



OBČINA ZAVRČ

**OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE ZAVRČ**

Avgust, 2025

KAZALO

1	VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	3
1.1	Ozadje in motiv	3
1.2	Proces priprave in časovni okvir	3
1.3	Območje obravnave	4
2	PREDNOSTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA	5
3	ORIS ŽELENEGA STANJA	6
4	VREDNOTE IN CILJI	8
5	TRENTNO STANJE V OBČINI	11
5.1	Demografski trendi	11
5.2	Kazalniki zdravja	12
5.3	Mobilnostne navade in motorizacija	12
5.4	Prometna varnost	15
5.5	Dosežki na področju prometa in trajnostne mobilnosti	16
5.6	Ocena nujnosti ukrepanja po posameznem stebru mobilnosti	16
6	PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA	18
6.1	Strateška vodila	19
6.2	Strateško celostno prometno načrtovanje	22
6.3	Spodbujanje hoje	24
6.4	Podpora kolesarjenju	26
6.5	Prilagodljiv javni prevoz	28
6.6	Upravljanje motornega prometa	31
7	AKCIJSKI NAČRT	34
8	VIRI IN LITERATURA	40

1 VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

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

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

Sestavni del OCPS je tudi sedemletni akcijski načrt, ki določa konkretne ukrepe, pristojnosti nosilcev in časovnico njihove izvedbe. Dokument temelji na določilih Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Ur. list list RS, št.130/2022) in podzakonskih aktih¹ ter Nacionalnimi smernicami za pripravo OCPS² in Minimalni standardi za OCPS³.

1.1 Ozadje in motiv

Občina Zavrč je leta 2024 prvič pristopila k pripravi svoje Občinske celostne prometne strategije (OCPS). Na javnem razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE) za pridobitev sredstev za izdelavo OCPS v slovenskih občinah (JR OCPS, 2023) je bila uspešna. Projekt sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Priprava OCPS predstavlja pomemben mejnik, saj občina do sedaj še ni imela oblikovanega celostnega strateškega dokumenta na področju prometa in trajnostne mobilnosti. Strategija se navezuje na številne aktivnosti, ki se na tem področju izvajajo na nacionalni in evropski ravni, ter jih smiselno prilagaja lokalnim razmeram in potrebam manjše občine. Dokument je zasnovan kot realen, izvedljiv in usklajen načrt, ki ne predstavlja zgolj seznama želja, temveč določa cilje, ki jih je mogoče doseči z razpoložljivimi pristojnostmi in viri. Kljub temu je pomembno poudariti, da številni vzvodi za uresničevanje ciljev presegajo pristojnosti občine in so v domeni nacionalnih institucij ter drugih ključnih deležnikov v ožjem in širšem prostoru.

Glavni motiv za pripravo OCPS je krepitev zmogljivosti za kakovostno in učinkovito občinsko prometno načrtovanje ter upravljanje trajnostne mobilnosti v prihodnje. Dodatni motiv predstavlja možnost pridobivanja evropskih sredstev in sodelovanja v nacionalnih ter mednarodnih projektih s področja prometa in trajnostne mobilnosti.

1.2 Proces priprave in časovni okvir

Priprava OCPS je bila razdeljena na sedem vsebinskih sklopov:

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

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

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

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

Sklop B: Vzpostavitev procesa – priprava načrta vključevanja javnosti.

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

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

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

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

Sklop G: Izvajanje in spremljanje napredka.

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



Slika 1-1: Skupna delavnica o viziji in ciljih v občini Zavrč

Vir: Lasten

1.3 Območje obravnave

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

2 PREDNOSTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA⁴

Ključne prednosti celostnega prometnega načrtovanja:

1

Višja kakovost bivanja

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

2

Pozitivni vplivi na okolje in zdravje

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

3

Izboljšana prometna varnost

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

4

Boljša dostopnost in mobilnost za vse

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

5

Krepitev lokalnega gospodarstva

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

6

Višja podpora javnosti in legitimnost odločitev

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

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

3 ORIS ŽELENEGA STANJA

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

Vizija razvoja prometa v Občini Zavrč:

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

V ospredju vizije je ustvarjanje prometnega sistema, ki prebivalcem in obiskovalcem omogoča:

- **Prometno varnost in dostopnost za vse** – poseben poudarek je na ranljivih skupinah (otroci, starejši, osebe z oviranostmi, pešci in kolesarji). Prometno okolje bo zasnovano tako, da zmanjšuje hitrosti v naseljih, zagotavlja varne šolske poti ter omogoča pregledno in dobro vzdrževano infrastrukturo.
- **Zeleno in trajnostno mobilnost** – s spodbujanjem hoje, kolesarjenja in javnega prevoza se bo zmanjšala odvisnost od osebne avtomobila, kar prispeva k zmanjšanju emisij, hrupa in pregrevanja v naseljih. Pomemben element so tudi zelene površine ter zasaditve dreves za senco in prijetnejše bivanje v središču občine.
- **Povezanost in vključujoča mobilnost** – prometni sistem bo zasnovan tako, da povezuje prebivalce vzdolž glavne prometnice in v bolj oddaljenih zaselkih (Šalovci, Godeninci). Dostopnost bo omogočena vsem, ne glede na starost, telesne zmožnosti ali socialni položaj.
- **Razvojne priložnosti** – sodoben prometni sistem je temelj za konkurenčno gospodarstvo, logistično urejenost ter privlačnost za turizem. Boljša prometna urejenost in povezave omogočajo lažji dostop do naravnih in kulturnih znamenitosti ter krepijo prepoznavnost občine v regiji in čezmejnem prostoru.
- Vizija tako združuje prizadevanja za **varno, prijazno in zdravo bivalno okolje** ter **ustvarja pogoje za gospodarski in turistični razvoj občine**, ob hkratnem upoštevanju čezmejnih prometnih tokov in tranzitnega tovornega prometa proti Hrvaški.



Slika 3-1: Kolesarnica za izposajo elektro koles z možnostjo polnjenja s sončno elektrarno na strehi
Vir: Lasten

4 VREDNOTE IN CILJI

Vizija in cilji razvoja prometa v Občini Zavrč so bili oblikovani v sodelovanju z lokalnimi deležniki. Temeljno izhodišče pri pripravi OCPS so obvezni nacionalni cilji, ki se na lokalni ravni udejanjajo glede na posebnosti občine. Predlagani zapis vizije je bil preverjen v širši javnosti in potrjen z izvedbo ankete med prebivalci. Njeno ustreznost so dodatno potrdile vrednote, ki jih je izbrala javnost, saj dopolnjujejo in podpirajo zastavljene cilje.

Najpomembnejše vrednote po mnenju javnosti in deležnikov so:

- **Varnost otrok in ranljivih skupin** – prometni sistem mora zagotavljati varne šolske poti ter varnost pešcev, kolesarjev, starejših in oseb z oviranostmi.
- **Zdravje prebivalcev** – zmanjševanje onesnaženosti zraka, hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti (hoja, kolesarjenje) kot osnove za bolj zdravo življenje.
- **Dostopnost in enakost** – prometne storitve morajo biti dostopne vsem, tudi prebivalcem oddaljenih zaselkov (Šalovci, Godeninci) ter gospodinjstvom brez avtomobila.
- **Kakovost bivanja** – oblikovanje prijetnega, mirnega in varnega bivalnega okolja z urejenimi javnimi površinami in umirjenim prometom.
- **Razvojne priložnosti** – prometni sistem naj podpira lokalno gospodarstvo, kmetijstvo in turizem ter krepi čezmejno povezanost.

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

Na nacionalni ravni je bil oblikovan nabor sedmih obveznih ciljev, ki jih morajo upoštevati vse občinske strategije, da se nacionalna prizadevanja podprejo in udejanjijo tudi na lokalni ravni. V občini Zavrč so cilji, skladno z vizijo in vrednotami občanov, razvrščeni po pomembnosti. Za vseh sedem ciljev so bile določene izhodiščne in ciljne vrednosti kazalnikov do leta 2032, ki omogočajo kvantifikacijo ambicij in sistematično spremljanje napredka.

Poseben poudarek bo namenjen uresničevanju prvih treh ciljev, ki so jih kot najpomembnejše prepoznali javnost in stroka. To pomeni, da bodo ukrepi prednostno usmerjeni v izboljšanje prometne varnosti, kakovosti bivanja ter zdravja in aktivne mobilnosti prebivalcev, ob hkratnem uresničevanju tudi preostalih ciljev.

Po pomembnosti razvrščeni splošni cilji občine Zavrč so:

- **večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa,**
- **bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci,**
- **izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti,**
- izboljšana dostopnost osnovnih storitev in dejavnosti,
- vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost,
- okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo,
- znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

Kazalniki, izhodiščne in ciljne vrednosti do leta 2032 za najpomembnejše cilje, ki bodo omogočali spremljanje napredka in ocenjevanje uspešnosti izvajanja strategije so prikazani v tabeli v nadaljevanju.

Tabela 4-1: Kazalniki za spremljanje obveznih ciljev OCPS

CILJI	KAZALNIKI	Opis kazalnika	Izhodiščna vrednost (2025)	Ciljna vrednost (2032)
Cilj: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Kazalnik 7: Podatki o prometnih nesrečah (število in tipi prometnih nesreč)	Brez prometnih nesreč s smrtnim izidom in hudo telesno poškodovanimi. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (2020-2024).	0 / leto (smrtne žrtve) 0,2 / leto (s telesnimi poškodbami)	0 / leto (smrtnih žrtev) 0 / leto (s telesnimi poškodbami)
Cilj: Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Kazalnik 2: Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Kazalnik povečanja deleža aktivne mobilnosti (hoje in kolesarjenja) pri poteh v šolo	5,77 % peš in kolo	10 % peš in kolo
	Kazalnik 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Kazalnik povečanja deleža aktivne mobilnosti (hoje in kolesarjenja) pri poteh na delo	11,93 % peš in kolo	15 % peš in kolo
Cilj: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Kazalnik povečanja deleža potovanj peš in s kolesom	0,17 % peš in kolo	5 % peš in kolo
Cilj: Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti	Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Kazalnik povečanja deleža potovanj peš, s kolesom in javnim potniškim prometom	22,91 % peš, kolo in JPP	25 % peš, kolo in JPP
Cilj: Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Kazalnik 8: Dostopnost prebivalcev do JPP	Povečan delež prebivalcev s sprejemljivo dostopnostjo ⁵ do JPP za 5% do leta 2032 (glede na stanje 2023 – zadnji javno dostopni podatki)	51,27%	56,27%
Cilj: Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Kazalnik 5: Dolžine poti na delo	Dolžine poti občanov na delo se bodo zmanjšale zaradi večjega števila delovnih mest v domači občini. Delež poti na delo dolžine <2 km se bo povečal za 5%.	<2 km	<2 km
			5%	10%

⁵ Sprejemljiva dostopnost je izražena kot delež prebivalcev s postajališčem z vsaj zadovoljivo frekvenco voženj (16 ali več/dan) v oddaljenosti največ 1000 m po zračni razdalji od kraja bivanja, Geografskem inštitutu Antona Melika pri ZRC SAZU.

