



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE DUPEK





Spoštovane občanke,
spoštovani občani Občine Duplek,

z velikim ponosom in zadovoljstvom vas pozdravljam ob zaključku priprave naše prve občinske celostne prometne strategije. Ta dokument je rezultat skupnega prizadevanja, odprtega dialoga in povezovanja različnih pogledov, ki jih je v proces prinesla naša skupnost. Iskreno se zahvaljujem vsem, ki ste sodelovali in z vašimi predlogi, vprašanji ter izkušnjami prispevali k vsebini, ki bo v prihodnje pomembno usmerjala razvoj prometa v naši občini. Verjamem, da smo s tem pomembnim korakom postavili trdne temelje za skupno dobro, za kakovostno, varno in povezano prihodnost Dupleka.

Vsem skupaj želim uspešno pot na tej novi poti in vas vabim, da še naprej spremljate ter sooblikujete razvoj naše občine.

Župan občine Duplek
Mitja Horvat

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE DUPEK

Občinska celostna prometna strategija občine Duplek 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 Duplek
Trg slovenske osamosvojitve 1
2241 Spodnji Duplek

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

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

Fotografije:
občinski arhiv

Oblikovna zasnova in postavitve:
Proffile s.p.

Leto izida: 2025
Viri: spletni viri

MASTERPLAN D.O.O.
UREJANJE PROSTORA

PRO-MOČ d.o.o.

1	UVOD	5
2	PROCES PRIPRAVE	7
3	DELOVNE SKUPINE	9
4	VIZIJA IN CILJI	11
5	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	15
6	PET STEBROV UKREPANJA	27
7	AKCIJSKI NAČRT	41



Slika 1: Panoramski pogled na naselje Duplek



1 | Uvod

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljnjem besedilu: OCPS) je strateški dokument, ki dolgoročno usmerja razvoj prometa in celovito obravnava promet ter mobilnost v občini za izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev. Namen je vzpostavitev varnega, učinkovitega in dostopnega prometnega sistema, ki spodbuja hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa ter prispeva k spremembi potovalnih navad in zmanjšanju negativnih vplivov motornega prometa na okolje ter zdravje ljudi.

Občina je s sprejetjem CPS že naredila pomemben korak k strateškemu in trajnostnemu načrtovanju prometa. Z nadgradnjo v okviru nove OCPS nadaljuje začrtano pot in utrjuje temelje za dolgoročno, sistematično in ciljno usmerjeno prometno politiko. Njena posebna vrednost je v vključujočem in usklajenem pristopu, nastajala je ob aktivnem sodelovanju prebivalcev, strokovnjakov in ključnih deležnikov, zato odraža dejanske potrebe skupnosti ter razvojne cilje občine.

OCPS temelji na načelih celostnega prometnega načrtovanja, ki promet obravnava kot sestavni del širšega družbenega in prostorskega razvoja. V nasprotju s tradicionalnimi pristopi, ki se osredotočajo predvsem na gradnjo prometne infrastrukture, celostno načrtovanje spodbuja uravnotežen razvoj vseh oblik mobilnosti, zmanjšuje odvisnost od avtomobila in ustvarja pogoje za bolj zdravo, prijazno in povezano skupnost.

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



2 | Proces priprave občinske celostne prometne strategije

Postopek priprave OCPS 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 je zaključil s sprejemom strategije na občinskem svetu v letu 2025. Priprava OCPS je potekala v več vsebinsko zaokroženih sklopih, ki so omogočili sistematični razvoj strateškega dokumenta. Proces se je vodil skladno z nacionalnimi smernicami in je vključeval 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.

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 priprave.

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 ciljev. 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, anketa splošne javnosti, terenski ogledi, ankete o potovalnih navadah zaposlenih in šolarjev, kordonsko štetje prometa, intervjuji in delavnice s ključnimi deležniki, s čimer so bili prepoznani ključni dosežki, izzivi in priložnosti v prometnem sistemu ter določene prioritete za razvoj prometnega sistema.

5. OPREDELITEV SMERI UKREPANJA (SKLOP E)

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

6. PRIPRAVA IN POTRDI TEV 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 smiselnih dopolnitev je strategijo potrdil občinski svet, s čimer je postala veljavni strateški dokument občine.

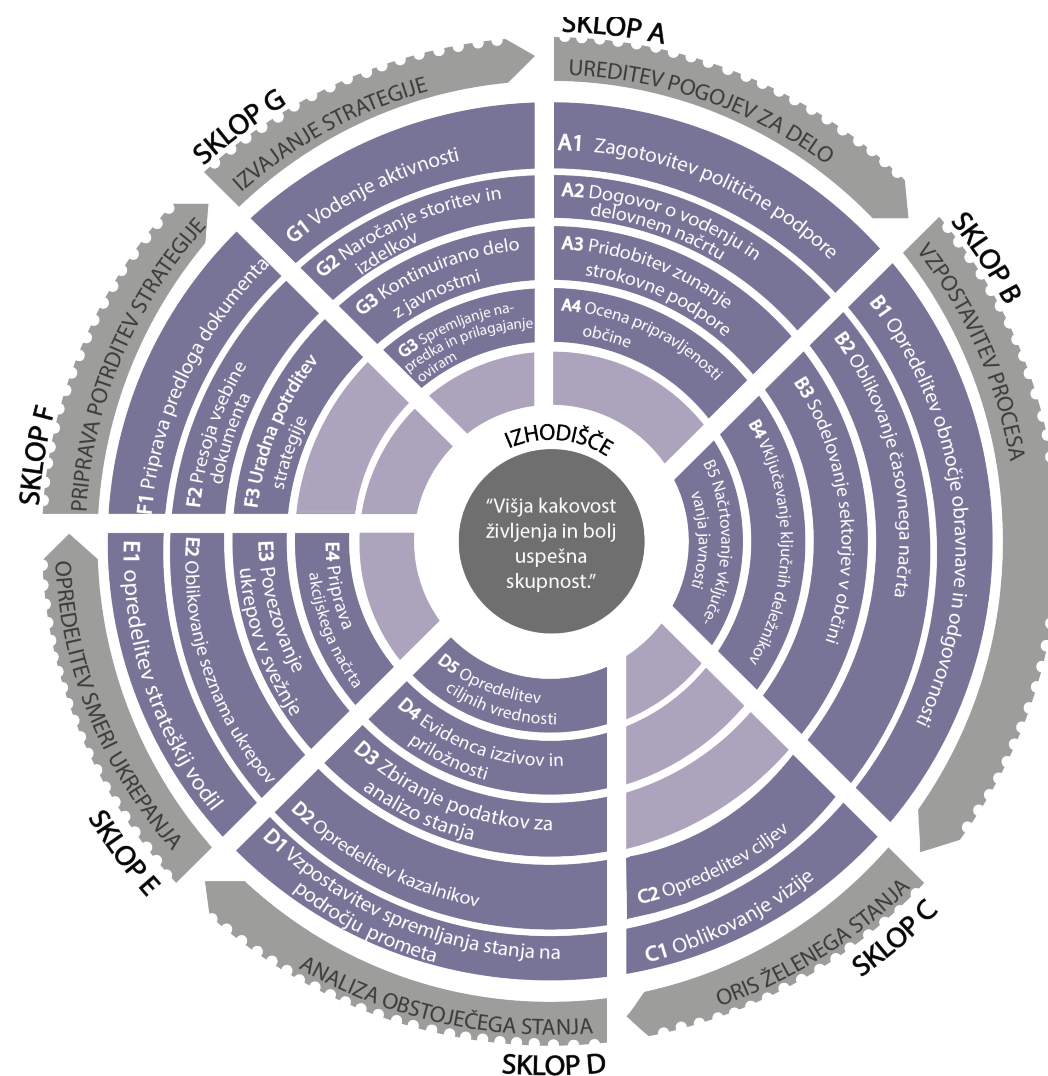


Diagram 1: Proces priprave OCPS, vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo ©Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo april 2023



Slika 2: Kolaž fotografij iz postopka priprave OCPS



Slika 3: Krožno krožišče v Dupleku

3 I

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. Skupine so imele širok spekter nalog, od zagotavljanja organizacijske in strokovne podpore do oblikovanja vsebinskih izhodišč in seznanjanja izvajalca z 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, oblikovanje vizije in strateških ciljev, analizo obstoječega stanja, 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 vpogleds pri oblikovanju konkretnih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini. Širšo delovno skupino so sestavljali predstavniki osnovnih šol in fakultet, Medobčinskega inšpektorata in redarstva, društev upokojencev, krajevnih skupnosti, policije, gasilcev in lokalnih podjetij.

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 zelene 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.

Vizija in cilji OCPS so bili oblikovani skozi večstopenjski proces, ki je vključeval delavnico s širšo delovno skupino in javno razpravo. Po obravnavi zbranih predlogov in mnenj je bil na sestanku z vodstvom občine potrjen končni predlog vizije in prioriternih ciljev. Namen tega procesa je bil zagotoviti, da vizija in cilji odražajo dejanske potrebe prebivalcev ter razvojne usmeritve občine.

Vizija Občine Duplek

»Občina Duplek, zgled povezanega in uravnoveženega prometnega sistema, z zavezo k večji varnosti in trajnostnemu razvoju za vse prebivalce.«

4.1 / OBRAZLOŽITEV VIZIJE

Občina Duplek si prizadeva vzpostaviti povezan in uravnovežen prometni sistem, ki bo omogočal varno, učinkovito in dostopno mobilnost za vse prebivalce. Z zavezo k večji varnosti želi občina ustvariti okolje, kjer se lahko vsak posameznik giblje brezskrbno, ne glede na izbran način prevoza. Hkrati je v ospredju trajnostni razvoj, saj občina stremi k rešitvam, ki varujejo okolje, izboljšujejo kakovost življenja ter spodbujajo odgovorno ravnanje za dobrobit sedanjih in prihodnjih generacij. Takšna usmeritev omogoča oblikovanje prostora, ki je prijeten, varen in dostopen vsem.

4.2 / CILJI

Z namenom uskladitve občinskih strategij s prizadevanji na nacionalni ravni je bil v okviru metodologije za izdelavo OCPS pripravljen nabor sedmih ciljev, ki so bili prevzeti in razvrščeni glede na njihovo pomembnost za občino. V ospredje razvoja občinske vizije so postavljeni trije prioritetni cilji, ki imajo ključno vlogo pri usmerjanju razvoja na lokalni ravni. Poleg teh so bili po redu pomembnosti razvrščeni tudi preostali cilji, ki bodo skupaj s prioritetskimi cilji prispevali k celovitemu uresničevanju vizije.

