



OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
Občine Vransko



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Občine Vransko





OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
Občine Vransko

NASLOV:	OBČINSKA PROMETNA STRATEGIJA Občina Vransko
IZDAJATELJ:	OBČINA VRANSKO Vransko 59, 3305 Vransko elektronska publikacija
IZVAJALEC:	RCI - Razvojni center Inženiringi Celje, d.o.o.
AVTORJI:	Matija Jurko Rok Skale Staša Varšek Mira Leskovar Neža Jurko
FOTOGRAFIJE:	RCI - Razvojni center Inženiringi Celje, d.o.o.
OBLIKOVANJE:	Breda Pungaršek Žohar, Studio BP
LETO IZDELAVE:	Maj 2025

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





OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
Občine Vransko





Zaradi nenehnih sprememb v prometnih navadah, naraščajočega števila prebivalcev in novih priložnosti za izboljšanje mobilnosti smo se v letu 2024 lotili priprave Občinske celostne prometne strategije (OCPS) občine Vransko.

Najprej smo želeli pridobiti čim več pomembnih prometnih informacij s strani občanov, s katerimi bi bolje razumeli trenutno stanje in izzive, ki nas čakajo. Le-te naslavljamo za uresničevanje skupne vizije – ustvariti varno, trajnostno in prijetno prometno okolje za vse generacije.

Sodelovanje z občani, strokovnjaki in drugimi deležniki je bilo ključno pri oblikovanju akcijskega načrta, na podlagi katerega bomo do leta 2031 z različnimi finančnimi viri poskušali izvesti konkretne in učinkovite ukrepe. Med glavnimi cilji strategije so povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu, spodbujanje zdravega in aktivnega življenjskega sloga, izboljšanje dostopnosti osnovnih storitev ter vzpostavitev bolj povezanega in učinkovitejšega javnega prevoza.

Prav tako si prizadevamo za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, boljše povezave znotraj regijskega prometnega omrežja ter krepitev lokalnega gospodarstva s pomočjo premišljenih prometnih rešitev.

Verjamemo, da lahko le s skupnimi močmi oblikujemo občino, kjer bo mobilnost varna, dostopna in prijazna za vse – otroke, starejše, delovno aktivne in obiskovalce. Hvala vsem, ki ste sodelovali pri pripravi strategije, in vsem, ki boste s svojimi pobudami in podporo pripomogli k njeni uresnitvi.

Z odgovornim in premišljenim pristopom k prometnemu razvoju smo se z OCPS zavezali, da bo mobilnost na Vranskem prijazna do ljudi in okolja – danes in v prihodnje.

Za varno in povezano Vransko.

Nataša Juhart
županja Občine Vransko



KAZALO VSEBINE

1 NAŠA POT K TRAJNOSTNI PRIHODNOSTI	6
2 SOUSTVARJANJE DRUGAČNE MOBILNOSTI: PROCES PRIPRAVE OCPS	7
3 NA POTI K BOLJŠI MOBILNOSTI IN KVALITETNEJŠEMU BIVANJSKEMU OKOLJU:	
V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO ŽIVETI?	9
3.1 Vizija OCPS	9
3.2 Strateški cilji	9
3.3 Ciljne vrednosti	11
4 OBČINSKA MOBILNOST V ŠTEVILKAH IN DEJSTVIH – KJE SMO?	13
4.1 Demografski podatki	13
4.2 Prometno omrežje	14
4.3 Motorizacija	14
4.4 Prometne obremenitve	15
4.5 Potovalne navade občanov	16
4.6 Prometna varnost	19
5 DOSEŽKI, IZZIVI IN PRILOŽNOSTI ZA RAZVOJ PROMETA V OBČINI	20
5.1 Celostno prometno načrtovanje	20
5.2 Hoja	22
5.3 Kolesarjenje	23
5.4 Javni potniški promet	24
5.5 Motorni promet	25
6 STRATEŠKA VODILA IN SMERI UKREPANJA – NAŠ NAČRT POTI	26
6.1 Strateška vodila	26
6.2 Smeri ukrepanja	27
7 AKCIJSKI NAČRT – S KATERIMI UKREPI DO NAŠIH CILJEV	29
7.1 Celostno prometno načrtovanje	29
7.2 Hoja	30
7.3 Kolesarjenje	31
7.4 Javni potniški promet	32
7.5 Motorni promet	32



KAZALO TABEL

TABELA 1: Ciljne vrednosti strateških ciljev	11
TABELA 2: Naselja v Občini Vransko po oddaljenosti od središča Vranskega, površini, prebivalstvu in gostoti naseljenosti	12
TABELA 3: Prometno omrežje Občine Vransko	14
TABELA 4: Motorizacija v Občini Vransko	15
TABELA 5: Delovno aktivni prebivalci občine, glede na občino dela	17
TABELA 6: Potovalni način za prihod na delo	17
TABELA 7: Dolžina poti na delo	18
TABELA 8: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v OŠ	19
TABELA 9: Deleži otrok, ki prihajajo v OŠ brez spremstva odraslih oseb	19
TABELA 10: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – steber celostno prometno načrtovanje	22
TABELA 11: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – steber hoja	23
TABELA 12: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – steber kolesarjenje	24
TABELA 13: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Steber JPP	25
TABELA 14: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Steber motorni promet	25
TABELA 15: Strateška vodila s kvantifikacijo vrednosti	26
TABELA 16: Ukrepi, pričakovana zahtevnost in pričakovana učinkovitost	27
TABELA 17: Akcijski načrt – celostno prometno načrtovanje	29
TABELA 18: Akcijski načrt – Hoja	30
TABELA 19: Akcijski načrt – Kolesarjenje	31
TABELA 20: Akcijski načrt – Javni potniški promet	32
TABELA 21: Akcijski načrt – Motorni promet	32

KAZALO GRAFIKONOV

GRAFIKON 1: Potovalni način za prihod na delo	17
GRAFIKON 2: Rezultati kordonskega štetja združeni po prometnih načinih	18
GRAFIKON 3: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v OŠ	19



1.0 NAŠA POT K TRAJNOSTNI PRIHODNOSTI

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

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

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

Občina Vransko se z izdelavo svoje prve OCPS podaja po poti celostnega prometnega načrtovanja. S predmetno OCPS Občina Vransko postavlja temelje za razvoj bolj trajnostnega, varnega in dostopnega prometnega sistema, ki spodbuja hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza.

Dokument je strukturiran tako, da najprej predstavi vizijo in cilje trajnostne mobilnosti, sledi podroben pregled trenutnega stanja in ključnih izzivov, nato pa so predstavljena oblikovana strateška vodila in smeri ukrepanja, ki določajo naše glavne razvojne usmeritve.



V zaključku strategija ponuja konkreten akcijski načrt z naborom ukrepov, časovnim okvirjem, odgovornimi nosilci in predvidenimi viri, s čimer postaja močno orodje za usmerjanje občinske prometne politike.



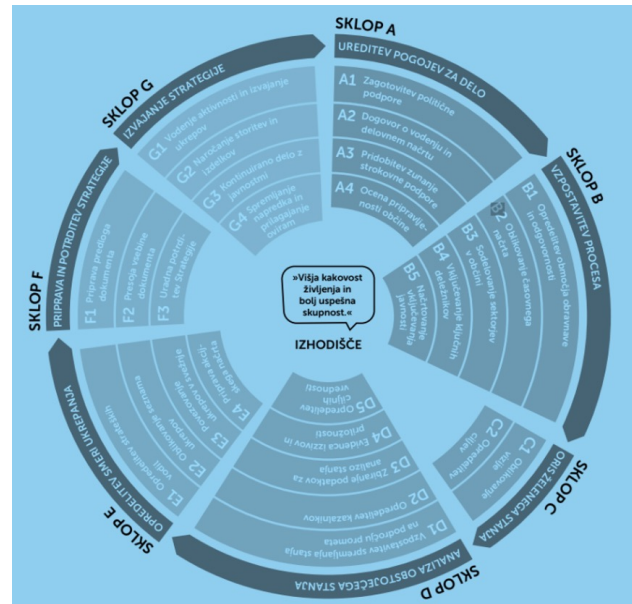
2.0 SOUSTVARJANJE DRUGAČNE MOBILNOSTI: PROCES PRIPRAVE OCPS

Prvi koraki v procesu priprave OCPS so bili izvedeni z umestitvijo OCPS v Načrt razvojnih programov (NRP) Občine Vransko v decembru 2023.

Proces priprave oz. izdelave OCPS se je pričel v mesecu oktobru 2024 z oblikovanjem ožje delovne skupine in je potekal do maja 2025, ko je ustreznost OCPS potrdilo pristojno Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo Republike Slovenije in Občinski svet Občine Vransko.

