



OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE
SVETI ANDRAŽ
V SLOVENSKIH GORICAH





Spoštovane občanke in občani,

S sprejetjem Občinske celostne prometne strategije smo si zastavili jasen in dolgoročen načrt za urejanje prometa, ki bo izboljšal kakovost bivanja in omogočil trajnostni razvoj. Ta dokument je rezultat obsežnega sodelovanja in preiščljenega načrtovanja, ki presega zgolj prometne rešitve, temveč v ospredje postavlja dostopnost, varnost in učinkovitost prometa ter oblikovanje prostora, ki bo prijazen vsem generacijam.

Zavedamo se, da promet ni zgolj vprašanje infrastrukture, temveč ključen element vsakdanjega življenja. Zato smo pri pripravi strategije sledili sodobnim načelom celostnega prometnega načrtovanja, ki upoštevajo potrebe vseh udeležencev – od pešcev in kolesarjev do voznikov in uporabnikov javnega prevoza.

Posebno vrednost strategiji daje dejstvo, da je nastajala skozi odprt proces – vaše ideje, pobude in predlogi so bili temelj za oblikovanje konkretnih rešitev. Zdaj sledi ključna faza – izvajanje strategije, pri kateri bomo še naprej potrebovali vašo podporo in sodelovanje.

Pred nami so izzivi, a tudi številne priložnosti za izboljšave, ki jih bomo lahko uresničili s sodelovanjem, preiščljenimi ukrepi in odgovornim načrtovanjem. Verjamemo, da bomo s skupnimi močmi uspeli oblikovati občino, kjer bo promet varen, dostopen in prilagojen potrebam vseh občanov.

Hvala vsem, ki ste prispevali k oblikovanju te pomembne strategije.

županja
Občine Sveti Andraž v Slovenskih goricah
Darja Vudler Berlak

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE SVETI ANDRAŽ V SLOVENSKIH GORICAH

Občinska celostna prometna strategija Občine Sveti Andraž v Slovenskih goricah je nastala v okviru razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo Občinskih celostnih prometnih strategij v slovenskih občinah.

Operacijo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Naročnik:
Občina Sveti Andraž v Slovenskih goricah
Vitomarci 71, 2255 Vitomarci

Izvajalci:
Masterplan d.o.o.
PRO-MOČ d.o.o.

Avtorji:
Marija Konečnik Kunst
Peter Cafuta
Vesna Čep
Špela Frumen
Aljaž Kunst
Bernarda Gotlin
Damijan Gotlin

Fotografije
May Mahorič
občinski arhiv

Oblikovna zasnova in postavitve:
Profile s.p.

Leto izida: 2025
Viri: spletni viri



1	UVOD	5
2	PROCES PRIPRAVE	7
3	DELOVNE SKUPINE	9
4	VIZIJA IN CILJI	10
5	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	17
6	PET STEBROV UKREPANJA	33
7	AKCIJSKI NAČRT	53



Sofinancira
Evropska unija



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Občina
Sveti Andraž
v Slovenskih goricah



Slika 1: Pogled na Sv. Andraž v Slovenskih goricah



1 | Uvod

Promet predstavlja enega ključnih elementov vsake skupnosti, saj neposredno vpliva na vsakodnevno mobilnost prebivalcev, gospodarsko dejavnost in splošno kakovost bivanja. Učinkovito načrtovanje prometa zahteva celovit in usklajen pristop, ki zagotavlja dostopnost, varnost in trajnostni razvoj prometnega sistema.

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) predstavlja strateški okvir za izboljšanje prometnega sistema v občini. Njena vloga je zagotoviti rešitve, ki omogočajo varno in dostopno prometno omrežje, prilagojeno potrebam prebivalcev in razvojnim usmeritvam občine.

Sprejetje OCPS je pomemben korak k vzpostavitvi celostnega prometnega načrtovanja v občini, ki temelji na preverjenih dobrih praksah iz drugih evropskih držav.

Tak pristop prinaša številne koristi, kot so izboljšana prometna varnost, večja dostopnost do storitev, zmanjšanje prometnih zastojev ter boljša kakovost bivanja.

S ciljno usmerjenimi ukrepi in dolgoročno vizijo bo občina učinkoviteje naslavljala prometne izzive prihodnosti.

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA	CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
infrastruktura je osrednji predmet obravnave	infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
projektno načrtovanje	strateško in ciljno načrtovanje
netransparentno odločanje	transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	osrednja cilja dostopnost in kakovosti bivanja
investicijsko intenzivno načrtovanje	osredotočenost na človeka
zadovoljevanje prometnega povpraševanja	upravljanje prometnega povpraševanja
osredotočenost na velike in drage projekte	osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
domena prometnih inženirjev	interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
izbor prometnih projektov brez strateških presoj	strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

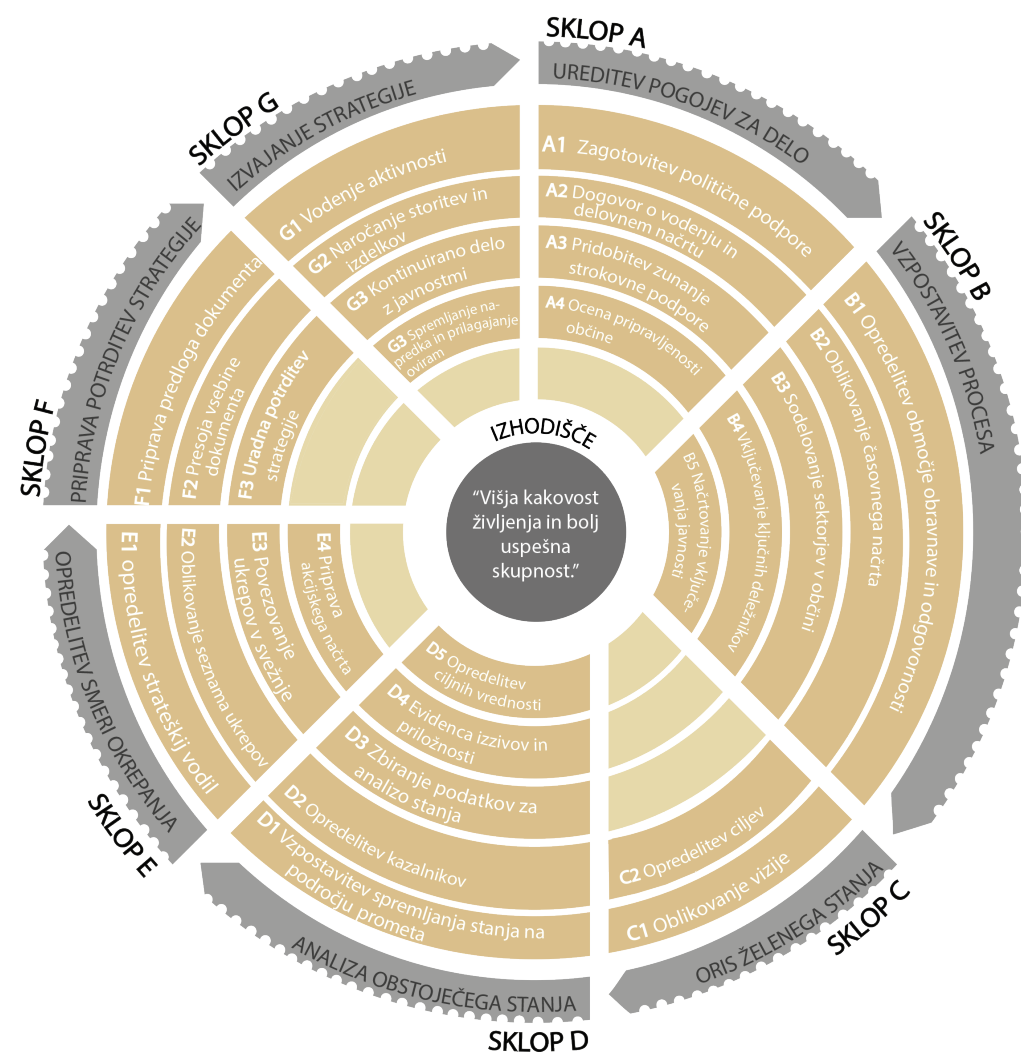


Diagram 1: Proces priprave OCPS, vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo ©Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo april 2023

2 | Proces priprave občinske celostne prometne strategije

Postopek priprave Občinske celostne prometne strategije poteka v skladu z nacionalnimi smernicami in je razdeljen na več vsebinskih sklopov. Vsak sklop predstavlja pomemben korak v procesu oblikovanja strategije, ki vključuje ključne deležnike, javnost in strokovno podporo.

Proces priprave je potekal od maja 2024 in se zaključil s sprejemom strategije na občinskem svetu v letu 2025. Priprava Občinske celostne prometne strategije (OCPS) je potekala v več vsebinsko zaokroženih sklopih, ki so omogočili sistematičen razvoj strateškega dokumenta.

Proces se vodi skladno z nacionalnimi smernicami in vključuje vse ključne korake, od začetnega organiziranja do končnega sprejema strategije.

OCPS je bil tako pripravljen skozi več zaporednih faz, ki so zagotovile celovit in premišljen pristop k oblikovanju prometnega sistema občine. Strategija zdaj služi kot osnova za izvajanje ukrepov in spremljanje napredka pri razvoju prometnega sistema v občini.

1. UREDITEV POGOJEV ZA DELO (SKLOP A)

Na začetku procesa so bili vzpostavljeni temelji za uspešno pripravo strategije. Določena je bila organizacijska struktura, pristojnosti deležnikov in časovni okvir izvedbe. Občina je zagotovila potrebne vire in strokovno podporo za celoten proces izdelave OCPS.

2. VZPOSTAVITEV PROCESA (SKLOP B)

V tej fazi je bilo vzpostavljeno sodelovanje z deležniki, ki so imeli ključno vlogo pri oblikovanju strategije. Določene so bile skupine, ki so sodelovale pri pripravi dokumenta, vključno z občinsko upravo, predstavniki različnih skupin, prometnimi strokovnjaki in širšo javnostjo. Pripravljene so bile smernice za vključevanje prebivalcev in zbiranje mnenj.

3. ORIS ŽELENEGA STANJA (SKLOP C)

Pomemben del priprave OCPS je bilo oblikovanje vizije in določitev strateških usmeritev. Na podlagi predhodnih usmeritev in politik trajnostne mobilnosti so bile definirane ključne usmeritve za razvoj prometa v občini. Ta faza je zagotovila jasno podlago za nadaljnje korake pri oblikovanju strategije.

4. ANALIZA STANJA IN IDENTIFIKACIJA IZZIVOV (SKLOP D)

V sklopu analize obstoječega stanja so bili zbrani in obdelani podatki o prometnem sistemu občine. Izvedene so bile javne razprave, ankete s splošno javnostjo, terenski ogledi, ankete pri večjih zaposlovalcih, ankete z učenci osnovne šole, kordonsko štetje prometa, intervjuji in delavnice s ključnimi deležniki, s čimer so bile prepoznane ključne težave in potrebe na področju prometa.

5. OPREDELITEV SMERI UKREPANJA (SKLOP E)

Na podlagi ugotovitev iz prejšnjih faz, predlogov širše delovne skupine in javnosti so bili oblikovani konkretni ukrepi in rešitve, ki bodo prispevali k izboljšanju prometnega sistema v občini.

6. PRIPRAVA IN POTRDIJEV STRATEGIJE (SKLOP F)

Zaključni del priprave OCPS je vključeval oblikovanje končnega dokumenta, ki je bil usklajen z vsemi deležniki in predstavljen javnosti. Po javni obravnavi in vključitvi morebitnih dopolnitev je strategijo potrdil občinski svet, s čimer je postala veljaven strateški dokument občine.



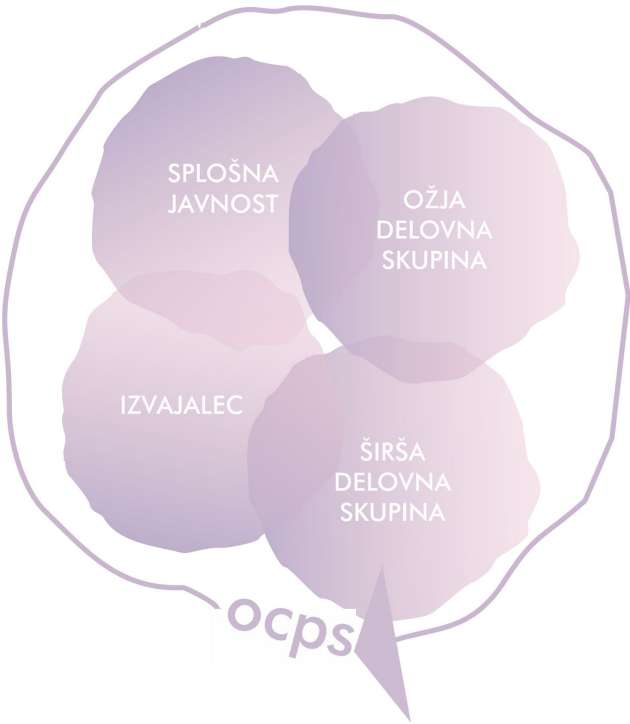
Slika 2: Kolaž fotografij iz postopka priprave OCPS



Slika 3: Nočni pogled na praznično osvetljen Sv. Andraž v Slovenskih goricah (vir: Marko Vindiš)

3 | Delovne skupine za pripravo OCPS

V pripravo OCPS so bile vključene različne delovne skupine, ki so s svojimi znanji, izkušnjami in pogledi pomembno prispevale k oblikovanju vsebin. Njihova vloga je zajemala širok spekter nalog – od zagotavljanja organizacijske in strokovne podpore do oblikovanja vsebinskih izhodišč in seznanjanja izvajalca s lokalnimi značilnostmi.



Grafikon 1: Ponazoritev prepleta delovnih skupin pri pripravi OCPS

IZVAJALEC

Izvajalec je vodil pripravo naloge in skrbel za strokovno izvedbo celotnega procesa. Njegove naloge so vključevale metodološko usmerjanje, analizo obstoječega stanja, oblikovanje vizije in strateških ciljev, pripravo nabora ukrepov ter usklajevanje vsebine dokumenta. Prav tako je izvajalec koordiniral sodelovanje različnih deležnikov in občanov, zagotavljal strokovno podporo in pripravljal končno verzijo strategije.

OŽJA DELOVNA SKUPINA

Ožjo delovno skupino so sestavljali člani občinske uprave, ki so zagotavljali operativno podporo pri pripravi OCPS. Njihova naloga je bila usklajevanje strategije z lokalnimi politikami, spremljanje poteka izdelave dokumenta, zagotavljanje podatkov ter informacij, ki so ključne za analizo in oblikovanje ukrepov. Prav tako so sodelovali pri administrativnih postopkih in organizaciji javnih posvetovanj ter potrditvi strategije na občinskem svetu.

ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Širša delovna skupina, sestavljena iz ključnih deležnikov, je bila vključena v več faz procesa priprave OCPS. Aktivno je sodelovala pri oblikovanju vizije in ciljev strategije, določanju ciljnih vrednosti, prepoznavanju ključnih izzivov in priložnosti ter oblikovanju strateških usmeritev. Poleg tega je prispevala strokovne in praktične vpogleda pri oblikovanju konkretnih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini. Širšo delovno skupino so sestavljali predstavniki občinskega sveta, vaškega odbora Vitomarcev, občinskega SPV, medobčinskega redarstva, Policije, Prostovoljnega gasilskega društva, Društva upokojencev, turistične deležnike in Podružnične OŠ Vitomarci.

SPLOŠNA JAVNOST

Splošna javnost je imela možnost sodelovati v vseh fazah izdelave OCPS, kar je zagotovilo, da so bile pri oblikovanju strategije upoštevane dejanske potrebe in pričakovanja prebivalcev. Prebivalci so lahko svoja mnenja in predloge prispevali prek javnih razprav, anket, delavnic in drugih participativnih procesov. S tem so imeli priložnost soustvarjati prometne rešitve, ki neposredno vplivajo na kakovost njihovega vsakdana.



4 | Vizija in cilji oris zelenega stanja

Vizija in cilji so temelj vsakega strateškega načrtovanja, saj določajo smer razvoja in dolgoročne prioritete. Vizija predstavlja želene prihodnje razmere, ki jih želimo doseči, in deluje kot skupni cilj, h kateremu stremimo, cilji pa so konkretne usmeritve in merila, s katerimi vizijo postopoma uresničujemo.

Njihova pomembnost se kaže predvsem v usmerjanju odločanja in načrtovanja, saj omogočajo, da se ukrepi in razvojna strategija izvajajo premišljeno in v skladu z dolgoročnimi potrebami. Brez jasno postavljene vizije in ciljev bi bilo načrtovanje nesistematično, ukrepi pa neusklajeni, kar bi lahko privedlo do neučinkovite rabe virov in neoptimalnih rešitev.

Vizija in cilji predstavljajo okvir, ki usmerja razvoj strategije.

Vizija Občine
Sveti Andraž v Slovenskih goricah

»Varnost in dostopnost –
temelj prometne infrastrukture
v Občini Sveti Andraž v
Slovenskih goricah.
Spodbujanje zdravega življenjskega
sloga in povezane skupnosti za
izboljšanje kakovosti življenja.«

4.1 / OBLIKOVANJE VIZIJE IN CILJEV

Vizija in cilji OCPS so bili oblikovani skozi večstopenjski proces, ki je vključeval delavnice s širšo delovno skupino, javne razprave in povratne informacije ključnih deležnikov ter splošne javnosti. Namen tega procesa je bil zagotoviti, da vizija in cilji odražajo dejanske potrebe prebivalcev ter razvojne usmeritve občine. Po obravnavi zbranih predlogov in mnenj je bil na sestanku z vodstvom občine potrjen končni predlog vizije in prioritetenih ciljev.

delavnice s
širšo delovno skupino,
javne razprave in
povratne informacije
ključnih deležnikov ter
splošne javnosti

po obravnavi zbranih
predlogov in mnenj
z vodstvom občine
potrjen končni predlog
vizije in prioritetenih
ciljev

oblikovanje
vizije in
ciljev

Grafikon 2: Ponazoritev procesa oblikovanja
ciljev skozi različne korake v postopku

Slika 4: Jutranje meglice nad Sv. Andražem v Slovenskih goricah (vir: Marko Vindiš)

4.2 / OBRAZLOŽITEV VIZIJE

“Občina si prizadeva za zagotavljanje varnega prometnega sistema za vse udeležence. Z nadgradnjo in vzdrževanjem cestne infrastrukture ter uvajanjem dodatnih varnostnih ukrepov bomo zmanjšali število prometnih nesreč in povečali občutek varnosti med prebivalci. Varne poti za pešce in kolesarje bodo ključno prispevale k večji uporabi aktivnih oblik mobilnosti.

Prizadevamo si za enakopravno dostopnost do vseh ključnih storitev in javnih površin za vse prebivalce. Oblikovali bomo infrastrukturo, ki bo omogočala nemoten dostop do izobraževalnih ustanov, zdravstvenih storitev, trgovin in rekreacijskih objektov, tudi za starejše in osebe z omejeno mobilnostjo. S tem bomo zagotovili, da bodo vsi prebivalci imeli enake možnosti za dostop do osnovnih potrebščin.

Spodbujanje hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in uporabe javnih površin za rekreacijo je ena naših prednostnih nalog. Z razvojem varnih in povezanih kolesarskih poti ter pešpoti bomo omogočili prebivalcem aktivno preživljanje prostega časa v prijetnem in varnem okolju. To bo prispevalo k izboljšanju zdravja in dobrega počutja prebivalcev.”



Slika 5: Promocija zdravega načina življenja – slovenska olimpijska bakla

4.3 / CILJI OCPS IN NJIHOV POMEN

V ospredje razvoja občinske vizije so postavljeni trije prioritetni cilji, ki imajo ključno vlogo pri usmerjanju razvoja na lokalni ravni. Ti cilji so prevzeti iz nabora obveznih ciljev, oblikovanih v okviru metodologije za pripravo OCPS in so razvrščeni po prioritetnem redu pomembnosti na podlagi njihovega pomena ter vpliva na dolgoročni razvoj občine.

1

Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

Prometna varnost pomembno vpliva na kakovost življenja v občini, saj zagotavlja občutek varnosti, zmanjšuje tveganje za nesreče ter prispeva k večjemu zaupanju v prometni sistem. Varno in urejeno prometno okolje omogoča nemoteno gibanje vseh udeležencev v prometu. Občutek varnosti v prometu vpliva tudi na bolj sproščeno in aktivno vključevanje prebivalcev v vsakdanje dejavnosti.

2

Izboljšana kakovost bivanja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti

Izboljšana kakovost bivanja se odraža v urejenem, varnem in dostopnem okolju, ki prebivalcem omogoča zdravo, aktivno in zadovoljno vsakdanje življenje. Zeleni javni prostori, kakovostna prometna povezanost ter spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti prispevajo k privlačnosti in povezanosti skupnosti. Občina s tem ciljem stremi k izboljšanju javnega prostora, krejitvi družbenih vezi in občutka pripadnosti med prebivalci.

3

Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

Dostopen prometni sistem omogoča vsem prebivalcem enakovredno sodelovanje v družbenem življenju in zmanjšuje socialne razlike. Zagotavlja mobilnost ne glede na starost, finančne zmožnosti ali telesne sposobnosti ter s tem prispeva k večji neodvisnosti posameznikov.

Poleg prioritetnih ciljev so bili po pomembnosti razvrščeni tudi preostali cilji. Vseh sedem ciljev skupaj prispeva k celovitemu uresničevanju vizije občine.

4

Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti

5

Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci

6

Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo

7

Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa

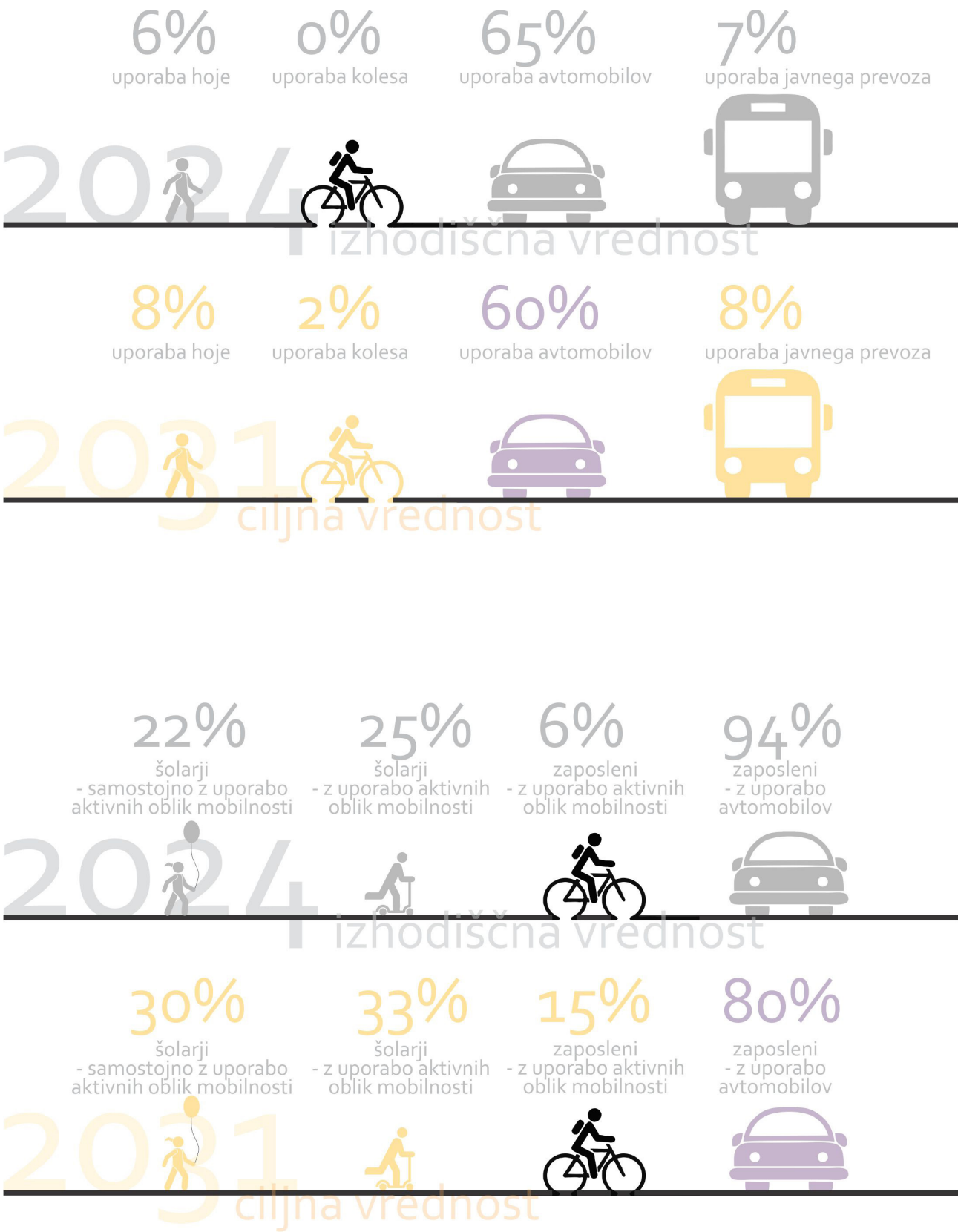
4.4 / CILJNE VREDNOSTI

Vsak cilj OCPS je podprt s pripadajočimi ciljnimi vrednostmi, ki temeljijo na analizi obstoječega stanja in so usklajene z nacionalnimi ter evropskimi usmeritvami celostnega načrtovanja prometa. S tem se zagotavlja sistematično spremljanje in prilagajanje strategije glede na dejanske rezultate ter potrebe občine.

Ciljne vrednosti predstavljajo ključne učinke, s katerimi bo občina spremljala napredek pri uresničevanju ciljev Občinske celostne prometne strategije. Določajo merljive in dosegljive spremembe na področju izbranih ciljev, ter omogočajo objektivno vrednotenje učinkovitosti izvedenih ukrepov. Za namen spremljanja učinkov je bil opredeljen ožji izbor kazalnikov. Za leto 2024 so bile izmerjene izhodiščne vrednosti na podlagi kordonskega štetja prometa, anket o potovalnih navadah šolarjev in zaposlenih ter statističnih podatkov o količini prometnih nesreč. Na tej osnovi so bile za leto 2031 oblikovane ciljne vrednosti, ki odražajo želene spremembe v prometu.

Tabela 1: Razvrstitev ciljev glede na pomembnost, kazalniki spremljanja učinkov ter izhodiščne vrednosti za leto 2024 in ciljne vrednosti za leto 2031

	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBNOСТИ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2024	Ciljna vrednost v letu 2031
1.	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Število vseh zabeleženih prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let	Zmanjšati število vseh zabeleženih prometnih nesreč	42 v letih 2018 - 2022	33 v letih 2027-2031
		Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih	22%	30%
3.	Izboljšana kakovost bivanja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	25%	33%
		Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	6%	8%
2.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	7%	8%
5.	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	94%	80%
4.	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	0%	2%
6.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	6%	15%
7.	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	65%	60%



Grafikon 1: Ponazoritev izhodiščnih in ciljnih vrednosti iz Tabele 1 s piktogrami



Slika 6: Pogled na Sv. Andraž v Slovenskih goricah

5 |

Analiza obstoječega stanja

Analiza obstoječega stanja vključuje pregled prostorskih in demografskih značilnosti ter ključnih elementov prometnega sistema v občini Sveti Andraž v Slovenskih goricah. Namen analize je prepoznati obstoječe dosežke in izpostaviti ključne izzive obstoječega prometnega sistema ter opredeliti priložnosti za nadaljnji razvoj prometnega sistema v občini.

Pri pripravi analize so bili uporabljeni različni viri in metode, kot so kordonsko štetje prometa, ankete o potovalnih navadah zaposlenih in šolarjev, anketa splošne javnosti ($N > 100$), poglobljeni intervjuji s ključnimi deležniki, javne razprave, terenski ogledi in ostalo. Zbrani podatki so bili analizirani z namenom prepoznavanja ključnih vzorcev vedenja, ocene dejanskega stanja prometnega sistema ter poglobljenega razumevanja težav in potreb, s katerimi se občani srečujejo pri vsakodnevni mobilnosti.

V okviru analize so v ospredje postavljeni ključni dejavniki, ki vplivajo na oblikovanje prometne politike – med njimi značilnosti poselitve, demografska sestava, migracijski vzorci in potovalne navade v občini. Poseben poudarek je namenjen prepoznavi že učinkovitih obstoječih ureditev, izpostavitvi izzivov ter opredelitvi konkretnih priložnosti v prometnem sistemu.

Vsebine analize pregleda obstoječega stanja so združene v naslednja podpoglavja:

5.1

Splošni podatki o občini

5.2

Potovalne navade v občini

5.3

Ključne ugotovitve

1

Ključni dosežki

2

Ključni izzivi

3

Ključne priložnosti

Občina Sveti Andraž v Slovenskih goricah se nahaja v severovzhodnem delu Slovenije in je del podravske statistične regije. Obsega 18 km², kar jo po površini uvršča na 203. mesto med slovenskimi občinami. V letu 2022 je imela približno 1.200 prebivalcev, s čimer se po številu prebivalcev uvršča na 204. mesto v državi. Gostota naseljenosti znaša 68 prebivalcev na km², kar je manj od državnega povprečja (104 prebivalci na km²).

