



2025



OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE
HOČE – SLIVNICA





Spoštovane občanke in občani,

Prometni sistem ima ključno vlogo pri oblikovanju kakovosti bivanja, zagotavljanju varnosti in varovanju ljudi ter okolja, saj vpliva na vsakodnevne poti, dostopnost storitev ter splošno urejenost prostora. V Občini Hoče - Slivnica smo z izdelavo celostne prometne strategije iz leta 2017 že vzpostavili temelje za dolgoročno in strateško urejanje prometa ter izvedli vrsto ukrepov, ki so prispevali k izboljšanju prometne ureditve in mobilnosti v občini.

Z vašo pomočjo in aktivnim sodelovanjem smo pripravili novo občinsko celostno prometno strategijo, ki predstavlja nadgradnjo prejšnjih rešitev ter vključuje sodobne pristope k načrtovanju trajnostne mobilnosti, prilagojene dejanskim potrebam občanov. OCPS je strateški dokument, ki promet obravnava celovito - kot povezan sistem, katerega razvoj usmerjamo v večjo prometno varnost, izboljšano dostopnost in učinkovitejše upravljanje prostora.

V procesu priprave smo skupaj oblikovali vizijo in cilje, prepoznali ključne izzive in priložnosti ter določili konkretne ukrepe, ki bodo omogočili boljšo prometno ureditev za vse generacije. S sprejetjem strategije vstopamo v fazo izvajanja ukrepov, ki bodo postopoma uresničevali zastavljene cilje. Na ta način bomo zagotavljali dolgoročno uspešnost prometne strategije, s ciljem ustvariti varno, dostopno in učinkovito prometno okolje za vse generacije.

Župan občine Hoče – Slivnica
dr. Marko Soršak

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE HOČE-SLIVNICA

Občinska celostna prometna strategija Občine Hoče – Slivnica 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 Hoče – Slivnica
Pohorska cesta 15
2311 Hoče

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

May Mahorič
občinski arhiv

Oblikovna zasnova in postavitve:

Proffile s.p.

Leto izida: 2025 Viri: spletni viri



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	47



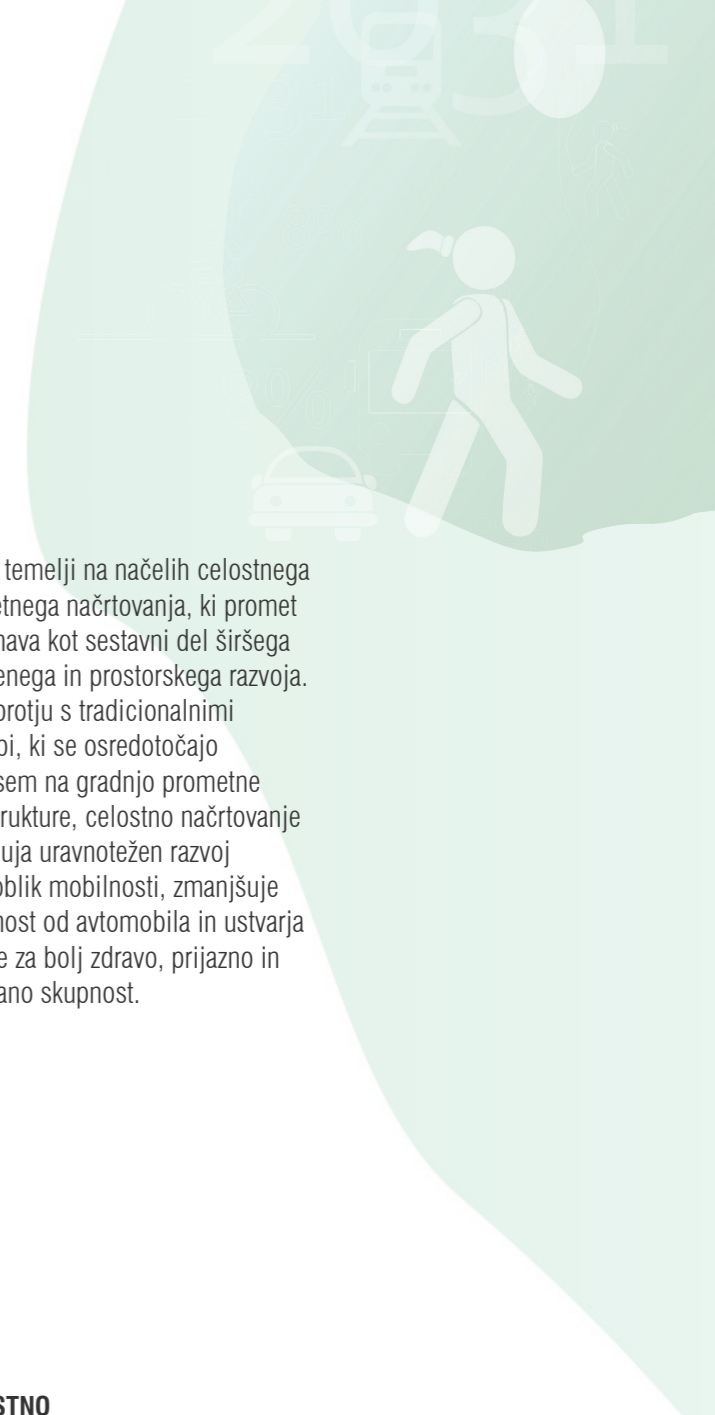
Slika 1: Panoramski pogled na občinsko središče v Hočah

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 iz leta 2017 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

infrastruktura je osrednji predmet obravnave

projektno načrtovanje

netransparentno odločanje

osrednja cilja sta pretočnost in hitrost

investicijsko intenzivno načrtovanje

zadovoljevanje prometnega povpraševanja

osredotočenost na velike in drage projekte

domena prometnih inženirjev

izbor prometnih projektov brez strateških presoj

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev

strateško in ciljno načrtovanje

transparentno odločanje z vključevanjem javnosti

osrednja cilja dostopnost in kakovosti bivanja

osredotočenost na človeka

upravljanje prometnega povpraševanja

osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave

interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi

strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje



2 | Proces priprave občinske celostne prometne strategije

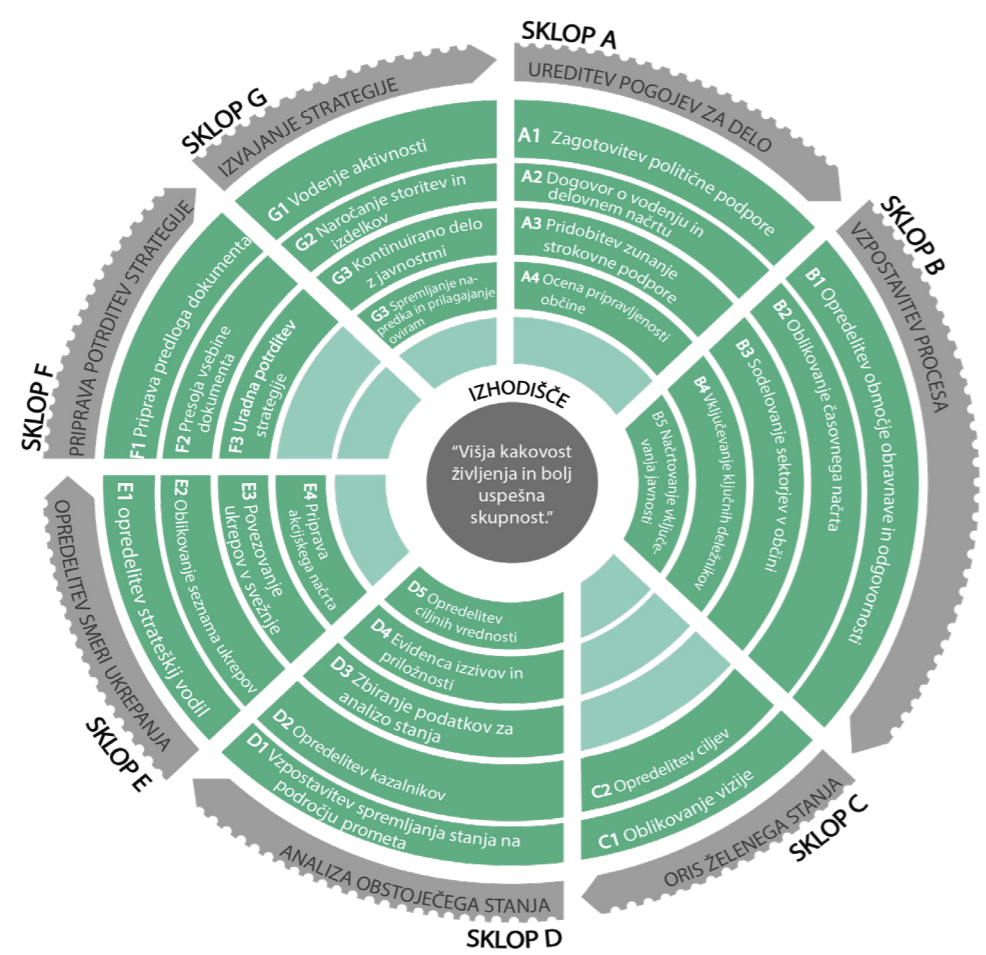


Diagram 1: Proces priprave OCPS, vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo ©Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, april 2023

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 POTRDITEV 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.



Slika 2: Kolaž fotografij iz postopka priprave OCPS



Slika 3: Prometna ureditev ob Oshovni šoli Dušana Flisa Hoče

3 | Delovne skupine za pripravo OCPS

V pripravo OCPS so bile vključene različne delovne skupine, ki so s svojimi znanji, izkušnjami in pogledi pomembno prispevali k oblikovanju vsebin. Njihova naloga je zajemala 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 pripravljajl končno verzijo strategije.

OŽJA DELOVNA SKUPINA

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

ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Širša delovna skupina, sestavljena iz ključnih deležnikov, je bila vključena v več faz procesa priprave OCPS. Aktivno je sodelovala pri oblikovanju vizije in ciljev strategije, določanju ciljnih vrednosti, prepoznavanju ključnih izzivov in priložnosti ter oblikovanju strateških usmeritev. Poleg tega je prispevala strokovne in praktične vpogleda pri oblikovanju konkretnih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini. Širšo delovno skupino so sestavljali predstavniki osnovnih šol in fakultet, Medobčinskega inšpektorata in redarstva, društev upokoencev, 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 in drugih participativnih procesov. S tem so imeli priložnost soustvarjati prometne rešitve, ki neposredno vplivajo na kakovost njihovega vsakdana.



Slika 4: Ureditev okolice šole po priručniku "Varneje v šolo" – smernice za postavitev in izvedbo urbane opreme ter arhitekturnega oblikovanja prometnih površin za izboljšanje prometne varnosti otrok – solarjev

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 prioriteten cilj. Namen tega procesa je bil zagotoviti, da vizija in cilji odražajo dejanske potrebe prebivalcev ter razvojne usmeritve občine.

Vizija Občine Hoče – Slivnica

»Izboljšana prometna varnost in kakovost življenja, uravnotežena prometna ponudba, učinkovita in enakopravna dostopnost ter razvoj turističnih produktov predstavljajo temeljne stebre bodočega razvoja urbane mobilnosti v občini.«

4.1 / OBRAZLOŽITEV VIZIJE

Občina Hoče – Slivnica si prizadeva vzpostaviti varen in dostopen prometni sistem, ki bo učinkovito povezoval vse skupnosti, spodbujal trajnostne oblike mobilnosti ter prispeval k višji kakovosti življenja prebivalcev.

Prometni sistem bo zasnovan po načelih celostnega prometnega načrtovanja in bo prilagojen specifičnim potrebam prebivalstva, z jasnim ciljem zmanjševanja odvisnosti od osebnega avtomobila. Prometna ureditev bo vključevala razvejano mrežo pešpoti in kolesarskih poti ter zanesljiv javni prevoz, ki bo vsem uporabnikom omogočal enostaven dostop do storitev in dejavnosti.

Občina si bo hkrati prizadevala obiskovalcem omogočiti dostop do naravnih in kulturnih znamenitosti, s čimer bo trajnostna mobilnost postala pomemben del razvoja lokalnega turizma.

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 prioritetenimi cilji prispevali k celovitemu uresničevanju vizije.

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

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.