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

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



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

OCPS je nastajala skozi širok in vključujoč proces načrtovanja. Že na začetku je bili oblikovani ožja in širša delovna skupina, ki sta aktivno sodelovali v vseh fazah priprave strategije. V širšo delovno skupino so bili vključeni predstavniki ključnih deležnikov, med njimi predstavniki občinske uprave, izobraževalnih, zdravstvenih ustanov, policije, redarstva, gospodarstva ...

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

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



Cilj je pridobiti čim več povratnih informacij, ki omogočajo boljše razumevanje trenutnega stanja in izzivov, s katerimi se sooča občina. Poleg tega se tako spodbuja iskanje inovativnih rešitev, ki odražajo raznolikost interesov znotraj skupnosti. Proces participacije omogočajo oblikovanje širšega konsenza glede prioritet in usmeritev, kar vodi do bolj trajnostnih in sprejemljivih odločitev. Vključevanje javnosti in ključnih deležnikov je potekalo prek različnih anket, intervjujev, delavnic, javnih razprav, javne razstave, medijskih objav in predstavitev na prostem v okviru Kmečke tržnice.

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

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

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



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



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

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

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

3.1 Vizija OCPS

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

»Občina Vransko si bo prizadevala za trajnost in vključujoč razvoj, ki postavlja kakovost življenja, varnost in povezanost prebivalcev v ospredje. Zgradili bomo infrastrukturo, ki bo omogočala varno, učinkovito in okolju prijazno mobilnost, predvsem pa spodbujala aktivne oblike gibanja, kot so hoja, kolesarjenje in uporaba javnega prevoza. Stremeli bomo k dostopnim in potrebam vseh generacij prilagojenim javnim storitvam. Skupna prihodnost bo temeljila na povezovanju naselij znotraj občine ter izboljšanju dostopnosti širše regije. Občina bo skušala biti zgled trajnostnega in dolgoročno načrtovanega okolja, kjer mobilnost, varnost, dostopnost oblikujejo občino Vransko kot prijazno za življenje in delo«.



Vir: RCI, d. o. o.

3.2 Strateški cilji

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

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



1. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

Cilj se osredotoča na zmanjšanje števila prometnih nesreč in s tem zmanjšanje poškodb in smrtnih žrtev z uvedbo ustreznih varnostnih ukrepov, izboljšanja infrastrukture in sistematičnega ozaveščanja. Učinkovitost doseganja tega cilja bo spremljana skozi javno dostopne podatke o prometnih nesrečah.

2. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

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

3. Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti

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

4. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci

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

5. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti

Cilj se osredotoča na izboljšanje dostopnosti do osnovnih storitev (zdravstvenih, izobraževalnih, športnih, kulturnih ustanov in aktivnosti, trgovin in drugih servisnih storitev). Aktivnosti bodo usmerjene v ukrepe, ki bodo omogočali dostopnost do vseh navedenih storitev, tudi na trajnostne načine, za vse prebivalce. Napredek se bo spremljal skozi merjenje deleža aktivnih oblik mobilnosti (hoja, kolo, skiro ...) na glavnih prometnicah.

6. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo

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

7. Znižanje lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa

Cilj se osredotoča na zmanjševanje vplivov na okolje, ki ga povzroča motorni promet z uvedbo okolju prijaznih rešitev in spodbujanjem uporabe trajnostnih načinov prevozov. Učinkovitost bo spremljana skozi merjenje deleža in obsega uporabe avtomobilov na glavnih prometnicah v občini.



3.3 Ciljne vrednosti

S ciljnimi vrednostmi je kvantitativno določena zelena sprememba in časovni rok zanjo. Z njimi bomo na koncu procesa, pa tudi med njim, merili primernost, uspešnost in učinkovitost izbranih ukrepov.

TABELA 1: Ciljne vrednosti strateških ciljev

Cilj	Kazalnik	Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost
Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.	Število nesreč na državnih cestah.	Zmanjšanje letnega števila nesreč za 10 % glede na povprečje obdobja 2014–2023.	35	31,5
Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.	Število oseb, ki uporabljajo JPP.	Povečanje števila uporabnikov JPP za 10 %.	91 validacij	100 validacij
Izboljšana kakovost življenja v privlačni in povezani skupnosti.	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo in deleži otrok, ki prihajajo v šolo brez spremstva odraslih.	Povečanje deleža osnovnošolcev, ki prihaja v šolo z aktivnimi oblikami mobilnosti za 5 %. Povečanje deleža otrok, ki prihaja v šolo brez spremstva odraslih za 5 %.	14,7 % 12,9 %	19,7 % 17,9 %
Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.	Delež uporabe aktivnih potovalnih načinov zaposlenih.	Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo peš ali s kolesom za 3 %.	9,5 %	12,5 %
Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.	Delež uporabe aktivnih potovalnih oblik.	Povečanje deleža aktivnih oblik mobilnosti (hoja, kolo, skiro ...) na glavnih prometnicah za 3 %.	27,6 %	30,6 %
Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe aktivnih potovalnih načinov zaposlenih.	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil za 3 %.	76,2 %	73,2 %
Znižanje lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.	Delež uporabe avtomobila.	Zmanjšanje deleža in obsega uporabe avtomobilov na glavnih prometnicah v občini za 3 %.	63,0 %	60,0 %

Vir: RCI, d. o. o.

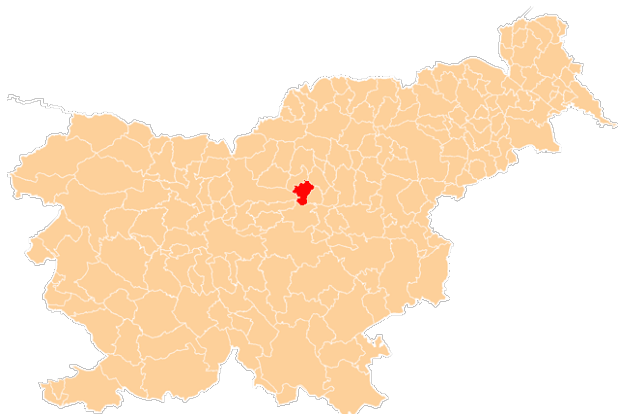


4.0 OBČINSKA MOBILNOST V ŠTEVILKAH IN DEJSTVIH – KJE SMO?

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

4.1 Demografski podatki

Občina Vransko spada v Savinjsko statistično regijo, s površino 53,1 km², kar jo umešča med manjše slovenske občine. V letu 2024 je v občini Vransko živel 2.725 prebivalcev. Občina na zahodu meji na občini Kamnik in Nazarje, na vzhodu na občino Tabor, na severu na občino Braslovče in občino Nazarje, na jugu pa na občino Zagorje ob Savi.



Vir: <https://sl.wikipedia.org/wiki>

Občina je sestavljena iz več naselij (Brode, Čeplje, Čreta, Jeronim, Limovce, Ločica pri Vranskem, Prapreče, Prekopa, Selo pri Vranskem, Stopnik, Tešova, Vologa, Vransko, Zahomce, Zajasovnik – del in Zaplanina), med katerimi je središčno naselje Vransko.



V nadaljevanju prikazujemo podatke o naseljih občine Vransko, razvrščenih po oddaljenosti od središča občine, tj. naselja Vransko z osnovnimi statističnimi podatki (površina, osnovni demografski podatki). Za izračun oddaljenosti je uporabljeno orodje Google Maps, ki upošteva najprimernejšo pot.

TABELA 2: Naselja v občini Vransko po oddaljenosti od središča Vranskega, površini, prebivalstvu in gostoti naseljenosti

Naselje	Oddaljenost	Površina	Prebivalstvo	Gostota naseljenosti
Občina Vransko		53,2	2.725	51,3
Brode	1,2	1,3	195	151,4
Čeplje	2,5	2,2	220	101,9
Čreta	8,1	2,2	16	7,3
Jeronim	3,9	10,7	212	19,0
Limovce	13,6	2,4	72	29,5
Ločica pri Vranskem	2,3	7,0	165	23,6
Prapreče	2,1	2,6	160	61,0
Prekopa	3,5	2,4	284	118,3
Selo pri Vranskem	2,7	1,4	65	46,4
Stopnik	4,4	3,9	222	57,1
Tešova	2,0	1,3	94	73,3
Vologa	4,1	0,6	40	61,3
Vransko	0,0	3,1	818	264,9
Zahomce	5,9	4,0	57	14,3
Zajasovnik – del	6,8	1,6	34	21,8
Zaplanina	5,5	6,5	71	11,0



OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
Občine Vransko



Vir: RCI, d. o. o.