CILJI	KAZALNIKI	Opis kazalnika	Izhodiščna vrednost (2025)	Ciljna vrednost (2032)
	Kazalnik 9: Delež delovnih migrantov v druge občine	Zmanjšanje deleža delovnih migrantov v druge občine za 10% do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	83,4% (*2024)	78,4%
Cilj: Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.	Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Kazalnik zmanjšanja deleža osebnih in tovornih motornih vozil vzdolž glavnih prometnic oz. ključnih prometnih prerezov v občini za 5% glede na izhodiščno leto 2025.	77,09 %	72,09 %

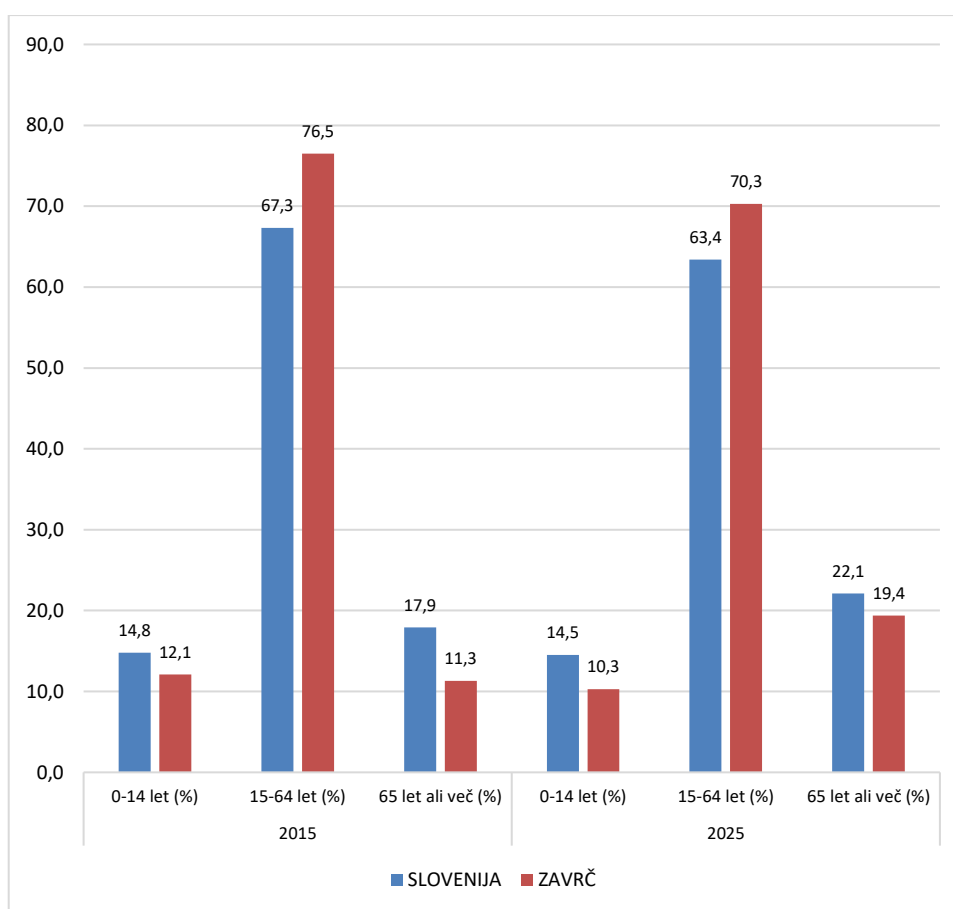
Učinkovitost strategije bo dosežena tudi z doslednim uresničevanjem vseh preostalih obveznih in strateških ciljev, ki so razporejeni v okviru posameznih mobilnostnih stebrov oziroma stebrov ukrepanja.

5 TRENUTNO STANJE V OBČINI

V okviru priprave OCPS so bile izvedene številne analize, terenski ogledi, ankete in javne razprave, ki skupaj omogočajo celovit vpogled v trenutno stanje prometnega sistema, prostorskih značilnosti ter mobilnostnih navad prebivalcev Občine Zavrč.

5.1 Demografski trendi

V občini Zavrč se je število prebivalcev med letoma 2015 in 2025 zmanjšalo za 14,8 %. Starostna sestava občine od leta 2015 nakazuje splošno razširjen trend staranja prebivalstva. V obravnavanem obdobju se je delež mlajših prebivalcev zmanjšal, delež starejših pa povečal. Povprečna starost občanov v letu 2025 znaša 45,2 leta in je tako nekoliko nad slovenskim povprečjem, ki znaša 44,4 leta.

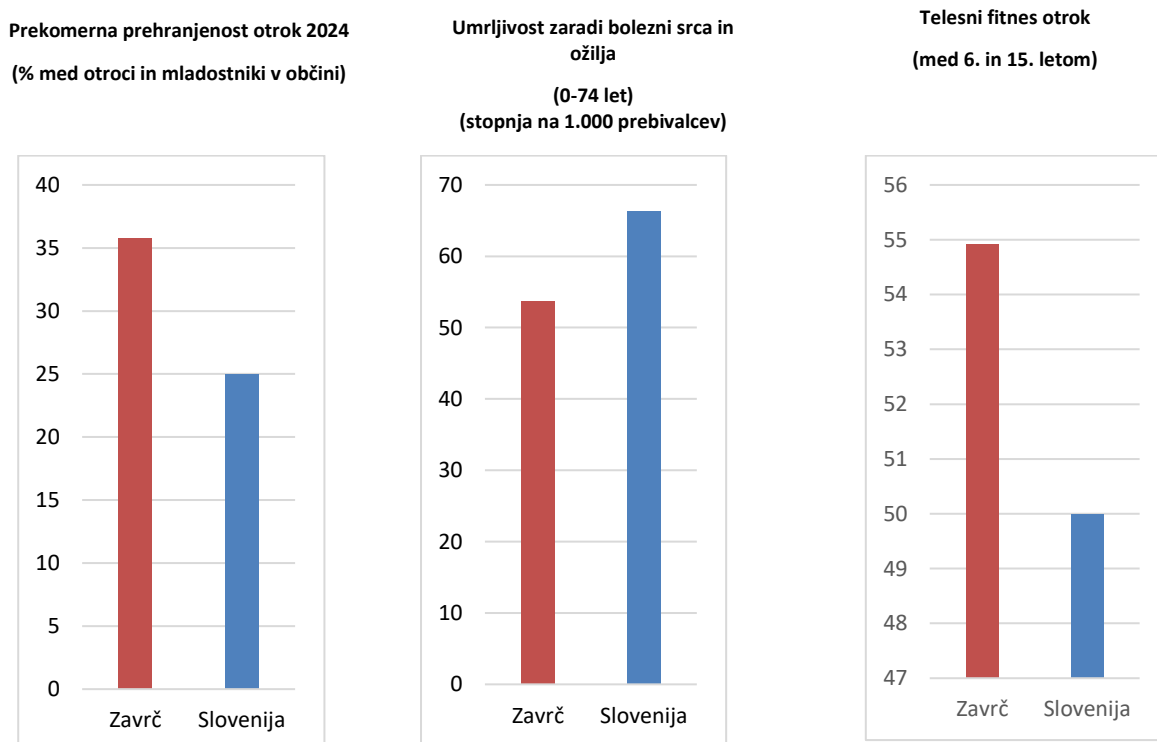


Slika 5-1: Delež prebivalcev glede na starost v občini Zavrč v letih 2015 in 2025
Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2025

Posledice spremembe starostne sestave se bodo začele kazati v spremenjenih mobilnostnih navadah prebivalcev. Pojavile se bodo tudi večje potrebe po prilagoditvi infrastrukture in ustrezni prometni ponudbi za ostarelo prebivalstvo.

5.2 Kazalniki zdravja

Dobro je znano, da telesno neaktiven življenjski slog pomembno prispeva k poslabšanju zdravja prebivalstva. V Občini Zavrč nekateri zdravstveni kazalniki odstopajo od slovenskega povprečja. V negativni smeri je treba izpostaviti prekomerno prehranjenost pri otrocih in mladostnikih, ki je z 35,8 % za 10,85% nad Slovenskim povprečjem. V pozitivni smeri občina izstopa pri umrljivosti zaradi bolezni srca in ožilja, ki je z 53,7 % za 12,6 % pod Slovenskim povprečjem ter telesnim fitnessom otrok, ki je z 54,91 za 4,91 nad Slovenskim povprečjem.



Grafikon 5-1: Kazalniki zdravja v občini Zavrč
vir: NIJZ, Zdravje občin 2024

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

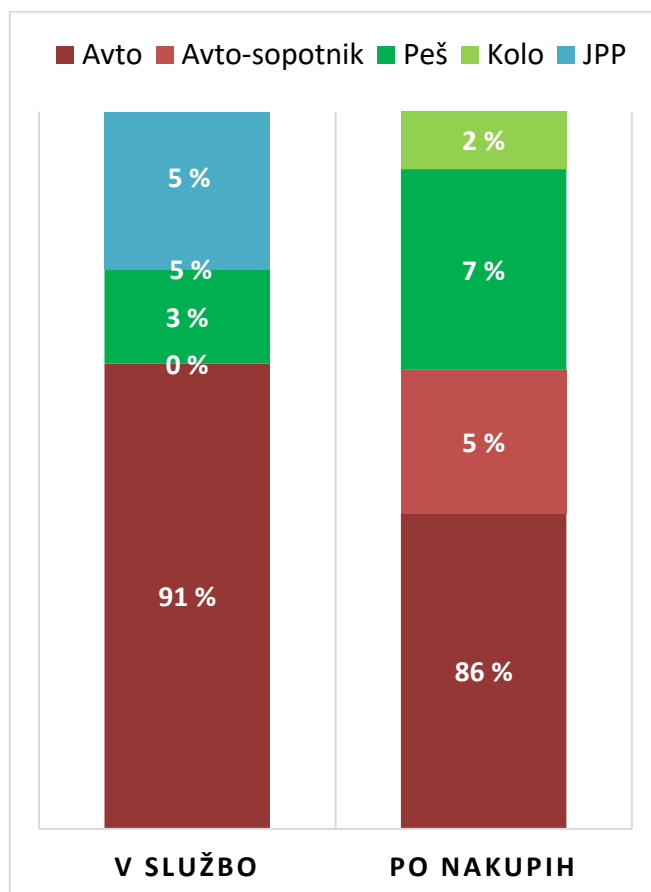
Prekomerna telesna teža pri otrocih ter mladostnikih sta v veliki meri posledica nezadostne telesne aktivnosti. To je mogoče izboljšati s **povečanjem deleža hoje in kolesarjenja pri vsakodnevnih poteh v šolo**. Spodbujanje varnega in privlačnega okolja za aktivno mobilnost otrok zato predstavlja eno ključnih javnozdravstvenih prioritet v občini.

5.3 Mobilnostne navade in motorizacija

Rezultati anket so potrdili izrazito odvisnost prebivalcev občine Zavrč od osebnega avtomobila. Delež dnevni poti na delo in izobraževanje z osebnim avtomobilom znaša 91 %. Takšen delež

avtomobilskih potovanj je med najvišjimi v državi in hkrati primerljiv s številnimi reliefno razgibanimi in razpršeno poseljenimi občinami.