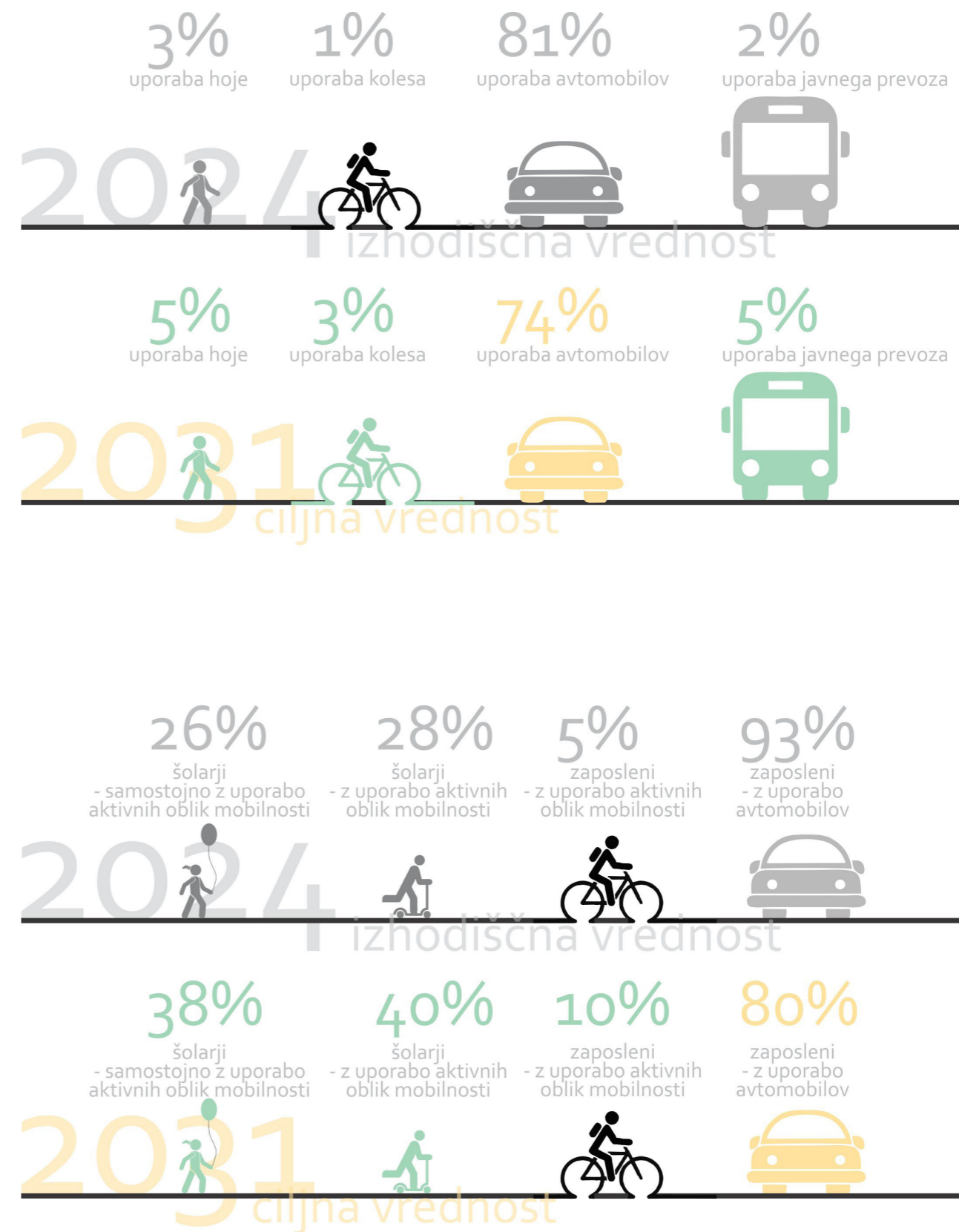
Ciljne vrednosti predstavljajo ključne učinke, s katerimi bo občina spremljala napredek pri uresničevanju ciljev strategije. Določajo merljive in dosegljive spremembe

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 številu in tipu prometnih nesreč. Na tej osnovi so bile za leto 2031 oblikovane ciljne vrednosti, ki odražajo zelene spremembe v prometu.

	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBOSTI	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2024	Ciljna vrednost v letu 2031
1.	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	100,6 (med leti 2018-2022)	90 (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	26%	38%
2.	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	28%	40%
		Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	3%	5%
3.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	2%	5%
4.	Okrepjeno 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	5%	10%
5.	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%
6.	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	1%	3%
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	81%	74%

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



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

5 | Analiza obstoječega stanja

Analiza obstoječega stanja vključuje pregled prostorskih in demografskih značilnosti ter ključnih elementov prometnega sistema v občini Hoče – Slivnica. 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 Varnost v prometu
- 5.3 Potovalne navade v občini
- 5.4 Ključne ugotovitve
 - 1 Ključni dosežki
 - 2 Ključni izzivi
 - 3 Ključne priložnosti

Slika 5: Nameščena stojala za kolesa prispevajo k boljši uporabniški izkušnji

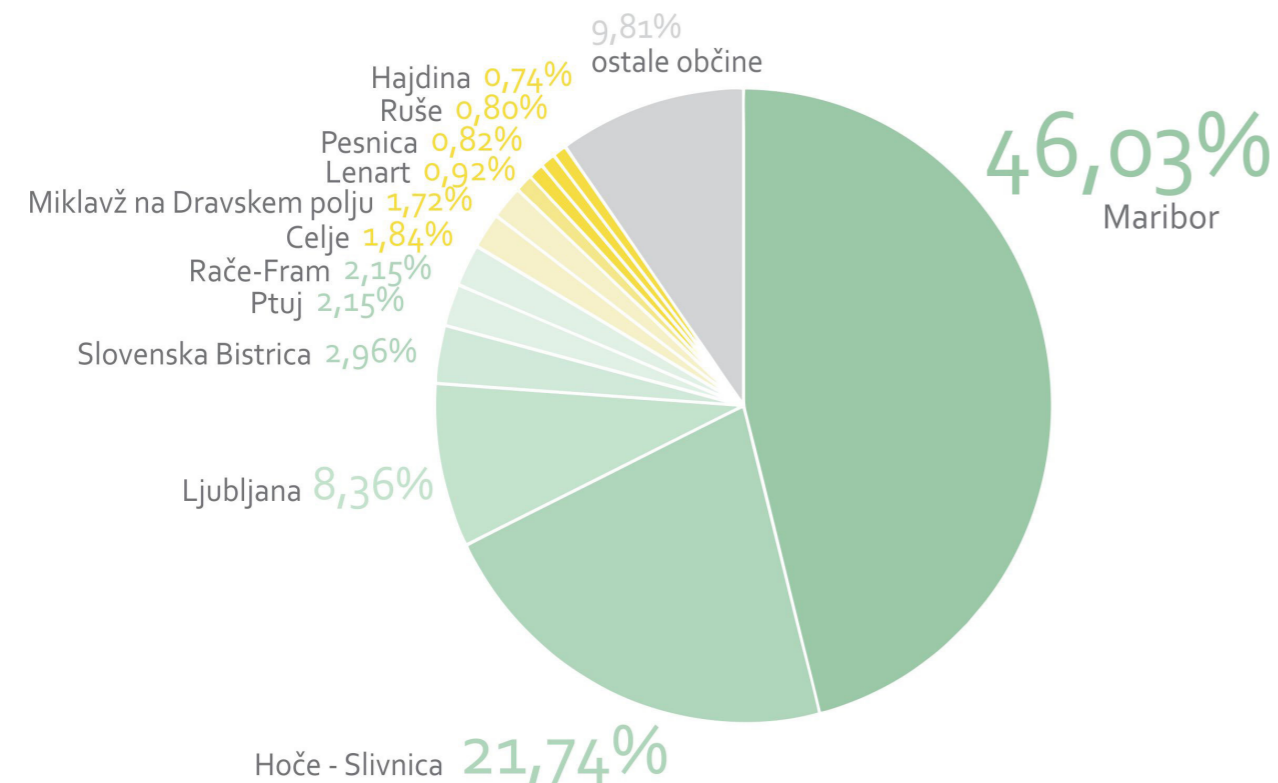
5.1 / SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Občina Hoče – Slivnica meri 54 km² in se nahaja v severovzhodni Sloveniji, kot del Podravske statistične regije. Relief se proti zahodu dviga v Pohorje, vzhodni del pa zaznamuje ravnina Dravskega polja. Občino sestavlja 13 naselij s središčem v Spodnjih Hočah.

Po podatkih SURS je sredi leta 2023 v občini živelo približno 11.920 prebivalcev. Gostota poselitve znaša 222 prebivalcev na km², kar je občutno nad državnim povprečjem in občino uvršča med bolj poseljena območja. Naravni prirast je bil negativen (-4,1 na 1.000 prebivalcev), medtem ko je bil selitveni prirast pozitiven (+11,5), kar pomeni, da se občina demografsko krepi predvsem zaradi priseljevanja. Povprečna starost prebivalcev znaša 44,9 leta, indeks staranja pa dosega 155, kar kaže na prevlado starejšega prebivalstva.

Vzgojno-izobraževalna infrastruktura v občini obsega Osnovno šolo Dušana Flisa s podružnično enoto Reka-Pohorje, Osnovno šolo Franca Lešnika Vuka ter tri enote vrtcev (Vrtec Hoče, Vrtec Rogoza - Sonček, Vrtec Slivnica). V šolskem letu 2023/24 se je v osnovnih šolah izobraževalo 1.020 učencev, vrtec pa je obiskovalo 455 otrok.

Glede na podatke SURS je v letu 2023 med delovno sposobnim prebivalstvom (15–64 let) 67 % delovno aktivnih. Od teh jih 21,7 % dela v občini, preostali pa se dnevno vozijo na delo drugam – največ v Maribor (46,0 %), sledita Ljubljana (8,4 %) in druga urbana središča.



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

V občino Hoče – Slivnica je leto 2023 največ delovnih migrantov prihajalo iz Maribora (25,7%), sledijo domačini (22,2%) ter prebivalci preostalih sosednjih občin (Slovenska Bistrica, Rače – Fram, Ptuj, Miklavž na Dravskem polju). Ti podatki kažejo na močno povezanost občine z okoliškimi urbanimi središči in pomen regionalne mobilnosti za lokalni trg dela.

Prometno omrežje občine je dobro razvito in vključuje avtocesto A1 s tremi avtocestnimi priključki, dve železniški postaji (Spodnje Hoče in Orehova vas), mednarodno letališče Edvarda Rusjana Maribor, regionalne prometnice ter obsežno občinsko cestno omrežje s skupno dolžino več kot 216 kilometrov. Ključni prometni osi predstavljata regionalni cesti R2-430 (Maribor–Hoče) in R2-450 (Hoče–Letališče). Dostop do turističnih točk na Pohorju omogoča tudi cesta iz Zgornjih Hoč proti Pohorju, ki beleži sezonsko spremenljivo prometno obremenjenost.

Visoka gostota poselitve, prevladujoče dnevne migracije in staranje prebivalstva pomembno vplivajo na prometno načrtovanje. Občina Hoče – Slivnica se je teh izzivov začela sistematično lotevati že leta 2017, ko je sprejela prvo CPS in s tem postavila temelje za trajnostno naravnano mobilnost. Nova strategija nadgrajuje to vizijo in odgovarja na aktualne potrebe prostora, prebivalstva in prometnih tokov.

5.2 / VARNOST V PROMETU

V občini Hoče – Slivnica se v zadnjih letih kažejo opazna nihanja v številu prometnih nesreč, kar nakazuje, da je prometna varnost še vedno pomembno področje, ki zahteva stalno pozornost.

Leta 2016 je bilo zabeleženih 151 prometnih nesreč, nato je število do leta 2020 upadlo na 113, kar je bila predvsem posledica pandemije covid-19, saj je bilo v tem času na cestah manj motornih vozil in posledično manj prometnih situacij, ki bi lahko privedle do nesreč. Po ponovni oživitvi družbenega in gospodarskega življenja pa je v letu 2023 število prometnih nesreč naraslo na 183, kar je največ v zadnjem obdobju.

Pri prometnih nesrečah s hujšo telesno poškodbo ali smrtnim izidom je viden podoben trend: leta 2016 in 2023 jih je bilo po 6, leta 2020 pa 3. Večina tovrstnih nesreč se je zgodila na državnih cestah.

Posebno pozornosti si zaslužijo tudi ranljivejše skupine udeležencev v prometu. Leta 2023 so bile zabeležene 4 prometne nesreče s pešci, kar je več kot v letu 2020 (1 prometna nesreča), vendar nekoliko manj kot leta 2015, ko jih je bilo 5. Prav tako se povečuje število prometnih nesreč s kolesarji – v letu 2023 jih je bilo 10, medtem ko je bilo v letih 2020 in 2016 po 8.

Podatki kažejo, da je občina v obdobju pandemije beležila izrazito zmanjšanje števila prometnih nesreč, kar potrjuje neposreden vpliv prometne obremenitve na varnost cest. Z naraščanjem mobilnosti pa se ponovno kažejo izzivi, povezani z varnostjo v cestnem prometu. Zato ostaja prometna varnost kot eden izmed ključnih ciljev občine, s poudarkom na varstvu najbolj ogroženih skupin udeležencev v prometu in na povečanju varnosti na najbolj obremenjenih cestnih odsekih.