4.2 Prometno omrežje

Občina Vransko obsega mrežo lokalnih in regionalne ceste, ki povezuje občinske kraje z bližnjimi večjimi središči, kot so Celje, Žalec, Šempeter, Prebold ... Glavna prometna povezava skozi občino je regionalna cesta R2-447, ki poteka po območju občine Vransko in omogoča hiter dostop do avtoceste A1 Ljubljana-Maribor prek priključka Vransko. To omogoča dobro povezljivost občine z drugimi regijami ter izboljšuje dostop do gospodarskih in upravnih središč.

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

TABELA 3: Prometno omrežje Občine Vransko

Identifikacija	Cesta	Številka	Opis	Dolžina-m
AC	A1	0042	Šentrupert- Vransko	2.688
AC	A1	1778	nadz. toč. Vransko S	238
AC	A1	0642	Šentrupert- Vransko	2.668
AC	A1	1779	nadz. toč. Vransko J	207
AC	A1	0141	priklj. Vransko	1.029
AC	A1	0043	Vransko - Trojane	6.410
AC	A1	0643	Vransko - Trojane	6.320
R2	414	1349	Kamnik - Ločica	2.698
R2	447	0290	Šentrupert - Ločica	6.105
R2	447	0291	Ločica - Trojane	3.600
R2	447	0291	Ločica - Trojane	170
LC			Občinske ceste: Lokalne ceste	28.737
LG			Občinske ceste: Glavne mestne	0
LK			Občinske ceste: Mestne (krajevne)	0
JP			Občinske ceste: Javne poti	69.356
KJ			Občinske ceste: Javne poti za kolesarje	69.356
			Skupna dolžina v m	130.226

Skupna dolžina javnih cest v občini Vransko znaša 130,2 km, od tega 32,2 km pripada državnim cestam, preostalih 98,1 km pa občinskim cestam (vključno z javnimi potmi). Gostota celotnega javnega cestnega omrežja v občini je 2,45 km na km² občinskega ozemlja, kar je več kot povprečna gostota na državni ravni, ki znaša 1,92 km na km². Gostota državnega cestnega omrežja v občini je 0,74 km/km², občinskega pa 1,85 km/km², kar je višje od gostote državnega (0,32 km/km²) in občinskega (1,60 km/km²) cestnega omrežja na ravni države.

4.3 Motorizacija

Eden glavnih kazalnikov, ki kaže na naše potovalne navade in je močno povezan z geografskimi in drugimi socio-ekonomskimi značilnostmi območja, je stopnja motorizacije.



Vir: RCI, d. o. o.

Trenutna stopnja motorizacije na območju občine znaša 602 vozili na 1.000 prebivalcev, kar je več od slovenskega povprečja, ki znaša 571 vozil na 1.000 prebivalcev. Glede na leto 2008 se je število prebivalcev v občini dvignilo za 5 %, število cestnih vozil za 46 %, število osebnih avtomobilov pa za 20 %.

Delež registriranih cestnih vozil na območju občine se z leti povečuje. S področja motornih vozil so med leti 2008 in 2023 zaznani naslednji trendi.



TABELA 4: Motorizacija v občini Vransko

Vozila	2008	2023	Indeks rasti
Cestna vozila - SKUPAJ	1.751	2.551	1,46
Motorna vozila	1.713	2.431	1,42
Kolesa z motorjem	37	135	3,65
Motorna kolesa	54	132	2,44
Osebni avtomobili in specialni osebni avtomobili	1.348	1.615	1,20
Avtobusi in mini avtobusi	0	0	-
Tovarna motorna vozila	74	186	2,51
Traktorji	197	346	1,76
Priklopna vozila	38	120	3,16
Prebivalstvo	2.554	2.683	1,05
Skupaj			
Stopnja motorizacije*	527,8	601,9	1,14

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

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

4.4 Prometne obremenitve

Občinske in državne ceste niso le infrastrukturne povezave, temveč žile, po katerih vsakodnevno poteka gospodarska, družbena in osebna mobilnost. Spremljanje prometnih obremenitev je zato ključno za razumevanje, kako se občina razvija, kako pretočen je promet in kje so največji izzivi za prihodnje ukrepe.

Na območju občine Vransko Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI) prometne obremenitve spremlja na več števnih mestih. Prikazana so tista števná mesta, ki so pomembna za razumevanje prometnih tokov skozi samo občino, četudi niso locirana na območju občine.

Obravnavana števná mesta so:

- Števno mesto 839 Vransko AC, ki se nahaja na št. ceste A1, št. odseka 0042:
 - Iz rezultatov meritev izhaja, da je v letu 2023 odsek v povprečju dnevno prevozilo 45.959 vseh vozil. V obdobju od leta 2013 do leta 2023 je skupno število vozil naraslo za 30,68 %, kar kaže na relativno veliko povečevanje prometa na tem odseku ceste. Najvišjo relativno rast beleži število motorjev (164,0 %), lahkih tovornih vozil do 3,5 tone (51,08 %) in srednjih tovornih vozil z maso med 3,5–7 ton (42,32 %). Promet osebnih vozil predstavlja največji delež vozil v prometu. V opazovanem obdobju se je ta povečal za 27,73 %.
- Števno mesto 836 Jasovnik AC, ki se nahaja na št. ceste A1, št. odseka 0043:
 - Iz rezultatov meritev izhaja, da je v letu 2023 odsek v povprečju dnevno prevozilo 43.343 vseh vozil. V obdobju od leta 2013 do leta 2023 je skupno število vozil naraslo za 27,97 %, kar kaže na relativno veliko povečevanje prometa na tem odseku ceste. Najvišjo relativno rast beleži število motorjev (127,27 %), tovornjakov s priklopniki (60,0 %) in lahkih tovornih vozil z maso do 3,5 tone (39,4 %). Promet osebnih vozil predstavlja največji delež vozil v prometu. V opazovanem obdobju se je ta povečal za 27,73 %.
- Števno mesto 915 Vransko, ki se nahaja na št. ceste 447, št. odseka 0290:
 - Za razliko od obremenitev na avtocestnem omrežju, kjer število v vseh kategorijah vozil vztrajno narašča, je trend na števnem mestu št. 915 Vransko prijazenjši. Skupno število vozil je v zadnjih letih padlo za 11,82 %. Izrazito velik upad je viden v kategoriji vlačilcev (zmanjšanje za 63,45 %) in tovornjakov s prikolicami (61,54 %). Edino v kategoriji motorjev je bil opažen trend povečanja prometne obremenitve, in sicer za 33,59 %.



- Števno mesto 41 Ločica, ki se nahaja na št. ceste 414, št. odseka 1349:

- Prometne obremenitve na števnem mestu 41 Ločica so skozi opazovano obdobje precej nihale. Skupno število vseh vozil je bilo v letu 2023 v primerjavi z letom 2014 višje za 12,96 %. Največje povišanje je zabeleženo v kategorijah motorjev (57,50 %) in lahkih tovornih vozil do 3,5 tone (47,02 %), nekoliko manjše pa v kategorijah osebnih vozil (11,23 %) in srednjih tovornih vozil z maso med 3,5 in 7 ton (6,45 %). Največji upad je viden v kategoriji težkih tovornih vozil z maso nad 7 ton (55,88 %) in tovornjakov s prikolicami (46,44 %), nekoliko manjši, a še vedno precejšen, pa v kategorijah vlačilcev (32,26 %) in avtobusov (25,0 %).

4.5 Potovalne navade občanov

Analiza potovalnih navad med splošno javnostjo je bila narejena na podlagi rezultatov ankete, ki je bila javnosti na voljo v spletni in tiskani obliki. Podatki temeljijo na vzorcu 183 izpolnjenih anket. Anketa je vključevala vprašanja o potovalnih navadah za dostop do službe, šole, trgovin in ostalih storitev v občini.

Med anketiranci so bili večinoma zaposleni (88,3 %), v starostni skupini je prevladovala kategorija 30-49 let (76 %).

Uporaba avtomobila izstopa v vseh kategorijah, izjema je le pot na rekreacijo, kjer je opazen višji delež uporabe trajnejših načinov potovanja (kolo, hoja).

Uporaba avtomobila je največja za potovanja v smeri večjih središč (Šempeter, Žalec, Celje), kjer dosega praktično 99 % vseh potovalnih načinov. V službo se vsakodnevno z avtomobilom pelje kar 89 % anketiranih, kljub temu da jih je 19 % od službe oddaljenih manj kot 5 km oziroma 29 % manj kot 10 km.

V središče Vranskega se z avtom pelje 63 % anketirancev, 28 % jih pešači in 8 % se pelje s kolesom.

Uporaba JPP je ničelna.