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

Slika 4: Izsek vodnjaka na krožnem krožišču v Dupleku

4.3 / CILJNE VREDNOSTI

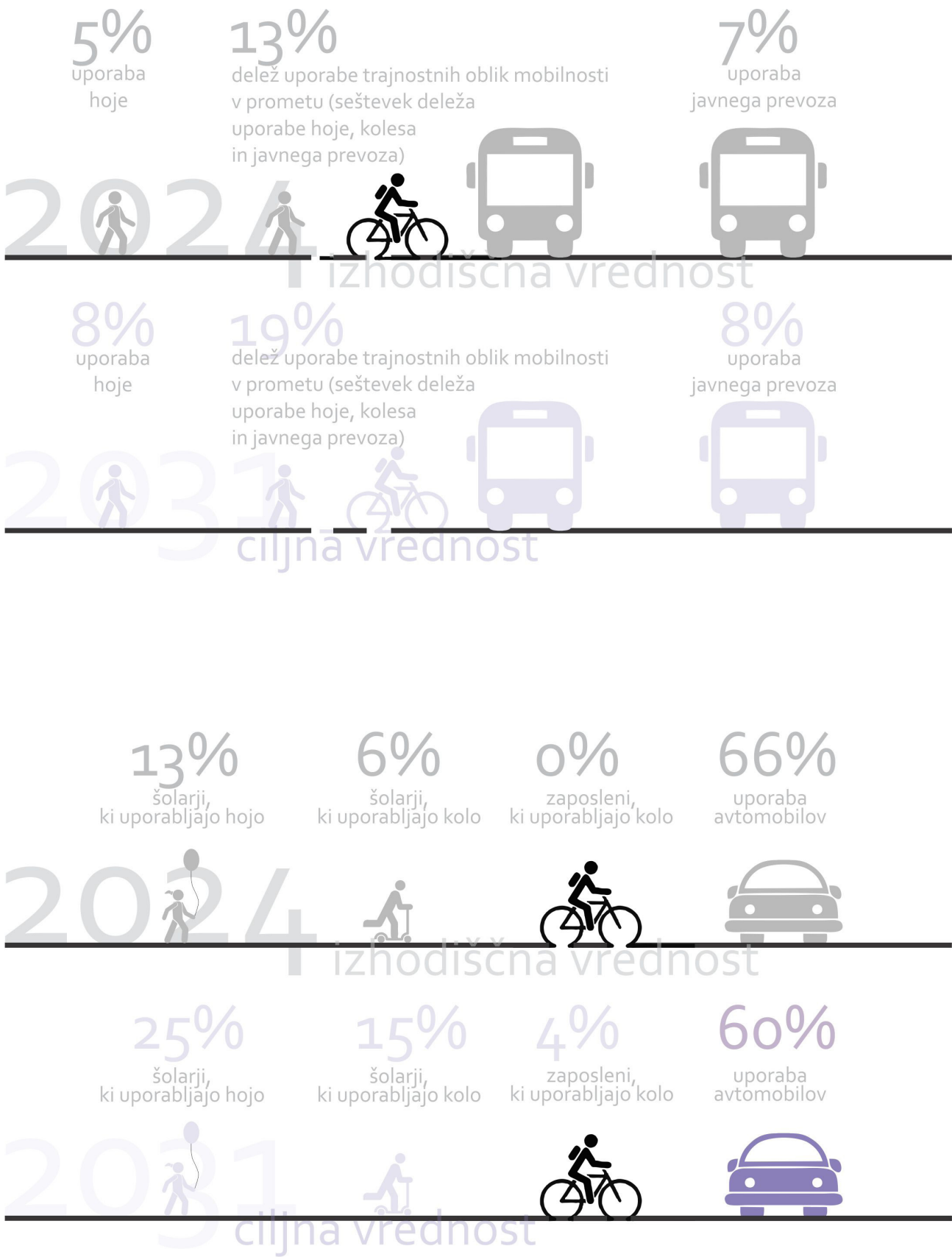
Vsak cilj OCPS je podprt s pripadajočimi ciljnimi vrednostmi, ki temeljijo na analizi obstoječega stanja in so usklajene z nacionalnimi ter evropskimi usmeritvami celostnega načrtovanja prometa. S tem se zagotavlja sistematično spremljanje in prilagajanje strategije glede na dejanske rezultate ter potrebe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

Ciljne vrednosti predstavljajo ključne učinke, s katerimi bo občina spremljala napredek pri uresničevanju ciljev 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 in tipu prometnih nesreč. Na tej osnovi so bile za leto 2031 oblikovane ciljne vrednosti, ki odražajo želene spremembe v prometu.

	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBNOSTI	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2024	Ciljna vrednost v letu 2031
1.	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%
2.	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Letno povprečje vseh tipov prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let	Znižati povprečno število vseh zabeleženih prometnih nesreč na leto v zaporednem obdobju 5 let	33,8 (med leti 2018-2022)	25 (med leti 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	19%	33%
3.	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	93%	80%
4.	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	1%	3%
5.	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	19%	40%
		Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	5%	8%
6.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	3%	7%
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	66%	60%

Tabela 1: Prikaz ciljev in ciljnih vrednosti



Grafikon 2: Ponazoritev izhodiščnih in ciljnih vrednosti iz Tabele 1 s piktogrami



Slika 5: Odsek Ceste 4. julija v naselju Spodnji Duplek

5 | Analiza obstoječega stanja

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

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, poglobljeni intervjuji s ključnimi deležniki, javne razprave in terenski ogledi. 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

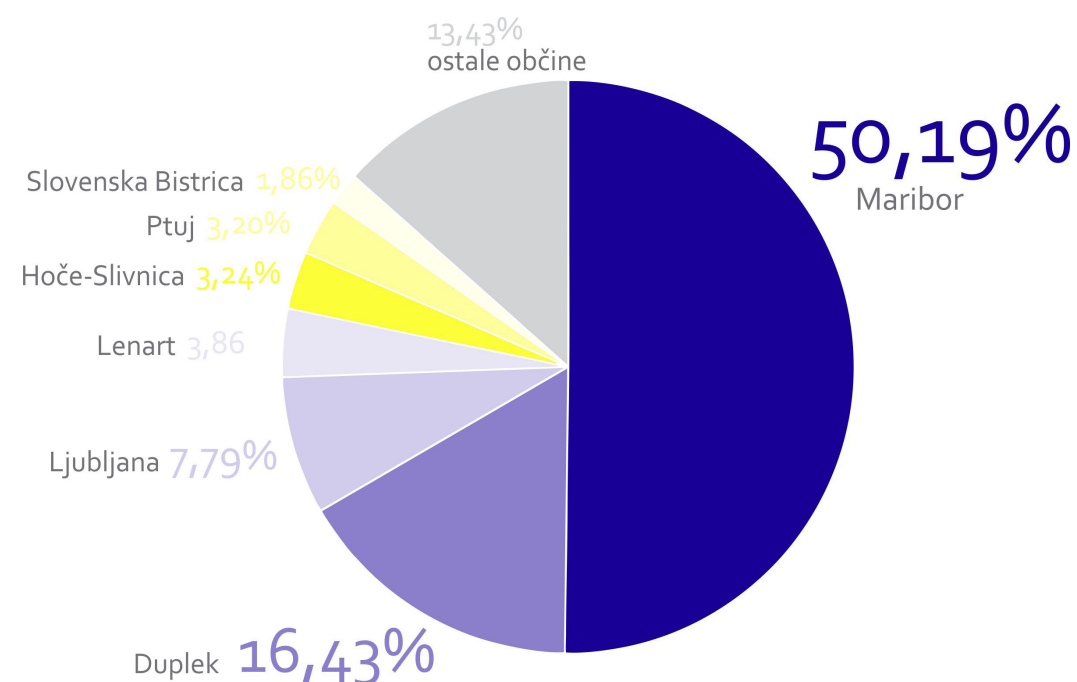
5.1 / SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Občina Duplek meri 40 km² in se nahaja v severovzhodnem delu Slovenije kot del podravske statistične regije. Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 146. mesto, sestavlja pa jo 10 naselij, največji središči sta Spodnji in Zgornji Duplek.

Sredi leta 2022 je v občini živel približno 7.000 prebivalcev (približno enako število moških in žensk), kar jo po številu prebivalcev uvršča na 78. mesto v Sloveniji. Gostota poselitve znaša 176 prebivalcev na km² in je tako občutno višja od državnega povprečja (104 preb./km²). Naravni prirast je bil v letu 2022 negativen (−0,7 na 1.000 prebivalcev), medtem ko je bil selitveni prirast pozitiven (+5,1), tako da je skupni prirast ostal pozitiven (+4,4 na 1.000 prebivalcev), čeprav nekoliko pod državnim povprečjem. Povprečna starost občanov je znašala 43,8 leta, kar je malenkost pod povprečjem Slovenije, hkrati pa indeks staranja (132) ostaja nižji od državnega (142), kar pomeni, da se prebivalstvo stara počasneje kot v celotni državi.

V občini je visoka vključenost otrok v vrtce (88 % med 1–5 let). Delujeta dva vrtca s skupno 288 otroki, osnovne šole obiskuje približno 660 učencev, srednje šole pa okoli 240 dijakov (izven občine). Med 1.000 prebivalci je 31 študentov in 6 diplomantov, kar je pod državnim povprečjem.

Grafikon 3: Delovna migracija prebivalcev Občine Duplek po občinah zaposlitve za leto 2023. Vir: SURS.



Delež delovno aktivnega prebivalstva (15–64 let) znaša okoli 65 %, kar je nekoliko manj kot slovensko povprečje, povprečna mesečna bruto plača pa je za 22 % nižja od državnega povprečja. V občini je registriranih 601 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, povprečna starost vozil pa je 11 let.

Po podatkih za leto 2023 je v občini 2.903 delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov), na območju občine je 920 delovnih mest, od tega jih 477 zasedajo domačini. Večina občanov (2.426 oseb oziroma več kot 80 % delovno aktivnih) se dnevno vozi na delo izven občine, največ v Maribor (50,2 %), sledijo Ljubljana (7,8 %), Lenart (3,9 %), Hoče-Slivnica (3,2 %) in Ptuj (3,2 %). Indeks delovne migracije (31,7) potrjuje, da gre za izrazito bivalno občino z razmeroma malo delovnih mest, zaradi česar prevladujejo vsakodnevne delovne migracije. Vse to pomembno vpliva na načrtovanje prometa in mobilnosti v občini Duplek, kjer se ob razpršeni poselitvi in večinskem dnevnem migriranju prebivalstva pojavljajo specifični izzivi zagotavljanja kakovostne prometne infrastrukture in trajnostnih rešitev.

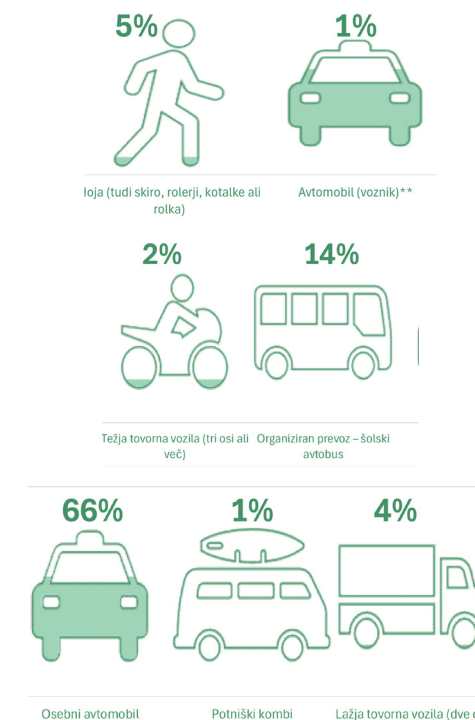
Cestno omrežje v občini Duplek obsega skupno 135,2 km, od tega 14,8 km državnih in 120,4 km občinskih cest. Občina je s svojim cestnim omrežjem dobro povezana z okoliškimi občinami, zlasti z Mestno občino Maribor na severozahodu ter občino Ptuj na jugovzhodu. Najpomembnejši prometni povezavi predstavljata regionalni cesti R3-710 (Maribor–Vurberk–Ptuj) in R3-745 (Janežovci–Dolge njive–Spodnji Duplek), ki omogočata glavno navezavo na širše regijsko in državno prometno omrežje.