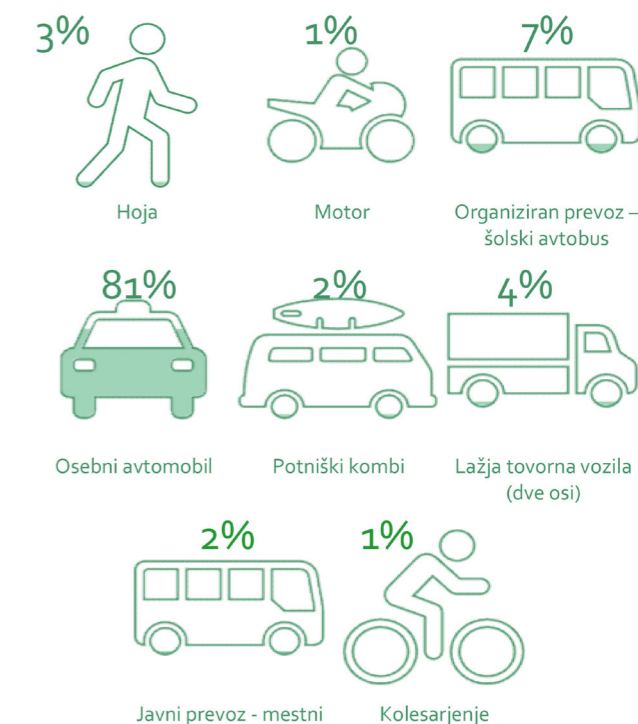
5.3 / POTOVALNE NAVADE V OBČINI

Potovalne navade odražajo strukturo vsakodnevne mobilnosti in predstavljajo pomemben vir informacij za načrtovanje prometnih rešitev. Izvedeno je bilo kordonsko štetje prometa na dveh števnih mestih, na Pohorski cesti v Spodnjih Hočah in Mariborski cesti v Slivnici. 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 Dušana Flisa Hoče ter OŠ Franca Lešnika Vuka Slivnica. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih ter dolžinah poti na delo je bila izvedena anketa pri treh zaposlovalcih: Ledinek Engineering d.o.o., OŠ Dušana Flisa Hoče in OŠ Franca Lešnika-Vuka Slivnica.

Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

(rezultati kordonskega štetja prometa izvedenega na Pohorski cesti v Spodnjih Hočah in Mariborski cesti v Slivnici, v času jutranje in popoldanske prometne konice)

Deleži uporabe potovalnih načinov so bili določeni glede na število potnikov, pridobljenih iz izvedenim kordonskim štetjem. Večinski delež uporabe potovalnih načinov na glavni prometnici predstavlja avtomobil z 81%. Delež uporabe organiziranega šolskega prevoza predstavlja 7% in delež javnega prevoza 2%. Delež uporabe hoje predstavlja 3% 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.

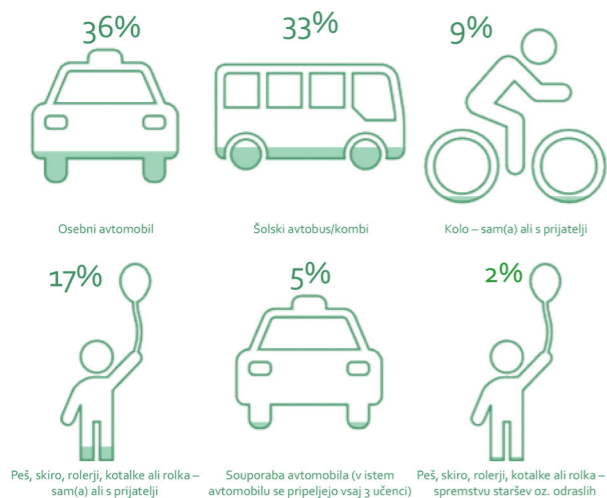


Grafikon 4: Piktogrami s prikazom deležev prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo

(rezultati ankete o potovalnih navadah učencev 3., 5. in 7. razreda v OŠ Dušana Flisa Hoče ter OŠ Franca Lešnika Vuka, izvedene junija 2024)

Večinski delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo predstavlja osebni avtomobil z 41% in šolski avtobus/kombi s 33%. Sledi delež uporabe hoje z 19% in delež uporabe kolesa, ki znaša 9%. Deleža otrok, ki pri poteh v šolo uporabljajo javni prevoz, ni bilo zaznati.

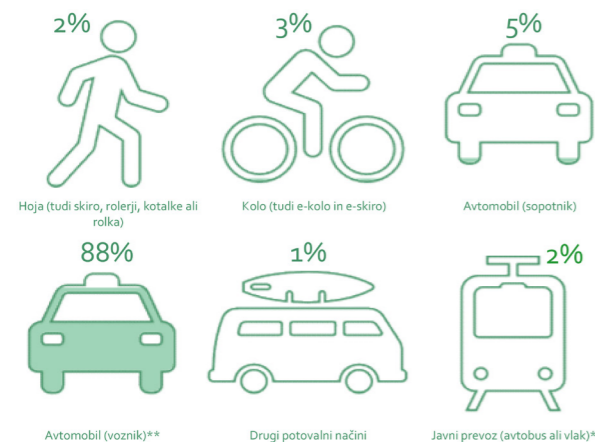


Grafikon 5: Piktogrami s prikazom deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo

Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo

(rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedeni v obdobju junij-julij 2024 med zaposlenimi v Ledinek Engineering d.o.o., OŠ Dušana Flisa Hoče in OŠ Franca Lešnika-Vuka Slivnica)

Pri poteh na delo delež uporabe avtomobila predstavlja 93% (kot voznik ali kot sopotnik v avtomobilu). Delež uporabe hoje predstavlja 2%, kakor tudi delež uporabe javnega prevoza 2%. Deleža uporabe kolesa znaša 3%.

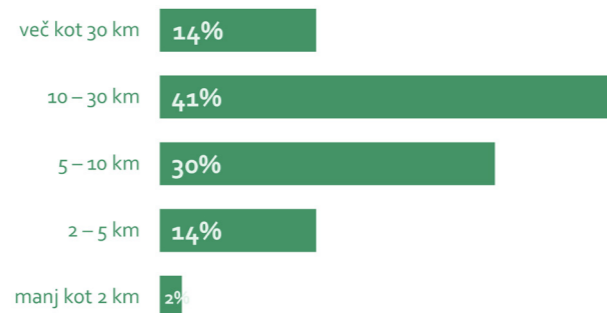


Grafikon 6: Piktogrami s prikazom deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo med zaposlenimi v Ledinek Engineering d.o.o., OŠ Dušana Flisa Hoče in OŠ Franca Lešnika-Vuka Slivnica

Dolžine poti na delo

(rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedeni v obdobju junij-julij 2024 med zaposlenimi v Ledinek Engineering d.o.o., OŠ Dušana Flisa Hoče in OŠ Franca Lešnika-Vuka Slivnica)

Večina anketiranih zaposlenih je od dela oddaljenih med 10 km in 30 km (41%). Več kot 30 km je od dela oddaljenih 14% anketiranih, med 5 km in 10 km 30%, med 2 km in 5 km 14% ter manj kot 2 km 2% anketiranih.



Grafikon 7: Prikaz dolžin poti na delo

Nizek delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo hojo (2%), sovpada z deležem tistih, ki so od svojega delovnega mesta oddaljeni manj kot dva kilometra, kar nakazuje, da je potencial za hojo kot način prihoda na delo med zaposlenimi v veliki meri že dosežen. Nasprotno pa delež uporabe kolesa ostaja nizek (3%), kljub temu, da je 14% anketiranih zaposlenih od dela oddaljenih med 2 in 5 km, ki je v splošnem primerna za kolesarjenje. To kaže na neizkoriščen potencial, ki bi ga bilo mogoče aktivirati z izboljšanjem pogojev za kolesarjenje ter spodbujanjem kolesarjenja. Delež zaposlenih, ki za poti na delo uporabljajo javni prevoz, znaša 2%. Glede na podatke o dolžini poti na delo, kjer je 41% anketiranih od dela oddaljenih med 10 in 30 km, bi bil javni prevoz lahko učinkovita in smiselna alternativa uporabi avtomobila. Prevladujoč način pri poteh na delo tako ostaja uporaba avtomobila, kar kaže, da se zaposleni še vedno v veliki meri zanašajo na lastne avtomobile kot glavno prevozno sredstvo.



5.4 / 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**
 - Sprejeta in delno realizirana celostna prometna strategija iz leta 2017
 - Površine za pešce in kolesarje so po večjem delu občine vzpostavljene
 - Javni prevoz je dostopen za večji del občanov
 - Vzpostavljena dobra prometna povezanost z regijo in državo
- 2 **Ključni izzivi**
 - Površine za hojo in kolesarjenje so nepovezane in v slabem stanju
 - Javni prevoz ne zagotavlja ustrezne alternative motornemu prometu
 - Razvojna neuravnoteženost med ravninskim in hribovitim delom občine
- 3 **Ključne priložnosti**
 - Ugodna strateška lega
 - Vzpostavitev privlačnih in sklenjenih površin za hojo in kolesarjenje
 - Izboljšanje učinkovitosti in povečanje uporabe javnega prevoza
 - Izgradnja zahodne obvoznice

Slika 6: Orehova vas - javni železniški promet je dostopen za večji del prebivalcev občine

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

**SPREJETA IN DELNO
REALIZIRANA CELOSTNA
PROMETNA STRATEGIJA
IZ LETA 2017**

2

**POVRŠINE ZA PEŠCE IN
KOLESARJE SO PO VEČJEM
DELU OBČINE VZPOSTAVLJENE**

3

**JAVNI PREVOZ
JE DOSTOPEN
ZA VEČJI DEL OBČANOV**

4

**VZPOSTAVLJENA DOBRA
PROMETNA POVEZANOST Z
REGIJO IN DRŽAVO**

Slika 14: Panorama Sv. Andraž v Slovenskih goricah

1 / SPREJETA IN DELNO REALIZIRANA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA IZ LETA 2017

Občina Hoče – Slivnica se je s celostnim prometnim načrtovanjem prvič sistematično soočila leta 2017, ko je pripravila in pričela izvajati svojo prvo celostno prometno strategijo, kar je pomenilo pomemben premik k trajnostnemu urejanju mobilnosti z vključevanjem javnosti, medsektorskim sodelovanjem in dolgoročno vizijo. V okviru strategije so bili izvedeni prvi konkretni ukrepi, predvsem na področju hoje in kolesarjenja, s čimer se je med občani začel krepiti pomen mehkih oblik mobilnosti. Proces je občini prinesel dragocene izkušnje in razumevanje o pomenu strateškega načrtovanja, hkrati pa razkril tudi omejitve prvih generacij CPS, ki praviloma šele vzpostavljajo temelje za spremembe. Nova OCPS predstavlja priložnost za nadgradnjo teh dosežkov in usmeritev v bolj sistematično, usklajeno in učinkovito izvajanje ukrepov.

2 / POVRŠINE ZA PEŠCE IN KOLESARJE SO PO VEČJEM DELU OBČINE VZPOSTAVLJENE

Površine za pešce in kolesarje so po večjem delu občine že vzpostavljene, kar pomembno prispeva k večji varnosti udeležencev v prometu in spodbuja uporabo trajnostnih načinov mobilnosti. Površine za pešce so urejene ob vseh glavnih prometnicah znotraj naselij, kar prebivalcem omogoča varno in udobno hojo ter dostop do osnovnih storitev brez potrebe po uporabi osebnega avtomobila. Površine za kolesarje so urejene na posameznih trasah, pri čemer so že vzpostavljeni nastavki za oblikovanje bolj povezane in celovite mreže kolesarskih poti v prihodnosti. Ključni povezavi, izvedeni v zadnjih letih sta Rogoza – Miklavž na Dravskem na Dravskem polju in Spodnje Hoče – Radizel, kjer pa bo za sklenitev omrežja potrebno izvesti še manjkajoče odseke. Površine za pešce in kolesarje so večinoma zagotovljene v obliki pločnikov, kolesarskih stez ali mešanih poti, kar omogoča prilagajanje lokalnim prostorskim in prometnim razmeram. Občina ima prav tako vzpostavljenih nekaj pohodniških in kolesarskih poti, ki so namenjene predvsem rekreaciji, pri čemer te poti v veliki meri potekajo po obstoječih cestnih povezavah. Skozi občino poteka tudi mednarodna kolesarska povezava EuroVelo 9, ki spodbuja razvoj kolesarskega turizma in trajnostne mobilnosti v širši regiji.

3 / JAVNI PREVOZ JE DOSTOPEN ZA VEČJI DEL OBČANOV

Javni prevoz je dostopen v vseh večjih naseljih, občina pa svojim prebivalcem in obiskovalcem ponuja raznolike oblike javnega potniškega prometa, kar omogoča dobro pokritost območja ter večjo fleksibilnost pri izbiri načina prevoza. V občini deluje mestni avtobusni promet, ki poteka s smeri Maribora do Botaničnega vrta ter medkrajevni avtobusni prevoz, ki povezuje občino z okoliškimi naselji in regijskimi središči. Poleg avtobusnih linij je na voljo tudi železniški promet z dvema postajama, ki omogočata udobno in hitro povezavo na daljših relacijah. Posebnost občine je tudi prisotnost letališča, ki predstavlja pomemben potencial z vidika mednarodne in poslovne dostopnosti. Avtobusna postajališča so po večjem delu občine umeščena v ustreznih razdaljah druga od druge, kar zagotavlja dobro prostorsko pokritost in dostopnost. Vsa naselja so povezana z vsaj eno obliko javnega prevoza oziroma imajo dostop do najbližjega postajališča v razumni oddaljenosti, kar pomeni, da je možnost uporabe javnega prevoza omogočena večini prebivalcev. Takšna ureditev pomembno prispeva k zmanjševanju prometne obremenjenosti, zmanjšanju emisij ter spodbuja uporabo trajnostnih in okolju prijaznih prometnih rešitev.

