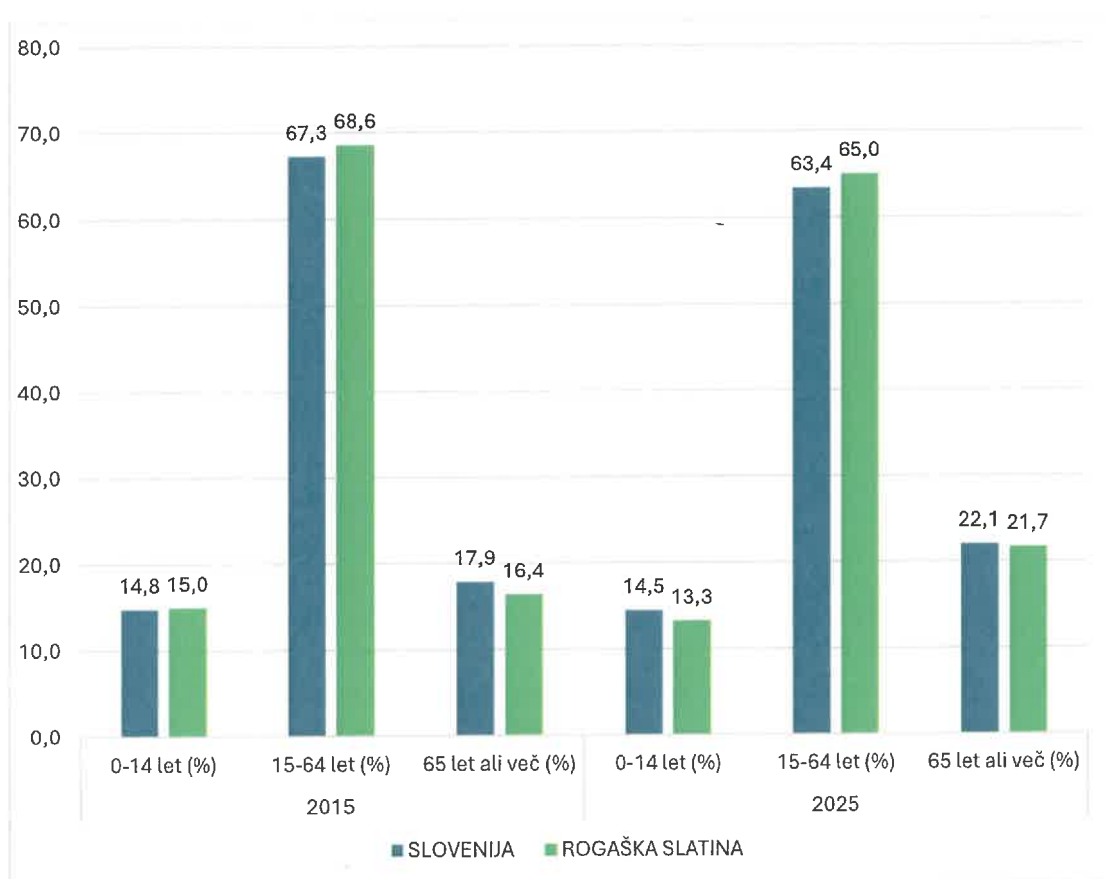
Pri tem je ključno, da razvoj prometnega sistema sledi prostorskim značilnostim občine, ki vključujejo tako strnjena urbana območja kot tudi razpršeno poselitev, ter da se z ustreznimi ukrepi usmerja v zmanjševanje odvisnosti od osebnega avtomobila in krepitev alternativnih potovalnih načinov.

Povprečna starost prebivalcev v Občini Rogaška Slatina znaša 44,6 leta in je nekoliko nad slovenskim povprečjem (44,3 leta), kar kaže na rahlo nadpovprečno staranje prebivalstva. Starostna struktura prebivalstva v opazovanem obdobju kaže zmerne, vendar pomembne spremembe. Delež prebivalcev, mlajših od 15 let, se je zmanjšal, medtem ko se je povečal delež prebivalcev v srednje starostni skupini.

Delež starejših od 65 let se je rahlo povečal, vendar ne izrazito. Takšna gibanja sledijo splošnim demografskim trendom v Sloveniji, čeprav so v občini nekoliko manj izrazita.

Z vidika celostnega prometnega načrtovanja ima takšna starostna struktura naslednje učinke:

- zmanjševanje deleža mladih prebivalcev lahko dolgoročno pomeni manjši pritisk na šolske poti, vendar hkrati zmanjšuje potencial za spontano uporabo aktivnih oblik mobilnosti, zato je potrebno njihovo sistematično spodbujanje,
- naraščajoč delež prebivalcev v srednje starostni skupini pomeni večjo mobilnostno aktivnost, zlasti v obliki dnevnih migracij na delo, kar povečuje pomen učinkovitega upravljanja prometnega povpraševanja,
- rahlo povečevanje deleža starejših prebivalcev pa zahteva postopno prilagajanje prometnega sistema v smeri večje dostopnosti, varnosti in univerzalne rabe za ranljive skupine.



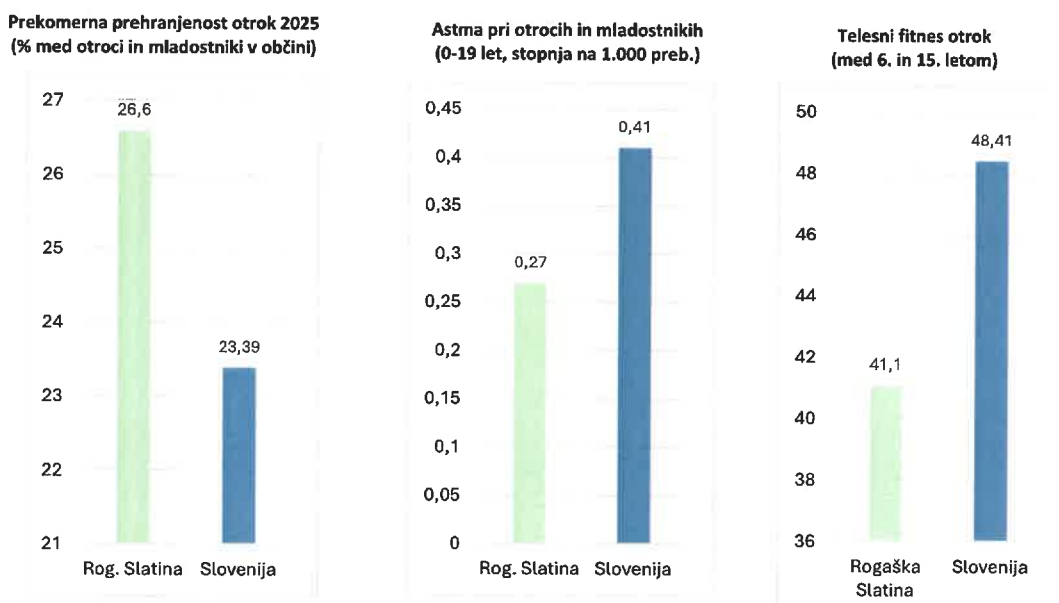
Slika 3: Delež prebivalcev glede na starost v občini Rogaska Slatina v letih 2015 in 2025
Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2026

Skupno lahko ugotovimo, da demografski trendi v občini predstavljajo razmeroma stabilno izhodišče, vendar z zaznavnimi elementi staranja prebivalstva. To zahteva premišljeno načrtovanje mobilnosti, ki bo hkrati naslavljalo potrebe delovno aktivnega prebivalstva ter zagotavljalo dostopnost in varnost za vse starostne skupine.

6.2 Kazalniki zdravja

Telesna neaktivnost predstavlja enega ključnih dejavnikov tveganja za poslabšanje zdravstvenega stanja prebivalstva, zato imajo pogoji za vsakodnevno gibanje (zlasti hoja in kolesarjenje) pomembno vlogo tudi v okviru celostnega prometnega načrtovanja.

Analiza zdravstvenih kazalnikov za Občino Rogaška Slatina kaže določena odstopanja od slovenskega povprečja, pri čemer so posebej relevantni kazalniki, povezani z življenjskim slogom otrok in mladih. Delež prekomerno prehranjenih otrok in mladostnikov je leta 2025 znašal 26,6 %, kar presega slovensko povprečje (23,39 %) za 3,21 odstotne točke (približno +13,7 %). Hkrati je kazalnik telesne pripravljenosti otrok (6–15 let) v občini nižji od državnega povprečja (41,1 v primerjavi z 48,41), kar pomeni zaostanek za 7,31 točke (okoli –15,1 %). Navedeni podatki kažejo na nižjo raven telesne pripravljenosti otrok in mladih, kar je skladno z višjim deležem prekomerne prehranjenosti ter jasno nakazuje potrebo po izboljšanju pogojev za vsakodnevno gibanje.



Slika 4: Kazalniki zdravja v občini Rogaška Slatina
vir: NIJZ, Zdravje občin 2026

Kot pozitiven kazalnik je mogoče izpostaviti pojavnost astme pri otrocih in mladih (0–19 let), ki znaša 0,27 na 1.000 prebivalcev, kar je pod slovenskim povprečjem (0,41 na 1.000). Čeprav neposredne vzročne povezave ni mogoče enoznačno opredeliti, je kazalnik v kontekstu celostnega prometnega načrtovanja pomemben zaradi vpliva kakovosti zraka in prometnih emisij na dihalno zdravje.

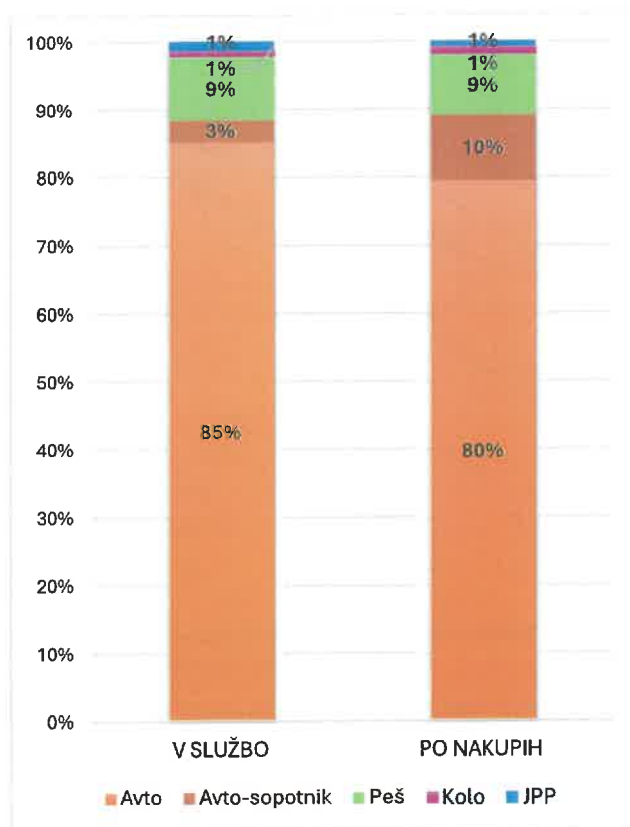
Z vidika celostnega prometnega načrtovanja navedeni kazalniki jasno utemnjujejo usmeritve v:

- spodbujanje vsakodnevne telesne dejavnosti (hoja, kolesarjenje),
- zagotavljanje varnih in privlačnih šolskih poti,
- izboljšanje dostopnosti do športnih in rekreacijskih površin ter
- zmanjševanje prometnih obremenitev in emisij na občutljivih območjih (npr. v okolici šole in strnjenih bivalnih območij).

6.3 Mobilnostne navade in motorizacija

Rezultati anketne raziskave potrjujejo izrazito odvisnost prebivalcev Občine Rogaška Slatina od uporabe osebnega avtomobila. Delež dnevnih potovanj na delo in v izobraževalne ustanove, opravljenih z osebnim avtomobilom, znaša 88 %, kar je za približno 7 odstotnih točk več kot pred devetimi leti, ko je ta delež znašal 80,3 %⁵. To pomeni, da avtomobil ostaja prevladujoče prevozno sredstvo za opravljanje vsakodnevnih aktivnosti, pri čemer je zaznan trend rasti zaskrbljujoč. Hkrati je to posledica večletne konstantne rasti stopnje motorizacije oziroma števila osebnih avtomobilov na gospodinjstvo.

Pri potovanjih z namenom nakupovanja je odvisnost od avtomobila še izrazitejša in dosega 91 %. Takšna struktura potovalnih navad je sicer značilna za razpršeno poseljena območja, vendar hkrati kaže na zelo omejeno uporabo alternativnih načinov mobilnosti.



Slika 5: Načini potovanja na delo in po nakupih v občini Rogaška Slatina
Vir: Anketa za splošno javnost 2026, FGPA

Na visoko stopnjo avtomobilske odvisnosti vpliva več medsebojno povezanih dejavnikov:

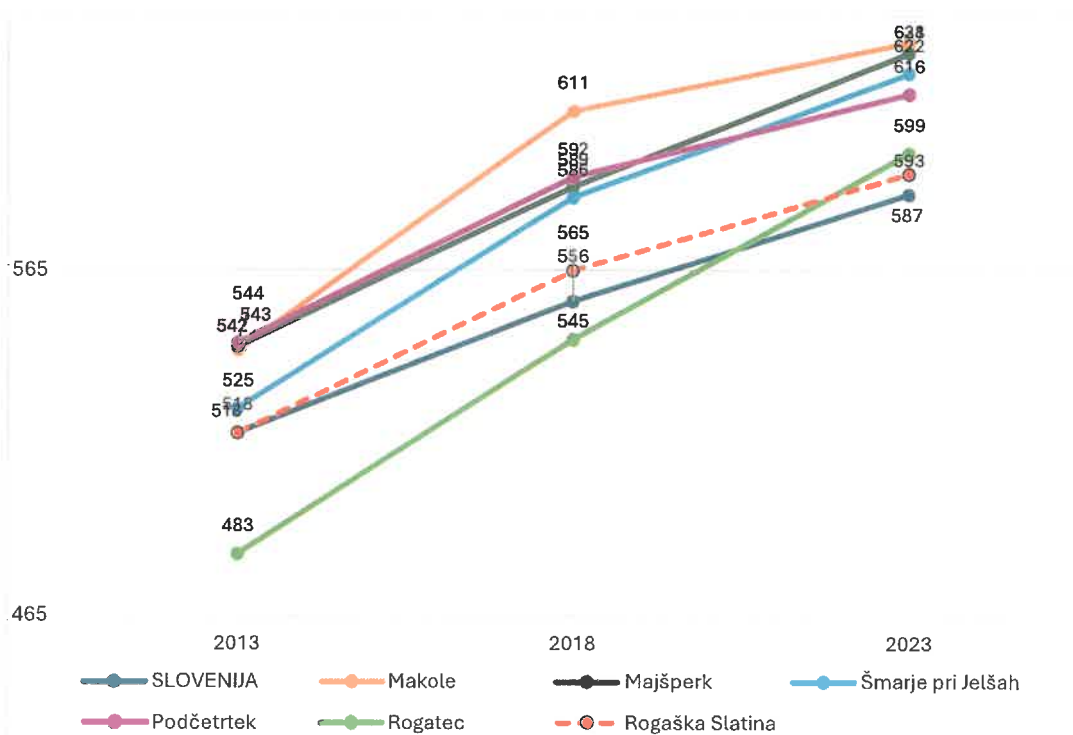
- razpršena poselitvena struktura,
- omejena ponudba javnega potniškega prometa ter
- relativno skromna lokalna ponudba storitev in trgovine.