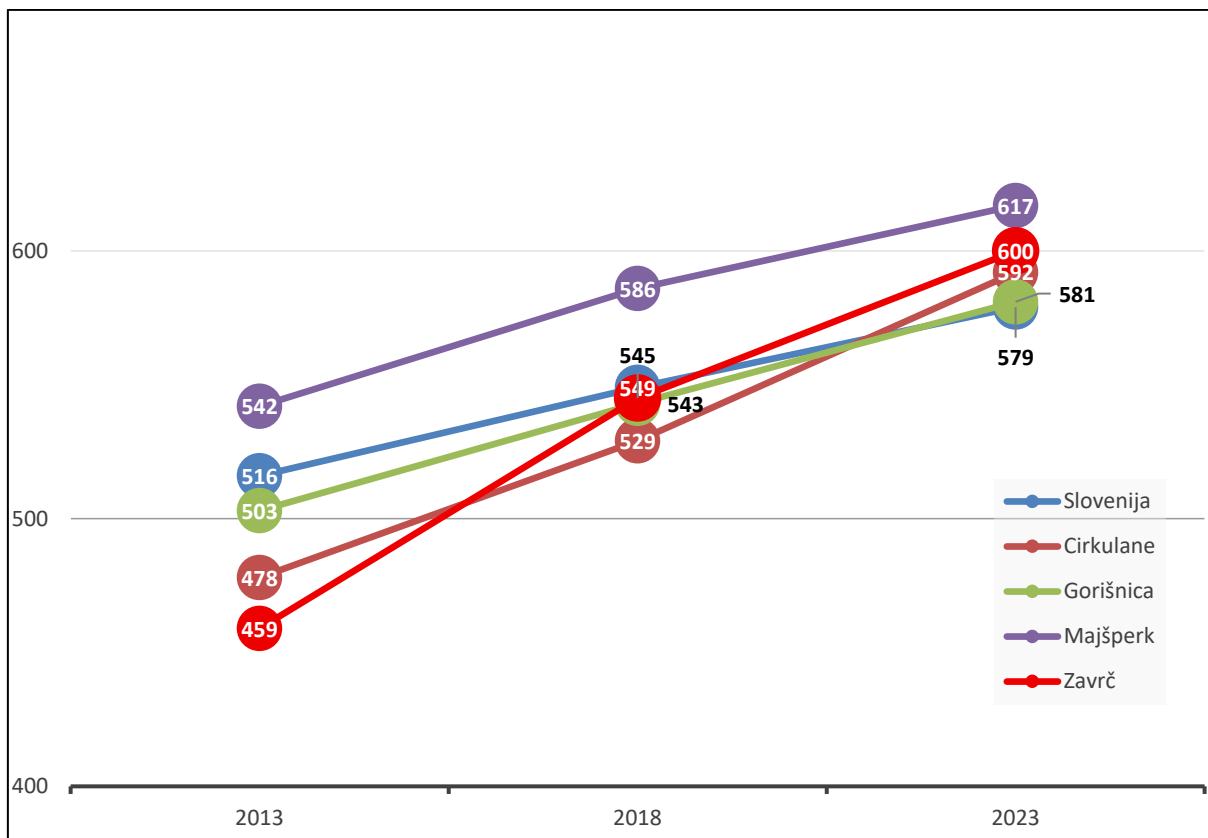
Pri potovanjih z namenom nakupovanja je odvisnost od osebnega avtomobila zelo podobna, le da je delež sopotnikov v avtomobilu višji. Tako visoka uporaba avtomobila je predvsem posledica razpršene poselitve, pomanjkljive ponudbe javnega potniškega prometa ter neobstoja varnih in privlačnih kolesarskih povezav.



Slika 5-2: Načini potovanja na delo in po nakupih v občini Zavrč
Vir: Anketa za splošno javnost 2025, Mobitra

Na podlagi zbranih podatkov je mogoče sklepati, da se osebni avtomobil v občini pogosto uporablja tudi za krajša potovanja, ki bi jih ob ustrezni infrastrukturi in spodbudah prebivalci lahko opravili s kolesom ali peš.

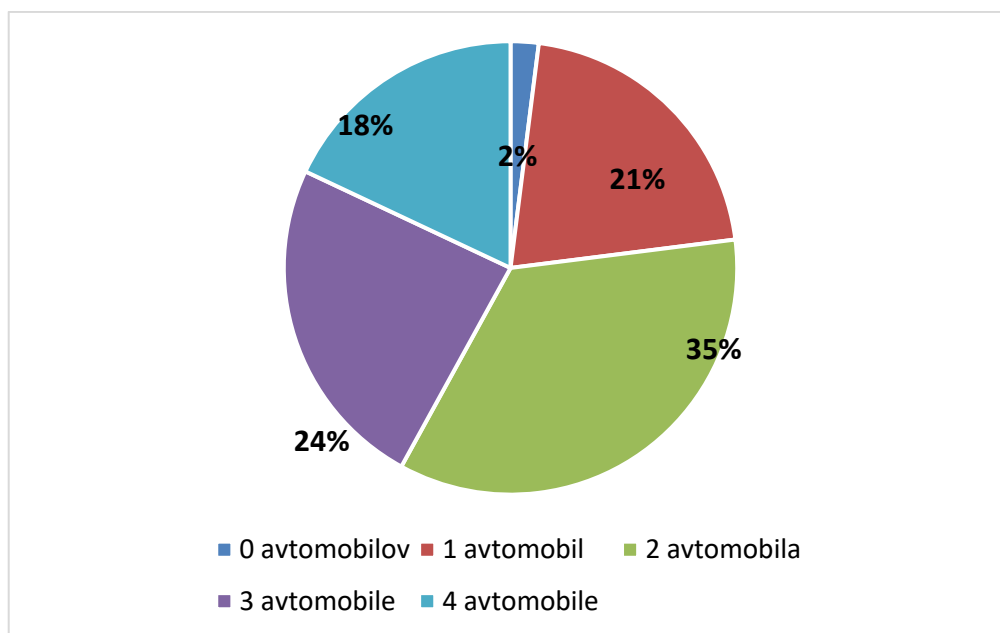
Stopnja motorizacije v Občini Zavrč znaša 600 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, kar je precej nad slovenskim povprečjem (579 avtomobilov na 1.000 prebivalcev v letu 2023). Število registriranih vozil se v zadnjih letih konstantno povečuje, kar potrjuje trend vse večje avtomobilске odvisnosti. Tak razvoj predstavlja pomemben izziv za prometni sistem, saj povečuje obremenitev cest, vpliva na prometno varnost ter ima negativne posledice za okolje in kakovost bivanja.



Slika 5-3: Stopnja motorizacije v občinah Zavrč, Majšperk, Cirkulane, Gorišnica in Slovenija

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Iz podrobnejše analize lastništva osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Občini Zavrč je razvidno, da ima skoraj 80 % gospodinjstev v lasti dva ali več osebnih avtomobilov.

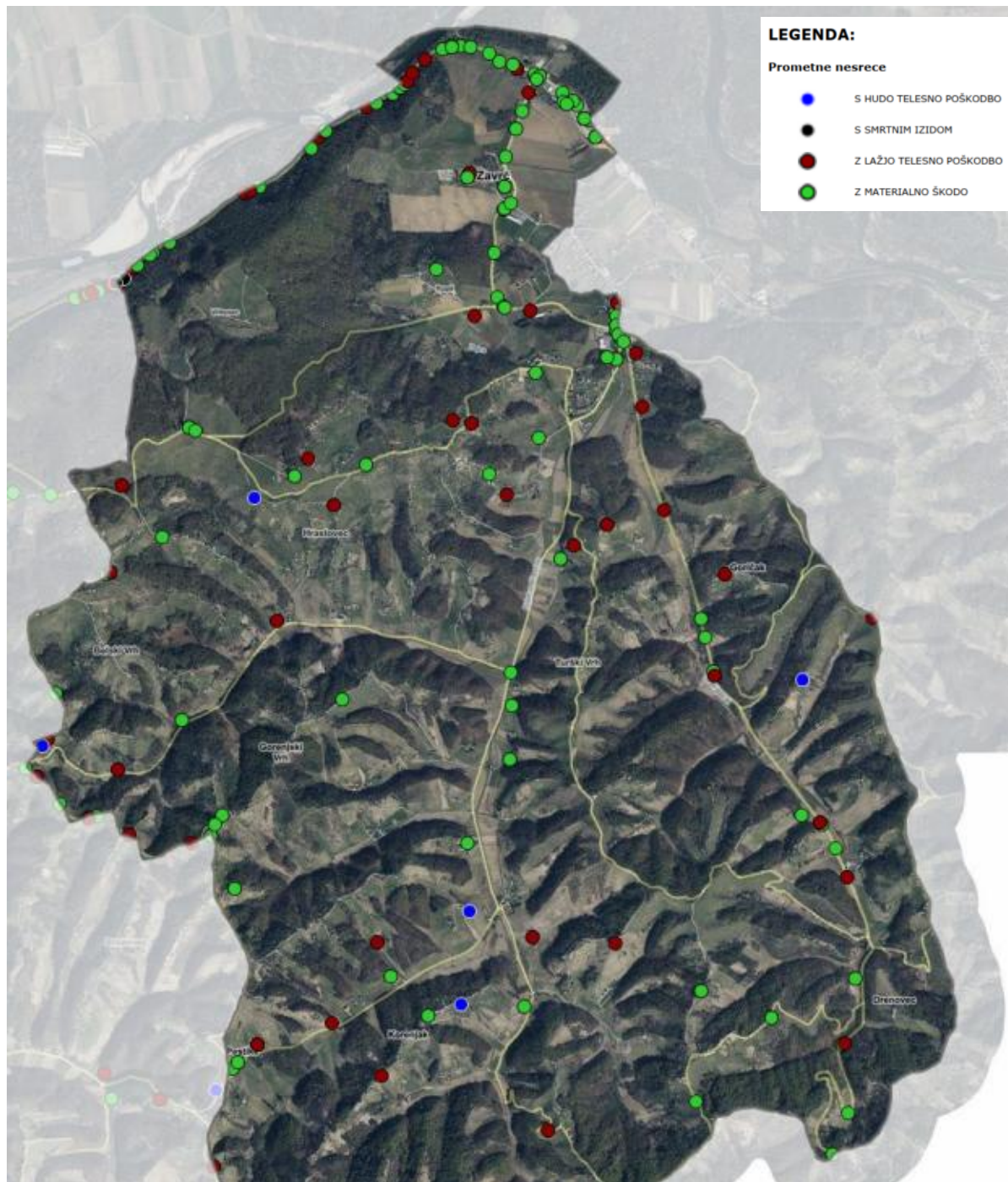


Slika 5-4: Število avtomobilov v gospodinjstvih anketirancev iz Občine Zavrč

Vir: Anketa za splošno javnost 2025, Mobitra

5.4 Prometna varnost

V petletnem obdobju (1.1.2020 – 31.12.2024) se je na območju občine pripetilo 34 prometnih nesreč. Med njimi ni bilo smrtnih žrtev; ena oseba je bila huje poškodovana, 5 pa lažje. Pešcev in kolesarjev ni bilo med poškodovanimi udeleženci v prometu, kar je pozitivno.



Slika 5-5: Zemljevid (lokacije) prometnih nesreč v Občini Zavrč od leta 2020-2025
Vir: Prostorsko informacijski sistem - PISO

Občutena varnost. Kljub ugodni statistiki je treba opozoriti na pomemben vidik subjektivne prometne varnosti. Ankete med prebivalci kažejo, da se številni ranljivi udeleženci (pešci, kolesarji, otroci in starejši) v prometu ne počutijo varno. To zmanjšuje pripravljenost prebivalcev za uporabo aktivnih oblik mobilnosti (hoja in kolesarjenje). Značilen je tudi primer ravnanja staršev, ki zaradi pomanjkanja zaupanja v varnost šolskih poti otroke pogosto vozijo z avtomobilom do šole.

5.5 Dosežki na področju prometa in trajnostne mobilnosti

Občina Zavrč je v zadnjih letih dosegla pomembne rezultate na področju prometne varnosti, urejanja osnovne prometne infrastrukture in spodbujanja trajnostne mobilnosti. Ti dosežki predstavljajo trdno podlago za nadaljnji razvoj prometnega sistema, ki je varen, povezan in prijazen do vseh udeležencev v prometu.

Med ključne dosežke sodijo:

- **sprejem Regionalnega prostorskega načrta za novo povezovalno cesto MMP Zavrč – Hajdina - Ormož (Formin)**, s čimer je bila zagotovljena prostorska podlaga za bodočo navezavo občine na hitro cesto Hajdina–Ormož in izboljšano regijsko prometno dostopnost;
- **uspešna organizacija šolskih prevozov**, ki omogoča varne in zanesljive poti otrok v šolo ter zmanjšuje tveganja prometnih nesreč na šolskih poteh;
- **izgradnja pločnikov vzdolž regionalne ceste v središču občine**, kar je občutno izboljšalo varnost pešcev;
- **obnova in posodobitev občinskih cest ter križišč**, s čimer so izboljšani prometni pogoji in prometna varnost;
- **ureditev in modernizacija avtobusnih postajališč**, ki povečujejo privlačnost in dostopnost javnega potniškega prometa;
- **izgradnja sodobne javne razsvetljave vzdolž glavnih prometnic in v središču občine**, kar prispeva k večji prometni varnosti in energetski učinkovitosti.