Prebivalstvo živi v razpršenih naseljih, kar pomeni, da je dostopnost do osnovnih storitev, izobraževalnih ustanov, zdravstva in delovnih mest v veliki meri odvisna od cestne infrastrukture in individualne mobilnosti.

Visok delež osebnih avtomobilov (607 na 1.000 prebivalcev) kaže na to, da večina prebivalcev za dnevne poti uporablja lastno vozilo.

Občina ima Podružnično osnovno šolo Vitomarci, kjer otroci obiskujejo prvih 6 razredov, zadnje tri pa obiskujejo v matični šoli v Cerkvjenjaku. V šolskem letu 2022/2023 se je izobraževalo približno 70 učencev osnovne šole. V občini deluje en vrtec, ki ga je v letu 2022 obiskovalo 58 otrok.



Slika 7: Pogled na Sv. Andraž v Slovenskih goricah, vir časopis Lokalec

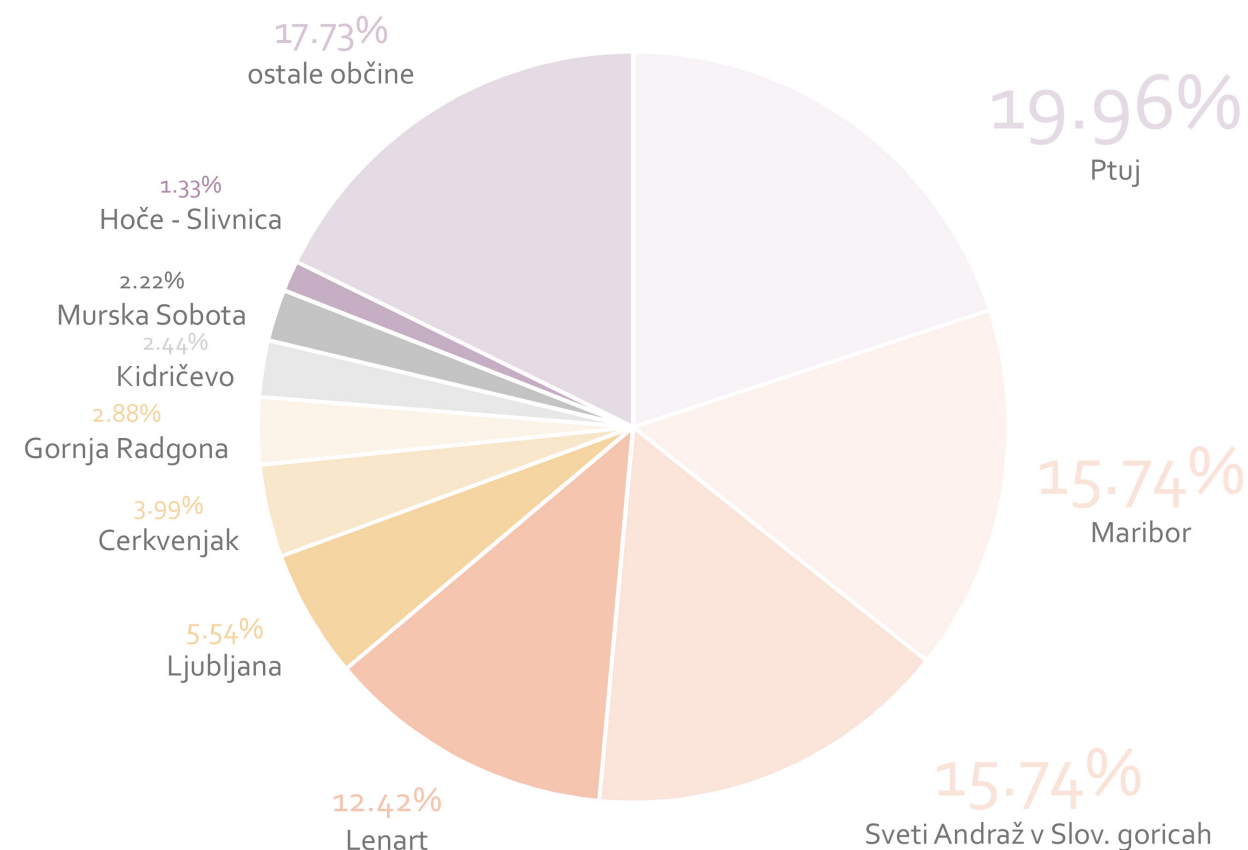
Podatki za leto 2023 kažejo, da je v občini delovno aktivnih 451 prebivalcev, pri čemer jih le 15,74 % dela v občini, medtem ko se velika večina (84,26 %) na delo vozi izven občine. Največ je zaposlenih v občini Ptuj (20 %), MO Maribor (15,74 %) in občini Lenart (12,41 %), kar potrjuje izrazito delovno migracijo. To poudarja pomen ustreznih prometnih povezav z večjimi gospodarskimi središči, ki so ključne za dostopnost delovnih mest in vsakodnevno mobilnost prebivalcev.

Demografski podatki za leto 2022 kažejo, da je bil naravni prirast v občini pozitiven (1,7 na 1.000 prebivalcev), kar nakazuje, da je v občini prisoten določen delež mladih družin, kar povečuje potrebo po varnih poteh za pešce in kolesarje, predvsem v bližini vrtca in šole. Kljub temu pa indeks staranja (103) nakazuje, da se prebivalstvo postopoma stara, kar v prihodnje pomeni večje potrebe po prilagojenem javnem prevozu in infrastrukturi za manj mobilne osebe.

Negativni selitveni prirast (−9,2 na 1.000 prebivalcev) kaže na odseljevanje prebivalcev, kar lahko vpliva na zmanjšano uporabo prometne infrastrukture, a hkrati tudi na večjo odvisnost tistih, ki ostajajo, od lastnega prevoza.

Nadaljnje izboljšanje prometne infrastrukture v občini in povezav z večjimi upravnimi središči je ključnega pomena za gospodarski razvoj in kakovost življenja v občini.

Grafikon 2: Delovna migracija prebivalcev Občine Sveti Andraž v Slov. goricah po občinah zaposlitve za leto 2023. Vir: SURS.

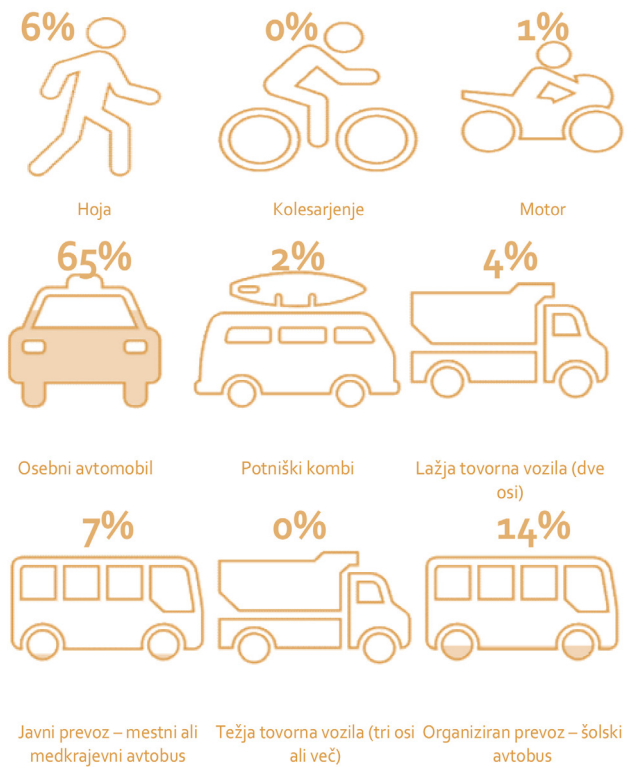


5.2 / POTOVALNE NAVADE V OBČINI

Potovalne navade prikazuje strukturo vsakodnevnih potovalnih vzorcev. Izvedeno je bilo kordonsko štetje prometa ob Podružnični OŠ Vitomarci (na lokalni cesti LC 203372 Drbetinci–Vitomarci). Izvedena je bila anketa med šolarji na Podružnični OŠ Vitomarci, z namenom pridobitve informacij o potovalnih načinih pri poteh v šolo ter o deležu otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih. Anketa o potovalnih načinih pri poteh na delo je bila izvedena med zaposlenimi na Podružnični OŠ Vitomarci in Vrtcu Vitomarci, z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih ter o dolžinah poti na delo.

Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (rezultati kordonskega štetja prometa na dan 30. 5. 2024 med 6.30 – 8.30 in 14.30 – 16.30, kordonsko štetje prometa se je izvajalo ob Podružnični OŠ Vitomarci na LC 203372 Drbetinci – Vitomarci)

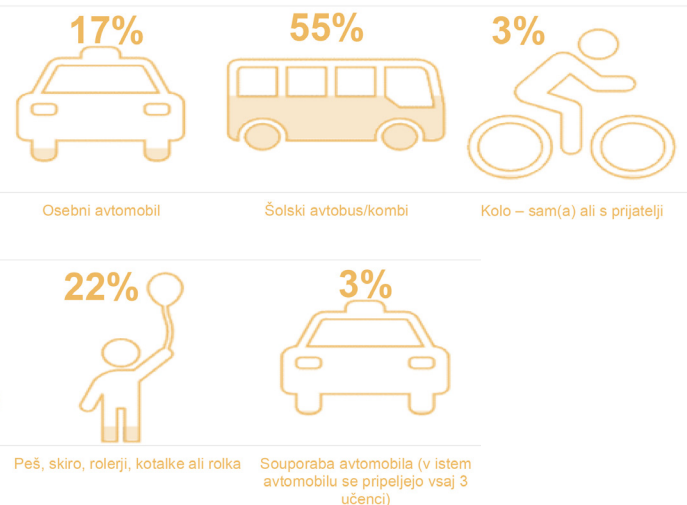
Večinski delež uporabe potovalnih načinov na glavni prometnici predstavlja avtomobil z 65%. Delež organiziranega šolskega prevoza predstavlja 14%, medtem ko delež javnega prevoza predstavlja 7%. Delež uporabe hoje predstavlja 6%, medtem ko je delež uporabe kolesa zanemarljiv 0%. Preostali delež predstavljajo potniški kombiji ter lažja in težja tovorna vozila. Turističnih avtobusov, občasnega avtobusnega prevoza in kmetijske mehanizacije se ne upošteva pri izračunu deležev uporabe prometnih načinov



Piktogrami prikazujejo deleže in obseg prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo (anketa se je izvedla na Podružnični OŠ Vitomarci na dan 11. 6. 2024 med učenci 3. in 5. razreda, ter učenci 7. razreda matične OŠ Cerkenjak)

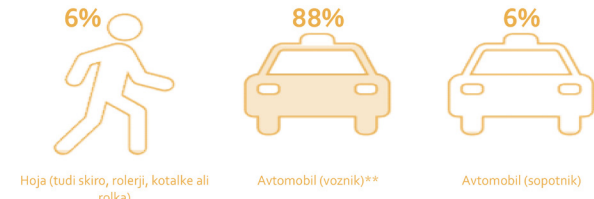
Večinski delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo predstavljajo šolski avtobus/kombi (55%). Sledi delež uporabe hoje (22%) in avtomobila (20%). Delež otrok, ki pri poteh v šolo uporabljajo kolo je zanemarljivo nizek (3%).



Piktogrami prikazujejo deleže uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (anketa o poteh na delo je bila izvedena med zaposlenimi na Podružnični OŠ Vitomarci in Vrtcu Vitomarci) izvedena v juniju 2024

Pri poteh na delo zajema večinski delež uporaba avtomobila (94%). Znatno nižji je delež uporabe hoje (6%). Delež uporabe kolesa ali javnega prevoza ni zaznan.



Piktogrami prikazujejo deleže uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo med zaposlenimi na OŠ in občini

Dolžine poti na delo (anketa o poteh na delo je bila izvedena med zaposlenimi na Podružnični OŠ Vitomarci in Vrtcu Vitomarci) izvedena v juniju 2024

Večina zaposlenih je od dela oddaljena 10km – 30km (56%). 5km – 10km od dela je oddaljenih 19%, 2km – 5km 13% in manj kot 2km 13%. Prevoz na zelo dolge razdalje (več kot 30 km) ni zaznan.



Grafikon 3: Prikaz dolžin poti na delo.

5.3 / KLJUČNE UGOTOVITVE

Ključne ugotovitve predstavljajo strnjen pregled najpomembnejših spoznanj, pridobljenih z analizo obstoječega stanja in prikazujejo trenutno stanje prometnega sistema skozi prizmo dosežkov, obstoječih izzivov in razvojnih priložnosti.

V uvodnem delu so predstavljeni dosežki, ki ponazarjajo napredek na ključnih področjih mobilnosti v občini. Sledi pregled izzivov, ki prikazujejo neenakomerno razvitost prometnega sistema in omejujejo njegovo celovito delovanje. Ti izzivi pa hkrati odpirajo priložnosti za ciljno usmerjene izboljšave na tistih segmentih, kjer so potrebe največje in kjer lahko ukrepi najbolj prispevajo k bolj uravnoteženemu in trajnostnemu prometnemu okolju.

- 1

Ključni dosežki

 - Vzpostavljeni temelji za celovit prometni razvoj in varno cestno infrastrukturo
 - Pričetek zagotavljanja pogojev za aktivno mobilnost
 - Osnovna dostopnost javnega prevoza
- 2

Ključni izzivi

 - Visoka odvisnost od avtomobila
 - Pomanjkljivo razvito omrežje kolesarskih poti in pešpoti
 - Neučinkovitost javnega prevoza
 - Visoke hitrosti avtomobilskega prometa
- 3

Ključne priložnosti

 - Zniževanje odvisnosti od osebnih avtomobilov
 - Izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje
 - Izboljšanje učinkovitosti in privlačnosti javnega prevoza

Ključni dosežki

Ključni dosežki pomagajo razumeti trenutno stanje prometa v občini in usmerjajo prihodnje načrtovanje. So podlaga za učinkovito pripravo strategije, saj pokažejo, kaj že deluje in kje so še možnosti za izboljšave.