⁵ Celostna prometna strategija Občine Rogaška Slatina, 2017

Na podlagi zbranih podatkov je mogoče sklepati, da se osebni avtomobil pogosto uporablja tudi za krajša potovanja, ki bi jih bilo ob ustreznih infrastrukturnih in prometno-varnostnih pogojih mogoče opraviti peš ali s kolesom. To kaže na pomemben, trenutno še neizkoriščen potencial za razvoj aktivne mobilnosti.

Motorizacija

Stopnja motorizacije v občini znaša 593 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, kar je nekoliko nad slovenskim povprečjem (587), vendar nekoliko nižje kot v nekaterih sosednjih občinah (npr. Podčetrtek, Rogatec, Šmarje pri Jelšah itd.).



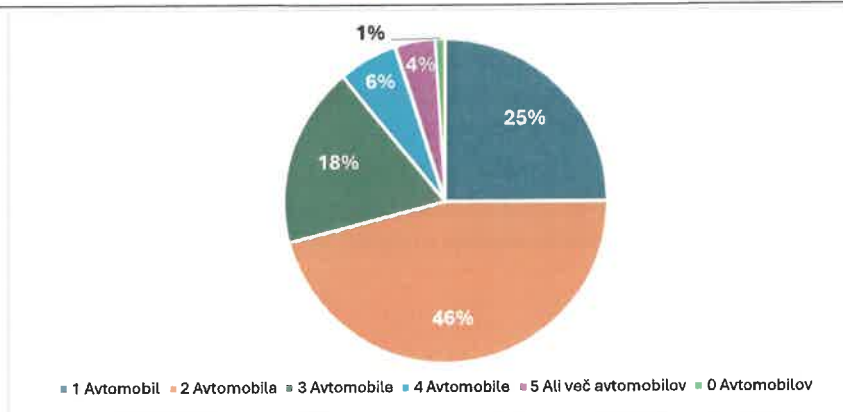
Slika 6: Stopnja motorizacije v Sloveniji, občini Rogaška Slatina in sosednjih občinah
Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2026

Dodatni izziv predstavlja stalna rast števila registriranih vozil v zadnjih letih, kar potrjuje poglobljanje avtomobilske odvisnosti. Tak razvoj:

- povečuje prometne obremenitve cestnega omrežja,
- povečuje potrebe po parkirnih površinah ter
- negativno vpliva na okolje, prometno varnost in kakovost bivanja.

Lastništvo vozil v gospodinjstvih

Analiza lastništva osebnih avtomobilov po gospodinjstvih kaže, da ima 74% gospodinjstev v lasti dva ali več osebnih avtomobilov, kar dodatno potrjuje visoko stopnjo odvisnosti od avtomobila.

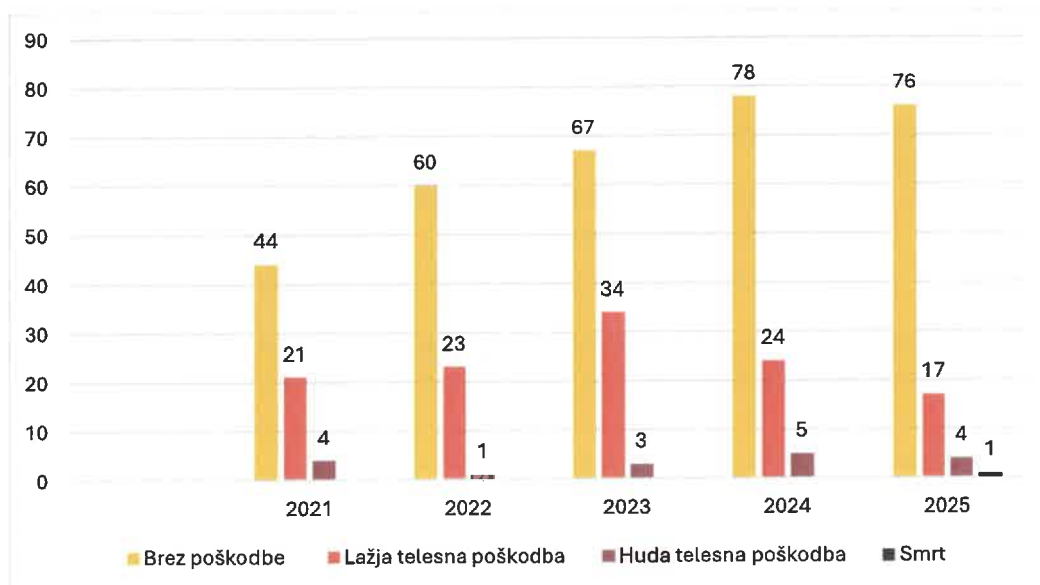


Slika 7: Število avtomobilov v gospodinjstvih anketirancev iz Občine Rogaska Slatina
Vir: Anketa za splošno javnost 2025, FGPA

Takšna struktura lastništva kaže, da je avtomobil pogosto nujen za zagotavljanje vsakodnevne mobilnosti vseh članov gospodinjstva, kar je značilno za območja z omejenimi alternativami.

6.4 Prometna varnost

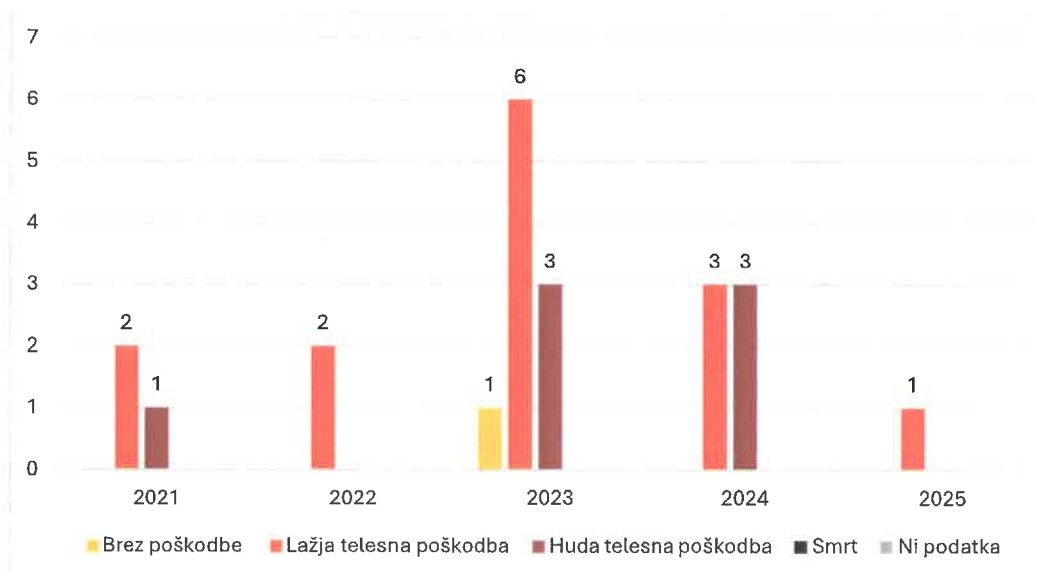
Po podatkih Agencija za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v petletnem obdobju (januar 2021 – december 2025) na območju Občine Rogaska Slatina zabeleženih **462 prometnih nesreč**, pri čemer se jih je dobrih **70 % končalo brez telesnih poškodb udeležencev**. To kaže na relativno ugodno strukturo prometnih nesreč, saj večina ne povzroča neposrednih posledic za zdravje. Takšna struktura lahko nakazuje, da se pomemben del prometnih nesreč zgodi pri nižjih hitrostih oziroma v prometnem okolju, kjer so hitrosti motornega prometa razmeroma umirjene. K temu lahko prispeva tudi **nadpovprečno število krožnih križišč**, saj je občina v preteklem obdobju uspela zgraditi oz. urediti 13 krožnih križišč, ki praviloma prispevajo k zmanjšanju hitrosti in blažjim posledicam prometnih nesreč.



Slika 8: Število prometnih nesreč v Občini Rogaska Slatina po kategorijah poškodb udeležencev
Vir: Agencije za varnost prometa Republike Slovenije

Kljub temu absolutno število prometnih nesreč ni zanemarljivo. Najvišje število nesreč je bilo zabeleženo leta 2024, najnižje pa v letih 2021 in 2022. Posebej izstopa leto 2025, ko je bila zabeležena ena prometna nesreča s smrtnim izidom.

V analiziranem obdobju je bilo zabeleženih 22 prometnih nesreč z udeležbo pešcev in/ali kolesarjev, kar predstavlja 4,5 % vseh prometnih nesreč. Čeprav je delež teh nesreč relativno nizek, je njihova teža bistveno večja, saj se praviloma končajo s telesnimi poškodbami. Takšnih primerov je bilo 21 oz. dobrih 95%.



Slika 9: Število prometnih nesreč po kategorijah z udeležbo pešcev in kolesarjev
Vir: Agencije za varnost prometa Republike Slovenije

To potrjuje splošno ugotovitev, da so ranljivi udeleženci v prometu (pešci in kolesarji) izpostavljeni bistveno večjemu tveganju, zlasti na prometno obremenjenih odsekih cest.

Prostorska analiza prometnih nesreč kaže, da so le-te izrazito skoncentrirane vzdolž glavnih prometnic znotraj naselij:

- glavne ceste G2-107, odsek Podplat – Rogatec in
- regionalne ceste R3-685, odsek Tekračevo – Rogaška Slatina
- Kidričeva ulica, Prvomajska ulica, Zdraviliški trg in Cesta na Boč.

To sovпада z ugotovitvami o večjih vozni hitrostih in prometnih obremenitvah ter prisotnosti tovrnega prometa, kar pomembno vpliva na prometno varnost in kakovost bivanja.



Slika 10: Lokacije prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami in smrtjo leta 2021-2025
Vir: Zemljevid prometnih nesreč, Agencije za varnost prometa Republike Slovenije

Občutena (subjektivna) prometna varnost

Poleg objektivnih kazalnikov prometne varnosti je pomemben tudi vidik **subjektivne oziroma občutene varnosti**, ki pogosto bistveno vpliva na mobilnostne odločitve prebivalcev.

Rezultati anket kažejo, da se številni ranljivi udeleženci (pešci, kolesarji, otroci in starejši) v prometu **ne počutijo varno**, zlasti na prometno bolj obremenjenih cestah in v območjih z višjimi hitrostmi motornega prometa.

Takšno zaznavanje varnosti ima neposredne posledice:

- zmanjšuje pripravljenost prebivalcev za hojo in kolesarjenje,
- spodbuja uporabo osebnega avtomobila tudi za krajše poti ter
- vpliva na vedenjske vzorce, kot je **prevažanje otrok v šolo z avtomobilom**, kljub kratkim razdaljam.

Ta pojav dodatno povečuje prometne obremenitve v okolici šole in zmanjšuje možnosti za razvoj samostojne mobilnosti otrok.

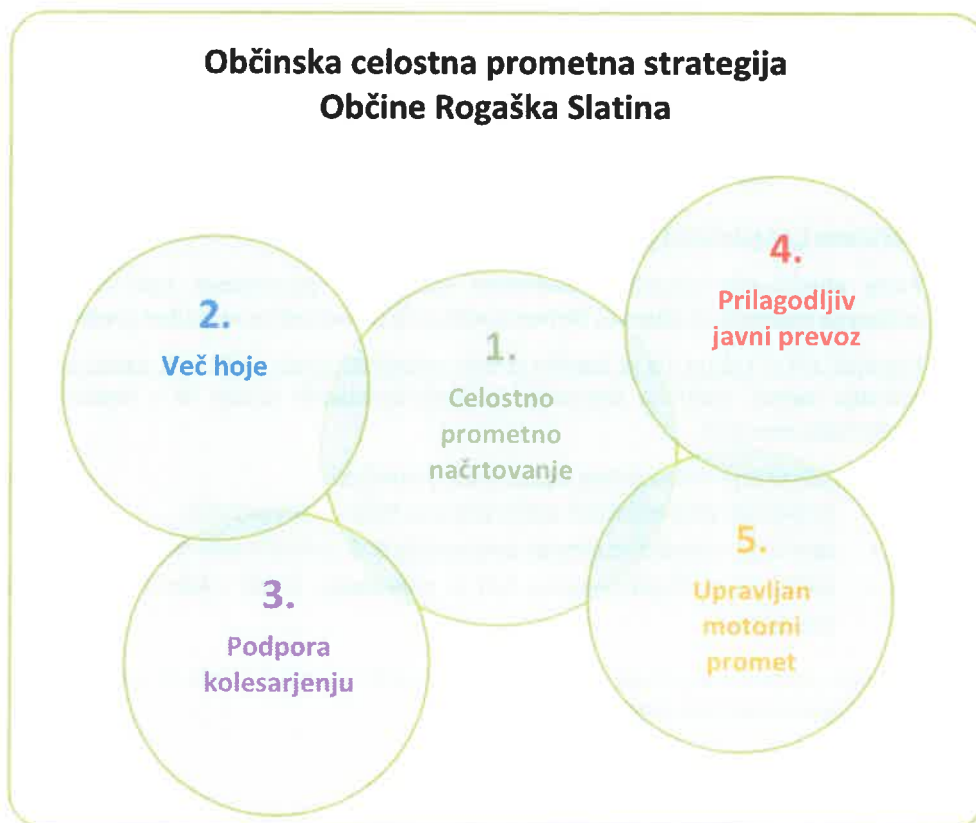
7. PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA

V tem poglavju je opredeljenih pet ključnih področij ukrepanja, ki predstavljajo vsebinski in izvedbeni okvir Občinske celostne prometne strategije Občine Rogaška Slatina. Stebri ukrepanja sledijo temeljnim načelom celostnega prometnega načrtovanja, ki v ospredje postavljajo dostopnost, varnost, kakovost bivanja ter trajnostni razvoj mobilnosti.