4 / VZPOSTAVLJENA DOBRA PROMETNA POVEZANOST Z REGIJO IN DRŽAVO

Ustrezno razvejana mreža občinskih in državnih cest v občini zagotavlja dobro prometno povezanost tako znotraj njenih meja kot tudi v širšem regionalnem in mednarodnem prostoru. Pomembno prometno prednost predstavlja dejstvo, da ima občina tri dostope na avtocesto A1, ki kot glavna prometna os v Sloveniji povezuje sever in jug države ter omogoča neposredne povezave z Mariborom, Ljubljano in naprej z mednarodnimi prometnimi koridorji. Ti dostopi bistveno prispevajo k hitremu in učinkovitemu vključevanju občine v širše cestno omrežje ter omogočajo nemoteno povezovanje z regionalnimi in globalnimi tokovi ljudi in blaga. Poleg tega je občina s cestnim omrežjem zelo dobro povezana z Mariborom, kar omogoča hiter in zanesljiv dostop do mestnih storitev, izobraževalnih ustanov, delovnih mest in drugih urbanih funkcij. Prav tako ima občina vzpostavljene kakovostne cestne povezave z bližnjimi občinami, kar omogoča učinkovito vsakodnevno mobilnost prebivalcev za potrebe dela, storitev in prostega časa. Takšna prometna dostopnost pomembno prispeva k prostorski povezanosti, večji gospodarski dinamiki ter višji kakovosti bivanja v občini. Za doseganje dolgoročnih ciljev trajnostne mobilnosti pa bo treba prednosti obstoječih povezav nadgraditi z ukrepi, ki bodo spodbujali uporabo javnega potniškega prometa, hoje in kolesarjenja, hkrati pa z uravnoteženo parkirno politiko ter umirjanjem prometa postopno zmanjševati prekomerno odvisnost od osebnega avtomobila.

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

POVRŠINE ZA HOJO IN KOLESARJENJE SO NEPOVEZANE IN V SLABEM STANJU

2

JAVNI PREVOZ NE ZAGOTAVLJA USTREZNE ALTERNATIVE MOTORNEMU PROMETU

3

RAZVOJNA NEURAVNOTEŽENOST MED RAVNINSKIM IN HRIBOVITIM DELOM OBČINE

1 / POVRŠINE ZA HOJO IN KOLESARJENJE SO NEPOVEZANE IN V SLABEM STANJU

V občini Hoče – Slivnica so razmere za hojo in kolesarjenje na številnih odsekih neustrezne, saj so površine pogosto dotrajane, slabo vzdrževane ter nepovezane in prostorsko neuskklajene, kar zmanjšuje njihovo vsakodnevno uporabnost. Pešci se pri gibanju pogosto srečujejo z ovirami, kot so drogovi javne razsvetljave ali prometni znaki, kar je še posebej moteče za gibalno ovirane osebe in starše z otroškimi vozički. Posamezni pločniki so preozki za varno srečevanje ali za nemoteno uporabo s strani uporabnikov z zmanjšano mobilnostjo. Znotraj strnjenih naselij površine za pešce večinoma niso vzpostavljene, zato pešci pogosto hodijo ob robu ozkih cestišč, v neposredni bližini motornega prometa, kar zmanjšuje tako občutek varnosti kot tudi udobje pri hoji. Poleg tega so številni prehodi za pešce slabo vzdrževani – prometne oznake so zbledele, površine poškodovane, pogosto pa manjkajo tudi ukrepi za umirjanje prometa, ki bi izboljšali pogoje za varno prečkanje. Podobne težave so prisotne tudi pri kolesarski infrastrukturi. Čeprav ima občina razmeroma veliko kolesarskih površin, te niso povezane v sklenjeno in logično omrežje, ki bi omogočalo varno in uporabno kolesarjenje za vsakodnevne poti do službe, šole ali trgovine. Mnogi odseki so dotrajani, kar še posebej odvrta športno-rekreativne kolesarje, ki pričakujejo višjo raven varnosti in udobja. Na več mestih je kolesarska površina pred priključki spuščena, kar jasno daje prednost avtomobilom in zmanjšuje enakovrednost kolesarjev v prometnem prostoru. Nekateri kolesarski prehodi so izvedeni nevarno, s slabo preglednostjo in neustreznimi tehničnimi rešitvami, kar dodatno zmanjšuje zaupanje uporabnikov v obstoječo infrastrukturo.

2 / JAVNI PREVOZ NE ZAGOTAVLJA USTREZNE ALTERNATIVE MOTORNEMU PROMETU

Javni prevoz v občini Hoče – Slivnica v trenutni obliki ne predstavlja konkurenčne in privlačne alternative osebnemu motornemu prometu. Čeprav so posamezna naselja razmeroma dobro vključena v omrežje avtobusnega prevoza, je njegova uporabnost pogosto omejena zaradi pomanjkljive frekvence ter slabe časovne usklajenosti linij. Najbolj izrazito se to kaže v Orehovi vasi in Hotinji vasi, kjer so na voljo zgolj tri avtobusne povezave dnevno med tednom, ob vikendih pa javni prevoz ni vzpostavljen, kar močno omejuje njegovo uporabnost za vsakodnevne potrebe. V Rogozi so razmere nekoliko boljše, saj so med tednom zagotovljene jutranje in popoldanske povezave, vendar manjkajo večerne in vikend linije, zaradi česar javni prevoz ostaja slabo prilagojen različnim življenjskim ritmom in prostemu času. Dodatno oviro predstavljajo posamezna avtobusna postajališča, ki so dotrajana, slabo opremljena ali pa niso urejena v paru, kar otežuje logično in varno uporabo prevoza v obe smeri.



Slika 7: Nepovezana površina za kolesarje in pešce na Letališki cesti z neustrezno vertikalno označbo - pešec je voden ob cestišču med avtomobilom in kolesarjem

Na področju železniškega prometa je sicer vzpostavljena razmeroma dobra ponudba dnevniških povezav, vendar se nekateri vlaki na relaciji Maribor – Ljubljana ne ustavljajo na postajah Hoče ali Orehova vas, kar zmanjšuje dostopnost železnice za dnevne migracije v regijo in iz nje. Ključna ovira pri večji uporabi tega načina prevoza pa ostaja pomanjkanje promocije – kljub temu, da je železniški promet prisoten, ga številni prebivalci ne prepoznavajo kot zanesljivo, dostopno in vsakodnevno uporabno možnost mobilnosti.

3 / RAZVOJNA NEURAVNOTEŽENOST MED RAVNINSKIM IN HRIBOVITIM DELOM OBČINE

Občina Hoče – Slivnica se sooča z izrazitim razvojnim neravnovesjem med ravninskim in hribovitim delom svojega ozemlja. Ravninski pas ob glavni prometni osi vključuje večja in goste poseljena naselja z razmeroma dobro razvito komunalno infrastrukturo ter predstavlja osrednje bivalno območje večine prebivalcev in jedro občinskih storitev. Povsem drugačno sliko pa ponuja hriboviti del občine, kjer prevladuje izjemno razpršena poselitev, zaselki so med seboj bolj oddaljeni, prostorska struktura pa je močno prepletena z naravnim okoljem in ponuja potenciale za razvoj kmetijstva ter sonaravnega turizma. Čeprav je prebivalstvo v tem delu občine številčno skromno, območje ostaja strateško pomembno – ne le zaradi ohranjanja poseljenosti podeželja, temveč tudi zaradi možnosti lokalne pridelave hrane in razvoja zelenih turističnih produktov. Zaradi razpršenosti in zahtevnega terena pa vzdrževanje ustrezne dostopnosti ter komunalne in prometne infrastrukture predstavlja občutno finančno breme, saj so potrebna nesorazmerno visoka vlaganja v cestno omrežje, priključke, zimsko službo in osnovne storitve. Obenem se v ravninskem, urbaniziranem delu občine krepi razvojna dinamika, ki zahteva dodatne investicije v prometno razbremenitev, širitev javne infrastrukture in stanovanjske zmogljivosti. Občina se tako nahaja med dvema različnima geografskima in funkcionalnima logikama, kar otežuje enakomerno in učinkovito razporejanje sredstev ter zahteva premišljeno dolgoročno usklajevanje prostorskih in prometnih usmeritev.

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

UGODNA
STRATEŠKA LEGA

2

VZPOSTAVITEV PRIVLAČNIH
IN SKLENJENIH POVRŠIN
ZA HOJO IN KOLESARJENJE

3

IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI
IN POVEČANJE UPORABE
JAVNEGA PREVOZA

4

IZGRADNJA
ZAHODNE OBVOZNICE

1 / UGODNA STRATEŠKA LEGA

Občina Hoče – Slivnica ima izrazito ugodno strateško lego, saj se nahaja v neposredni bližini mestne občine Maribor, kar ji omogoča tesno povezanost z regionalnim središčem in dostop do širšega nabora storitev, delovnih mest ter izobraževalnih in zdravstvenih institucij. Hkrati pa je tudi sama občina pomembno zaposlitveno območje, saj ima na svojem ozemlju razvita gospodarska območja in številna delovna mesta, kar zmanjšuje potrebo po vsakodnevni mobilnosti na večje razdalje. Nižinski del občine se odlikuje z gosto in strnjeno poselitvijo ter ugodnim, pretežno ravninskim reliefom, kar ustvarja idealne pogoje za razvoj trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in uporaba javnega prevoza. Takšna prostorska zgradba omogoča načrtovanje učinkovitih prometnih rešitev na kratke razdalje, kjer lahko aktivne oblike mobilnosti realno nadomestijo osebni avtomobil pri vsakodnevnih opravkih. Poleg tega lega ob glavnih regionalnih in nacionalnih prometnih povezavah (cesta, železnica) omogoča dobro izhodišče za izboljšanje medkrajevne trajnostne povezanosti, vključno z vključevanjem v širše prometne režime Maribora. Občina ima torej možnost, da svojo prostorsko lego, reliefne značilnosti in obstoječo zaposlitveno strukturo izkoristi kot razvojno prednost in se usmeri v postopno preobrazbo prometnih vzorcev v smeri bolj trajnostne, učinkovite in okolju prijazne mobilnosti.

2 / VZPOSTAVITEV PRIVLAČNIH IN SKLENJENIH POVRŠIN ZA HOJO IN KOLESARJENJE

Ena ključnih priložnosti občine Hoče – Slivnica je vzpostavitev privlačnega, varnega in celovitega omrežja površin za hojo in kolesarjenje, ki temelji tako na izboljšavi obstoječe infrastrukture kot tudi na njenem preišljenem nadgrajevanju. Ravninski značaj prostora, kratke razdalje med naselji ter obstoječa strnjena poselitve ustvarjajo odlične pogoje za oblikovanje povezav, ki bi stanovanjska območja, šole, vrtce, trgovine, delovna mesta in postajališča javnega prevoza povezale v smiselno in dostopno mrežo. Z vzpostavitvijo dveh sklenjenih kolesarskih krogov znotraj občine ter z dodatnimi navezavami na kolesarska omrežja sosednjih občin bi se močno povečala uporabnost teh poti tako za vsakodnevno mobilnost kot tudi za rekreacijo in prosti čas. Celotno omrežje bi bilo smiselno opremiti z urbano opremo – klopmi, pitniki, koši za smeti, informativnimi tablamami – ter obogatiti z drevoredi ali drugo zasaditvijo, ki bi zagotovila senčenje in prijetnejšo mikroklimo za gibanje v toplejših mesecih. Pomemben del razvoja predstavljajo tudi podporni elementi za kolesarje, kot so stojala za kolesa, servisne točke in varne shrambe, zlasti ob šolah, javnih ustanovah ter večjih postajališčih javnega prevoza. Z dolgoročno in celostno ureditvijo takšnega omrežja bi občina pomembno prispevala k večji prometni varnosti, zmanjšala odvisnost od avtomobila, spodbudila aktiven življenjski slog ter izboljšala kakovost javnega prostora v smeri večje dostopnosti, udobja in trajnostne usmerjenosti.

3 / IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI IN POVEČANJE UPORABE JAVNEGA PREVOZA

Občina Hoče – Slivnica ima potencial za izboljšanje učinkovitosti javnega potniškega prometa in povečanje njegove uporabe. Priložnost predstavlja optimizacija obstoječih avtobusnih linij, zlasti na območjih z nizko frekvenco voženj ali slabšo časovno usklajenostjo, kjer bi z bolj ciljno prilagojenimi urniki, krajšimi čakalnimi časi ter boljšo povezavo z delovnim in šolskim ritmom lahko bistveno povečali uporabnost sistema. Ob tem se odpira tudi možnost vključitve dela občine v sistem mestnega avtobusnega prometa Maribora, kar bi dodatno izboljšalo učinkovitost povezav in spodbudilo rednejšo uporabo javnega prevoza v vsakdanjem življenju. Pomemben razvojni korak predstavlja tudi spodbujanje kombiniranja različnih oblik mobilnosti, kot so povezovanje javnega prevoza z uporabo kolesa ali osebnega avtomobila, kar omogoča večjo prilagodljivost in boljšo dostopnost do prometnega omrežja tudi na območjih, kjer so linije javnega prevoza šibkejšje. Z izboljšavami v smeri dostopnosti, zanesljivosti in integracije različnih načinov prevoza ima občina priložnost, da postopoma spreminja potovalne navade prebivalcev, zmanjšuje odvisnost od avtomobila ter okrepi vlogo javnega prevoza kot učinkovite in trajnostne alternative motornemu prometu.

