



Občina Rače – Fram



Univerza v Mariboru

Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE RAČE – FRAM



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

I FEEL
SLOVENIA



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE RAČE – FRAM

Naslov projekta: Občinska celostna prometna strategija Občine Rače - Fram

Vrsta projekta: Strateška študija

Št. pogodbe: Št. naročnika: 4303-1/2024-10
Št. izvajalca: 01-2024-ST-DDP

Trajanje projekta: Od 01. 02. 2024 do 30.09. 2025

Naročnik: Občina Rače – Fram
Grajski trg 14,
2327 Rače

**Odgovorna oseba
naročnika:** Samo Rajšp, župan Občine Rače - Fram

Skrbnik pogodbe: Karmen Kotnik, direktorica občinske uprave

Izvajalec projekta Univerza v Mariboru,
Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, Smetanova
ulica 17, 2000 Maribor

**Avtor brošure in
vodja projekta:** viš. pred. mag. Sebastian Toplak, u.d.i.p.

Projektni sodelavci: dr. Marjan Lep, dr. Drago Sever, mag. Vlasta Rodošek, Danijel Hojski, Dimitar Novakovski

Datum izdelave: Junij 2025

Presojevalec: Izr. prof. dr. Marjan Sternad

Fotografije
(kjer ni navedeno): lasten vir – Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo

Priprava občinske celostne prometne strategije Občine Rače – Fram 2025-2032 je nastala v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS, 2023) v slovenskih občinah. Operacijo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



1. VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	4
1.1 Ozadje in motiv	5
1.2 Proces priprave in časovni okvir	5
1.3 Območje obravnave	5
2. PREDNOSTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA	6
3. ORIS ŽELENEGA STANJA	7
4. CILJI, CILJNE VREDNOSTI IN KAZALNIKI	8
5. TRENUTNO STANJE V OBČINI	9
5.1 Potovalne navade in motorizacija	11
5.1 Kazalniki zdravja	12
5.2 Prometna varnost	13
6. DOSEŽKI, KLJUČNI STRATEŠKI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI OBČINE NA PODROČJU PROMETA	14
6.1 DOSEŽKI NA PODROČJU PROMETA	14
6.2 KLJUČNI IZZIVI UREJANJA PROMETA	14
6.3 KLJUČNE PRILOŽNOSTI	14
6.4 PRIORITETE UREJANJA PROMETA	14
7. PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA	16
7.1 Strateška vodila	17
7.2 Celostno prometno načrtovanje	18
7.3 Spodbujanje hoje	20
7.4 Podpora kolesarjenju	23
7.5 Prilagodljiv javni prevoz	24
7.6 Upravljanje motornega prometa	26
8 AKCIJSKI NAČRT	28
9 VIRI IN LITERATURA	34

KAZALO



Fotografija 1: Krožišče Rače, vir: Rado Škrjanec

1. VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občinska celostna prometna strategija Občine Rače - Fram (v nadaljevanju: OCPS) je strateški dokument, ki temelji na načelih celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti. V ospredje postavlja človeka in kakovost njegovega bivanja, promet pa obravnava kot orodje za doseganje večje dostopnosti, trajnostne mobilnosti ter prostorskega in gospodarskega razvoja občine.

S tem dokumentom Občina Rače – Fram določa premišljeno zaporedje ukrepov za izboljšanje prometnega sistema. Strategija celostno naslavlja izzive, povezane s prometnimi tokovi, navadami prebivalcev, razpršeno poselitvijo ter omejitvami glede prometne infrastrukture. V primerjavi z drugimi občinskimi dokumenti prevzema OCPS pomembno vlogo kot dolgoročna prometna vizija in orodje za usklajevanje lokalnih ukrepov z nacionalnimi politikami trajnostne mobilnosti.

OCPS vključuje tudi sedemletni akcijski načrt, ki določa konkretne ukrepe, pristojnosti in časovnico izvedbe. Dokument sledi načelom, določenim v Zakonu o celostnem prometnem načrtovanju (Ur. list RS, št. 130/2022) in podzakonskih aktih¹ ter Nacionalnimi smernicami za pripravo OCPS² in Minimalni standardi za OCPS³.

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

1.1 Ozadje in motiv

Občina Rače – Fram je OCPS pripravila v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (JR OCPS 2023). Projekt je sofinanciran s strani Republike Slovenije in Evropske unije iz Kohezijskega sklada.

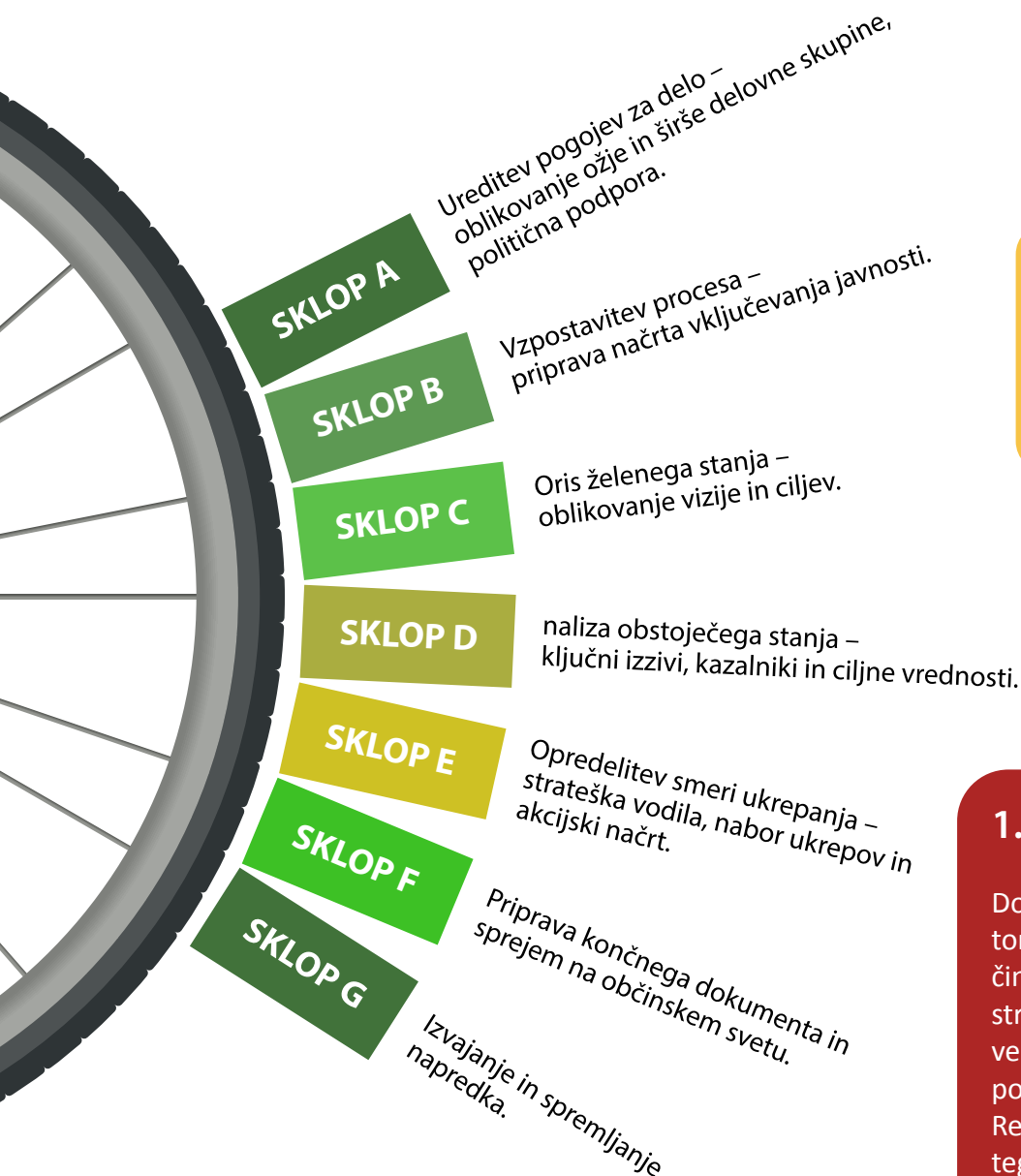
S pripravo Celostne prometne strategije se Občina Rače – Fram navezuje na številne aktivnosti, ki se na področju celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti izvajajo na nacionalni in evropski ravni. Strategija je oblikovana tako, da ni le spisek vseh pričakovanj in pogosto neuresničljivih želja. Cilji so oblikovani tako, da so realno dosegljivi. Pri čemer je treba poudariti, da vsi vzvodi niso v pristojnosti občine, temveč tudi od nacionalnih institucij in ključnih deležnikov v ožji in širši okolici.

