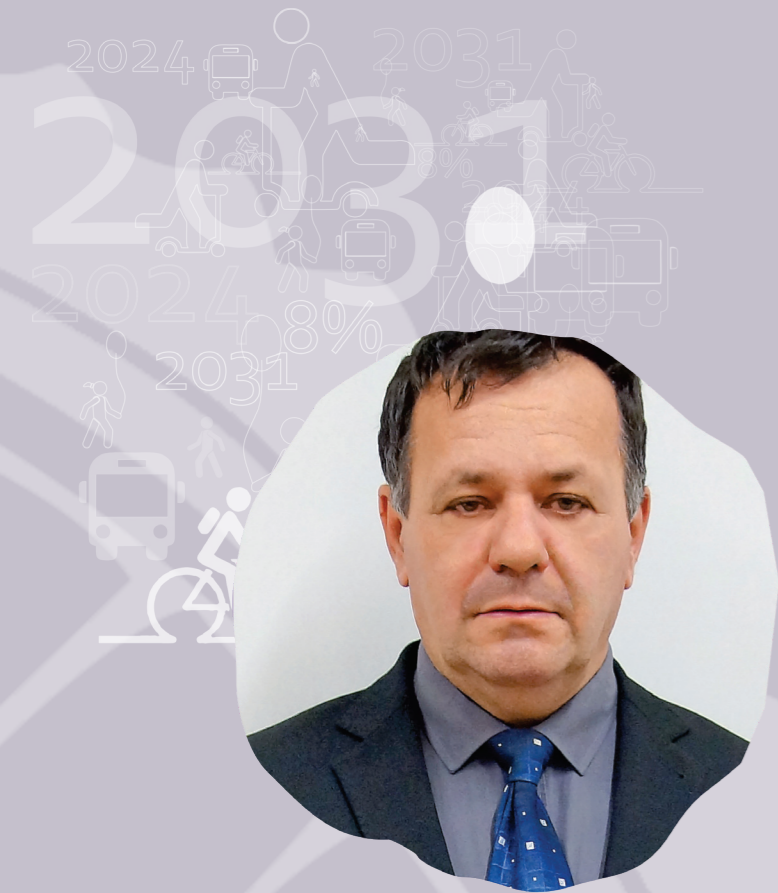




OBČINSKA  
CELOSTNA  
PROMETNA  
STRATEGIJA  
OBČINE  
JURŠINCI





Spoštovane občanke in občani,

V naši občini smo se z izdelavo Občinske celostne prometne strategije zavezali k dolgoročnemu izboljšanju prometnega sistema, ki bo prispeval k višji kakovosti bivanja ter uravnoteženemu razvoju občine. S sprejetjem Občinske celostne prometne strategije smo naredili prve korake k vzpostavitvi celostnega prometnega načrtovanja, ki omogoča oblikovanje učinkovitih in usklajenih prometnih rešitev.

Strategijo smo oblikovali v sodelovanju z občani, saj lahko le s skupnim načrtovanjem zagotovimo prometne ureditve, ki bodo najboljše odražale potrebe in pričakovanja skupnosti. S sprejetimi usmeritvami in ukrepi bomo izboljšali prometno varnost, zmanjšali prometne obremenitve ter povečali dostopnost za vse udeležence v prometu – voznike, pešce, kolesarje in uporabnike javnega prevoza. S tem želimo prispevati k večjemu zadovoljstvu prebivalcev ter vzpostaviti prometni sistem, ki bo vzpodbujal povezovanje skupnosti in aktivnejši življenjski slog.

Vstopamo v fazo izvajanja strategije, v kateri bodo sprejete usmeritve prešle v konkretne projekte in ukrepe. Proces bo temeljil na postopnem in premišljenem uvajanju sprememb, ki bodo prispevale k celostnemu razvoju občine.

Verjamemo, da bo z doslednim izvajanjem ukrepov naša občina postala še prijetnejši, dostopnejši in povezan prostor za vse generacije.

župan občine Juršinci  
Robert Horvat

## OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE JURŠINCI

Občinska celostna prometna strategija Občine Juršinci 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 Juršinci  
Juršinci 3/b,  
2256 Juršinci

### Izvajalci:

Masterplan d.o.o.  
PRO-MOČ d.o.o.

### Avtorji:

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

### Fotografije

May Mahorič  
občinski arhiv

### Oblikovna zasnova in postavitve:

Proffile s.p.

### Leto izida:

2025



1	UVOD	5
2	PROCES PRIPRAVE	7
3	DELOVNE SKUPINE	9
4	VIZIJA IN CILJI	11
5	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	17
6	PET STEBROV UKREPANJA	31
7	AKCIJSKI NAČRT	49





Slika 1: Panoramski pogled na občinsko središče Juršincev



# 1 | Uvod

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljnjem besedilu: OCPS) predstavlja temeljni strateški dokument za načrtovanje in upravljanje prometa v občini, s katerim smo opredelili dolgoročno vizijo, cilje in usmeritve za vzpostavitev učinkovitega prometnega sistema. Njena ključna naloga je zmanjšanje odvisnosti od osebnih avtomobilov, spodbujanje alternativnih oblik mobilnosti ter postopna sprememba potovalnih navad prebivalcev.

Z OCPS uvajamo celovit in razvojno usmerjen pristop k prometnemu načrtovanju, ki presega tradicionalno osredotočanje na prometno infrastrukturo in pretočnost motoriziranega prometa. Temelji na širšem kontekstu kakovosti bivanja, dostopnosti in usklajenega prostorskega razvoja, pri čemer daje prednost integraciji različnih prometnih načinov, zmanjšanju prometnih obremenitev in izboljšanju varnosti vseh udeležencev v prometu.

Strateški pristop OCPS omogoča dolgoročne systemske spremembe, saj s preiščljenimi prometnimi rešitvami in načrtovanim izvajanjem ukrepov zagotavlja učinkovito preobrazbo prometnega sistema. OCPS jasno opredeljuje smer razvoja in konkretne ukrepe za doseg zastavljenih ciljev, kar omogoča usklajeno in sistematično izvajanje ukrepov na lokalni ravni.

V prihodnjih letih bo izvajanje strategije omogočilo prestrukturiranje prometnega sistema, s poudarkom na krepitvi trajnostnih oblik mobilnosti, izboljšanju prometne varnosti in dostopnosti ter optimizaciji prostorske in prometne ureditve. Ti ukrepi bodo dolgoročno prispevali k uravnoteženemu razvoju občine in višji kakovosti bivanja.

## 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

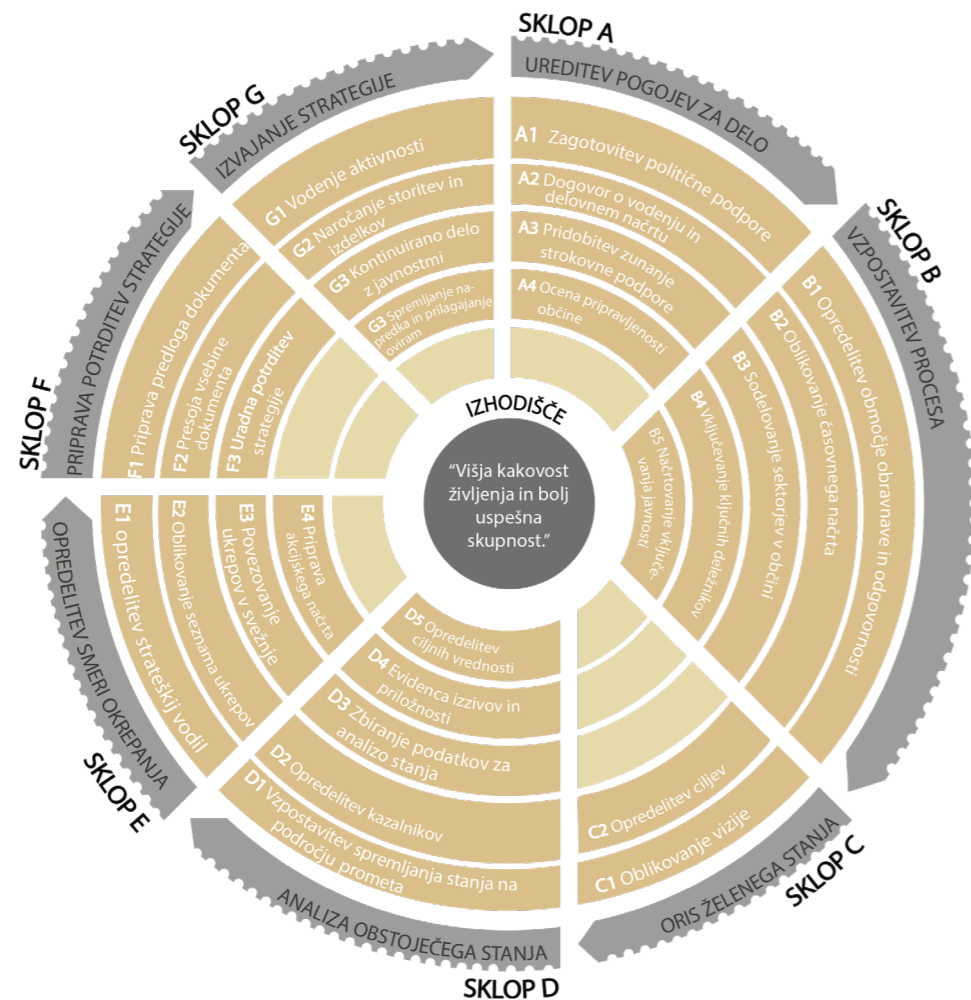


Diagram 1: Proces priprave OCPS, vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo ©Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo april 2023



Slika 2: Kolaž fotografij iz postopka priprave OCPS

## 2 | Proces priprave občinske celostne prometne strategije

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

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

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

### 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 proces priprave OCPS.

### 2. VZPOSTAVITEV PROCESA (SKLOP B)

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

### 3. ORIS ŽELENEGA STANJA (SKLOP C)

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

### 4. ANALIZA STANJA IN IDENTIFIKACIJA IZZIVOV (SKLOP D)

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

### 5. OPREDELITEV SMERI UKREPANJA (SKLOP E)

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

### 6. PRIPRAVA IN POTRDITEV STRATEGIJE (SKLOP F)

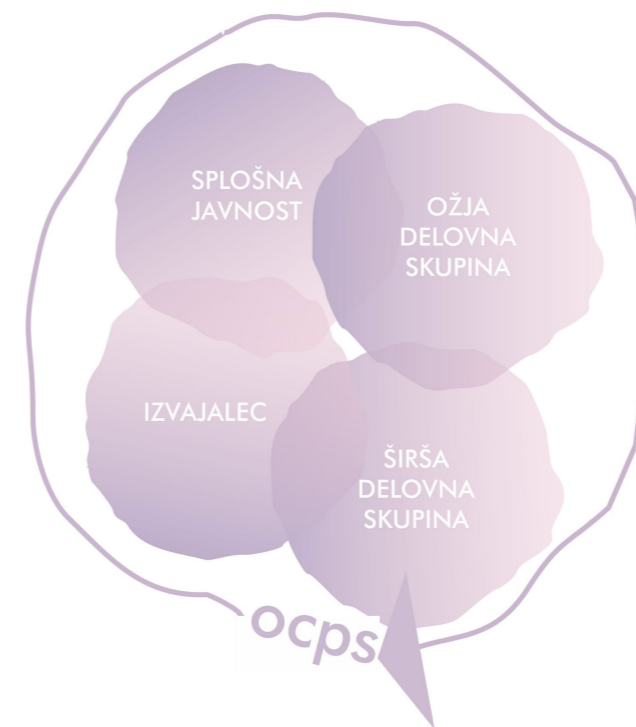
Zaključni del priprave OCPS je vključeval oblikovanje končnega dokumenta, ki je bil usklajen z vsemi deležniki in predstavljen javnosti. Po javni obravnavi in vključitvi morebitnih dopolnitev je strategijo potrdil občinski svet, s čimer je postala veljaven strateški dokument občine.