Anketiranci bi uporabo avtomobila na razdalji do 2 km zamenjali za hojo, če bi bilo to varneje oziroma, če bi bile poti bolj urejene. S kolesom bi se na razdalji do 5 km raje kot z avtomobilom peljali, če bi bilo to varneje in če bi bile kolesarske steze lepše urejene (osenčene v poletnih mesecih). Uporabi avtomobila se ne bi odreklo 10 % anketirancev, ne glede na izboljšanje pogojev.

Potovalne navade med delovno aktivnim prebivalstvom

V občini je bilo po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije v letu 2023 1.128 delovno aktivnih prebivalcev, brez kmetov.

Na območju občine je bilo v istem obdobju 672 delovnih mest. 206 (18,3 %) delovno aktivnih prebivalcev je delo opravljalo v domači občini, ostali so na delo migrirali v druge slovenske občine.

Tabela prikazuje število delovno aktivnih prebivalcev občine Vransko (brez kmetov), ki delajo v občini Vransko in tistih, ki migrirajo na delo v druge občine ter oddaljenost iz centralnega dela naselja Vransko do občine delovnega mesta. Prikazane razdalje so izračunane s pomočjo orodja www.maps.google.com in prikazujejo oddaljenost za občine, kamor migrira ali iz katerih migrira vsaj 10 delovno aktivnih oseb.

Tabela prikazuje število delovno aktivnih prebivalcev občine Vransko (brez kmetov), ki delajo v občini Vransko in tistih, ki migrirajo na delo v druge občine ter oddaljenost iz centralnega dela naselja Vransko do občine delovnega mesta. Prikazane razdalje so izračunane s pomočjo orodja www.maps.google.com in prikazujejo oddaljenost za občine, kamor migrira ali iz katerih migrira vsaj 10 delovno aktivnih oseb.



TABELA 5: Delovno aktivni prebivalci občine, glede na občino dela

Občina dela	Število prebivalcev glede na občino del. mesta	Oddaljenost od središča Vranskega (v km)	Delež (v %)
Ljubljana (delo)	241	53,1	21,37 %
Vransko (delo)	206	0,0	18,26 %
Celje (delo)	138	29,6	12,23 %
Žalec (delo)	130	18,2	11,52 %
Prebold (delo)	59	15,4	5,23 %
Domžale (delo)	29	39,1	2,57 %
Lukovica (delo)	28	26,6	2,48 %
Braslovče (delo)	26	14,1	2,30 %
Velenje (delo)	26	25,9	2,30 %
Kamnik (delo)	22	31,2	1,95 %
Polzela (delo)	20	15,3	1,77 %
Zagorje ob Savi (delo)	20	21,1	1,77 %
Tabor (delo)	17	11,9	1,51 %
Rogaška Slatina (delo)	12	63,9	1,06 %
Maribor (delo)	10	79,2	0,89 %
Druge občine**	144		12,77 %
Skupaj	1.128		100,00 %

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

Podatki o delovno aktivnih prebivalcih in delovnih mestih v občini Vransko kažejo na izrazit mobilnostni vzorec, saj večina prebivalcev na delo migrira izven občine, kar nakazuje na potrebo po vzpostavitvi učinkovite prometne povezanosti z večjimi zaposlitvenimi središči. Ta intenzivna migracija delovne sile prinaša tako izzive kot priložnosti za razvoj mobilnostnih rešitev. Ustrezna infrastruktura in trajnostne prometne rešitve bi lahko olajšale prihod in odhod zaposlenih ter zmanjšale pritisk na cestno infrastrukturo, hkrati pa izboljšale prometno povezanost občine z regijo.

Potovalne navade oz. deleže uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo smo merili tudi skozi anketne vprašalnike pri večjih zaposlovalcih v občini Vransko.

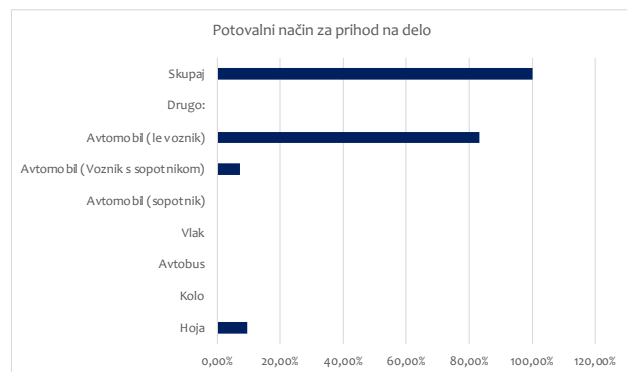
Merili smo deleže uporabe potovalnih načinov za prihod na delo in razdaljo do delovnega mesta za sodelujoče zaposlene. Anketne vprašalnike je izpolnilo 42 zaposlenih.

TABELA 6: Potovalni način za prihod na delo

Potovalni način	Število	Delež
Hoja	4	9,52 %
Kolo	0	0,0 %
Avtobus	0	0,0 %
Vlak	0	0,0 %
Avtomobil (sopotnik)	0	0,0 %
Avtomobil (Voznik s sopotnikom)	3	7,14 %
Avtomobil (le voznik)	35	83,33 %
Drugo:	0	0,0 %

Vir: RCI, d. o. o.

GRAFIKON 1: Potovalni način za prihod na delo



Vir: RCI, d. o. o.



TABELA 7: Dolžina poti na delo

Kako daleč potujete na delo?	Manj kot 2km	2-5km	5-10km	10-30km	Več kot 30 km	Skupaj
Število	7	6	5	20	4	42
Delež	16,67 %	14,29 %	11,90 %	47,62 %	9,52 %	100,00 %

Vir: RCI, d. o. o.

Glede na oddaljenost do služb, lahko vsi delovno aktivni prebivalci občine Vransko skupaj letno za pot na delo in iz dela z avtomobilom opravijo tudi do 11.708.881,47 potniških kilometrov.

To velja za scenarij, za katerega je privzeto:

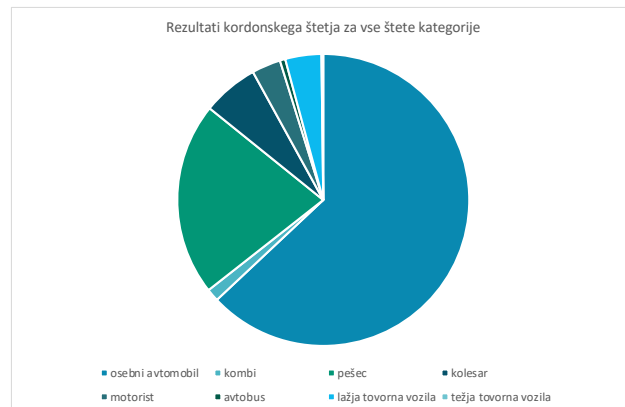
- da se opravi pot opravi 2-krat dnevno (v in iz službe),
- da je upoštevanih 225 delovnih dni,
- da v 83,3 % (delež iz ankete med zaposlovalci) pot opravimo kot samostojen voznik,
- da se opravi le v razdalji, kot je prikazana v predhodnih poglavjih (npr. do Celja 29,6 km in nazaj 29,6 km).

Rezultati kordonskega štetja

Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini je bil ocenjen na podlagi kordonskega štetja prometa, ki se je izvajalo na lokaciji števnege mesta »Vransko«. Najvišji je delež uporabe osebnega avtomobila, kar sledi izsledkom študij v okoliških občinah.

Delež uporabe avtomobila je na podlagi kordonskega štetja visok, kar pripisujemo precejšnji razpršenosti poselitve. Kljub temu je znaten delež aktivnih potovanj – peš in s kolesom potuje kar 27,6 % oseb. Bistveno več je peš prometa – na račun prihoda učencev v šolo.

GRAFIKON 2: Rezultati kordonskega štetja združeni po prometnih



Vir: RCI, d. o. o.

Potovalne navade šolarjev

Izobraževalni procesi poleg delovnih procesov predstavljajo enega glavnih razlogov za dnevne migracije.



Vir: RCI, d. o. o.

Za potrebe analize potovalnih navad šolarjev so bili izvedeni anketni vprašalniki med šolarji 3., 5., in 7. razreda OŠ Vransko. Proučevani so bili deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo in deleži otrok, ki prihajajo brez spremstva odraslih.