Pomemben motiv za pripravo OCPS je krepitev zmogljivosti kakovostnega in učinkovitega občinskega celostnega prometnega načrtovanja ter upravljanja trajnostne mobilnosti.

Dodaten motiv je možnost črpanja evropskih sredstev in sodelovanje v evropskih projektih, kjer je pogoj sprejeta OCPS.

1.2 Proces priprave in časovni okvir

Priprava OCPS je bila razdeljena na sedem vsebinskih sklopov:



Strategija bo izvajana v obdobju 2025–2032, s predvideno prenovo po sedmih letih.

1.3 Območje obravnave

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

2. PREDNOSTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA⁴

Ključne prednosti celostnega prometnega načrtovanja:

1

Višja kakovost bivanja

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

2

Pozitivni vplivi na okolje in zdravje

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

3

Izboljšana prometna varnost

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

4

Boljša dostopnost in mobilnost za vse

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

5

Krepitev lokalnega gospodarstva

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

6

Višja podpora javnosti in legitimnost odločitev

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

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



Fotografija 2: Kolesarji na tržnici občine Rače – Fram, vir: UM-FGPA

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

3. ORIS ŽELENEGA STANJA

Prometni sistem Občine Rače – Fram omogoča varno, trajnostno in vključujočo mobilnost za vse generacije, prispeva k boljši kakovosti bivanja, zdravju in okolju ter krepi razvojne priložnosti za gospodarstvo in turizem.

Vizija razvoja prometa v Občini Rače – Fram:

V središču vizije je **varnost vseh udeležencev v prometu**, zlasti ranljivih skupin (otroci, starejši, oseb z oviranostmi in pešci ter kolesarji). Prometno okolje mora biti zasnovano tako, da preprečuje nevarnosti, zmanjšuje hitrosti v naseljih, uvaja varne šolske poti in zagotavlja pregledno, dobro vzdrževano infrastrukturo za hojo, kolesarjenje ter dostop do javnega prevoza.

Promet v občini se bo usmerjal k **trajnostnim oblikam mobilnosti**, ki temeljijo na zmanjševanju negativnih vplivov na okolje, izboljševanju kakovosti zraka ter zmanjševanju izpustov toplogrednih plinov. S spodbujanjem hoje, kolesarjenja, souporabe vozil in kakovostnega javnega prevoza se bo postopoma zmanjševala odvisnost od osebnih avtomobilov, kar bo prispevalo k bolj zdravemu in prijaznemu bivalnemu okolju.

Vključenost pomeni, da je prometni sistem **dostopen in uporaben za vse**, ne glede na starost, fizične sposobnosti ali socialni položaj. Vizija poudarja pomembnost univerzalne dostopnosti in pravičnosti – torej odpravo fizičnih, socialnih in infrastrukturnih ovir, ki bi lahko omejevale mobilnost posameznikov.

Učinkovit in celostno načrtovan prometni sistem je tudi **osnova za razvoj gospodarstva in trajnostnega turizma**. Boljša dostopnost poslovnih območij, logistična urejenost in večja privlačnost območja za obiskovalce predstavljajo ključen del strategije razvoja občine. Prometni sistem, ki omogoča lažji dostop do naravnih in kulturnih znamenitosti, je pomembna dodana vrednost za turizem in lokalne ponudnike.

4. CILJI, CILJNE VREDNOSTI IN KAZALNIKI

Obvezni splošni cilji opredeljujejo temeljne spremembe, ki jih želi občina doseči z uresničevanjem strategije (OCPS). Predstavljajo povezavo med dolgoročno vizijo in merljivimi rezultati na področju prometne varnosti, dostopnosti storitev in aktivne mobilnosti ter zdravja prebivalcev.

Na nacionalni ravni je bil za potrebe OCPS oblikovan nabor sedmih obveznih splošnih ciljev, med katerimi občina izbere najmanj tri, glede na lastne ambicije in prioritete.

V Občini Rače – Fram so bili v procesu priprave OCPS kot prioritetni opredeljeni naslednji trije obvezni splošni cilji: večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa; izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti ter bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.

Za vsak cilj so bili opredeljeni pripadajoči kazalniki, izhodiščne vrednosti in ciljne vrednosti do leta 2031. Te predstavljajo referenčne točke za spremljanje napredka in ocenjevanje uspešnosti izvajanja strategije.

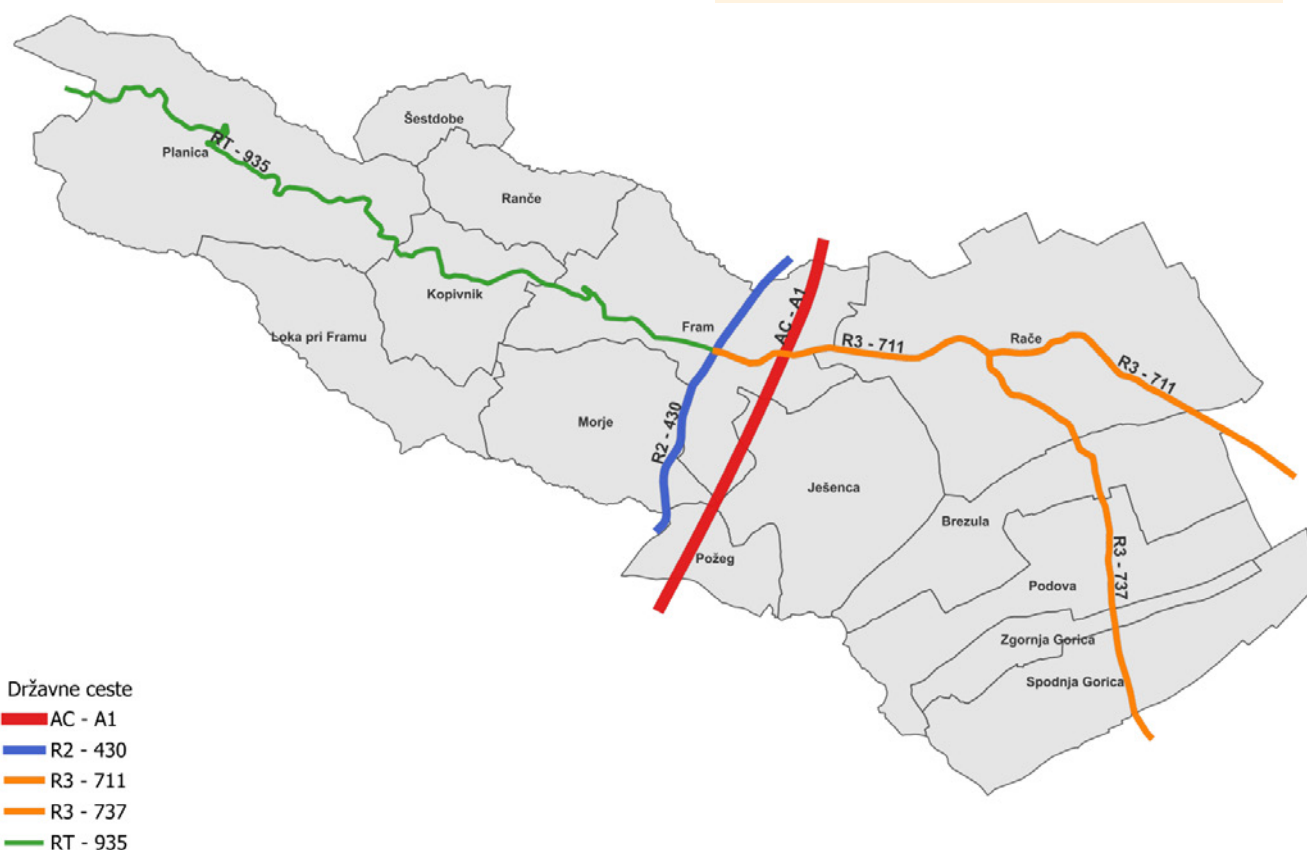
CILJI	KAZALNIKI	Opis kazalnika	Izhodiščna vrednost (2024)	Ciljna vrednost (2031)
Cilj 1: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa (obvezni)	Kazalnik 7: Podatki o prometnih nesrečah	Kazalnik zmanjšanja števila prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami ali hudo poškodovanimi na cestnem omrežju izven avtoceste	13 Obdobje 2018-2022 2,6 / leto	6 Obdobje 2026-2030 1,2 / leto (brez smrtnih žrtev)
Cilj 2: Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti (obvezni)	Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža javnega prevoza (vlak, medkrajevni avtobus) in individualnega okolju prijaznega prometa (hoja in kolesarjenje)	6,8 % Vlak in med. bus 3,9 % Hoja in kolesarjenje	9 % Vlak in med. bus 6 % Hoja in kolesarjenje
Cilj 3: Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci (obvezni)	Kazalnik 2: Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo; (obvezni) Kazalnik 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža aktivne mobilnosti (hoje in kolesarjenja) pri poteh v OŠ Kazalnik povečanja deleža aktivne mobilnosti (hoje in kolesarjenja) pri poteh na delo	21,4 % Peš in kolo 5,8 % Peš in kolo	25 % Peš in kolo 7 % Peš in kolo

5. TRENUTNO STANJE V OBČINI

V okviru priprave občinske celostne prometne strategije so bile izvedene različne analize in zbrane izhodiščne vrednosti kazalnikov, ki omogočajo celosten vpogled v trenutno stanje prometnega sistema, prostorskih značilnosti ter mobilnostnih navad prebivalcev Občine Rače – Fram.