5.2 / POTOVALNE NAVADE V OBČINI

Potovalne navade odražajo strukturo vsakodnevne mobilnosti. Izvedeno je bilo kordonsko štetje prometa pri OŠ Duplek in POŠ Dvorjane. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih načinih pri poteh v šolo ter o deležu otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih je bila izvedena anketa med šolarji v dveh osnovnih šolah, OŠ Duplek ter OŠ Korena. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih ter dolžinah poti na delo je bila izvedena anketa o potovalnih načinih pri poteh na delo pri dveh zaposlovalcih: OŠ Duplek in OŠ Korena.

Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (rezultati kordonskega štetja prometa izvedenega 05. 06. 2024 pri OŠ Duplek in POŠ Dvorjane, v času jutranje in popoldanske prometne konice)

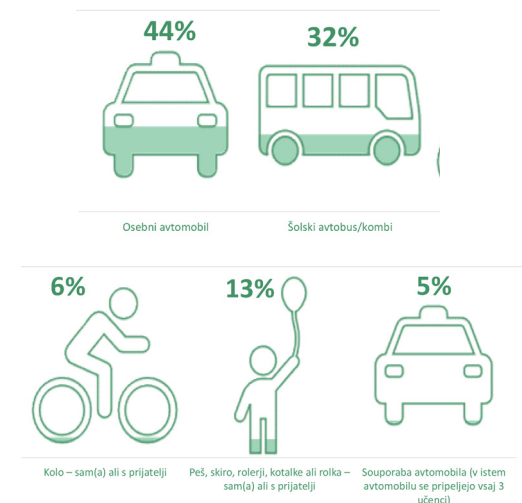
Večinski delež uporabe potovalnih načinov na glavni prometnici predstavlja avtomobil z 66 %. Delež uporabe organiziranega šolskega prevoza predstavlja 14 % in delež javnega prevoza 7 %. Delež uporabe hoje predstavlja 5 % in delež uporabe kolesa 1 %. Preostali delež predstavljajo motorji, potniški kombiji ter lažja in težja tovorna vozila. Turističnih avtobusov, občasnega avtobusnega prevoza in kmetijske mehanizacije se ne upošteva pri izračunu deležev uporabe prometnih načinov.



Grafikon 4: Piktogrami s prikazom deležev prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo (rezultati ankete o potovalnih navadah učencev 3., 5. in 7. razreda v OŠ Duplek ter OŠ Korena, izvedene junija 2024)

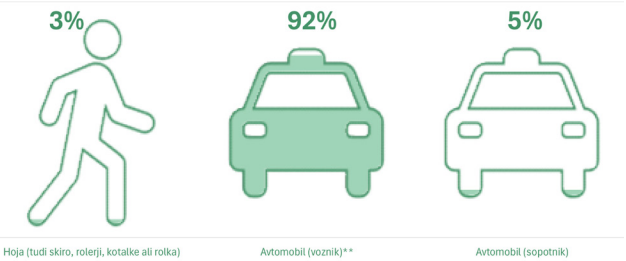
Večinski delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo predstavlja osebni avtomobil z 49 % in šolski avtobus/kombi z 32 %. Sledi delež uporabe hoje z 13 % in delež uporabe kolesa, ki znaša 6 %. Deleža otrok, ki pri poteh v šolo uporabljajo javni prevoz, ni bilo zaznati.



Grafikon 5: Piktogrami s prikazom deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedeni v mesecu junij 2024 med zaposlenimi v OŠ Duplek in OŠ Korena)

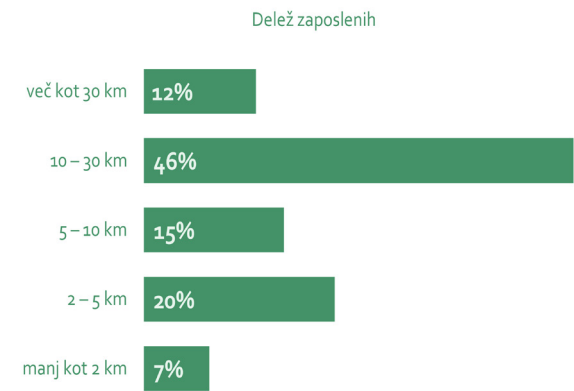
Pri poteh na delo delež uporabe avtomobila predstavlja 97 % (kot voznik ali kot sopotnik v avtomobilu). Delež uporabe hoje predstavlja 3 %. Uporaba kolesa ali javnega prevoza ni bila zaznana.



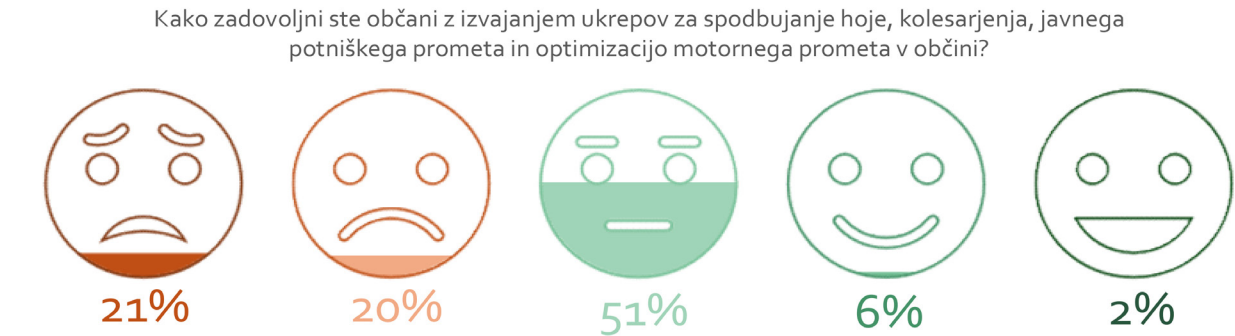
Grafikon 6: Piktogrami s prikazom deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo med zaposlenimi na OŠ Duplek in OŠ Koreni)

Dolžine poti na delo (rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedeni v juniju 2024 med zaposlenimi v OŠ Duplek in OŠ Korena)

Večina anketiranih zaposlenih je od dela oddaljenih med 10 km in 30 km (46 %). Več kot 30 km je od dela oddaljenih 12 % anketiranih, med 5 km in 10 km 15 %, med 2km in 5km 20 % ter manj kot 2km 7 % anketiranih.



Grafikon 7: Prikaz dolžin poti na delo



Grafikon 8: Zadovoljstvo občanov z izvajanjem ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti
vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

5.3 / KLJUČNE UGOTOVITVE

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

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

- 1

Ključni dosežki

 - Zagotovljene površine za hojo in kolesarjenje na ključnih odsekih
 - Javni prevoz zagotavlja osnovno dostopnost v vseh naseljih
 - Ustrezno razvejana mreža občinskih in državnih cest
- 2

Ključni izzivi

 - Razgiban relief in razpršena poselitev
 - Dotrajane in neurejene površine za hojo in kolesarjenje
 - Javni prevoz ne predstavlja učinkovite alternative avtomobilu
 - Slabo vzdrževane občinske ceste
- 3

Ključne priložnosti

 - Obnova dotrajanih in vzpostavitev novih površin za hojo in kolesarjenje
 - Izboljšanje učinkovitosti javnega prevoza
 - Izkoriščanje ugodne strateške lege občine
 - Obnove cest kot razvojna priložnost



Slika 6: Cesta med Spodnjim in Zgornjim Duplekom

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

**ZAGOTOVLJENE POVRŠINE
ZA HOJO IN KOLESARJENJE
NA KLJUČNIH ODSEKIH**

2

**JAVNI PREVOZ ZAGOTAVLJA
OSNOVNO DOSTOPNOST
V VSEH NASELJIH**

3

**USTREZNO RAZVEJANA
MREŽA OBČINSKIH IN
DRŽAVNIH CEST**

1 / ZAGOTOVLJENE POVRŠINE ZA HOJO IN KOLESARJENJE NA KLJUČNIH ODSEKIH

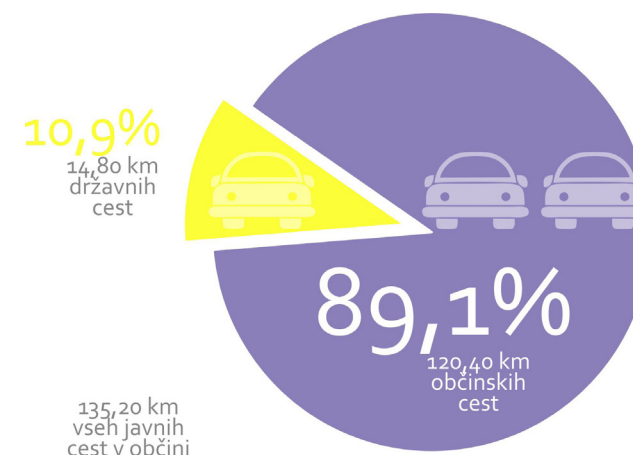
V občini Duplek so na ključnih prometnih odsekih zagotovljene površine za hojo in kolesarjenje, kar pomembno prispeva k večji varnosti in spodbuja trajnostno mobilnost. Ob državni cesti, ki povezuje Maribor z občinskim središčem, so urejene ločene površine za pešce in kolesarje, na določenih odsekih celo obojestransko, kar omogoča nemoteno in varno gibanje. V večini strnjenih naselij so vzpostavljeni pločniki, ki izboljšujejo dostopnost in varnost lokalnega prebivalstva. Po občini poteka tudi nekaj sprehajalnih poti, ki prebivalcem omogočajo kakovostno vsakodnevno rekreacijo. Občina je vključena tudi v pomembno regionalno kolesarsko povezavo, saj skozi njeno območje poteka Dravska kolesarska pot, ki povezuje Duplek z Mariborom in Ptujem ter ima velik potencial tako za vsakodnevno mobilnost kot za razvoj rekreativnega turizma.

2 / JAVNI PREVOZ ZAGOTAVLJA OSNOVNO DOSTOPNOST V VSEH NASELJIH

Javni prevoz v občini Duplek zagotavlja osnovno dostopnost za prebivalce vseh naselij in omogoča povezave z večjimi regionalnimi središči, zlasti z Mariborom in Ptujem. Poleg osnovne avtobusne ponudbe ima občina dobro vzpostavljen in učinkovit sistem šolskih prevozov, ki učencem zagotavlja varen in organiziran dostop do vzgojno-izobraževalnih ustanov. Do naselja Zgornjega Dupleka poteka tudi linija mestnega avtobusnega sistema Maribora, kar predstavlja dodatno možnost za uporabo javnega prevoza in izboljšuje dostopnost do regijskega središča.