Z navedenimi posegi je občina postavila trdne temelje za nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti, ki vključuje vzpostavitev varnih šolskih poti, razvoj kolesarskih povezav, izboljšanje javnega potniškega prometa ter postopno zmanjševanje odvisnosti od osebnega avtomobila.

5.6 Ocena nujnosti ukrepanja po posameznem stebru mobilnosti

V okviru participativnega procesa priprave OCPS so različni deležniki – predstavniki javnih zavodov, gospodarstva, civilne družbe in občinske uprave – opredelili področja, kjer je ukrepanje najnujnejše. V ospredju se je izoblikovala potreba po izboljšanju **javnega potniškega prometa (JPP)**, ki je bil ocenjen kot ključno področje za ukrepanje. Največje pomanjkljivosti so bile prepoznane v omejeni ponudbi prevozov, zlasti ob koncih tedna, slabši dostopnosti prebivalcev iz bolj oddaljenih zaselkov do postajališč JPP ter predolgih potovalnih časih, ki ne omogočajo konkurenčnosti z osebnim avtomobilom. Pri tem je treba poudariti, da občina na področju medkrajevnega linijskega prometa nima neposrednih pristojnosti, njena vloga pa je predvsem pobudniška in koordinacijska – v sodelovanju z regijskimi in državnimi institucijami.

Na **drugo mesto po nujnosti ukrepanja** so deležniki uvrstili **kolesarski promet**, takoj za njim pa **peš promet**. Obe področji sta bili prepoznani kot ključni za povečanje deleža potovanja s kolesom in peš, ki prispevata k izboljšanju javnega zdravja prebivalcev. Prednostno so bili izpostavljeni ukrepi za postopno

vzpostavitev **varne, privlačne in sklenjene mreže kolesarskih ter peš povezav**, ki bi omogočala vsakodnevno uporabo teh načinov mobilnosti tudi za poti v šolo, na delo in do osnovnih storitev. Posebna pozornost bo namenjena povezovanju s sosednjimi občinami, usklajevanju z regijskimi kolesarskimi povezavami ter zagotavljanju varnih šolskih poti.

Na **četrtem mestu** po oceni nujnosti sledi področje **motornega prometa**, kjer so bili kot ključni poudarki navedeni ukrepi za **umirjanje hitrosti v naseljih**, izboljšanje prometne varnosti, sanacijo posameznih odsekov cest ter zmanjšanje negativnih vplivov tranzitnega tovornega prometa. Hkrati se področje motornega prometa obravnava v širšem okviru upravljanja mobilnosti, z namenom optimizacije obstoječe infrastrukture in postopnega zmanjševanja odvisnosti od osebnih vozil.

Na **zadnjem mestu** po nujnosti ukrepanja so deležniki ocenili področje **celostnega prometnega načrtovanja**. Kljub najnižji oceni po nujnosti to področje ostaja pomembno z vidika systemskega in dolgoročnega pristopa k razvoju trajnostne mobilnosti, saj omogoča usklajevanje prometnih ukrepov z urbanističnim, gospodarskim in prostorskim razvojem občine.

Tabela 5-1: Razvrstitev nujnosti ukrepanja po posameznem mobilnostnem stebru – ocena deležnikov

1.	<i>Javni potniški promet</i>	2,74
2.	<i>Kolesarski promet</i>	2,68
3.	<i>Peš promet</i>	2,56
4.	<i>Motoriziran promet</i>	2,08
5.	<i>Celostno prometno načrtovanje</i>	1,90

6 PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA

V tem poglavju je opredeljenih pet ključnih področij oziroma stebrov ukrepanja. Ukrepi so usmerjeni v celostno prometno načrtovanje, spodbujanje hoje, podporo kolesarjenju, razvoju prilagodljivega javnega prevoza ter upravljanju motornega prometa. Posamezni stebri se med seboj povezujejo in na številnih ravneh dopolnjujejo, s čimer tvorijo celovit in usklajen pristop k načrtovanju prometa v občini.



Slika 6-1: Stebri ukrepanja prometne strategije

1. Strateško celostno prometno načrtovanje

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

2. Spodbujanje hoje

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

3. Podpora kolesarjenju

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

4. Prilagodljiv javni prevoz

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

5. Upravljanje motornega prometa

- Ukrepi za umirjanje, preusmerjanje in racionalizacijo motornega prometa: izboljšanje prometne varnosti, zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje, zagotavljanje enakovrednih pogojev za vse udeležence v prometu in ustrežnejša prometna navezava Zavrč z bližnjimi regijskimi središči v Sloveniji in širše.

6.1 Strateška vodila

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

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

Tabela 6-1: Seznamstrateških vodil in kvantifikacija ambicij

STEBER UKEREPANJA	STRATEŠKO VODILO	CILJI (strateški in obvezni)	KAZALNIKI	OPIS KAZALNIKA	Izhodiščna vrednost (2025)	Ciljna vrednost (2032)
Celostno prometno načrtovanje (CPN)	<i>Krepitev načel celostnega prometnega načrtovanja v vsakodnevnem odločanju občine in izboljšanje komunikacije z javnostjo.</i>	Cilj: Vključevanje načel CPN v vsakodnevne odločitve za izboljšanje kakovosti izvedenih ukrepov in boljše ozaveščenost prebivalcev	Kazalnik 9: število sestankov deležnikov (OCPS)	Kazalnik števila sestankov deležnikov, ki so vključeni v izvajanje strategije.	1 x sestanek / leto	2 x sestanka / leto
			Kazalnik 10: sporočilo za javnost (OCPS)	Redna obveščanja javnosti o napredku in rezultatih strategije s pomočjo priprave in širjenja sporočil za javnost.	1 x sporočilo / leto	2 x sporočilo / leto
			Kazalnik 3: Delež otrok, ki v šolo prihaja brez spremstva odraslih (<i>obvezni</i>)	Kazalnik povečanja deleža otrok, ki v šolo prihaja peš, s kolesom (skiro, rolerji, kotalke, rolka), brez spremstva odraslih (sam ali s prijatelji) za 5 % do leta 2032.	5,77% (vsota = hoja in kolo – sam (a) ali s prijatelji)	10,77 % (vsota = hoja in kolo – sam (a) ali s prijatelji)
Hoja	<i>Vzpostavitev varnih, privlačnih in povezanih pešpoti do ključnih ciljev v občini.</i>	Cilj: Varne peš povezave do ključnih ciljev potovanj v občini	Kazalnik 7: Podatki o prometnih nesrečah	Brez prometnih nesreč s smrtjo in hudimi telesnimi poškodbami z udeležbo pešcev. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (2020-2024), ki znaša = 0 smrtnih žrtev in 0 hudo telesno poškodovanih z udeležbo pešca.	0 / leto (smrtne žrtve) 0 / leto (s hudimi telesnimi poškodbami)	0 / leto (smrtnih žrtev) 0 / leto (s hudimi telesnimi poškodbami)
		Cilj: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti (<i>obvezni</i>)	Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (<i>obvezni</i>)	Kazalnik povečanja deleža hoje vzdolž glavnih prometnic oz. ključnega prometnega prereza v občini za 2 % do leta 2032.	0 % (hoja)	2 % (hoja)

Kolesarjenje	Zagotavljanje varnih in privlačnih kolesarskih povezav ter spodbujanje kolesarjenja pri vsakodnevnih potovanjih ter prostočasnih in rekreacijskih aktivnosti.	Cilj: Zagotavljanje varnih in privlačnih kolesarskih povezav ter spodbujanje kolesarjenja.	Kazalnik 7: Podatki o prometnih nesrečah	Brez prometnih nesreč s smrtjo in hudimi telesnimi poškodbami z udeležbo kolesarjev. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (2020-2024), ki znaša = 0 smrtnih žrtev in 0 hudo telesno poškodovanih z udeležbo kolesarja.	0 / leto (smrtne žrtve) 0 / leto (s hudimi telesnimi poškodbami z udeležbo kolesarja)	0 / leto (smrtnih žrtev) 0 / leto (s hudimi telesnimi poškodbami z udeležbo kolesarja)
		Cilj: Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci (obvezni)	Kazalnik 2: Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo; (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža kolesarjenja pri poteh v šolo za 2,5 % do leta 2032.	0,96 % (kolo, tudi e-kolo in e-skiro)	3,46 % (kolo, tudi e-kolo in e-skiro)
Javni potniški promet	Izboljšanje ponudbe (dvig frekvence) in hitrosti potovanja z javnim potniškim prometom	Cilj: Večji delež občanov za pot na delo uporablja JPP (avtobus)	Kazalnik 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža javnega prevoza (avtobusni) pri poteh na delo za 2 % do leta 2032.	0,07%	2,07 %
Motorni promet	Zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje in varnost z ukrepi umirjanja prometa.	Cilj: Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (obvezni)	Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (obvezni)	Kazalnik zmanjšanja deleža osebnih in tovornih motornih vozil vzdolž glavnih prometnic oz. ključnih prometnih prerezov v občini za 5% do leta 2032, glede na izhodiščno leto 2025.	77,09 % (2025)	72,09 % (2032)
		Cilj: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Kazalnik 7: Podatki o prometnih nesrečah	Brez prometnih nesreč s smrtjo in hudimi telesnimi poškodbami. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (2020-2024), ki znaša = 0 smrtnih žrtev in 0 hudo telesno poškodovanih.	0 / leto (smrtne žrtve) 0,2 / leto (s hudimi telesnimi poškodbami)	0 / leto (smrtnih žrtev) 0 / leto (s hudimi telesnimi poškodbami)

6.2 Strateško celostno prometno načrtovanje

Krepitev načel celostnega prometnega načrtovanja v vsakodnevem odločanju občine ter izboljšanje komunikacije z javnostjo in deležniki je osrednje vodilo tega poglavja.

Z izdelavo Občinske celostne prometne strategije (OCPS) Občina Zavrč uveljavlja celostno prometno načrtovanje na svojem območju. Tak pristop prometne izzive obravnava **celovito** – vključuje vse udeležence v prometu, s posebnim poudarkom na ranljivih skupinah (pešci, kolesarji, otroci, starejši) – ter na **več ravneh upravljanja** (občinski, medobčinski in regionalni). Pomembna značilnost pristopa je tudi **stalno spremljanje in vrednotenje izvajanja strategije** ter njena prenova vsakih sedem let, skladno z zakonskimi zahtevami.

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

Za zagotovitev doslednega izvajanja akcijskega načrta bo občina poskrbela, da bodo posamezni ukrepi OCPS v čim večji meri vključeni v vsakoletne proračunske načrte. To bo omogočilo pravočasno načrtovanje sredstev za prometne izboljšave ter njihovo sistematično izvajanje. Pomemben poudarek bo tudi na usklajenosti **prostorskih aktov** (občinski prostorski načrt in izvedbeni prostorski akti) z vizijo in cilji OCPS. Posamezni projekti bodo zato obravnavali prometne in prostorske vsebine celovito, z vidika trajnostne mobilnosti in kakovosti javnega prostora.

Občina bo aktivno sodelovala tudi pri pripravi **regionalne celostne prometne strategije** (RCPS), kar bo omogočilo boljšo povezanost občin, usklajene ukrepe na medobčinskih prometnih povezavah ter učinkovitejšo uporabo regionalnih finančnih sredstev. Prav tako bo občina še naprej dejavna partnerica v **nacionalnih in evropskih projektih** s področja trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja, kar bo omogočilo prenos dobrih praks, pridobivanje dodatnih sredstev ter večjo prepoznavnost občine na tem področju.

Trenutno stanje

Občina Zavrč še nima sprejete samostojne celostne prometne strategije, vendar s pristopom k pripravi Občinske celostne prometne strategije v skladu z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju izraža visoko stopnjo angažiranosti na področju trajnostne mobilnosti. Pretekli posegi so bili večinoma parcialni.