Ukrepi so strukturirani v naslednje vsebinske sklope:

- celostno prometno načrtovanje,
- več hoje,
- podpora kolesarjenju,
- prilagodljiv javni prevoz in
- upravljan motorni promet.

Posamezni stebri niso obravnavani ločeno, temveč se medsebojno **povezujejo, dopolnjujejo in krepijo učinke posameznih ukrepov**. Le z njihovim usklajenim izvajanjem je mogoče doseči dolgoročne cilje strategije, kot so zmanjšanje odvisnosti od avtomobila, izboljšanje prometne varnosti, povečanje deleža aktivnih oblik mobilnosti ter izboljšanje kakovosti bivanja v občini.



Slika 11: Stebri ukrepanja prometne strategije

Takšen celovit pristop omogoča prehod od parcialnega reševanja prometnih izzivov k **integriranemu upravljanju mobilnosti**, kjer so infrastrukturni, organizacijski in vedenjski ukrepi povezani v enoten sistem.

7.1 Celostno prometno načrtovanje

Promet načrtujemo kot orodje za kakovostno življenje, načela celostnega prometnega načrtovanja pa vgrajujemo v vsakodnevno odločanje občine ter izboljšujemo komunikacijo z javnostjo.

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

Trenutno stanje (dosežki in značilnosti)

Celostno prometno načrtovanje v Občini Rogaška Slatina temelji na razumevanju prometa kot integralnega dela kakovosti bivanja, prostorskega razvoja in delovanja lokalne skupnosti. Občina je že dodobra uveljavlja načela sodobnega načrtovanja, ki presegajo tradicionalno osredotočenost na prometno infrastrukturo in dajejo prednost dostopnosti, varnosti ter trajnostni rabi prostora.

Pristop temelji na:

- povezovanju prometnega in prostorskega načrtovanja,
- medsektorskem sodelovanju znotraj občinske uprave,
- vključevanju javnosti in ključnih deležnikov,
- postopnem uvajanju načrtovanja na podlagi podatkov in kazalnikov.

Ključni izzivi

Z izdelavo OCPS občina utrjuje in nadgrajuje uveljavljanje celostnega prometnega načrtovanja na svojem območju. Tak pristop prometne izzive obravnava **celovito** – vključuje vse udeležence v prometu, s posebnim poudarkom na ranljivih skupinah (pešci, kolesarji, otroci, starejši) – ter na **več ravneh upravljanja** (občinski in medobčinski oz. regionalni). Pomembna značilnost pristopa je tudi **stalno spremljanje in vrednotenje izvajanja strategije** ter njena prenova vsakih sedem let, skladno z zakonskimi zahtevami.

Kljub vzpostavljenim osnovam celostnega pristopa se občina sooča z več sistemskimi izzivi:

- omejena institucionalna kapaciteta za kontinuirano vodenje procesov celostnega prometnega načrtovanja,
- nezadostna integracija med sektorji (promet, prostor, okolje, družbene dejavnosti),
- spremljanje podatkov in vrednotenje učinkov posameznih ukrepov, še ni v celoti in sistematično vzpostavljeno,
- odvisnost od zunanjih virov financiranja in občinska nepristojnost na številnih, za promet pomembnih področjih (državna cestna in kolesarska infrastruktura, javni potniški promet,...),
- šibki medobčinski in regionalni procesi, zlasti pri urejanju funkcionalnih prometnih povezav in
- potreba po doslednem vključevanju načel OCPS v prostorske akte in investicijske odločitve.



Priložnosti in potencialni ukrepi

Uvedba digitalnega spremljanja kazalnikov, krepitev kompetenc občinske uprave za vodenje in pripravo celostnih prometnih projektov, oblikovanje medobčinskega sodelovanja in priprava ter vključitev v Regijsko celostno prometno strategijo (RCPS).

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

Občina ima več pomembnih priložnosti za nadgradnjo sistema celostnega prometnega načrtovanja:

- vzpostavitev **stalnega sistema spremljanja kazalnikov in odločanja na podlagi podatkov**,
- **krepitev kompetenc občinske uprave** ter uvedba funkcije koordinatorja mobilnosti,
- **boljše vključevanje OCPS v proračunsko in investicijsko načrtovanje**,
- **aktivno medobčinsko in regionalno sodelovanje** (RCPS, RPP),
- uporaba **nacionalnih in evropskih finančnih mehanizmov**,
- digitalizacija procesov (npr. spremljanje prometa, participativna orodja),
- prenos dobrih praks iz drugih okolij.

Prioritete občine

Na podlagi analize in razvojnih potencialov občina opredeljuje naslednje ključne prioritete:

- vzpostavitev **učinkovitega upravljaljskega sistema za izvajanje OCPS**,
- dosledna **integracija prometnega in prostorskega načrtovanja**,
- krepitev **vključevanja javnosti in transparentnega odločanja**,
- razvoj **sistema spremljanja, vrednotenja in poročanja kazalnikov**,
- aktivna vloga občine v **medobčinskih in regionalnih procesih načrtovanja mobilnosti**.

Napredek se spremlja z merljivimi kazalniki (vključevanje javnosti, komunikacija, spremembe potovalnih navad), kar je skladno z zahtevami sistematičnega spremljanja.

Sklop ukrepov 1: Usklajevanje prostorskega in prometnega načrtovanja

Sklop ukrepov je usmerjen v sistematično povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja na ravni občine ter v sodelovanje z okoliškimi občinami in regijo. Pri načrtovanju razvoja prostora se posebno pozornost namenja zagotavljanju dobre dostopnosti do ključnih dejavnosti ter oblikovanju **do ljudi prijaznega, varnega in kakovostnega grajenega prostora**.

Sklop ukrepov 2: Promocijske, izobraževalne in ozaveščevalne aktivnosti ter komunikacija in aktivno vključevanje javnosti

S sklopom ukrepov bomo krepili razumevanje in podporo celostnemu prometnemu načrtovanju ter spodbujali spremembe potovalnih navad v smeri trajnostne mobilnosti.

Sklop vključuje izvajanje promocijskih, izobraževalnih in ozaveščevalnih aktivnosti za vse stebre mobilnosti (hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet), usmerjenih v različne ciljne skupine. Poseben poudarek bo na spodbujanju aktivne mobilnosti, varne udeležbe v prometu ter večje uporabe javnega potniškega prometa.



Hkrati bomo zagotavljali stalno, pregledno in dvosmerno komunikacijo z javnostjo ter aktivno vključevanje prebivalcev in ključnih deležnikov v načrtovanje mobilnosti. S tem bomo povečali sprejemljivost ukrepov, izboljšali prepoznavanje lokalnih potreb ter krepili zaupanje med občino in prebivalci.

Sklop ukrepov 3: Spremljanje stanja, zbiranje podatkov in vrednotenje učinkov

Sklop ukrepov je usmerjen v vzpostavitev sistema **rednega spremljanja stanja na področju mobilnosti ter vrednotenja učinkov izvedenih ukrepov**. To vključuje sistematično zbiranje prometnih podatkov, spremljanje kazalnikov OCPS ter analizo sprememb v potovalnih navadah prebivalcev.

Na podlagi zbranih podatkov občina zagotavlja strokovno podlago za odločanje, ki omogoča sprotno prilagajanje ukrepov in učinkovito izvajanje Strategije. Hkrati podatki predstavljajo osnovo za transparentno komunikacijo z javnostjo ter za spremljanje doseženih rezultatov na podlagi preverljivih kazalnikov.

Vzpostavljen sistem spremljanja in podatkovna podpora omogočata tudi **aktivno vključevanje občine v nacionalne in evropske projekte** ter uspešnejše pridobivanje finančnih sredstev za nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti.

Ukrepi:

1. Izdelava celovite presoje omrežja peš in kolesarskih povezav vključno z območji in ukrepi ter režimi umirjanja motornega prometa znotraj naselij

Izvede se celovita strokovna presoja obstoječega omrežja peš in kolesarskih povezav na območju občine, vključno z analizo prometnih razmer ter obstoječih območij in ukrepov umirjanja motornega prometa znotraj naselij. Poseben poudarek je namenjen prepoznavanju pomanjkljivosti, prekinitev v omrežju, prometno nevarnih odsekov ter neustreznih ureditev z vidika varnosti, dostopnosti in uporabniške izkušnje. V okviru presoje se preveri ustreznost obstoječih prometnih ureditev na državnih in občinskih cestah skozi naselja ter opredelijo možnosti za njihovo preoblikovanje v smeri umirjanja prometa in izboljšanja pogojev za hojo in kolesarjenje (npr. preureditev prometnih površin, uvedba krožnih in mini krožnih križišč, prilagoditev prometnih režimov).

Na podlagi analize se opredelijo prednostni odseki in območja za nadgradnjo omrežja ter za uvedbo ali izboljšanje ukrepov umirjanja prometa (npr. območja omejene hitrosti, skupni prometni prostor, območja umirjenega prometa). Posebej se obravnavajo tudi povezave do ključnih ciljev (npr. šole, javne ustanove, središča naselij) ter rekreacijske in turistične poti.

Določi se prioritetni vrstni red in etapnost izvedbe ukrepov na podlagi izbranih kriterijev, kot so prometna varnost, šolska pot, pomen povezave, prometne obremenitve, gostota poselitve ter možnosti pridobivanja nacionalnih in evropskih sredstev.

2. Uravnoteženo načrtovanje z vidika vseh uporabnikov javnih prometnih površin in prostora

Uravnoteženo načrtovanje pomeni enakovredno obravnavanje vseh udeležencev v prometu, aktivno vključevanje deležnikov pri izvedbi ukrepa in izvajanje več med seboj povezanih ukrepov hkrati. Ob izgradnji ali rekonstrukciji infrastrukture in/ali spremembi pogojev mobilnosti se enakovredno upošteva vse uporabnike prostora in potovalne načine, pri čemer se da prednost ranljivejšim skupinam udeležencev v prometu. Prioritete se določajo na podlagi strateških vodil strategije in pozitivnih

sinergijskih učinkov za vse uporabnike (pešce, kolesarje, potnike JPP, voznike). Postopno se uvaja čim bolj uravnotežen proračun z enakovredno obravnavo vseh načinov potovanja v občini.

3. Medobčinsko sodelovanje na področju prostorskega in prometnega načrtovanja

Povezovanje in sodelovanje se bo izvajalo v obliki rednih koordinacijskih sestankov med sosednjimi občinami in širše znotraj regije. Osrednje teme medobčinskih sestankov bodo predvsem: kolesarska infrastruktura, javni sistem izposoje koles, javni potniški promet, prevozi na klic, urejanje državnih cest in umeščanje novih cest npr. z namenom ustrežnejše navezave na avtocestni križ.

Po ustanovitvi regijskega centra mobilnosti bo občina sodelovala z njihovimi predstavniki na področju mobilnosti in dostopnosti na medobčinski ravni. Z občinami v regiji bo sodelovala pri pripravi regijske celostne prometne strategije (RCPS) in regijskega prostorskega plana (RPP).

4. Izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih in ozaveščevalnih aktivnosti za vse stebre mobilnosti

Ukrep vključuje načrtovanje in izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih ter ozaveščevalnih aktivnosti za različne ciljne skupine, ki podpirajo vse stebre trajnostne mobilnosti (hoja, kolesarjenje, javni prevoz, upravljanje motornega prometa). Aktivnosti so usmerjene v spodbujanje varnih, zdravih in trajnostnih potovalnih navad ter v zmanjševanje odvisnosti od osebnega avtomobila. S tem se krepi prometna kultura, povečuje zavedanje o vplivih prometa na okolje in zdravje ter spodbuja odgovorno vedenje vseh udeležencev v prometu.

5. Krepitev kompetenc občinske uprave in povečanje integracije med sektorji na občini

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

6. Aktivno sodelovanje v projektih in pobudah na nacionalni ravni in EU

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

7. Redna prenova strategije OCPS

Po 2-letnem obdobju je predvidena revizija (npr. manjši popravki ciljnih vrednosti kazalnikov) in pred iztekom 7-letnega planskega obdobju se pristopi k prenovi obstoječe strategije.

8. Spremljanje kazalnikov OCPS (merjenje učinka)

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

9. Sodelovanje v kampanji – Evropski teden mobilnosti (ETM)

Vsako leto se Občina Rogaška Slatina aktivno vključi v kampanjo Evropskega tedna mobilnosti, katere osnovni namen je ozaveščanje širše javnosti o pomenu trajnostne in varne mobilnosti.

10. Priprava mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa

Občina bo spodbujala pripravo mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa (npr. šole, večji zaposlovalci, hoteli, zdravstveni center), pri čemer bodo upravičenci lahko kandidirali za sofinancerska sredstva. Mobilnostni načrti temeljijo na analizi potovalnih navad in uvajanju predvsem mehkih



ukrepov za zmanjšanje rabe osebnega avtomobila ter spodbujanje hoje, kolesarjenja in javnega prevoza, pri čemer morajo biti usklajeni z OCPS.

7.2 Več hoje

Z urejanjem varnih, udobnih in neposrednih peš povezav do ključnih ciljev potovanja ter z izboljševanjem dostopnosti za osebe z oviranostmi zagotavljamo kakovostne pogoje za hojo.

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

Analiza stanja (dosežki in značilnosti)

V Občini Rogaska Slatina so površine za pešce v večini strnjenih naselij (zlasti v Rogški Slatini ter lokalnih središčih) že dobro urejene, praviloma v obliki pločnikov na eni ali obeh straneh vozišča.

V primerjavi z drugimi občinami podobne velikosti, števila prebivalcev in pretežno podeželskega značaja je stanje peš infrastrukture v občini nadpovprečno oziroma nadstandardno. Omrežje osnovnih peš povezav je v veliki meri vzpostavljeno, ključni manjkajoči elementi pa se nanašajo predvsem na posamezne odseke ob prometno bolj obremenjenih cestah, kjer pločniki niso urejeni obojestransko. Kljub relativno dobri osnovi obstoječa ureditev ponekod še ne zagotavlja optimalne ravni varnosti, udobja in privlačnosti za hojo. Ključne omejitve izhajajo iz:

- enostranske izvedbe pločnikov oz. odsekov brez pločnikov na prometno bolj obremenjenih cestah z obojestransko pozidavo (npr. Kidričeva ulica na območju Tržišča in manjši del Rogške Slatine, Sotelska cesta od mini krožnega križišča pri Afroditi proti športnemu parku),
- povečanih hitrosti motornega prometa,
- prostorskih omejitev, ki v številnih strnjenih naseljih otežujejo širitev peš površin.

Pomembna značilnost občine je tudi nadpovprečno razvito omrežje kolesarskih površin, ki povezuje večino naselij v občini. Zaradi nizkih prometnih obremenitev kolesarskega prometa te površine že danes omogočajo varno in udobno souporabo za pešce. Takšen pristop je z vidika racionalne rabe prostora in finančnih virov ustrezen, saj gradnja ločene peš infrastrukture na teh odsekih praviloma ne bi bila ekonomsko upravičena.