3 / USTREZNO RAZVEJANA MREŽA OBČINSKIH IN DRŽAVNIH CEST

Občina Duplek ima ustrezno razvejano mrežo občinskih in državnih cest, ki omogoča dobro dostopnost znotraj občinskega območja ter povezljivost z okoliškimi občinami in regijskimi središči. Državne ceste učinkovito povezujejo naselja z Mariborom, Ptujem in drugimi kraji v regiji, medtem ko občinske ceste zagotavljajo osnovno prometno dostopnost do posameznih zaselkov, stanovanjskih območij in kmetijskih površin. Cestna mreža je večinoma prevozna in ustrezno kategorizirana, kar omogoča osnovno prometno funkcionalnost ter služi tako vsakodnevnim kot gospodarskim prevozom.



Grafikon 9: Cestno omrežje v občini Duplek



Slika 7: Centralno območje Dupleka ima zagotovljene površine za hojo in kolesarjenje

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

**RAZGIBAN RELIEF IN
RAZPRŠENA POSELITEV**

2

**DOTRAJANE IN NEUREJENE
POVRŠINE ZA HOJO IN
KOLESARJENJE**

3

**JAVNI PREVOZ NE PREDSTAVLJA
UČINKOVITE ALTERNATIVE
AVTOMOBILU**

4

**SLABO VZDRŽEVANE
OBČINSKE CESTE**

1 / RAZGIBAN RELIEF IN RAZPRŠENA POSELITEV

Občina Duplek ima izrazito dvojen reliefni značaj: ravninski del v bližini reke Drave, kjer je gostota poselitve visoka, ter obsežnejši hribovit del, kjer prevladuje razpršena in redkejša poselitev. Ta prostorska raznolikost močno vpliva na razvoj prometne infrastrukture in mobilnosti. V hribovitem zaledju so naselja med seboj precej oddaljena, kar zahteva razvejano cestno omrežje in posledično višje stroške vzdrževanja občinskih cest ter druge infrastrukture. Razgiban relief dodatno otežuje umeščanje novih prometnih rešitev, predvsem za trajnostne oblike mobilnosti, kot so javni prevoz, hoja in kolesarjenje. Takšne prostorske razmere predstavljajo dolgoročen izziv pri zagotavljanju enakomerne prometne dostopnosti in kakovosti bivanja za vse prebivalce občine.

2 / DOTRAJANE IN NEUREJENE POVRŠINE ZA HOJO IN KOLESARJENJE

Površine za hojo in kolesarjenje v občini Duplek so na več odsekih dotrajane, neustrezno vzdrževane in pogosto ne ustrezajo sodobnim standardom varne ter vključujoče prometne infrastrukture. Pločniki so ponekod ozki, z neurejenimi robovi in poškodbami, kar otežuje njihovo varno uporabo, še posebej za ranljive skupine, kot so starejši, osebe z zmanjšano mobilnostjo in starši z otroškimi vozički. Kolesarske površine so večinoma slabo vzdrževane in pogosto neustrezno izvedene. Na številnih mestih ne upoštevajo načel prometne varnosti in udobja za kolesarje, saj so ob prehodih čez dovoze in priključke speljane z neustreznimi višinskimi prehodi, ki vključujejo pogoste dvige in spuste, kar zmanjšuje pretočnost in udobje vožnje. Kolesarska infrastruktura kolesarjev ne postavlja v prometno prednost in pogosto ne odraža načela neprekinjene, enakopravne obravnave. Občina prav tako nima nobenega odseka, kjer bi bilo na vozišču ustrezno urejeno souporabljanje prostora s prometnim režimom, ki bi kolesarjem omogočal vidnost, zaščito in predvidljivo vključevanje v promet. Kolesarjenje zato ni integrirano kot enakovreden način vsakodnevne mobilnosti. Dravska kolesarska pot, ki poteka skozi občino, je na določenih odsekih slabo vzdrževana in redko uporabljana, kar dodatno kaže na neizkoriščen potencial te regionalne prometne in rekreativne povezave.

3 / JAVNI PREVOZ NE PREDSTAVLJA UČINKOVITE ALTERNATIVE AVTOMOBILU

Kljub temu da je v občini Duplek dostopnost do javnega prevoza zagotovljena v vseh naseljih, ta ne predstavlja ustrezne alternative osebnemu motornemu prometu. Avtobusne linije so zlasti v hribovitem delu občine redke, kar pomeni, da so povezave v večernih urah, ob koncih tedna in praznikih zelo redke ali celo povsem odsotne. Takšen obseg storitev ne omogoča zanesljive in fleksibilne uporabe javnega prevoza za vsakodnevne potrebe, kot so delo, šola, opravi ali prosti čas. Poleg tega so številna avtobusna postajališča neurejena, ponekod ne označena ali ne nudijo ustreznega zavetja, pogosto pa niso vzpostavljena v pari, kar potnikom otežuje orientacijo in načrtovanje povratnih poti.

4 / SLABO VZDRŽEVANE OBČINSKE CESTE

Občina Duplek se zaradi razvejane in razpršene cestne mreže sooča z izrazitim izzivom rednega in kakovostnega vzdrževanja občinskih cest. Velik obseg cestnega omrežja, ki povezuje številna razpršena naselja, zaselke in kmetijska območja, zahteva stalna vlaganja v sanacije vozišč, bankin, prepustov in odvodnjavanja. Omejen občinski proračun pa ne omogoča sprotne, celovitega in sistematičnega vzdrževanja vseh cestnih odsekov, zato so številne ceste dotrajane, poškodovane in z zmanjšano prometno varnostjo. Posledično se kakovost prometne dostopnosti slabša, zlasti v bolj oddaljenih območjih občine, kar dodatno otežuje vsakodnevno mobilnost in logistične tokove lokalnega prebivalstva ter gospodarstva.



Slika 8: Izsek slabo vzdrževane površine za kolesarjenje

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, zagotoviti podlago za opredelitev prioritet ter strateških vodil, ki določajo smeri ukrepanja in opredeljujejo zelene spremembe.

1

**OBNOVA DOTRAJANIH IN
VZPOSTAVITEV NOVIH POVRŠIN
ZA HOJO IN KOLESARJENJE**

2

**IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI
JAVNEGA PREVOZA**

3

**IZKORIŠČANJE UGODNE
STRATEŠKE LEGE OBČINE**

4

**OBNOVE CEST KOT
RAZVOJNA PRILOŽNOST**

1 / OBNOVA DOTRAJANIH IN VZPOSTAVITEV NOVIH POVRŠIN ZA HOJO IN KOLESARJENJE

Za razvoj prometnega sistema v občini Duplek se izkazuje priložnost v nadaljnjem izboljševanju infrastrukture za hojo in kolesarjenje, s katerim bi občina okrepila varnost, dostopnost in privlačnost trajnostnih oblik mobilnosti. Potrebno bi bilo zagotoviti nove hodnike za pešce znotraj naselij, zlasti na povezavah do šol, vrtcev, avtobusnih postajališč in drugih pomembnih javnih točk, kjer danes pogosto manjkajo ali pa so neustrezno urejeni. Obstoječe površine bi bilo smiselno razširiti ter med seboj povezati v sklenjeno omrežje, ki omogoča varno in neprekinjeno hojo. Pomembna priložnost se kaže tudi na področju kolesarskega prometa, saj bi bilo treba nadaljevati z vzpostavljanjem kakovostnih povezav, predvsem ob državnih cestah, kjer so potrebne varne, jasno ločene in neprekinjene kolesarske površine. Na lokalnih cestah, kjer ni prostora za klasične kolesarske steze, pa bi bilo smiselno razmisliti o ureditvi deljenih prometnih površin, z ustrezno umiritvijo prometa in jasno označitvijo, ki kolesarjem zagotavlja vidnost, varnost in enakovredno vključevanje v prometni tok.

2 / IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI JAVNEGA PREVOZA

Javni prevoz bi lahko predstavljal konkurenčno alternativo osebnemu avtomobilu, če bi se izboljšala njegova učinkovitost. Potrebno bi bilo povečati frekvenco linij in bolje uskladiti vozne rede z dejanskimi potrebami prebivalcev, zlasti zaposlenih in šolarjev, ki se dnevno vozijo v regijska središča, kot sta Maribor in Ptuj. Ena izmed priložnosti je tudi integracija določenih šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa, s čimer bi se povečala dostopnost za prebivalce bolj oddaljenih naselij in hkrati racionalizirali občinski stroški. Poleg tega obstaja potencial za podaljšanje linije mestnega avtobusa Maribora do Spodnjega Dupleka, kar bi razširilo možnosti uporabe mestnega prevoza na širše območje občine. Ključno pa je tudi zagotavljanje ustrezno opremljenih in dostopnih avtobusnih postajališč ter varnih peš povezav do njih, kar predstavlja predpogoj za učinkovito in vključujočo rabo javnega prevoza.

3 / IZKORIŠČANJE UGODNE STRATEŠKE LEGE OBČINE

Občina Duplek leži na stičišču med Mariborom, Ptujem in Lenartom, pri čemer ta urbana središča predstavljajo pomembne zaposlitvene, izobraževalne in storitvene centre regije. Relativno kratke razdalje do teh mest omogočajo, da bi ob ustrezni nadgradnji javni prevoz postal trajnostna in privlačna alternativa osebnemu avtomobilu za vsakodnevne migracije prebivalcev. Sočasno z naraščajočo priljubljenostjo električnih koles pa se za bolj aktivne prebivalce kaže tudi potencial njihove uporabe za poti na delo in v šolo v okoliška središča.

Zaradi ugodne strateške lege ima občina Duplek možnost, da z ustreznimi prometnimi rešitvami doseže hiter in usmerjen razvoj prometnega sistema v smeri trajnostne mobilnosti, ki temelji na dostopnosti, učinkovitosti in okoljski sprejemljivosti.

4 / OBNOVE CEST KOT RAZVOJNA PRILOŽNOST

Občina Duplek lahko izziv dotrajanih in neurejenih občinskih cest pretvori v priložnost za celovit razvoj prometnega sistema, ki bo vključeval vse uporabnike prostora. Zlasti v naseljih lahko pri rekonstrukcijah cest načrtuje ureditev območij umirjenega prometa, kjer bodo pešci in kolesarji enakovredno vključeni v prometni režim, s čimer se bo povečala varnost in kakovost bivanja. S povezovanjem teh posegov z načrtnim umeščanjem peš in kolesarskih površin lahko občina ob vsakokratnih obnovah postopoma izgrajuje manjkajoče odseke in sklene obstoječa omrežja. Tak pristop omogoča, da se obstoječe prometne ureditve nadgradi v smeri trajnostne mobilnosti, ob hkratnem učinkovitem upravljanju z javnimi sredstvi in izboljšanju prometne dostopnosti za vse prebivalce.



Slika 9: Obnavljanje ceste kot razvojna priložnost



Slika 10: Wakepark Dooplek, otroška igrala na prostem

6 I 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 Duplek. Vsaka smer ukrepanja izhaja iz ugotovitev analize obstoječega stanja ter sledi strateškim ciljem in opredeljenim prioritetam.

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 predstavljeni ukrepi, namenjeni postopnemu izboljšanju prometnega sistema. Ukrepi so zasnovani za izvajanje v sedemletnem obdobju veljavnosti strategije. Ukrepi, ki ne bodo izvedeni v tem obdobju, bodo služili kot pomembno izhodišče in usmeritev za prometni razvoj v prihodnji strategiji.