4 / IZGRADNJA ZAHODNE OBVOZNICE

V okviru načrtovane izgradnje Zahodne obvoznice Maribora bodo prometne ureditve posegle tudi na območje občine Hoče – Slivnica. Trasa se bo začela pod obronki Pohorja na mariborskem območju, nato bo potekala južno čez polja med naseljem Razvanje in Tržaško cesto, ki jo bo prečkala preko viadukta pri Bohovi, na območju občine Hoče – Slivnica. Od tam bo pot nadaljevala preko železniške proge Pragersko–Maribor in se zaključila z novim priključkom na avtocesto Slivnica–Pesnica. Zaradi obsega in zahtevnosti bo projekt izveden po fazah, pri čemer je odsek med Tržaško cesto in avtocesto A1 predviden v drugi fazi. Izgradnja obvoznice bo pomembno vplivala na prometne razmere v občini, saj je eden ključnih ciljev razbremenitev obstoječe regionalne ceste, ki velja za eno glavnih mariborskih vpadnic. Po ocenah se pričakuje do 20-odstotno zmanjšanje prometnih obremenitev na tem območju. Javni potniški promet bo ob manjših prilagoditvah in ureditvah cestne infrastrukture še naprej potekal skozi naselje Razvanje. Zaključek projekta bo prispeval k zmanjšanju tranzitnega prometa skozi občino Hoče – Slivnica, razbremenitvi obstoječih cest, izboljšani povezanosti med naselji ter višji ravni prometne varnosti in kakovosti bivanja za prebivalce.



Slika 8: Železniški promet

6 | Pet stebrov ukrepanja

V tem poglavju so predstavljeni ključni stebri ukrepanja, ki predstavljajo osrednje vsebinske temelje strategije za doseganje vizije in ciljev OCPS v občini Hoče – Slivnica. 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

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 obsegih 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	Ciljna vrednost	
				2024	2031	
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	Oblikovanje prometnega sistema po meri občanov z namenom izboljšanja kakovosti življenja v občini	Krepitev trajnostnih potovalnih navad s pristopom k načrtovanju prometa, ki vključuje prebivalce, spodbuja trajnostne oblike mobilnosti ter usklajuje ukrepe s potrebami in pričakovanji skupnosti	Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu (seštevek deleža uporabe hoje, kolesa in javnega prevoza)	6%	13%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
HOJA	Razvoj celovitega omrežja pešpoti za vsakdanjo rabo in prosti čas	Vzpostavitev varne, dostopne in povezane infrastrukture za hojo z namenom krepitve hoje kot temeljne in najosnovnejše oblike trajnostne mobilnosti	Povečati delež uporabe hoje v prometu	3%	5%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
			Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo hojo	19%	26%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
KOLESARJENJE	Vzpostavitev neprekinjenih in sklenjenih kolesarskih povezav za vsakodnevno mobilnost	Vzpostavitev varnih in sklenjenih kolesarskih povezav za učinkovito in privlačno vsakodnevno mobilnost	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo	3%	6%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
			Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo kolo	9%	14%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
JAVNI PREVOZ	Povečanje učinkovitosti in zanesljivosti storitev javnega prevoza	Izboljšanje učinkovitosti in privlačnosti javnega prevoza kot najustreznejše alternative avtomobilu	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	2%	5%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
OSEBNI MOTORNI PROMET	Upravljanje prometa s ciljem zmanjševanja konkurenčnih prednosti osebnih avtomobilov napram trajnostnim oblikam mobilnosti	Z upravljanjem osebnega motornega prometa na način, ki zmanjšuje njegove konkurenčne prednosti, zmanjševati odvisnost od osebnih avtomobilov ter prispevati k varnejšemu in kakovostnejšemu bivalnemu okolju	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	81%	74%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Tabela 2: Prikaz prioritete, strateških vodil in kvantificiranih ambicij

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



Slika 9: Letališka cesta je v slabem stanju in potrebuje temeljito rekonstrukcijo

Ukrepi po stebrih strategije:

- 1 I. STEBER Celostno prometno načrtovanje
 - Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS
 - Imenovanja koordinatorskega strokovnjaka za trajnostno mobilnost
 - Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti
 - Izdelava mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa
 - Digitalizacije in inovacije
 - Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk
 - Celovita preureditev ulic in cest v območja prijaznega prometa
- 2 II. STEBER Hoja
 - Aktivno vzdrževanje pešpoti
 - Zagotavljanje dodatnih varnih pešpoti
 - 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 kolesarskih površin
 - Izgradnja kolesarske mreže znotraj občine
 - Izgradnja kolesarskih povezav z namenom medobčinskega povezovanja
 - Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles
 - Vzpostavitev sistema za izposojlo koles
 - Promocija in izobraževanja na področju kolesarjenja
- 4 IV. STEBER Javni prevoz
 - Izboljšanje ponudbe avtobusnega 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 uvedbe sistema deljenih vozil (Car sharing)
 - Promocijske aktivnosti za povečanje uporabe javnega prevoza
- 5 V. STEBER Osebni motorni promet
 - Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije obstoječega cestnega omrežja
 - Implementacija ukrepov za umirjanje prometa
 - Rekonstrukcije kritičnih križišč
 - Izgradnja zahodne obvoznice
 - Učinkovito upravljanje parkiranja
 - Izobraževanja o varni vožnji in promocijske aktivnosti za zmanjševanje uporabe avtomobila

I. STEBER: Celostno prometno načrtovanje

Občina Hoče – Slivnica bo z dolgoročno usmerjenim in celostnim načrtovanjem vzpostavila trdne temelje za izvajanje trajnostne prometne politike. S spremljanjem napredka, sodelovanjem med deležniki, digitalnimi rešitvami in strateškim usmerjanjem bo omogočeno bolj učinkovito upravljanje prometa ter postopna preobrazba prometnega prostora v smeri večje varnosti, preglednosti in trajnostne naravnosti. Občina bo dodatno razvijala prometni sistem v smeri trajnostne mobilnosti z izdelavo mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa.



1/ SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA OCPS

Občina Hoče – Slivnica 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 bo potekalo v skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja, pri čemer se bodo sistematično beležili tako obvezni kazalniki, kot jih določa nacionalna metodologija, kot tudi dodatni kazalniki, izbrani na podlagi prometnih ciljev in lokalnih prioritet. Poleg poročanja ministrstvu bo občina zagotovila tudi javno objavo ključnih informacij za občanke in občane, s čimer bo okrepila preglednost izvajanja strategije.

2 / IMENOVANJA KOORDINATORJA ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST

Občina Hoče – Slivnica bo imenovala koordinatorja za trajnostno mobilnost, ki bo skrbel za usklajevanje in operativno podporo pri izvajanju ukrepov s področja trajnostne mobilnosti. Njegove naloge bodo vključevale spremljanje izvajanja občinske celostne prometne strategije, sodelovanje z različnimi deležniki, pripravo strokovnih podlag in poročil ter informiranje in ozaveščanje javnosti o prometnih temah. Koordinator mora biti tudi stalni član občinskega Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, kjer bo s svojo vlogo prispeval k strateškemu usmerjanju in povezovanju ukrepov na področju trajnostne mobilnosti.

3 / SPODBUJANJE TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI

Občina Hoče – Slivnica bo z namenom prehoda v bolj trajnostni prometni sistem spodbujala uporabo okolju prijaznih načinov mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz. Učinkovita mobilnost zahteva ne le razvoj ustrezne infrastrukture, temveč tudi dolgoročno spreminjanje potovalnih navad, zato bo občina izvajala različne promocijske aktivnosti, ki bodo ozaveščale javnost o prednostih trajnostne mobilnosti. Za dodatno promocijo bo občina redno sodelovala v Evropskem tednu mobilnosti, v okviru katerega se bo povezovala predvsem z osnovnimi šolami in organizirala aktivnosti, namenjene otrokom, staršem in lokalni skupnosti.

4 / IZDELAVA MOBILNOSTNIH NAČRTOV ZA VEČJE GENERATORJE PROMETA

Občina Hoče – Slivnica bo pristopila k izdelavi mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa, ki so v njeni pristojnosti, kot so šole in druge javne ustanove. S tem bo sistematično analizirala potovalne navade uporabnikov, prepoznala ključne prometne obremenitve in opredelila ukrepe za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje, uporaba javnega prevoza in souporaba vozil. Občina bo ob tem spodbujala tudi večje zasebne generatorje prometa, predvsem podjetja in druge delodajalce, da sami pristopijo k izdelavi mobilnostnih načrtov in s tem prispevajo k preobrazbi potovalnih navad v lokalni skupnosti.

4 / DIGITALIZACIJE IN INOVACIJE

Občina Hoče – Slivnica bo z uvajanjem digitalizacije in inovacij v prometno načrtovanje izboljšala učinkovitost, dostopnost, racionalnost in varnost prometnega sistema. Ključen del ukrepa bo priprava interaktivnih digitalnih zemljevidov, ki bodo občanom omogočali enostaven dostop do informacij o varnih poteh za pešce in kolesarje, lokacijah parkirišč ter omrežju javnega prevoza. Občina bo preučila tudi možnosti za razvoj mobilne aplikacije, preko katere bodo uporabniki lahko dostopali do voznih redov, obvestil o začasnih zaporah in motnjah v prometu ter preprosto prijavljali težave ali pomanjkljivosti v prometnem prostoru. S tem bo občina prispevala k večji preglednosti, boljši uporabniški izkušnji in aktivnemu vključevanju prebivalcev v upravljanje lokalnega prometnega sistema.

5 / VZPOSTAVITEV REGISTRA PROMETNO NEVARNIH TOČK

Občina Hoče – Slivnica bo vzpostavila register prometno nevarnih točk, s katerim bo sistematično evidentirala lokacije, kjer se pojavljajo pomanjkljivosti v infrastrukturi ali pogoste nevarne prometne situacije. Register bo zajemal vse vrste udeležencev v prometu – pešce, kolesarje, uporabnike javnega prevoza in motornega prometa – ter bo temeljil na kombinaciji strokovnih analiz, prometnih podatkov, evidenc prometnih nesreč in povratnih informacij občanov. Vzpostavitev registra bo omogočila usmerjeno načrtovanje ukrepov za izboljšanje prometne varnosti, boljše odzivanje na izzive v prostoru in dolgoročno zmanjševanje tveganj za najranljivejše skupine udeležencev v prometu.

6 / CELOVITA PRENOVA ULIC IN CEST V OBMOČJA PRIJAZNEGA PROMETA

Občina Hoče – Slivnica bo po vzoru dobrih praks postopoma preoblikovala ulice in ceste v območja prijaznega prometa, kjer bo prometni prostor namenjen predvsem varnemu in kakovostnemu gibanju pešcev, kolesarjev ter drugih ranljivih skupin. Prenove bodo temeljile na načelih celostnega umirjanja prometa ter bodo vključevale zagotovitev površin za hojo in kolesarjenje, ukrepe za zmanjšanje hitrosti motornega prometa, ozelenitev, namestitve urbane opreme ter spremembe prometnega režima, kot so uvedba enosmernih ali slepih ulic, kjer bo to smiselno. Poseben poudarek bo namenjen 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 strnjjenih naseljih in umeščali v načrte rekonstrukcij obstoječih cest.

II. STEBER: Hoja

Občina Hoče – Slivnica bo spodbujala hojo kot temeljno obliko trajnostne mobilnosti. Ukrepi vključujejo redno vzdrževanje in sanacijo obstoječih pešpoti, gradnjo novih varnih in dostopnih povezav, urejanje kakovostnih sprehajalnih poti ter opremljanje javnih površin z urbano opremo in zasaditvami dreves. Posebna skrb bo namenjena izboljšanju dostopnosti za gibalno ovirane ter zagotavljanju varnih prehodov za pešce. Promocijske aktivnosti bodo ozaveščale javnost o pomenu hoje, še posebej med otroki in mladimi, s ciljem dolgoročne spremembe potovalnih navad in izboljšanja kakovosti bivanja.

1

AKTIVNO
VZDRŽEVANJE
PEŠPOTI

2

ZAGOTAVLJANJE
DODATNIH
VARNIH PEŠPOTI

3

ZAGOTAVLJANJE
KAKOVOSTNIH
SPREHAJALNIH
POTI

4

OPREMLJANJE POVRŠIN
ZA PEŠCE IN
ZASADITVE DREVES

5

ZAGOTAVLJANJE
DODATNIH JAVNIH
POVRŠIN

6

ZAGOTAVLJANJE
DOSTOPNOSTI
ZA INVALIDE

7

ZAGOTAVLJANJE
VARNIH PREHODOV
ZA PEŠCE

8

PROMOCIJSKE
AKTIVNOSTI
NA PODROČJU
HOJE

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE PEŠPOTI

Občina Hoče – Slivnica bo z namenom zagotavljanja varne in udobne hoje redno vzdrževala in sanirala dotrajane pešpoti. Poseben poudarek bo namenjen odpravi poškodb, širjenju preozkih odsekov, odstranjevanju fizičnih ovir ter izboljšanju dostopnosti za gibalno ovirane osebe, starše z vozički in druge ranljive skupine. V okviru vzdrževanja bo poskrbljeno tudi za čiščenje, obnovo talnih označb in izboljšanje osvetlitve, kjer je to potrebno.