Slika 3: Ptičji pogled na krožno križišče v Juršincih

### 3 | Delovne skupine za pripravo OCPS

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



Grafikon 1: Ponazoritev prepleta delovnih skupin pri pripravi OCPS

#### IZVAJALEC

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

#### OŽJA DELOVNA SKUPINA

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

#### ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Širša delovna skupina, sestavljena iz ključnih deležnikov, je bila vključena v več faz procesa priprave OCPS. Aktivno je sodelovala pri oblikovanju vizije in ciljev strategije, določanju ciljnih vrednosti, prepoznavanju ključnih izzivov in priložnosti ter oblikovanju strateških usmeritev. Poleg tega je prispevala strokovne in praktične vpogleda pri oblikovanju konkretnih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini. Širšo delovno skupino so sestavljali predstavniki OŠ Juršinci, Policije, Odbora za gosp. inf. in požarno varstvo, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Društva upokojencev, Doma upokojencev v Juršincih, Športnega društva Juršinci, občinskega sveta in Kulturnega umetniškega društva Dr. Anton Slodnjak Juršinci. Z zastopanjem interesov različnih skupin prebivalstva so pomembno prispevali k oblikovanju kakovostne in celovite strategije.

#### SPLOŠNA JAVNOST

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



Slika 4: Razgled iz razglednega stolpa na Gomili.



## 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 skupna usmeritev, h kateri stremimo, cilji pa so konkretne usmeritve in merila, s katerimi vizijo postopoma uresničujemo.

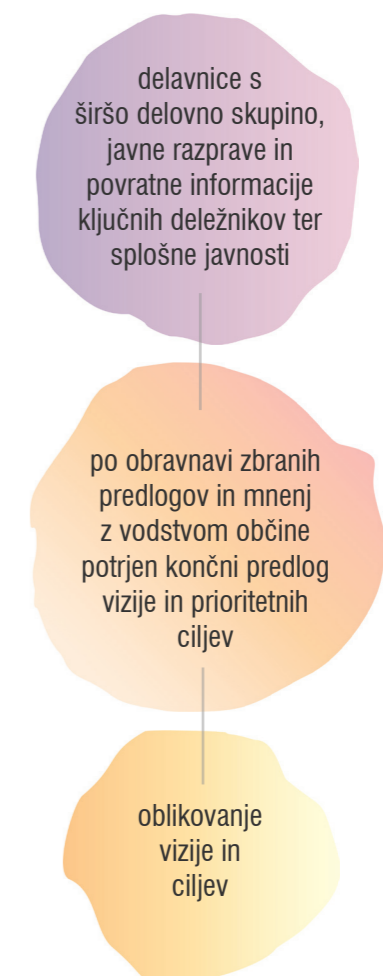
Njihova pomembnost se kaže predvsem v usmerjanju odločanja in načrtovanja, saj zagotavljajo, da se ukrepi in razvojna strategija izvajajo premišljeno in v skladu z dolgoročnimi potrebami. Brez jasno postavljene vizije in ciljev bi bilo načrtovanje nesistematično, ukrepi pa neusklajeni, kar bi lahko privedlo do neučinkovite rabe virov in neoptimalnih rešitev. Poleg tega vizija in cilji predstavljajo okvir, ki usmerja razvoj strategije.

Vizija Občine Juršinci

»S kolesom ali peš  
po občini Juršinci  
do zdravega in sproščenega  
življenja, trajnostnega razvoja  
ter varne mobilnosti  
za vse generacije.«

### 4.1 / OBLIKOVANJE VIZIJE IN CILJEV

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



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

## 4.2 / OBRAZLOŽITEV VIZIJE

Občina si prizadeva ustvariti varno in urejeno okolje, kjer lahko prebivalci vseh generacij živijo zdravo in kakovostno. Z načrtovanjem varnih in dostopnih poti bomo izboljšali pogoje za hojo in kolesarjenje, kar bo spodbujalo telesno aktivnost in prispevalo k boljšemu zdravju prebivalcev.

Cilj je vzpostavitev prometnega sistema, ki bo prijazen do ljudi in narave, hkrati pa bo zagotavljal učinkovito mobilnost ter varne poti za pešce in kolesarje. Prilagoditev infrastrukture bo omogočila dostopnost za vse, vključno z osebami z omejeno mobilnostjo, s čimer bomo izboljšali celostno uporabniško izkušnjo in povezljivost različnih načinov prevoza.

Okrepitev javnega potniškega prometa bo prebivalcem omogočila bolj zanesljivo, udobno in enostavno uporabo alternativ avtomobilskemu prometu. Hkrati bo razvoj rekreacijskih poti in zelenih površin prispeval k večji kakovosti bivanja ter spodbudil druženje in preživljanje prostega časa na prostem.



Slika 5: Ptičji pogled na krožno križišče v Juršincih in ureditve ob njem

## 4.3 / CILJI OCPS IN NJIHOV POMEN

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

1

### Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu

Zagotavljanje večje varnosti v prometu je ključno za izboljšanje kakovosti življenja vseh prebivalcev. Večja varnost v prometu zmanjšuje število potencialnih konfliktov med pešci, kolesarji in vozniki, kar povečuje občutek zaupanja in udobja pri gibanju po javnem prostoru. Posledično so ljudje bolj pripravljeni izbrati aktivne oblike mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje.

2

### Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci

Spodbujanje hoje in kolesarjenja prispeva k bolj zdravemu in aktivnemu življenjskemu slogu prebivalcev ter zmanjšuje odvisnost od osebnih avtomobilov. To izboljšuje fizično in duševno zdravje, spodbuja več vsakdanjih interakcij ter krepi povezanost skupnosti. Aktivna mobilnost prispeva k bolj umirjenemu, dostopnemu in prijaznemu okolju za vse generacije.

3

### Izboljšana kakovost bivanja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti

Izboljšana kakovost bivanja se odraža v oblikovanju privlačnega, zelenega in dobro povezanega okolja, kjer se prebivalci počutijo varno, sproščeno in vključeno. Manjša prometna obremenitev, več javnih površin ter dostopna infrastruktura prispevajo k večji uporabi trajnostnih načinov mobilnosti in bolj povezani skupnosti. Takšna prostorska ureditev dolgoročno izboljšuje življenjske pogoje ter spodbuja zdravje, dobro počutje in zadovoljstvo prebivalcev.

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

4

Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

5

Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti

6

Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo

7

Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa

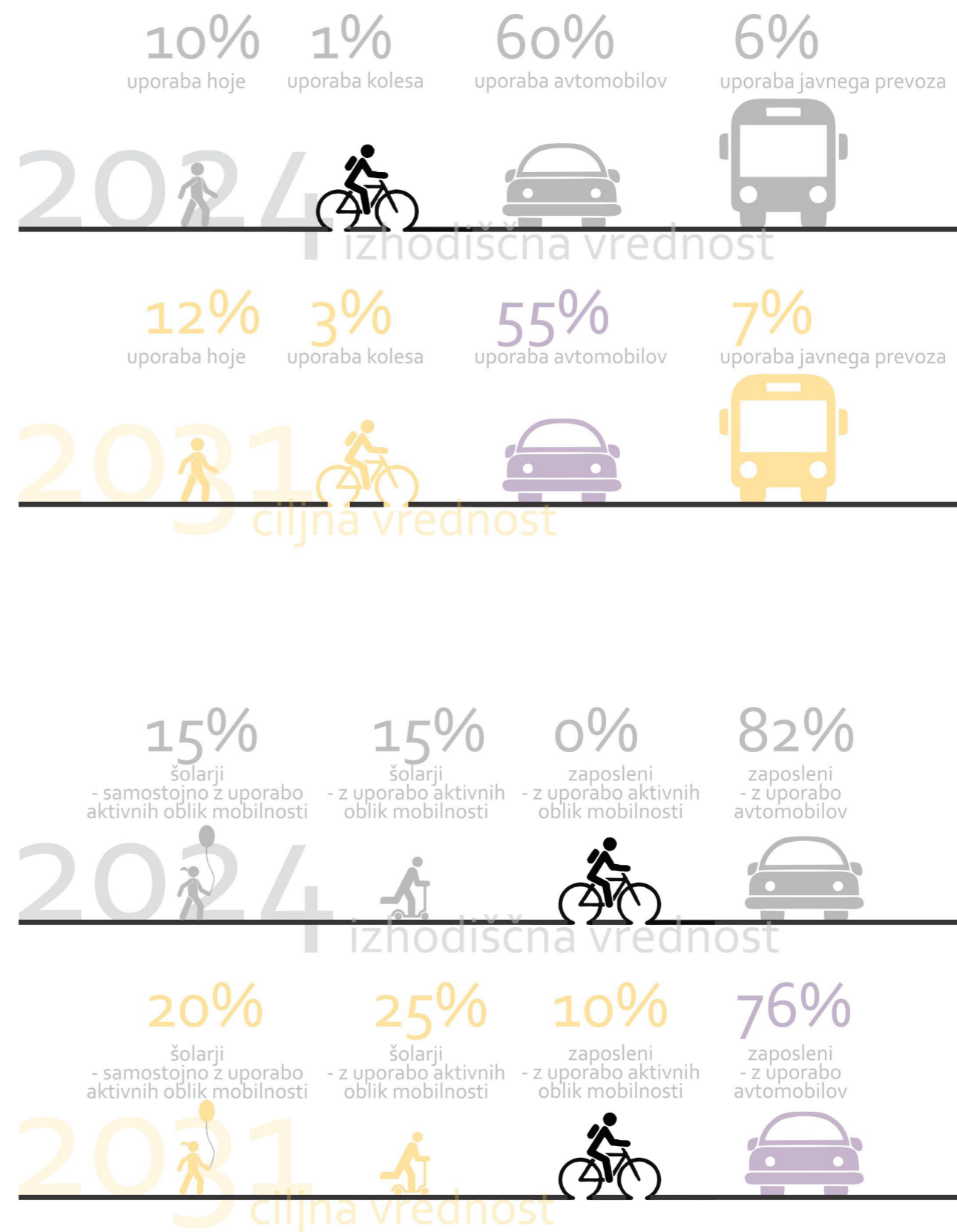
#### 4.4 / CILJNE VREDNOSTI

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

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

	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBNOСТИ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2024	Ciljna vrednost v letu 2031
1.	Večja vamost vseh udeležencev v cestnem prometu	Število vseh evidentiranih prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let	Zmanjšati število vseh evidentiranih prometnih nesreč	121 v letih 2018 - 2022	100 v letih 2027-2031
		Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih	15%	20%
2.	Bolj zdravi in aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	10%	12%
			Povečati delež uporabe kolesa v prometu	1%	3%
3.	Izboljšana kakovost bivanja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	15%	25%
4.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	6%	7%
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	82%	76%
6.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	0%	10%
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	60%	55%

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



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



Slika 6: Pogled na Slovenske gorice

## 5 | Analiza obstoječega stanja

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

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

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

Vsebine analize pregleda obstoječega stanja so združene v naslednja podpoglavja:

5.1

Splošni podatki o občini

5.2

Potovalne navade v občini

5.3

Ključne ugotovitve

1 Ključni dosežki

2 Ključni izzivi

3 Ključne priložnosti

## 5.1 / SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Občina Juršinci se nahaja v podravski statistični regiji, meri 36 km<sup>2</sup> in je po površini na 158. mestu med slovenskimi občinami. Sredi leta 2022 je imela približno 2.490 prebivalcev, s čimer se po številu prebivalcev uvršča na 170. mesto. Gostota naseljenosti znaša 69 prebivalcev/km<sup>2</sup>, kar je nižje od državnega povprečja (104 preb./km<sup>2</sup>) in kaže na bolj razpršeno poselitev.

Demografski trendi kažejo negativen naravni prirast (-16,1 na 1.000 prebivalcev), kar pomeni, da število umrlih presega število rojstev. Kljub temu je občina zabeležila pozitiven selitveni prirast (+5,2 na 1.000 prebivalcev), saj se je več ljudi priselilo kot odselilo.

Kljub priseljevanju je skupni prirast prebivalstva negativen (-10,8 na 1.000 prebivalcev), kar pomeni, da se prebivalstvo občine zmanjšuje.