1

VZPOSTAVLJENI TEMELJI ZA CELOVIT PROMETNI RAZVOJ IN VARNO CESTNO INFRASTRUKTURO

2

PRIČETEK ZAGOTAVLJANJA POGOJEV ZA AKTIVNO MOBILNOST

3

OSNOVNA DOSTOPNOST JAVNEGA PREVOZA

1 / VZPOSTAVLJENI TEMELJI ZA CELOVIT PROMETNI RAZVOJ IN VARNO CESTNO INFRASTRUKTURO

Občina Sveti Andraž v Slovenskih goricah je s pričetkom priprave OCPS naredila pomemben prvi korak v smeri celostnega prometnega načrtovanja. Čeprav sistem še ni v celoti vzpostavljen, občina že uspešno uresničuje njegova načela: izboljšuje pogoje za hojo in kolesarjenje, spodbuja trajnostne načine mobilnosti ter krepi sodelovanje z javnostjo in občinsko upravo.

Občina ima ustrezno razvejano in vzdrževano cestno omrežje, z 49,53 km javnih cest, od tega 4,64 km državnih. Prometna obremenitev je nizka in stabilna, kar zagotavlja določeno stopnjo varnosti tudi aktivnim oblikam mobilnosti. Vzpostavljeno je območje omejene hitrosti (30 km/h) v okolici Podružnice OŠ Vitomarci. Večina križišč je ustrezno urejenih in zagotavlja varnost vsem udeležencem v prometu. V občini je nameščen delujoč prikazovalnik hitrosti.

Občina s temi ureditvami postavlja trdne temelje za nadaljnje sistematično urejanje prometa in postopno preusmerjanje v smer trajnostne mobilnosti.

2 / PRIČETEK ZAGOTAVLJANJA POGOJEV ZA AKTIVNO MOBILNOST

Občina je v preteklih letih pričela s postopnim izboljšanjem pogojev za hojo. Urejen je bil pločnik ob Podružnični OŠ Vitomarci in v središču občine, prav tako je bilo urejenih več prehodov za pešce ob ključnih točkah v občini. Poleg tega razpolaga z mrežo pohodniških, tematskih in planinskih poti, med njimi so učne poti ter daljše povezave kot sta Slovenjgoriška planinska pot in Vinsko turistična cesta 13. Poti predstavljajo dobro izhodišče za izvedbo nadaljnjih povezav. Prav tako osnovna šola v sodelovanju s policijo že izvaja aktivnosti za spodbujanje varnega vedenja učencev v prometu.

Občina je v preteklih letih pričela z vzpostavitvijo prvih kolesarskih površin, ki povezuje naselje Vitomarci s Čagono in Trnovsko vasjo v skupni dolžini 3km. Kolesarske površine so pretežno enostranske in dvosmerne, ter potekajo ob glavnih prometnicah. Občina je uvedla polnilno servisne postaje za e-kolesa in sistem izposoje e-koles, ki deluje pri dveh gostinskih ponudnikih v Vitomarcih. Zaradi manjših prometnih obremenitev lokalne ceste omogočajo prijetno vožnjo rekreativnim kolesarjem.

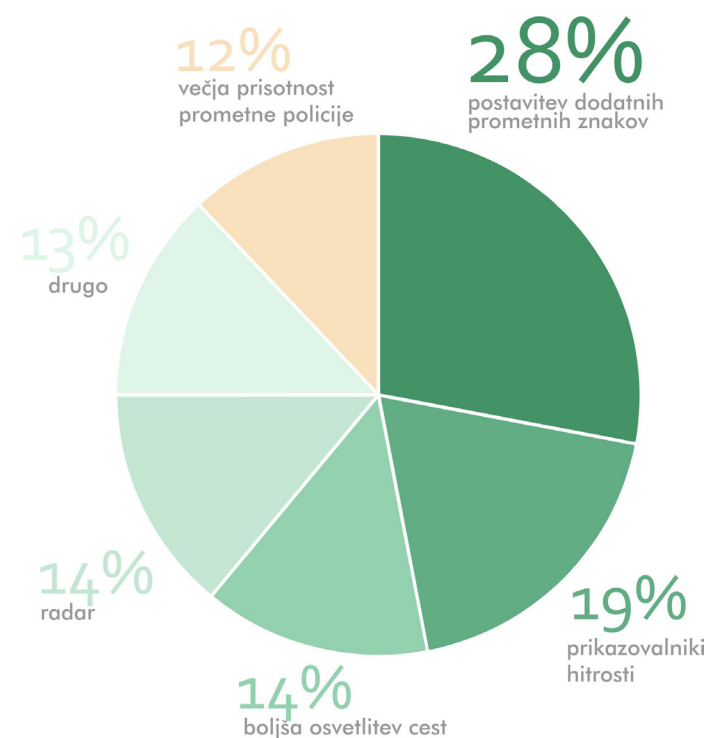
Kljub začetnim korakom pri vzpostavljanju kolesarskih površin in površin za pešce, ostaja nadaljnje izboljšanje povezav in dostopnosti ključno za spodbujanje aktivnih oblik mobilnosti.

3 / OSNOVNA DOSTOPNOST JAVNEGA PREVOZA

Učinkovit javni prevoz bi lahko predstavljal občanom občine Sveti Andraž v Slovenskih goricah edino realno alternativo osebnemu motornemu prometu za dostop do večjih upravnih središč. V občini Sveti Andraž v Slovenskih goricah so vzpostavljene avtobusne povezave z občinama Ptuj in Lenart. Avtobusna postajališča so ustrezno razpršena po celotnem območju občine in so primerno oddaljena ena od druge. Šolski prevoz je dobro organiziran, kar se kaže tudi v njegovi visoki uporabi med šolarji. Prednost manjše občine je tudi povezana lokalna skupnost, ki si pri prevozi pogosto medsebojno pomaga in s tem zagotavlja dodatno mobilnost za tiste brez lastnega prevoza.

Javni prevoz igra ključno vlogo pri zagotavljanju osnovne mobilnosti in predstavlja pomembno izhodišče za njegovo nadgradnjo v smeri večje učinkovitosti in dostopnosti.

S katerimi ukrepi bi se bilo po mnenju občanov najbolje lotiti izboljšanja prometne varnosti?



Grafikon 4: Načini izboljšanja prometne varnosti, vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

Ključni izzivi

Prepoznavanje osrednjih prometnih izzivov je bistveno za uresničevanje ciljev strategije in prilagajanje prometnega sistema dejanskim potrebam občine. Namen njihove obravnave je prepoznati ključne problematike trenutnega prometnega sistema ter zagotoviti podlago za identifikacijo ključnih priložnosti.

1

**VISOKA ODVISNOST
OD OSEBNIH AVTOMOBILA**

2

**POMANJKLJIVO
RAZVITO OMREŽJE
KOLESARSKIH POTI
IN PEŠPOTI**

3

**NEUČINKOVITOST
JAVNEGA PREVOZA**

4

**VISOKE HITROSTI
AVTOMOBILSKEGA
PROMETA**

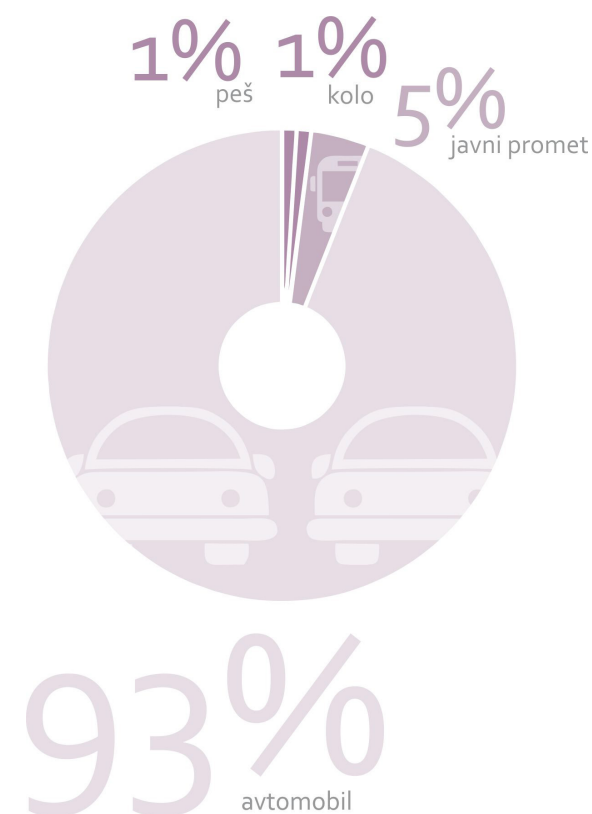
1 / VISOKA ODVISNOST OD AVTOMOBILA

Visoka odvisnost od avtomobila je eden ključnih izzivov občine, saj neposredno vpliva na prometno obremenitev in prometno varnost.

Osebni avtomobili se v občini uporabljajo tudi za kratke razdalje, kar dodatno obremenjuje promet, zlasti v središču Vitomarcev, hkrati pa zmanjšujejo željo po uporabi aktivnih oblik mobilnosti. Izrazita delovna migracija v okoliška središča, kot so Ptuj, Maribor in Lenart pomeni dodatno obremenitev cestišč, kar povzroča tudi dodatne potrebe po rednejšem vzdrževanju cestne infrastrukture.

Visoka odvisnost od avtomobilov je hkrati tudi socialni izziv, saj prebivalci, ki nimajo dostopa do lastnega prevoza postajajo bolj izolirani. Poleg vsega odvisnost od avtomobilskega prometa vpliva tudi na kakovost bivanja v občini in zdravje občanov.

**Katerega izmed
našteti načinov
mobilnosti se
najpogosteje
poslužujete?**



Grafikon 5: Vrste mobilnosti, ki jih uporabljajo občani, vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

2 / POMANJKLJIVO RAZVITO OMREŽJE KOLESARSKIH POTI IN PEŠPOTI

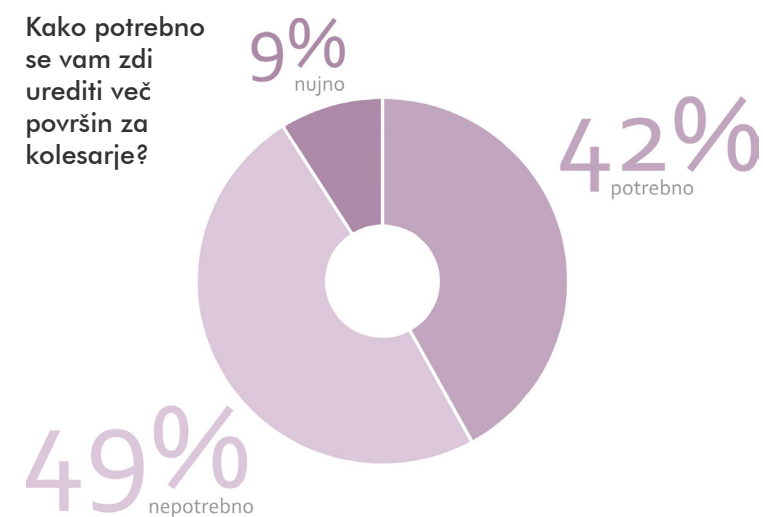
Kljub temu, da je občina v preteklih letih pričela z zagotavljanjem površin za pešce in kolesarje, je ta segment mobilnosti v občini še vedno podhranjen.

Pomanjkanje površin za aktivne oblike mobilnosti znižuje privlačnost njihove uporabe, prav tako pa povečuje prometna tveganja. Slaba opremljenost s pločniki in kolesarskimi površinami pomeni, da si pešci in kolesarji delijo cestišče z avtomobili, kar povečuje možnosti za konfliktna situacije.

Pomanjkanje prometne signalizacije in označenosti prehodov za pešce zmanjšuje varnost, neustrezna prilagojenost površin za gibalno ovirane osebe ali starše z vozički pa otežuje njihov dostop do prometnega sistema in storitev. Slabo je razvita tudi podporna infrastruktura za uporabo hoje ali kolesa.

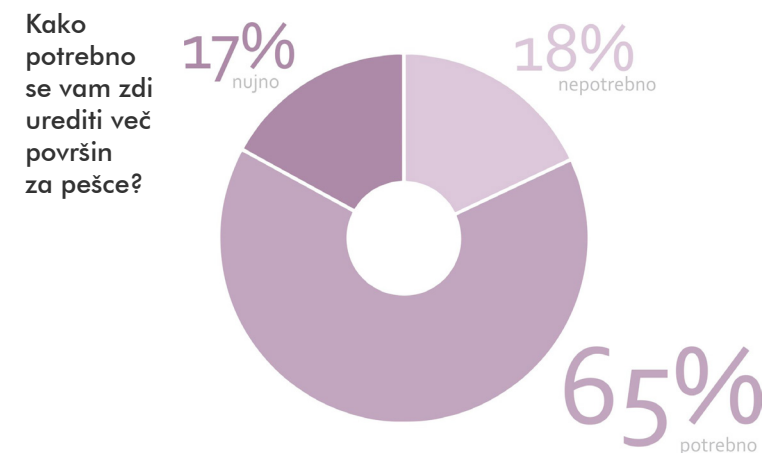
Pomanjkanje urbane opreme, varnih parkirnih mest za kolesa, ne popolno funkcionalen sistem za izposajo e-koles ne pripomorejo k večji uporabi aktivnih oblik mobilnosti.

**Kako potrebno
se vam zdi
urediti več
površin za
kolesarje?**



Grafikon 6: Potreba po površinah za kolesarje, vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

**Kako
potrebno
se vam zdi
urediti več
površin
za pešce?**



Grafikon 7: Potreba po površinah za pešce, vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)



Slika 8: Prikaz zmanjšane pregledne berme v bližini zoožitve ceste

Zožitev ceste pred krivino, kjer se nahaja (pre)ozek mostiček s prednostno cesto, predstavlja prometno varnostno tveganje. Nepreglednost lahko zmanjša reakcijske sposobnosti voznikov, kar povečuje verjetnost nesreč. Kljub znaku prednostne ceste vozniki morda pravočasno ne zaznajo prihajajočih vozil, kar ustvari nevarne situacije. Optimalna rešitev bi bila sanacija mostička, da se zagotovi širši prehod in izboljša preglednost. Dodatne ukrepe, kot so predhodni opozorilni znaki in zmanjšanje vegetacije, bi bilo prav tako smiselno izvesti za povečanje varnosti vseh udeležencev v prometu.



Slika 9: Prikaz obstoječega avtobusnega postajališča na cestišču v bližini zoožitve ceste



Slika 10: Za pripravo OCPS je bilo izvedenega veliko terenskega dela

Na levi sliki je prikazan hodnik za pešce, ki se nahaja na nivoletnem nivoju cestišča, pri čemer je dvosmerno gibanje dodatno oteženo zaradi bujnega rastja, ki omejuje prehodnost in sega v prosti profil pešca. Na desni sliki je prikazan dvignjen hodnik za pešce, ki pa zaradi prostorskih omejitev prehaja v izjemno ozek profil, neprimeren za gibalno ovirane osebe. Kljub zahtevnosti sanacije na takšnih lokacijah so rešitve izvedljive, pri čemer je ključnega pomena upoštevanje ustreznih prometno-tehničnih standardov in dostopnosti za vse uporabnike.