Ključni izzivi

Kljub nadpovprečno razvitemu omrežju peš površin in relativno dobri osnovni dostopnosti ostajajo ključni izzivi predvsem na ravni kakovosti, varnosti in celovitosti sistema ter njegovega prilagajanja prihodnjim prometnim spremembam.

- **Nepopolnost omrežja na kritičnih odsekih**
Posamezni manjkajoči ali enostransko urejeni odseki pločnikov ob prometno bolj obremenjenih cestah predstavljajo infrastrukturne vrzeli, zlasti tam, kjer poteka obojestransko pozidava (krajši odsek Kidričeve ulice in Sotelske ceste).
- **Prometna varnost na obremenjenih cestah**
Povišane vozne hitrosti motornega prometa na obvoznici (G2-107/1276 odsek Podplat – Rogatec) in prisotnost težkega tovornega prometa zmanjšuje dejansko in zaznano varnost v križiščih in številnih stranskih priključkih (predvsem individualnih) na njo.
- **Podrejen položaj pešcev v prometnem prostoru**



Kljub obstoječi infrastrukturi so pešci na določenih odsekih še vedno v podrejenem položaju, saj prometni režimi in razporeditev prostora pogosto dajejo prednost motornemu prometu, pešcem pa so na voljo zelo ozki pločniki (pomanjkanje prostora oz. porazdelitev le-tega), kot npr. del Kidričeve ulice pri steklarni, del Sotelske ceste od mini krožnega pri Afroditu, Prvomajska ulica od krožnega križišča z regionalno cesto proti diagnostičnemu centru in od krožnega pri podjetniškem inkubatorju proti Ratanski vasi).

- **Nezadostna raven univerzalne dostopnosti**

Na več lokacijah infrastruktura še ni v celoti prilagojena potrebam vseh uporabnikov (predvsem senzorno oviranim), manjkajo taktilne oznake npr. pri prehodih za pešce, kar zmanjšuje enakovredno uporabo javnega prostora.

- **Kakovost in privlačnost peš okolja**

Obstoječe površine za pešce ponekod ne zagotavljajo zadostne širine, preglednosti, opremljenosti in bivalne kakovosti (senčenje, urbana oprema), kar zmanjšuje privlačnost hoje kot vsakodnevne izbire.

- **Omejitve zaradi prostorske stiske**

V že pozidanih območjih je širitev peš infrastrukture pogosto omejena, kar zahteva drugačne pristope (umirjanje prometa, souporabo prostora, spremembo prometnih režimov, uvedbo skupnega prometnega prostora).

- **Usklajevanje souporabe kolesarskih površin**

Čeprav obstoječe kolesarske povezave omogočajo tudi uporabo pešcev, ostaja izziv dolgoročno zagotavljanje varne in jasne souporabe ob morebitnem povečanju kolesarskega prometa.

Priložnosti in potencialni ukrepi

Občina Rogaška Slatina ima zaradi že razmeroma dobro razvite osnovne infrastrukture za hojo pomembno razvojno prednost, saj se lahko usmeri predvsem v nadgradnjo kakovosti, varnosti in privlačnosti peš površin ter v učinkovito upravljanje prometnega prostora. Tak pristop je skladen s sodobnimi usmeritvami celostnega prometnega načrtovanja, ki poudarjajo izboljšanje dostopnosti in kakovosti bivanja pred zgoj povečevanjem prometnih zmogljivosti oz. kapacitet.

Ključne priložnosti in usmeritve za ukrepanje so:

- **Dopolnitev manjkajočih povezav na kritičnih odsekih**

Prednostno urejanje manjkajočih ali enostranskih pločnikov ob prometno obremenjenih cestah, kjer je zagotovitev neprekinjenega in varnega peš omrežja ključnega pomena.

- **Sistemske umirjanje prometa v naseljih**

Preoblikovanje – transformacija prometnega (lahko tudi javnega) prostora tako, da se površine motornega prometa delno preoblikujejo v površine za pešce in kolesarje. Uvajanje območij umirjenega prometa in skupnega prometnega prostora, znižanje omejitev hitrosti, fizični ukrepi za umirjanje prometa ter prilagoditev prometnih režimov kot alternativa prostorsko zahtevnim infrastrukturnim posegom.

- **Nadgradnja kakovosti obstoječih peš površin**

Širitev pločnikov tam, kjer je to možno, izboljšanje preglednosti, ureditev prehodov za pešce (lahko tudi izboljšanje varnosti na obstoječih) ter uvajanje urbane opreme (klopi, osvetlitev, senčenje, ozelenitev), s ciljem povečanja privlačnosti hoje.

- **Vzpostavljanje univerzalne dostopnosti**

Sistematično uvajanje elementov univerzalnega oblikovanja (predvsem taktilne oznake), ki omogočajo enakovredno uporabo prostora za vse skupine prebivalcev.

- **Nadaljnje izkoriščanje potenciala kolesarskih povezav za pešce**





Ohranjanje in nadgradnja souporabe obstoječih kolesarskih površin za pešce na območjih z nizkimi prometnimi obremenitvami kolesarjev, ob hkratnem spremljanju razmer in po potrebi prilagajanju režima rabe.

- **Krepitev neposrednih in varnih povezav do ključnih ciljev**

Še nadaljnjo izboljšanje dostopnosti do šol in vrtcev, postajališč javnega potniškega prometa, storitev in rekreacijskih površin, vključno z vzpostavljanjem bližnjic in alternativnih poti izven prometno obremenjenih cest.

- **Razvoj kakovostnega javnega prostora v lokalnih središčih**

Še nadaljnjo urejanje trgov, vaških jeder in drugih javnih površin (npr. v Zg. Kostrivnici, Cerovcu pod Bočem, Sv. Florjanu, Brestovcu), kot prostorov za zbiranje, druženje, zadrževanje in lokalno življenje, kar neposredno povečuje pomen hoje.

- **Mehki ukrepi za spodbujanje hoje**

Ozaveščevalne kampanje, promocija hoje (zlasti med otroki in starejšimi), sodelovanje z vzgojno-izobraževalnimi ustanovami ter spodbujanje aktivnih prihodov v šolo (npr. Pešbus, Prometna kača).

Prioritete občine

Občina Rogaška Slatina bo na področju spodbujanja hoje izhajala iz dobro razvite osnovne infrastrukture ter se usmerila v njeno kakovostno nadgradnjo in prometno varnostno izboljševanje, ponekod tudi s postopnim preoblikovanjem prometnega prostora v korist pešcev (transformacija).

Ključne prioritete občine so:

- **Zagotavljanje visoke ravni prometne varnosti pešcev** zlasti na prometno obremenjenih odsekih ter na šolskih poteh.
- **Vzpostavitev neprekinjenega in funkcionalnega omrežja peš povezav** s poudarkom na odpravi manjkajočih povezav in izboljšanju dostopnosti med bivalnimi območji ter ključnimi storitvami (šole, zdravstveni dom, trgovine, postajališča javnega potniškega prometa itd.).
- **Urejanje trgov in vaških jeder (zbirne točke)** z namenom urejanja prostorov za zbiranje, druženje, zadrževanje in lokalno življenje, kar neposredno povečuje pomen hoje (npr. v naseljih Zg. Kostrivnica, Cerovcu pod Bočem, Sv. Florjan, Brestovcu).
- **Nadgradnja kakovosti in privlačnosti peš okolja** z izboljšanjem bivalnih lastnosti javnega prostora (ureditev površin, urbana oprema, ozelenitev, senčenje), kar spodbuja hojo kot vsakodnevno izbiro.
- **Zagotavljanje univerzalne dostopnosti za vse uporabnike** s sistematičnim odpravljanjem ovir in prilagajanjem infrastrukture ranljivim skupinam prebivalcev (predvsem taktilne oznake).
- **Racionalna raba prostora in infrastrukture** z ohranjanjem in nadgradnjo souporabe obstoječih prometnih površin (npr. kolesarskih povezav), kjer je to varno in upravičeno.
- **Spodbujanje hoje kot zdrave in trajnostne oblike mobilnosti** z vključevanjem mehkih ukrepov, ozaveščanjem ter krepitvijo vloge hoje v vsakodnevnih potovanjih.

Sklop ukrepov 1: Kakovostne šolske poti ter spodbujanje samostojne hoje otrok

Sklop ukrepov je namenjen izboljšanju kakovosti, prepoznavnosti in prometne ustreznosti šolskih poti ter spodbujanju samostojne hoje otrok v šolo. Z urejanjem preglednih, udobnih in bolj zaščitenejših peš povezav do šol in vrtcev se zmanjšuje odvisnost od prevozov z osebnimi avtomobili, krepi samostojnost otrok ter dolgoročno oblikujejo bolj trajnostne potovalne navade.

Ukrepi vključujejo prepoznavanje in odpravljanje nevarnih oziroma konfliktnih točk na šolskih poteh, umirjanje motornega prometa v okolici šol in vrtcev ter uvajanje prometno ustreznih ureditev, kot so





območja omejene hitrosti, preglednejši in boljše označeni prehodi za pešce npr. tudi na dvignjeni trapezni ploščadi ter druge ureditve, prilagojene otrokom kot posebej ranljivim udeležencem v prometu npr. šolska ulica⁶.

Pomemben del sklopa predstavljajo tudi promocijske, izobraževalne in ozaveščevalne aktivnosti, namenjene otrokom, staršem, zaposlenim v šolah in vrtcih ter drugim udeležencem v prometu. Mednje sodijo spodbude za samostojno hojo v šolo ter organizirane aktivnosti, kot so Pešbus, Prometna kača, Beli zajček in podobni programi. S povezovanjem infrastrukturnih, organizacijskih in mehkih ukrepov se izboljšujejo pogoji za hojo otrok, zmanjšujejo prometne obremenitve v okolici šol ter krepi odgovorno ravnanje vseh udeležencev v prometu.

Sklop ukrepov 2: Urejanje kakovostnih peš površin in zagotavljanje univerzalne dostopnosti

Sklop ukrepov je usmerjen v vzpostavitev in nadgradnjo povezane, pregledne in kakovostne mreže površin za pešce, ki omogoča varne, neposredne in udobne peš povezave do ključnih ciljev v občini, kot so šole, vrtci, javne ustanove, storitve, postajališča javnega prevoza ter središča naselij. Prednostno se bodo urejali prometno bolj obremenjeni odseki, območja z večjo koncentracijo dejavnosti ter povezave, kjer so danes pogoji za hojo pomanjkljivi ali prekinjeni.

Poseben poudarek bo namenjen odpravi manjkajočih povezav, izboljšanju kontinuitete peš površin, ustrezni širini in kakovosti hodnikov za pešce, varnejšemu prečkanju cest (izvedba dodatnih in po potrebi t.i. posebnih prehodov za pešce) ter zagotavljanju univerzalne dostopnosti za vse uporabnike, vključno z otroki, starejšimi, osebami z oviranostmi in uporabniki otroških vozičkov. To vključuje odpravo arhitekturnih ovir, ustrezno znižane robnike in taktilne oznake.

Celotno prometno načrtovanje praviloma stremi k zagotavljanju ločenih, kakovostnih in dovolj širokih površin za pešce. Kjer prostorske razmere tega ne omogočajo in so prometne obremenitve nizke, pa so lahko sprejemljive tudi prilagojene rešitve souporabe površin, zlasti ob ustreznem umirjanju prometa, jasni prometni ureditvi ter zagotavljanju prednosti in varnosti pešcev. S tem se izboljšujeta peš dostopnost in povezanost naselij ter ustvarjajo pogoji za večjo uporabo hoje kot vsakodnevnega načina mobilnosti.

Sklop ukrepov 3: Urejanje javnih površin in vaških središč za pešce

Sklop ukrepov je usmerjen v nadaljnje urejanje javnih površin in vaških središč kot kakovostnih, dostopnih in prijetnih prostorov za pešce. V naseljih, kot so Zgornja Kostrivnica, Cerovec pod Bočem, Sveti Florjan, Brestovec in druga lokalna središča, se bodo z urejanjem javnega prostora krepile možnosti za zadrževanje, srečevanje, druženje in vsakodnevno lokalno življenje.

Poleg osnovnih infrastrukturnih ureditev za hojo je pomemben poudarek namenjen tudi oblikovanju prostora po meri ljudi. To vključuje urbano opremo, klopi, urejene dostope, ustrezno osvetlitev, ozelenitev, osenčenje, varnejše prehajanje cest ter umirjanje motornega prometa v območjih, kjer se prepletajo prometne, oskrbne, družbene in bivalne funkcije naselja.

⁶ Šolska ulica je prometno-upravljaljski ukrep v neposredni okolici šole, pri katerem se v času prihodov in odhodov otrok v šolo motorni promet na izbranem odseku ceste začasno ali trajno omeji, preusmeri oziroma umiri. Ukrep se izvede s prometno signalizacijo, fizičnimi in prostorskimi ureditvami ter spremljevalnimi organizacijskimi ukrepi, kot so točke »Poljubi in odpelji«, Pešbus, obveščanje staršev in nadzor režima. Namen ukrepa je zmanjšati prometne obremenitve neposredno pred šolo ter izboljšati pogoje za hojo, kolesarjenje in samostojne prihode otrok v šolo.



Z urejanjem vaških središč kot privlačnih javnih prostorov se hoja ne spodbuja le kot način premikanja, temveč tudi kot sestavni del kakovostnega bivanja, dostopnosti lokalnih storitev in krepitve identitete posameznih naselij.

Ukrepi:

1. Nadaljnje vzpostavljanje kakovostnih šolskih poti na celotnem območju občine

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

2. Izvajanje aktivnosti za dvig aktivne mobilnosti otrok

Ukrep zajema izvajanje promocijskih, izobraževalnih in ozaveščevalnih aktivnosti, namenjenih otrokom, staršem, zaposlenim v šolah in vrtcih ter drugim udeležencem v prometu. Mednje sodijo spodbude za samostojno hojo v šolo ter organizirane aktivnosti, kot so Pešbus, Prometna kača, Beli zajček in podobni programi. S povezovanjem infrastrukturnih, organizacijskih in mehkih ukrepov se izboljšujejo pogoji za hojo otrok, zmanjšujejo prometne obremenitve v okolici šol ter krepki odgovorno ravnanje vseh udeležencev v prometu.