Povprečna starost prebivalcev je 44,8 leta, kar je višje od državnega povprečja (43,9 leta), indeks staranja pa znaša 150, kar pomeni, da je število starejših občanov precej višje od števila mladih. To kaže na hiter proces staranja prebivalstva, ki bo dolgoročno vplival na potrebe po storitvah in infrastrukturi v občini.

V občini deluje Osnovna šola Juršinci, kjer se je v šolskem letu 2022/2023 izobraževalo približno 240 učencev ter Vrtec pri OŠ Juršinci, ki ga obiskuje 90 otrok. Osnovna šola ima vzpostavljen načrt varnih šolskih poti, kar prispeva k večji varnosti otrok in spodbujanju aktivne mobilnosti na poti v šolo.

Med osebami v starosti 15 let – 64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 62 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je manj od slovenskega povprečja (69%). Občina Juršinci ima izrazite delovne migracije, saj kar 86% delovno aktivnih prebivalcev odhaja na delo v druge občine, največ v Ptuj (30,26%) in Maribor (13,95%), medtem ko je v občini zaposlenih le 13,95%.

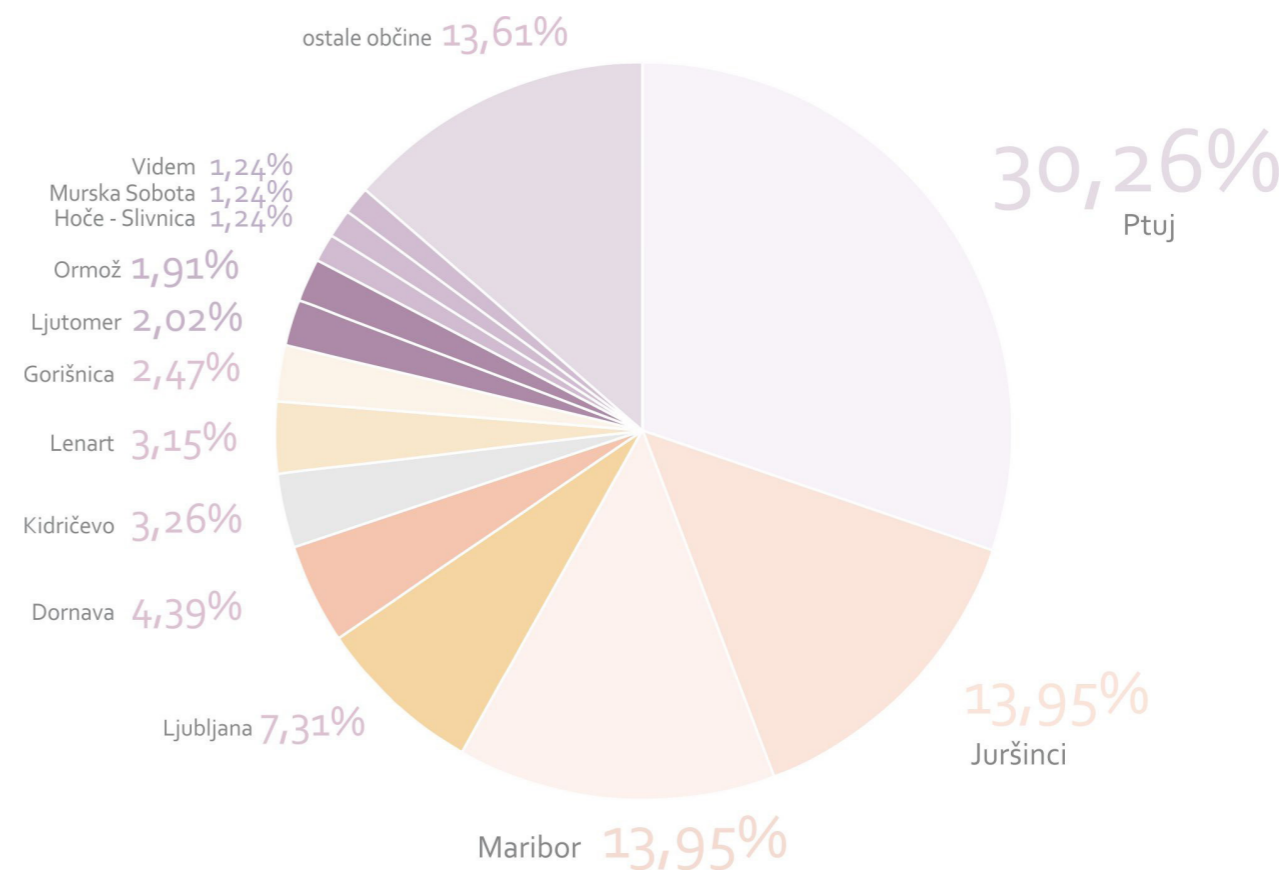
Občina se razvija predvsem kot bivalna, kar pomeni, da večina prebivalcev za delo dnevno migrira v sosednja urbana središča. Močna dnevna migracija povzroča povečane prometne obremenitve, predvsem v jutranjih in popoldanskih prometnih konicah ter večjo potrebo po izboljšanju cestne infrastrukture.

Občina Juršinci ima dobro avtomobilsko dostopnost, saj leži blizu avtocestnega omrežja, vključno z A1 (Štajerska avtocesta), A2 (Dolenjska avtocesta) in A5 (Pomurska avtocesta), kar omogoča hitre povezave z Ljubljano, Mariborom, Gradcem in Zagrebom. Občina je blizu turističnih centrov, kot so Terme Ptuj, Bioterme Mala Nedelja in Moravske Toplice, kar ponuja priložnosti za razvoj turizma.



Slika 7: Ribnik Juršinci, ena od priljubljenih točk za sprehod ali izlet s kolesom

Grafikon 2: Delovna migracija prebivalcev Občine Juršinci po občinah zaposlitve za leto 2023.  
Vir: SURS.

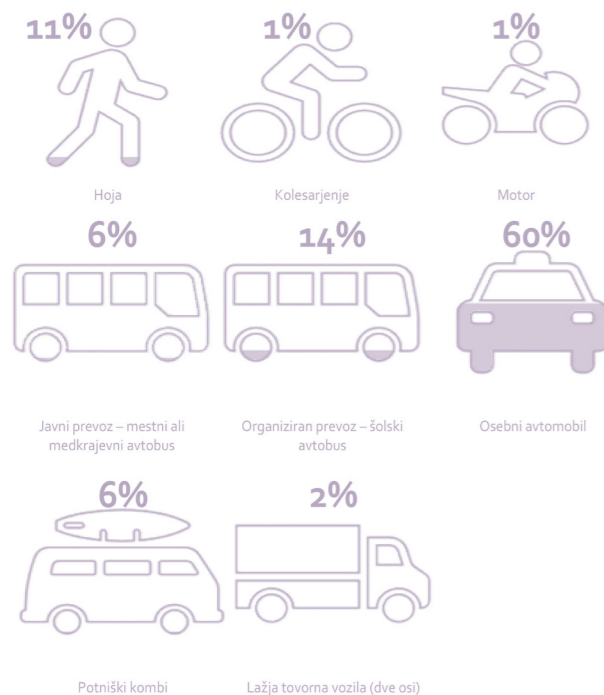


## 5.2 / POTOVALNE NAVADE V OBČINI

Potovalne navade prikazuje strukturo vsakodnevnih potovalnih vzorcev. Izvedeno je bilo kordonsko štetje prometa pri Kmetijski zadrugi Ptuj, Juršinci 9 (na lokalni cesti LC155011 Juršinci-Moravci). Izvedena je bila anketa med šolarji na OŠ Juršinci, z namenom pridobitve informacij o potovalnih načinih pri poteh v šolo ter o deležu otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih. Anketa o potovalnih načinih pri poteh na delo je bila izvedena med zaposlenimi na OŠ Juršinci in Vrtecu pri OŠ Juršinci, z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih ter o dolžinah poti na delo.

Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (rezultati kordonskega štetja prometa izvedenega 30.5.2024 pri Kmetijski zadrugi Ptuj, lokalna cesta LC155011 Juršinci-Moravci v času jutranje in popoldanske prometne konice)

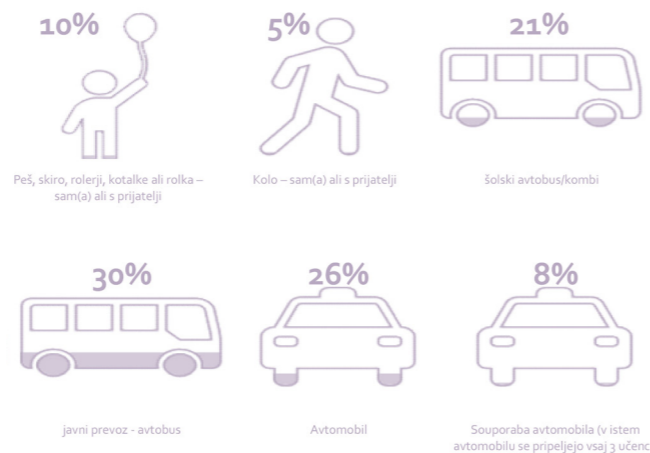
Večinski delež uporabe potovalnih načinov na glavni prometnici predstavlja avtomobil z 60%. Delež organiziranega šolskega prevoza predstavlja 14%, medtem ko delež javnega prevoza predstavlja 6%. Delež uporabe hoje predstavlja 10%, medtem ko je delež uporabe kolesa zanemarljiv 1%. Preostali deleži predstavljajo 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.



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

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo (rezultati ankete o potovalnih navadah učencev 3., 5. in 7. razreda OŠ Juršinci na dan 11.6.2024)

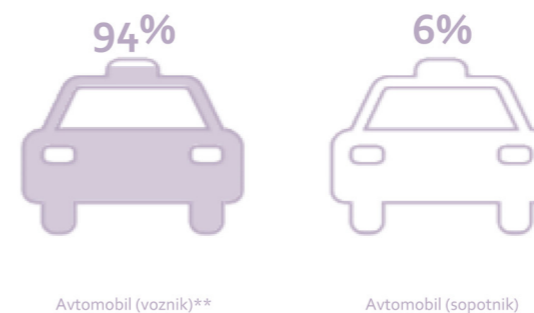
Večinski delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo predstavljajo javni prevoz - avtobus (30%) in šolski avtobus/kombi (21%). Sledi delež uporabe avtomobila (34%) in hoje (10%). Delež otrok, ki pri poteh v šolo uporabljajo kolo, je zanemarljivo nizek (5%).



Piktogrami prikazujejo deleže uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (rezultati ankete potovalnih navadah zaposlenih, izvedeni v sredini meseca junija 2024 pri zaposlenih v OŠ Juršinci in Vrtec Juršinci)

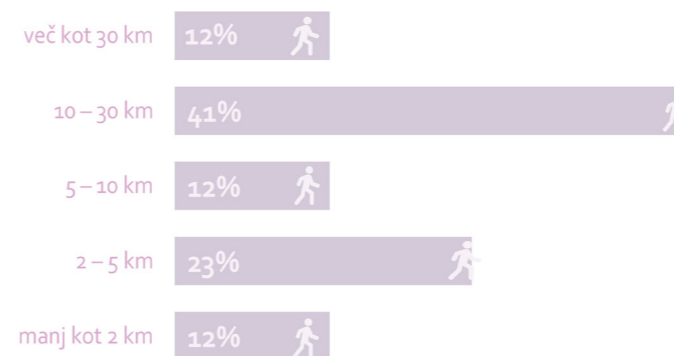
Pri poteh na delo je delež uporabe avtomobila 100 % (94% samo vozniki, 6% voznik s sopotniki). Delež uporabe hoje, kolesa ali javnega prevoza ni zaznan.



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

Dolžine poti na delo (rezultati ankete potovalnih navadah zaposlenih, izvedeni v sredini meseca junija 2024 pri zaposlenih v OŠ Juršinci in Vrtec Juršinci)

Večina zaposlenih je od dela oddaljena 10km - 30km (41%). Več kot 30 km od dela je oddaljenih 12%, 5km - 10km 12%, 2km - 5km 24% in manj kot 2km 12%.