Občina Rače – Fram leži na stiku Dravskega polja in obronkov Pohorja, kar ji daje izraziti preplet med urbaniziranimi in naravno ohranjenimi območji. Spada v podravsko statistično regijo, meri 51 km² in šteje nekaj več kot 8.000 prebivalcev. V občini delujeta dve osnovni šoli – ena v Račah in druga v Framu – z okoli 800 osnovnošolci. Obe šoli imata priključena tudi vrtca, ki skupaj vključujeta približno 380 otrok.

Celostna prometna strategija osredotoča na prometni sistem znotraj občine in njegove povezave z regionalnim prometnim omrežjem. Čeprav skozi občino potekajo pomembni daljinski in regionalni prometni tokovi, je v ospredju strategije prebivalec kot uporabnik prostora in vsakodnevne mobilnosti. Ključni poudarek je na izboljšanju pogojev za trajnostno mobilnost, dostopnost storitev ter večji varnosti vseh udeležencev v prometu.



Fotografija 3: Območje občine Rače – Fram in državno cestno omrežje, vir: lasten, 2025



Fotografija 4: Javna razprava z vključevanjem javnosti v Občini Rače - Fram, vir: UM-FGPA

Na osnovi opravljenih vrednotenj, analiz, anket med prebivalci in delavnic z deležniki so bile identificirane ključne ciljne skupine, ki so v največji meri izpostavljene prometnim izzivom v občini. To so predvsem predšolski otroci in osnovnošolci, starejši občani ter osebe z različnimi telesnimi ali zaznavnimi oviranostmi. Njihove potrebe po varnem, dostopnem in trajnostno naravnem prometnem prostoru so bile prepoznane kot prednostne.

V procesu participativnega načrtovanja so deležniki – predstavniki javnih zavodov, lokalnega gospodarstva, civilne družbe in občinske uprave – poudarili, da je največja potreba po ukrepanju zaznana na področju **kolesarskega prometa**, kjer se kažejo največje vrzeli v infrastrukturi, povezanosti in prometni varnosti. Sledijo področja **hoje**, **javnega potniškega prometa** in **motoriziranega prometa**. Področje **celostnega prometnega načrtovanja** je bilo uvrščeno med manj nujna področja ukrepanja, vendar je kljub temu bilo prepoznano kot pomembno za dolgoročno usmerjanje prometnega razvoja občine.

Tabela 1: Vrsten red ukrepanj na podlagi opravljenih vrednotenj po posameznih stebrih

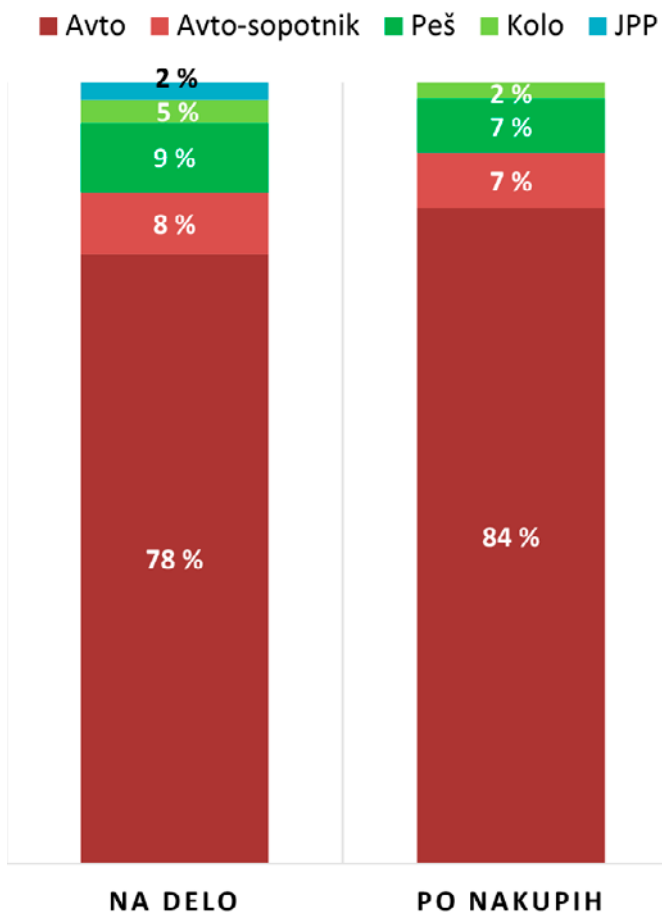
1.	Kolesarski promet	3,1
2.	Hoja (peš promet)	2,8
3.	Javni potniški promet	2,7
4.	Motoriziran promet	2,6
5.	Celostno prometno načrtovanje	2,1

5.1 Potovalne navade in motorizacija

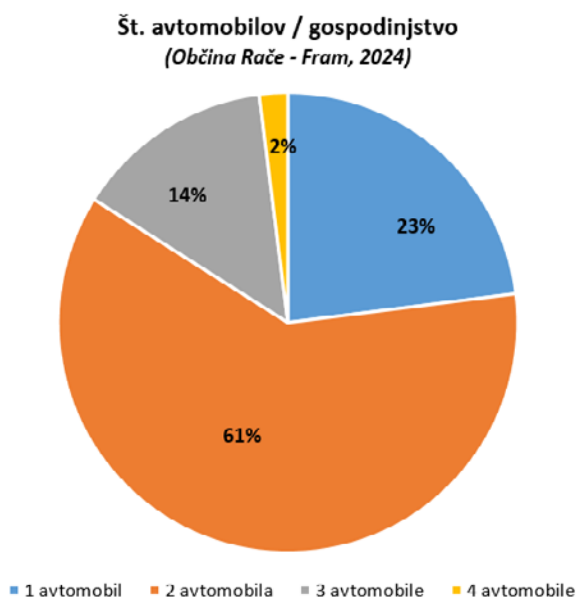
Med splošnimi značilnostmi so ankete potrdile (pre) visoko odvisnost od avtomobila. Skoraj 90 % vseh dnevnih potovanj v Občini Rače – Fram se opravi z osebnim avtomobilom. Delež uporabe osebnega avtomobila je tako nekoliko višji, kot v primerljivih občinah. Z ostalimi, okolju prijaznejšimi oblikami mobilnosti je bila opravljena le slaba desetina vseh potovanj. Največ med njimi je bilo hoje, sledi kolesarjenje.

Na podlagi teh podatkov je mogoče sklepati, da se avtomobil uporablja tudi za krajša potovanja, ki bi jih bilo mogoče opraviti tudi s kolesom ali peš.

Stopnja motorizacije v Občini Rače – Fram je s 597 avtomobili na 1.000 prebivalcev precej nad slovenskim povprečjem, ki je leta 2023 znašalo 579 avtomobilov na 1.000 prebivalcev. Iz podrobnejše analize lastništva osebnih avtomobilov po gospodinjstvih je razvidno, da ima skoraj tri četrtine gospodinjstev v lasti dva ali več osebnih avtomobilov.