3. Dograditev celovitega sklenjenega omrežja peš povezav

Ukrep je namenjen postopni vzpostavitvi celovitega, sklenjenega in uporabnikom prijaznega omrežja peš povezav v osrednjih in okoliških strnjenih naseljih. Prednostno se bodo urejali odseki, kjer so danes peš povezave prekinjene, neustrezno urejene ali prometno manj pregledne, ter odseki, ki povezujejo ključne cilje potovanj, kot so šole, vrtci, postajališča javnega prevoza, javne ustanove, storitve in vaška oziroma krajevna središča.

V okviru ukrepa se bodo dograjevali manjkajoči hodniki za pešce, izboljševala širina in kakovost obstoječih peš površin, urejale pešpoti, ločene od motornega prometa, ter zagotavljale krajše in neposrednejše povezave med posameznimi deli naselij. Poseben poudarek bo namenjen tudi izboljšanju prehodnosti prostora z ureditvijo ustrezno umeščenih prehodov za pešce, krajših peš povezav, prebojev in bližnjic, kjer je to prometno in prostorsko izvedljivo. Peš prehodi se zgoščajo v mestu Rogaška Slatina in središčih ostalih naselij. Uredijo se ustrezni prehodi za pešce preko državne ceste R3-685 (Rodne–Rajnkovec) znotraj Rogaške Slatine in na obvoznici G2-107 (Podplat–Rogatec) ter v križiščih, kjer so avtobusna postajališča in mestih zgostitve prometnih nesreč z udeležbo pešcev in/ali kolesarjev. Na izpostavljenih mestih se izvedejo t.i. posebni prehodi za pešce, ki so ustrezno opremljeni (npr. označeni s svetlobnimi utripalci) in na dvignjeni ploščadi ali barvni kontrastni podlagi (modri prehodi).

Kjer zaradi prostorskih omejitev ni mogoče zagotoviti ločenih površin za pešce, se bodo uporabile prilagojene rešitve, kot so sprememba prometnega režima, znižanje hitrosti, izvedba ukrepov za umirjanje prometa ter ureditev skupnih prometnih površin. Takšne rešitve morajo biti zasnovane tako, da jasno izboljšujejo pogoje za hojo in ne prenašajo odgovornosti za varnost zgolj na pešce, temveč predvsem umirjajo ravnanje voznikov motornih vozil. V tej luči se uredi odsek regionalne ceste R3-685 od križišča Kidričeve ulice čez potok Ločnica in del Sotelske ulice.

4. Zagotavljanje univerzalne dostopnosti – izvedba taktilnih oznak

Nadaljujeta se evidentiranje in odpravljanje funkcionalnih ovir na najpomembnejših peš povezavah v občini. Poleg spremljanja in zbiranja pobud gibalno oviranih se pripravi akcijski načrt za prilagajanje javnih površin za druge skupine invalidov, kot so slepi in slabovidni – izvedba taktilnih oznak.

5. Ureditev vaških trgov v središčih naselij

V večjih naseljih se uredijo kakovostne javne površine, namenjene druženju, srečevanju in varnemu zadrževanju prebivalcev vseh starosti, z omejenim ali izključenim motornim prometom. Javne površine se opremijo z zasaditvami, urbano opremo in senčnimi prostori. Poseben poudarek se nameni vključevanju lokalnega prebivalstva in ciljnih skupin v proces načrtovanja in urejanja prostora, s čimer se spodbuja občutek pripadnosti in krepki kakovost bivanja v celotni občini.

6. Opremljanje (urbana oprema) poti in trgov

Obstoječe peš povezave in druge javne površine za pešce, kot so trgi, ploščadi, javna zbirališča se po potrebi (tam kjer niso) opremi še z urbano in drugo opremo kot na primer: vodni elementi, klopi, pitniki, koši za smeti, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke, informacijske table ipd.

7. Označitev poti s kažipotmi

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

8. Ozelenitev in osenčenje peš poti in površin

Ukrep vključuje zasaditve ob pešpoteh in javnih površinah z namenom povečanja biotske raznovrstnosti, izboljšanja estetske podobe naselij in prispevka k zeleni preobrazbi prostora. Z zasaditvijo dreves povečamo udobje in zaščito uporabnikov pred vročino ter sončno pripeko.

9. Javna razsvetljava vzdolž pešpoti in trgov oz. zbirališč

Ukrep predvideva nadaljnjo posodobitev obstoječe in (tam kjer manjka) postavitve nove javne razsvetljave ob pešpoteh in javnih površinah z namenom izboljšanja prometne varnosti ter povečanja občutka osebne varnosti pešcev, zlasti v večernem in nočnem času.

7.3 Podpora kolesarjenju

Z vzpostavljanjem udobne, varne in povezane mreže kolesarskih povezav ter kakovostne spremljajoče infrastrukture občina spodbuja kolesarjenje za potrebe dnevne mobilnosti, kot tudi prostočasne in turistične namene.

Strateško vodilo je usmerjeno v izboljšanje kolesarske dostopnosti do ključnih naselij, javnih ustanov, storitev, zaposlitvenih in turističnih območij, v spodbujanje uporabe koles in e-koles ter v zagotavljanje kakovostnih pogojev za parkiranje koles. Ambicija je povečati delež otrok in zaposlenih, ki kolesarijo, ter zmanjšati prometne nesreče z udeleženi kolesarji.

Trenutno stanje (dosežki in značilnosti)

Občina Rogaška Slatina se uvršča med kolesarsko najbolj razvite občine, kar je rezultat sistematičnega vlaganja v kolesarsko infrastrukturo. Z izjemo severnega dela občine z območjem Boča so reliefne značilnosti za vsakodnevno kolesarjenje razmeroma ugodne, predvsem v dolinskem delu občine in na posameznih povezavah med naselji.

Osnovno hrbtenico ločenih kolesarskih povezav tvorita predvsem daljinska kolesarska povezava **D8 Ptuj–Rogaška Slatina–Podčetrtek** in regionalna kolesarska povezava **R28 Rogatec–Rogaška Slatina–**

Šentjur. Povezavi po večini omogočata udobno, varno in razmeroma neposredno kolesarjenje ter občinsko središče povezujeta z več naselji in širšim regionalnim prostorom. Hkrati predstavljata izhodišče za nadaljnjo dograditev lokalnega kolesarskega omrežja.

Pri nadaljnjem razvoju omrežja je treba upoštevati, da pretežni del lokalne cestne mreže zaradi nizkih prometnih obremenitev in umirjenih hitrosti ne zahteva oziroma ne upravičuje izgradnje ločenih kolesarskih površin. Na takšnih odsekih je souporaba kolesarskega in motornega prometa prometno-tehnično ter ekonomsko sprejemljiva, ob pogoju ustreznega umirjanja prometa, preglednosti in jasnega vodenja kolesarjev. Ločene kolesarske površine oziroma druge ustrezne rešitve za varno vodenje kolesarjev pa je treba prednostno načrtovati ob prometno bolj obremenjenih cestah, na odsekih z višjimi hitrostmi motornega prometa ter na povezavah do ključnih ciljev v občini. Kjer je to smiselno, se lahko kolesarje vodi tudi po manj obremenjenih lokalnih cestah in poteh, vendar morajo biti trase dovolj neposredne in uporabne, da poti do ključnih ciljev ne podaljšujejo nesorazmerno.

Med pomembnejše dosežke sodi tudi vzpostavitev javnega samopostrežnega sistema izposoje koles **Mobilno Obsotelje**, ki v Občini Rogaška Slatina deluje na šestih lokacijah: Poslovni center Vrelec, Pegazova ploščad, Medical center, Trgovski center Spar, Grand hotel Rogaška Slatina in Športni center Rogaška Slatina. Sistem predstavlja pozitivno dopolnitev ponudbe trajnostne mobilnosti in prispeva k prepoznavnosti občine, kot kolesarjem naklonjene občine.

Ob tem je treba realno upoštevati, da velikost in funkcija občine ne ustvarjata izrazito močnega povpraševanja po javnem sistemu izposoje koles za vsakodnevno mobilnost. Rogaška Slatina ni regijsko izobraževalno ali zaposlitveno središče z večjimi generatorji dnevnih potovanj, domačini praviloma uporabljajo lastna kolesa, obseg dnevnih migrantov pa je razmeroma majhen.

Zato ima sistem v prihodnje večji potencial kot del turistične, zdraviliške in rekreacijske ponudbe občine. Pri tem je posebej smiselno poudariti možnosti izposoje električnih koles, ki so primerna za širši krog uporabnikov, tudi za obiskovalce zdravilišča, starejše turiste in rekreativne kolesarje. Električna kolesa lahko pomembno izboljšajo dostopnost turističnih točk, naselij v zaledju ter reliefno zahtevnejših območij, vključno z območjem Boča. V prihodnje bi bilo zato smiselno proučiti prilagoditev oziroma preusmeritev sistema v smeri turistične in rekreacijske rabe, ob hkratni racionalni presoji obratovalnih stroškov, števila izposoj, lokacij postaj ter povezovanja s turističnimi ponudniki.

Kljub visoki stopnji razvitosti omrežja na posameznih odsekih še obstajajo vrzeli v ločenem vodenju kolesarjev, zlasti ob prometno bolj obremenjenih cestah in na povezavah z višjimi hitrostmi motornega prometa. Kot eno izmed smiselnih prihodnjih nadgradenj je mogoče izpostaviti ureditev ločenih kolesarskih površin na povezavi od območja rogaške obvoznice skozi Tržišče proti Rogški Slatini (lokalna cesta 356072 Rogaška Slatina – Brezovec II) na državni kolesarski povezavi **R28 Rogatec–Rogaška Slatina**, s čimer bi se izboljšali sklenjenost omrežja in kolesarska dostopnost do občinskega središča.

Kljub nadpovprečno razviti kolesarski infrastrukturi je obseg kolesarskega prometa v občini še razmeroma skromen. Na to kažejo rezultati analiz, izvedenih v okviru priprave OCPS, saj na ključnih prometnih prerezih v času meritev maja 2025 kolesarski promet ni bil zaznan, delež učencev, ki v šolo prihajajo s kolesom, pa znaša 3,5 %. Podobno zadržano sliko kažejo tudi podatki avtomatskih števec kolesarjev: na povezavi D8 Podplat–Rogaška Slatina je bilo v Tekáčevem v obdobju januar–april 2026 zabeleženih 466 kolesarjev, na povezavi R28 Rogaška Slatina–Rogatec v Brezovcu pri Rogatcu pa 576 kolesarjev. Pri interpretaciji teh podatkov je treba upoštevati sezonski značaj kolesarjenja, saj zimsko-

spomladansko obdobje praviloma ne odraža celotnega letnega potenciala, zlasti na področju rekreacijskega in turističnega kolesarjenja.

Ključni izzivi

- vrzeli v sklenjenosti kolesarskega omrežja na posameznih odsekih, predvsem ob prometno bolj obremenjenih cestah in na povezavah z višjimi hitrostmi motornega prometa,
- potreba po prometno-tehnično ustreznem vodenju kolesarjev tudi na lokalnih cestah, kjer ločene kolesarske površine niso nujne ali ekonomsko upravičene,
- omejen delež kolesarjenja pri vsakodnevni poteh zaradi velikosti in funkcije občine, razpršene poselitve, razpoložljivosti parkirnih mest in ustaljenih potovalnih navad,
- reliefna zahtevnost severnega dela občine z območjem Boča, ki omejuje vsakodnevno kolesarjenje, hkrati pa odpira razvojne možnosti za rekreacijsko in turistično kolesarjenje,
- omejen uporabniški potencial sistema Mobilno Obsotelje za vsakodnevno mobilnost,
- pomanjkljiva spremljajoča infrastruktura na posameznih lokacijah, zlasti varna parkirišča za kolesa in servisna oprema.

Priložnosti in razvojni potenciali

- nadgradnja obstoječe hrbtenice kolesarskega omrežja, predvsem povezav **D8** in **R28**, v povsem sklenjeno in ločeno vodeno kolesarsko infrastrukturo,
- odprava vrzeli na prometno manj obremenjenih lokalnih cestah in poteh, kjer souporaba motornega in kolesarskega prometa ni optimalna (npr. višje vozne hitrosti, nepreglednost),
- izboljšanje kolesarske dostopnosti do šol in javnih ustanov,
- razvoj turističnega in rekreacijskega kolesarjenja v povezavi z zdraviliško, športno-rekreacijsko in naravno ponudbo občine ter širšega Obsotelja,
- večja uporaba električnih koles za dostop do reliefno zahtevnejših območij in za širši krog uporabnikov, predvsem turistov, starejših obiskovalcev in rekreativcev,
- prilagoditev sistema Mobilno Obsotelje v smeri turistične, zdraviliške in rekreacijske rabe, ob spremljanju števila izposoj, stroškov, lokacij postaj in učinkov sistema.

Prioritete občine

- postopno odpravljanje manjkajočih oziroma manj kakovostno urejenih kolesarskih povezav na prometno bolj obremenjenih odsekih,
- izboljšanje sklenjenosti in uporabnosti kolesarskega omrežja na povezavah do šol, javnih ustanov in občinskega središča,
- prednostna proučitev ureditve ločenih kolesarskih površin na povezavi od rogaške obvoznice skozi Tržišče proti Rogiški Slatini,
- zagotavljanje ustreznih rešitev za souporabo lokalnih cest, kjer ločene kolesarske površine niso nujne, predvsem z umirjanjem prometa, izboljšanjem preglednosti in jasno prometno signalizacijo,
- nadgradnja spremljajoče kolesarske infrastrukture, zlasti stojal in parkirišč za kolesa, servisnih točk, usmerjevalne signalizacije in navezav na turistične vsebine,
- preveritev nadaljnega razvoja sistema Mobilno Obsotelje z vidika stroškovne učinkovitosti, števila uporabnikov, lokacij postaj ter večje usmeritve v turistično in rekreacijsko rabo,



- spodbujanje uporabe koles in električnih koles za krajše vsakodnevne poti, rekreacijo in turistično raziskovanje občine.

Sklop ukrepov 1: Dokončna sklenitev osnovne kolesarske mreže in navezava sekundarnih povezav

Sklop ukrepov je usmerjen v dokončno sklenitev že skoraj v celoti vzpostavljene osnovne kolesarske mreže, ki jo tvorita predvsem državni kolesarski povezavi D8 Ptuj–Rogaška Slatina–Podčetrtek in R28 Rogatec–Rogaška Slatina–Šentjur. Občina ima na tem področju že doseženo visoko raven izgrajene infrastrukture, zato je ukrep prednostno namenjen le odpravi preostalih vrzeli in zagotavljanju sklenjenosti osnovne kolesarske mreže na območju celotne občine.

Poseben poudarek bo namenjen manjkajočim oziroma manj kakovostno urejenim odsekom osnovne kolesarske hrbtenice, zlasti ob prometno bolj obremenjenih cestah in na povezavah z višjimi hitrostmi motornega prometa. Med pomembnejšimi prihodnjimi nalogami je ureditev ločenih kolesarskih površin na povezavi od območja rogaške obvoznice skozi Tržišče proti Rogaški Slatini na državni kolesarski povezavi R28 (LC 356072 Rogaška Slatina – Brezovec II).