Grafikon 3: Prikaz dolžin poti na delo.

## 5.3 / KLJUČNE UGOTOVITVE

Ključne ugotovitve predstavljajo strnjen pregled najpomembnejših spoznanj, pridobljenih z analizo obstoječega stanja in prikazujejo trenutno stanje prometnega sistema skozi prizmo 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 na tistih segmentih, kjer so potrebe največje in kjer lahko ukrepi najbolj prispevajo k bolj uravnoteženemu, dostopnemu in trajnostnemu prometnemu okolju.

- 1 Ključni dosežki**
  - Pričetek zagotavljanja površin za pešce in kolesarje
  - Razvejana mreža avtobusnih postajališč
  - Osnovna dostopnost prometnega sistema
- 2 Ključni izzivi**
  - Konfiguracija terena in razpršena poselitev
  - Pomanjkljiva infrastruktura za kolesarje in pešce
  - Nizka učinkovitost javnega prevoza
  - Slabi pogoji za kombinirane oblike mobilnosti
  - Nezadovoljiva prometna varnost
- 3 Ključne priložnosti**
  - Nadaljnji razvoj infrastrukture za kolesarje in pešce
  - Spodbujanje kombiniranih oblik mobilnosti
  - Zagotavljanje višje prometne varnosti in zmanjševanje odvisnosti od avtomobilov

## 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

PRIČETEK ZAGOTAVLJANJA POVRŠIN ZA PEŠCE IN KOLESARJE

2

RAZVEJANA MREŽA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ

3

OSNOVNA DOSTOPNOST PROMETNEGA SISTEMA

### 1 / PRIČETEK ZAGOTAVLJANJA POVRŠIN ZA PEŠCE IN KOLESARJE

Občina je v preteklih letih naredila pomembne korake za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje. Varne pešpoti so urejene v naseljih Juršinci in Gabrnik. V Juršincih so dodatno urejeni osrednji prostor za druženje, osvetljeni prehodi za pešce ter območje z omejeno hitrostjo v okolici Osnovne šole Juršinci in alternativna pešpot za šolarje. Na območju občine se razprostira nekaj sprehajalnih poti, opremljene z urbano opremo in informacijskimi tablami.

Pomemben korak naprej predstavlja izgradnja ločene kolesarske poti od Mostja čez Gabrnik do središča Juršincev, ob njenem zaključku pa je vzpostavljena servisno-polnilna postaja za e-kolesa. Ob občinski stavbi oziroma pošti je nameščenih šest novih stojal za kolesa, dodatnih šest pa na parkirišču nasproti zdravstvenega doma. Na določenih odsekih so že izvedeni varnostni ukrepi, kot so ograje ter horizontalne in vertikalne prometne označbe.

Ta prizadevanja prispevajo k izboljšanju prometne varnosti ter spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti.



Slika 8: Prehodi za pešce, dodatno poudarjeni z modrim ozadjem

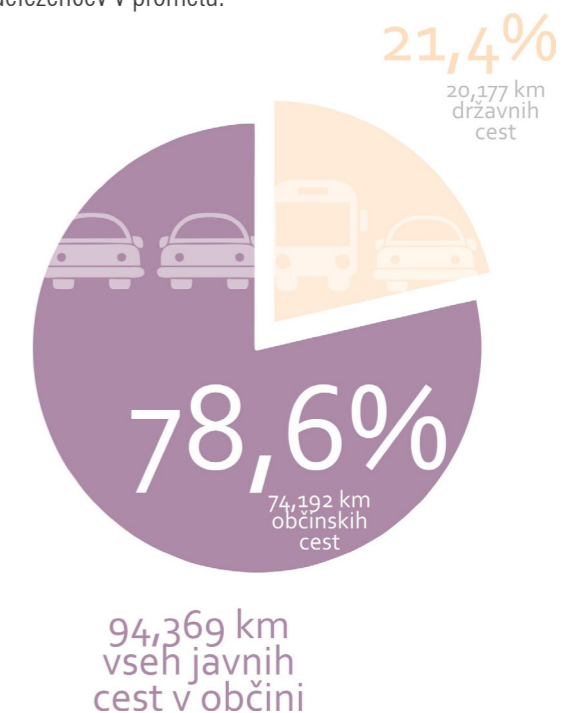
### 2 / RAZVEJANA MREŽA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ

Javni prevoz ima pomembno vlogo pri zagotavljanju dostopnosti, še posebej v manjših občinah, kjer povezuje prebivalce z regijskimi središči in zagotavlja edino realno alternativo avtomobilu. V občini Juršinci so avtobusna postajališča ustrezno razvejana in zagotavljajo širšo dostopnost do javnega prevoza. Avtobusna povezava s Ptujem je že vzpostavljena in predstavlja dobro osnovo za nadaljnji razvoj avtobusnih povezav. Šolski prevoz je dobro organiziran ter zagotavlja varen in pogosto uporabljen način mobilnosti šolarjev za prihod in odhod v šolo. Določena postajališča so že opremljena z nadstrešnicami in varnimi dostopi, kar povečuje udobje in varnost uporabnikov.

### 3 / OSNOVNA DOSTOPNOST PROMETNEGA SISTEMA

Občina Juršinci razpolaga z razvejanim cestnim omrežjem, ki obsega 94,36 km javnih cest, od tega 74,19 km občinskih. Ključno povezovalno vlogo pri dostopu do bližnjih urbanih središč igrata regionalni cesti R3-712 (Žihlava–Juršinci) in R3-713 (Ljutomer–Savci–Ptuj). Večina lokalnih cest v občini je primerno vzdrževanih, na določenih območjih so bile obnovljene cestne površine, izvedene prometne označbe in postavljene varnostne ograje. Stanje prometne varnosti se dodatno izboljšuje tudi z urejanjem pešpoti in izgradnjo kolesarskih poti. V Juršincih je že vzpostavljeno območje z omejenim parkiranjem, kar pripomore k boljši organizaciji prometa in večji dostopnosti do storitev za tiste, ki jo potrebujejo.

Občina tako gradi zanesljivo in varno prometno infrastrukturo ter ustvarja pogoje za nadaljnje izboljšave v korist vseh udeležencev v prometu.



Grafičkon 4: Cestno omrežje v občini Juršinci, podatki za leto 2023 (vir: SURS)



Slika 9: Spodbujanje hoje in kolesarjenja med mladimi

## 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

**KONFIGURACIJA TERENA IN RAZPRŠENA POSELITEV**

2

**POMANJKLJIVA INFRASTRUKTURA ZA KOLESARJE IN PEŠCE**

3

**NIZKA UČINKOVITOST JAVNEGA PREVOZA**

4

**SLABI POGOJI ZA KOMBINIRANE OBLIKE MOBILNOSTI**

5

**NEZADOVOLJIVA PROMETNA VARNOST**

### 1 / KONFIGURACIJA TERENA IN RAZPRŠENA POSELITEV

Občina Juršinci ima razgiban teren in razpršeno poselitev, kar zahteva obsežno cestno omrežje z razmeroma nizko gostoto uporabnikov. Zaradi tega je vzdrževanje cestnega omrežja finančno zahtevno, zahtevna pa je tudi gradnja novih prometnih površin. Razpršena poselitev omejuje razvoj celovitih peš in kolesarskih povezav, ki so do sedaj urejene le v Juršincih in Gabrniku, medtem ko povezave v ostalih naseljih in med naselji ostajajo pomanjkljive. Posledično se prebivalci pri vsakodnevnih poteh večinoma zanašajo na osebna vozila, kar povečuje obremenitev cest.

Konfiguracija terena in razpršenost poselitve vpliva tudi na širši vidik prometne in družbene organizacije. Zaradi večjih razdalj med naselji je dostop do storitev, delovnih mest in izobraževalnih ustanov pogosto pogojen z uporabo avtomobila, kar dodatno povečuje odvisnost od avtomobilov.

### 2 / POMANJKLJIVA INFRASTRUKTURA ZA KOLESARJE IN PEŠCE

Infrastruktura za kolesarje in pešce v občini Juršinci je urejena le v osrednjem delu občine (pešpoti v naseljih Juršinci in Gabrnik, kolesarska povezava Juršinci – Mostje). Povezave v ostalih naseljih in ob regionalnih cestah niso vzpostavljene, zato pešci in kolesarji pogosto uporabljajo ceste primarno namenjene motornemu prometu, kar povečuje tveganje za nesreče. Varne šolske poti so omejene, prehodi za pešce pa niso zagotovljeni po celotni občini. Javne površine in urbana oprema so na voljo v omejenem obsegu.

Pomanjkljiva infrastruktura omejuje dostopnost do osnovnih storitev in zmanjšuje udobje uporabnikov ter vpliva na nižjo uporabo aktivnih oblik mobilnosti.

### 3 / NIZKA UČINKOVITOST JAVNEGA PREVOZA

Javni prevoz v občini Juršinci ni zadostno prilagojen potrebam prebivalcev, saj avtobusne linije ne zagotavljajo ustrezne povezljivosti z vsakodnevnimi migracijskimi tokovi. Frekvenca prevozov je nezadostna, zlasti v večernem času in ob koncih tedna. Pomanjkanje nadstrešnic, osvetlitve ter dostopov, prilagojenih invalidom zmanjšuje udobje in varnost potnikov. Čeprav je šolski prevoz dobro organiziran, ni usklajen z rednimi avtobusnimi linijami. Povezava javnega prevoza s kolesarjenjem je pomanjkljiva, saj ob avtobusnih postajališčih niso prisotna stojala za kolesa.

Nizka učinkovitost javnega prevoza omejuje njegovo uporabo kot alternativo osebnemu avtomobilu, zaradi česar se prebivalci večinoma še vedno zanašajo na osebna vozila.

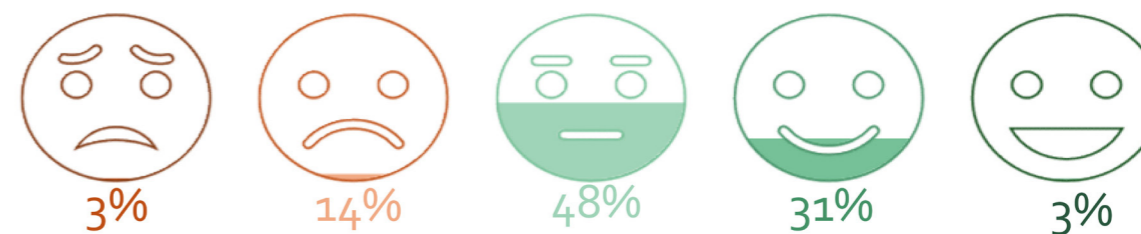
### 4 / SLABI POGOJI ZA KOMBINIRANE OBLIKE MOBILNOSTI

V občini Juršinci so kombinirane oblike mobilnosti slabo razvite, saj prebivalci nimajo ustreznih možnosti za učinkovito združevanje različnih načinov prevoza. Pomanjkanje ustrezno urejenih prestopnih točk iz kolesa in avtomobila na javni prevoz omejuje uporabo javnega prevoza.

### 5 / NEZADOVOLJIVA PROMETNA VARNOST

Nezadovoljiva prometna varnost v občini Juršinci predstavlja pomemben izziv, saj je zaznano večje kritično število prometno nevarnih točk, kjer občani opažajo povečano tveganje za nesreče. Ključni dejavniki tveganja so previsoke hitrosti, pomanjkanje ustreznih prehodov za pešce, slaba osvetlitev, neurejena vegetacija ob cestah, nepregledna križišča ter cestni odseki in neustrezna ali pomanjkljiva prometna signalizacija, zaradi katere vozniki in ostali udeleženci pogosto niso pravočasno opozorjeni na nevarnosti.