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

6.1 / STRATEŠKA VODILA

Za vsak steber so oblikovana strateška vodila, ki služijo kot okvir za usmerjanje načrtovanja in izvajanja ukrepov ter določajo prednostna področja delovanja. Vodila izhajajo iz vizije in ciljev, temeljijo na analizi obstoječega stanja ter upoštevajo prepoznane izzive in priložnosti.

Vsako vodilo je opremljeno s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije. Ambicije se merijo na podlagi kazalnikov, ki zajemajo podatke o deležih in obsegu uporabe posameznih potovalnih načinov na glavnih prometnicah v občini ter pri poteh v šolo in na delo.

STEBER UKREPANJA	PRIORITETA	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFICIRANE AMBICIJE			KAZALNIKI
			Opis	Izhodiščna vrednost 2024	Ciljna vrednost 2031	
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	Razvoj prometnega sistema, ki izhaja iz potreb lokalnega prebivalstva in načrtno spodbuja uporabo trajnostnih oblik mobilnosti	Celostno načrtovanje prometnega sistema, ki izhaja iz dejanskih potreb lokalnega prebivalstva, spodbuja trajnostne oblike mobilnosti ter zagotavlja dostopno, varno in kakovostno mobilnost za vse skupine prebivalcev	Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu (seštevek deleža uporabe hoje, kolesa in javnega prevoza)	13%	19%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
HOJA	Izboljšanje pogojev za hojo z razvojem varne, udobne in privlačne infrastrukture ter oblikovanjem sklenjenega in dobro povezanega omrežja za pešce	Vzpostavitev kakovostnega in povezanega omrežja za pešce, ki omogoča varno, neposredno in prijetno hojo na vsakodnevni poteh ter spodbuja hojo kot privlačno obliko mobilnosti s pomočjo premišljenega urejanja prostora, izboljšane dostopnosti in promocijskih aktivnosti, ki poudarjajo prednosti hoje za zdravje, okolje in kakovost bivanja	Povečati delež uporabe hoje v prometu	5%	8%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
			Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo hojo	13%	25%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
KOLESARJENJE	Pospešen razvoj varnega, udobnega in sklenjenega kolesarskega omrežja, ki omogoča uporabo kolesa tako za vsakodnevne opravke kot tudi za rekreacijo	Vzpostavitev celovitega in dobro povezanega kolesarskega omrežja, ki povezuje naselja, središča, dejavnosti ter naravne in rekreativne točke, z namenom spodbujanja kolesarjenja kot učinkovite, zdrave in trajnostne oblike mobilnosti za vse generacije in za namene vsakodnevnih poti in prostoračasnih dejavnosti	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo	0%	4%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
			Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo kolo	6%	15%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
JAVNI PREVOZ	Izboljšanje dostopnosti in privlačnosti javnega prevoza z večjo frekvenco linij, preučitvijo možnosti navezave na mestni avtobusni sistem ter urejanjem ustrezne infrastrukture, vključno z avtobusnimi postajališči	Razvoj učinkovitih in uporabnih prijaznih rešitev javnega prevoza, ki vključujejo pogostejše in časovno usklajene linije, povezovanje z regionalnimi in mestnimi prometnimi sistemi ter urejena, varna in dostopna avtobusna postajališča, s ciljem povečanja uporabe javnega prevoza kot konkurenčne in trajnostne alternative osebnemu vozilu	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	7%	8%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
OSEBNI MOTORNI PROMET	Zmanjševanje odvisnosti od osebnega avtomobila s spodbujanjem alternativnih oblik mobilnosti ter ukrepi, ki prispevajo k izboljšanju prometne varnosti ter kakovosti bivanja.	Postopen prehod v smeri trajnostne mobilnosti z omejevanjem prekomerne rabe osebnih vozil, spodbujanjem hoje, kolesarjenja in javnega prevoza, urejanjem mirujočega prometa ter prostorskimi in prometnimi rešitvami, ki prispevajo k bolj zdravemu in varnemu bivalnemu okolju.	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	66%	60%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Tabela 2: Prikaz strateških vodil in kvantificiranih ambicij

6.2 / UKREPI

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



Slika 11: Detajl parkirišča v občini Duplek

Ukrepi po stebrih strategije:

- 1

I. STEBER Celostno prometno načrtovanje

 - Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS
 - Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti
 - Digitalizacija in inovacije
 - Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk
 - Celovita prenova ulic in cest v območja prijaznega prometa
 - Zagotovitev plovnosti reke Drave od Zgornjega Dupleka do Vurberka
- 2

II. STEBER Hoja

 - Aktivno vzdrževanje pešpoti
 - Zagotavljanje dodatnih hodnikov za pešce
 - Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti
 - Opremljanje površin za pešce in zasaditve dreves
 - Zagotavljanje dodatnih javnih površin
 - Zagotavljanje dostopnosti za invalide
 - Zagotavljanje varnih prehodov za pešce
 - Promocijske aktivnosti na področju hoje
- 3

III. STEBER Kolesarjenje

 - Aktivno vzdrževanje površin za kolesarje
 - Izgradnja povezane kolesarske mreže
 - Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles
 - Vzpostavitev sistema za izposajo koles
 - Dodatna promocija in izobraževanja na področju kolesarjenja
- 4

IV. STEBER Javni prevoz

 - Izboljšanje ponudbe javnega prevoza
 - Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih
 - Preučitev možnosti priključitve na mestni avtobusni sistem Maribora
 - Spodbujanje kombiniranih oblik mobilnosti
 - Integracija šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa
 - Nadgradnja sistema prevozov na klic
 - Preučitev potrebe po uvedbi turističnega vlakca
 - Promocijske aktivnosti na področju javnega prevoza
- 5

V. STEBER Osebni motorni promet

 - Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije cestnega omrežja
 - Implementacija ukrepov za umirjanje prometa
 - Rekonstrukcije kritičnih križišč
 - Ureditev okolica OŠ Duplek
 - Učinkovito upravljanje parkiranja
 - Izobraževanja o varni vožnji in promocijske aktivnosti za zmanjšanje uporabe avtomobila

I. STEBER: Celostno prometno načrtovanje

Občina Duplek se zavezuje k celostnemu prometnemu načrtovanju, ki temelji na spremljanju in vrednotenju izvajanja strategije, spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti, uvajanju digitalizacije in inovacij ter sistematičnem izboljševanju prometne varnosti. Ob tem daje pomemben poudarek tudi preoblikovanju javnega prostora in povezovanju različnih oblik mobilnosti, vključno z izkoriščanjem naravnih danosti, kot je plovnost reke Drave.

- 1** SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA OCPS
- 2** SPODBUJANJE TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI
- 3** DIGITALIZACIJA IN INOVACIJE
- 4** VZPOSTAVITEV REGISTRA PROMETNO NEVARNIH TOČK
- 5** CELOVITA PRENOVA ULIC IN CEST V OBMOČJA PRIJAZNEGA PROMETA
- 6** ZAGOTOVITEV PLOVNOSTI REKE DRAVE OD ZGORNJEGA DUPLIKA DO VURBERKA

1 / SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA OCPS

Občina Duplek bo po sprejetju občinske celostne prometne strategije zagotovila redno spremljanje njenega izvajanja, pri čemer bo enkrat letno pripravila poročilo o napredku in učinkih izvedenih ukrepov, spremljanje pa bo potekalo v skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja, ki bo zajemal tako obvezne kazalnike iz nacionalne metodologije kot tudi dodatne kazalnike, določene glede na lokalne prometne cilje. Občina bo rezultate redno posredovala pristojnemu ministrstvu ter javno objavljala ključne informacije, s čimer bo zagotovila preglednost in vključenost občanov in občanov v spremljanje izvajanja strategije.

2 / SPODBUJANJE TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI

Občina Duplek bo z namenom prehoda v bolj trajnostni prometni sistem spodbujala uporabo okolju prijaznih načinov prevoza, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz, pri čemer bo poleg razvoja ustrezne infrastrukture izvajala različne promocijske in ozaveševalne aktivnosti za spreminjanje potovalnih navad; občina bo redno sodelovala v Evropskem tednu mobilnosti ter v sodelovanju z osnovnimi šolami in lokalno skupnostjo organizirala aktivnosti, namenjene otrokom, staršem in občanom, s čimer bo spodbujala aktivno udeležbo in dolgoročne vedenjske spremembe v smeri trajnostne mobilnosti.

3 / DIGITALIZACIJA IN INOVACIJE

Občina Duplek bo z uvajanjem digitalizacije in inovacij v prometno načrtovanje izboljšala učinkovitost, dostopnost in varnost prometnega sistema, pri čemer bo ključen del ukrepa priprava interaktivnih digitalnih zemljevidov za enostaven dostop do informacij o varnih poteh, parkiriščih in javnem prevozu, hkrati pa bo občina preučila možnosti za razvoj mobilne aplikacije, ki bo uporabnikom omogočala pregled voznih redov, obveščanje o prometnih motnjah ter enostavno prijavljanje težav, s čimer bo prispevala k večji preglednosti, boljši uporabniški izkušnji in aktivnemu vključevanju prebivalcev v upravljanje lokalnega prometnega sistema.

4 / VZPOSTAVITEV REGISTRA PROMETNO NEVARNIH TOČK

Občina Duplek bo vzpostavila register prometno nevarnih točk, s katerim bo sistematično evidentirala lokacije z infrastrukturnimi pomanjkljivostmi ali pogostimi nevarnimi prometnimi situacijami za vse vrste udeležencev v prometu, pri čemer bo register temeljil na strokovnih analizah, prometnih podatkih, evidencah prometnih nesreč in povratnih informacijah občanov ter bo omogočil usmerjeno načrtovanje ukrepov za izboljšanje prometne varnosti, učinkovitejše odzivanje na izzive v prostoru in dolgoročno zmanjševanje tveganj za najranljivejše skupine udeležencev v prometu.

5 / CELOVITA PRENOVA ULIC IN CEST V OBMOČJA PRIJAZNEGA PROMETA

Občina Duplek bo po vzoru dobrih praks postopoma preoblikovala ulice in ceste v območja prijaznega prometa. Prometni prostor bo namenjen predvsem varnemu in kakovostnemu gibanju pešcev, kolesarjev ter drugih ranljivih skupin. Prenove bodo temeljile na načelih celostnega umirjanja prometa in bodo vključevale zagotavljanje površin za hojo in kolesarjenje, ukrepe za zmanjšanje hitrosti, ozelenitev, namestitve urbane opreme ter spremembe prometnega režima, kot so uvedba enosmernih ali slepih ulic tam, kjer bo to smiselno. Poseben poudarek bo na oblikovanju prostora, ki spodbuja varnost, druženje in višjo kakovost bivanja. V začetni fazi bo prenova preizkušena v izbranem območju, ob pozitivnem odzivu lokalne skupnosti pa se bodo podobne rešitve postopoma uvajale tudi drugod. Takšni posegi se bodo prednostno izvajali v strnjenih naseljih in umeščali v načrte rekonstrukcij obstoječih cest.