Sekundarno kolesarsko omrežje se bo praviloma navezovalo na osnovno mrežo po obstoječih lokalnih cestah in poteh. Na teh odsekih so zaradi nižjih prometnih obremenitev praviloma sprejemljive rešitve souporabe vozišča z motornim prometom, ob ustreznem umirjanju prometa, izboljšanju preglednosti in jasnem vodenju kolesarjev. Ločene kolesarske površine se bodo načrtovale le tam, kjer to utemeljujejo prometne obremenitve, hitrosti motornega prometa in pomen povezave za dostop do ključnih ciljev v občini.

Sklop ukrepov 2: Nadgradnja spremljajoče kolesarske infrastrukture in spodbujanje uporabe kolesa

Sklop ukrepov vključuje izboljšanje uporabnosti in privlačnosti kolesarjenja z zagotavljanjem kakovostne spremljajoče infrastrukture. To obsega urejanje varnih stal in parkirišč za kolesa, možnosti polnjenja e-koles, servisnih točk in usmerjevalne signalizacije. Pomemben del sklopa predstavljajo tudi promocijski in ozaveščevalni ukrepi, namenjeni spodbujanju uporabe kolesa in e-kolesa pri vsakodnevni, rekreacijski in turistični poteh.

Sklop ukrepov 3: Razvoj rekreacijskega in turističnega kolesarjenja

Sklop ukrepov je namenjen krepitvi kolesarjenja kot dela turistične, rekreacijske in športne ponudbe občine. Vključuje razvoj in označevanje rekreacijskih ter turističnih kolesarskih povezav, izboljšanje navezav na širše regionalne kolesarske poti, posodobitev kolesarskih počivališč ter proučitev možnosti za razvoj gorskih oziroma drugih namensko urejenih kolesarskih povezav na območjih, kjer to dopuščajo prostorske, naravovarstvene in prometne razmere. Poseben potencial imajo električna kolesa, ki lahko izboljšajo dostopnost reliefno zahtevnejših območij in razširijo krog uporabnikov med turisti, obiskovalci zdravilišča in rekreativci (gorske kolesarske povezave, spust).



Ukrepi:

1. Dograditev celovitega kolesarskega omrežja na območju občine

Ukrep je usmerjen v dokončno sklenitev osnovne kolesarske mreže, ki jo tvorita predvsem državni kolesarski povezavi D8 Ptuj–Rogaška Slatina–Podčetrtek in R28 Rogatec–Rogaška Slatina–Šentjur. Prednostno se bodo odpravljale preostale vrzeli – neizgrajene ločene kolesarske površine, na osnovni kolesarski hrbtenici. Sekundarno omrežje se bo praviloma navezovalo na osnovno mrežo po manj obremenjenih lokalnih cestah in poteh, kjer so ob ustreznem umirjanju prometa, preglednosti in signalizaciji sprejemljive tudi rešitve souporabe vozišča z motornim prometom.

2. Urejanje gorskega kolesarjenja

Ukrep je namenjen proučitvi možnosti za razvoj urejenih gorskih oziroma rekreacijskih kolesarskih povezav v širšem območju Boča in drugih naravno privlačnih zalednih delih Rogaške Slatine. Namen ukrepa je okrepiti turistično, rekreacijsko in športno ponudbo občine ter nadgraditi obstoječo zdraviliško ponudbo z vsebinami aktivnega preživljanja prostega časa.

3. Označitev kolesarskih povezav in kažipot

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

4. Urejanje parkirnih mest za kolesa in polnilnic za e-kolesa

Na ključnih lokacijah v občini se bodo vzpostavljala kakovostna, varna in dostopna parkirna mesta za kolesa ter, kjer je to smiselno, tudi polnilnice za e-kolesa. Prednostno se bodo urejale lokacije ob šolah, javnih ustanovah, postajališčih javnega prevoza, športno-rekreacijskih površinah, turističnih točkah, v središču občine ter ob pomembnejših kolesarskih povezavah.

Parkirna mesta morajo omogočati enostavno, pregledno in varno priklepanje koles, po možnosti tudi zaščito pred vremenskimi vplivi. Za daljše parkiranje, zlasti pri osnovni šoli, večjih javnih ustanovah in v središču občine, se prouči ureditev zaprtih oziroma nadzorovanih kolesarnic. Polnilnice za e-kolesa se umeščajo predvsem na lokacije z večjim turističnim, rekreacijskim ali večmodalnim potencialom, kjer lahko dodatno spodbudijo uporabo e-koles za vsakodnevne, rekreacijske in turistične poti.

5. Posodobitev kolesarskih počivališč

Ukrep je namenjen nadgradnji obstoječih in po potrebi ureditvi novih kolesarskih počivališč ob pomembnejših kolesarskih povezavah, predvsem na povezavah **D8** in **R28**, ob turističnih točkah ter na lokacijah z večjim rekreacijskim potencialom. Počivališča naj bodo umeščena na preglednih, dostopnih in uporabnikom prijaznih lokacijah, kjer omogočajo kratek postanek, orientacijo in nadaljevanje poti.

6. Nadaljnja krepitev pozitivne podobe in podpornih storitev za kolesarje

Ukrep je namenjen nadaljnji krepitvi prepoznavnosti Občine Rogaška Slatina kot kolesarjenju prijaznega okolja ter izboljšanju podpornih storitev za kolesarje. Spodbujala se bo izvedba kolesarskih popravilnic (npr. na kolesarskih počivališčih in pomembnejših kolesarskih parkiriščih), informacijska in usmerjevalna podpora, digitalne informacije o kolesarskih poteh ter povezovanje s turističnimi ponudniki.

Pomemben del ukrepa predstavljajo tudi promocijski in športno-rekreacijski dogodki, kot so kolesarski maratoni, rekreativne vožnje, tekmovanja in odmevnejši dogodki, na primer kolesarska dirka po Sloveniji. S tem se krepi pozitivna podoba občine, spodbuja uporaba kolesa med prebivalci in obiskovalci ter povezuje kolesarska infrastruktura s turistično, zdraviliško in rekreacijsko ponudbo.



7.4 Prilagodljiv javni prevoz

Krepimo prilagodljivost javnega potniškega prometa z izboljšanjem prostorske dosegljivosti, časovne dostopnosti in kakovosti prestopnih točk ter z boljšim informiranjem o storitvah javnega potniškega prometa.

Cilj strateškega vodila je izboljšati uporabnost javnega potniškega prometa in dopolnilnih prevoznih storitev, zlasti za prebivalce brez lastnega avtomobila, starejše, mlade, socialno ranljive skupine in prebivalce bolj oddaljenih naselij. Pri tem je treba upoštevati, da občina nima neposredne pristojnosti nad organizacijo medkrajevnega linijskega javnega potniškega prometa, saj je ta v pristojnosti države. Vloga občine je zato predvsem v izboljševanju dostopnosti do sistema, urejanju postajališč, obveščanju uporabnikov, podajanju pobud pristojnim institucijam ter razvoju dopolnilnih lokalnih oblik mobilnosti. Javni potniški promet predstavlja pomemben steber trajnostnega prometnega sistema, saj omogoča dostopnost prebivalcem brez lastnega avtomobila, zmanjšuje prometno odvisnost od osebnih vozil ter prispeva k socialni vključenosti. V občinah z razpršeno poselitvijo in različno dostopnostjo naselij do glavnih prometnih koridorjev pa klasični linijski javni prevoz praviloma ne more enakovredno pokriti vseh potreb, zato so posebej pomembne dopolnilne in prilagodljive oblike prevoza.

Trenutno stanje

Rogaška Slatina ima železniško povezavo s Celjem in Rogatcem, vendar so vožnje razmeroma redke, potovalni časi pa manj konkurenčni osebnemu avtomobilu. Avtobusne povezave so pogostejše, vendar se njihova ponudba ob koncih tedna, praznikih in v času šolskih počitnic bistveno zmanjša.

Med delavniki je Rogaška Slatina z vlakom osemkrat dnevno povezana s Celjem in z Rogatcem, pri čemer gre za povezave v obe smeri. Ob koncih tedna se število železniških povezav zmanjša na dve povezavi dnevno.

Z medkrajevnim avtobusnim linijskim prometom je Rogaška Slatina med delavniki povezana s Celjem 20-krat dnevno, s Slovensko Bistrico 10-krat dnevno in s Podlehnikom 2-krat dnevno, prav tako v obratnih smereh. Ob sobotah, nedeljah in praznikih se število avtobusnih povezav bistveno zmanjša, in sicer na pet povezav dnevno s Celjem, medtem ko povezav s Slovensko Bistrico in Podlehnikom v teh dneh ni.

Analiza dostopnosti kaže, da je v letu 2023 delež prebivalcev s sprejemljivo dostopnostjo do javnega potniškega prometa znašal 54,84 %. Delež prebivalcev z dobro oziroma visoko kakovostno dostopnostjo je bistveno nižji in znaša le 1,97 %. Po tem kazalniku se Občina Rogaška Slatina med delavniki uvršča med slabše dostopne občine, ob koncih tedna in praznikih pa se dostopnost še dodatno poslabša.

Pomembno omejitev predstavljajo tudi prostorske in časovne značilnosti ponudbe javnega prevoza. Prebivalci bolj oddaljenih naselij in zaselkov, ki niso neposredno ob glavnih prometnih koridorjih oziroma v bližini avtobusnih ali železniških postajališč, imajo bistveno slabšo dostopnost. V teh primerih je uporaba javnega prevoza pogosto pogojena z daljšimi peš razdaljami, prestopanjem ali uporabo osebnega avtomobila za dostop do postajališča, kar zmanjšuje njegovo uporabnost in konkurenčnost.

Pri tem je treba poudariti, da občina nima neposrednega vpliva na organizacijo medkrajevnega linijskega avtobusnega in železniškega prometa, saj sta v pristojnosti države oziroma pristojnih



izvajalcev javne službe. Vloga občine je zato predvsem podporna: izboljševanje dostopnosti do postajališč, urejanje postajališčne infrastrukture, obveščanje uporabnikov, spodbujanje uporabe javnega prevoza ter aktivno sodelovanje z državnimi, regionalnimi in prevoznikiški akterji.

Šolski prevozi

Na območju občine so v skladu z zakonodajo organizirani tudi šolski prevozi, ki predstavljajo pomemben del prometno varnih prihodov v šolo, vendar hkrati tudi naraščajoč finančni izziv za občinski proračun, ki v letu 2026 šolskim prevozom namenja ca. 432.000 evrov. V tem kontekstu se vse bolj odpira vprašanje njihove optimizacije, integracije in širše uporabnosti.

Brezplačni prevozi na klic za starejše

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

Občina izvaja tudi **brezplačen tedenski avtobusni prevoz za starejše** z mini avtobusom s 16 sedeži, ki vozi vsako sredo dopoldan med 8.30 in 12.30. Organizirane so tri linije skozi naselja vseh treh krajevnih skupnosti, z navezavo na središče Rogaške Slatine, uporabniki pa lahko vstopajo in izstopajo na večjem številu postajališč.

Takšna kombinacija prostovoljskih prevozov z osebnim vozilom in organiziranega tedenskega prevoza z mini avtobusom predstavlja kakovostno dopolnitev javnega potniškega prometa ter pomembno prispeva k socialni vključenosti, samostojnosti in dostopnosti starejših prebivalcev.

Ključni izzivi

- omejena pristojnost občine pri načrtovanju in upravljanju medkrajevnega linijskega javnega potniškega prometa,
- slabša prostorska dostopnost postajališč za prebivalce, ki so bolj odmaknjeni od glavnih prometnic, kjer poteka javni prevoz,
- manjša časovna uporabnost (sprejemljivost) javnega prevoza za nekatere vrste poti, zlasti ob koncih tedna, v večernem času ter za občasne zdravstvene, socialne in prostočasne poti,
- nekonkurenčni časi potovanja v primerjavi z osebnim avtomobilom,
- potreba po nadaljnjem izboljšanju dostopnosti, opremljenosti in univerzalne uporabnosti avtobusnih postajališč,
- potreba po jasnejšem informiranju uporabnikov o voznih redih, možnostih prestopanja in dopolnilnih oblikah prevoza,
- dolgoročni finančni in organizacijski izzivi pri zagotavljanju šolskih prevozov ter prevozov za starejše.

Priložnosti in razvojni potenciali

- nadaljnja krepitev dobro vzpostavljenega sistema prevozov za starejše, ki združuje Prostofer in tedenski brezplačni avtobusni prevoz z mini avtobusom,





- izboljšanje dostopnosti do postajališč z urejanjem varnih peš in kolesarskih povezav, zlasti v občinskem središču in večjih naseljih,
- postopna nadgradnja oz. posodobitev avtobusnih postajališč z vidika varnosti, čakalnih površin, nadstrešnic, informacij, osvetlitve in dostopnosti za ranljive skupine,
- boljše povezovanje javnega prevoza, šolskih prevozov, prevozov starejših, kolesarjenja in hoje v celovit lokalni sistem dostopnosti,
- izboljšanje informiranja uporabnikov z enostavno dostopnimi voznimi redi, digitalnimi informacijami in jasnimi obvestili na postajališčih,
- sodelovanje občine z državo (DUJPP), prevozniki in sosednjimi občinami pri izboljšanju časovne ustreznosti povezav ter navezav na pomembna regionalna središča,
- izkoriščanje turistično-zdraviliške funkcije Rogoške Slatine za izboljšanje prepoznavnosti in uporabnosti javnega prevoza tudi za obiskovalce.

Prioritete občine

- izboljšanje peš in kolesarske dostopnosti do avtobusnih in železniških postajališč,
- postopno urejanje kakovostnih, varnih, dostopnih in dobro označenih postajališč javnega potniškega prometa,
- ohranjanje in nadaljnja nadgradnja prevozov za starejše, vključno s Prostoferjem in brezplačnim tedenskim avtobusnim prevozom,
- spremljanje uporabe dopolnilnih prevozov ter prilagajanje linij, terminov in obsega storitev dejanskim potrebam uporabnikov,
- izboljšanje informiranja o javnem prevozu, prevozih za starejše in drugih možnostih mobilnosti,
- aktivno sodelovanje z državnimi in regionalnimi institucijami pri izboljšanju medkrajevnih avtobusnih in železniških povezav,
- optimizacija šolskih prevozov ob ohranjanju varne in zanesljive dostopnosti otrok do šole.