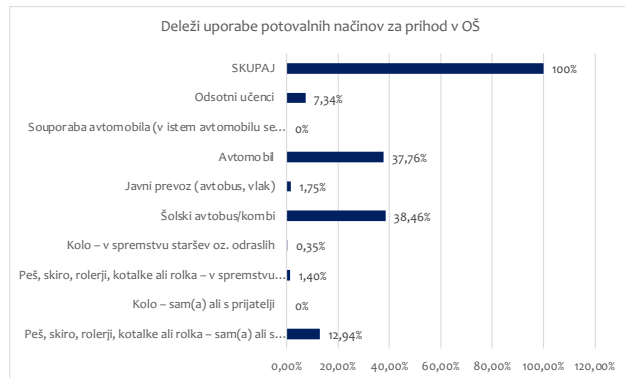


TABELA 8: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v OŠ

POTOVALNI NAČINI	DELEŽI (tedensko povprečje za vse razrede in vse OŠ)
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – sam(a) ali s prijatelji	12,94 %
Kolo – sam(a) ali s prijatelji	0 %
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – v spremstvu staršev oz. odraslih	1,40 %
Kolo – v spremstvu staršev oz. odraslih	0,35 %
Šolski avtobus/kombi	38,46 %
Javni prevoz (avtobus, vlak)	1,75 %
Avtomobil	37,76 %
Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se pripeljejo vsaj 3 učenci)	0 %
Odsotni učenci	7,34 %
SKUPAJ	100 %

Vir: RCI, d. o. o.

GRAFIKON 3: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v OŠ



Vir: RCI, d. o. o.

TABELA 9: Deleži otrok, ki prihajajo v OŠ brez spremstva odraslih oseb

POTOVALNI NAČINI	3. razred	5. razred	7. razred	Skupaj
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka - sam(a) ali s prijatelji	14,17 %	14,08%	10,35%	12,94%
Kolo - sam(a) ali s prijatelji (tudi e-skiro ali e-kolo)	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
SKUPAJ	14,17 %	14,08%	10,35%	12,94%

Vir: RCI, d. o. o.

Čeprav prevozi v povezavi z izobraževalnimi procesi ne povzročajo tako močnih prometnih tokov kot delovni procesi, so v družbi prepoznani

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

4.6 Prometna varnost

Iz analiz izhaja, da je bilo na državnem cestnem omrežju v celotnem opazovanem obdobju v občini Vransko evidentiranih 353 nesreč s 642 udeleženci. 9 udeležencev nesreče ni preživel, 16 jih je utrpelo hudo in 113 lažjo telesno poškodbo, 494 udeležencev pa je nesrečo preživel brez poškodb.

Materialni stroški nesreč so znašali 3.786.500 EUR, stroški udeležencev pa so znašali 46.750.000 EUR.

Številčno se je največ nesreč zgodilo na avtocestnem odseku 0643 Vransko-Trojane, skupno 94. Na istem odseku se je zgodilo tudi največ nesreč glede na dolžino odseka, 94 nesreč na 9.942 m, kar znaša 105 nesreč na kilometer cestnega odseka. Skupno se je na avtocestnih odsekih v občini zgodilo kar 73 % nesreč.

Po javno dostopnih podatkih Agencije za varnost prometa, ki zajema podatke o vseh nesrečah, tudi na lokalnih cestah in javnih poteh, je bilo v desetletnem obdobju (2014 do 2023) zabeleženih 378 nesreč s 519 udeleženci. 9 nesreč se je končalo s smrtnim izidom, 21 s hudo in 89 z lažjo telesno poškodbo, 260 nesreč se je končalo brez poškodb.

Najranljivejša skupina udeležencev v prometu, kolesarji in pešci, so bili udeleženi v skupno 24 nesrečah (kolesarji v 17 prometnih nesrečah in pešci v 7).



5.0 DOSEŽKI, IZZIVI IN PRILOŽNOSTI ZA RAZVOJ PROMETA V OBČINI

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

V nadaljevanju je kratko povzeto obstoječe stanje za vsak posamezen steber ter evidentirani dosežki, izzivi in priložnosti, vključno s prioritetami.

5.1 Celostno prometno načrtovanje

Občina Vransko spada v Savinjsko statistično regijo, s površino 53,1 km², kar jo umešča med manjše slovenske občine. V letu 2024 je v občini Vransko živel 2.725 prebivalcev. Občina na zahodu meji na občini Kamnik in Nazarje, na vzhodu na občino Tabor, na severu na občino Braslovče in občino Nazarje, na jugu pa na občino Zagorje ob Savi.

Občina Vransko je s pripravo OCPS aktivno pristopila k celostnemu prometnemu načrtovanju, kar je zagotovo pomemben dosežek. Hkrati so bili v preteklih letih izvedeni številni ukrepi, ki so prispevali k večji prometni varnosti, izboljšani dostopnosti in spodbudili trajnostne oblike mobilnosti.

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

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

Kot prioritete se tako jasno kažejo zagotavljanje zadostnih finančnih sredstev, izobraževanje strokovnih kadrov, vzpostavitev učinkovitih mehanizmov za sodelovanje deležnikov in sistematično spremljanje ter vrednotenje učinkov celostnega prometnega načrtovanja.



OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
Občine Vransko



Vir: RCI, d. o. o.



TABELA 10: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Steber
Celostno prometno načrtovanje

STEBER	Celostno prometno načrtovanje
Dosežki	Prepoznana potreba po CPN.
Izzivi	Pomanjkanje finančnih sredstev.
	Potreba po sodelovanju različnih deležnikov (MzI, MNVP, DUJPP ...).
	Pomanjkljiva prometna kultura
	Kadrovska podhranjenost - pomanjkanje kadra s področja načrtovanja prometa.
	Demografski trendi (staranje prebivalstva ...)
	Velika obremenjenost centralnega dela s tovornim prometom (industrijska cona)
Priložnosti	Razbremenitev regionalne ceste R2-447/0290 Šentrupert–Ločica v času zapore avtocestne povezave v smeri proti Ljubljani
	Ugodna prometna lokacija občine za prehod na trajnostne oblike mobilnosti
	Ureditve, ki zmanjšujejo hitrost in umirjajo promet.
	Zmanjšanje deleža uporabe osebnega vozila za prihod v šolo/na delo
Prioritete	Zagotavljanje finančnih sredstev
	Izobraževanje strokovnih kadrov
	Vzpostavitev učinkovitih mehanizmov za sodelovanje deležnikov
	Sistematično spremljanje in vrednotenje učinkov celostnega prometnega načrtovanja

Vir: RCI, d. o. o.

5.2 Hoja

Občina Vransko ima deloma urejeno peš infrastrukturo. Urejenost in povezanost lahko strnemo v naslednje točke:

- Omejena infrastruktura v manjših naseljih: naselja, kot so Jeronim, Ločica pri Vranskem, Stopnik, Zaplanina ali Prekopa, večinoma nimajo urejenih pločnikov ali hodnikov za pešce. Gibanje pešcev po teh krajih običajno poteka po lokalnih cestah, kar je lahko varnostno vprašljivo zaradi ozke in neurejene infrastrukture.
- Varnejše povezave na manj prometnih poteh: pešci v teh odročnejših območjih

uporabljajo manj prometno obremenjene ceste ali makadamske poti. Te poti sicer niso namenjene pešcem, vendar zaradi manjše gostote prometa delujejo kot alternativa.

- Težave z dostopnostjo: razdalje med kraji v občini so zaradi hribovitega in razpršenega značaja območja pogosto dolge, kar prav tako ovira uporabo hoje kot rednega načina mobilnosti. Poleg tega omejene možnosti širjenja infrastrukture (zaradi ozkih cest, bližine zasebnih zemljišč in naravnih omejitev) dodatno zmanjšujejo privlačnost hoje.
- Osredotočenost na naselje Vransko: hodniki za pešce so skoncentrirani predvsem v osrednjem delu naselja Vransko. Od tam se povezave pogosto končajo že pri vhodih v okoliške kraje, saj prehodi niso zvezno urejeni do drugih delov občine.

Hoja med delovno aktivnim prebivalstvom pogosto ne predstavlja pomembnejšega dela dnevne mobilnosti, saj na to vplivajo številni dejavniki, kot so oddaljenost delovnega mesta, časovna omejenost in urejenost prometne infrastrukture. Delovna mesta so pogosto locirana izven bivalnih območij, kar pomeni večje razdalje, ki jih je težko premagati peš. Zaradi pomanjkanja časa se ljudje raje odločajo za hitrejša oblike prevoza, kot sta avtomobil ali javni prevoz. Poleg tega pomanjkljiva infrastruktura za pešce, kot so slabo urejeni pločniki, nepovezane poti in nezadostna osvetlitev, dodatno zmanjšuje privlačnost hoje. Varnostne pomanjkljivosti, kot so manjkajoči prehodi za pešce ali nevarna križišča, prav tako odvrčajo prebivalce od hoje.