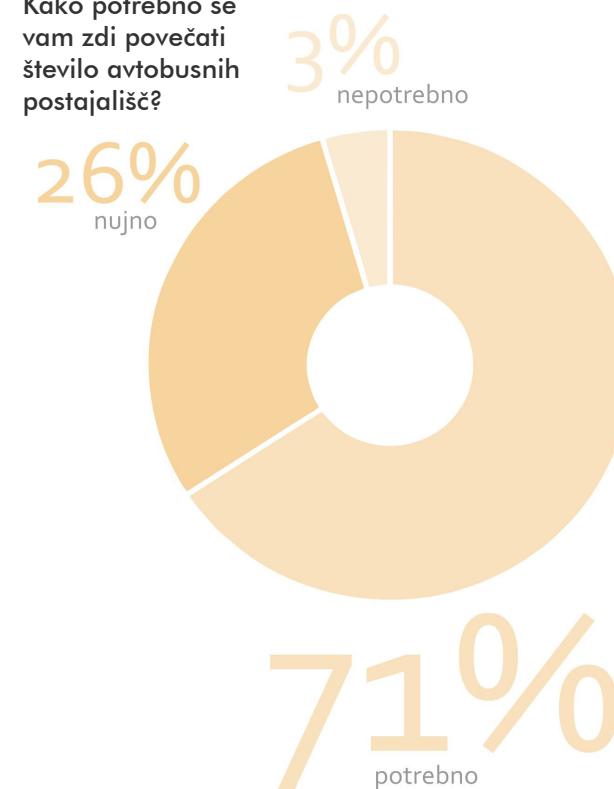
3 / NEUČINKOVITOST JAVNEGA PREVOZA

Glede na razpršeno poselitev, konfiguracijo terena in oddaljenost od večjih upravnih središč, učinkovit javni prevoz lahko predstavlja edino realno alternativo motornemu prometu za vsakodnevno uporabo.

Neučinkovitost javnega prevoza v občini je zaznana predvsem v pomanjkanju ustreznih frekvenc avtobusnih povezav s Ptujem in Lenartom, direktne linije do Maribora pa sploh ni. Med vikendi in prazniki je javni prevoz zelo okrnjen.

Avtobusna postajališča v občini so po večini neustrezno urejena (slabo vzdrževana horizontalna signalizacija, neobstoječa vertikalna signalizacija, pomanjkanje avtobusnega zaliva, nadstreškov, urbane opreme in vozni redov, avtobusna postajališča niso vedno v paru). Slaba dostopnost javnega prevoza ni zgolj prometni izziv, temveč vpliva tudi na širšo družbeno povezanost in enakopravne možnosti prebivalcev.

Kako potrebno se vam zdi povečati število avtobusnih postajališč?



Grafikon 8 (zgoraj): Potreba po povečanju avtobusnih postajališč
vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

4 / VISOKE HITROSTI AVTOMOBILSKEGA PROMETA

Visoke hitrosti avtomobilskega prometa predstavljajo pomemben varnostni izziv v občini, saj povečujejo tveganja za prometne nesreče. Prav tako predstavljajo tudi dodatno nevarnost za ranljive skupine, ki pa si v občini po večini prostor na cesti delijo z avtomobili.

Vpliv hitrosti je še posebej izrazit na cestah, bolj obremenjenih s tranzitom, kjer v kombinaciji z večjo gostoto prometa predstavlja še dodatno nevarnost. Občutene previsoke hitrosti avtomobilskega prometa zmanjšujejo privlačnost uporabe aktivnih oblik mobilnosti in znižujejo kakovost bivanja v občini.

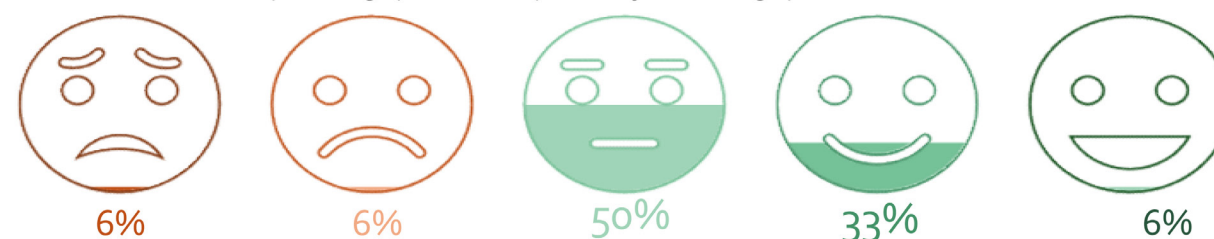
Poleg umirjanja hitrosti ostaja ključno vprašanje tudi vzdrževanje in rekonstrukcija obstoječega cestnega omrežja, saj dotrajane in neustrezno urejene prometne površine dodatno vplivajo na varnost udeležencev v prometu. Povečana potreba po izboljšanju cestne infrastrukture je še posebej izrazita na odsekih z večjo prometno obremenitvijo ter v bližini šole in drugih javnih ustanov.



Zanimivost:
84% anketirancev meni, da je prehitra vožnja glavna nevarnost v prometu.
vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

Grafikon 9 (spodaj): Zadovoljstvo občanov z izvajanjem ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti,
vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

Kako zadovoljni ste občani z izvajanjem ukrepov za spodbujanje hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in optimizacijo motornega prometa v občini?



Ključne priložnosti

Prepoznavanje ključnih priložnosti v prometnem sistemu je bistveno za uresničevanje ciljev strategije in prilagajanje dejanskim potrebam občine. Namen njihove obravnave je prepoznati ključne priložnosti trenutnega prometnega sistema ter zagotoviti podlago za opredelitev prioritet in strateških vodil, ki določajo smeri ukrepanja in opredeljujejo želene spremembe.

1

**ZNIŽEVANJE ODVISNOSTI
OD OSEBNIH
AVTOMOBILOV**

2

**IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA
HOJO IN KOLESARJENJE**

3

**IZBOLJŠANJE
UČINKOVITOSTI IN
PRIVLAČNOSTI JAVNEGA
PREVOZA**

1 / ZNIŽEVANJE ODVISNOSTI OD OSEBNIH AVTOMOBILOV

Zniževanje odvisnosti od osebnih avtomobilov je ključno za izboljšanje kakovosti življenja v občini in zagotavljanje višje splošne prometne varnosti, predvsem za uporabnike aktivnih oblik mobilnosti, ki si cestišče delijo z osebnimi avtomobili. Skozi izboljšanje pogojev za aktivne oblike mobilnosti, učinkovitosti javnega prevoza in sistematično umirjanje hitrosti se znižujejo prednosti uporabe osebnih avtomobilov napram bolj trajnostnim oblikam mobilnosti.

2 / IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA HOJO IN KOLESARJENJE

Izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje je pomembna razvojna priložnost, ki spodbuja trajnostne oblike mobilnosti ter prispeva k bolj zdravemu, varnemu in prijetnemu bivalnemu okolju. Ključno vlogo pri tem ima razvoj varnih in med seboj povezanih površin za pešce in kolesarje, ki vključujejo ustrezno širino, zaščito pred motornim prometom, kakovostno razsvetljavo in urejene prehode. Pomemben vidik so tudi elementi urbane opreme, kot so klopi, stojala za kolesa, pitniki in informacijske table, ki povečujejo udobje in uporabnost prostora ter vabijo k vsakodnevni uporabi. Ob tem je ključnega pomena tudi zagotavljanje dodatnih sprehajalnih in tematskih poti, ki povezujejo naravne in kulturne znamenitosti, rekreacijske površine ter turistične točke, s čimer hoja in kolesarjenje pridobita še rekreativno, izobraževalno in doživljajsko razsežnost. Z aktivno promocijo hoje in kolesarjenja, ozaveščanjem prebivalcev ter povezovanjem s sistemi javnega prevoza se dolgoročno oblikujejo potovalne navade, ki podpirajo cilje trajnostnega razvoja.

3 / IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI IN PRIVLAČNOSTI JAVNEGA PREVOZA

Izboljšanje učinkovitosti javnega prevoza predstavlja ključno priložnost za povečanje dostopnosti do regionalnih središč ter spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti. Pomemben korak v tej smeri je izboljšanje obstoječih avtobusnih povezav z bližnjimi urbanimi središči, kot sta Ptuj in Lenart, ter vzpostavitev dovolj pogoste, časovno konkurenčne in direktne avtobusne linije do Maribora, ki bi lahko učinkovito nadomestila marsikatero dnevno vožnjo z avtomobilom. Sočasno je treba poskrbeti za urejeno in uporabniku prijazno avtobusno infrastrukturo: sodobno opremljena postajališča z nadstreški, klopmi, stojali za kolesa ter jasno označeno vertikalno in horizontalno prometno signalizacijo. Ureditev avtobusnih zalivov, dostopnost do voznih redov (tako fizično kot digitalno) ter enostaven prehod med različnimi načini prevoza prispevajo k povečanju privlačnosti in učinkovitosti javnega prevoza.



Sliki 11 in 12: Pri avtobusnih postajališčih je potrebno skrbeti za jasno označeno horizontalno in vertikalno prometno signalizacijo.



Zanimivost:

19% anketirancev v občini so upokoјenci, zanje je javni prevoz brezplačen, a le 5% anketiranih ga uporablja kot prvo izbiro.

vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)



Zanimivost:

Čeprav ima 45% zaposlenih na Podružnični OŠ Vito-marci manj kot 10 kilometrov do službe, samo eden od teh prihaja v službo na trajnostni način (hoja).

vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

MEJE

- Meja občine
- Meje sosednjih občin

PROMETNO OMREŽJE

- Regionalna cesta, glavna cesta
- Lokalna cesta
- Javna pot
- Avtobusno postajališče
- Javna parkirišča

PEŠPOTI

- Urejeni pločniki
- Pohodna pot
- Pešpoti

KOLESARSKE POTI

- Urejene kolesarske steze

REKREACIJSKE KOLESARSKE POTI

- Kolesarska pot -OPr Slovenske gorice
- ▲ Smeri kolesarske poti OPR SG
- Daljša kolesarska pot
- Krajša kolesarska pot

KOLESARSKE TOČKE

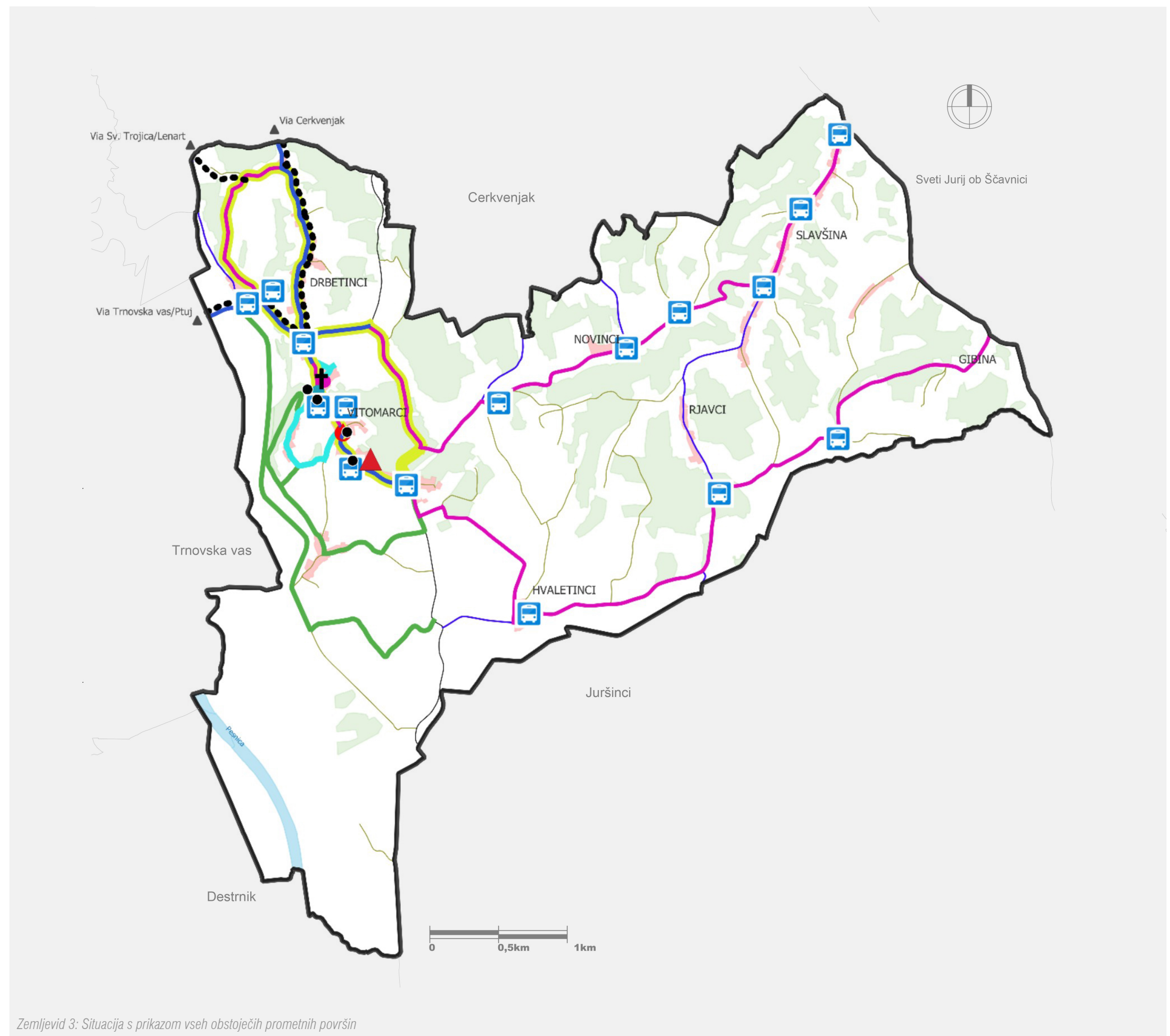
- Servisna postaja in e-polnilnica
- Javna stojala za kolesa

JAVNE USTANOVE

- ▲ Šola
- † Cerkev
- ⬮ Gasilni dom

RABA PROSTORA

- Območje naselja
- Površinske vode
- Gozd



Zemljevid 3: Situacija s prikazom vseh obstoječih prometnih površin



Slika 13: Promocija kolesarjenja

6 | Pet stebrov ukrepanja

V tem poglavju so predstavljeni ključni stebri ukrepanja, ki predstavljajo osrednje vsebinske temelje strategije za doseganje vizije in ciljev OCPS v občini Sveti Andraž v Slovenskih goricah. Vsaka smer ukrepanja izhaja iz ugotovitev analize obstoječega stanja ter sledi strateškim ciljem.