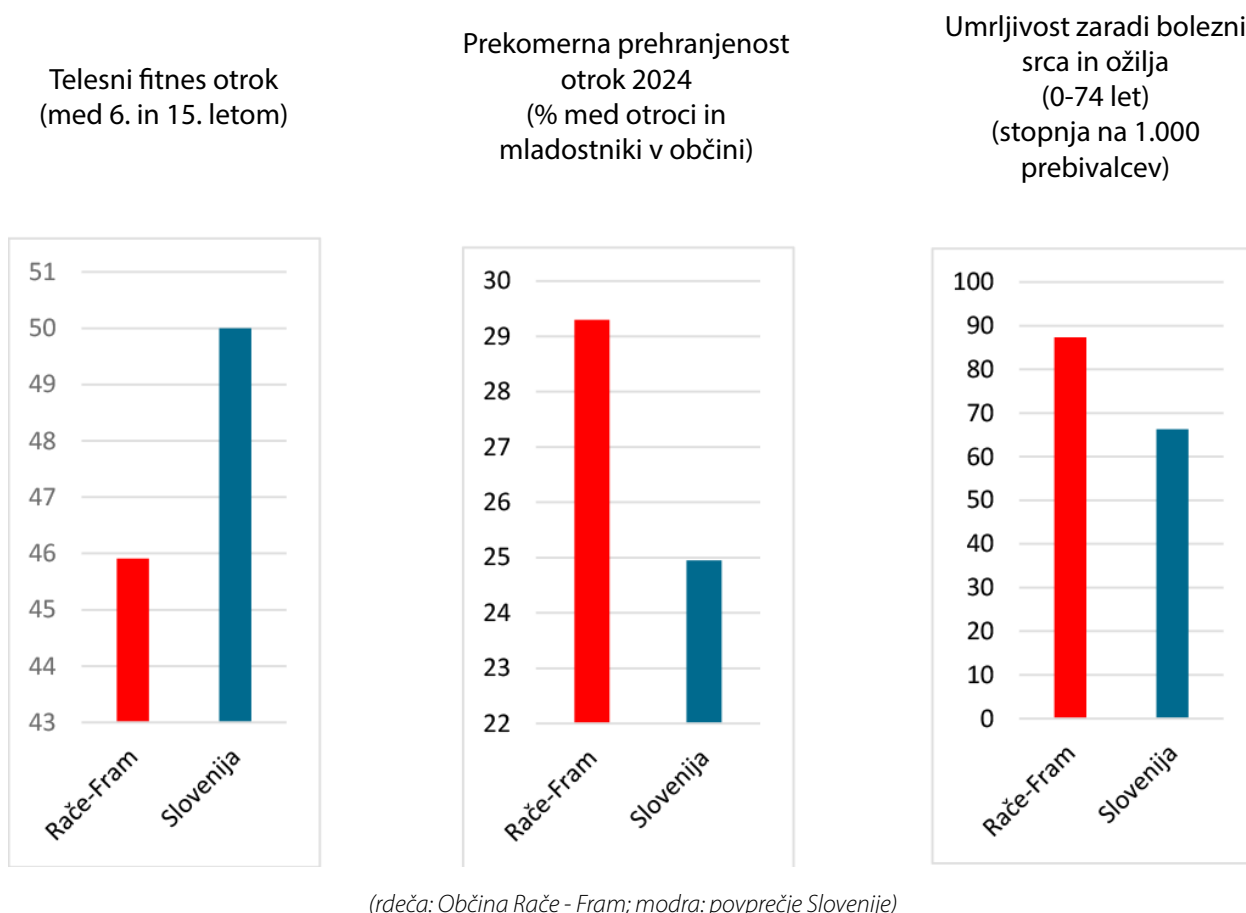
Grafikon 1: Načini potovanja na delo in po nakupih v občini Rače – Fram
Vir: Anketa za splošno javnost 2025, UM FGPA



Grafikon 2: Število avtomobilov v gospodinjstvih anketirancev iz Občine Rače - Fram
Vir: Anketa za splošno javnost 2025, UM FGPA

5.1 Kazalniki zdravja

Splošno znano je, da telesno neaktiven življenjski slog pomembno prispeva k poslabšanju zdravja prebivalstva. V občini Rače – Fram izstopajo nekateri zdravstveni kazalniki, ki presegajo slovensko povprečje. Med njimi so zlasti: **zmanjšana telesna zmogljivost otrok, povečan delež prekomerno prehranjenih otrok in mladostnikov** ter **povišana umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja**.



Grafikon 3: Kazalniki zdravja za občino Rače – Fram. vir: NIJZ, Zdravje občin 2024

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

Zlasti prekomerna telesna teža pri otrocih in mladostnikih je v veliki meri posledica nezadostne telesne dejavnosti, kar je pogosto povezano z nizkimi deleži hoje in kolesarjenja pri vsakodnevnih poteh, predvsem v šolo. Spodbujanje varnega in privlačnega okolja za aktivno mobilnost otrok je zato tudi javnozdravstvena prioriteta.

5.2 Prometna varnost

Prometna varnost je dober pokazatelj stanja v cestnem prometu. V petletnem obdobju se je na območju Občine Rače – Fram pripetilo 388⁵ prometnih nesreč, od tega 133 na avtocestnem omrežju in 255 izven avtocestnega omrežja. Pozitivno izstopa dejstvo, da v obravnavanem obdobju ni bilo smrtnih žrtev.

Na cestnem omrežju izven avtoceste je bilo 14 oseb hudo telesno poškodovanih, 96 oseb je utrpelo lažje poškodbe, pri 278 nesrečah pa ni bilo telesnih poškodb.

Posebno skrb vzbujajo nesreče z udeležbo ranljivih udeležencev:

- kolesarji so bili udeleženi v 26 nesrečah, od tega je bilo 7 nesreč s hudimi poškodbami;
- pešci pa v 8 nesrečah, med katerimi je bila ena s hudo telesno poškodbo.

Ti podatki potrjujejo potrebo po nadaljnji krepitvi varne prometne infrastrukture za pešce in kolesarje, predvsem v naseljih in na šolskih poteh. Vključitev ukrepov za izboljšanje prometne varnosti je zato eden osrednjih ciljev OCPS.



V večini primerov statistična obdelava podatkov o prometnih nesrečah za ugotovitev dejanskega stanja prometne varnosti in izbiri predlogov ukrepanja sicer ne zadošča. Pomembna je tudi subjektivna ali občutena varnost, iz katere je razvidno, ali se posamezni udeleženci v prometu počutijo varne. Ključni so predvsem šibkejši udeleženci, kot so pešci in kolesarji. Ta občutek varnosti v Občini Rače – Fram trenutno še ni na zadovoljivi ravni, zaradi česar številni ne hodijo peš ali kolesarijo. Najznačilnejši pokazatelj tega so starši, ki svoje otroke raje pripeljejo z osebnim avtomobilom do šolskih vrat, kot da bi jih v šolo napotili peš ali s kolesom.

6. DOSEŽKI, KLJUČNI STRATEŠKI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI OBČINE NA PODROČJU PROMETA

6.1 DOSEŽKI NA PODROČJU PROMETA

Uvodni koraki priprave OCPS so pokazali, da je občina že dosegla nekaj izboljšav v smeri bolj trajnostno naravnane prometnega sistema. Te aktivnosti so spodbuda, da k načrtovanju bolj uravnoteženega prometnega sistema v prihodnje pristopi še aktivneje.

Ključni dosežki so:

- Občina se vključuje v projekte trajnostne mobilnosti;
- Razmere za hojo se izboljšujejo;
- Osnovna ponudba javnega prevoza (železnica) je dobra;
- Urejenost cest in dobra prometna varnost;
- Zadovoljstvo občanov z urejenostjo prometa je na zavidljivi ravni.

6.2 KLJUČNI IZZIVI UREJANJA PROMETA

V sklopu izvedbe začetnih korakov procesa priprave celostne prometne strategije, je bila izvedena podrobna analiza stanja in trendov v razvoju prometnega sistema občine. Pokazala je, da se Občina Rače – Fram na področju prometa sooča s podobnimi izzivi, kot primerljive občine. Z aktivnostmi vključevanja splošne javnosti in deležnikov so se jasno izrisale tudi vrednote lokalne skupnosti ter pripravljenost na spremembe.

Ključni izzivi so:

- Šibko izvajanje principov celostnega prometnega načrtovanja;
- Demografski trendi, predvsem staranje prebivalstva, ki zahtevajo posebno pozornost;
- Kazalniki zdravja so deloma zaskrbljujoči;
- Avtomobil je vse bolj prevladujoč način prevoza, saj stopnja motorizacije narašča;
- Pogoji za aktivno mobilnost, predvsem za kolesarjenje, so slabi;
- Nezadovoljiva ponudba javnega avtobusnega prevoza in visoki stroški šolskih prevozov in
- Ceste so marsikje pomanjkljivo urejene oz. vzdrževane.

6.3 KLJUČNE PRILOŽNOSTI

Priložnosti za naslavljanje izzivov urejanja prometa in uresničitev vizije in strateških ciljev se kažejo v prostorskih potencialih, potencialih za spremembo potovalnih navad in prenosih dobrih praks.

Ključne priložnosti so:

- Boljši izkoristek potencialov celostnega prometnega načrtovanja in medobčinskega sodelovanja;
- Razvoj infrastrukture za aktivno mobilnost za potrebe dnevnih poti in turistične ter rekreativne namene;
- Izkoristiti potencial za spremembo potovalnih navad občanov in drugih ciljnih skupin;
- Prenosi dobrih praks iz drugih občin in tujine;
- Koriščenje evropskih sredstev in državnih spodbud za prometne in mobilnostne namene.