Družbena kultura, ki daje prednost avtomobilskemu prevozu pa še dodatno vpliva na izbiro načina potovanja. Da bi hoja postala bolj priljubljena, bi bilo potrebno izboljšati infrastrukturo, zagotoviti varnejše poti ter spodbujati hojo kot zdrav in trajnosten način mobilnosti.



TABELA 11: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Steber Hoja

STEBER	Hoja
Dosežki	Talne označbe – označene varne pešpoti (OŠ)
	Enosmerna ureditev prometa v okolici OŠ Vransko-Tabor
Izzivi	Pomanjkanje površin za pešce
	Slaba osvetljenost obstoječih površin za pešce
	Več ovir za gibalno ovirane uporabnike
Priložnosti	Izboljšanje infrastrukture za hojo: gradnja manjkajoče infrastrukture za pešce ob javnih cestah, prilagoditve infrastrukture za gibalno ovirane osebe, umestitev urbane opreme za izboljšanje udobja za hojo (javna razsvetljava, klopi, koši ...)
	Povečanje deleža peš prihodov (na delo, v šolo ...) s spodbujanjem aktivnega prihoda
	Sprememba potovalnih navad
	Razvoj celovite mreže varnih pešpoti in skupnih prometnih prostorov.
Prioritete	Izboljšanje infrastrukture za hojo

Vir: RCI, d. o. o.



Vir: RCI, d. o. o.

V občini Vransko je označenih 7 kolesarskih poti:

- **V1** – Vzhodna dobroveljska krožna kolesarska pot (23,1km): Vransko-Čreta-Podvrh-Prekopa-Čeplje-Vransko,
- **V2** – Po poti vranske kulturne dediščine (14,9km): Vransko-Tešova-Brode (hmeljišče)-Stopnik-Prekopa-Čeplje-Brode-Vransko,
- **V4** – S kolesom okrog Riglja (9,4 km): Vransko-Jakov dol-Marovtov hrib-Prapreče-Vransko,
- **V5** – K Jeseničniku po razgled (18,6 km): Vransko-Lipa-Jeseničnik in nazaj,
- **V6** – S Skorjo na oddih (14,3 km): Vransko-Ločica-Ravne-Zahomce-Ločica-Vransko in
- **V7** – Z Vranskega v Zaplanino (20,3 km): Vransko-Ločica-Zaplanina-Vransko.

5.3. Kolesarjenje

Glede na rezultate analize anket med prebivalci in zaposlovalci v občini kolesarjenje med delovno aktivnim prebivalstvom ne predstavlja pomembnega dela dnevne mobilnosti, kar je verjetno posledica slabih kolesarskih povezav.

Ločene površine za kolesarje v občini se nahajajo izključno na območju krožišča pri restavraciji Grof. Gre za sorazmerno nov, a izredno kratek odsek površin namenjenih pešcem in kolesarjem, ki so od vozišča nivojsko ločene z robnikom.

Za večje spodbujanje kolesarjenja bi bilo nujno potrebno vzpostaviti celovito in varno kolesarsko infrastrukturo znotraj naselij v občini, ki bi povezala ključne točke v občini ter zagotovila ustrezne pogoje za varno in učinkovito mobilnost, pri čemer pa veliko težavo predstavlja razpoložljivost prostora in geografske značilnosti terena.



S prepoznavanjem ključnih izzivov in izkoriščanjem priložnosti lahko Občina Vransko izboljša pogoje za kolesarjenje ter prispeva k izboljšanju trajnostno povezanega prometnega omrežja.

TABELA 12: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Steber Kolesarjenje

STEBER	Kolesarjenje
Dosežki	Sklenjeno omrežje označenih kolesarskih poti (po lokalnih cestah)
	Povezanost kolesarskih poti s Spodnjo Savinjsko dolino
Izzivi	Odsotnost kolesarskih povezav
	Pomanjkanje urejenih parkirnih mest za kolesa
	Nizek delež uporabe kolesa za opravljanje vsakodnevnih aktivnosti (šola, služba)
Priložnosti	Umeščanje kolesarskih povezav v prostor
	Izboljšanje infrastrukture za kolesarje (stojala za kolesa, polnilnice za e-kolesa)
	Privlačnost okolja za družinsko, gorsko in turistično rekreativno kolesarjenje
	Vzpostavitev sistema izposoje javnih koles KolesCe
Prioritete	Izboljšanje infrastrukture za kolesarjenje

Vir: RCI, d. o. o.

5.4 Javni potniški promet

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

Preko območja občine poteka proga medkrajevnega prometa po regionalnih cestah R2-447 in R2-414, ki ima tri avtobusna postajališča: Ločica pri Vranskem, Vransko in Prekopa. Primestni promet je organiziran v smeri Vransko–Celje in Vransko–Kamnik. Smer Vransko–Celje ima znotraj občine štiri avtobusna postajališča v naseljih Vransko, Brode, Čeplje in Prekopa, medtem ko ima smer Vransko–Kamnik tri postajališča na

lokacijah Vransko, Ločica pri Vranskem in Bistrica.

Izvedena je bila analiza števila odhodov in validacij na posameznem odhodnem mestu na dan kordonskega štetja, tj. 15. 10. 2024. Podatki kažejo, da je bilo na ta dan z vseh postajališč v občini Vransko opravljenih 224 odhodov, skupaj pa je javni potniški promet koristilo 91 oseb.



Vir: RCI, d. o. o.

V občini Vransko med javni potniški promet uvrščamo še sistem Prostofer, saj se je občina v sistem brezplačnih prevozov za starejše priključila v začetku leta 2022. Ta storitev je namenjena predvsem tistim (navadno starejšim občanom), ki ne vozijo sami, nimajo svojcev, imajo nizke mesečne dohodke ali slabše povezave z javnimi prevoznimi sredstvi. Prevoze lahko naročijo na brezplačni številki, kjer v komunikacijskem centru zabeležijo podatke in lokacijo prevoza.

Po podatkih občinskih služb je bilo v letu 2024 opravljenih 178 voženj. Vožnje opravljajo po celotni državi, najpogostejši cilji pa so zdravstveni domovi in bolnišnice.



TABELA 13: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Steber JPP

STEBER	JPP
Dosežki	Izvajanje projekta Prostofer
Izzivi	Pomanjkanje prevozov do oddaljenih naselij
	Mestoma pomanjkljiva infrastruktura in informacijska podhranjenost avtobusnih postajališč (nadstrešnice, vozni redi ipd.)
	Nizka informiranost prebivalstva o dostopnosti javnega potniškega prometa
	Pomanjkanje alternativnih oblik prevoza
	Nizek delež uporabe JPP za vsakodnevne aktivnosti.
Priložnosti	Velika podpora za povečanje frekventnosti prevozov in uvajanje povezav do bolj oddaljenih naselij
	Izboljšanje digitalne uporabniške izkušnje (spremljanje prevozov, digitalno plačevanje, integrirane vozovnice)
	Aktivnosti za dvig informiranosti o razpoložljivosti JPP
	Spodbujanje souporabe avtomobilov
Prioritete	Izboljšanje informiranosti o avtobusnih prevozi in ureditev postajališč

Vir: RCI, d. o. o.

5.5 Motorni promet

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

Možnosti za postopno zmanjševanje odvisnosti od avtomobilov, predvsem z izboljšanjem pogojev za pešce, kolesarje in javni prevoz, so prepoznane v nižinskih predelih občine. V nižinskih predelih je še vedno velik delež poti, krajših od dveh kilometrov, opravljenih z avtomobilom. Le-te bi lahko z ustreznimi ukrepi nadomestili s trajnostnimi oblikami mobilnosti. Poleg tega vse večji izziv predstavljajo prekoračitve hitrosti, parkiranje tovornih vozil, vključevanje na glavne prometnice

v času zapor avtoceste, parkiranje na neustreznih površinah, pritiski na bivalna območja in središče naselja, kar posledično zmanjšuje dostopnost in varnost za druge trajnostne oblike mobilnosti.



Vir: RCI, d. o. o.

TABELA 14: Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete – Steber Motorni promet

STEBER	Motorni promet
Dosežki	Umiritev prometa – okolica Vrtca Vransko
Izzivi	Mestoma je cestna infrastruktura v slabšem stanju
	Umirjanje prometa skozi središče naselja Vransko - spremembe prometnega režima
	Zastoji na regionalni cesti zaradi zaprtja AC (cestna vzdrževalna dela, nesreče)
	Visok delež uporabe vozila za prihod v šolo/na delo
	Ukrepi upravljanja z obstoječimi parkirnimi površinami
	Velika obremenjenost centralnega dela s tovarnim prometom (industrijska cona)
Priložnosti	Velika podpora za povečanje frekventnosti prevozov in uvajanje povezav do bolj oddaljenih naselij
	Izboljšanje digitalne uporabniške izkušnje (spremljanje prevozov, digitalno plačevanje, integrirane vozovnice)
	Aktivnosti za dvig informiranosti o razpoložljivosti JPP
	Spodbujanje souporabe avtomobilov
Prioritete	Izboljšanje informiranosti o avtobusnih prevozi in ureditev postajališč



6.0 STRATEŠKA VODILA IN SMERI UKREPANJA – NAŠ NAČRT POTI

6.1 Strateška vodila

Vsako strateško vodilo OCPS predstavlja dolgoročno usmeritev občin na posameznem področju trajnostne mobilnosti.