2 / ZAGOTAVLJANJE DODATNIH VARNIH PEŠPOTI

Občina Hoče – Slivnica bo z namenom povečanja prometne varnosti in izboljšanja dostopnosti vzpostavila nove površine za hojo. Te bodo omogočale varno, udobno in neposredno povezavo med pomembnimi točkami v občini ter bodo zasnovane tako, da bodo primerne tudi za gibalno ovirane osebe, starejše ter starše z otroškimi vozički. Občina bo dodatno preučila možnost izgradnje podhoda na križišču pod vpadnico v Spodnjih Hočah, s katerim bi omogočila varno povezavo Spodnjih Hoč z Miklavško cesto. Nove površine za pešce bodo prednostno vzpostavljene na naslednjih odsekih:

- Športni park Rogoza – Multisport arena (z nadalje vanjem do odcepa za gramoznico)
- Mlinska ulica
- Samova ulica
- Orehova vas – Letališče (manjkajoči odsek)
- Letališče – Ribnik Hotinja vas
- Radizel – Fram (manjkajoči odsek)
- Grajska cesta – križišče s Kolmanovo ulico
- Spodnje Hoče – Pohorski dvor – Botanični vrt
- Pivola (odcep za Botanični vrt) – Razvanje
- Pešpot ob železniški progi v smeri proti občini Rače - Fram

3 / ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNIH SPREHAJALNIH POTI

Občina Hoče – Slivnica bo celovito pristopila k razvoju novih in vzdrževanju obstoječih sprehajalnih poti, ki bodo služile rekreaciji, povezovanju in trajnostnemu turizmu. Poudarek bo na izkoriščanju naravnih danosti, kot so Pohorje, gramoznica in drugi prostori, kjer se bodo uredile večnamenske poti z naravoslovnimi, kulturnimi in sprostitvenimi vsebinami. Urejene bodo informativne table, označbe in urbana oprema, po potrebi bo imenovan tudi skrbnik za redno vzdrževanje. Načrtovanje bo potekalo v sodelovanju z lokalno skupnostjo, kar bo zagotovilo usklajenost poti s potrebami prebivalcev ter povečalo njihovo uporabnost in privlačnost.

4 / OPREMLJANJE POVRŠIN ZA PEŠCE IN ZASADITVE DREVES

Občina Hoče – Slivnica 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 ugodnejši mikroklimi. Posebna pozornost bo namenjena dostopnosti za gibalno ovirane osebe, pri čemer bo vsa oprema umeščena tako, da ne bo ovirala prehodnosti in varnega gibanja pešcev.

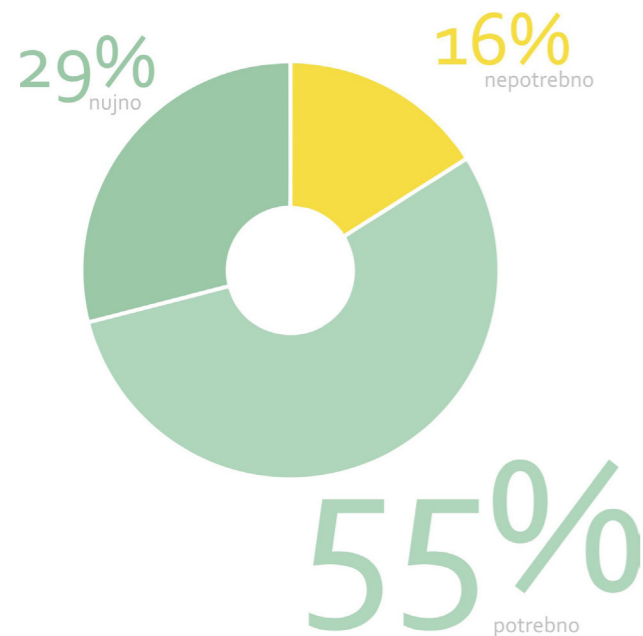
Slika 10: Manjkajoči odsek pešpoti Orehova vas - Letališče



5 / ZAGOTAVLJANJE DODATNIH JAVNIH POVRŠIN

Občina Hoče – Slivnica bo pristopila k vzpostavitvi dodatnih javnih površin, namenjenih druženju, rekreaciji in kakovostnemu preživljanju prostega časa za vse generacije. Urejeni bodo park pred občinsko stavbo kot osrednji prostor srečevanja, Grajski park v Slivnici kot prostor za sprostitvev in kulturne dejavnosti ter park pri Osnovni šoli Franca Lešnika Vuka v Slivnici kot območje za igro in šport mladih. V naravnem okolju bosta urejeni gramoznica v Rogozi in ribnik v Hotinji vasi, ki bosta ponujali možnosti za rekreacijo, sprehode in oddih. Vse nove ureditve bodo dostopne, varne, opremljene z urbano opremo ter povezane z obstoječim omrežjem peš in kolesarskih poti, skladno s potrebami lokalne skupnosti.

Kako potrebno se vam zdi urediti več površin za pešce?



Grafikon 8: Ocenjevanje potreb po dodatnih površinah za pešce, vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

6 / ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE

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



Slika 11: Urejeni prehod za pešce na Miklavški cesti v Hočah. Prehod je prilagojen tudi za gibalno ovirane osebe in za voziček, saj so robniki spuščeni in izvedena klančina.

7 / ZAGOTAVLJANJE VARNIH PREHODOV ZA PEŠCE

Občina Hoče – Slivnica bo pristopila k celoviti analizi obstoječih prehodov za pešce z namenom izboljšanja njihove prometne varnosti. Na državnih cestah znotraj občine bo skupaj z upravljavcem (DRSI) preverila ustreznost cestne razsvetljave na prehodih, stanje vertikalne in horizontalne prometne signalizacije ter možnosti nadgradnje nesemaforiziranih prehodov z dodatnimi varnostnimi elementi, kot je semafor na pritisk tipke (npr. na primeru Pohorske ceste 29). Na občinskih cestah bo občina dodatno preverila osvetljenost, vidnost, preglednost in označenost prehodov, s ciljem zagotavljanja boljše zaznavnosti in večje varnosti pešcev. Prizadevala si bo tudi za čim bolj neposredno vodenje pešcev preko priključkov, brez nepotrebnih ovinkov ali konfliktnih točk z motornim prometom.



Slika 12: Urejeni prehod za pešce na poti k cerkvi v Slivnici. Prehod je prilagojen tudi za gibalno ovirane osebe, saj so izvedene dodatne taktilne oznake za sezorno ovirane.

8 / PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI NA PODROČJU HOJE

Občina Hoče – Slivnica bo izvajala različne promocijske aktivnosti z namenom spodbujanja hoje kot zdrave, trajnostne in vsakodnevno uporabne oblike mobilnosti. Poseben poudarek bo namenjen 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 usmerjene tudi v širšo javnost, z vključevanjem različnih deležnikov, kar bo prispevalo k oblikovanju okolja, ki hojo prepozna kot ključen del zdravega življenjskega sloga. Cilj ukrepov je dolgoročna sprememba potovalnih navad, izboljšanje javnega zdravja ter večja prepoznavnost hoje kot temeljnega stebra trajnostne mobilnosti.



Slika 13: Promocija teka je tudi spoznavanje poti za hojo in promocija zdravega načina življenja.

III. STEBER: Kolesarjenje

Občina Hoče – Slivnica bo z izboljšanjem kolesarske infrastrukture spodbujala kolesarjenje kot varen, priročen in trajnosten način mobilnosti. Poleg razvoja novih povezav in vzdrževanja obstoječih kolesarskih poti bo zagotovila tudi ustrezno podporno infrastrukturo, kot so kolesarnice, počivališča in polnilnice. Aktivnosti bodo dopolnjene s promocijo ter izobraževanji za spodbujanje varne uporabe koles med vsemi generacijami.

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE
KOLESARSKIH POVRŠIN

2

IZGRADNJA KOLESARSKE
MREŽE ZNOTRAJ OBČINE

3

IZGRADNJA
KOLESARSKIH
POVEZAV Z NAMENOM
MEDOBČINSKEGA
POVEZOVANJA

4

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

5

VZPOSTAVITEV SISTEMA
ZA IZPOSOJO KOLES

6

DODATNA PROMOCIJA
IN IZOBRAŽEVANJA
NA PODROČJU
KOLESARJENJA

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE KOLESARSKIH POVRŠIN

Občina Hoče – Slivnica bo izvajala redno in kakovostno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin z namenom zagotavljanja varne, udobne in nemotene uporabe za kolesarje. Vzdrževalni ukrepi bodo obsegali sprotno sanacijo poškodb vozišča (npr. razpoke, udrtine), 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 ter spodbudila uporabo kolesa kot vsakodnevnega in trajnostnega načina mobilnosti.

2 / IZGRADNJA KOLESARSKE MREŽE ZNOTRAJ OBČINE

Občina Hoče – Slivnica bo razvijala varno, povezano in kakovostno kolesarsko mrežo, ki bo namenjena tako vsakodnevni potovanjem kot tudi prostemu času in rekreaciji. Infrastruktura bo zasnovana v skladu s sodobnimi tehničnimi smernicami, ki vključujejo ustrezno širino, gladke in enotne površine brez robnikov ali višinskih prekinitev, varne prehode na križiščih, jasno prometno signalizacijo ter dobro povezljivost z drugimi oblikami trajnostnega prevoza. Na odsekih, kjer izgradnja ločenih kolesarskih površin zaradi prostorskih ali finančnih omejitev ni mogoča, bo občina uvedla kolesarske pasove ali talne označbe za skupno rabo (sharrow), ki bodo povečale varnost in prepoznavnost kolesarjev v prometu.

Z ureditvijo prednostnih odsekov bo občina stremela k oblikovanju dveh sklenjenih in povezanih kolesarskih krogov. Prvi krog bo potekal po nižinskem delu občine in povezoval območja z večjo poselitvijo: Spodnje Hoče – Slivnica – Orehova vas – Letališka cesta – Miklavška cesta – Spodnje Hoče. Drugi krog, ki bo zasnovan bolj razgibano in usmerjen v rekreacijsko rabo, bo potekal po trasi: Spodnje Hoče – Zgornje Hoče – Polana – Čreta – Slivnica – Spodnje Hoče. Oba kroga bosta zagotavljala varno, neprekinjeno in raznoliko kolesarsko izkušnjo ter povezovala krajevna središča, gospodarska območja in naravne znamenitosti občine.

Za vzpostavitev sklenjene mreže bo občina stremela k izgradnji naslednjih odsekov:

- Spodnje Hoče (OŠ Dušana Flisa) – križišče vpadnice
- Slivnica – Radizel (kolesarski pas v smeri Radizel – Slivnica)
- Zgornje Hoče – Rečnik (kolesarski pas oz. pomožni pas)
- Ob železniški progi proti Račam in Mariboru (kolesarska pot ali mešana površina)
- Orehova vas – Letališče
- Hotinja vas – Orehova vas (pomožni kolesarski pas)
- Miklavška cesta skozi industrijsko cono
- Slivnica – Orehova vas (manjkajoč odsek kolesarske steze)
- Ureditve kolesarske povezave EuroVela 9 (odsek Spodnje Hoče – Maribor)

- Letališka cesta (manjkajoč odsek)
- Polana – Čreta (souporaba prometnega pasu s sharrow oznakami)
- Rogoška cesta – Miklavška cesta

3 / IZGRADNJA KOLESARSKIH POVEZAV Z NAMENOM MEDOBČINSKEGA POVEZOVANJA

Občina Hoče – Slivnica bo z izgradnjo kolesarskih površin, namenjenih medobčinskemu povezovanju, izboljšala pogoje za vsakodnevno mobilnost svojih prebivalcev ter spodbudila uporabo kolesa kot trajnostne oblike prevoza. Namen ukrepa je zagotoviti varne, kakovostne in neprekinjene kolesarske povezave z bližnjimi občinami, kar bo omogočilo učinkovitejšo migracijo do lokalnih in regijskih središč, zmanjšalo odvisnost od osebnih vozil ter prispevalo k razogljičenju prometa. Nove povezave bodo načrtovane skladno s sodobnimi tehničnimi standardi ter vključene v širše kolesarsko omrežje.