6.4 PRIORITETE UREJANJA PROMETA

Izvajanje ukrepov OCPS bo v veliki meri odvisno razpoložljivih finančnih sredstev in razpoložljivega časa ključnih zaposlenih na občini. Zato so v okviru procesa priprave bile opredeljene prioritete, ki izhajajo iz vizije in zastavljenih ciljev strategije.

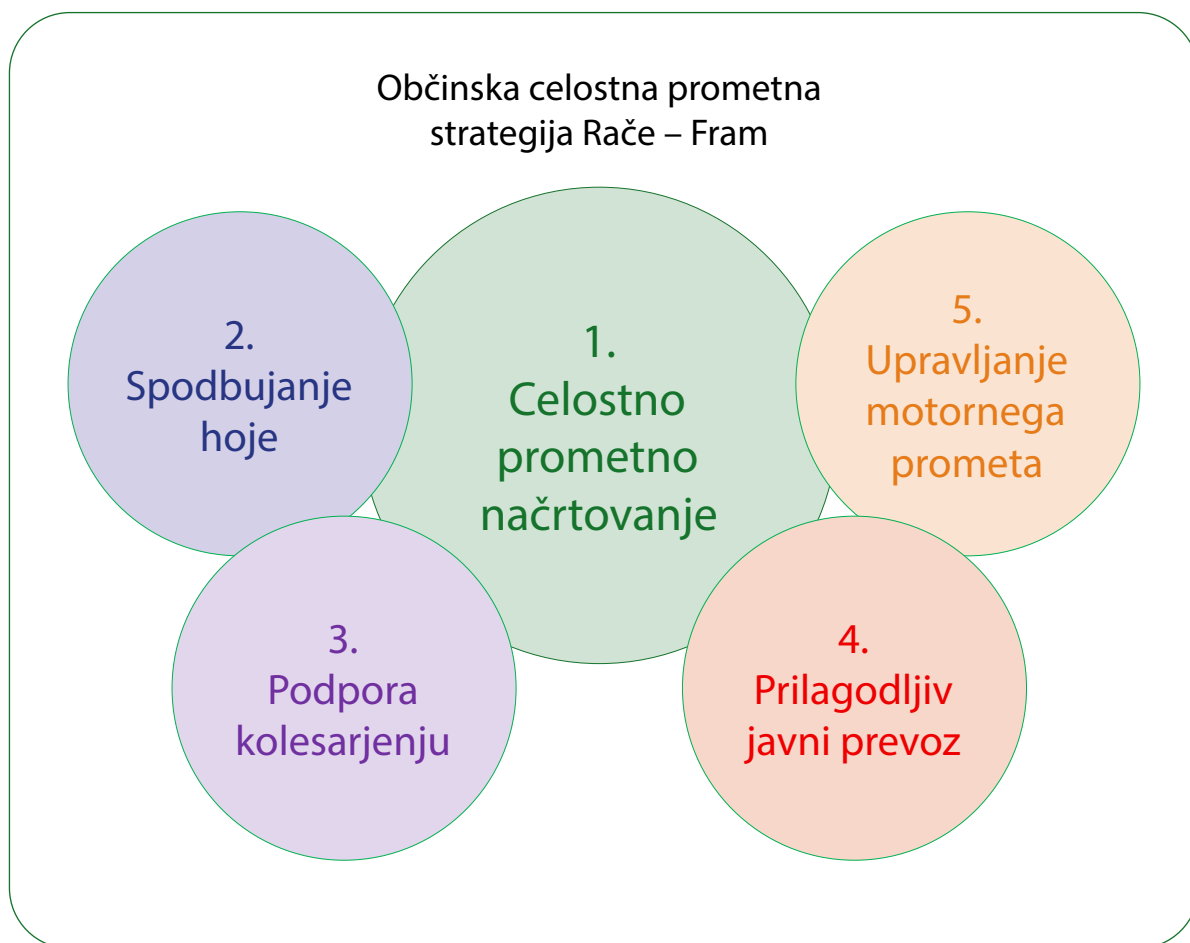
Ključne prioritete so:

- Celostno prometno načrtovanje;
- Urejanje cestnega omrežja z zagotavljanjem varnosti vseh udeležencev v prometu;
- Zagotavljanje pogojev za aktivno mobilnost in
- Prilagodljiv javni prevoz.



7. PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA

Celostna prometna strategija Občine Rače – Fram opredeljuje pet ključnih področij ukrepanja za doseg zastavljene vizije. Ukrepi so usmerjeni v celostno prometno načrtovanje, spodbujanje hoje, podporo kolesarjenju, razvoju prilagodljivega javnega prevoza ter upravljanju motornega prometa. Posamezni stebri se med seboj povezujejo in na številnih ravneh dopolnjujejo, s čimer tvorijo celovit in usklajen pristop k načrtovanju prometa v občini.



Infografika 1: Strateški stebri ukrepanja OCPS Rače – Fram

1. Celostno prometno načrtovanje

- Ukrepanje na področju izboljšanja načrtovalskih praks: krepitev povezovanja prometnega in prostorskega načrtovanja, sistematično spremljanje podatkov in razvoj lokalnih kapacitet za upravljanje prometa.

2. Spodbujanje hoje

- Ukrepi za izboljšanje varnosti in udobja za pešce: urejanje varnih šolskih poti, skrajševanje razdalj med naselji in storitvami, oblikovanje kakovostnega javnega prostora za pešce.

3. Podpora kolesarjenju

- Ukrepi za večjo varnost, dostopnost in privlačnost kolesarskega prometa: razvoj osnovnega omrežja, umirjanje prometa, promocija kolesarjenja v vsakodnevni mobilnosti.

4. Prilagodljiv javni prevoz

- Ukrepi za nadgradnjo in optimizacijo javnega potniškega prometa: izboljšanje povezav z regionalnimi središči, kakovostna avtobusna postajališča, usklajevanje voznih redov z dejanskimi potrebami prebivalcev.

5. Upravljanje motornega prometa

- Ukrepi za umirjanje, preusmerjanje in racionalizacijo motornega prometa: izboljšanje prometne varnosti, zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje in zagotavljanje enakovrednih pogojev za vse udeležence v prometu.

7.1 Strateška vodila

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

Tabela 2: Seznam strateških vodil in kvantifikacija ambicij

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ	STRATEŠKI CILJI
Celostno prometno načrtovanje	Krepitev načel celostnega prometnega načrtovanja v vsakodnevem odločanju občine in izboljšanje komunikacije z javnostjo.	Vsaj 1 sestanek z deležniki letno; redna obveščanja javnosti (1 x na 2 meseca); delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih: s 20,5 % (2024) na 25 % (2031).	Cilj 4: Vključevanje načel CPN v vsakodnevne odločitve za izboljšanje kakovosti izvedenih ukrepov in boljšo ozaveščenost prebivalcev
Spodbujanje hoje	Vzpostavitev varnih, privlačnih in povezanih pešpoti do ključnih ciljev potovanj v občini.	Povečanje hoje na glavnih prometnicah (s 2,6 % na 5 %); zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeleženiimi pešci (0 smrtnih žrtev in zmanjšanje telesno poškodovanih iz 8 na 4). Podatki za 5 letno obdobje.	Cilj 5: Varne peš povezave do ključnih ciljev potovanj
Podpora kolesarjenju	Izgradnja varnih in uporabnih kolesarskih povezav ter spodbujanje kolesarjenja kot vsakodnevne izbire.	Povečanje kolesarjenja v šolo: 3,1 % → 6 %; povečanje kolesarjenja na delo: 1,6 % → 5 %; zmanjšanje prometnih nesreč s kolesarji iz 24 na 12. Podatki za 5 letno obdobje.	Cilj 6: Varnejše in udobnejše kolesarske povezave v občini
Prilagodljiv javni prevoz	Izboljšanje dostopnosti, kakovosti in informacij o storitvah javnega potniškega prometa.	Povečanje uporabe JPP pri poteh na delo z 2,2 % (2024) na 4 % (2031); povečanje zadovoljstva	Cilj 7: Večji delež občanov za pot na delo uporablja javni promet – železniški in avtobusni
Upravljanje motornega prometa	Zmanjšanje negativnih vplivov osebnega motornega prometa na okolje in varnost z ukrepi umirjanja prometa.	Zmanjšanje deleža osebnih avtomobilov na glavnih prometnicah (s 79,1 % na 70 %); zmanjšanje števila prometnih nesreč.	Cilj 8: Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (obvezni)

7.2 Celostno prometno načrtovanje

Strateško vodilo: »Krepitev načel celostnega prometnega načrtovanja v vsakodnevnom odločanju občine in izboljšanje komunikacije z javnostjo.«

Stanje: OCPS še ni sistemsko integriran v odločanje občine; doslej pomanjkljiva vloga celostnega načrtovanja v vsakodnevnikih postopkih. Delež zaposlenih na občini z ustreznimi kompetencami je omejen, kar vpliva na izvedbeno zmogljivost.