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



Grafikon 5: Zadovoljstvo občanov z izvajanjem ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti  
vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

## Ključne priložnosti

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

1

**NADALJNI RAZVOJ INFRASTRUKTURE ZA KOLESARJE IN PEŠCE**

2

**SPodbujanJE KOMBINIRANIH OBLIK MOBILNOSTI**

3

**ZAGOTAVLJANJE VIŠJE PROMETNE VARNOSTI IN ZMANJŠEVANJE ODVISNOSTI OD AVTOMOBILOV**

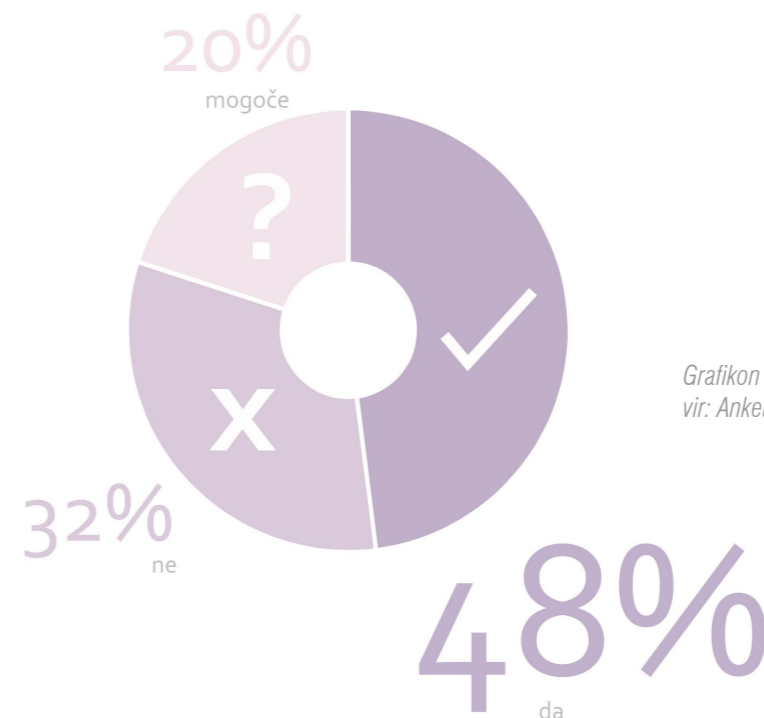
### 1 / NADALJNI RAZVOJ INFRASTRUKTURE ZA KOLESARJE IN PEŠCE

V preteklih letih je občina Juršinci že uredila prve pešpoti, kolesarsko povezavo in spremljajočo urbano opremo, kar predstavlja trdno osnovo za nadaljnji razvoj aktivne mobilnosti. Priložnost je v razširitvi in nadgradnji obstoječe mreže pešpoti, vključno z izboljšanjem varnih dostopov do avtobusnih postajališč, šol in storitvenih točk. Ob tem bi bilo potrebno posebno pozornost nameniti tudi povezovanju razpršenih naselij prek sprehajalnih in tematskih poti ter izboljšanju dostopnosti za ranljive skupine. Nadaljevanje izgradnje povezanih kolesarskih poti bi omogočilo varnejšo in bolj privlačno uporabo koles v vsakdanjih poteh. Vzporedno z razvojem infrastrukture je pomembno zagotoviti ustrezno opremljenost površin (klopi, razsvetljava, kažipot) ter vzpostaviti pogoje za kakovostno preživljanje prostega časa in rekreacijo.

### 2 / SPodbujanJE KOMBINIRANIH OBLIK MOBILNOSTI

Občina Juršinci ima vzpostavljeno razvejano mrežo avtobusnih postajališč, kar ustvarja dobro izhodišče za nadgradnjo trajnostne mobilnosti. Povezovanje različnih načinov prevoza, kot sta kolesarjenje in javni prevoz ali avtomobil in javni prevoz ponuja priložnost za zmanjšanje odvisnosti od osebnih avtomobilov. Krepitev dostopnosti do javnega prevoza in spodbujanje kombinirane uporabe prevoznih sredstev bi povečala učinkovitost prometnega sistema.

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

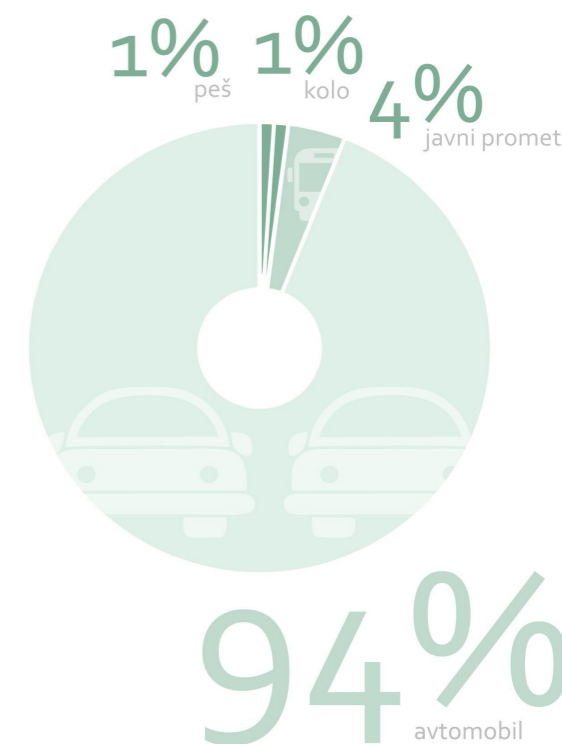


Grafikon 6: Pripravljenost po uporabi sistema za izposajo koles  
vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

### 3 / ZAGOTAVLJANJE VIŠJE PROMETNE VARNOSTI IN ZMANJŠEVANJE ODVISNOSTI OD AVTOMOBILOV

Prometna varnost ostaja pomemben izziv po celotnem območju občine. Povečanje varnosti vseh cestnih udeležencev ponuja priložnost za izboljšanje kakovosti bivanja in zmanjšanje prometnih tveganj. Sistematično izboljševanje prometnega prostora, s poudarkom na umirjanju prometa in urejanju varnih površin za gibanje, bi pomembno prispevalo k večji uporabi trajnostnih načinov prevoza. Ob hkratnem spodbujanju aktivne mobilnosti bi se dolgoročno zmanjševala odvisnost prebivalcev od osebnih avtomobilov. Krepitev prometne varnosti in dostopnosti bi vplivala na višjo raven zadovoljstva in večjo vključenost vseh skupin prebivalstva.




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






Grafikon 7: Vrste mobilnosti, ki jih uporabljajo občani  
vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

## LEGENDA



### MEJE

-  Meja občine
-  Meje sosednjih občin
-  Naselje zunaj občine



### PROMETNO OMREŽJE

-  Javna parkirišča
-  Avtobusno postajališče
-  Postajališče šolskega avtobusa



### PEŠ IN KOLESARSKE POTI

-  Urejeni pločniki
-  Urejena kolesarska pot




### KOLESARSKA POČIVALIŠČA

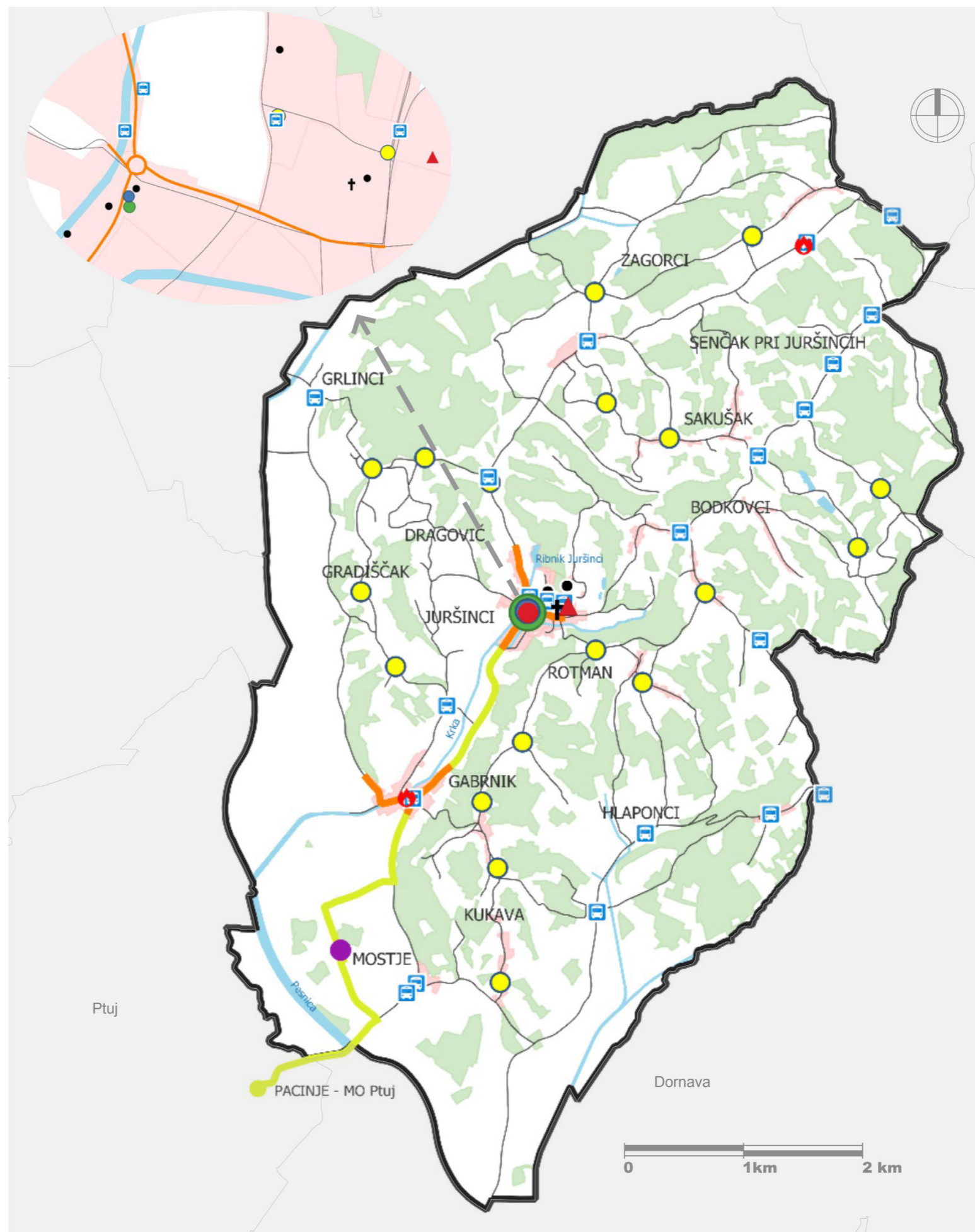
-  Obstoječe kolesarsko postajališče s servisno postajo
-  Predvideno počivališče

### LOKACIJE E-POLNILNIC

-  Avtomobilska polnilnica
-  Kolesarska polnilnica

### JAVNE USTANOVE

-  Šola
-  Cerkev
-  Gasilni dom



Zemljevid 1: Situacija s prikazom obstoječih prometnih površin v občini



Slika 10: Stari del naselja Juršinci

## 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 Juršinci. Vsaka smer ukrepanja izhaja iz ugotovitev analize obstoječega stanja ter sledi strateškim ciljem.

Za vsak steber so opredeljena strateška vodila, ki določajo dolgoročno usmeritev ukrepanja po posameznem prometnem stebru, ter sklopi ukrepov, s katerimi želi občina postopno izboljševati prometni sistem. Ukrepi so oblikovani celostno, upoštevajoč potrebe različnih ciljnih skupin, značilnosti prostora ter možnosti za sinergijsko delovanje med različnimi oblikami mobilnosti.

Vsebina je razdeljena na dve podpoglavji:

6.1 Strateška vodila

6.2 Ukrepi

Smeri ukrepanja so razdeljene na pet vsebinskih stebrov:

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

Za vsak steber so oblikovana strateška vodila, ki služijo kot okvir za usmerjanje načrtovanja in izvajanja ukrepov, določajo prednostna področja delovanja. Vodila izhajajo iz vizije in ciljev, temeljijo na analizi obstoječega stanja ter upoštevajo prepoznane izzive in priložnosti. Pri oblikovanju so upoštevane opredeljene prioritete, ki so izboljšanje aktivnosti vseh prebivalcev skozi vse stebre strategije, zagotavljanje varnosti za vse generacije in širjenje zelene privlačnosti ter navezovanje na potencial v turizmu.