Da bi ta vodila prešla iz konceptualne ravni v konkretne spremembe, je nujno oblikovati jasno definirane smeri ukrepov – torej sklope ukrepov, ki uresničujejo cilje posameznega vodila. V tabeli so prikazani izbrani ukrepi, njihova zahtevnost in pričakovana učinkovitost, kar občini omogoča boljšo presojo o prioritetah izvajanja.

TABELA 15: Strateška vodila s kvantifikacijo vrednosti

	Celostno prometno načrtovanje	Hoja	Kolesarjenje	JPP	Celostno prometno načrtovanje
Strateško vodilo	Vzpostavitev stabilnega in vključujočega sistema z zagotavljanjem sodelovanja lokalne skupnosti s predstavniki strokovnih služb bližnjih občin in strokovnjakov na regionalni ter državni ravni. Občina želi postati zgleden primer manjše občine, ki trajnostno mobilnosti približa vsem prebivalcem in tako poskrbi za prijetno bivalno okolje. Prednostna bo spodbuda k zdravim potovalnim navadam in zagotavljanju varne prometne infrastrukture z mehкими infrastrukturnimi ukrepi.	Ustvarjanje privlačnega in varnega omrežja pešpoti, ki hojo spodbuja kot trajnostno, zdrav in dostopen način mobilnosti za vse generacije. S tem bomo prebivalcem in obiskovalcem omogočili kakovostno ter okolju prijazno mobilnost, ki povezuje naselja znotraj občine, hkrati pa prispeva k povezanosti skupnosti.	Razvoj infrastrukture za kolesarjenje, ki omogoča in spodbuja kolesarjenje kot trajnostno, zdravo in okolju prijazno obliko mobilnosti. Z vzpostavitvijo kolesarskih povezav med naselji znotraj občine ter povezavami v širšo regijo bomo krepili povezanost skupnosti, zmanjšali odvisnost od motornega prometa ter prispevali k ohranjanju našega okolja.	Spodbujanje povečanja uporabe javnega potniškega prometa z izboljšanjem dostopnosti postajališč, informiranjem občanov o spremembah in novostih na področju JPP predvsem pa z aktivnim sodelovanjem s ključnimi deležniki. Vse s ciljem zagotavljanja boljše kakovosti in izkoriščenosti storitev.	Umiritev prometa – okolica Vrtca Vransko
Ciljna vrednost strateškega vodila	Vsaj 1 javna objava ob načrtovanju novih infrastrukturnih ukrepov s področja mobilnosti.	Povečanje deleža otrok, ki prihajajo v šolo peš za 5 % (s 14,3 % na 19,3 %).	Povečanje deleža uporabe kolesa za poti v OŠ za 5 % (z 0,35 % na 5,35%)	Povečanje števila uporabnikov JPP za 10 %. (z 91 na 100 validacij)	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil za 3% (s 76,2% na 73,2%)
	Vsaj 1 dogodek vključevanja javnosti v okviru aktivnosti celostnega prometnega načrtovanja na leto.			Vsaj 1 regijski sestanek v okviru regijskega centra mobilnosti.	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo z avtomobili za 5 % (s 37,76 % na 32,76 %)
Način spremljanja	Medijski klipping	Anketa pri zaposlovalcih/OŠ	Anketa pri zaposlovalcih/OŠ	Anketa pri zaposlovalcih/OŠ	Anketa pri zaposlovalcih/OŠ
	Zapisnik			Zapisnik	Zapisnik



6.2 Smeri ukrepanja

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

TABELA 16: Ukrepi, pričakovana zahtevnost in pričakovana učinkovitost

0. STEBER: Celostno načrtovanje mobilnosti	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
Sprejetje, spremljanje in vrednotenje OCPS	majhna	+
Imenovanje stalnega koordinatorskega trajnostnega prometnega načrtovanja	majhna	+
Udeležba v evropskih projektih (ETM, Dan brez avtomobila, Dan zemlje ipd.) in drugih akcijah s področja trajnostne mobilnosti (šolske akcije, društveni dogodki ...)	majhna	+
Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja, s poudarkom na ukrepih trajnostne mobilnosti	majhna	++
Letno obveščanje javnosti o aktivnostih s področja prometa v občini (napredek projektov, akcije ...)	majhna	+
Digitalizacija prometnih podatkov (merilci hitrosti, parkirišča ...)	majhna	+
Izdelava mobilnostnega načrta za javno upravo, javne zavode ali gospodarske družbe v občini	majhna	+
1. STEBER: Hoja	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
Površine za hojo Vransko–Ločica pri Vranskem	visoka	+++
Površine za hojo na relaciji Čeplje–Vransko	visoka	+++
Površine za hojo Prekopa–Čeplje	visoka	+++
Površine za hojo do Centra AMZS	visoka	++
Projekt Zelena pot vseh generacij	majhna	++
Podaljšek pločnika proti kampu z ureditvijo prehoda	majhna	+
Izdelava pregleda izboljšav obstoječega omrežja in izdelava zasnove razširitve omrežja peš povezav	majhna	++
Ureditev primernih površin ob občinskih cestah, s poudarkom na površinah okoli šole in vrtca	srednja	++
Odprava ovir za gibalno ovirane osebe in ureditev varnih prehodov čez cestne površine (npr. pri Zavodu sv. Rafaela)	srednja	+++



Nadaljevanje obstoječih in uvedba novih programov za varno pot v vrtec in šolo	majhna	++
Izgradnja in ureditev javne razsvetljave	srednja	+
Promocijske dejavnosti za spodbujanje hoje	majhna	++
Postavitev informacijske infrastrukture (usmerjevalne table ...)	majhna	++
Ureditev in ozelenitev ter postavitve urbane opreme ob obstoječih in novih površinah za hojo	majhna	++

2. STEBER: Kolesarjenje	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
Kolesarska povezava Vransko–Rogatec in Velenje–Šešče	visoka	+++
Izdelava zasnove omrežja kolesarskih povezav	majhna	++
Označitve kolesarskih površin na občinskih cestah	srednja	+++
Vzpostavitev mreže sistema KolesCE	majhna	++
Postavitev parkirišč za kolesa ob pomembnejših objektih	majhna	++
Postavitev polnilnic za e-kolesa ob pomembnejših interesnih točkah	majhna	++
Promocijske dejavnosti za spodbujanje kolesarjenja	majhna	++
Postavitev informacijske infrastrukture (usmerjevalne table ...)	majhna	++
3. STEBER: Javni potniški promet	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
Nadgradnja obstoječe infrastrukture in izgradnja novih postajališč JPP z vključeno opremo postajališč	srednja	+
Izvajanje projekta Prostofer	majhna	++
Združevanje javnega linijskega prevoza s šolskimi prevozi	srednja	+++
Usklajitev voznih redov in povečanje števila voženj JPP	visoka	++
Promocijske dejavnosti in dejavnosti obveščanje občanov za spodbujanje uporabe JPP	majhna	++
Brezplačen prevoz za mlajše od 18 let	visoka	++
4. STEBER: Osebni motorni promet	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
Vzdrževanje, obnove, novogradnje in rekonstrukcije občinskih cest	visoka	+
Projektna dokumentacija za spremembo prometnega režima v naselju Vransko	visoka	+++
Izgradnja P+R postajališč (ob avtocesti)	visoka	++
Izboljšanje pretočnosti prometa na državnih cestah (npr. krožišča ...)	srednja	++
Izvedba ukrepov za umirjanje in urejanje prometa na občinskih cestah (hitrostne ovire, stebrički, merilci hitrosti)	srednja	++
Zmanjšanje vplivov mirujočega tovornega prometa (nepravilna parkiranja, nočitve ...) s postavitvijo ustrezne signalizacije	srednja	++