6 / ZAGOTOVITEV PLOVNOSTI REKE DRAVE OD ZGORNJEGA DUPLIKA DO VURBERKA

Občina Duplek bo v sodelovanju z relevantnimi institucijami spodbujala aktivnosti za zagotovitev plovnosti reke Drave na odseku od Zgornjega Duplika do Vurberka. S tem namerava omogočiti razvoj vodnih prometnih poti za rekreacijo, turizem in povezovanje naselij ob reki. Zagotovitev plovnosti bo prispevala k večji dostopnosti in izkoriščenosti naravnih danosti Drave, hkrati pa spodbudila trajnostno mobilnost ter povezovanje lokalne skupnosti in širše regije. Pri tem bo občina posebno pozornost namenila usklajevanju vseh načrtovanih posegov z varstvom okolja ter zagotavljanju varnosti uporabnikov reke.



Slika 12: Ureditev obstoječe kolesarske infrastrukture, pozornost naj se posveti spodbujanju trajnostne mobilnosti.

II. STEBER: Hoja

Občina Duplek si prizadeva za celovit razvoj hoje kot varne, privlačne in dostopne oblike vsakodnevne mobilnosti. S sistematičnim vzdrževanjem in širjenjem pešpoti, načrtovanjem dodatnih hodnikov ter zagotavljanjem kakovostnih sprehajalnih in javnih površin občina spodbuja aktiven življenjski slog, povezanost skupnosti in varnost vseh pešcev. Posebna pozornost je namenjena zagotavljanju urejenosti, dostopnosti in promociji hoje kot temeljne sestavine trajnostne mobilnosti, ki pomembno prispeva k zdravju in dobremu počutju občanov.



1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE PEŠPOTI

Občina Duplek bo z namenom zagotavljanja varne in udobne hoje redno vzdrževala in sanirala dotrajane pešpote. Posebno pozornost bo namenila odpravi poškodb, širjenju preozkih odsekov, odstranjevanju fizičnih ovir ter izboljšanju dostopnosti za gibalno ovirane osebe, starše z vozički in druge ranljive skupine. V sklopu vzdrževanja bo poskrbljeno tudi za čiščenje, obnovo talnih označb in izboljšanje osvetlitve na kritičnih odsekih.

2 / ZAGOTAVLJANJE DODATNIH HODNIKOV ZA PEŠCE

Občina Duplek bo v sodelovanju z državo in pristojnimi službami sistematično zagotavljala nove hodnike za pešce na območjih, kjer je potreba po varnih in neprekinjenih površinah za pešce največja. Načrtovanje novih hodnikov bo prednostno vključeno v večino rekonstrukcij državnih in občinskih cest, pri čemer bo občina skrbela, da bodo v proces vključene tudi potrebe lokalnega prebivalstva in ranljivih skupin. Dodatni hodniki za pešce bodo zagotovljeni ob državnih cestah na povezavi Spodnji Duplek–Dvorjane, v območju pri Osnovni šoli Duplek in v Spodnjem Dupleku pri črpalki MOL, prav tako pa tudi na občinskih cestah v Zimici, Zapolutkah, Vurberku, Zgornji Koreni ter drugih lokacijah, kjer je varnost pešcev še posebej pomembna zaradi gostejše poselitve ali povečane prometne obremenitve. Pri izbiri lokacij in oblikovanju rešitev bo občina sledila načelom varnosti, dostopnosti in udobja za vse skupine uporabnikov, s čimer bo dolgoročno izboljšala pogoje za hojo ter povečala prometno varnost v naseljih in med naselji.

3 / ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNIH SPREHAJALNIH POTI

Občina Duplek bo načrtovala in urejala kakovostne sprehajalne poti, ki bodo omogočale varno, udobno in prijetno gibanje v naravnem in naseljskem okolju. Sprehajalne poti bodo povezovala pomembne točke v občini ter omogočale rekreacijo, sprostitev in aktiven prosti čas. Pri urejanju bo občina zagotovila ustrezno signalizacijo, počivališča, urbano opremo ter redno vzdrževanje in urejanje poti. S tem bo spodbujala zdrav življenjski slog, povezovala skupnost in povečevala privlačnost občinskega prostora.

4 / OPREMLJANJE POVRŠIN ZA PEŠCE IN ZASADITVE DREVES

Občina Duplek bo površine za pešce opremljala z urbano opremo z namenom povečanja varnosti, udobja in privlačnosti javnega prostora. Na ustreznih lokacijah bodo nameščene dodatne klopi, koši za odpadke, pitniki, ustrezna javna razsvetljava ter drevesa, ki bodo zagotavljala senco in prispevala k prijetnejšemu bivalnemu okolju. Oprema bo umeščena premišljeno, tako da ne bo ovirala prehodnosti in bo omogočala varno ter dostopno uporabo za vse pešce.

5 / ZAGOTAVLJANJE DODATNIH JAVNIH POVRŠIN

Občina Duplek bo iskala možnosti za zagotavljanje dodatnih javnih površin, namenjenih druženju, sprostitvi in kakovostnemu preživljanju prostega časa. Novi parki, trgi in zelene površine bodo zasnovani tako, da bodo dostopni vsem generacijam ter bodo spodbujali povezovanje skupnosti. Med načrtovanimi rešitvami sta park pred načrtovanim domom starostnikov v Spodnjem Dupleku in park pri načrtovanem multicentru Baraka, kjer bo občina zagotovila prijetne, varne in dostopne prostore za srečevanje, rekreacijo in prosti čas v urbanem okolju.

6 / ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE

Občina Duplek bo pri načrtovanju in urejanju javnega prostora sistematično zagotavljala dostopnost za invalide in druge gibalno ovirane osebe. Z uvajanjem tehničnih prilagoditev, kot so spuščeni robniki, taktilne oznake, ustrezne klančine, dostopna avtobusna postajališča ter premišljeno oblikovane nivelete in nakloni, bo omogočena večja samostojnost, varnost in enakovredna vključitev v vsakodnevno življenje. Poseben poudarek bo na zagotavljanju nemotenega dostopa do vseh javnih objektov, pri čemer bodo morali obstoječi objekti, ki še ne izpolnjujejo predpisanih standardov, postopoma zagotoviti ustrezne rešitve.

7 / ZAGOTAVLJANJE VARNIH PREHODOV ZA PEŠCE

Občina Duplek bo izvedla celovito analizo obstoječih prehodov za pešce z namenom izboljšanja prometne varnosti. Na državnih cestah znotraj občine bo skupaj z upravljavcem preverila ustreznost cestne razsvetljave, stanje prometne signalizacije ter možnosti nadgradnje nesemaforiziranih prehodov z dodatnimi varnostnimi elementi, kot so semaforji na pritisk tipke. Na občinskih cestah bo dodatno preverila osvetljenost, vidnost, preglednost in označenost prehodov, da bi zagotovila večjo zaznavnost in varnost pešcev. Poseben poudarek bo namenjen čim bolj neposrednemu vodenju pešcev preko priključkov, brez nepotrebnih ovinkov ali konfliktnih točk z motornim prometom.

8 / PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI NA PODROČJU HOJE

Občina Duplek bo izvajala različne promocijske aktivnosti z namenom spodbujanja hoje kot zdrave, trajnostne in vsakodnevno uporabne oblike mobilnosti. Poudarek bo na ozaveščanju otrok, mladine in staršev o pomenu hoje, pri čemer bo občina v sodelovanju z osnovnimi šolami organizirala sprehajalne dneve, tematska tekmovanja in druge dogodke, ki bodo spodbujali varno in redno hojo. Aktivnosti bodo vključevale tudi širšo javnost ter različne deležnike, s čimer se bo krepilo zavedanje o hoji kot ključnem delu zdravega življenjskega sloga. Cilj ukrepov je dolgoročna sprememba potovalnih navad, izboljšanje javnega zdravja in večja prepoznavnost hoje kot temeljne sestavine trajnostne mobilnosti.

III. STEBER: Kolesarjenje

Občina Duplek si prizadeva za celovit razvoj kolesarstva kot varne, dostopne in vsakodnevno uporabne oblike mobilnosti. S sistematičnim vzdrževanjem kolesarskih površin, izgradnjo povezane kolesarske mreže in razvojem podporne infrastrukture spodbuja aktivno mobilnost ter povezanost občinskih in medobčinskih poti. Občina bo postopno razvijala tudi sistem za izposojanje električnih koles ter izvajala promocijske in izobraževalne aktivnosti, ki bodo prispevale k varni in trajnostni uporabi kolesa med vsemi generacijami. Na ta način se ustvarjajo pogoji za varno, zdravo in prijetno uporabo kolesa v vsakdanjem prometu in prostem času.

- 1** AKTIVNO VZDRŽEVANJE POVRŠIN ZA KOLESARJE
- 2** IZGRADNJA POVEZANE KOLESARSKE MREŽE
- 3** VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST ZA KOLESA, KOLESARSKIH POČIVALIŠČ IN SERVISNIH POSTAJ ZA POPRAVILO KOLES
- 4** VZPOSTAVITEV SISTEMA ZA IZPOSOJO KOLES
- 5** DODATNA PROMOCIJA IN IZOBRAŽEVANJA NA PODROČJU KOLESARJENJA

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE POVRŠIN ZA KOLESARJE

Občina Duplek bo izvajala redno in kakovostno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin z namenom zagotavljanja varne, udobne in nemotene uporabe za vse kolesarje. Posebna pozornost bo namenjena ustreznemu vzdrževanju Dravske kolesarske poti, ki je ena ključnih rekreativnih in povezovalnih kolesarskih tras v občini. Vzdrževalni ukrepi bodo obsegali sprotno sanacijo poškodb vozišča, košnjo zaraščene vegetacije, čiščenje poti, obnovo talnih označb in prometne signalizacije ter izboljšanje preglednosti na križiščih in priključkih. S tem bo občina prispevala k večji prometni varnosti in spodbudila uporabo kolesa kot vsakodnevnega in trajnostnega načina mobilnosti.

2 / IZGRADNJA POVEZANE KOLESARSKE MREŽE

Občina Duplek bo zagotavljala razvoj povezane kolesarske mreže, ki bo omogočala varno, neprekinjeno in udobno vožnjo tako za vsakodnevne kot rekreativne kolesarje. Pri načrtovanju novih kolesarskih povezav bo poseben poudarek na ustrezni vzdolžni in prečni niveleti, kar bo preprečevalo nepotrebne vzpone in padce na uvozi, priključkih ter križiščih, s čimer bo zagotovljena gladka in varna kolesarska površina brez motenj v vožnji. Na občinskih cestah, kjer izvedba ločenih kolesarskih površin ni mogoča, bodo kolesarske površine po potrebi zagotovljene tudi v obliki prostora na vozišču, ob upoštevanju ustreznih varnostnih širin in jasne prometne signalizacije. Občina bo stremela k vzpostavitvi državne kolesarske povezave D3 v smeri proti Ptuj (Spodnji Duplek – Vurberk – Ptuj), prav tako pa tudi k rekonstrukciji njenega dela v smeri proti Mariboru (Spodnji Duplek – Maribor). Prav tako bo načrtovala ureditev varnih kolesarskih površin v Zgornjem in Spodnjem Dupleku, s poudarkom na zagotavljanju varnih poti do osnovne šole. Dodatno bo občina stremela k izvedbi kolesarske povezave z občino Lenart za dostop do kolesarskih poti na območju Slovenskih goric ter k izvedbi kolesarske žičnice preko reke Drave z navezavo na občino Starše in Dravsko kolesarsko pot na nasprotnem bregu, s čimer se bo še dodatno izboljšala povezanost in možnosti za aktivno mobilnost v širši regiji.