Vsako vodilo je opremljeno s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja. Ambicije se merijo na podlagi kazalnika "Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini".

STEBER UKREPANJA	STRATEŠKO VODILO	KVANITIFICIRANE AMBICIJE			KAZALNIKI
		Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	
			2024	2031	
<b>CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE</b>	Načrtovanje prometa, prilagojeno potrebam občanov, razgibanemu terenu in razpršeni poselitvi, s ciljem prehoda na bolj trajnostne oblike mobilnosti.	Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu (seštevek deleža uporabe hoje, kolesa in javnega prevoza)	17%	22%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
<b>HOJA</b>	Razvoj vame in dostopne infrastrukture za pešce, tako za vsakodnevna opravila kakor tudi za aktivno gibanje	Povečati delež uporabe hoje v prometu	10%	12%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
<b>KOLESARJENJE</b>	Razvoj vame in povezane kolesarske infrastrukture za spodbujanje vsakodnevne uporabe koles in razvoja kolesarskega turizma	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	1%	3%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
<b>JAVNI PREVOZ</b>	Povečanje dostopnosti in udobja javnega prevoza	Povečati delež uporabe javnega prevoza	6%	7%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
<b>OSEBNI MOTORNI PROMET</b>	Z uvedbo ukrepov za umirjanje prometa znižati prednosti avtomobilov napram drugim oblikam mobilnosti	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	60%	55%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Tabela 2: Prikaz strateških vodil in kvantificiranih ambicij

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

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



Slika 11: Primer dobre prakse (Občina Ljutomer), celostna ureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti, vir: arhiv Občine Ljutomer.

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

Ukrepi po stebrih strategije:

- 1 I. STEBER Celostno prometno načrtovanje
  - Vzpostavitev celostnega načrtovalnega pristopa
  - Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS
  - Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti
  - Digitalizacije in inovacije
  - Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti
- 2 II. STEBER Hoja
  - Vzpostavitev varnih površin za pešce
  - Razvoj in vzdrževanje sprehajalnih poti
  - Opremljanje površin za pešce in zagotavljanje dodatnih javnih površin
  - Zagotavljanje dostopnosti za invalide
- 3 III. STEBER Kolesarjenje
  - Izgradnja kolesarskega omrežja
  - Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles
  - Vzpostavitev oz. nadgradnja sistema za izposojlo koles
  - Dodatna promocija in izobraževanja na področju kolesarjenja
- 4 IV. STEBER Javni prevoz
  - Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza
  - Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih
  - Spodbujanje uporabe rednih avtobusnih linij za osnovnošolce
  - Preučitev potreb bo sistemu »prevoza na klic«
- 5 V. STEBER Osebni motorni promet
  - Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije obstoječega cestnega omrežja
  - Preučitev možnosti spremembe prometnega režima pri OŠ Juršinci
  - Implementacija ukrepov za umirjanje prometa
  - Identifikacija in odprava prometno nevarnih točk
  - Upravljanje s parkiranjem

## I. STEBER: Celostno prometno načrtovanje

V občini se bo vzpostavil celostni načrtovalni pristop, ki bo zagotovil vključevanje javnosti in prilagajanje prometnih rešitev potrebam občanov. Po sprejetju OCPS na občinskem svetu se bo njeno izvajanje redno spremljalo. Za prehod k učinkovitem prometnem sistemu bodo potekale aktivnosti za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti. Za kakovostnejše načrtovanje prometne infrastrukture se bo uvedla digitalizacija, ki bo zajemala vzpostavitev osnovnih digitalnih evidenc o prometni infrastrukturi ter pripravo interaktivnih prikazov za javnost. Občina bo pristopila k celoviti prenovi ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti.

1

VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA  
NAČRTOVALNEGA PRISTOPA

2

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZ-  
VAJANJA OCPS

3

SPODBUJANJE TRAJNOSTNIH  
OBLIK MOBILNOSTI

4

DIGITALIZACIJE  
IN INOVACIJE

5

CELOVITA PRENOVA ULIC IN CEST  
SKLADNO Z NAČELI TRAJNOSTNE  
MOBILNOSTI

### 1/ VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA NAČRTOVALNEGA PRISTOPA

Občina Juršinci bo pri načrtovanju prometa uvedla celostni načrtovalni pristop, ki temelji na aktivnem vključevanju občanov in drugih deležnikov v vse faze oblikovanja prometnih rešitev. Ta pristop omogoča, da se ukrepi načrtujejo in izvajajo v skladu s potrebami lokalne skupnosti. V ta namen bo občina vzpostavila različne oblike redne komunikacije z javnostjo, kot so javni posveti, ankete, spletne platforme ter terenske delavnice. Načrtovanje in izvajanje ukrepov bo potekalo na podlagi sprotih povratnih informacij ter pridobljenih izkušenj iz prakse, kar bo omogočilo sprotno prilaganje prometnih rešitev.

### 2 / SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA OCPS

Po sprejetju OCPS na občinskem svetu se njeno izvajanje redno spremlja. Enkrat letno se pripravi poročilo o napredku in učinkih ukrepov. Beležijo se tako obvezni kazalniki, ki jih občina posreduje pristojnemu ministrstvu, kot tudi dodatni kazalniki, izbrani glede na cilje strategije. Rezultati spremljanja so dostopni širši javnosti preko občinske spletne strani ali drugih komunikacijskih kanalov. Po preteku sedemletnega obdobja se na podlagi zbranih podatkov in izkušenj oblikuje nova strategija, ki nadgradi prejšnje ukrepe.

### 3 / SPODBUJANJE TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI

Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti predstavlja temeljni korak k prehodu na bolj okolju prijazen in učinkovit prometni sistem. Poleg vlaganj v ustrezno infrastrukturo je ključno tudi spreminjanje miselnosti prebivalcev, kar občina Juršinci namerava doseči z oblikovanjem ciljno usmerjenih politik in programov. Ti bodo spodbujali uporabo javnega prevoza, kolesarjenje in hojo kot vsakodnevne oblike prevoza. Pomemben del ukrepa je tudi organizacija delavnic, izobraževanj in promocijskih dejavnosti, namenjenih različnim ciljnim skupinam – od otrok in mladine v šolah do odraslih občanov in nevladnih organizacij.

### 4 / DIGITALIZACIJE IN INOVACIJE

Občina Juršinci bo z uvajanjem digitalnih orodij in inovativnih rešitev izboljšala učinkovitost prometnega sistema. Ključna komponenta je vzpostavitev interaktivnih zemljevidov in kart, ki bodo prikazovali pomembne prometne informacije, kot so varne poti za pešce in kolesarje, lokacije parkirišč ter omrežje javnega prevoza. Ti pripomočki bodo omogočili kakovostnejše načrtovanje prometne infrastrukture ter prebivalcem olajšali dostop do ključnih informacij. Poleg tega se predvideva razvoj občinske mobilne aplikacije, ki bo služila kot informacijsko središče – z vključitvijo podatkov o voznih redih, prometnih zaporah, zasedenosti parkirišč in možnosti oddaje pobud ali prijave težav na terenu. S tem se krepi dvosmerna komunikacija med občino in občani ter spodbuja uporaba trajnostnih oblik mobilnosti z digitalno podporo.

### 5 / CELOVITA PRENOVA ULIC IN CEST SKLADNO Z NAČELI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Občina Juršinci bo v skladu z načeli trajnostne mobilnosti postopno izvajala celovito prenovu nekaterih ulic in cest, z namenom izboljšanja varnosti, dostopnosti in kakovosti javnega prostora. Predvideva se prenova odseka JP 655031 skozi središče naselja, mimo doma starejših občanov, kjer bo zožano vozišče za motorni promet, vzpostavljene bodo namenske površine za javni prevoz ter urejena infrastruktura za pešce in kolesarje, vključno s stojali za kolesa. Takšna ureditev bo smiselno dopolnila načrtovano parkovno ureditev in novo pešpot okoli cerkve ter prispevala k večji privlačnosti in funkcionalnosti središča občine. Kot druga možna lokacija se predvideva preureditev dela lokalne ceste LC 155011, kjer bodo urejene površine za pešce in kolesarje, izboljšani pogoji za javni prevoz ter vzpostavljeni ukrepi za umirjanje prometa. V primeru pozitivnega odziva občanov bo občina takšen koncept ureditve uporabila tudi pri nadaljnjih rekonstrukcijah cest v drugih delih občine.

Zap. št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1	Vzpostavitev celostnega načrtovalnega pristopa	*	**
2	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	*	**
3	Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti	*	**
4	Digitalizacije in inovacije	**	**
5	Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti	***	***

## II. STEBER: Hoja

Vzpostavljene bodo varne in urejene površine za pešce na ključnih prometnih odsekih. Nadaljnji razvoj novih in vzdrževanje obstoječih sprehajalnih in tematskih poti bo povezoval naselja, turistične točke ter šolske poti. Obstoječe in nove površine za pešce ter drugi javni prostori se bodo opremili z urbano opremo. Za izboljšanje mobilnosti gibalno oviranih oseb bodo zagotovljene tudi prilagoditve infrastrukture za invalide, kot so klančine, taktilne oznake in ostalo.

1

VZPOSTAVITEV VARNIH POVRŠIN ZA PEŠCE

2

RAZVOJ IN VZDRŽEVANJE SPREHAJALNIH POTI

3

OPREMLJANJE POVRŠIN ZA PEŠCE IN ZAGOTAVLJANJE DODATNIH JAVNIH POVRŠIN

4

ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE

### 1 / VZPOSTAVITEV VARNIH POVRŠIN ZA PEŠCE

Občina Juršinci bo za izboljšanje prometne varnosti in poveziivosti med naselji vzpostavila varne in urejene površine za pešce na ključnih prometnih odsekih. Pločniki ob regionalnih cestah znotraj naselij bodo omogočali varno gibanje pešcev, posebej otrok, starejših in drugih ranljivih skupin. Poleg tega bo občina zagotovila ustrezno urejene pešpoti med naselji ter varne in dostopne poti do avtobusnih postajališč.

### 2 / RAZVOJ IN VZDRŽEVANJE SPREHAJALNIH POTI

Občina Juršinci bo z razvojem in rednim vzdrževanjem sprehajalnih ter tematskih poti izboljšala dostopnost, varnost in privlačnost prostora za pešce. Ukrep vključuje obnovo obstoječih poti in vzpostavitev novih povezav, ki bodo služile tako vsakodnevnim uporabnikom kot obiskovalcem občine. Dobro urejene poti omogočajo varno rekreacijo, povezovanje turističnih in upravnih točk ter spodbujajo trajnostno mobilnost. Poseben poudarek je na povezovanju razpršene poselitve s postajališči javnega prometa ter zagotavljanju varnih poti do šole, zdravstvenega doma in drugih pomembnih storitev v središču Juršincev. Med prioritetskimi trasami so pešpot okoli cerkve, Puhova sprehajalna pot Juršinci–Sakušak (cca 2.500 m), pot Zagorci–Juršinci ter druge lokalno pomembne povezave.

### 3 / OPREMLJANJE POVRŠIN ZA PEŠCE IN ZAGOTAVLJANJE DODATNIH JAVNIH POVRŠIN

Občina Juršinci bo obstoječe in nove površine za pešce ter druge javne prostore ustrezno opremila z urbano opremo, ki bo izboljšala njihovo funkcionalnost, privlačnost in uporabniško izkušnjo. Oprema bo prilagojena namenu posamezne površine in lahko vključuje klopi, pitnike, koše za odpadke, zasaditev dreves za senco, javno razsvetljavo ter kažipote za pešce. Poleg tega bo občina razvijala dodatne javne prostore, namenjene druženju, rekreaciji in kakovostnemu preživljanju prostega časa. Ključne investicije vključujejo izgradnjo športnega parka in preučitev možnosti za vzpostavitev novega vaškega trga v Juršincih, ob predvideni poslovno-stanovanjski stavbi ter ureditev javnih površin okoli cerkve (pešpot, parkovna ureditev).