Predstavljena so strateška vodila za vsako od petih vsebinskih področij, skupaj s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije po posameznih stebrih. V nadaljevanju so za vse stebre strategije podrobno ukrepi, namenjeni postopnemu izboljšanju prometnega sistema. Ukrepi, ki v času veljavnosti te strategije ne bodo izvedeni, bodo služili kot izhodišče ter usmeritev za pripravo nove OCPS.

Vsebina je razdeljena na dve podpoglavji:

6.1 Strateška vodila

6.2 Ukrepi

Smeri ukrepanja so razdeljene na pet vsebinskih stebrov:

- 1 I. steber: celostno prometno načrtovanje
- 2 II. steber: hoja
- 3 III. steber: kolesarjenje
- 4 IV. steber: javni prevoz
- 5 V. steber: osebni motorni promet

Za vsak steber so oblikovana strateška vodila, ki služijo kot okvir za usmerjanje načrtovanja in izvajanja ukrepov, določajo prednostna področja delovanja. Vodila izhajajo iz oblikovane vizije in ciljev, temeljijo na analizi obstoječega stanja ter upoštevajo prepoznane izzive in priložnosti. Strateška vodila so oblikovana iz postavljenih priorit, ki sta zagotavljanje varnosti za vse udeležence v prometu in zagotavljanje dostopnega prometnega sistema.

Vsako vodilo je opremljeno s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnost izvajanja strategije. Ambicije se merijo na podlagi kazalnikov, ki zajemajo deleže in obseg uporabe posameznih potovalnih načinov ter javno dostopnih podatkov o prometnih nesrečah.

STEBER UKREPANJA	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFICIRANE AMBICIJE			KAZALNIKI
		Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	
			2024	2031	
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	Krepitev trajnostnih potovalnih navad s pristopom k načrtovanju prometa, ki vključuje prebivalce, spodbuja trajnostne oblike mobilnosti ter usklajuje ukrepe s potrebami in pričakovanji skupnosti	Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu (seštevek deleža uporabe hoje, kolesa, javnega prevoza)	13%	18%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
HOJA	Razvoj varne in dostopne peš infrastrukture za vsakodnevno mobilnost	Povečati delež uporabe hoje v prometu	6%	8%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
KOLESARJENJE	Razvoj varne in povezane kolesarske infrastrukture za spodbujanje vsakodnevne uporabe koles in povezovanja s sosednjimi občinami	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	0%	2%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
JAVNI PREVOZ	Povečanje dostopnosti in udobja javnega prevoza	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	7%	8%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
OSEBNI MOTORNI PROMET	Z uvedbo ukrepov za umirjanje prometa znižati prednosti avtomobilov napram drugim oblikam mobilnosti	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	65%	60%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Tabela 2: Prikaz strateških vodil in kvantificiranih ambicij

Zasnova strateških usmeritev in oblikovanje ukrepov temeljita na preverjenih pristopih, ki so se v praksi izkazali kot učinkoviti za izboljšanje kakovosti bivanja v lokalni skupnosti.

Primer dobre prakse predstavlja občina Ljutomer, kjer so z uvedbo celostnih prometnih ureditev, utemeljenih na načelih trajnostne mobilnosti, izboljšali prometno varnost in spodbudili uporabo aktivnih oblik mobilnosti.



Slika 13: Primer dobre prakse (Občina Ljutomer), celostna ureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti, vir: arhiv Občine Ljutomer.

Skozi aktivnosti priprave OCPS so se ugotovili izzivi in priložnosti ter določile prioritete in strateška vodila, na podlagi katerih se je oblikoval nabor ukrepov za izvajanje v prihodnjih sedmih letih. Ukrepi so razdeljeni po stebrih strategije in vsebujejo nabor projektov za izvedbo in usmeritve za upravljanje s prometom.

Ukrepi po stebrih strategije:

- I. STEBER Celostno prometno načrtovanje**
 - Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS
 - Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti
 - Digitalizacije in inovacije
 - Sodelovanje v sklopu ETM
- II. STEBER Hoja**
 - Vzpostavitev varnih površin za pešce
 - Zagotavljanje dodatnih in vzdrževanje obstoječih sprehajalnih in tematskih poti
 - Opremljanje površin za pešce
 - Zagotavljanje dostopnosti za invalide
- III. STEBER Kolesarjenje**
 - Izgradnja kolesarskega omrežja
 - Vzpostavitev varnih parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles
 - Vzpostavitev oz. nadgradnja sistema za izposajo koles
 - Dodatna promocija in izobraževanja na področju kolesarjenja
- IV. STEBER Javni prevoz**
 - Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza
 - Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih
 - Preučitev možnosti integracije šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa
 - Preučitev potreb bo sistemu »prevoza na klic«
- V. STEBER Osebni motorni promet**
 - Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije obstoječega cestnega omrežja
 - Sprememba prometnega režima pri Podružnični OŠ Vitomarci
 - Implementacija ukrepov za umirjanje prometa
 - Identifikacija in odprava prometno nevarnih točk

I. STEBER: Celostno prometno načrtovanje

Občina bo v okviru stebra celostnega prometnega načrtovanja usmerjala razvoj trajnostne mobilnosti. Po sprejetju strategije bo redno spremljala njeno izvajanje ter po sedmih letih pripravila prenovljeno strategijo. Občina bo z oblikovanjem ustreznih politik in organizacijo delavnic omogočila dolgoročno izboljšanje potovalnih navad in povečala uporabo hoje, kolesarjenja ter javnega prevoza. Digitalizacija, razvoj aplikacij ter sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti bodo dodatno podpirali prehod k trajnostni mobilnosti.

1

SPREMLJANJE IN
VREDNOTENJE
IZVAJANJA OCPS

2

SPODBUJANJE
TRAJNOSTNIH
OBLIK MOBILNOSTI

3

DIGITALIZACIJE
IN INOVACIJE

4

SODELOVANJE V SKLOPU
EVROPSKEGA TEDNA
MOBILNOSTI

1/ SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA OCPS

Po sprejetju Občinske celostne prometne strategije na občinskem svetu se njeno izvajanje redno spremlja, pri čemer se enkrat letno pripravi poročilo o njenem napredku in učinkih. V skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja se beležijo obvezni kazalniki, ki jih občina posreduje pristojnemu ministru, ter dodatni kazalniki, ki so bili izbrani glede na izbrane cilje. Rezultati spremljanja so predstavljeni tudi širši javnosti preko občinske spletne strani ali drugih komunikacijskih kanalov.

Po preteku sedemletnega obdobja se na podlagi pridobljenih izkušenj in ugotovitev pristopi k pripravi nove strategije, ki nadgradi prejšnje ukrepe ter se prilagodi aktualnim potrebam in razmeram.

2 / SPODBUJANJE TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI

Spodbujanje trajnostnih načinov prevoza je ključen element prehoda v bolj trajnostno in okolju prijazno mobilnost. Učinkovita mobilnost ne temelji zgolj na razvoju infrastrukture, temveč tudi na spreminjanju potovalnih navad prebivalcev. Za doseg tega cilja je potrebno oblikovati ustrezne politike in programe, ki bodo spodbujali uporabo javnega prevoza, kolesarjenja in hoje. Za dolgoročno spreminjanje navad je ključna tudi organizacija delavnic in tečajev za prebivalce, šole in nevladne organizacije. S tem se že najmlajše generacije vzgaja v duhu trajnostne mobilnosti, hkrati pa se širša skupnost aktivno vključuje v sooblikovanje boljših prometnih rešitev.

3 / DIGITALIZACIJE IN INOVACIJE

Digitalizacija in inovacije v prometnem načrtovanju omogočajo boljše preglednost in učinkovitost prometnega sistema. Eden ključnih korakov pri tem je izdelava interaktivnih zemljevidov in kart, ki prikazujejo pomembne prometne podatke, kot so gostota prometa, varne poti za pešce in kolesarje, lokacije parkirišč ter omrežje javnega prevoza. Ti zemljevidi omogočajo boljše načrtovanje infrastrukture in olajšajo dostop prebivalcev do ključnih informacij o prometnih povezavah.

Poleg tega je razvoj občinske aplikacije pomemben korak k digitalizaciji. Aplikacija bi lahko uporabnikom omogočala dostop do voznih redov javnega prevoza, informacij o zasedenosti parkirišč, opozoril o cestnih zavorah ter prijavo težav, kot so slabo osvetljeni prehodi za pešce ali poškodovane kolesarske steze. S tem bi občina izboljšala komunikacijo s prebivalci in spodbudila večjo uporabo trajnostnih načinov mobilnosti.

4 / SODELOVANJE V SKLOPU EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI (ETM)

Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti predstavlja pomembno priložnost za ozaveščanje prebivalcev o trajnostni mobilnosti ter spodbujanje uporabe okolju prijaznih načinov prevoza. Evropski teden mobilnosti, ki poteka vsako leto med 16. in 22. septembrom, je največja evropska pobuda na področju trajnostnega prometa in vključuje številne aktivnosti, ki promovirajo hojo, kolesarjenje, javni prevoz ter druge oblike trajnostnega premikanja. Občina lahko v sklopu kampanje organizira različne dogodke, kot so "Dan brez avtomobila", ko se določene ulice začasno zaprejo za motorni promet in namenijo pešcem, kolesarjem in drugim nemotoriziranim udeležencem v prometu. Poleg tega lahko potekajo izobraževalne delavnice, predstavitve varnega kolesarjenja, skupinske vožnje s kolesi, testiranja električnih vozil, in druge interaktivne aktivnosti, ki ozaveščajo o pozitivnih učinkih trajnostne mobilnosti na zdravje, okolje in kakovost bivanja.

Pomemben del kampanje so tudi predavanja in okrogle mize o prometnih izzivih in rešitvah, ki vključujejo sodelovanje lokalnih strokovnjakov, šol, podjetij ter širše javnosti. Skozi različne komunikacijske kanale, kot so spletne strani, družbena omrežja in plakati, se prebivalce spodbuja k spremembi potovalnih navad in uporabi alternativ avtomobilu. Sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti omogoča občini ne le promocijo trajnostnih ukrepov, ampak tudi neposredno interakcijo s prebivalci, pridobivanje njihovih povratnih informacij ter krepitev skupnostnega duha pri prehodu v bolj trajnostne oblike mobilnosti.

Zap. št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	*	**
2	Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti	*	**
3	Digitalizacije in inovacije	**	**
4	Sodelovanje v sklopu ETM	*	**

II. STEBER: Hoja

Občina bo v okviru stebra hoje izboljševala pogoje za varno, udobno in dostopno pešačenje. Zagotovile se bodo varne površine za pešce, obstoječe sprehajalne in tematske poti se bodo aktivno vzdrževale in dopolnjevale z novimi povezavami za spodbujanje rekreacije ter povezovanje prostora. Površine za pešce bodo opremljene z urbano opremo, ki bo povečala udobje in varnost uporabe. Posebna pozornost bo namenjena zagotavljanju dostopnosti za invalide s prilagoditvami infrastrukture.

1

VZPOSTAVITEV VARNIH
POVRŠIN ZA PEŠCE

2

ZAGOTAVLJANJE DODATNIH
IN VZDRŽEVANJE OBSTOJEČIH
SPREHAJALNIH IN
TEMATSKIH POTI

3

OPREMLJANJE POVRŠIN
ZA PEŠCE

4

ZAGOTAVLJANJE
DOSTOPNOSTI
ZA INVALIDE

1 / VZPOSTAVITEV VARNIH POVRŠIN ZA PEŠCE

V občini Sveti Andraž v Slovenskih goricah bo prednostno izveden pločnik na odseku od Večnamenske dvorane Vitomarci do Podružnične OŠ Vitomarci. Ta povezava bo zagotovila varnejšo pot predvsem otrokom in drugim pešcem, ki se dnevno gibljejo med ključnimi javnimi objekti.

Ob tem bodo ob preostalih lokalnih cestah ter dostopih do postajališč šolskih in medkrajevnih avtobusov postopno izboljšani pogoji za hojo z razširitvijo bankin, kjer zaradi prostorskih ali finančnih omejitev ni možno urediti pločnikov. S tem se bo povečala varnost in udobnost za vse pešce, še posebej na prometno izpostavljenih odsekih.

2 / ZAGOTAVLJANJE DODATNIH IN VZDRŽEVANJE OBSTOJEČIH SPREHAJALNIH IN TEMATSKIH POTI

Občina bo pristopila k aktivnemu vzdrževanju in obnavljanju starih in razvoju novih sprehajalnih poti. Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih in tematskih poti prispeva k izboljšanju dostopnosti, varnosti in privlačnosti prostora za pešce. Dobro urejene poti omogočajo rekreacijo, povezovanje ključnih točk v občini ter spodbujajo aktivno mobilnost in turizem.

Vzpostavijo se naslednje sprehajalne poti:

- Povezava cerkev Sveti Andraž – Podružnična OŠ Vitomarci
- Drbetinci – Vitomarci – Hvaletinci,
- Vitomarci – Pesniška dolina,
- Hvaletinci – Pesniška dolina,
- Drbetinci – Pesniška dolina.

3 / OPREMLJANJE POVRŠIN ZA PEŠCE

Nove in obstoječe površine za pešce, ter druge javne površine se opremijo z urbano opremo, kar bo povečalo udobje njihove uporabe. Urbana oprema se ustrezno izbere glede na namen pešpoti. Vzpostavijo se tudi kažipotji za pešce.

4 / ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE

Zagotavljanje dostopnosti za invalide je ključno za enakopravno vključevanje vseh prebivalcev v prometni sistem in javni prostor.

Prilagoditve, kot so spuščeni robniki, taktilne oznake za slepe in slabovidne, klančine ter dostopna avtobusna postajališča, omogočajo večjo samostojnost in varnost gibalno oviranim osebam. Pomembno je, da se pri načrtovanju infrastrukture upošteva potrebe vseh uporabnikov ter zagotovi nemoten dostop do javnih objektov, prevozov in površin za pešce.