Ključni izzivi

Nezadostna horizontalna in vertikalna usklajenost med deležniki, pomanjkanje sistematičnega spremljanja prometnih podatkov, omejene zmogljivosti za izvajanje in evalvacijo ukrepov.

Priložnosti in potencialni ukrepi

Uvedba digitalnega spremljanja kazalnikov, krepitev kompetenc občinske uprave za vodenje in pripravo prometnih projektov, oblikovanje in krepitev medobčinskega sodelovanja in priprava ter vključitev v RCPS – Regijsko CPS.

Prioritete občine

- vzpostavitev stalne koordinacijske skupine za izvajanje in spremljanje ukrepov OCPS,
- vključevanje načel celostnega prometnega načrtovanja v občinske investicijske projekte,
- redno obveščanje javnosti o napredku, s poudarkom na vključevanju šole in lokalnih društev,
- priprava podlag in sodelovanje pri pripravi Regijske celostne prometne strategije (RCPS Podravje).

Ukrepi:

1.1 Izdelava zasnove celovitega omrežja peš in kolesarskih povezav vključno s potrebnimi ukrepi umirjanja motoriziranega prometa

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

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

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

1.3 Uravnoreženo načrtovanje z vidika vseh uporabnikov javnih prometnih površin in prostora

Uravnoreženo načrtovanje pomeni enakovredno obravnavanje vseh udeležencev v prometu, aktivno vključevanje deležnikov pri izvedbi ukrepa in izvajanje več med seboj povezanih ukrepov hkrati. Ob izgradnji ali rekonstrukciji infrastrukture in/ali spremembi pogojev mobilnosti se enakovredno upošteva vse uporabnike prostora in potovalne načine, pri čemer se da prednost ranljivejšim skupinam udeležencev v prometu. Prioritete se določajo na podlagi strateških vodil strategije in pozitivnih sinergijskih učinkov za vse uporabnike (pešce, kolesarje, potnike JPP, voznike). Postopno se uvaja čim bolj uravnorežen proračun z enakovredno obravnavo vseh načinov potovanj v občini.

1.4 Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja

Povezovanje in sodelovanje se bo izvajalo v obliki rednih koordinacijskih sestankov med sosednjimi občinami in širše. Osrednje teme medobčinskih sestankov bodo predvsem: kolesarska infrastruktura, potencialni javni sistem izposoje koles, javni potniški promet, storitev prevoza na poziv, urejanje državnih cest, urejanje površin za sopotništvo ob navezavah na bodočo hitro cesto Ormož – Ptuj. Po ustanovitvi regijskega centra mobilnosti bo občina sodelovala z njihovimi predstavniki na področju mobilnosti in dostopnosti na medobčinski ravni. Z občinami v regiji bo sodelovala pri pripravi regijske celostne prometne strategije (RCPS).

1.5 Aktivno sodelovanje v projektih in pobudah EU

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

1.6 Redna prenova strategije OCPS

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

1.7 Spremljanje kazalnikov OCPS (merjenje učinka)

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

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

Ukrep zajema aktivnosti obveščanja in vključevanja javnosti z namenom povečanja razumevanja koristi trajnostne mobilnosti ter vloge celostnega prometnega načrtovanja pri oblikovanju bolj dostopnega,

varnega in zdravega bivalnega okolja. Ključna je krepitev podpore lokalne skupnosti pri prehodu na trajnostne prometne rešitve.

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

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

1.10 Promocija dosežkov strategije OCPS

Aktivno se promovirajo dosežki OCPS pri doseganju zastavljenih ciljev.

1.11 Sodelovanje v kampanji – Evropski teden mobilnosti (ETM)

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

6.3 Spodbujanje hoje

Vzpostavitev varnih, privlačnih in povezanih pešpoti do ključnih ciljev potovanj v občini je osrednje vodilo na področju hoje.

Hoja je osnovna oblika trajnostne mobilnosti, saj omogoča neposredno dostopnost do ciljev poti in hkrati prispeva k zdravemu življenjskemu slogu prebivalcev. Kakovostna, varna in celostno povezana infrastruktura za pešce je ključni predpogoj za spremembo potovalnih navad v smeri trajnostne mobilnosti.

Trenutno stanje

Infrastruktura za pešce v Občini Zavrč je delno vzpostavljena, vendar ne zagotavlja sklenjenega in varnega omrežja pešpoti. Obstoječi pločniki so urejeni predvsem v središču občine in ob posameznih odsekih regionalnih cest R1-228/1291 (Spuhlja–Zavrč) ter R3-691/6251 (Zavrč–Drenovec). Vendar večji del naselij, zlasti ob glavnih prometnicah in ob cestah proti šoli, športnemu parku ter občinski stavbi, še vedno nima urejenih površin za pešce.

Ključni izzivi

Ključni izzivi na področju hoje so:

- pomanjkanje pločnikov vzdolž najbolj prometno obremenjenih odsekov državnih in občinskih cest, kjer se pešci pogosto gibljejo po vozišču;
- nepovezanost obstoječih pešpoti, kar onemogoča varne in neposredne povezave med naselji, javnimi objekti, postajališči in rekreacijskimi površinami;
- neustrezna širina in funkcionalna izvedba pločnikov na posameznih lokacijah, kjer so ti preozki za dvosmerno hojo ali ne omogočajo spremljanja oseb z oviranostmi;
- pomanjkanje univerzalnega oblikovanja, zlasti taktilnega vodenja za slepe in slabovidne ter poglobljenih robnikov na prehodih za pešce;
- pomanjkanje senčenja in na posameznih lokacijah neurejena okolica pešpoti, kar zmanjšuje njihovo privlačnost in udobje pri hoji;
- neustrezno vzdrževanje in pomanjkljiva razsvetljava na posameznih odsekih, kar zmanjšuje varnost v večernih urah.

Občina se tako sooča z dvojno nalogo – zagotavljanjem osnovne varnosti in povezljivosti pešpoti ter hkrati z izboljšanjem njihove kakovosti in privlačnosti, da bi hoja postala konkurenčen in vsakodneven način mobilnosti.

Priložnosti in potencialni ukrepi

V prihodnje je treba vzpostaviti celovito mrežo varnih šolskih in ostalih pešpoti med naselji, s prednostjo za območja ob regionalnih cestah ter v središču občine. Novi pločniki morajo biti dovolj široki, dobro osvetljeni in opremljeni s taktilnim vodenjem ter poglobljenimi robniki. Poudarek naj bo tudi na urejeni občestni krajini in senčenju, saj privlačnost in občutek varnosti bistveno vplivata na pogostost hoje.

Ukrepi:

2.1 Nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti na celotnem območju občine

Na šolskih poteh oziroma vzdolž njih se intenzivno izvaja ukrepe umirjanja prometa in zgradi oz. dogradi pločnike ali uredi pešpoti, ločeno od motornega prometa. Prioriteta so najbolj obremenjene ceste. Na izrazito malo prometnih cestah znotraj naselij se lahko zariše peš pasove na voziščih, ob ustreznem hitrostnem režimu (največ 30 km/h) ter izvedenih ukrepih umirjanja prometa. Uredi se dostopne peš površine do postajališč šolskih avtobusov.

2.2 Dograditev celovitega sklenjenega omrežja peš povezav

Ukrepi bodo prednostno usmerjeni v izboljšanje varnosti pešcev na ključnih nevarnih točkah v občini. Postopno bo vzpostavljeno celostno sklenjeno omrežje peš povezav tako, da bodo zgrajeni manjkajoči pločniki, obstoječi neustrezni bodo razširjeni, urejale se bodo pešpoti, ločene od motornega prometa. Kjer ni prostorskih možnosti se spremeni prometni režim in/ali intenzivno izvede ukrepe umirjanja prometa ter se pešce vodi po skupnih prometnih površinah. Prehode za pešce se zgošča in ureja preboje za pešce oziroma bližnjice. Poleg osnovnih vsakodnevnih poti bo občina proučila tudi možnost za razvoj prostočasnih in turističnih povezav, lahko tudi vzdolž oziroma skupaj s kolesarskimi povezavami, ki bodo obogatile ponudbo aktivnega preživljanja prostega časa v občini.

2.3 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe

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

2.4 Ureditev javnih površin

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

2.5 Opremljanje (urbana oprema) poti

Na obstoječih in načrtovanih peš povezavah in drugih javnih površinah za pešce, kot so ploščadi (občina, grad, šola), javna zbirališča se preveri smotrnost umestitve ustrezne urbane in druge opreme kot na primer: vodni elementi, klopi, pitniki, koši za smeti, manjša območja z igrali in fitness napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke, informacijske table ipd. V primeru smotrnosti se opremljanje postopno izvede.

2.6 Označitev poti s kažipotmi

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

2.7 Ozelenitev peš površin

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

2.8 Javna razsvetljava vzdolž pešpoti in površin

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

2.9 Osenčenje poti in peš površin

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

Prioritete občine

Varnost otrok, povezovanje oz. zagotavljanje varnih povezav do šole, športnega parka, središča občine iz ostalih naselij v občini. Zagotavljanje varnosti otrok in ranljivih skupin, izboljšanje povezljivosti med občinskim središčem in okoliškimi naselji, dvig kakovosti bivanja in večja uporaba hoje ter kolesarjenja, kot osnovnega načina mobilnosti. Če konkretiziramo to pomeni:

- izgradnja manjkajočih pločnikov vzdolž regionalne ceste R1-228 (Spuhlja–Zavrč) in na odseku R3-691 (Zavrč–Drenovec), kjer se pešci trenutno gibljejo po vozišču;
- povezava pločnikov v sklenjeno mrežo varnih šolskih poti od stanovanjskih območij proti šoli, športnemu parku in občinskemu središču;
- pri načrtovanju novih površin zagotoviti zadostno širino, taktilno vodenje, poglobljene robnike in ustrezno razsvetlavo in
- ureditev senčenih, estetsko urejenih in prijetnih pešpoti v naseljih, zlasti v središču Zavrča, kar bo prispevalo k večji privlačnosti peš površin.

6.4 Podpora kolesarjenju

Izgradnja varnih, privlačnih in sklenjenih kolesarskih povezav ter spodbujanje kolesarjenja kot vsakodnevne izbire načina potovanja je osrednje vodilo tega poglavja.

V prihodnjih letih si bo občina prizadevala za vzpostavitev kakovostne mreže kolesarskih povezav, tako znotraj občine kot tudi v navezavi na sosednje občine. Prednost bodo imele relacije z največjim potencialom za dnevno mobilnost in turizem ter rekreacijo.

Proučena bo možnost izgradnje samostojnih, ločenih kolesarskih poti, ki ne bodo umeščene zgolj na pločnike, temveč bodo v čim večji meri potekale ločeno od motornega prometa ali po vozišču s posebnimi varnostnimi ukrepi. Cilj je zagotoviti varne in privlačne kolesarske površine, ki jih bodo lahko varno in samostojno uporabljali tudi otroci npr. na poti v šolo.

Preučena bo tudi možnost izgradnje rekreacijsko turističnih kolesarskih povezav in sprehajalnih poti proti, ki bi bile namenjene rekreativnim kolesarjem, turistom in pohodnikom ter bi dodatno prispevale k razvoju lokalnega turizma in promociji aktivne mobilnosti.

Trenutno stanje

Kolesarska infrastruktura je zelo pomanjkljiva oz. je ni. Občani opozarjajo na nevarne pogoje za kolesarjenje, še posebej vzdolž regionalne ceste R1-228/1291 odsek Spuhlja – Zavrč, zaradi prisotnosti težkega tovornega prometa in delno tudi vzdolž R3-691/6251 odsek Zavrč – Drenovec.