Ukrepi:

1. Proučitev nadgradnje obstoječih prevozov na klic za starejše

Ukrep je namenjen podrobni analizi obstoječih oblik prevozov za starejše v Občini Rogaška Slatina, predvsem sistema Prostofer in brezplačnih prevozov z manjšim avtobusom. Občina na tem področju že zagotavlja nadpovprečno dobro podporo mobilnosti starejših, zato ukrep ni usmerjen v vzpostavljanje nove storitve, temveč v preveritev možnosti njene nadaljnje nadgradnje, večje prilagodljivosti in dolgoročne vzdržnosti.

V okviru ukrepa se proučijo obseg uporabe, prostorska pokritost, najpogostejši nameni potovanj, razpoložljivost vozil in prostovoljcev, organizacijski stroški, potrebe uporabnikov ter možnosti boljše povezave z javnim potniškim prometom, šolskimi prevozi in drugimi lokalnimi oblikami mobilnosti. Na tej podlagi se pripravi predlog nadgradnje sistema, na primer z izboljšanjem naročanja, prilagoditvijo terminov in območij izvajanja, vključitvijo večjih oziroma okolju prijaznejših vozil, boljše informacijsko podporo ali postopnim širjenjem storitve na dodatne ciljne skupine.

Namen ukrepa je oblikovati strokovno podlago za dvig kakovosti ponudbe in razvoj bolj prilagodljivega javnega oziroma skupnostnega prevoza, ki bi dopolnjeval obstoječi linijski promet, zlasti na območjih z omejeno dostopnostjo do javnega potniškega prometa. Na podlagi ugotovitev analize je v naslednjem ukrepu predvideno tudi pilotno izvajanje nadgrajenih prevozov na klic.





2. Pilotno izvajanje nadgrajenih prevozov na klic

Na podlagi predhodne analize obstoječih prevozov za starejše se izvede pilotna nadgradnja prevozov na klic, namenjena preveritvi bolj prilagodljivega in uporabniku prijaznega modela lokalne mobilnosti. Pilotno izvajanje lahko vključuje prilagoditev terminov in območij izvajanja, boljše usklajevanje s potrebami uporabnikov, okrepitev informacijskega sistema za naročanje ter povezovanje prevozov z obstoječim javnim potniškim prometom.

Ukrep je posebej pomemben za prebivalce bolj oddaljenih naselij in zaselkov, kjer je dostopnost do linijskega javnega prevoza slabša. Pri izvedbi se preveri tudi možnost uporabe večjih, dostopnejših ali okolju prijaznejših vozil ter možnost postopnega širjenja storitve na dodatne skupine uporabnikov, če se to izkaže kot organizacijsko in finančno izvedljivo. Namen pilotnega izvajanja je preveriti dejanske potrebe, stroške, odziv uporabnikov in učinke nadgrajene storitve pred morebitno trajnejšo uvedbo.

3. Nadaljnja racionalizacija šolskih prevozov

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

- večjo integracijo šolskih prevozov z javnim linijskim prometom,
- postopno odpiranje šolskih prevozov tudi za druge skupine prebivalcev,
- nakup okolju prijaznih vozil s pomočjo evropskih in nacionalnih sofinancerskih sredstev ter izvajanje šolskih prevozov (vsaj delno) v lastni režiji oz. s strani osnovne šole,
- izboljševanje varnih dostopov do šol (hoja, kolesarjenje).

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

4. Izboljšanje dostopnosti in opremljenosti postajališč

Občina bo še naprej izboljševala dostopnost do postajališč javnega potniškega prometa z razvojem varnih, neposrednih in sklenjenih peš ter kolesarskih povezav.

Posebna pozornost bo namenjena povezovanju odmaknjenih naselij z najbližjimi postajališči ter zagotavljanju dostopnosti za ranljive skupine prebivalcev (otroci, starejši, funkcionalno ovirane osebe). Ukrep vključuje tudi urejanje osnovne kolesarske infrastrukture (npr. kolesarske poti, pasovi, umirjanje prometa na skupnih površinah) ter podporne infrastrukture ob postajališčih (kolesarska stojala, nadstreški), kar omogoča učinkovito kombiniranje kolesarjenja in javnega prevoza.

Ta ukrep je neposredno povezan z razvojem celovitega omrežja peš in kolesarskih povezav ter prispeva k večji dostopnosti, uporabi javnega prevoza in zmanjševanju odvisnosti od osebnega avtomobila.

5. Izboljšanje informiranja o vozni redih, povezavah in storitvah javnega prevoza

Občina bo zagotavljala ažurno, pregledno in uporabniku prijazno informiranje o javnem potniškem prometu preko različnih komunikacijskih kanalov. Informacije bodo zajemale vozne rede, povezave, prestopne in cenike ter bodo prilagojene vsem skupinam uporabnikov.

7.5 Upravljan motorni promet

Zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje in ohranjanje ter dodatno izboljšanje visoke ravni prometne varnosti.

Motorni promet ostaja pomemben del prometnega sistema Občine Rogaška Slatina, saj zagotavlja dostopnost prebivalcev, obiskovalcev, gospodarstva in javnih storitev. Hkrati njegova prevladujoča raba povzroča hrup, emisije, zasedanje javnega prostora ter varnostna tveganja predvsem za pešce in kolesarje.

Strateško vodilo tega stebra zato ni usmerjeno v spodbujanje dodatne rabe osebnega avtomobila, temveč **varnejše, učinkovitejše in bolj nadzorovano upravljanje motornega prometa**. Občina bo z umiranjem prometa, urejanjem parkiranja, kakovostnim vzdrževanjem cest ter preoblikovanjem prometnega prostora **zmanjševala negativne vplive motornega prometa in izboljševala prometno varnost**.

Poseben poudarek bo namenjen naseljem, šolskim potem, turistično-zdraviliškemu območju, vaškim središčem ter odsekom, kjer se motorni promet prepleta s pešci in kolesarji. Cilj je ohraniti visoko raven prometne varnosti, zmanjšati delež osebnih in tovornih vozil na glavnih prometnicah ter zmanjšati delež otrok, ki v šolo prihajajo z avtomobilom. S tem se motorni promet ne izključuje iz prometnega sistema, temveč se ga umešča v bolj uravnotežen, varen in trajnostno naravnan prometni prostor.

Trenutno stanje (dosežki in značilnosti)

Občina je v preteklem obdobju izvedla več pomembnih izboljšav cestne in spremljajoče prometne infrastrukture. Med dosežki izstopa izgradnja 13 krožnih križišč, ki predvsem umirjajo motorni promet, številne obnove in posodobitve občinskih cest, urejanje prometne signalizacije in izboljšave prometnih režimov, ki zagotavljajo večjo prometno varnost. Nadstandardno je urejeno tudi podočje mirujočega prometa, ki izstopa s številnimi parkirnimi objekti (garažna hiša, ploščadi, podzemne garaže), ki zmanjšujejo porabo prostora. Pri čemer razpoložljivost parkirnih mest zmanjšuje pritisk po uporabi alternativnih oblik mobilnosti za krajše poti.

Poseben prometni izziv predstavlja tudi turistično-zdraviliška funkcija Rogoške Slatine, ki poleg vsakodnevnega lokalnega prometa ustvarja dodatne potrebe po dostopu za obiskovalce, turiste, paciente, dostavo in zaposlene. Zato upravljanje motornega prometa v občini ni usmerjeno zgolj v pretočnost, temveč predvsem v varnost, umirjanje hitrosti, zmanjševanje negativnih vplivov in kakovostno urejanje javnega prostora.

Ključni izzivi

- visoka odvisnost od osebnega avtomobila, zlasti zaradi razpršene poselitve, reliefnih značilnosti in omejene konkurenčnosti javnega prevoza na posameznih območjih,
- prometne obremenitve na glavnih prometnicah, predvsem na G2-107 Podplat–Rogatec in R3-685 Tekachevo–Rogaška Slatina,
- previsoke vozne hitrosti motornega prometa na posameznih vstopih v naselja in odsekih znotraj naselij in
- preplet motornega prometa s pešci in kolesarji v občinskem središču, vaških središčih, ob šolskih poteh in v turistično-zdraviliškem območju.

Priložnosti in razvojni potenciali

- nadaljnje uvajanje ukrepov za umirjanje prometa na vstopih v naselja, v okolici šol, v vaških središčih in na območjih z večjo prisotnostjo pešcev ter kolesarjev,
- preoblikovanje posameznih prometnih površin v bolj uravnotežen javni prostor, ki poleg motornega prometa bolje upošteva tudi pešce, kolesarje, starejše, otroke in obiskovalce,
- izboljšanje prometne varnosti z uporabo postopnih ukrepov, kot so optične zavore, zožitve vozišč, dvignjeni prehodi, ploščadi, spremembe prometnih režimov in preureditve križišč,
- povezovanje obnov občinskih cest z izboljšanjem pogojev za hojo, kolesarjenje in dostop do postajališč,
- proučitev ustrezne lokacije za celodnevno parkiranje turističnih avtobusov, s čimer bi se zmanjšale prometne obremenitve v osrednjem turističnem območju,
- spodbujanje uporabe okolju prijaznejših vozil in razvoj podporne infrastrukture, kjer je to prometno, prostorsko in finančno smiselno.

Prioritete občine

- ohranjanje in dodatno izboljšanje visoke ravni prometne varnosti, zlasti z vidika preprečevanja prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami in hudo telesno poškodovanimi osebami,
- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje, zdravje in kakovost bivanja,
- postopno umirjanje prometa na vstopih v naselja, v središčih naselij, ob šolskih poteh ter na območjih z večjo prisotnostjo pešcev in kolesarjev,
- kakovostno vzdrževanje in obnova občinskih cest ob hkratnem preverjanju možnosti za izboljšanje pogojev za pešce, kolesarje in javni prevoz,
- zmanjševanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo z avtomobilom, z izboljšanjem šolskih poti, umirjanjem prometa in spodbujanjem hoje, kolesarjenja ter organiziranih oblik trajnostnih prihodov v šolo.

Sklop ukrepov

Za uresničevanje strateškega vodila »Upravljan motorni promet«, ki je usmerjen v zmanjšanje negativnih okoljskih vplivov prometa in nadaljnjo izboljšanje prometne varnosti, strategija opredeljuje tri medsebojno povezane sklope ukrepov. Ti predstavljajo nadaljnji operativni okvir za sistematično izboljševanje razmer na področju motornega prometa.

Sklop ukrepov 1: Umirjanje motornega prometa ob vstopih v naselja, ki je namenjen vzpostavitvi jasnih in prepoznavnih prehodov iz odprtega cestnega prostora/odseka v območja naselij. Z uporabo prometno-tehničnih in upravljavskih ukrepov se bodo vozniki že ob vstopu v naselje opozorili na spremenjene prometne razmere, večjo prisotnost pešcev in kolesarjev ter potrebo po nižjih voznih hitrostih.

Sklop ukrepov 2: Zmanjševanje voznih hitrosti in izboljšanje kakovosti prometnega prostora v naseljih, ki je usmerjen v umirjanje motornega prometa znotraj naselij, predvsem na odsekih, kjer prometne ureditve, širina vozišč ali dolgi premi odseki spodbujajo previsoke hitrosti. Z ukrepi, kot so spremembe prometnih režimov, območja omejene hitrosti, dvignjene ploščadi, preureditve križišč,

skupni prometni prostor ter izboljšave pogojev za hojo in kolesarjenje, se bo povečala varnost ranljivih udeležencev in kakovost bivanja.

Sklop ukrepov 3: Vzdrževanje, obnova in učinkovito upravljanje cestne infrastrukture

Sklop ukrepov je namenjen zagotavljanju varne, funkcionalne in dolgoročno vzdržne cestne infrastrukture. Poleg rednega vzdrževanja in obnov občinskih cest vključuje tudi preverjanje možnosti za izboljšanje prometne ureditve, dostopnosti, varnosti ranljivih udeležencev ter organizacije posebnih prometnih potreb, kot je parkiranje turističnih avtobusov.

Ukrepi:

1. Izvedba ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja

Ukrep je namenjen zmanjšanju vozniških hitrosti motornega prometa na vstopih v naselja, kjer se prehod iz odprte ceste v naselbinsko območje pogosto ne odrazi dovolj jasno v prometnem vedenju voznikov in ustreznem zmanjšanju vozniških hitrosti. Prednostno se bodo obravnavali vstopni odseki, kjer so zaznane povišane hitrosti vozil, večja prisotnost pešcev in kolesarjev, bližina stanovanjskih območij, šolskih poti, postajališč javnega prevoza ali drugih pomembnih ciljev potovanja.

Ukrepi se bodo izvajali postopno, glede na prometne razmere, prostorske možnosti in ugotovljene varnostne potrebe. Med možnimi rešitvami so optične zavore, zožitve vozišč, sredinski otoki, zamiki voznega pasu, šikane, spremembe v talnih označbah, dodatna signalizacija ter po potrebi tudi izrazitejši ukrepi, kot so dvignjene trapezne ploščadi. Namen ukrepa je voznike že ob vstopu v naselje jasno opozoriti na spremenjen prometni režim in ustrezno zmanjšanje hitrosti.

2. Izvajanje ukrepov za zmanjšanje vozniških hitrosti motornega prometa v naseljih

Ukrep je usmerjen v umirjanje motornega prometa znotraj naselij, predvsem na odsekih, kjer široka vozišča, dolgi premočrtni poteki cest, večje prometne obremenitve in/ali neustrezna ureditev javnega prostora spodbujajo previsoke hitrosti. Posebna pozornost bo namenjena območjem z večjo prisotnostjo pešcev in kolesarjev, okolici šol, vrtcev, javnih ustanov, turističnih in zdraviliških območij ter vaških in mestnih središč.

Predvideni so prometno-tehnični in prostorski ukrepi, kot so zožitve vozišč, dvignjeni prehodi za pešce, ploščadi, ukrepi za umirjanje prometa, spremembe prometnih režimov, preureditev križišč, uvedba območij omejene hitrosti, skupnega prometnega prostora ter izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje. Kjer je to prostorsko in prometno utemeljeno, se lahko prouči tudi izvedba krožnih križišč ali drugih preureditev, ki prispevajo k nižjim hitrostim, večji preglednosti in večji varnosti vseh udeležencev.

Pri celovitejših prenovah prometnih površin se bodo smiselno vključevali tudi elementi kakovostnega javnega prostora, kot so zasaditev dreves, ozelenitev, urejanje robnih površin, izboljšanje osvetlitve in urbane opreme. S tem ukrep ne prispeva le k večji prometni varnosti, temveč tudi k boljši bivalni kakovosti, privlačnejšim naselbinskim središčem in prijaznejšemu okolju za prebivalce, obiskovalce in turiste.