Izzivi:

- Nizka prepoznavnost OCPS kot strateškega upravljalnega orodja.
- Nezadostno poznavanje načel celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti v občinski upravi.

Priložnosti:

- Izvajanje izobraževanj in delavnic za zaposlene na občinski upravi.
- Organizacija ogledov primerov dobrih praks v drugih slovenskih občinah.
- Razvoj internega protokola za vključevanje prometnega načrtovanja v prostorske postopke.

Ukrepi:

1.1 Izdelava zasnove celovitega omrežja peš in kolesarskih povezav

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

1.2 Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja

Povezovanje in sodelovanje se bo izvajalo v obliki rednih koordinacijskih sestankov ali sestankov s sosednjimi občinami ali občinami v regiji. Osrednje teme medobčinskih sestankov bodo predvsem: kolesarska infrastruktura, javni sistem izposoje koles, javni potniški promet, storitev prevoza na poziv, urejanje državnih cest, urejanje površin za sopotništvo pri avtocestnih priključkih.

Po ustanovitvi regijskega centra mobilnosti bo Občina Rače – Fram sodelovala z njihovimi predstavniki na področju mobilnosti in dostopnosti lokalnega in medobčinskega značaja ter v okviru različnih projektov in pobud. Z občinami v Podravske regiji bo sodelovala pri pripravi regijske celostne prometne strategije (RCPS), ki bo jo tudi sofinancirala.

1.3 Uravnoteženo načrtovanje z vidika vseh uporabnikov javnih prometnih površin

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 OCPS in pozitivnih sinergijskih učinkov za vse uporabnike (pešce, kolesarje, uporabnike javnega prevoza, voznike). Pripravi se uravnotežen proračun z vidika enakovredne obravnave vseh načinov potovanja v občini.

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

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

1.5 Aktivno sodelovanje v projektih in pobudah EU

Predvideno je vključevanje v evropske projekte in pobude na temo celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti. Ukrep je namenjen pridobitvi sredstev za sofinanciranje ukrepov (npr. Interreg projekti, Kohezijski sklad v okviru operativnega programa za izvajanja Evropske kohezijske politike itd.).

1.6 Redna prenova strategije OCPS

Po 2-letnem obdobju je predvidena revizija (npr. manjši popravki ciljnih vrednosti kazalnikov) in po 7-letnem plan-skem obdobju se pristopi k prenovi obstoječe oziroma pripravi naslednje generacije OCPS.

1.7 Spremljanje kazalnikov OCPS (merjenje učinka)

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

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

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

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

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

1.10 Promocija dosežkov strategije OCPS

Aktivno se promovirajo dosežki OCPS pri doseganju zastavljenih ciljev.

1.11 Sodelovanje v kampanji – Evropski teden mobilnosti (ETM)

Vsako leto se Občina Rače - Fram aktivno vključi v kampanjo Evropskega tedna mobilnosti, katere osnovni namen je ozaveščanje širše javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti.



7.3 Spodbujanje hoje

Strateško vodilo: »Vzpostavitev varnih, privlačnih in povezanih pešpoti do ključnih ciljev potovanj v občini.«

Stanje: Pločniki in pešpoti niso vedno neprekinjeni, varni ali osvetljeni, zlasti izven središčnih območij. Pogoste so tudi težave z nedelujočimi ali odsotnimi prehodi za pešce.

Izzivi:

- Nizka stopnja samostojne hoje otrok zaradi občutka nevarnosti.
- Odsotnost koncepta "mreže šolskih poti".

Priložnosti:

- Vzpostavitev prioritarnih pešpovezav med stanovanjskimi območji in šolami.
- Oblikovanje varnih šolskih poti in uvedba ukrepov umirjanja prometa v okolici vrtcev/šol.
- Označitev in promocija 15-minutne hoje kot urbanističnega standarda.

Ukrepi:

2.1 Nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti na celotnem območju občine

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

2.2 Dograditev celovitega sklenjenega omrežja peš povezav

V naseljih se zgradi manjkajoče pločnike, obstoječe se razširi, uredi se pešpoti ločeno od motornega prometa. Kjer ni prostorskih možnosti se spremeni prometni režim in/ali intenzivno izvede ukrepe umirjanja prometa ter se pešce vodi po skupnih prometnih površinah. Prehode za pešce se zgošča in ureja preboje za pešce in bližnjice. Uredi se pešpoti ob vodotokih in zelenih površinah z navezavami na omrežje peš povezav v naseljih.

2.3 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe

Nadaljujeta se evidentiranje in odpravljanje funkcionalnih ovir pred javnimi objekti in na najpomembnejših peš povezavah v občini. Zagotovi se zadostno število parkirnih mest za gibalno ovirane osebe. Poleg spremljanja in zbiranja pobud gibalno oviranih se pripravi akcijski načrt za prilagajanje javnih površin za druge skupine invalidov, kot so slepi in slabovidni. Pri novogradnjah se posebna pozornost nameni vodenju vseh funkcionalno oviranih oseb.

2.4 Celovita preureditev okolice osnovnih šol

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

2.5 Ureditev javnih površin

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 krepi kakovost bivanja v celotni občini.

2.6 Opremljanje (urbana oprema) poti in trgov

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

2.7 Označitev poti s kažipoti

Ukrep zajema postavitve jasnih in enotno oblikovanih kažipotov za pešce, s ciljem izboljšanja orientacije, prepoznavnosti poti ter spodbujanja trajnostnih oblik mobilnosti po občini.

2.8 Ozelenitev peš površin

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

2.9 Javna razsvetljava vzdolž pešpoti in površin

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

2.10 Osenčenje poti in peš površin

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





7.4 Podpora kolesarjenju

Strateško vodilo: »Izgradnja varnih in uporabnih kolesarskih povezav ter spodbujanje kolesarjenja kot vsakodnevne izbire.«

Stanje: Delež kolesarskega prometa je nizek. Občina ima pomanjkljivo razvito kolesarsko omrežje, zlasti med naselji.

Izzivi:

- Nepovezanost med kraji znotraj občine (zlasti med Račami in Framom).
- Odsotnost navezave na nacionalno/daljinsko omrežje – ni daljinske povezave D1 Maribor – Celje oziroma EuroVelo 9.

Priložnosti:

- Vzpostavitev varnih medkrajevnih kolesarskih povezav med naselji (Rače–Fram, Kopivnik, Morje).
- Izgradnja daljinske povezave D1 (EuroVelo9) in navezava občinske mreže na njo.
- Vzpostavitev varovanih stojal za kolesa ob šolah, javnih objektih in posameznih postajališčih.

Ukrepi:

3.1. Dograditev celovitega kolesarskega omrežja na območju občine

V naseljih in med njimi se dogradi manjkajoča kolesarska infrastruktura, obstoječe površine se nadgradijo ali razširijo. Kjer ni prostorskih možnosti, se prometni režim prilagodi v korist skupnih prometnih površin s poudarkom na umirjanju motornega prometa. Občinsko kolesarsko omrežje se naveže na daljinske in regijske povezave. Razvije se celovito kolesarsko omrežje, ki omogoča varno in udobno vsakodnevno in/ali priločasno kolesarjenje.

3.2 Odprava ovir in obnova obstoječih kolesarskih površin

Ukrep zajema odstranjevanje fizičnih in infrastrukturnih ovir ter prenovo obstoječih kolesarskih poti z namenom izboljšanja varnosti, dostopnosti in udobja za kolesarje.

3.3 Označitev kolesarskih povezav in kašipoti

Postavitev jasnih in preglednih kašipotov ter signalizacije za lažjo orientacijo in varno uporabo kolesarskega omrežja.

3.4 Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarskega prometa

Izvajanje informativnih in ozaveščevalnih kampanj ter dogodkov za povečanje prepoznavnosti in uporabe koles kot trajnostnega načina mobilnosti.

3.5 Urejanje parkirnih mest za kolesa

Vzpostavitev varnih in dostopnih parkirnih površin za kolesa na ključnih lokacijah, ki omogočajo enostavno in varno parkiranje oz. odstavljanje koles.

3.6 Ureditev kolesarskih počivališč

Ureditev kolesarskih počivališč ob daljinskih in mednarodnih kolesarskih povezavah (D1 in EuroVelo9), ki vključujejo klopi, mize, stojala za kolesa, informacijske table, nadstrešek ipd.