Ključni izzivi

Pomanjkanje varnih kolesarskih površin, vzdolž državnih regionalnih cest, predvsem R1-228/1291 odsek Spuhlja – Zavrč z visokim deležem težkega tovornega prometa in višjimi voznimi hitrostmi motornega prometa. Slabe povezave med naselji v občini. Pomanjkanje možnosti varnega parkiranja/odstavljanja koles, nizka raba kolesa za vsakodnevne opravke in poti v šolo oz. na delo.

Priložnosti in potencialni ukrepi

Vzpostavitev lokalne mreže kolesarskih poti, izgradnja daljinske kolesarske povezave ob reki Dravi ter navezave nanjo, gradnja varovanih kolesarnic v središču občine, izgradnja kolesarskih počivališč vzdolž daljinske povezave ob Dravi in med haloškimi griči. Umestitev in označitev adrenalinskih gorskih povezav, primernih za električna kolesa. Promocijske kampanje za uporabo kolesa in e-koles ter ozaveščanje voznikov avtomobilov o prisotnosti kolesarjev.

Ukrepi:

3.1. Dograditev celovitega kolesarskega omrežja na območju občine

V naseljih in med njimi se dogradi manjkajoča kolesarska infrastruktura, obstoječe površine pa se po potrebi nadgradijo ali razširijo. Kjer prostorske možnosti ne omogočajo gradnje ločenih kolesarskih poti, se prometni režim prilagodi v korist skupnih prometnih površin, s poudarkom na umirjanju motornega prometa. Občinsko kolesarsko omrežje se naveže na daljinske in regijske povezave ter tako oblikuje celovit sistem, ki omogoča varno, udobno in privlačno vsakodnevno ter pristočasno kolesarjenje.

3.2 Izgradnja turističnih in rekreacijskih ter sprehajalnih povezav

Občina je zaradi naravnih in kulturnih danosti privlačna za izletniške kolesarske aktivnosti. V ta namen bo v večji meri izkoristila vinske in turistične poti ter območje ob Dravi smiselno povezala s haloškim hribovitim območjem z izgradnjo turističnih in rekreativnih »kolesarsko sprehajalnih« povezav (tudi čez mejno). V hribovitem delu občine obstaja pomemben potencial za razvoj gorskokolesarskih poti, zato bo preučena njihova umestitev (tudi čez mejno).

3.3 Označitev kolesarskih povezav in kažipot

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

3.4 Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarskega prometa

Izvajale se bodo informativne in ozaveščevalne kampanje ter različni dogodki, namenjeni povečanju prepoznavnosti kolesarjenja kot trajnostnega načina mobilnosti in spodbujanju njegove uporabe v vsakodnevni potovanjih.

3.5 Urejanje parkirnih mest za kolesa

Vzpostavijo se varna in dostopna parkirna mesta za kolesa na ključnih lokacijah v občini. Ta bodo omogočala enostavno, varno in pregledno parkiranje oziroma začasno odlaganje koles, s čimer se bo povečala njihova uporaba v vsakodnevni mobilnosti in pri opravkih po občini.

3.6 Ureditev kolesarskih počivališč

Občina si bo prizadevala za ureditev kolesarskih počivališč predvsem ob pomembnejših turistično rekreativnih povezavah. Počivališča bodo opremljena s klopmi, mizami, stojali za kolesa, informacijskimi tablami, nadstreški in drugo opremo. Namenjena bodo, tako daljinskim kolesarjem, ki se bodo ob njih lahko ustavili ter spoznali turistične znamenitosti in ponudbo v občini, kot rekreacijskim kolesarjem, katerim bodo zagotavljala zaščito pred vremenskimi vplivi ter prijeten prostor za počitek in druženje.

3.7 Ureditev varnih (zaprtih) kolesarnic

Vzpostavijo se varne, zaprte kolesarnice, namenjene zaščiti koles pred krajo in vremenskimi vplivi. Postavljene bodo predvsem na ključnih javnih lokacijah, kjer obstaja potreba po dolgoročnejšem parkiranju (npr. pri šoli, občini, športnem parku), s čimer se bistveno zmanjša tveganje kraje koles.

3.8 Proučitev vzpostavitve javnega sistema izposoje koles

Občina bo proučila možnosti vzpostavitve javnega sistema samopostrežne izposoje koles in tudi e-koles za turistične in prostočasne aktivnosti. Pri tem bo proučena tudi smotrnost izposoje gorskih oz. kros koles, namenjenih premagovanju vzponov in spustov ter neasfaltiranim odsekom (tudi brezpotij) v razgibani vinorodni pokrajini.

3.9 Izboljšanje podpornih storitev za kolesarje

Okrepijo in podprejo se podporne storitve za kolesarje, kot so npr. samopostrežne servisne postaje za kolesa, informacijska podpora ter promocijski dogodki (npr. kolesarski maratoni in tekmovanja).

Prioritete občine

Razvoj celovitega, varnega in uporabniku prijaznega kolesarskega omrežja, ki omogoča šolarjem, zaposlenim in rekreativcem varno uporabo kolesa ter spodbuja prehod na trajnostne oblike mobilnosti. Prednostno bo občina usmerjena v:

- vzpostavitev varnih kolesarskih površin vzdolž regionalne ceste R1-228 (Spuhlja–Zavrč), kjer so prometne obremenitve in delež tovornih vozil najvišji; s tem se bo zagotovila varna povezava med občino in bližnjim središčem (Ptuj) oziroma sosednjih občin ter državno mejo;
- postopno povezovanje obstoječih in novih kolesarskih odsekov v enotno mrežo, ki bo povezovala naselja Hrastovec, Gorenjski, Belski in Turški Vrh, Drenovec in Korenjak z osrednjim delom občine,
- navezavo lokalnih poti na Dravsko kolesarsko pot ter vzpostavitev počivališč, varovanih kolesarnic in točk za polnjenje e-koles,
- umestitev prostočasnih in adrenalinskih gorskih povezav na območju občine ter njihova navezava na preostale povezave v Halozah z namenom krepitve turističnega potenciala in prepoznavnosti občine,
- zagotavljanje prometne varnosti kolesarjev z umirjanjem prometa (predvsem ob vstopih v naselja), pregledno prometno signalizacijo in rednim vzdrževanjem kolesarskih površin,
- promocijo uporabe kolesa in e-koles za vsakodnevne poti ter ozaveščanje o sožitju med vozniki motornih vozil in kolesarji.

S tem občina zasleduje cilj, da se v naslednjih letih bistveno izboljšajo pogoji za varno in prijetno kolesarjenje ter poveča delež kolesarskih poti, ki bodo povezovala občinsko središče z okoliškimi naselji, reko Dravo in širšim regijskim omrežjem.

6.5 Prilagodljiv javni prevoz

Izboljšanje dostopnosti, kakovosti in preglednosti informacij o storitvah javnega potniškega prometa predstavlja ključno vodilo na področju javnega prevoza.

Za doseg tega cilja bo občina sistematično razvijala mehanizme za zbiranje, oblikovanje in posredovanje pobud pristojnim za izboljšanje avtobusnih povezav znotraj občine ter do sosednjih občin in predvsem regionalnih središč.

Ukrepanje bo zajemalo pobude za prilagoditev vozniških redov, uvedbo novih linij in postajališč ter usklajevanje z avtobusnimi prevozniki in drugimi upravljavci javnega prevoza. Poseben poudarek bo

namenjen izboljšanju dostopnosti v območjih s slabšo povezljivostjo, kjer bo občina z usmerjenimi pobudami in partnerskim sodelovanjem stremela k čim bolj enakopravni dostopnosti vseh občanov do javnega prevoza.

Za zagotavljanje varnega in dostopnega prevoza otrok v vzgojno-izobraževalne ustanove bo občina nadaljevala z organizacijo in upravljanjem sistema šolskih prevozov. Ta bo prilagojen dejanskim potrebam uporabnikov ter usklajen z najvišjimi standardi prometne varnosti. S ciljem racionalizacije stroškov bo izvajanje (vsaj delno) v lastni režiji oziroma s strani osnovne šole.

Trenutno stanje

Dostop do JPP je slab, zlasti v bolj oddaljenih zaselkih. Veliko občanov poroča o slabih povezavah, neustreznih vozniških redih in oddaljenosti postajališč. Avtobusni vozni redi so premalo pogosti (nizka frekvenca voženj). Ob delovnikih je 11 voženj dnevno v smeri proti Ptuju in obratno, ob vikendih pa avtobusnih povezav žal ni.

Delež občanov s sprejemljivo dostopnostjo⁶ do JPP je v letu 2023 znašal 51,27 % s trendom slabšanja, saj je v letu 2019 ta delež znašal 55%. Delež občanov s primerno dostopnostjo⁷ do JPP pa je v letu 2023 znašal 0 % s čimer se Občina Zavrč uvršča v skupino občin z najslabšo dostopnostjo do JPP v državi.

Ključni izzivi

Slaba frekvenca voženj, prevelika oddaljenost od postajališč, slaba dostopnost postajališč za osebe z omejitvami in delno tudi starejše.

Priložnosti in potencialni ukrepi

Uvedba dodatnih prevozov do bližnjih središč Ptuj, Maribor in Ormož. Uvedba prevozov na poziv in nadgradnja oziroma prenova postajališč.

Ukrepi:

4.1 Pobude za izboljšanje javnega prevoza

Občina bo redno spremljala ponudbo javnega potniškega prometa ter sistematično zbirala pobude s strani večjih zaposlovalcev, osnovne šole in splošne javnosti za prilagoditev vozniških redov. V sodelovanju s sosednjimi občinami bo oblikovala usklajene pobude, ki jih bo posredovala Družbi za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) z namenom izboljšanja obstoječe ponudbe in vzpostavitve boljših povezav.

4.2 Racionalizacija šolskih prevozov

Občina bo nadaljevala z aktivnostmi zniževanja stroškov šolskih prevozov, in sicer z izboljševanjem varnih šolskih poti, večjo integracijo šolskih prevozov z medkrajevnim linijskim avtobusnim prometom ter z lastnim izvajanjem šolskih prevozov s pomočjo potniškega kombija. Šolski prevozi se bodo odprli tudi za ostale potnike (brezplačni prevoz), s čimer se bo izboljšal osnovni prag mobilnosti prebivalcev, ki nimajo dostopa do osebnega avtomobila. Cilj ukrepa je zagotoviti stroškovno učinkovitejši, varen in dostopen prevoz otrok v šolo ter hkrati prispevati k večji prometni dostopnosti ranljivih skupin prebivalcev v občini.

4.3 Ureditev dostopov in opremljenosti avtobusnih postajališč

Občina bo pristopila k prenovi in ustrezni opremljenosti avtobusnih postajališč z namenom zagotavljanja večjega udobja, varnosti in dostopnosti za potnike. Posebna pozornost bo namenjena ureditvi varnih peš dostopov, kolesarskih stojal ter prilagoditvam za funkcionalno ovirane osebe. Postajališča bodo

⁶ Sprejemljiva dostopnost je izražena kot delež prebivalcev s postajališčem z vsaj zadovoljivo frekvenco voženj (16 ali več/dan) v oddaljenosti največ 1000 m po zračni razdalji od kraja bivanja, Geografskem inštitutu Antona Melika pri ZRC SAZU.

⁷ Primerna dostopnost je izražena kot delež prebivalcev s postajališčem s primerno frekvenco voženj (46 ali več/dan) v oddaljenosti največ 1000 m po zračni razdalji od kraja bivanja, Geografskem inštitutu Antona Melika pri ZRC SAZU.

opremljena z nadstreški, klopami, razsvetljavo, informacijskimi tablamami in bodo ustrezno osenčena npr. z zasaditvijo dreves.