Prednostno bodo urejene naslednje povezave:

- Spodnje Hoče – Pivola – Razvanje (povezava z mestnim kolesarskim omrežjem Maribora)
- Radizel – Fram (dograditev manjkajočega odseka)
- Hotinja vas – ribnik Hotinja vas – občina Rače – Fram



Slika 14: Del kolesarskih površin je v občini Hoče-Slivnica že vzpostavljen

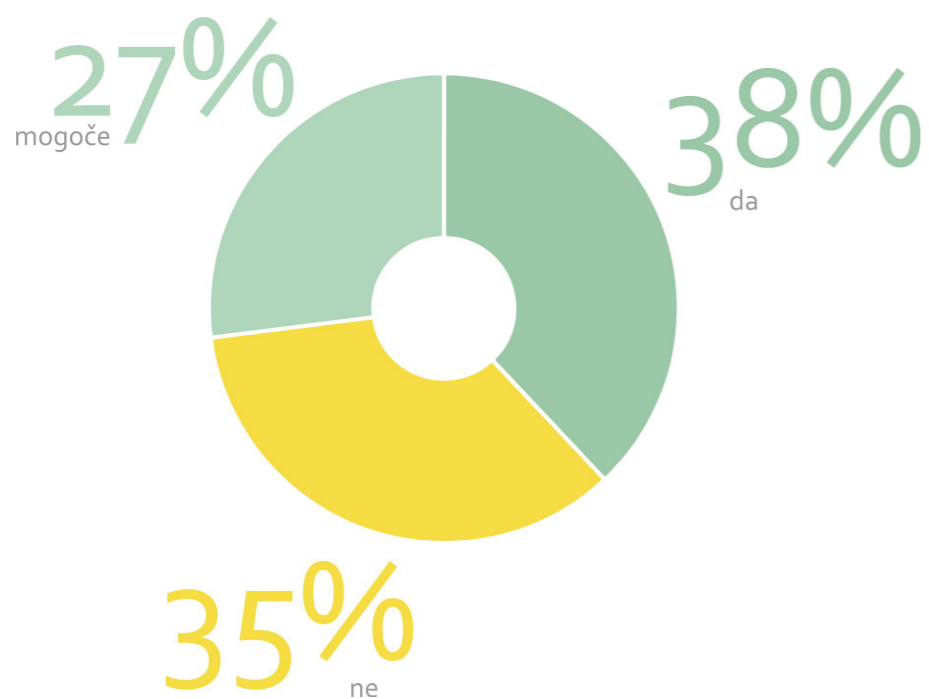
4 / VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST ZA KOLESA, KOLESARSKIH POČIVALIŠČ IN SERVISNIH POSTAJ ZA POPRAVILO KOLES

Občina Hoče – Slivnica bo sočasno z razvojem kolesarskega omrežja vzpostavljala podporno infrastrukturo, ki bo omogočala varno, udobno in funkcionalno uporabo kolesa za vsakodnevno mobilnost in rekreativne namene. Vzpostavljene bodo pokrite kolesarnice na strateško pomembnih lokacijah – ob ključnih postajališčih javnega prevoza, v središču Spodnjih Hoč ter ob osnovnih šolah – kar bo olajšalo kombiniranje različnih oblik trajnostne mobilnosti ter zmanjšalo tveganje za poškodbe in krajo koles. Stojala za kolesa bodo nameščena tudi na drugih ključnih točkah v občini. Počivališča za kolesarje bodo umeščena v ustreznih razmikih glede na teren, dolžino poti in predvideno frekvenco uporabe ter bodo nastajala sočasno z razvojem povezane kolesarske infrastrukture, kar bo izboljšalo udobje in uporabniško izkušnjo na daljših relacijah. Na ključnih točkah bodo nameščene tudi servisne postaje za osnovna popravila ter polnilnice za električna kolesa, kar bo dodatno spodbudilo uporabo koles kot zanesljive in trajnostne oblike mobilnosti.

5 / VZPOSTAVITEV SISTEMA ZA IZPOSOJO KOLES

Občina Hoče – Slivnica bo pristopila k vzpostavitvi sistema za izposajo električnih koles, ki bo zasnovan kot del širšega in medobčinsko kompatibilnega omrežja. Sistem bo prilagojen konfiguraciji terena in razdaljam med naselji, kar bo zagotovilo njegovo uporabnost tako za vsakodnevne potrebe kot za turistične namene. Postaje za izposajo bodo ustrezno razpršene po celotnem območju občine, s čimer bo zagotovljena široka dostopnost storitve za različne skupine uporabnikov. Občina bo preučila tudi možnost priključitve območja Spodnjih Hoč na sistem Mbajk, kar bi okrepilo povezanost z mestom Maribor in spodbudilo medobčinsko trajnostno mobilnost.

Bi bili pripravljeni uporabljati sistem souporabe koles, če bi ta bil na voljo?



Grafikon 9: Pripravljenost uporabljati sistem souporabe koles, vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

6 / DODATNA PROMOCIJA IN IZOBRAŽEVANJA NA PODROČJU KOLESARJENJA

Občina Hoče – Slivnica bo z namenom spodbujanja varne in trajnostne uporabe koles redno izvajala izobraževalne aktivnosti za občane, ki bodo vključevale tako teoretični kot praktični del. V teoretičnem delu bo predstavljena uporaba različnih vrst kolesarskih površin (kolesarske steze, pasovi, površine s skupno rabo – sharrow), prometna pravila in pomen talnih označb. Praktični del bo potekal v dejanskem prometnem okolju pod vodstvom usposobljenih inštruktorjev, z namenom razvijanja uporabnih veščin in varne vožnje. Občina bo hkrati v sodelovanju z osnovnimi šolami vključila kolesarske vsebine v učne programe, s čimer bo prispevala k zgodnjemu ozaveščanju in razvoju varnih prometnih navad med otroki in mladostniki.



Slika 15: Šole spodbujajo opravljanje kolesarskega izpita med otroki, kar krepi njihovo varnost in prometno znanje.

IV. STEBER: Javni prevoz

Občina Hoče – Slivnica bo za izboljšanje dostopnosti in učinkovitosti javnega prevoza optimizirala avtobusne povezave, prenovila in razširila mrežo postajališč ter preučila možnosti priključitve na mestni prometni sistem Maribora in integracije šolskih prevozov v javne linije. Spodbujala bo kombiniranje različnih načinov mobilnosti, nadgradila sistem prevozov na klic in preučila možnosti vzpostavitve sistema deljenih vozil. S promocijskimi aktivnostmi bo občina širšo javnost spodbujala k večji uporabi javnega prevoza.

1

IZBOLJŠANJE PONUDBE
AVTOBUSNEGA
PREVOZA

2

PRENOVA AVTOBUSNIH
POSTAJALIŠČ IN
VZPOSTAVITEV NOVIH

3

PREUČITEV MOŽNOSTI
PRIKLJUČITVE NA
MESTNI AVTOBUSNI
SISTEM MARIBORA

4

SPODBUJANJE
KOMBINIRANIH OBLIK
MOBILNOSTI

5

INTEGRACIJA ŠOLSKIH
PREVOZOV V SISTEM
JAVNEGA POTNIŠKEGA
PROMETA

6

NADGRADNJA SISTEMA
PREVOZOV NA KLIC

7

PREUČITEV UVEDBE
SISTEMA DELJENIH
VOZIL (CAR SHARING)

8

PROMOCIJSKE
AKTIVNOSTI ZA
POVEČANJE UPORABE
JAVNEGA PREVOZA

1 / IZBOLJŠANJE PONUDBE AVTOBUSNEGA PREVOZA

Občina Hoče – Slivnica bo v sodelovanju z odgovornimi institucijami prizadevala k izboljšanju kakovosti javnega avtobusnega prevoza. Cilj je zagotoviti bolj usklajene, pogoste in zanesljive povezave, ki bodo bolje prilagojene potrebam prebivalcev, zlasti dijakov, študentov in delovno aktivnih. Občina bo spremljala potovalne navade in se sproti odzivala z ustreznimi prilagoditvami ter poskrbela za dostopno in pregledno informiranje uporabnikov o spremembah. Posebna pozornost bo namenjena tudi izboljšanju dostopnosti v posameznih naseljih, kjer je ponudba prevoza trenutno šibkejša.

2 / PRENOVA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ IN VZPOSTAVITEV NOVIH

Občina Hoče – Slivnica bo pristopila k prenovi obstoječih in vzpostavitvi novih avtobusnih postajališč z namenom povečanja udobja, varnosti in dostopnosti za vse uporabnike. Postajališča bodo opremljena z osnovno urbano opremo, kot so nadstreški, klopi, osvetlitev, stojala za kolesa ter pregledne informacije o vozni redih. Zagotovljeni bodo tudi varni dostopi za pešce in ustrezne prilagoditve za gibalno ovirane osebe.

Nova avtobusna postajališča bodo prednostno umeščena na naslednje lokacije:

- Radizel (na začetku naselja iz smeri Fram–Maribor),
- Slivnica (na začetku naselja iz smeri Maribor–Fram),
- Orehova vas (v okolici križišča Kovaška ulica – Na Devcah).

3 / PREUČITEV MOŽNOSTI PRIKLJUČITVE NA MESTNI AVTOBUSNI SISTEM MARIBORA

Občina Hoče – Slivnica 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 osebnega avtomobila. Predvideni liniji mestnega avtobusa bi potekali po trasah:

- Razvanjska cesta - Spodnje Hoče - Zgornje Hoče,
- Tržaška cesta - Bohova - Rogoza.

4 / SPODBUJANJE KOMBINIRANIH OBLIK MOBILNOSTI

Občina Hoče – Slivnica bo spodbujala uporabo kombiniranih oblik mobilnosti, s čimer bo omogočala enostavno prehajanje med kolesarjenjem, javnim prevozom in uporabo osebnega vozila. V ta namen bo uredila kolesarske povezave do pomembnih prometnih vozlišč ter ob ključnih postajališčih javnega prevoza vzpostavila pokrite kolesarnice, med drugim pri železniški postaji Hoče in v središču Spodnjih Hoč. Ob železniškem postajališču v Orehovi vasi bo zagotovljen tudi prostor za nekaj parkirnih mest v okviru sistema »Park and Ride«, kar bo dodatno spodbudilo kombinirano uporabo avtomobila in javnega prevoza pri vsakodnevnih potovanjih.



Slika 16: Urbana oprema in stojala za kolesa na železniškem postajališču Orehova vas, ki povečujejo atraktivnost javnega prevoza

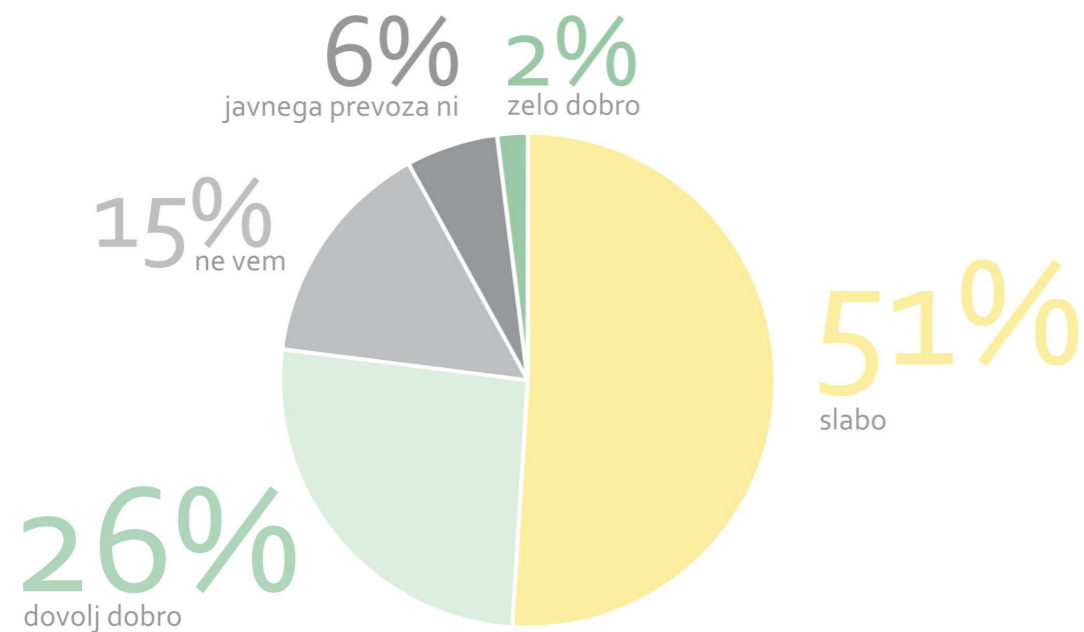
5 / INTEGRACIJA ŠOLSKIH PREVOZOV V SISTEM JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Občina Hoče – Slivnica 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.

6 / NADGRADNJA SISTEMA PREVOZOV NA KLIC

Občina Hoče – Slivnica bo še naprej spodbujala uporabo storitve prevozov na klic, ki starejšim in gibalno oviranim občanom omogoča brezplačen prevoz do zdravstvenih ustanov, trgovin in drugih nujnih opravkov. Hkrati bo preučila možnost nadgradnje sistema z uvedbo plačljive različice po vzoru modela ToyotaGo, s čimer bi se povečala dostopnost storitve in omogočila dodatna mobilnost tudi širšemu krogu uporabnikov. Po potrebi bo občina za zagotavljanje nemotenega delovanja sistema zagotovila tudi dodatno vozilo, s čimer bo poskrbela za boljšo odzivnost in večjo razpoložljivost prevozov.

Kako ocenjujete
obstoječi javni prevoz
v občini?



Grafikon 10: Ocenjevanje javnega prevoza v občini, vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

7 / PREUČITEV UVEDBE SISTEMA DELJENIH VOZIL (CAR SHARING)

Občina Hoče – Slivnica bo preučila možnosti za vzpostavitev sistema souporabe vozil (Car sharing), kot dopolnilne oblike trajnostne mobilnosti za prebivalce, ki nimajo stalne potrebe po lastnem avtomobilu. Sistem bi omogočil kratkotrajno izposajo vozila za posamezne poti, kar bi zmanjšalo število vozil v lasti, posledično tudi prometno obremenjenost in potrebo po parkiriščih. Souporaba vozil pomeni tudi okolju prijaznejšo rešitev, saj gre pogosto za sodobna in energetske učinkovita vozila. Občina bo analizirala povpraševanje, potencialne lokacije in možnosti za sodelovanje z zasebnimi ponudniki ali v okviru medobčinskega sodelovanja.