3.7 Ureditev varnih (zaprtih) kolesarnic

Vzpostavitev varnih zaprtih kolesarnic za zaščito koles pred krajo in vremenskimi vplivi, predvsem na ključnih javnih mestih (npr. pred železniško postajo) z namenom preprečitve kraje koles.

3.8 Vzpostavitev javnega sistema samopostrežne izposoje koles

Uvedba sistema javnih koles za kratkoročno izposajo, ki omogoča enostaven dostop do koles za prebivalce in obiskovalce občine.

7.5 Prilagodljiv javni prevoz

Strateško vodilo: »Izboljšanje dostopnosti, kakovosti in informacij o storitvah javnega potniškega prometa.«

Stanje: Uporaba JPP je nizka, a obstaja dobra železniška povezava. Avtobusne povezave so redke, povezave znotraj občine niso razvite.

Izzivi:

- Neizkoriščen potencial železniške povezave do Maribora.
- Predolgi potovalni časi proti Ljubljani kljub neposredni železniški povezavi.
- Odsotnost občinskega povezovalnega sistema (npr. »na klic«).

Priložnosti:

- Povečanje promocije uporabe železniškega potniškega prometa z vključitvijo v občinske kampanje.
- Izboljšanje dostopa do železniških postaj (parkirišča, pešpoti, kolesarske poti).
- Proučitev možnosti za uvedbo občinskega mini prevoza (npr. prevoz na zahtevo).

Ukrepi:

4.1 Pobude za izboljšanje javnega prevoza

Sproti se spremlja ponudba javnega prevoza in zbira pobude s strani zaposlovalcev, javnosti in šol za spremembo voznih redov. Skupaj s sosednjimi občinami se podajo pobude za izboljšanje ponudbe javnega prevoza na Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa in Slovenske železnice.

4.2 Racionalizacija šolskih prevozov

Prouči se možnost znižanja stroškov šolskih prevozov, predvsem z zagotavljanjem varnih šolskih poti in večjo integracijo z linijskimi prevozom ter nakupom lastnega oziroma šolskega vozila.

4.3 Ureditev dostopov in opremljenosti avtobusnih postajališč

Prenova in opremljanje postajališč z infrastrukturo, ki zagotavlja udobje, varnost in dostopnost za potnike.

4.4 Sistema javnih prevozov na poziv

Gre za brezplačni prevoz predvsem za starejše z mrežo prostovoljnih voznikov. Storitve se izvaja z vključitvijo v enega izmed že obstoječih sistemov v državi in s preveritvijo možnosti sodelovanja z drugimi občinami v regiji.

4.5 Več brezplačnih parkirišč pri železniški postaji

Vzpostavitev dodatnih brezplačnih parkirnih mest za potnike, ki uporabljajo železniški promet, z namenom izboljšanja dostopa in intermodalnosti.

4.6 Ureditev in izboljšanje informacij za načrtovanje poti (pred izvedbo potovanja t.i. pre-trip informacije)

Vzpostavitev ažurnih in dostopnih informacijskih sistemov, ki uporabnikom omogočajo učinkovito načrtovanje potovanja pred njihovim začetkom. Povezovanje znotraj regije.



7.6 Upravljanje motornega prometa

Strateško vodilo: »Zmanjšanje negativnih vplivov osebnega motornega prometa na okolje in varnost z ukrepi umirjanja prometa.«

Stanje: Prometno povpraševanje temelji na osebnih avtomobilih; delež potovanj z avtomobilom presega 85 %. Občina še nima urejene politike umirjanja prometa in celovitega upravljanja parkiranja.

Izzivi:

- Prometna obremenitev središč občine in šolskih poti.
- Odsotnost urejenega sistema za dolgoročno parkiranje.

Priložnosti:

- Uvedba območij umirjenega prometa (30 km/h) in prostorskih preoblikovanj.
- Vzpostavitev sistema P+R ob železniški progi.
- Promocija skupne rabe vozil (car-sharing, službeni prevozi).

Ukrepi:

5.1 Izgradnja podvoza pod železniško progo na Ljubljanski cesti

Z izgradnjo podvoza se odpravlja kritična prometna točka, povečuje pretočnost in prometna varnost na ključni prometnici v Občini Rače - Fram.

5.2 Redno vzdrževanje cest

Zagotavljanje varnosti in pretočnosti cestnega prometa z rednim tehničnim in operativnim vzdrževanjem občinskega cestnega omrežja.

5.3 Obnova obstoječih cest

Celovita prenova poškodovanih cestnih odsekov za izboljšanje varnosti, udobja in življenjske dobe prometne infrastrukture.

5.4 Izvajanje ukrepov za zmanjšanje voznih hitrosti motornega prometa v naseljih

Preoblikovanje prometnih površin in celotnega javnega prostora z namenom umirjanja prometa in povečanja varnosti ter udobnosti pešcev in kolesarjev oz. nasploh zadrževanja ob/na prometnih in javnih površinah.

5.5 Sistemsko urejanje parkirnih površin

Vzpostavitev preglednega sistema parkiranja, ki vključuje urejene površine, označevanje in morebitno regulacijo glede na potrebe okolice.

5.6 Vzpostavitev parkirišča, namenjenega skupni rabi avtomobilov (skupna raba in deljenje poti) pri AC priključku Fram

Ureditev parkirišča, namenjenega skupni rabi vozil in deljenju poti pri AC priključku Fram bi prispevalo k zmanjšanju avtomobilskih potovanj.

5.7 Izvedba ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja

Ureditev vhodov v naselja z ukrepi za umirjanje hitrosti (grbine, ploščadi, zožitve, šikane, optične zavore ipd.) z namenom zmanjšanja voznih hitrosti motornega prometa in »vizualnim« opozorilom na prehod v območje z večjo prisotnostjo pešcev in kolesarjev.

5.8 Izgradnja večjega števila elektro polnilnic

Razširitev mreže javno dostopnih polnilnic za električna vozila kot spodbuda za prehod na okolju prijaznejše oblike motoriziranega prometa.

5.9 Izvajanje mehkih ukrepov na področju ozaveščanja, promocije in izobraževanja

Organizacija izobraževalnih in promocijskih aktivnosti za odgovorno ravnanje v prometu in pomena zmanjšanja negativnih učinkov motoriziranega prometa.

5.10 Spodbujanje rabe okolju prijaznih vozil

Ukrep vključuje preučitev morebitnih sistemskih spodbud za občane in promocijo uporabe električnih in drugih nizkoogljčnih vozil na ravni občine.





8 AKCIJSKI NAČRT

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

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

Tabela 3: Akcijski načrt občinske celostne prometne strategije

Steber 1 – Celostno prometno načrtovanje							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
1.1	Izdelava zasnove celovitega peš in kolesarskega omrežja	Srednja	20.000 €	Občina Rače - Fram in zunanji izvajalci	2025–2026	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Prvo leto postopek javnega naročila, drugo leto izvedba
1.2	Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja	Majhna	705,84 €	Občina Rače - Fram in sosednje/ostale občine	2026–2027	Proračun občine	Sofinancerski delež Občine pri pripravi RCPS
1.3	Uravnoteženo načrtovanje z vidika uporabnikov javnih površin	Srednja	Brez stroška	Občina Rače - Fram	202 – 2032		
1.4	Delo z javnostjo – ozaveščanje o pomenu preventive na področju prometne varnosti	Majhna	2.000 €/leto	Občina Rače - Fram	2026– 032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	
1.5	Aktivno sodelovanje v EU projektih in pobudah	Srednja	Glej opombo	Občina Rače - Fram	2026–2032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	Sofinancerski delež občine odvisen od vrednosti projektov
1.6	Redna prenova strategije OCPS	Majhna	20.000 €	Občina Rače - Fram	2032	Proračun občine, MOPE, sredstva EU	
1.7	Spremljanje kazalnikov OCPS (merjenje učinka)	Majhna	2.000 €/leto	Občina Rače - Fram	2026–2032	Proračun občine	
1.8	Delo z javnostjo – ozaveščanje o pomenu celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti	Majhna	1.000 €/leto	Občina Rače - Fram	2026–2032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	
1.9	Krepitev kompetenc občinske uprave in povečanje integracije med sektorji na občini	Majhna	2.000 €/leto	Občina Rače - Fram	2026–2032	Proračun občine	Udeležba na izobraževanjih, seminarjih ipd.
1.10	Promocija dosežkov strategije OCPS	Majhna	3.000 €/leto	Občina Rače - Fram	2026–2032	Proračun občine, MOPE, sredstva EU	Stroški za zunanjo pomoč pri promociji
1.11	Sodelovanje v kampanji – Evropski teden mobilnosti (ETM)	Majhna	7.000 €/leto	Občina Rače - Fram	Vsako leto	MOPE, sredstva EU	Potrebna prijava na razpis MOPE