4.4 Sistem javnih prevozov na poziv

Občina bo proučila možnost izvajanja javnih prevozov na poziv, ki bi bili namenjeni starejšim brez lastnega prevoznega sredstva. V prihodnje bo občina preverila možnosti za uvedbo takšnih prevozov, ki bi vsaj sprva najverjetneje temeljili na prostovoljstvu. V drugi fazi se preveri možnost širitve oziroma sodelovanja z drugimi občinami v regiji, s čimer bi se izboljšala dostopnost, povečala pokritost območja ter lažja dolgoročna vzdržnost sistema.

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

Občina si bo prizadevala za uporabnikom prijaznejše informacijske rešitve, ki bodo potnikom omogočale učinkovito načrtovanje poti. Pobuda bo usmerjena v vzpostavitev informacijskega sistema oziroma mobilne aplikacije, ki bo vključevala podatke o vozni redih, povezavah, prestopnih možnostih ter morebitnih motnjah v prometu. Poseben poudarek bo namenjen povezovanju znotraj regije in vključevanju v širše informacijske platforme javnega potniškega prometa, kar bo prispevalo k večji preglednosti sistema ter k večji privlačnosti uporabe trajnostnih oblik mobilnosti.

Prioritete občine

Izboljšanje dostopnosti do javnega potniškega prometa (JPP) za šolarje, starejše in delovno aktivne prebivalce ostaja ena ključnih razvojnih nalog občine. Zaradi razpršene poselitve in večjih oddaljenosti med naselji mora občina v naslednjem obdobju izvajati ciljno usmerjene ukrepe, ki bodo postopno zmanjšali avtomobilsko odvisnost in zagotovili osnovno prometno povezanost vseh krajev. Pri tem je treba poudariti, da medkrajevni avtobusni linijski promet ni v pristojnosti občine in da ima občina pri tem le vlogo predlagatelja oziroma pobudnika posameznih ukrepov, pristojnost pa je na strani pristojnega ministrstva in Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa – DUJPP.

Prednostne naloge občine so:

- doseči vzpostavitev dodatnih avtobusnih prevozov v smeri Ptuja ter v nadaljevanju proti Mariboru in Ormožu, z usklajenimi vozni redi glede na delovni čas šol in glavnih zaposlovalcev;
- vzpostavitev in nadgradnja prevozov na poziv za starejše in ostale, ki nimajo dostopa do osebnega avtomobila;
- posodobitev avtobusnih postajališč – ureditev nadstreškov, klopi, varne osvetlitve ter dostopov za invalide in starše z otroškimi vozički;
- vzpostavitev varnih in urejenih dostopov do postajališč z izgradnjo krajših pločnikov in prehodov za pešce;
- digitalizacija informacij o JPP (objava vozni redov in zamud na spletni strani občine);
- krepitev medobčinskega sodelovanja z okoliškimi občinami in RRA Podravje pri pripravi skupnih rešitev za integrirani prometni sistem ter izboljšanje linij znotraj regije;
- spodbujanje uporabe JPP z občasnimi promocijskimi dnevi in vključevanjem šole ter društev v kampanje o trajnostni mobilnosti.

Z izvedbo navedenih ukrepov bo občina postopno vzpostavila bolj dostopen, varen in uporabnikom prijazen sistem javnega prevoza, ki bo povezal posamezna naselja z občinskim središčem, bližnjimi regijskimi mesti in obmejnimi območji.

6.6 Upravljanje motornega prometa

Zmanjšanje negativnih učinkov motoriziranega prometa na okolje ter izboljšanje prometne varnosti z izvajanjem ukrepov umirjanja prometa je osrednje vodilo stebra motorni promet.

Upravljanje motornega prometa v Občini Zavrč temelji na cilju **zmanjšanja negativnih vplivov na okolje in zdravje ter izboljšanja prometne varnosti**. Osrednje vodilo stebra je postopno zmanjševanje prekomerne odvisnosti od osebnega avtomobila, ob hkratnem zagotavljanju varnih, preglednih in urejenih pogojev za gibanje vseh udeležencev v prometu.

Ukrepi bodo usmerjeni v učinkovito upravljanje obstoječe cestne infrastrukture, umirjanje prometa v naseljih, spodbujanje uporabe brezemisijских vozil in razvoj parkirne politike, ki podpira trajnostno mobilnost.

Trenutno stanje

Osebni avtomobil je glavno prevozno sredstvo pri vsakodnevnih poteh na delo, v izobraževanje in po opravkih. Osrednja prometnica na relaciji **Dolane – Zavrč – mejni prehod s Hrvaško** je močno obremenjena s tovornim tranzitnim prometom, kar povzroča hrup, vibracije in povečano nevarnost za prometne nesreče. Mestoma so ceste dotrajane in slabo vzdrževane, predvsem pa so pomanjkljivi ukrepi za umirjanje prometa ob vstopih v naselja. Parkirne površine v središču občine in pri javnih ustanovah so ustrezne, vendar neupravljanje in brez določenega režima uporabe.

Ključni izzivi

- visoka obremenjenost z mednarodnim tranzitnim prometom na regionalni cesti R1-228 proti Hrvaški,
- nevarnosti zaradi **nepriлагоjenih hitrosti** znotraj naselij,
- negativni vplivi motornega prometa na okolje, kakovost bivanja in zdravje (emisije, prašni delci, hrup),
- omejena prometna varnost ranljivih udeležencev (pešcev, kolesarjev, otrok),
- razpršena poselitev in odvisnost prebivalcev od osebne avtomobila.

Priložnosti in usmeritve ukrepanja

Umirjanje prometa in prometna varnost

Na odsekih, kjer prihaja do prekomernih hitrosti, bo občina uvedla ukrepe za **umirjanje prometa**, zlasti na vstopih v naselja in v neposredni bližini šol. Uporaba fizičnih ovir (npr. trapezne ploščadi, dvignjeni prehodi) bo omejena na najbolj kritične točke, prednost pa bodo imele **sistemske rešitve**, kot so celovite prenove javnih prostorov in cestnih odsekov. Cilj je trajno znižanje hitrosti, izboljšanje prometne varnosti ter večja privlačnost središč naselij.

Preoblikovanje javnega prostora

Občina bo proučila možnosti za **celovito preureditev javnih površin** z namenom povečanja varnosti in udobja pešcev ter kolesarjev. Med ukrepe sodijo širitev pločnikov, zasaditev dreves, ureditev počivališč, izboljšanje osvetlitve ter oblikovanje večnamenskih površin, namenjenih skupni rabi in druženju.

Parkirna politika in alternativna mobilnost

Parkirna politika se bo postopno razvijala v skladu z nacionalnim Pravilnikom o načrtih izvajanja parkirne politike (Uradni list RS, št. 21/24). Usmerjena bo v racionalno rabo parkirnih površin, postopno uvajanje parkirnih režimov, skupno uporabo parkirišč ter vzpostavitev mreže javno dostopnih polnilnic za električna vozila, s čimer se spodbuja prehod na brezemisijisko mobilnost.

Vzdrževanje in prenova cestne infrastrukture

S stalnim vzdrževanjem in postopno prenovo dotrajanih cestnih odsekov bo občina izboljšala varnost, pretočnost in udobje vožnje ter podaljšala življenjsko dobo cestne infrastrukture. Poseben poudarek bo na sanaciji nevarnih točk in križišč, ki so opredeljena kot prometno kritična.

Ukrepi:

5.1 Izvedba ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja

Na kritičnih vstopnih odsekih se uvedejo ukrepi (optika, zožitve, šikane, talne označbe, prikazovalniki hitrosti; po potrebi tudi dvignjene ploščadi/otok ipd.). Na državnih cestah (npr. R1-228) občina pobudniško sodeluje z državo; na občinskih cestah ukrepe izvaja postopno. Namen: trajno znižanje hitrosti, večja varnost pešcev/kolesarjev, boljše bivalno okolje.

5.2 Izvajanje ukrepov za zmanjšanje vozniških hitrosti motornega prometa v naseljih

Na odsekih s širokimi vozišči in dolgimi premimi se načrtujejo celovite prenove (zožitve, preureditve križišč, elementi za umirjanje, varnejše površine za hojo/kolesarjenje) ter vključevanje zelene infrastrukture (zasaditve, senčenje). Namen: trajno nižje hitrosti, večja varnost in kakovost javnega prostora.

5.3 Kakovostno vzdrževanje in obnova cest

Redno tehnično-operativno vzdrževanje ter fazne celovite obnove (voziščna konstrukcija, odvodnjavanje, signalizacija, razsvetljava) za dvig varnosti, udobja in življenjske dobe.

5.4 Načrt izvajanja parkirne politike

Občina bo proučila smotrnost priprave Načrta izvajanja parkirne politike in s tem prav tako smotrnost uvedbe parkirnih režimov in coniranja. Poseben poudarek bo na dostopnosti za prebivalce.

5.5 Upravljanje tovornega prometa in dostava

Pregled in optimizacija omejitev/režimov za tranzit ter dopustnih osnih obremenitev in/ali skupnih dopustnih mas vozil. Na srednji rok proučitev smotrnosti izdelave Načrta upravljanja mestne logistike (NUML), ki bo omogočil sistematično urejanje tovornega prometa in podporo uvajanju okolju prijaznejših oblik dostave (električna vozila, tovarna kolesa).

5.6 Razvoj infrastrukture za električno mobilnost

Postopno se bo širila mreža javno dostopnih polnilnic za električna vozila, predvsem v bližini pomembnih ciljev potovanj (občinske zgradbe, večji zaposlovalci). S tem bo občina spodbujala prehod na okolju prijaznejše oblike motoriziranega prometa.

5.7 Mehki ukrepi: ozaveščanje, promocija in izobraževanje

Občina bo izvajala kampanje in dogodke (Evropski teden mobilnosti, Dan brez avtomobila, šolska ulica) za krepitev prometne kulture, trajnostne mobilnosti in varnega vedenja v prometu. Poseben poudarek bo namenjen otrokom in mladim, v sodelovanju z vzgojno-izobraževalnimi ustanovami.

5.8 Izgradnja nove navezovalne ceste MMP Zavrč – Hajdina-Ormož (Formin) in preusmeritev tranzitnega tovornega prometa

Občina Zavrč bo v sodelovanju z državo in sosednjimi občinami podpirala načrtovanje in izgradnjo nove navezovalne ceste, ki bo zagotovila neposredno povezavo občine na primarno prometno mrežo oziroma t.i. hitro cesto Hajdina–Ormož. Nova prometnica bo razbremenila obstoječo regionalno cesto R1-228, ki poteka skozi naselja Spuhlja, Bukovci, Stojnci in Zavrč, ter posledično omogočila preusmeritev tranzitnega tovornega prometa iz naselij na novo traso. S tem se bodo zmanjšali vplivi hrupa, vibracij in emisij v bivalnem okolju, izboljšala se bo prometna varnost ranljivih udeležencev, dvignila kakovost bivanja ter okrepila gospodarska in čezmejna povezanost občine. Projekt predstavlja

ključni infrastrukturni ukrep naslednjega desetletja, saj združuje cilje prometne razbremenitve, varnosti in trajnostnega razvoja.

Prioritete občine

Zaradi lege ob državni meji in vpetosti v regionalne prometne tokove ima Občina Zavrč pomembno prometno vlogo, ki pa jo omejuje preobremenjenost obstoječe regionalne ceste R1-228 in njeno prepletanje z lokalnim prometom v naseljih. V naslednjem programskem obdobju bodo ključne prioritete občine usmerjene v:

- **Izgradnjo nove navezovalne ceste MMP Zavrč – Hajdina-Ormož (Formin): ključni** infrastrukturni projekt, ki bo razbremenil obstoječo regionalno cesto, povečal prometno varnost in izboljšal gospodarsko ter čezmejno povezanost občine.
- **Preusmeritev tranzitnega tovornega prometa** na novo povezavo in s tem zmanjšanje vpliva hrupa, emisij in vibracij v bivalnem okolju.
- **Rekonstrukcijo in redno vzdrževanje lokalnih cest**, ki bodo ohranile dostopnost vseh naselij v občini.
- **Proučitev izvedbe ukrepov za umirjanje prometa** (dvignjeni prehodi, merilniki hitrosti, zožitve vozišč) znotraj naselij in ob njihovih vstopih.
- **Spodbujanje uporabe brezemisijskih vozil** z vzpostavitvijo polnilnic v občini in pri javnih objektih.
- **Urejanje parkirnih površin** pri javnih ustanovah in v središču občine z jasno določenim režimom uporabe in možnostjo deljene rabe parkirišč.