Zanimivost:

42 % prebivalcev meni, da so pogoji za pešce slabi zaradi pomanjkanja pločnikov in neurejenih pešpoti
vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

Zap. št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1	Vzpostavitev varnih površin za pešce	***	***
2	Zagotavljanje dodatnih in vzdrževanje obstoječih sprehajalnih in tematskih poti	**	***
3	Opremljanje površin za pešce	*	**
4	Zagotavljanje dostopnosti za invalide	*	**

III. STEBER: Kolesarjenje

Občina bo v okviru stebra kolesarjenja spodbujala razvoj varnega in dostopnega kolesarskega omrežja. Uredile se bodo kolesarske povezave med naselji in s sosednjimi občinami ter zagotovila se bo kakovostna infrastruktura za varno vožnjo. Vzpostavila se bodo parkirna mesta za kolesa, počivališča in servisne postaje, v sodelovanju z ostalimi občinami se bo vzpostavil oz. dopolnil sistem izposoje koles. S promocijskimi in izobraževalnimi aktivnostmi se bo spodbujalo varno in aktivno kolesarjenje.

1

IZGRADNJA
KOLESARSKEGA OMREŽJA

2

VZPOSTAVITEV VARNIH
PARKIRNIH MEST ZA KOLES
KOLESARSKIH POČIVALIŠČ
IN SERVISNIH POSTAJ ZA
POPRAVILO KOLES

3

VZPOSTAVITEV OZ. NADGRADNJA
SISTEMA ZA IZPOSOJO KOLES

4

DODATNA PROMOCIJA IN
IZOBRAŽEVANJA
NA PODROČJU KOLESARJENJA

1 / IZGRADNJA KOLESARSKEGA OMREŽJA

Pri načrtovanju kolesarskih stez je ključnega pomena zagotavljanje gladke in varne vožnje za kolesarje. To vključuje izogibanje nepotrebnim višinskim razlikam ter zagotavljanje enakomerne in ravne površine brez motečih robov ali lukenj. Prehodi med različnimi površinami, kot so cestišče, pločnik in kolesarska steza, morajo biti izvedeni brez robnikov ali stopnic, kar omogoča nemoten prehod za kolesarje. Na križiščih, kjer kolesarska steza prečka cestišče, je priporočljivo dvigniti prehod na enako višino kot kolesarska steza. Takšni dvignjeni prehodi prispevajo k umirjanju prometa in izboljšujejo varnost kolesarjev, saj opozarjajo voznike na prisotnost kolesarskega prometa. Križišča morajo biti jasno označena z vidnimi talnimi oznakami in ustrezno signalizacijo, ki daje prednost kolesarjem. Poleg tega morajo biti kolesarske steze dovolj široke, da omogočajo varno srečevanje in prehitevanje, izdelane iz kakovostnih materialov, odpornih na vremenske vplive, ter povezane z drugimi oblikami trajnostnega prevoza v urbanih območjih.

Kolesarske povezave, ki jih bo občina poskusila v prihodnjih letih zagotoviti, so:

- Vitomarci – Hvaletinci (2 možnosti poteka trase)
- Vitomarci – Novinci – Slavšina
- Povezava med občinama Sveti Andraž v Slovenskih goricah in Cerkvenjak
- Povezava med občinama Sveti Andraž v Slovenskih goricah in Juršinci

Način izvedbe kolesarske povezave je odvisen od širine vozišča, gostote prometa, dovoljenih hitrosti in finančnih zmoglosti občine. Kolesarske površine se lahko uredijo kot nivojsko/prostorsko ločene površine ali kot deljen prostor med kolesarji in motornim prometom.

2 / VZPOSTAVITEV VARNIH PARKIRNIH MEST ZA KOLES KOLESARSKIH POČIVALIŠČ IN SERVISNIH POSTAJ ZA POPRAVILO KOLES

Izvedba parkirnih mest za kolesa je ključnega pomena za spodbujanje kolesarjenja kot načina mobilnosti. Urejena in varna parkirišča omogočajo kolesarjem zanesljivo shranjevanje koles, kar zmanjšuje tveganje za krajo ali poškodbe. To povečuje privlačnost kolesarjenja za vsakodnevne poti, kot so vožnja na delo, v šolo ali po opravkih. Pokrita kolesarnica se vzpostavi ob POŠ Vitomarci, nepokrita stojala za kolesa pa v centru Vitomarcev (pri občini).

Sočasno z razvojem kolesarskega omrežja se po potrebi vzpostavijo tudi počivališča za kolesarje, opremljena z urbano opremo (klopi, koši za smeti, pitniki itd.) in servisne postaje za kolesa. Kot počivališča za kolesarje se lahko uporabijo tudi avtobusna postajališča, če so ustrezno urejena.



Slika 14: Otvoritev kolesarske steze



Slika 15 : Obstoječa kolesarska steza



Slika 16 : Krožno križišče v Drbetincih z varno dvosmerno kolesarsko stezo

Slike na tej strani prikazujejo kolesarske steze v občini. Zgornja slika prikazuje dvosmerno kolesarsko stezo, ki je višinsko ločena od cestišča, spodnji sliki pa kolesarsko stezo na nivoju vozišča.

Pri tej vrsti steze je pomembno dosledno voditi motorno vozilo in omogočati varnostni razmik med motornim vozilom in kolesarjem. Če so upoštevani varnostni ukrepi (zadostna širina, dobra vidljivost, zaščita pred avtomobili), je dvosmerna steza lahko sprejemljiva.

V prihodnosti bi bilo smiselno usmeriti prizadevanja v razvoj fizično ločenih kolesarskih stez, kjer je to izvedljivo, kar povečuje varnost kolesarjev in organizacijo prometa. Alternativno lahko implementiramo kolesarske pasove na desni strani vozišča, kar zmanjšuje konflikte med vozili in izboljšuje izkušnjo kolesarjenja.

S tem pristopom bi občina ustvarila prijaznejše in varnejše okolje za vse udeležence v prometu ter spodbujala trajnostno mobilnost.



Sliki 17 in 18: Dvosmerna kolesarska steza neposredno ob vozišču

Zanimivost:
40% prebivalstva bi bilo pripravljeno uporabljati sistem souporabe koles, če bi bil na voljo.
vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

3 / VZPOSTAVITEV OZ. NADGRADNJA SISTEMA ZA IZPOSOJO KOLES

V sodelovanju z občinami, ki so (ali še bodo) kolesarsko povezane, se vzpostavi enoten sistem za izposajo koles. Dopolni se interni sistem izposoje e-koles, kar je glede na konfiguracijo terena in večje razdalje med posameznimi kraji oz. razdalje med občinami tudi smiselno.

4 / DODATNA PROMOCIJA IN IZOBRAŽEVANJA NA PODROČJU KOLESARJENJA

Občina bo okrepila promocijo kolesarjenja in izvedla dodatne izobraževalne aktivnosti za spodbujanje varne in aktivne mobilnosti. Med načrtovanimi ukrepi je organizacija kolesarskega dneva, ki bo združeval izobraževalne vsebine, praktične delavnice o varnem kolesarjenju ter skupinske kolesarske ture za občane vseh starosti.

Poseben poudarek bo na spodbujanju kolesarjenja med šolarji, saj bo občina v sodelovanju z osnovno šolo izvajala različne aktivnosti, kot so kolesarski izzivi, učenje varnega obnašanja v prometu ter osveščevalne kampanje o pomenu aktivne mobilnosti in zdravega načina življenja. Prav tako bo šola dodatno spodbujala učence k uporabi kolesa za vsakodnevne poti, ko bodo zagotovljene varne poti za učence. V sklopu promocije se bo spodbujalo tudi sodelovanje drugih lokalnih deležnikov, kot so TD Vitomarci, vaški odbori in druge aktivne organizacije v občini.

Zanimivost:
47% anketirancev meni, da je število kolesarskih stez zadostno, 67% jih je zadovoljnih z označenostjo stez, 54% pa jih meni, da je varnost kolesarjev ustrezna.
vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)



Slika 19: Prireditev v Svetem Andražu v Slovenskih Goricah in promocija kolesarstva

Zap. št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1	Izgradnja kolesarskega omrežja	***	***
2	Vzpostavitev varnih parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles	**	***
3	Vzpostavitev oz. nadgradnja sistema za izposajo koles	**	**
4	Dodatna promocija in izobraževanja na področju kolesarjenja	*	**

IV. STEBER: Javni prevoz

Občina bo v okviru stebra javnega prevoza izboljšala dostopnost in prilagodljivost storitev javnega prevoza glede na potrebe prebivalcev. Izvajali se bodo ukrepi za izboljšanje ponudbe avtobusnih povezav in optimizacijo obstoječih linij. Prenovila se bodo obstoječa in vzpostavila nova avtobusna postajališča, opremljena z urbano opremo ter stojali za kolesa za povečanje udobja uporabnikov. Spodbujala se bo integracija šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa ter preučila možnost vzpostavitve sistema prevoza na klic.

1

IZBOLJŠANJE PONUDBE
AVTOBUSNEGA PREVOZA

2

PRENOVA AVTOBUSNIH
POSTAJALIŠČ IN
VZPOSTAVITEV NOVIH

3

PREUČITEV MOŽNOSTI INTEGRACIJE
ŠOLSKIH PREVOZOV V SISTEM
JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

4

PREUČITEV POTREB
PO SISTEMU
»PREVOZA NA KLIC«

1 / IZBOLJŠANJE PONUDBE AVTOBUSNEGA PREVOZA

Občina si prizadeva za izboljšanje ponudbe javnega avtobusnega prevoza, saj je ta ključnega pomena za boljšo dostopnost prebivalcev do delovnih mest, šol, zdravstvenih storitev in drugih pomembnih dejavnosti. Eden izmed osrednjih ciljev tega ukrepa je vzpostavitev direktne avtobusne povezave med Vitomarci in Mariborom, ki bi občanom omogočila hitrejši in enostavnejši dostop do urbanega središča.

Drugi cilj ukrepa je izboljšanje in optimizacije linij z občino Ptuj in Lenart, kjer bo v sodelovanju z izvajalci javnega prevoza in pristojnimi institucijami (DUJPP) preučila obstoječe linije ter iskala možnosti za optimizacijo voznih redov, tako da bi avtobusi vozili v primernih intervalih, ki bi ustrezali potrebam dnevnih migrantov, dijakov in študentov. Pri tem bo poseben poudarek na izboljšanju povezav ob konicah ter usklajenosti s prevozi v drugih delih regije.

2 / PRENOVA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ IN VZPOSTAVITEV NOVIH

Občina bo celovito prenovila avtobusna postajališča z namenom izboljšanja udobja in varnosti za uporabnike javnega prevoza. Ta prenova vključuje sistematično opremljanje obstoječih in novih postajališč z naslednjimi elementi:

- klopi: za udobno čakanje na avtobus.
- nadstreški: za zaščito pred vremenskimi vplivi.
- jasno označeni vozni redi: za enostavno informiranje potnikov o prihodih in odhodih avtobusov.
- koši za odpadke: za ohranjanje čistoče na postajališčih.
- stojala za kolesa: za spodbujanje kombinirane uporabe koles in avtobusov.
- osvetlitev: ustrezna osvetlitev povečuje varnost pešcev na avtobusnih postajališčih.

Vzpostavi se novo avtobusno postajališče pri Podružnični OŠ Vitomarci in po potrebi tudi na drugih lokacijah. Občina bo preučila lokacije, kjer je možna ureditev zaliva, s čimer bi se avtobusi med postankom umaknili iz glavnega prometnega toka

3 / PREUČITEV MOŽNOSTI INTEGRACIJE ŠOLSKIH PREVOZOV V SISTEM JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Občina prepoznava potencial v integraciji šolskih prevozov z javnim potniškim prometom, kar bi omogočilo, da bi poleg šolarjev te prevoze uporabljali tudi drugi prebivalci, zlasti starejši. Takšna integracija bi izboljšala dostopnost prevozov in zmanjšala socialno izključenost, zlasti na podeželju, kjer je organizacija javnega prevoza zaradi premajhne gostote prebivalstva stroškovno zahtevna.

Dodatno se vsa postajališča šolskega prevoza uredijo z ustrezno horizontalno oz. vertikalno signalizacijo in ustreznim dostopom do postajališča.

4 / PREUČITEV POTREB PO SISTEMU »PREVOZA NA KLIC«

Občina bo preučila možnosti in potrebe po vzpostavitvi sistema prevoza na klic (po potrebi s kakšno od sosednjih občin), ki bi izboljšal mobilnost prebivalcev in povečal dostopnost do storitev. Ta sistem bi omogočal prilagodljiv prevoz za skupine prebivalcev, ki imajo omejene možnosti uporabe obstoječega javnega prevoza, kot so starejši, osebe z zmanjšano mobilnostjo ter prebivalci bolj oddaljenih zaselkov. Sistem prevoza na klic bi deloval tako, da bi uporabniki vnaprej naročili prevoz, ki bi jih ob določenem času pobral in jih odpeljal do ključnih destinacij, kot so zdravstveni domovi, trgovine, občinske ustanove ali povezovalne točke z obstoječimi avtobusnimi linijami. Občina bo v sodelovanju z izvajalci prevozov preučila organizacijski model, način financiranja in možnosti vključitve v širši regijski prometni sistem.

Zap. št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza	**	***
2	Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih	**	**
3	Preučitev možnosti integracije šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa	**	***
4	Preučitev potreb po sistem »prevoza na klic«	*	**

V. STEBER: Osebni motorni promet

V okviru stebra osebnega motornega prometa se bodo izvajali ukrepi za aktivno vzdrževanje in rekonstrukcijo obstoječega cestnega omrežja, s poudarkom na izboljšanju varnosti in vključevanju površin za pešce in kolesarje. Izvedla se bo sprememba prometnega režima pri Podružnični osnovni šoli Vitomarci za večjo varnost otrok in ostalih udeležencev v prometu. Vzpostavili se bodo dodatni ukrepi za umirjanje prometa, analizirale in odpravljale pa se bodo tudi prometno nevarne točke.

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE
IN REKONSTRUKCIJE
OBSTOJEČEGA
CESTNEGA OMREŽJA

2

SPREMEMBA PROMETNEGA
REŽIMA PRI
PODRUŽNIČNI
OŠ VITOMARCI

3

IMPLEMENTACIJA UKREPOV
ZA UMIRJANJE PROMETA

4

IDENTIFIKACIJA IN ODPRAVA
PROMETNO NEVARNIH TOČK

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE IN REKONSTRUKCIJE OBSTOJEČEGA CESTNEGA OMREŽJA

Občina si prizadeva za redno vzdrževanje in posodobitev obstoječega cestnega omrežja, saj je kakovostna prometna infrastruktura ključnega pomena za varnost in učinkovitost prometa. Ceste v občini so pomembne tako za vsakodnevne migracije prebivalcev kot za dostop do storitev, šol, delovnih mest in kmetijskih površin, zato bo občina s sistematičnim pristopom zagotavljala njihovo ustrezno stanje in izboljšave.