### 4 / ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE

Zagotavljanje dostopnosti za invalide predstavlja temelj enakopravnosti vključenosti vseh prebivalcev v prometni sistem in uporabo javnega prostora. Občina Juršinci bo z izvajanjem infrastrukturnih prilagoditev, kot so spuščeni robniki, taktilne oznake za slepe in slabovidne, klančine ter ustrezno urejena avtobusna postajališča, izboljšala samostojnost, varnost in mobilnost gibalno oviranih oseb. Pri načrtovanju novih ali prenovljenih prometnih ureditev bo upoštevan princip univerzalne dostopnosti, ki vključuje tudi nemoten dostop do javnih objektov in površin za pešce. Posebna pozornost bo namenjena območju okoli Doma starejših občanov v Juršincih, kjer je načrtovana ureditev višinskih stikov med voziščem in pločnikom za lažje premikanje varovancev in obiskovalcev doma.

#### Zanimivost:

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

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

### III. STEBER: Kolesarjenje

Vzpostavljeno bo kolesarsko omrežje, ki bo povezovalo območja znotraj občine in občino povezalo s sosednjimi občinami, ter omogočalo varno uporabo koles za vsakodnevne in rekreativne poti. Na ključnih točkah bodo urejena varna parkirišča za kolesa, počivališča in servisne postaje, namenjene podpori uporabnikom na daljših relacijah. V sodelovanju s sosednjimi občinami se bo razvil sistem za izposajo koles. V sodelovanju s šolami in lokalnimi organizacijami se bo izvajala promocija in izobraževanja na temo kolesarjenja.

1

IZGRADNJA  
KOLESARKEGA OMREŽJA

2

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

3

VZPOSTAVITEV OZ. NADGRADNJA  
SISTEMA ZA IZPOSOJO KOLES

4

DODATNA PROMOCIJA IN  
IZOBRAŽEVANJA  
NA PODROČJU KOLESARJENJA

#### 1 / IZGRADNJA KOLESARKEGA OMREŽJA

Občina Juršinci bo z izgradnjo varnega, neprekinjenega in kakovostnega kolesarskega omrežja izboljšala pogoje za vsakodnevno uporabo kolesa kot trajnostnega načina prevoza. Kolesarske steze bodo načrtovane tako, da omogočajo gladko in udobno vožnjo brez motečih robnikov, višinskih razlik ali poškodb na površini. Poseben poudarek bo na urejanju križišč z dvignjenimi prehodi ter vidno prometno signalizacijo, ki opozarja voznike na prisotnost kolesarjev in jim daje prednost. Steze bodo dovolj široke za varno srečevanje in prehitevanje, izdelane iz vremensko odpornih materialov ter povezane z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti. Ključne predvidene povezave vključujejo trase Juršinci–Zagorci–Sveti Jurij ob Ščavnici in Gabrnik–Vitomarci. Izvedba bo prilagojena lokalnim prostorskim, prometnim in finančnim razmeram – od ločenih stez do označenih souporabnih površin. Ob rekonstrukciji cest bo občina sistematično širila vozišča za vključevanje kolesarskih pasov, s čimer bo omogočena povezljivost v celovito, smiselno in varno kolesarsko omrežje.

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

Za spodbujanje kolesarjenja kot vsakodnevne in trajnostne oblike mobilnosti bo Občina Juršinci vzpostavila varna in funkcionalna parkirna mesta za kolesa, počivališča ter servisne postaje. Urejena stojala in pokrite kolesarnice omogočajo zanesljivo in varno shranjevanje koles, s čimer se zmanjšuje tveganje za krajo ali poškodbe ter povečuje privlačnost kolesarjenja za poti v šolo, na delo in po vsakodnevni opravi. Parkirna mesta bodo umeščena v neposredno bližino pomembnih točk, kot so cerkev, občina, in pošta, ter mestih kjer se križajo poti prebivalcev in uporabnikov javnega prometa. Vzpostavitveno razvojem kolesarskega omrežja se bodo urejala tudi počivališča z urbano opremo (klopi, pitniki, koši za odpadke) ter servisne postaje za osnovno vzdrževanje koles.

Počivališča bodo umeščena v smiselnih intervalih ob kolesarskih poteh, pri čemer bo upoštevana dolžina trase, teren in predvidena pogostost uporabe. Dodatno počivališče je predvideno v naselju Laze ob kolesarski povezavi Ptuj–Juršinci.

#### 3 / VZPOSTAVITEV OZ. NADGRADNJA SISTEMA ZA IZPOSOJO KOLES

Občina Juršinci bo v sodelovanju z okoliškimi občinami, s katerimi bo vzpostavljena kolesarska povezava, razvila enoten sistem za izposajo koles. Glede na razgiban teren in večje razdalje med naselji je smiselna zlasti uvedba električnih koles, ki omogočajo dostopnost tudi manj izkušenim uporabnikom in povečujejo doseg uporabnosti. Sistem bo omogočal prevzem in vračilo koles na več lokacijah znotraj občine in v sosednjih občinah, kar bo spodbujalo medobčinsko mobilnost z uporabo trajnostnih prevoznih sredstev. Vzpostavitev oz. nadgradnja sistema bo izvedena po zaključeni gradnji kolesarskih povezav, predvsem v območjih z večjo gostoto prebivalstva, kjer je kolesarjenje najbolj smiselno in učinkovito.

#### 4 / DODATNA PROMOCIJA IN IZOBRAŽEVANJA NA PODROČJU KOLESARJENJA

Za spodbujanje varne in pravilne uporabe kolesarskih površin bo Občina Juršinci izvajala redna izobraževanja za občane na temo kolesarjenja, s poudarkom na razumevanju različnih vrst kolesarskih ureditev, kot so kolesarske steze, pasovi in površine s skupno rabo (sharrowi). Izobraževanja bodo potekala bienalno in bodo razdeljena na teoretični ter praktični del – udeleženci bodo najprej spoznali prometna pravila in pomen prometnih označb, nato pa pridobljeno znanje preizkusili v realnih prometnih situacijah pod vodstvom strokovnjakov. Poleg tega bo občina v sodelovanju z lokalno šolo vključila vsebine o varnem kolesarjenju tudi v šolski program, s čimer bo prispevala k zgodnjemu ozaveščanju otrok in mladostnikov. Celostni pristop bo dolgoročno prispeval k večji prometni varnosti, povečal uporabo koles in izboljšal sožitje med različnimi udeleženci v prometu.

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

#### IV. STEBER: Javni prevoz

Izboljšala se bo dostopnost javnega prevoza z optimizacijo avtobusnih linij in boljšim prilagajanjem voznih redov potrebam prebivalcev. Prenovila in ustrezno opremila se bodo obstoječa avtobusna postajališča ter vzpostavila nova. Spodbujala se bo uporaba rednih avtobusnih linij med osnovnošolci. Redne avtobusne linije se bodo nadgradile z vključitvijo osnovnošolcev, preučila se bo tudi potreba po sistemu prevoza na klic.

1

IZBOLJŠANJE PONUDBE  
AVTOBUSNEGA PREVOZA

2

PRENOVA AVTOBUSNIH  
POSTAJALIŠČ IN  
VZPOSTAVITEV NOVIH

3

SPodbujanJE UPORABE REDNIH  
AVTOBUSNIH LINIJ ZA  
OSNOVNOŠOLCE

4

PREUČITEV POTREB PO SISTEMU  
»PREVOZA NA KLIC«

#### 1 / IZBOLJŠANJE PONUDBE AVTOBUSNEGA PREVOZA

Občina Juršinci bo z namenom izboljšanja prometne dostopnosti za vse prebivalce pristopila k izboljšanju ponudbe javnega avtobusnega prevoza. Ključni cilj ukrepa je povečanje frekvence povezav z urbanim središčem Ptuj, zlasti v jutranjih in večernih urah, kar bo omogočilo boljši dostop do delovnih mest, izobraževalnih ustanov, zdravstvenih storitev ter drugih javnih vsebin. V sodelovanju z izvajalci javnega prevoza in pristojnimi institucijami, kot je Direkcija za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP), bo občina stremela k optimizaciji voznih redov – tako z vidika časovne usklajenosti kot prostorske pokritosti. Posebna pozornost bo namenjena potrebam dnevnih migrantov, dijakov in študentov ter povezovanju lokalnih in regionalnih prevoznih sistemov v usklajen in uporabniku prijazen javni potniški sistem.

#### 2 / PRENOVA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ IN VZPOSTAVITEV NOVIH

Občina Juršinci bo izvedla celovito prenovu obstoječih avtobusnih postajališč ter vzpostavila nova na strateško pomembnih lokacijah, z namenom izboljšanja udobja, dostopnosti in varnosti uporabnikov javnega prevoza. Postajališča bodo sistematično opremljena z nadstreški za zaščito pred vremenskimi vplivi, klopmi za udobno čakanje, jasno označenimi voznimi redi, koši za odpadke in ustrezno osvetlitvijo, ki povečuje varnost v večernem času. Poleg infrastrukture bo občina poskrbela tudi za urejene in varne dostope do postajališč, zlasti za pešce in osebe z ovirano mobilnostjo. Po potrebi se bodo nekatera obstoječa postajališča premestila na primernejše lokacije, kjer bodo bolj dostopna in varna za uporabnike.

#### Zanimivost:

30% anketirancev meni, da je javni prevoz slab, 6% anketirancev meni, da javnega prevoza ni.

vir: Anketa splošne javnosti, (junij-avgust 2024)

#### 3 / SPodbujanJE UPORABE REDNIH AVTOBUSNIH LINIJ ZA OSNOVNOŠOLCE

Občina Juršinci bo z namenom izboljšanja učinkovitosti šolskega prevoza in spodbujanja trajnostnih potovalnih navad med najmlajšimi spodbujala uporabo rednih avtobusnih linij za osnovnošolce. Ukrepi predvideva zmanjšanje potrebe po posebnih šolskih prevozi in hkrati večjo vključenost otrok v sistem javnega potniškega prometa. Občina bo v sodelovanju s prevozniki analizirala obstoječe linije ter po potrebi predlagala prilagoditve voznih redov, zagotovila varne in ustrezno urejene dostope do avtobusnih postajališč ter financirala letne vozovnice za učence, ki bodo omogočale tudi uporabo avtobusa med počitnicami. Poleg infrastrukturnih in organizacijskih ukrepov bo občina v sodelovanju s šolami in starši izvajala ozaveščanje o prednostih uporabe javnega prevoza.

#### 4 / PREUČITEV POTREB PO SISTEMU »PREVOZA NA KLIC«

Občina Juršinci bo preučila potrebe in možnosti za vzpostavitev sistema prevoza na klic kot dopolnilo obstoječemu javnemu potniškemu prometu. Sistem bi bil namenjen predvsem prebivalcem z omejeno mobilnostjo ali slabšo dostopnostjo do klasičnih avtobusnih linij – kot so starejši, osebe z zmanjšano gibljivostjo in prebivalci bolj oddaljenih zaselkov. Uporabniki bi lahko vnaprej naročili prevoz, ki bi jih ob določenem času pobral in odpeljal do ključnih lokacij, kot so zdravstveni domovi, trgovine, občinske ustanove ali povezovalna avtobusna postajališča. Občina bo v sodelovanju z morebitnimi izvajalci analizirala potrebe prebivalstva, organizacijske modele, možnosti financiranja ter možnost vključitve sistema v širši regijski prometni okvir.

Zap. št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza	**	***
2	Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih	**	**
3	Spodbujanje uporabe rednih avtobusnih linij za osnovnošolce	**	**
4	Preučitev potreb po sistemu "prevoza na klic"	*	**

## V. STEBER: Osebni motorni promet

Občina Juršinci bo z doslednim in načrtnim pristopom skrbela za redno vzdrževanje in rekonstrukcije cestnega omrežja ter vključevanjem površin za hojo in kolesarjenj, kjer bo to mogoče. V okolici Osnovne šole Juršinci se bo preučila sprememba prometnega režima z vzpostavitvijo nove povezovalne ceste, uvedbo sistema Kiss & Go ter pripravo mobilnostnega načrta. Za večjo prometno varnost bodo izvedeni ukrepi za umirjanje prometa, identifikacija nevarnih točk in učinkovitejše upravljanje s parkiranjem.