7.0 AKCIJSKI NAČRT – S KATERIMI UKREPI DO NAŠIH CILJEV

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

7.1 Celostno prometno načrtovanje

TABELA 17: Akcijski načrt – Celostno prometno načrtovanje

Celostno načrtovanje mobilnosti					
Ukrep	Tip ukrepa	Odgovornost/ nosilec	Obdobje izvedbe	Skupni strošek 2025–2031 (€)	Viri financiranja
Sprejetje, spremljanje in vrednotenje OCPS	aktivnost	Občina Vransko	2025–2031	500 €/leto	občinski proračun, EU sredstva, DRSI
Imenovanje stalnega koordinatorja trajnostnega prometnega načrtovanja	aktivnost	Občina Vransko	2025–2031	0 €	v okviru delovnih obveznosti
Udeležba v evropskih projektih (ETM, Dan brez avtomobila, Dan zemlje ipd.) in drugih akcijah s področja trajnostne mobilnosti (šolske akcije, društveni dogodki ...)	aktivnost	Občina Vransko	2025–2033	2.000 €/leto	občinski proračun, EU sredstva, DRSI
Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja, s poudarkom na ukrepih trajnostne mobilnosti	aktivnost	Občina Vransko	2025–2031	0 €	v okviru delovnih obveznosti
Letno obveščanje javnosti o aktivnostih s področja prometa v občini (napredek projektov, akcije ...)	aktivnost	Občina Vransko	2025–2031	0 €	v okviru delovnih obveznosti
Digitalizacija prometnih podatkov (merilci hitrosti, parkirišča ...)	priprava dokumentacije	Občina Vransko	2025–2031	500 €/leto	občinski proračun, EU sredstva
Izdelava mobilnostnega načrta za javno upravo, javne zavode ali gospodarske družbe v občini	priprava dokumentacije	Občina Vransko	2025–2031	3.000 €	občinski proračun, EU sredstva



7.2 Hoja

TABELA 18: Akcijski načrt – Hoja

Hoja					
Ukrep	Tip ukrepa	Odgovornost/ nosilec	Obdobje izvedbe	Skupni strošek 2025–2031 (€)	Viri financiranja
Površine za hojo Vransko-Ločica pri Vranskem	projekt in izvedba	Občina Vransko, DRSI	2025–2031	35.000 €	občinski proračun, EU sredstva, DRSI
Površine za hojo na relaciji Čeplje-Vransko	projekt in izvedba	Občina Vransko, DRSI, DARS	2025–2031	0 €	DRSI
Površine za hojo Prekopa-Čeplje	projekt in izvedba	Občina Vransko, DRSI	2025–2033	0 €	DRSI
Površine za hojo do Centra AMZS	projekt in izvedba	Občina Vransko	2025–2031	100.000 €	občinski proračun, EU sredstva
Projekt Zelena pot vseh generacij	projekt in izvedba	Občina Vransko	2025–2031	420.000 €	občinski proračun, EU sredstva DRR, 2.7)
Izdelava pregleda izboljšav obstoječega omrežja in izdelava zasnove razširitve omrežja peš povezav	projekt	Občina Vransko	2025–2031	5.000 €	občinski proračun, EU sredstva, DRSI
Ureditev primernih površin ob občinskih cestah, s poudarkom na površinah okoli šole in vrtca	projekt in izvedba	Občina Vransko	2025–2031	30.000 €	občinski proračun, EU sredstva
Odprava ovir za gibalno ovirane osebe in ureditev varnih prehodov čez cestne površine (npr. pri Zavodu sv. Rafaela)	projekt in izvedba	Občina Vransko	2025–2031	3.000 €/leto	občinski proračun, EU sredstva
Nadaljevanje obstoječih in uvedba novih programov za varno pot v vrtec in šolo	aktivnost	Občina Vransko	2025–2031	0 €	v okviru delovnih obveznosti
Izgradnja in ureditev javne razsvetljave	projekt in izvedba	Občina Vransko	2025–2031	5.000 €/leto	občinski proračun
Promocijske dejavnosti za spodbujanje hoje	aktivnost	Občina Vransko	2025–2031	0 €	v okviru delovnih obveznosti
Postavitev informacijske infrastrukture (usmerjevalne table ...)	projekt in izvedba	Občina Vransko	2025–2031	300 €/leto	občinski proračun, EU sredstva
Ureditev in ozelenitev ter postavitev urbane opreme ob obstoječih in novih površinah za hojo	projekt in izvedba	Občina Vransko	2025–2031	1.000 €/leto	občinski proračun, EU sredstva
Podaljšek pločnika proti kampu z ureditvijo prehoda					občinski proračun, DRSV



7.3 Kolesarjenje

Tabela 19: Akcijski načrt – Kolesarjenje

Kolesarjenje					
Ukrep	Tip ukrepa	Odgovornost/ nosilec	Obdobje izvedbe	Skupni strošek 2025–2031 (€)	Viri financiranja
Kolesarska povezava Vransko-Rogatec in Velenje-Šešče	projekt in izvedba	Občina Vransko, DRSI	2025–2031	0 €	EU sredstva, DRSI
Izdelava zasnove omrežja kolesarskih povezav	projekt	Občina Vransko	2025–2031	5.000 €	občinski proračun, EU sredstva, DRSI
Označitve kolesarskih površin na občinskih cestah	projekt in izvedba	Občina Vransko, DRSI	2025–2031	1.000 €/leto	občinski proračun, EU sredstva, DRSI
Vzpostavitev mreže sistema KolesCE	projekt in izvedba	Občina Vransko	2025–2031	40.000 €	občinski proračun, EU sredstva
Postavitev parkirišč za kolesa ob pomembnejših objektih	projekt in izvedba	Občina Vransko	2025–2031	30.000 €	občinski proračun, EU sredstva
Postavitev polnilnic za e-kolesa ob pomembnejših interesnih točkah	projekt in izvedba	Občina Vransko	2025–2031	3.000 €	občinski proračun, EU sredstva
Promocijske dejavnosti za spodbujanje kolesarjenja	aktivnost	Občina Vransko	2025–2031	0 €	v okviru delovnih obveznosti
Postavitev informacijske infrastrukture (usmerjevalne table ...)	projekt in izvedba	Občina Vransko	2025–2031	300 €/leto	občinski proračun, EU sredstva



7.4 Javni potniški promet

Tabela 20: Akcijski načrt – Javni potniški promet

JPP					
Ukrep	Tip ukrepa	Odgovornost/ nosilec	Obdobje izvedbe	Skupni strošek	
Nadgradnja obstoječe infrastrukture in izgradnja novih postajališč JPP z vključeno opremo postajališč	projekt in izvedba	Občina Vransko	2025–2031	60.000 €	občinski proračun, DRSI, EU sredstva
Izvajanje projekta Prostofer	aktivnost	Občina Vransko	2025–2031	8.000 €/leto	občinski proračun
Združevanje javnega linijskega prevoza s šolskimi prevozi	pobuda	Občina Vransko, izvajalci JPP	2025–2031	0 €	pobuda
Uskladitev voznih redov in povečanje števila voženj JPP	pobuda	Občina Vransko, izvajalci JPP	2025–2031	0 €	pobuda
Promocijske dejavnosti in dejavnosti obveščanja občanov za spodbujanje uporabe JPP	aktivnost	Občina Vransko, izvajalci JPP	2025–2031	0 €	v okviru delovnih obveznosti
Brezplačen prevoz za mlajše od 18 let	pobuda	Občina Vransko, izvajalci JPP	2025–2031	0 €	pobuda

7.5 Motorni promet

Tabela 21: Akcijski načrt – Motorni promet

Osební motorni promet					
Ukrep	Tip ukrepa	Odgovornost/ nosilec	Obdobje izvedbe	Skupni strošek 2025–2031 (€)	Viri financiranja
Vzdrževanje, obnove, novogradnje in rekonstrukcije občinskih cest	projekt in izvedba	Občina Vransko	2025–2031	400.000 €/leto	občinski proračun
Projektna dokumentacija za spremembo prometnega režima v naselju Vransko	projektna dokumentacija	Občina Vransko	2025–2031	40.000 €	občinski proračun, EU sredstva
Izgradnja P+R postajališč (ob avtocesti)	pobuda	Občina Vransko, DARS, DRSI	2025–2031	0 €	pobuda
Izboljšanje pretočnosti prometa na državnih cestah (npr. krožišča ...)	pobuda	Občina Vransko, DRSI	2025–2031	0 €	pobuda
Izvedba ukrepov za umirjanje in urejanje prometa na občinskih cestah (hitrostne ovire, stebrički, merilci hitrosti)	projekt	Občina Vransko	2025–2031	40.000 €	občinski proračun, EU sredstva
Zmanjšanje vplivov mirujočega tovornega prometa (nepravilna parkiranja, nočitve ...) s postavitvijo ustrezne signalizacije	pobuda	Občina Vransko, DARS	2025–2031	40.000 €	občinski proračun, EU sredstva