3. Kakovostno vzdrževanje in obnova občinskih cest

Ukrep združuje redno vzdrževanje in načrtovano obnovo občinskih cest z namenom zagotavljanja varnosti, dostopnosti, udobja in dolgoročne uporabnosti cestne infrastrukture. Redno vzdrževanje bo

obsegalo pravočasno sanacijo poškodb vozišč, urejanje bankin, odvodnjavanja, preglednosti, prometne signalizacije, cestne opreme in javne razsvetljave ter izvajanje zimske službe.

Na odsekih, kjer redno vzdrževanje ne zadošča več, se bodo izvajale celovitejša obnove cestne infrastrukture. Te bodo lahko vključevale sanacijo oziroma zamenjavo voziščne konstrukcije, ureditev odvodnjavanja, prometne signalizacije, razsvetljave, robnih površin ter po potrebi tudi izboljšanje pogojev za pešce, kolesarje in druge ranljive udeležence v prometu.

Pri obnovah cest bo pomembno, da se ne obravnava zgolj vozišče za motorni promet, temveč celoten prometni prostor. Zato se bodo ob obnovah, kjer je to prostorsko in finančno izvedljivo, preverile tudi možnosti za umirjanje prometa, ureditev varnejših prehodov, izboljšanje dostopnosti do postajališč, dograditev peš površin, ureditev kolesarskih povezav oziroma izboljšanje preglednosti in varnosti v naseljih. S tem bo obnova cest prispevala tudi k ciljem celostnega prometnega načrtovanja, ne le k tehnični sanaciji cestne infrastrukture.

4. Proučitev možnosti ureditve območja za celodnevno parkiranje turističnih avtobusov

Ukrep je namenjen preveritvi možnosti ureditve ustreznega območja za celodnevno parkiranje turističnih avtobusov, ki v Rogaško Slatino prihajajo zaradi zdraviliške, turistične in prireditvene ponudbe. Pri proučitvi je treba upoštevati predvsem prometno dostopnost, vpliv na stanovanjska območja, možnost varnega vstopanja in izstopanja potnikov ter možnost organizacije kratkotrajnega postanka v bližini ciljev in daljšega parkiranja na primernejši lokaciji zunaj najbolj občutljivih delov središča. Namen ukrepa je zmanjšati obremenitve v osrednjem turističnem območju ter izboljšati organizacijo turističnega avtobusnega prometa.

8 AKCIJSKI NAČRT

Za uspešno uresničevanje strategije je ključen sedemletni akcijski načrt, ki za nabor izbranih ukrepov po posameznih strateških stebrih mobilnosti podaja:

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

Tabela 6: Akcijski načrt občinske celostne prometne strategije

Steber 1 - Celostno prometno načrtovanje							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
1.1	Izdelava celovite presoje omrežja peš in kolesarskih povezav vključno z območji in ukrepi ter režimi umirjanja motornega prometa znotraj naselij	Srednja	10.000 €	Občina Rogaška Slatina in zunanji izvajalci	2026 – 2027	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Prvo leto postopek javnega naročila in pričetek del, drugo leto zaključek.
1.2	Uravnoteženo načrtovanje z vidika vseh uporabnikov javnih prometnih površin in prostora	Srednja	/	Občina Rogaška Slatina in Regionalna razvojna agencija	2026 – 2033		Priprava in sprejetje OPN, OPPN in RPP – Regionalnega prostorskega plana
1.3	Medobčinsko sodelovanje na področju prostorskega in prometnega načrtovanja	Majhna	1.000 €	Občina Rogaška Slatina, sosednje/ostale občine in Regionalna razvojna agencija	2026 – 2027	Proračun občine	Sofinancerski delež Občine pri pripravi RCPS in RPP
1.4	Izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih in ozaveščevalnih akcij za vse stebre	Majhna	2.000 €/leto	Občina Rogaška Slatina	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	
1.5	Krepitev kompetenc občinske uprave in povečanje	Majhna	1.000 €/leto	Občina Rogaška Slatina	2026 – 2032	Proračun občine	Udeležba na izobraževanjih, seminarjih ipd.

Steber 1 - Celostno prometno načrtovanje

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
	integracije med sektorji na občini						
1.6	Aktivno sodelovanje v projektih in pobudah na nacionalni ravni in EU	Srednja	Glej opombo	Občina Rogaška Slatina	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	Sofinancerski delež občine odvisen od vrednosti projektov
1.7	Redna prenova strategije OCPS	Majhna	19.600 €	Občina Rogaška Slatina	2033	Proračun občine, MOPE, sredstva EU	
1.8	Spremljanje kazalnikov OCPS (merjenje učinka)	Majhna	1.000 €/leto	Občina Rogaška Slatina	2027 – 2033	Proračun občine	
1.9	Sodelovanje v kampanji – Evropski teden mobilnosti (ETM)	Majhna	7.000 €/leto	Občina Rogaška Slatina	Vsako leto	MOPE, sredstva EU	Potrebna prijava na razpis MOPE
1.10	Priprava mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa, kot npr. OŠ, večji zaposlovalci, hoteli ipd.	Srednja	6.000 €/generator	Generator prometa / Občina Rogaška Slatina	2027 – 2033	MOPE, sredstva EU	Potrebna prijava na razpis MOPE

Steber 2 – Več hoje

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
2.1	Nadaljnje vzpostavljanje kakovostnih šolskih poti na celotnem območju občine	Zelo velika	Glej opombo	Občina Rogaška Slatina	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Načrt in obseg stroškov je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
2.2	Izvajanje aktivnosti za dvig aktivne mobilnosti otrok	Srednja		Osnovne šole ob podpori občine	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	



Steber 2 – Več hoje

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
2.3	Dograditev celovitega sklenjenega omrežja peš povezav	Zelo velika	Glej opombo	Občina Rogaška Slatina	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Načrt in obseg stroškov je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
2.4	Zagotavljanje univerzalne dostopnosti – izvedba taktilnih oznak	Srednja	8.000 €/leto	Občina Rogaška Slatina	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.5	Ureditev vaških trgov v središčih naselij	Velika	Glej opombo	Občina Rogaška Slatina	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Načrt in obseg stroškov je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
2.6	Opremljanje (urbana oprema) poti in trgov	Srednja	10.000 €/leto	Občina Rogaška Slatina	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.7	Označitev poti s kažipoti	Majhna	8.000 €	Občina Rogaška Slatina	2027 – 2028	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.8	Ozelenitev in osenčenje peš poti in površin	Srednja	8.000 €/leto	Občina Rogaška Slatina	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.9	Javna razsvetljava vzdolž pešpoti in površin	Srednja	40.000 €/leto	Občina Rogaška Slatina	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	



Steber 3 – Podpora kolesarjenju

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
3.1.	Še nadaljnjo zagotavljanje celovitega kakovostnega kolesarskega omrežja na območju občine	Zelo velika	Glej opombo	Občina Rogaška Slatina, MZI, DRSI	2026 – 2033	MZI, DRSI, sredstva EU, proračun občine	Ocena stroškov bo podana v Načrtu (Ukrep 1.1)
3.2	Urejanje parkirnih mest za kolesa in polnilnic za e-kolesa	Majhna	6.000 €	Občina Rogaška Slatina, SŽ	2026 – 2032	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.3	Označitev kolesarskih povezav in kažipoti	Majhna	10.000 €	Občina Rogaška Slatina, DRSI	2026 – 2033	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.4	Nadaljnja krepitev pozitivne podobe in podpornih storitev za kolesarje	Srednja	Glej opombo	Občina Rogaška Slatina, ministrstva, sredstva EU, sosednje in/ali partnerske občine	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU, partnerske občine	Odvisno od dotacije – Kolesarska dirka po Sloveniji, servisne postaje za kolesa
3.5	Proučitev smotrnosti javnega sistema izposoje koles in e-koles.	Srednja	Glej opombo	Občina Rogaška Slatina, partnerske občine, SŽ	2027 – 2032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU, partnerske občine, SŽ	Izdelava načrta nadgradnje sistema
3.6	Urejanje gorskega kolesarjenja	Zelo velika	Glej opombo	Občina Rogaška Slatina	2026 – 2033	Sredstva EU, proračun občine	Za oceno stroškov treba izdelati načrt
3.7	Posodobitev kolesarskih počivališč	Srednja	40.000 €	Občina Rogaška Slatina	2028 – 2033	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	



Steber 4 – Prilagodljiv javni prevoz

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opombe
4.1	Proučitev nadgradnje obstoječih prevozov na klic za starejše	Majhna	Brez stroška	Občina Rogaška Slatina	2026 – 2032	Proračun občine	
4.2	Pilotno izvajanje prevozov na klic po vnaprej določenem voznem redu ob izpolnjevanju pogoja predhodne najave	Zelo velika	Glej opombo	Občina Rogaška Slatina, DUJPP	2026 – 2033	Mzl, DUJP, proračun občine	Odvisno od pogojev DUJPP in obsega
4.3	Nadaljnja racionalizacija šolskih prevozov	Zelo velika	431.700 €/leto	Občina Rogaška Slatina, Mzl, DUJP	2026 – 2033	Proračun občine Mzl, DUJP	Predvideno znižanje stroškov
4.4	Ureditev dostopov in opremljenosti postajališč	Srednja	10.000 €/leto	Občina Rogaška Slatina	2026 – 2032	Mzl, DUJP, SŽ, proračun občine	Ocena
4.5	Izboljšanje informiranja o vozni redih, povezavah in storitvah javnega prevoza	Srednja	Glej opombo	Občina Rogaška Slatina	2026 – 2032	Mzl, DUJP, SŽ	Primarna pristojnost ni na strani občine. Nujna vključitev v širšo regijsko mrežo.

Steber 5 – Upravljan motorni promet

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
5.1	Izvedba ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja	Velika	30.000 €/leto	Mzl, DRSI Občina Rogaška Slatina	2026 – 2033	Mzl, DRSI proračun občine	
5.2	Izvajanje ukrepov za zmanjšanje vozni hitrosti motornega prometa v naseljih (npr. skupni prometni prostor)	Zelo velika	Glej opombo	Občina Rogaška Slatina, pristojno ministrstvo, DRSI	2026 – 2033	Proračun občine, Mzl, DRSI	Potrebna izvedba načrta - glej ukrep št. 1.1





Steber 5 – Upravljan motorni promet

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
5.3	Kakovostno vzdrževanje in obnova cest	Srednja	200.000 €/leto	Občina Rogaška Slatina pristojno ministrstvo, DRSI	2026 – 2032	Proračun občine, MzI, DRSI	
5.4	Proučitev možnosti ureditve območja za celodnevno parkiranje turističnih avtobusov	Srednja	Glej opombo	Občina Rogaška Slatina	2026 – 2033	Proračun občine	Za finančno oceno je potrebna priprava načrta





9 VIRI IN LITERATURA

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



OBČINA ROGAŠKA SLATINA
Odbor za cestno in komunalno infrastrukturo
Izletniška ulica 2, 3250 Rogaška Slatina

T: 03 81 81 700
F: 03 81 81 724

Številka: 032 - 0012/2026
Datum: 20. 4. 2026

ZAPISNIK

17. redne seje Odbora za cestno in komunalno infrastrukturo Občinskega sveta Občine Rogaška Slatina, ki je bila v ponedeljek, 20.4.2026, s pričetkom ob 15. uri v sejni sobi Občine Rogaška Slatina, Izletniška ulica 2, Rogaška Slatina.

Sejo je na podlagi 71. člena Poslovnika Občinskega sveta Občine Rogaška Slatina (Uradni list RS, št. 67/17, 25/25) sklical predsednik odbora, Martin Kidrič.

Prisotni: Martin Kidrič, predsednik odbora
Aleksandra Saša Popit, Franci Tepeš, Albert Šket, Željko Katalenić, člani odbora.

Ostali prisotni:

Polona Petrej Ogrizek, vodja oddelka za razvoj in investicije
mag. Sebastian Toplak, Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo

Po ugotovitvi sklepčnosti je predsednik predlagal naslednji dnevni red:

- 1. Potrditev/pregled zapisnika 17. seje,**
- 2. Poročilo o realizaciji sklepov,**
- 3. Predlog Občinske celotne prometne strategije Občine Rogaška Slatina. (Gradivo je priloženo; poročevalec: mag. Sebastijan Toplak.)**
- 4. Pobude in vprašanja.**
- 5. Razno.**

SKLEP: Prisotni člani komisije so soglašali s predlaganim dnevnim redom.

K 1. točki

Potrditev/pregled zapisnika 16. seje odbora.

Zapisnik 16. seje odbora je bil potrjen in predložen občinskemu svetu.

K 2. točki

Poročilo o realizaciji sklepov

Poročilo o realizaciji sklepov se sprejme.

K 3. točki

Predlog Občinske celotne prometne strategije Občine Rogaška Slatina.

Predstavljen je bil predlog Občinske celotne prometne strategije Občine Rogaška Slatina s strani mag. Sebastijana Toplaka iz Univerze v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno

inženirstvo in arhitekturo, ki je bil izdelovalec dokumenta. Dokument na dan seje ni dokončan v popolnosti, le ta bo dokončan z naslednjim dnevom, torej 21.4.2026.

K 4. točki

Pobude in vprašanja

G. Željko Katalenić je izpostavil vprašanje glede prikazane projekcije za motorni promet do leta 2033, ki predvideva zmanjšanje uporabe osebnih in tovornih vozil za 5 %. Ocenil je, da je takšna projekcija nerealna.

G. Sebastijan Toplak je pojasnil, da gre za strateški dokument, ki velja za obdobje sedmih let. V tem času se na vsaki dve leti izvede revizija, na podlagi katere se kazalniki sproti prilagajajo glede na dejansko stanje v občini.

K 5. točki

Razno

G. Albert Šket je izpostavil, da bi bilo za umirjanje prometa smiselno razmisliti o namestitvi stacionarnih merilnikov hitrosti (radarjev).

G. Franci Tepeš je opozoril na prometne omejitve na obvoznici ter izpostavil potrebo po izboljšanju možnosti prečkanja ceste na tem območju, kakor tudi po dodatnih ukrepih za umirjanje prometa na nevarnih odsekih.

G. Željko Katalenić in g. Franci Tepeš sta izpostavila težave s priključevanjem na regionalno cesto R28 na območju Rogatca..

G. Sebastijan Toplak bo dokument celovito predstavil na seji Občinskega sveta dne 29. 4. 2026, kjer bo na voljo tudi za dodatna vprašanja in pojasnila.

Predsedujoči je sejo zaključil ob 15.50 uri.

Zapisnik prebran, brez pripomb, šteje za potrjenega.



Martin Kidrič, l.r.
Predsednik odbora

Posredovano:

- članom odbora,
- Občinskemu svetu Občine Rogaska Slatna,
- Oddelku za proračun in finance,
- zbirka dokumentarnega gradiva, tu.