3 / VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST ZA KOLESA, KOLESARSKIH POČIVALIŠČ IN SERVISNIH POSTAJ ZA POPRAVILO KOLES

Občina Duplek bo sočasno z razvojem kolesarske mreže vzpostavljala podporno infrastrukturo za varno, udobno in funkcionalno uporabo kolesa v vsakdanjem prometu in prostem času. Pokrite kolesarnice bodo načrtovane v središču Spodnjega Dupleka in Zgornjega Dupleka, stojala za kolesa pa bodo nameščena tudi na drugih ključnih točkah po občini. Kolesarska počivališča bodo umeščena sočasno z razvojem kolesarskega omrežja, v ustreznih razmikih glede na teren, dolžino poti in pričakovano frekvenco uporabe,

kar bo povečalo udobje in dostopnost daljših relacij. Na izbranih lokacijah bodo postavljene tudi servisne postaje za osnovna popravila ter polnilnice za električna kolesa, s čimer bo dodatno spodbujena uporaba koles kot zanesljive in trajnostne oblike mobilnosti.

4 / VZPOSTAVITEV SISTEMA ZA IZPOSOJO KOLES

Občina Duplek bo pristopila k vzpostavitvi sistema za izposojanje električnih koles, ki bo zasnovan kot del širšega in medobčinsko usklajenega omrežja. Sistem bo prilagojen značilnostim terena in razdaljam med naselji, kar bo omogočilo uporabo tako za vsakodnevne potrebe prebivalcev kot za turistične namene. Postaje za izposojanje bodo umeščene predvsem ob Dravski kolesarski poti in v središču Spodnjega Dupleka, s čimer bo storitev dostopna širokemu krogu uporabnikov. S tem ukrepom bo občina spodbujala trajnostno mobilnost, večjo povezanost naselij ter uporabo električnih koles kot sodobne oblike prevoza.

5 / DODATNA PROMOCIJA IN IZOBRAŽEVANJA NA PODROČJU KOLESARJENJA

Občina Duplek bo izvajala dodatne promocijske in izobraževalne aktivnosti na področju kolesarjenja z namenom spodbujanja varne, zdrave in trajnostne mobilnosti med vsemi generacijami. Poseben poudarek bo namenjen izobraževanju otrok in mladine o varnem ravnanju v prometu ter pravilni uporabi kolesarske infrastrukture, v sodelovanju z osnovno šolo in lokalnimi društvi pa bodo organizirane praktične delavnice, kolesarski dnevi ter tematska tekmovanja. Občina bo stremela tudi k vzpostavitvi kolesarskega poligona, ki bo omogočal varno učenje in urjenje osnov kolesarjenja ter izvajanje prometne vzgoje v varnem okolju. S temi ukrepi bo občina krepila kolesarsko kulturo, varnost in samostojnost udeležencev v prometu.



Slika 13: Mednarodna kolesarska povezava Drava bike

IV. STEBER: Javni prevoz

Občina Duplek si prizadeva za razvoj dostopnega, učinkovitega in privlačnega javnega potniškega prometa kot temeljne oblike trajnostne mobilnosti. S celovitim izboljševanjem ponudbe avtobusnih povezav, prenovalo postajališč, spodbujanjem kombiniranih oblik mobilnosti ter nadgradnjo sistemov prevozov na klic in šolskih prevozov občina krepí vlogo javnega prevoza za vse generacije. Ob tem preučuje možnosti za nove povezave z regijskim središčem in turistične rešitve, hkrati pa z informiranjem in promocijskimi aktivnostmi spodbuja spremembo potovalnih navad, zmanjšuje odvisnost od osebne avtomobila in izboljšuje povezanost znotraj občine ter s širšo regijo.



1 / IZBOLJŠANJE PONUDBE JAVNEGA PREVOZA

Občina Duplek bo v sodelovanju z odgovornimi institucijami prizadevala za izboljšanje kakovosti javnega avtobusnega prevoza. Prizadevala si bo za pogostejše, zanesljivejše in bolj usklajene povezave, ki bodo prilagojene potrebam prebivalcev, zlasti dijakov, študentov in delovno aktivnih. Poseben poudarek bo na izboljšanju avtobusnih povezav do zalednih naselij in optimizaciji obstoječih voznišnih redov, da bo dostopnost javnega prevoza bolj enakomerno zagotovljena po celotni občini. Občina bo spremljala potovalne navade in se sproti odzivala z ustreznimi prilagoditvami, hkrati pa bo poskrbela za dostopno in pregledno informiranje uporabnikov o vseh spremembah.

2 / PRENOVA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ IN VZPOSTAVITEV NOVIH

Občina Duplek bo pristopila k prenovi obstoječih in vzpostavitvi novih avtobusnih postajališč z namenom povečanja udobja, varnosti in dostopnosti za vse uporabnike. Postajališča bodo opremljena z nadstreški, klopmi, ustrezno osvetlitvijo, stojali za kolesa ter preglednimi informacijami o vozniških redih. Zagotovljeni bodo varni dostopi za pešce in prilagoditve za gibalno ovirane osebe. Občina bo preučila možnosti in potrebe po zgostitvi avtobusnih postajališč, kjer je to smiselno, ter skrbela, da bodo postajališča urejena v paru na obeh straneh ceste, kar bo omogočalo boljšo dostopnost in večjo uporabnost javnega prevoza v vseh naseljih.

3 / PREUČITEV MOŽNOSTI PRIKLJUČITVE NA MESTNI AVTOBUSNI SISTEM MARIBORA

Občina Duplek bo preučila možnost vključitve v mariborski mestni avtobusni sistem, z namenom izboljšanja dostopnosti in povezav z regijskim središčem. Takšna rešitev bi omogočila pogostejši, bolj zanesljiv in prebivalcem prilagojen javni prevoz, kar bi olajšalo dnevne migracije dijakov, študentov in zaposlenih ter zmanjšalo odvisnost od osebne avtomobila. Predvidena avtobusna povezava bi potekala do središča Spodnjega Dupleka.

4 / SPODBUJANJE KOMBINIRANIH OBLIK MOBILNOSTI

Občina Duplek bo spodbujala kombinirane oblike mobilnosti, kot sta uporaba avtomobila ali kolesa v povezavi z javnim prevozom, z namenom zmanjševanja odvisnosti od osebne vozila na celotni poti. V ta namen bo občina spodbujala uporabo parkirišča pri gramoznici v Dupleku, kjer je omogočen prehod iz avtomobila na javni prevoz. Prav tako bo stremela k vzpostavitvi varnih in povezanih kolesarskih poti iz zalednih naselij do središča Zgornjega in Spodnjega Dupleka, kjer bo zagotovila ustrezne kolesarnice in s tem omogočila enostavno prestopanje s kolesa na avtobus. S temi ukrepi želi občina olajšati uporabo trajnostnih načinov mobilnosti in povečati povezanost naselij znotraj občine ter s širšim regijskim okoljem.

5 / INTEGRACIJA ŠOLSKIH PREVOZOV V SISTEM JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Občina Duplek bo preučila možnosti za vključitev določenih šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa, z namenom povečanja učinkovitosti, dostopnosti in finančne vzdržnosti prevoznih storitev. S časovno usklajenimi linijami, ki bi hkrati služile tudi šolarjem, bi bilo mogoče delno ali v celoti prenesti financiranje na državni proračun prek Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP). Tak pristop bi zmanjšal občinske stroške, izboljšal izkoriščenost prevoznih zmogljivosti in povečal uporabo javnega prevoza tudi izven šolskih terminov. Postopen prehod bo potekal v sodelovanju z DUJPP in šolami ter bo prilagojen prometnim in organizacijskim razmeram v občini.

6 / NADGRADNJA SISTEMA PREVOZOV NA KLIC

Občina Duplek bo nadaljevala z nadgradnjo sistema prevozov na klic, ki omogoča prilagodljivo mobilnost za nujne prevoze. Občina bo skrbela za ustrezno promocijo storitve ter aktivno spodbujala njeno uporabo, po potrebi pa bo dokupila vozilo, da bo sistem še bolj prilagojen potrebam občanov. S tem bo povečala dostopnost in učinkovitost prevozov ter prispevala k višji kakovosti življenja in širši uporabi trajnostnih oblik mobilnosti.

7 / PREUČITEV POTREBE PO UVEDBI TURISTIČNEGA VLAKCA

Občina Duplek bo preučila potrebe in možnosti za nabavo turističnega vlakca, ki bi lahko služil kot dodatna turistična in rekreacijska ponudba v občini. Namen tovrstnega prevoznega sredstva bi bil popestritev turistične izkušnje za obiskovalce in domačine, lažja povezava med pomembnimi točkami v občini ter spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti na območjih z večjim obiskom. Občina bo v procesu priprave pridobila mnenja lokalne skupnosti in turističnih ponudnikov ter ocenila stroškovno učinkovitost in interes uporabnikov, na podlagi česar bo sprejela odločitev o morebitni uvedbi turističnega vlakca.

8 / PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI NA PODROČJU JAVNEGA PREVOZA

Občina Duplek bo izvajala promocijske aktivnosti na področju javnega prevoza z namenom povečanja njegove prepoznavnosti, uporabe in sprejetosti med občani. V okviru teh aktivnosti bo občina pripravljala informativne kampanje o prednostih in možnostih uporabe javnega prevoza, posodabljala in razširjala vozne rede ter druge uporabne informacije. Prav tako bo sodelovala z lokalnimi organizacijami, izobraževalnimi ustanovami in drugimi deležniki pri ozaveščanju različnih skupin prebivalstva o okoljskih, finančnih in praktičnih koristih uporabe javnega potniškega prometa. S tem želi občina spodbuditi spremembo potovalnih navad ter povečati privlačnost in vlogo javnega prevoza v vsakdanjem življenju občanov.

V. STEBER: Osebni motorni promet

Občina Duplek si prizadeva za varno, urejeno in trajnostno upravljanje cestnega omrežja ter prometa. Z rednim vzdrževanjem, rekonstrukcijami kritičnih cestnih odsekov in križišč ter izvajanjem ukrepov za umirjanje prometa izboljšuje prometno varnost, pretočnost in dostopnost za vse uporabnike. Občina spodbuja odgovorno vožnjo, učinkovito upravlja parkirne površine ter s promocijskimi in izobraževalnimi aktivnostmi zmanjšuje odvisnost od osebnega avtomobila. Pri vseh posegih daje poudarek tudi celostni ureditvi prostora za pešce in kolesarje, s čimer ustvarja prijaznejše in varnejše prometno okolje za vse generacije.