8 / PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI ZA POVEČANJE UPORABE JAVNEGA PREVOZA

Občina Hoče – Slivnica bo izvajala različne promocijske aktivnosti z namenom spodbujanja uporabe javnega potniškega prometa kot dostopne, zanesljive in okolju prijazne oblike mobilnosti. Aktivnosti bodo vključevale informacijske kampanje o prednostih javnega prevoza, distribucijo posodobljenih vozniških redov in informacijskih gradiv, sodelovanje z izobraževalnimi ustanovami ter organizacijo dogodkov, ki bodo spodbujali preizkusno uporabo avtobusnih in železniških povezav. Poseben poudarek bo na ozaveščanju mladih, starejših in delovno aktivnih prebivalcev o možnostih, ki jih ponuja javni prevoz, ter na promociji integriranih oblik mobilnosti.



Slika 17: Panoramski pogled na naselje Hoče

V. STEBER: Osebni motorni promet

Občina Hoče – Slivnica bo za izboljšanje prometnih razmer izvajala celovit sklop ukrepov na področju osebnega motornega prometa, ki vključujejo redno vzdrževanje in rekonstrukcije cestnega omrežja, umirjanje prometa, prenovo nevarnih križišč ter aktivno sodelovanje pri izgradnji zahodne obvoznice. Občina bo vzpostavila učinkovit sistem parkiranja z uvedbo kratkotrajnih režimov in parkirišči za sopotništvo, poleg tega pa izvajala izobraževanja o varni vožnji ter promocijske aktivnosti za zmanjšanje uporabe avtomobilov.

- 1** AKTIVNO VZDRŽEVANJE IN REKONSTRUKCIJE CESTNEGA OMREŽJA
- 2** IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA
- 3** REKONSTRUKCIJE KRITIČNIH KRIŽIŠČ
- 4** IZGRADNJA ZAHODNE OBVOZNICE
- 5** UČINKOVITO UPRAVLJANJE PARKIRANJA
- 6** IZOBRAŽEVANJA O VARNI VOŽNJI IN PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI ZA ZMANJŠEVANJE UPORABE AVTOMOBILA

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE IN REKONSTRUKCIJE CESTNEGA OMREŽJA

Občina Hoče – Slivnica bo z rednim in ciljno usmerjenim vzdrževanjem ter postopnimi rekonstrukcijami cestnega omrežja zagotavljala varne in kakovostne prometne povezave znotraj naselij in med posameznimi območji občine. Poseben poudarek bo na odpravljanju poškodb vozišč, izboljšanju odvodnjavanja, urejanju bankin in preglednosti križišč, s čimer se bo izboljšala varnost vseh udeležencev v prometu. Poleg asfaltiranih cest bodo vzdrževane tudi neasfaltirane poti v višje ležečih predelih, ki omogočajo dostop do zaselkov, kmetijskih gospodarstev in gozdnih površin. Pri vseh obnovah bo občina smiselno vključila tudi rešitve za pešce in kolesarje, kjer bo to prostorsko in tehnično izvedljivo.

2 / IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA

Občina Hoče - Slivnica bo za izboljšanje prometne varnosti dokupila dodatne prikazovalnike hitrosti, s pomočjo katerih 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. Vzpostavljena bodo območja umirjenega prometa v okolici vzgojno-varstvenih ustanov, domov za starejše ter na lokacijah, kjer prometne razmere in večja prisotnost ranljivih udeležencev (pešcev, otrok, starejših) nakazujejo potrebo po dodatni zaščiti. Na občinskih cestah z večjo gostoto poselitve, kjer ni urejenih ločenih površin za pešce, pa se bodo vzpostavljala območja omejene hitrosti.

3 / REKONSTRUKCIJE KRITIČNIH KRIŽIŠČ

Občina Hoče – Slivnica bo z namenom izboljšanja prometne varnosti pristopila k rekonstrukcijam izbranih kritičnih križišč. Na lokacijah, kjer je to ustrezno, bodo uvedena krožišča, ki poleg večje pretočnosti prispevajo tudi k umirjanju prometa ter s tem povečanju varnosti za pešce in kolesarje. Med prednostnimi ukrepi je načrtovana izgradnja drugega krožišča v Spodnjih Hočah, poleg tega pa bo posebna pozornost namenjena tudi preučitvi možnosti ureditve krožišča na Miklavški cesti ter na križišču Rogoške ceste s Cesto v Skoke. Dodaten poudarek bo namenjen zagotavljanju ustrezne varnosti prihodom osnovnošolcev v OŠ Dušana Flisa Hoče v Spodnjih Hočah, kjer se bodo v ta namen preučile možnosti rekonstrukcije križišča v Šolski ulici oziroma križišča pri knjižnici Hoče, kjer je predlagana izvedba krožišča z urejenim odlagališčem za otroke, kar bi jim omogočilo varen izstop iz vozil in nadaljevanje poti po urejenem pločniku do šole.

4 / IZGRADNJA ZAHODNE OBVOZNICE

Občina Hoče – Slivnica bo aktivno sodelovala pri izgradnji zahodne obvoznice, ki bo ključnega pomena za preusmeritev tranzitnega prometa iz središča Spodnjih Hoč in razbremenitev obstoječega cestnega omrežja. Z vzpostavitvijo obvozne ceste se bo izboljšala pretočnost prometa, zmanjšali se bodo prometni zastoji in negativni vplivi prometa na bivalno okolje, kot so hrup, onesnaženost zraka in tveganje za prometne nesreče. Obvoznica bo načrtovana tako, da bo ustrezno vključena v širšo prometno sliko občine in omogočala učinkovito povezavo s pomembnejšimi regijskimi cestami. Občina bo ob tem zagotovila usklajevanje z lokalnimi potrebami, spremljala vplive na prometne tokove in preučila možnosti za vzporedne ukrepe za izboljšanje varnosti in kakovosti prometne infrastrukture na območjih, ki jih bo obvoznica razbremenila.

5 / UČINKOVITO UPRAVLJANJE PARKIRANJA

Občina Hoče – Slivnica bo za učinkovito upravljanje parkirnih površin vzpostavila celovit načrt, ki bo usmerjal dolgoročni razvoj skladno s cilji trajnostne mobilnosti. Javno parkiranje v središčih naselij se bo postopoma preoblikovalo v kratkotrajno parkiranje, namenjeno uporabnikom, ki parkirna mesta potrebujejo za dostop do storitev, hkrati pa bo uveden tudi sistem nadzora nad parkiranjem. V okolici Osnovne šole Dušana Flisa Hoče bo celostno preurejen prometni in parkirni režim z namenom zagotavljanja večje varnosti otrok. Manjše parkirišče za sopotništvo bo vzpostavljeno v Slivnici, v bližini pokopališča oziroma bencinskega servisa Petrol, občina pa bo preučila tudi možnost ureditve večjega parkirišča ob uvozu na avtocesto ali drugi primerni lokaciji. Ob železniškem postajališču v Orehovi vasi bo zagotovljenih nekaj parkirnih mest namenjenih kombiniranju različnih oblik mobilnosti.

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

Občina Hoče – Slivnica bo izvajala izobraževalne aktivnosti za voznike osebnih vozil, s poudarkom na spoštovanju prometnih predpisov, odgovorni vožnji in vplivu hitrosti na prometno varnost. Namen aktivnosti je dvig zavesti o tveganjih in posledicah neodgovornega vedenja v prometu ter spodbujanje kulture strpnosti in varne vožnje. Poleg tega bo občina z različnimi promocijskimi kampanjami prebivalce spodbujala k razmisleku o vsakodnevnemu uporabi osebnega avtomobila ter jih seznanjala z vplivi prekomerne avtomobilske mobilnosti na okolje, prometne razmere in kakovost bivanja. Aktivnosti bodo usmerjene v zmanjšanje odvisnosti od avtomobila in preusmerjanje potovanja na bolj trajnostne oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz.



Slika 18: Krožno križišče pred avtocestnim nadvozom



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 Hoče – Slivnica 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.

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 OCPS	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	Občina	Občinski proračun	+	++
I.2	Imenovanje koordinatorja za trajnostno mobilnost	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	++	+++
I.3	• Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	Občina	Občinski proračun	++	+++
I.4	Izdelava mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa	/	/	/	10.000	10.000	10.000	10.000	Občina	Občinski proračun	++	++
I.5	Digitalizacija in inovacije	1.000	2.000	12.000	2.000	/	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.6	Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk	/	10.000	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	Občina	Občinski proračun	++	+++
I.7	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	+++	+++
SKUPAJ CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE		10.525	121.526	94.027	124.028	102.029	122.030	122.031				
II. HOJA												
II.1	Aktivno vzdrževanje pešpoti	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	++	++
II.2	Zagotavljanje varnih površin za hojo	20.000	120.000	250.000	150.000	150.000	100.000	180.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II.3	Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti	3.000	15.000	15.000	25.000	5.000	20.000	3.000	Občina	Občinski proračun	++	++
II.4	Opremljanje in ozelenitev površin za pešce	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun	+	++
II.5	Zagotavljanje dodatnih javnih površin	50.000	100.000	50.000	5.000	200.00	5.000	70.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	+++
II.6	Zagotavljanje dostopnosti za invalide	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	Občina	Občinski proračun	+	++
II.7	Zagotavljanje varnih prehodov za pešce	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun	+	++
II.8	Promocijske aktivnosti na področju hoje	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++
II.9	* Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti											
SKUPAJ HOJA		91.000	253.000	333.000	198.000	173.000	143.000	271.000				
III. KOLESARJENJE												
III.1	Aktivno vzdrževanje površin za kolesarjenje	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	++	++
III.2	Izgradnja kolesarske mreže znotraj občine	200.000	150.000	/	/	100.000	300.000	350.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
III.3	Izgradnja kolesarskih povezav z namenom medobčinskega povezovanja	100.000	50.000	/	300.000	250.000	50.000	50.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
III.4	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles	/	3.000	10.000	10.000	3.000	10.000	3.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
III.5	Vzpostavitev sistema za izposojlo koles	/	/	/	70.000	35.000	35.000	35.000	Občina	Občinski proračun	++	+++
III.6	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.7	* Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti											
SKUPAJ KOLESARJENJE		312.000	215.000	22.000	392.000	400.000	407.000	450.000				
IV. JAVNI PREVOZ												
IV.1	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza	0	0	0	0	0	0	0	Občina, DUJPP	Sredstva niso predvidena	++	+++
IV.2	Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih	/	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	Občina	Občinski proračun	++	++
IV.3	Preučitev možnosti priključitve na mestni avtobusni sistem Maribora	1.000	/	/	/	/	/	/	Občina, MOM	Občinski proračun	+	++
IV.3.1	♦ Priključitev na mestni avtobusni sistem Maribora	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	Občina, MOM	Občinski proračun	++	+++
IV.4	Spodbujanje kombiniranih oblik mobilnosti	/	/	/	40.000	20.000	10.000	5.000	Občina	Občinski proračun	++	++
IV.5	Integracija šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa (prikazani stroški šolskih prevozov)	290.000	300.000	320.000	265.000	270.000	275.000	280.000	Občina, DUJPP	Občinski proračun	++	+++
IV.6	Nadgradnja sistema prevozov na klic	/	30.000	20.000	10.000	/	/	50.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
IV.7	Preučitev uvedbe sistema deljenih vozil (Car sharing)	/	/	/	/	1.000	/	/	Občina, zunanji izvajalec	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											
SKUPAJ JAVNI PREVOZ		391.000	440.000	450.000	425.000	401.000	395.000	445.000				
V. OSEBNI MOTORNI PROMET												
V.1	Aktivno vzdrževanje cestnega omrežja	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++
V.2	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa	10.000	25.000	25.000	50.000	50.000	25.000	25.000	Občina	Občinski proračun	++	+++
V.3	Rekonstrukcije kritičnih križišč	/	/	/	100.000	100.000	/	100.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++
V.4	Izgradnja zahodne obvoznice	/	/	/	/	10.000.000	10.000.000	10.000.000	DRSI	Državni proračun	+++	+++
V.5	Učinkovito upravljanje parkiranja	/	20.000	/	20.000	20.000	20.000	/	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											
SKUPAJ OSEBNI MOTORNI PROMET		810.000	845.000	825.000	970.000	10.970.000	10.845.000	10.925.000				
I.-V. SKUPAJ		1.614.525	1.874.526	1.724.027	2.109.028	12.046.029	11.912.030	12.213.031				

Opomba:

Vrednost 0 označuje, da se ukrep v navedenem letu izvaja, vendar zanj niso potrebna dodatna sredstva.

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 bo ukrep izveden le v primeru, če bo v preučitvi potrjena smiselnost njegove izvedbe.

Simbol • označuje, da je ukrep zaveden v stebru »Celostno prometno načrtovanje«, s podrobnejšimi opisi navedenimi pri posameznih stebrih. Predvidena letna vrednost v višini 4.000 EUR vključuje 1.000 EUR za promocijo vsakega posameznega stebra mobilnosti.

Seznam kratic:

Občina - Občina Hoče-Slivnica

DRSI - Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

MOM - Mestna občina Maribor

OŠ - osnovne šole na območju občine Hoče-Slivnica

DUJPP - Družba za upravljanje javnega potniškega prometa

Tabela 3: Akcijski načrt