V okviru vzdrževalnih aktivnosti bo občina skrbela za redno popravilo vozišč, sanacijo poškodb, kot so udarne jame, posedki in razpoke, ter vzdrževanje obcestne infrastrukture, vključno z odvodnjavanjem, brežinami in prometno signalizacijo. Poleg tekočega vzdrževanja bo občina izvajala rekonstrukcije najbolj dotrajanih cestnih odsekov, pri čemer bo poseben poudarek na varnosti vseh udeležencev v prometu, predvsem pešcev in kolesarjev.

Pred vsako rekonstrukcijo cest bo občina preučila možnosti za vključitev kolesarjev in pešcev, kar pomeni, da bo v načrtovanje vključena možnost širitve cestne infrastrukture s površinami za pešce in kolesarje, kjer je to mogoče in smiselno.

2 / SPREMEMBA PROMETNEGA REŽIMA PRI PODRUŽNIČNI OSNOVNI ŠOLI VITOMARCI

Občina bo izvedla spremembo prometnega režima pri Podružnični osnovni šoli Vitomarci, z namenom izboljšanja varnosti vseh udeležencev v prometu. V sklopu prometne ureditve se bo umestilo novo avtobusno postajališče, ki bo imelo varen uvoz in izvoz, s čimer bo izboljšana dostopnost šolskih avtobusov ter zagotovljeno varno izstopanje in vstopanje otrok. S tem bo zmanjšana možnost prometnih konfliktov med avtobusi, osebnimi vozili in pešci ter povečana preglednost na tem območju. V okolici šole bo občina zagotavljala barvne talne označbe, ki dodatno opozarjajo na prisotnost šolarjev.

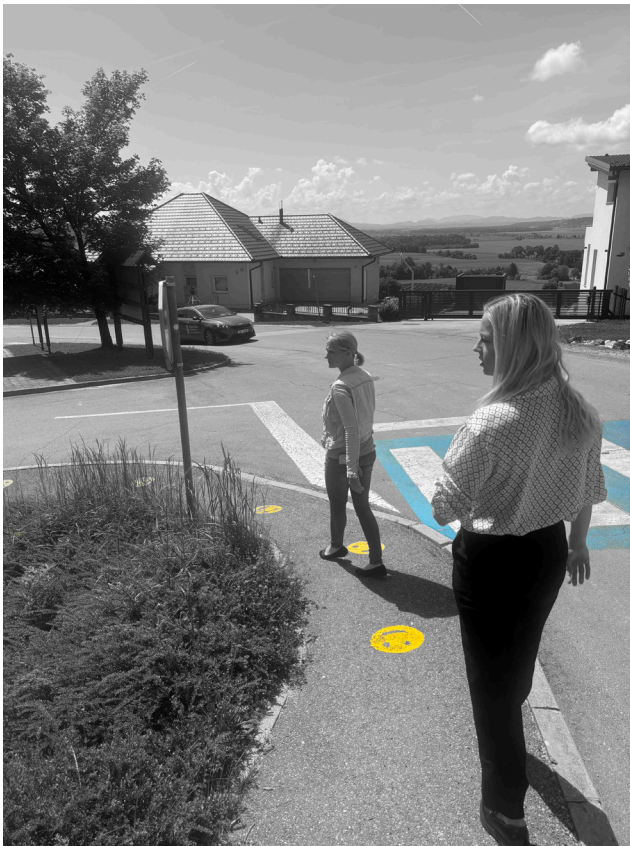


Slika 20: Podružnična OŠ Vitomarci – vzpostavi se novo avtobusno postajališče pri Podružnični OŠ Vitomarci

3 / IMPLEMENTACIJA UKREPOV
ZA UMIRJANJE PROMETA

Občina bo izvajala celovite ukrepe za umirjanje prometa po celotnem območju občine.

Eden izmed ključnih ukrepov bo razširitev obstoječega območja omejitve hitrosti 30km/h v centru Vitomarcev. Poleg tega se bodo vzpostavili dodatni ukrepi za umirjanje prometa, ki bodo vključevali tako vertikalno kot horizontalno prometno signalizacijo, kot po potrebi tudi fizične ovire. To pomeni namestitev hitrostrnih ovir, opozorilnih tabel, talnih označb, zožitev cestišč in drugih infrastrukturnih rešitev, ki bodo voznike prisilile k umirjeni in previdni vožnji.



Slika 21: Prehod obeležen z modrim ozadjem, vizualne oznake na hodniku za pešce za varno vodenje najmlajših v prometu

Zanimivost:

48 % anketirancev ocenjuje varnost pešcev kot povprečno. Prebivalci opozarjajo na pomanjkanje pločnikov in prehodov za pešce, predvsem na šolskih poteh.

vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)



Slika 22: Izveden 3D prehod za pešce

4 / IDENTIFIKACIJA IN ODPRAVA
PROMETNO NEVARNIH TOČK

Občina se sooča s številnimi kritičnimi prometnimi točkami, ki predstavljajo tveganje za varnost vseh udeležencev v prometu. Med njimi so nepregledna križišča, nevarni odseki cest ter lokacije s slabo vidljivostjo.

Občina bo sistematično analizirala prometno nevarne točke in pripravila načrt sanacije. Med ključnimi ukrepi bodo: boljša prometna signalizacija in talne označbe, ureditev križišč za večjo preglednost in spremembe prometnega režima, odstranitev/ureditev ovir, namestitev ogledal in izboljšanje prometne infrastrukture na kritičnih odsekih.



Slika 23: Desno zgoraj - obstoječa situacija križišča v Slavšini, desno spodaj - predlog prometne izboljšave: Na sliki je prikazano križišče, kjer ima stranska cesta prometni znak "Ustavi", vendar ni določeno mesto za zaustavitev s talno označbo ali navedena razdalja za zaustavitev na znaku. Hkrati glavna cesta nima oznake, da je prednostna. Pomanjkanje vertikalne in horizontalne signalizacije v križiščih teh gabaritov pušča udeležencem preveč manevrskega prostora, kar povečuje tveganje za nesreče.

Zap. št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1	Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije obstoječega cestnega omrežja	***	***
2	Sprememba prometnega režima pri Podružnični OŠ Vitomarci	***	***
3	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa	**	***
4	Identifikacija in odprava prometno nevarnih točk	**	***

MEJE

- Meja občine
- Meja sosednjih občin

OBSTOJEČE PEŠPOTI

- Urejeni pločniki
- Pohodna pot
- Pešpoti

PREDVIDENE PEŠPOTI

- Načrtovana ureditev pločnika
- Povezava cerkev Sveti Andraž-POŠ Vit
- Drbetinci-Vitomarci-Hvaletinci
- Drbetinci-Pesniška dolina
- Vitomarci-Pesniška dolina
- Hvaletinci-Pesniška dolina

KOLESARSKE POTI

- Urejene kolesarske steze

REKREACIJSKE KOLESARSKE POTI

- Kolesarska pot -OPr Slovenske gorice
- ▲ Smeri kolesarske poti OPR SG
- Daljša kolesarska pot
- Krajša kolesarska pot

KOLESARSKE TOČKE

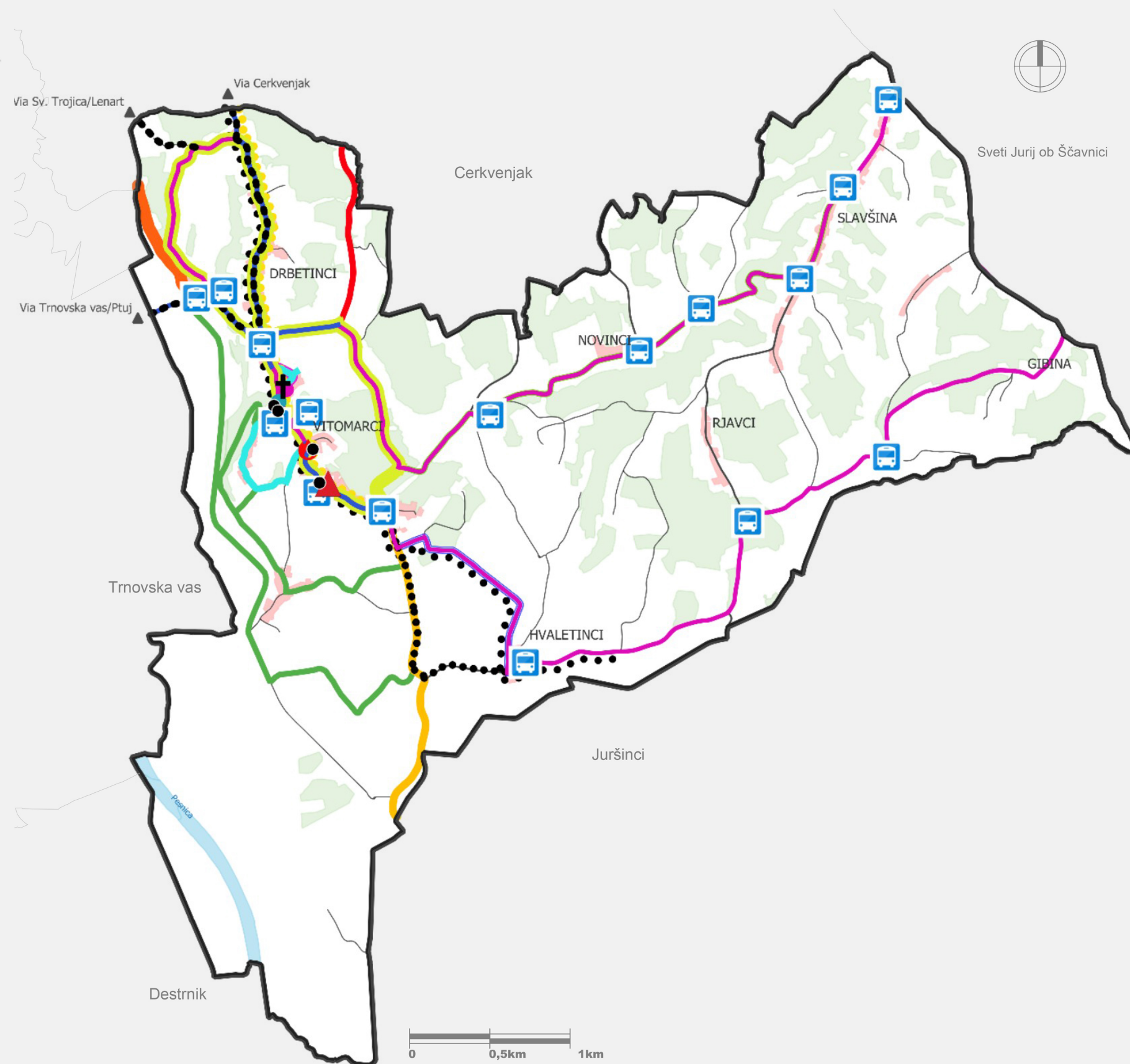
- Servisna postaja in e-pomnilnica
- Javna stojala za kolesa

PREDVIDENE KOLESARSKE POTI

- Vitomarci-Hvaletinci 1
- Vitomarci-Hvaletinci 2
- Vitomarci-Novinci-Slavšina
- Povezava med občinama Sveti Andraž v Slovenskih Goricah in Cerkenjak
- Povezava med občinama Sveti Andraž v Slovenskih Goricah in Juršinci

JAVNE USTANOVE

- ▲ Šola
- † Cerkev
- Gasilni dom



Zemljevid 4: Situacija s prikazom vseh obstoječih in predvidenih prometnih površin. Natančne trase pešpoti in kolesarskih poti bodo določene s projektno dokumentacijo.



7 | Akcijski načrt

Za uspešno uresničevanje OCPS je ključen sedemletni akcijski načrt, ki opredeljuje izvajanje izbranih ukrepov znotraj strateških stebrov. Načrt določa časovni okvir izvedbe, okvirne stroške, odgovorne nosilce ter možne vire financiranja. Ocene stroškov so okvirne, saj za nekatere ukrepe trenutno še ni na voljo projektne ali investicijske dokumentacije. Pri načrtovanju so upoštevani proračun Občine Andraž v Slovenskih goricah ter proračun Republike Slovenije.

Izvajanje ukrepov bo financirano iz lastnih proračunskih sredstev, preko prijav na razpise ali v sodelovanju z drugimi organizacijami in njihovimi viri. Predvideni so tudi ukrepi, ki ne zahtevajo neposrednih finančnih sredstev. Občina se bo v prihodnje aktivno prijavljala na razpise pristojnih ministrstev, evropske projekte ter druge razpise, da zagotovi dodatna sredstva za izvajanje strategije.

Slika 24: Promocija kolesarjenja

Steber	Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Odgovornost	Viri financiranja
	CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE									
I.1	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun
I.2	Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun
I.3	Digitalizacije in inovacije				10.000	2.000	2.000		Občina	Občinski proračun
I.4	Sodelovanje v sklopu ETM	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun
	HOJA									
II.1	Vzpostavitev varnih površin za pešce	100.000	100.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina/ zunanji izvajalec	Občinski proračun, sofinancerska sredstva
II.2	Zagotavljanje dodatnih in vzdrževanje obstojećih sprehajalnih in tematskih poti	10.000	10.000	10.000	3.000	3.000	3.000	3.000	Občina	Občinski proračun
II.3	Opremljanje površin za pešce	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	Občina	Občinski proračun
II.4	Zagotavljanje dostopnosti za invalide	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun
	KOLESARJENJE									
III.1	Izgradnja kolesarskega omrežja	15.000	15.000	100.000	15.000	15.000	200.000	50.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva
III.2	Vzpostavitev varnih parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles		3.000	20.000					Občina	Občinski proračun
III.3	Vzpostavitev oz. nadgradnja sistema za izposajo koles			3.000	35.000	20.000	20.000	20.000	Občina	Občinski proračun
III.4	Dodatna promocija in izobraževanja na področju kolesarjenja	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun
	JAVNI PREVOZ									
IV.1	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza	0	0	0	0	0	0	0	Občina/DUJPP	/
IV.2	Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih	25.000	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	Občina	Občinski proračun
IV.3	Preučitev možnosti integracije šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa	2.000							Občina	Občinski proračun
IV.4	Preučitev potreb po sistem "prevoza na klic"	3.000							Občina	Občinski proračun
	OSEBNI MOTORNI PROMET									
V.1	Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcija obstoječega cestnega omrežja	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	Občina	Občinski proračun
V.2	Sprememba prometnega režima pri podružnični OŠ Vitomarci		70.000	30.000					Občina	Občinski proračun
V.3	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	Občina	Občinski proračun
V.4	Identifikacija in odprava prometno nevarnih točk	5.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	Občina	Občinski proračun

Tabela 3: Akcijski načrt

Opomba:

Vrednost "0" v posamezni celici pomeni, da se ukrep v navedenem letu izvaja, vendar zanj niso predvidena finančna sredstva.

Prazna celica pomeni, da se ukrep v navedenem letu ne izvaja.