1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE IN REKONSTRUKCIJE CESTNEGA OMREŽJA

Občina Duplek bo z rednim in ciljno usmerjenim vzdrževanjem ter postopnimi rekonstrukcijami cestnega omrežja zagotavljala varne in kakovostne prometne povezave tako znotraj naselij kot med posameznimi deli občine. Prednost bodo imeli ukrepi za odpravljanje poškodb vozišč, izboljšanje odvodnjavanja, urejanje bankin in preglednost križišč, s čimer se bo povečala prometna varnost za vse udeležence. Pri vsaki obnovi cest bo občina smiselno vključila tudi rešitve za pešce in kolesarje, kjer bodo to dopuščale prostorske in tehnične možnosti, s čimer bo pripomogla k celostni in trajnostni ureditvi cestnega prostora.

2 / IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA

Občina Duplek bo za izboljšanje prometne varnosti dokupila dodatne prikazovalnike hitrosti, s katerimi bo sistematično spremljala hitrostne vzorce vozil. Zbrani podatki bodo služili kot podlaga za načrtovanje in postopno izvajanje ciljno usmerjenih ukrepov za umirjanje prometa. Na odsekih, kjer bodo zaznane pogoste prekoračitve hitrosti, bo občina uvedla ustrezne tehnične in organizacijske rešitve, kot so fizične ovire, talne označbe, optične zožitve ali prometna signalizacija. Posebna pozornost bo namenjena urejanju okolice šol, kjer bodo ukrepi izvajani skladno z nacionalnim programom »Varneje v šolo«, ki spodbuja večjo varnost otrok in varne šolske poti. Vzpostavljena bodo tudi območja umirjenega prometa v okolici vzgojno-varstvenih ustanov, domov za starejše ter na drugih lokacijah, kjer prometne razmere in večja prisotnost ranljivih udeležencev zahtevajo dodatno zaščito. Na občinskih cestah z večjo gostoto poselitve, kjer ni urejenih ločenih površin za pešce, pa se bodo vzpostavljala oziroma razširjala območja omejene hitrosti, s čimer bo občina dodatno prispevala k večji prometni varnosti vseh udeležencev.

3 / REKONSTRUKCIJE KRITIČNIH KRIŽIŠČ

Občina Duplek bo z namenom izboljšanja prometne varnosti pristopila k rekonstrukcijam izbranih kritičnih križišč na občinskem in regionalnem cestnem omrežju. Na regionalni cesti, ki povezuje Zgornji Duplek in Spodnji Duplek, bosta rekonstruirani dve kritični križišči, kjer bodo namesto obstoječih klasičnih križišč urejena nova krožna križišča. Takšna ureditev bo poleg večje pretočnosti pomembno prispevala tudi k umirjanju prometa pred vstopom v središče občine. Ob rekonstrukcijah bodo vzpostavljene dodatne površine za pešce in kolesarje ter izboljšana prometna preglednost in osvetlitev, s čimer bo občina ustvarila varnejše in uporabnikom prijaznejše prometno okolje.

4 / UREDITEV OKOLICE OŠ DUPEK

Občina Duplek bo pristopila k celoviti ureditvi okolice Osnovne šole Duplek z namenom povečanja prometne varnosti in izboljšanja dostopa do šole. Zagotovljen bo nov cestni priključek za varen in pregleden dostop, izvedene bodo ustrezne talne označbe, ki bodo voznike opozarjale na prisotnost šole in povečano število otrok na tem območju. Občina bo stremela k vzpostavitvi ali razširitvi območja omejene hitrosti ter zagotovila ustrezne površine za pešce in kolesarje, kar bo omogočilo varno in udobno pot v šolo vsem učencem. S temi ukrepi bo okolica šole postala varnejša, preglednejša in prijaznejša za vse udeležence v prometu.

5 / UČINKOVITO UPRAVLJANJE PARKIRANJA

Občina Duplek bo za učinkovito upravljanje parkirnih površin v središčih naselij podpirala vzpostavitev kratkotrajnega parkiranja, namenjenega uporabnikom, ki parkirna mesta potrebujejo za dostop do storitev ali opravkov. S tem ukrepom želi zagotoviti večjo dostopnost in zmanjšati dolgotrajno zasedenost parkirnih mest v najbolj obremenjenih območjih. Občina bo izvajala tudi redne nadzore nad napačnim parkiranjem in s tem prispevala k večji prometni urejenosti ter varnosti. Poleg tega bo spodbujala uporabo parkirišča pri gramoznici v Dupleku, ki je primerno za sopotništvo ali kot Park & Ride točka, kjer lahko vozniki preidejo na javni prevoz ali delijo prevoz z drugimi. Na ta način bo občina prispevala k trajnostnemu in urejenemu upravljanju parkirnih površin ter učinkovitejšemu povezovanju različnih oblik mobilnosti.

6 / IZOBRAŽEVANJA O VARNI VOŽNJI IN PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI ZA ZMANJŠANJE UPORABE AVTOMOBILA

Občina Duplek bo izvajala izobraževalne aktivnosti za voznike osebnih vozil, s poudarkom na spoštovanju prometnih predpisov, odgovorni vožnji in vplivu hitrosti na prometno varnost. Namen teh aktivnosti je povečati zavest o tveganjih in posledicah neodgovornega vedenja v prometu ter spodbujati kulturo strpnosti in varne vožnje. Poleg tega bo občina z različnimi promocijskimi kampanjami prebivalce spodbujala k premisleku o vsakodnevni uporabi osebnega avtomobila in jih seznanjala z vplivi prekomerne avtomobilske mobilnosti na okolje, promet in kakovost bivanja. Aktivnosti bodo usmerjene v zmanjšanje odvisnosti od avtomobila ter v spodbujanje preusmerjanja potovanj na trajnostne oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz.



7 | Akcijski načrt

Za uspešno uresničevanje občinske celostne prometne strategije je ključen sedemletni akcijski načrt, ki opredeljuje izvajanje izbranih ukrepov znotraj strateških stebrov. Načrt določa časovni okvir izvedbe, okvirne stroške, odgovorne nosilce, možne vire financiranja in predvideno stopnjo zahtevnosti ter učinkovitosti posameznega ukrepa. Ocene stroškov in časovni okvirji izvedbe so okvirni, saj za nekatere ukrepe trenutno še ni na voljo projektne ali investicijske dokumentacije in niso umeščeni v veljavni proračun občine. Pri načrtovanju so upoštevani proračun Občine Duplek ter proračun Republike Slovenije.

Izvajanje ukrepov bo financirano iz lastnih proračunskih sredstev, državnih 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. Vsakemu ukrepu sta dodeljeni ocena zahtevnosti in predvidena stopnja učinkovitosti, ki sta služili kot merili pri izboru ukrepov. Ocenjujeta kompleksnost izvedbe posameznega ukrepa ter njegov prispevek k uresničevanju ciljev strategije.

Slika 14: Wakepark Dooplek

Tabela 3: Akcijski načrt

Steber	Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Odgovornost	Viri financiranja	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
I. CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE												
I.1	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OPCS	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	Občina	Občinski proračun	+	++
I.2	● Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun	++	+++
I.3	Digitalizacija in inovacije	1.000	2.000	/	/	12.000	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.4	Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk	/	10.000	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	Občina	Občinski proračun	++	+++
I.5	Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti	/	100.000	70.000	100.000	80.000	100.000	100.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
I.6	Zagotovitev plovnosti reke Drave od Zgornjega Dupleka do Vurbeka	/	/	15.000	15.000	/	/	/	Občina	Občinski proračun	++	++
II. HOJA												
II.1	Aktivno vzdrževanje pešpoti	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	++	++
II.2	Zagotavljanje dodatnih hodnikov za pešce	20.000	30.000	50.000	35.000	30.000	40.000	30.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II.3	Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	Občina	Občinski proračun	++	++
II.4	Opremljanje in ozelenitev površin za pešce	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	Občina	Občinski proračun	+	++
II.5	Zagotavljanje dodatnih javnih površin	/	30.000	/	/	/	40.000	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	+++
II.6	Zagotavljanje dostopnosti za invalide	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	Občina	Občinski proračun	+	++
II.7	Promocijske aktivnosti na področju hoje	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++
II.8	* Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti											
KOLESARJENJE												
III.1	Aktivno vzdrževanje površin za kolesarjenje	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	++	++
III.2	Izgradnja povezane kolesarske mreže	50.000	550.000	350.000	25.000	40.000	300.000	350.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
III.3	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles	10.000	3.000	30.000	30.000	3.000	10.000	3.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
III.4	Vzpostavitev sistema za izposajo koles	/	/	/	70.000	35.000	35.000	35.000	Občina	Občinski proračun	++	+++
III.5	Dodatna promocija in izobraževanja na področju kolesarjenja	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina/OŠ	Občinski proračun	+	++
III.6	* Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti											
IV. JAVNI PREVOZ												
IV.1	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Občina, DUJPP	Sredstva niso potrebna	++	+++
IV.2	Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih	20.000	10.000	10.000	25.000	15.000	25.000	15.000	Občina	Občinski proračun	++	++
IV.3	Preučitev možnosti priključitve na mestni avtobusni sistem Maribora	/	3.000	/	/	/	/	/	Občina, MOM	Občinski proračun	+	++
IV.3.1	Ob priključitvi na Mestni avtobusni sistem Maribora	/	/	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	Občina, MOM	Občinski proračun	++	+++
IV.4	Spodbujanje kombiniranih oblik mobilnosti	/	/	/	30.000	5.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun	++	++
IV.5	Integracija šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa (prikazana cena šolskih prevozov)	220.000	220.000	220.000	175.000	175.000	175.000	175.000	Občina, DUJPP	Občinski proračun	++	+++
IV.6	Nadgradnja sistema prevozov na klic	/	/	/	/	/	/	50.000	Občina	Občinski proračun	+	++
IV.7	Preučitev potrebe po uvedbi turističnega vlakca	/	2.000	/	/	/	/	/	Občina	Občinski proračun	+	++
IV.7.1	Ob uvedbi turističnega vlakca	/	/	/	/	70.000	20.000	20.000	Občina	Občinski proračun	++	++
IV.8	Promocijske aktivnosti za spodbujanje uporabe javnega prevoza	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++
IV.9	* Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti											
V. OSEBNI MOTORNI PROMET												
V.1	Aktivno vzdrževanje cestnega omrežja	650.000	650.000	650.000	650.000	650.000	650.000	650.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++
V.2	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	Občina	Občinski proračun	++	+++
V.3	Rekonstrukcije kritičnih križišč	400.000	100.000	/	/	700.000	/	/	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++
V.4	Ureditev okolice Osnovne šole Duplek	/	/	/	100.000	150.000	/	/	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++
V.5	Učinkovito upravljanje parkiranja	/	10.000	/	10.000	10.000	10.000	/	Občina	Občinski proračun	++	+++
V.6	Izobraževanja o varni vožnji in promocijske aktivnosti za zmanjševanje uporabe avtomobila	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	++	+++
V.7	* Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti											

Opomba:
Simbol / označuje, da se ukrep v navedenem letu ne izvaja.
Simbol * označuje, da gre za celovit ukrep, obravnavan v stebru »Celostno prometno načrtovanje«.

Simbol ● označuje, da je ukrep zaveden v stebru »Celostno prometno načrtovanje«, s podrobnejšimi opisi navedenimi pri posameznih stebrih. Predvidena letna vrednost v višini 3.000 EUR vključuje 1.000 EUR za promocijo vsakega posameznega stebra mobilnosti in 1.000 EUR za potrebe aktivnosti v sklopu Evropskega tedna mobilnosti