Izvedba navezovalne ceste predstavlja za Občino Zavrč **najpomembnejši infrastrukturni projekt naslednjega desetletja**, saj bo prispevala k razbremenitvi naselij, večji prometni varnosti in kakovosti bivanja, hkrati pa omogočila **močnejšo gospodarsko in turistično povezanost** v regijskem in čezmejnem prostoru.

7 AKCIJSKI NAČRT

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

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

Tabela 7-1: Akcijski načrt občinske celostne prometne strategije

Steber 1 - Celostno prometno načrtovanje							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
1.1	Izdelava zasnove celovitega omrežja peš in kolesarskih povezav vključno s potrebnimi ukrepi umirjanja motoriziranega prometa	Srednja	10.000 €	Občina Zavrč in zunanji izvajalci	2025 – 2026	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Prvo leto postopek javnega naročila in pričetek del, drugo leto zaključek.
1.2	Delo z javnostjo – ozaveščanje o pomenu preventive na področju prometne varnosti	Majhna	1.000 €/leto	Občina Zavrč	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	
1.3	Uravnoteženo načrtovanje z vidika vseh uporabnikov javnih prometnih površin in prostora	Srednja	Brez stroška	Občina Zavrč	2026 – 2032		
1.4	Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja	Majhna	384,12 €	Občina Zavrč in sosednje/ostale občine	2026 – 2027	Proračun občine	Sofinancerski delež Občine pri pripravi RCPS
1.5	Aktivno sodelovanje v projektih in pobudah EU	Srednja	Glej opombo	Občina Zavrč	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	Sofinancerski delež občine odvisen od vrednosti projektov
1.6	Redna prenova strategije OCPS	Majhna	19.600 €	Občina Zavrč	2032	Proračun občine, MOPE, sredstva EU	

Steber 1 - Celostno prometno načrtovanje							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
1.7	Spremljanje kazalnikov OCPS (merjenje učinka)	Majhna	1.000 €/leto	Občina Zavrč	2026 – 2032	Proračun občine	
1.8	Delo z javnostjo – ozaveščanje o pomenu celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti	Majhna	500 €/leto	Občina Zavrč	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	
1.9	Krepitev kompetenc občinske uprave in povečanje integracije med sektorji na občini	Majhna	1.000 €/leto	Občina Zavrč	2026 – 2032	Proračun občine	Udeležba na izobraževanjih, seminarjih ipd.
1.10	Promocija dosežkov strategije OCPS	Majhna	1.000 €/leto	Občina Zavrč	2027 – 2032	Proračun občine, MOPE, sredstva EU	Stroški za zunanjo pomoč pri promociji
1.11	Sodelovanje v kampanji – Evropski teden mobilnosti (ETM)	Majhna	7.000 €/leto	Občina Zavrč	Vsako leto	MOPE, sredstva EU	Potrebna prijava na razpis MOPE

Steber 2 – Spodbujanje hoje							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
2.1	Nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti na celotnem območju občine	Zelo velika	50.000 €	Občina Zavrč	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Tudi v ukrepu št. 2.2
2.2	Dograditev celovitega sklenjenega omrežja peš povezav	Zelo velika	Glej opombo	Občina Zavrč	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Načrt je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
2.3	Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe	Srednja	5.000 €/leto	Občina Zavrč	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	

Steber 2 – Spodbujanje hoje							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
2.4	Ureditev javnih površin	Velika	40.000 €/leto	Občina Zavrč	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.5	Opremljanje (urbana oprema) poti	Srednja	3.000 €/leto	Občina Zavrč	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.6	Označitev poti s kažipot	Majhna	8.000 €	Občina Zavrč	2027 – 2028	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.7	Ozelenitev peš površin	Majhna	5.000 €/leto	Občina Zavrč	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.8	Javna razsvetljava vzdolž pešpoti in površin	Srednja	7.000 €/leto	Občina Zavrč	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.9	Osenčenje poti in peš površin	Srednja	4.000 €/leto	Občina Zavrč	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	

Steber 3 – Podpora kolesarjenju							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
3.1.	Dograditev celovitega kolesarskega omrežja na območju občine	Zelo velika	Glej opombo	Občina Zavrč, MzI, DRSI	2026 – 2032	MzI, DRSI, sredstva EU, proračun občine	Ocena stroškov bo podana v Načrtu (Ukrep 1.1)
3.2	Izgradnja turistično rekreativnih in	Zelo velika	Glej opombo	Občina Zavrč, MzI, DRSI	2026 – 2032	MzI, DRSI, sredstva EU,	Ocena stroškov bo podana v Nčrtu (Ukrep 1.1)

Steber 3 – Podpora kolesarjenju							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
	sprehajalnih povezav					proračun občine	
3.3	Označitev kolesarskih povezav in kažipoti	Majhna	10.000 €	Občina Zavrč, DRSI	2026 – 2032	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.4	Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarskega prometa	Majhna	1.000 €/leto	Občina Zavrč	2026 – 2032	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.5	Urejanje parkirnih mest za kolesa	Majhna	6.000 €	Občina Zavrč, SŽ	2026 – 2032	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.6	Ureditev kolesarskih počivališč	Srednja	20.000 €	Občina Zavrč	2028 – 2032	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.7	Ureditev varnih (zaprtih) kolesarnic	Srednja	8.000 €	Občina Zavrč, SŽ	2026 – 2032	Proračun občine, sredstva EU, sredstva SŽ	
3.8	Proučitev vzpostavitve javnega sistema izposoje koles	Srednja	14.000 € Glej opombo	Občina Zavrč, partnerske občine, SŽ	2027 – 2032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU, partnerske občine, SŽ	Izdelava študije o smotnosti vzpostavitve sistema
3.9	Izboljšanje podpornih storitev za kolesarje	Srednja	2.000 €/leto	Občina Zavrč, ministrstva, sredstva EU, sosednje in/ali partnerske občine	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU, partnerske občine	

Steber 4 – Prilagodljiv javni prevoz							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opombe
4.1	Pobude za izboljšanje javnega prevoza	Majhna	Brez stroška	Občina Zavrč	2026 – 2032	MZI, DUJP, SŽ	

Steber 4 – Prilagodljiv javni prevoz							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opombe
4.2	Racionalizacija šolskih prevozov	Zelo velika	100.000 €/leto	Občina Zavrč, MzI, DUJP	2026 – 2032	Proračun občine MzI, DUJP	Predvideno znižanje stroškov
4.3	Ureditev dostopov in opremljenosti avtobusnih postajališč	Srednja	4.000 €/leto	Občina Zavrč	2026 – 2032	MzI, DUJP, proračun občine	
4.4	Proučitev vzpostavitve sistema javnih prevozov na poziv	Zelo velika (v primeru vzpostavitve in izvajanja)	Glej opombo	Občina Zavrč	2026 – 2032	Proračun občine	Proučitev je brez stroškov.
4.5	Ureditev in izboljšanje informacij za načrtovanje poti (pred izvedbo potovanja t.i. pre-trip informacije)	Srednja	Glej opombo	Občina Zavrč	2026 – 2032	MzI, DUJP, SŽ	Primarna pristojnost ni na strani občine. Nujna vključitev v širšo regijsko mrežo.

Steber 5 – Upravljanje motornega prometa							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
5.1	Izvedba ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja	Velika	30.000 €/leto	MzI, DRSI Občina Zavrč	2026 – 2032	MzI, DRSI proračun občine	
5.2	Izvajanje ukrepov za zmanjšanje vozni hitrosti motornega prometa v naseljih	Zelo velika	Glej opombo	Občina Zavrč, pristojno ministrstvo, DRSI	2026 – 2032	Proračun občine, MzI, DRSI	Potrebna izvedba načrta - glej ukrep št. 1.1
5.3	Kakovostno vzdrževanje in obnova cest	Srednja	200.000 €/leto	Občina Zavrč pristojno ministrstvo, DRSI	2026 – 2032	Proračun občine, MzI, DRSI	
5.4	Proučitev priprave Načrta izvajanja parkirne politike	Srednja	Glej opombo	Občina Zavrč	2026 – 2032	Proračun občine, sredstva EU, ministrstva	Prijava na razpis za sofinancerska sredstva za izdelavo načrta.

Steber 5 – Upravljanje motornega prometa							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
5.5	Upravljanje tovornega prometa in dostava	Velika	Glej opombo	Občina Zavrč MzI, DRSI, MOPE	2026 – 2032	Proračun občine, sredstva EU, ministrstva	Prijava na razpis za sofinancerska sredstva za izdelavo načrta.
5.6	Razvoj infrastrukture za električno mobilnost	Velika	60.000 €	Zunanji izvajalec, občinski proračun	2026 – 2032	Ministrstva, sredstva EU, zunanji izvajalec	Potencialni vložek občine je zemljišče
5.7	Mehki ukrepi: ozaveščanja, promocije in izobraževanje	Majhna	Glej opombo	Občina Zavrč	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, DRSI, sredstva EU	Glej ukrepe št. 1.4, 1.8, 1.10, 1.11 in 3.4
5.8	Izgradnja nove navezovalne ceste MMP Zavrč – Hajdina-Ormož (Formin)	Velika	Glej opombo	MzI, DRSI, Občina Zavrč	2026 - 2032	MzI, DRSI	Finančna ocena za predlagano najugodnejšo varianto 3 iz leta 2017 je znašala od 16,8 do 18,7 mio. EUR

8 VIRI IN LITERATURA

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

Naslov projekta:	Občinska celostna prometna strategija Občine Zavrč
Vrsta projekta:	Strateška študija
Št. pogodbe:	24-2-2024-MOB
Naročnik:	Občina Zavrč, Goričak 6, 2283 Zavrč
Odgovorna oseba naročnika:	Slavko Pravdič, župan Občine Zavrč
Skrbnik naročnika:	Danica Bratuša
Izvajalec projekta	Mobitra d.o.o., Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik
Vodja projekta in avtor:	Til Egidij Toplak, d.i.p.
Projektne sodelavci:	Mag. Sebastian Toplak, u.d.i.p., Dimitar Novakovski
Datum izdelave:	September 2025
Presojevalec:	Mag. Mateja Kukovec

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

Kazalo slik

Slika 1-1: Skupna delavnica o viziji in ciljih v občini Zavrč	4
Slika 3-1: Kolesarnica za izposajo elektro koles z možnostjo polnjenja s sončno elektrarno na strehi	7
Slika 5-1: Delež prebivalcev glede na starost v občini Zavrč v letih 2015 in 2025	11
Slika 5-2: Načini potovanja na delo in po nakupih v občini Zavrč.....	13
Slika 5-3: Stopnja motorizacije v občinah Zavrč, Majšperk, Cirkulane, Gorišnica in Slovenija	14
Slika 5-4: Število avtomobilov v gospodinjstvih anketirancev iz Občine Zavrč.....	14
Slika 5-5: Zemljevid (lokacije) prometnih nesreč v Občini Zavrč od leta 2020-2025	15
Slika 7-1: Stebri ukrepanja prometne strategije	18

Kazalo tabel

Tabela 4-1: Kazalniki za spremljanje obveznih ciljev OCPS	9
Tabela 5-1: Razvrstitev nujnosti ukrepanja po posameznem mobilnostnem stebru – ocena deležnikov	17
Tabela 7-1: Seznamstrateških vodil in kvantifikacija ambicij.....	20
Tabela 7-1: Akcijski načrt občinske celostne prometne strategije.....	34