Steber 2 – Spodbujanje hoje							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
2.1	Nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti na celotnem območju občine	Zelo velika	100.000 €	Občina Rače - Fram	2026–2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Tudi v ukrepu št. 2.2
2.2	Dograditev celovitega sklenjenega omrežja peš povezav	Zelo velika	Glej opombo	Občina Rače - Fram	2026–2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Načrt je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
2.3	Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe	Srednja	10.000 €/leto	Občina Rače - Fram	2026–2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.4	Celovita preureditev okolice osnovnih šol	Zelo velika	300.000 €	Občina Rače - Fram	2026–2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.5	Ureditev javnih površin	Velika	140.000 €/leto	Občina Rače - Fram	2026–2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.6	Opremljanje (urbana oprema) poti in trgov	Srednja	14.000 €/leto	Občina Rače - Fram	2026–2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.7	Označitev poti s kašipoti	Majhna	18.000 €	Občina Rače - Fram	2026–2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.8	Ozelenitev peš površin	Majhna	6.000 €/leto	Občina Rače - Fram	2026–2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.9	Javna razsvetljava vzdolž pešpoti in površin	Srednja	10.000 €/leto	Občina Rače - Fram	2026–2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.10	Osenčenje poti in peš površin	Srednja	8.000 €/leto	Občina Rače - Fram	2026–2032	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.	Dograditev celovitega kolesarskega omrežja na območju občine	Zelo velika	Glej opombo	Občina Rače – Fram, Mzl, DRSI	2026–2032	Mzl, DRSI, sredstva EU, proračun občine	Načrt je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
3.2	Odprava ovir in obnova obstoječih kolesarskih površin	Srednja	40.000 €/leto	Občina Rače – Fram, Mzl, DRSI	2026–2032	Proračun občine, ministrstva, DRSI, sredstva EU	
3.3	Označitev kolesarskih povezav in kašipoti	Majhna	20.000 €	Občina Rače – Fram, DRSI	2026–2032	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.4	Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarskega prometa	Majhna	2.000 €/leto	Občina Rače – Fram	2026–2032	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.5	Urejanje parkirnih mest za kolesa	Majhna	20.000 €	Občina Rače – Fram, SŽ	2026–2032	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.6	Ureditev kolesarskih počivališč	Srednja	30.000 €	Občina Rače – Fram	2028– 032	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.7	Ureditev varnih (zaprtih) kolesarnic	Srednja	15.000 €	Občina Rače – Fram, SŽ	2026–2032	Proračun občine, sredstva EU, sredstva SŽ	
3.8	Vzpostavitev javnega sistema samopostrežne izposoje koles	Srednja	120.000 €	Občina Rače – Fram, partnerske občine, SŽ	2027–2032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU, partnerske občine, SŽ	Ocenjena vrednost za 3 postajališča



Steber 4 – Prilagodljiv javni prevoz							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opombe
4.1	Pobude za izboljšanje javnega prevoza	Majhna	Brez stroška	Občina Rače - Fram	2026–2032	Mzl, DUJP, SŽ	
4.2	Racionalizacija šolskih prevozov	Zelo velika	Glej opombo	Občina Rače – Fram, Mzl, DUJP	2026–2032	Proračun občine Mzl, DUJP	Predvideno znižanje stroškov
4.3	Ureditev dostopov in opremljenosti avtobusnih postajališč	Srednja	14.000 €/leto	Občina Rače - Fram	2026–2032	Mzl, DUJP, proračun občine	
4.4	Vzpostavitev sistema javnih prevozov na poziv	Zelo velika	10.000 €	Občina Rače - Fram	2026–2032	Proračun občine	
4.5	Več brezplačnih parkirišč pri železniški postaji	Srednja	50.000 €	SŽ, Občina Rače – Fram	2026–2032	SŽ, Mzl, EU razpisi, proračun občine	
4.6	Ureditev in izboljšanje informacij za načrtovanje poti (pred izvedbo potovanja t.i. pre-trip informacije)	Srednja	4.000 €	Občina Rače - Fram	2026–2032	Mzl, DUJP, SŽ	



Steber 5 – Upravljanje motornega prometa							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
5.1	Izgradnja podvoza pod železniško progo na Ljubljanski cesti	Zelo velika	10 mio. €	Mzl, DRSI, Občina	2029	Mzl, DRSI, proračun občine	Finančni in terminski podatki iz NRP Državnega proračuna RS
5.2	Redno vzdrževanje cest	Srednja	200.000 €/leto	Občina Rače – Fram pristojno ministrstvo, DRSI	2026–2032	Proračun občine, Mzl, DRSI	
5.3	Obnova obstoječih cest	Velika	1.5 mio €/leto	Občina Rače – Fram, Mzl, DRSI, MOPE	2026–2032	Proračun občine, Mzl, DRSI	
5.4	Izvajanje ukrepov za zmanjšanje vozniških hitrosti motornega prometa v naseljih	Velika	15.000 €/leto	Občina Rače – Fram, pristojno ministrstvo, DRSI	2026–2032	Proračun občine, Mzl, DRSI	
5.5	Sistemsko urejanje parkirnih površin	Srednja	10.000 €/leto	Občina Rače – Fram	2026–2032	Proračun občine, sredstva EU, ministrstva	
5.6	Vzpostavitev parkirišča, namenjenega skupni rabi avtomobilov (skupna raba in deljenje poti) pri AC priključku Fram	Velika	200.000 €	Mzl, DARS	2026–2032	DARS, Mzl, MOPE	
5.7	Izvedba ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja	Srednja	10.000 €/leto	Mzl, DRSI Občina Rače – Fram	2026–2032	Mzl, DRSI proračun občine	
5.8	Izgradnja večjega števila elektro polnilnic	Velika	200.000 €	Zunanji izvajalec, občinski proračun	2026–2032	Ministrstva, sredstva EU, zunanji izvajalec	Potencialni vložek občine je zemljišče
5.9	Izvajanje mehkih ukrepov na področju ozaveščanja, promocije in izobraževanja	Majhna	Glej opombo	Občina Rače – Fram	2026–2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, DRSI, sredstva EU	Glej ukrepe št. 1.4, 1.8, 1.10, 1.11 in 3.4
5.10	Spodbujanje rabe okolju prijaznih vozil	Majhna	2.000 €	Občina Rače – Fram, ministrstva	2026–2032	BORZEN, sredstva EU, proračun občine	

9 VIRI IN LITERATURA

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





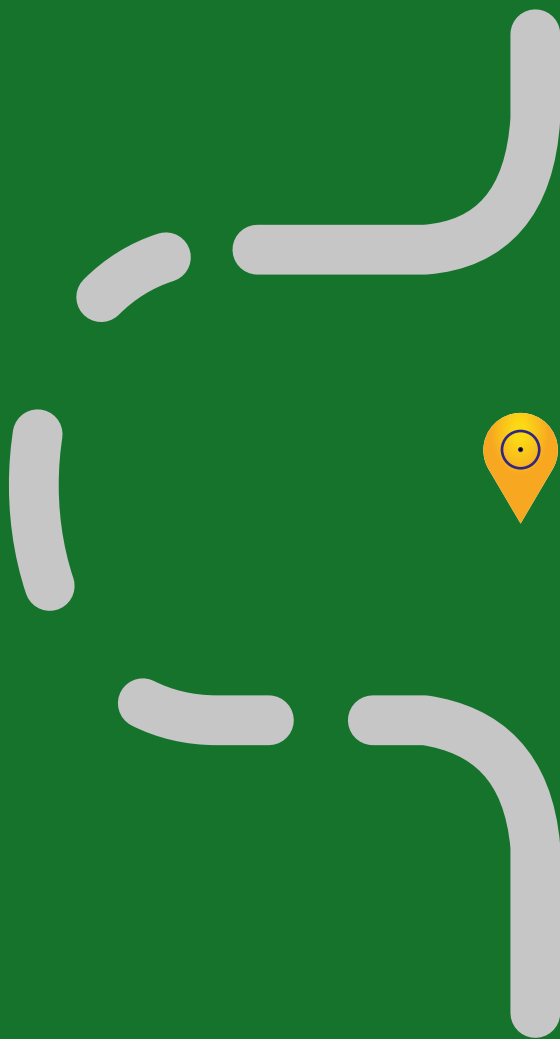


Občina Rače – Fram



Univerza v Mariboru

Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE RAČE – FRAM



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

I FEEL
SLOVENIA