**1** AKTIVNO VZDRŽEVANJE IN REKONSTRUKCIJE OBSTOJEČEGA CESTNEGA OMREŽJA

**2** PREUČITEV MOŽNOSTI SPREMEMBE PROMETNEGA REŽIMA PRI OŠ JURŠINCI

**3** IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA

**4** IDENTIFIKACIJA IN ODPRAVA PROMETNO NEVARNIH TOČK

**5** UPRAVLJANJE S PARKIRANJEM

## 1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE IN REKONSTRUKCIJE OBSTOJEČEGA CESTNEGA OMREŽJA

Občina Juršinci bo z doslednim in načrtnim pristopom skrbela za redno vzdrževanje in posodobitev obstoječega cestnega omrežja, ki predstavlja ključno infrastrukturo za vsakodnevne poti prebivalcev, dostop do storitev, šol, delovnih mest ter kmetijskih zemljišč. Vzdrževalna dela bodo vključevala popravila vozišč, sanacijo poškodb, kot so udarne jame, poseki in razpoke, ter urejanje občestne infrastrukture – vključno z odvodnjavanjem, brežinami in prometno signalizacijo.

Poleg rednega vzdrževanja bo občina izvajala tudi rekonstrukcije najbolj dotrajanih cestnih odsekov, s posebnim poudarkom na zagotavljanju varnosti vseh udeležencev, še posebej pešcev in kolesarjev. Pri vsakem večjem posegu v cestno infrastrukturo bo občina preučila možnost vključitve površin za hojo in kolesarjenje.

## 2 / PREUČITEV MOŽNOSTI SPREMEMBE PROMETNEGA REŽIMA PRI OŠ JURŠINCI

Občina Juršinci bo s ciljem povečanja varnosti otrok in izboljšanja prometne pretočnosti preučila možnosti za celovito ureditev prometnega režima v okolici Osnovne šole Juršinci. Ključni predlog zajema vzpostavitev nove povezovalne ceste, ki bi lokalni tranzitni promet preusmerila stran od glavne dovoze ceste do šole. Ob tem je predvidena uvedba sistema Kiss & Go, ki omogoča varno, hitro in neovirano izstopanje ter vstopanje otrok iz vozil.

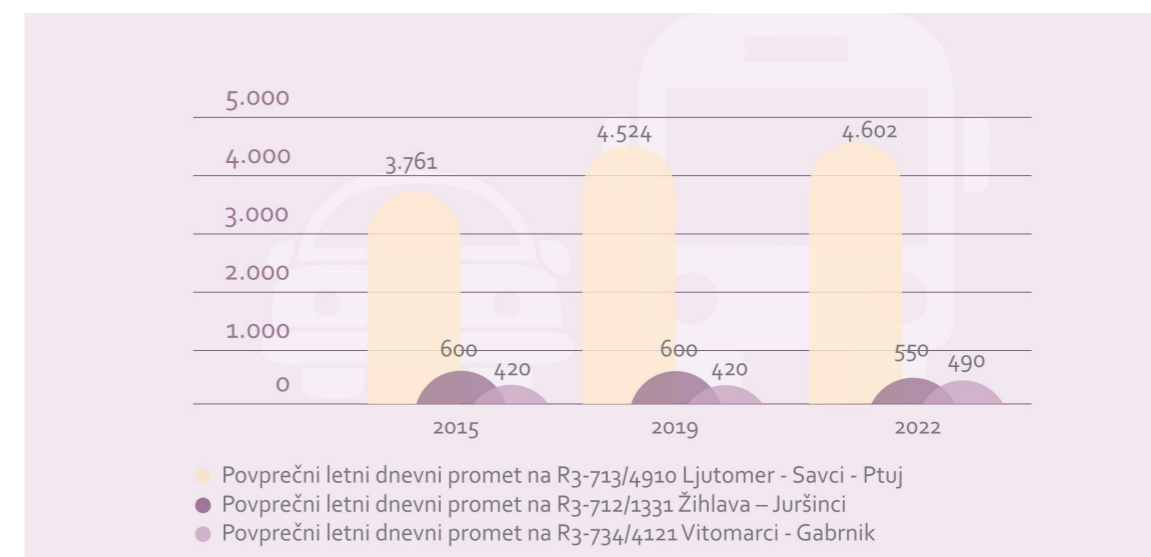
Poleg infrastrukturnih sprememb bo občina pripravila mobilnostni načrt osnovne šole in nov načrt varnih šolskih poti. V okviru teh prizadevanj se bodo razširili obstoječi pločniki ter vzpostavile površine za kolesarje, kar bo omogočilo udobno in varno pot v šolo tako za pešce kot tudi za mlade kolesarje.

## 3 / IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA

Občina Juršinci bo za izboljšanje prometne varnosti in zmanjšanje hitrosti motornega prometa, zlasti v območjih poselitve, ob šolskih poteh in postajališčih javnega prevoza, izvajala ukrepe za umirjanje prometa. Zaradi razpršene poselitve in obsežne mreže občinskih cest so hitrosti vozil pogosto previsoke, kar predstavlja tveganje za ranljive udeležence v prometu. Kot prvi korak bo občina pridobila dodatne prikazovalnike hitrosti za analizo hitrostnih vzorcev ter prepoznava najbolj kritičnih odsekov. Na podlagi teh podatkov bo načrtovala ciljno usmerjene ukrepe – od uvajanja novih omejitev hitrosti do izvedbe fizičnih posegov v infrastrukturo. Posebna pozornost bo namenjena območjem z večjo izpostavljenostjo otrok, starejših in pešcev. Prioritetno se bo razširilo območje omejene hitrosti »Cona 30« do krožnega križišča LC 155011 Juršinci–Moravci, na regionalni cesti R3-712/1331 (iz smeri Ptuj) pa se bodo izvedle optične zavore.



Slika 12: Predlog talne signalizacije in jasne delitve peš površin od ceste, kar bi umirilo promet na izmed ključnih točk v naselju Juršinci



Grafikon 8: Gibanje povprečnega letnega dnevnega prometa na treh pomembnejših prometnicah v občini (vir: SURS)



Slika 13: Primer posebne situacije križišča, ki zahteva jasno vodenje prometa z namenom izboljšanja prometne varnosti udeležencev

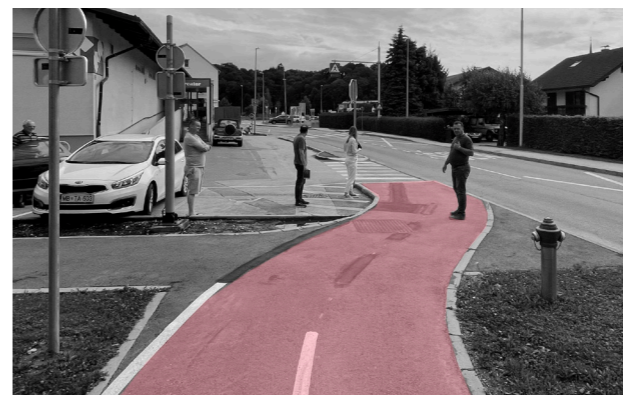
#### 4 / IDENTIFIKACIJA IN ODPIRAVA PROMETNO NEVARNIH TOČK

Občina Juršinci bo s ciljem izboljšanja prometne varnosti izvedla sistematično identifikacijo in sanacijo prometno nevarnih točk, ki predstavljajo tveganje za vse udeležence v prometu, zlasti za ranljive skupine, kot so pešci, otroci in starejši. Med kritičnimi točkami so nepregledna križišča, nevarni cestni odseki in lokacije s slabo vidljivostjo, ki jih pogosto povzročata neustrezna prometna infrastruktura ali prekomerna vegetacija ob vozišču.

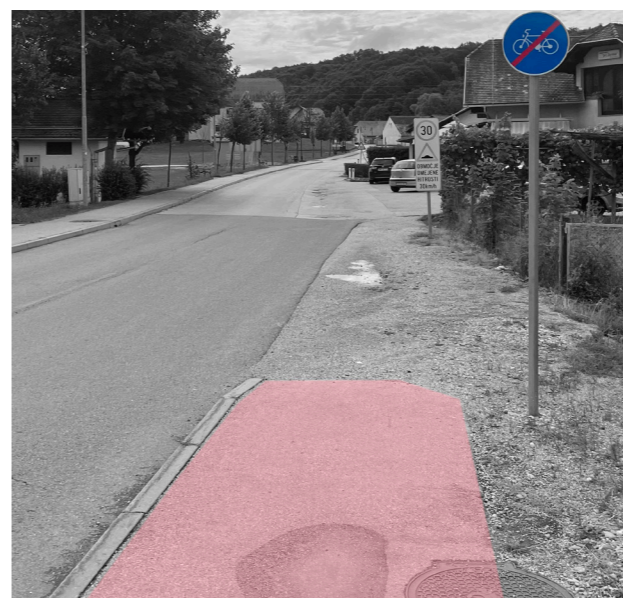
Ukrep zajema pripravo načrta sanacije z vključitvijo konkretnih ukrepov, kot so izboljšanje prometne signalizacije, preurejanje križišč za večjo preglednost, odstranitev ovir za vidljivost ter infrastrukturne izboljšave na nevarnih odsekih. Prednostno bodo obravnavane lokacije z največjo izpostavljenostjo tveganjem – predvsem tam, kjer so hitrosti vozil previsoke ali kjer je prisotna večja gostota prebivalcev.



Slika 14: Primer avtobusnega postajališča v križišču cest, brez primerne signalizacije in potrebne ureditve, ki bi zagotavljala varnost predvsem ranljivejših udeležencev v prometu – ta lokacija predstavlja eno izmed potencialno prometno nevarnih točk



Slika 15: Primer nejasne signalizacije (obstoječi asfalt je simbolično prikazan v rdeči)



Slika 16: Primer zaključka kolesarske steze (obstoječi asfalt je simbolično prikazan v rdeči)



#### 5 / UPRAVLJANJE S PARKIRANJEM

Občina Juršinci bo uvedla bolj učinkovit sistem upravljanja s parkiranjem, s ciljem povečanja dostopnosti do ključnih objektov in storitev ter spodbuditve bolj racionalne rabe avtomobilskega prometa. Po potrebi bo na izbranih javnih parkiriščih uvedeno časovno omejeno parkiranje, kar bo zagotovilo večjo pretočnost in omogočilo, da bodo parkirna mesta na voljo tistim uporabnikom, ki jih v danem trenutku dejansko potrebujejo. Ob predvidenem športnem parku bodo urejena dodatna parkirna mesta, namenjena tudi zaposlenim v bližnjem domu za ostarele, kjer se v dopoldanskem času pojavljajo težave zaradi pomanjkanja prostora. Novo parkirišče bo obenem vzpostavljeno kot izhodiščna točka za sopotništvo ali kombinirane oblike mobilnosti, saj bo občanom omogočalo, da del poti opravijo z avtomobilom, nato pa nadaljujejo z avtobusom ali drugo obliko javnega prevoza.




Zap. št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
1	Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije obstoječega cestnega omrežja	***	***
2	Preučitev možnosti spremembe prometnega režima pri OŠ Juršinci	***	***
3	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa	**	***
4	Identifikacija in odprava prometno nevarnih točk	**	***
5	Upravljanje s parkiranjem	**	***

## LEGENDA

### MEJE

-  Meja občine
-  Meje sosednjih občin




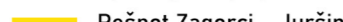
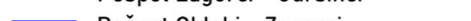
### PROMETNO OMREŽJE

-  Javna parkirišča
-  Avtobusno postajališče
-  Postajališče šolskega avtobusa


### OBSTOJEČE PEŠPOTI

-  Urejeni pločniki



### PREDVIDENE PEŠPOTI

-  Pešpot okoli cerkve
-  Pešpot Juršinci - Sakušak (Puhova sprehajalna pot) dolžine cca 2.500m
-  Pešpot Zagorci - Juršinci
-  Pešpot Oblaki - Zagorci
-  Izgradnja pločnikov ob cesti R3-712


### KOLESARSKE POTI

-  Urejena kolesarska pot



### KOLESARSKA POČIVALIŠČA

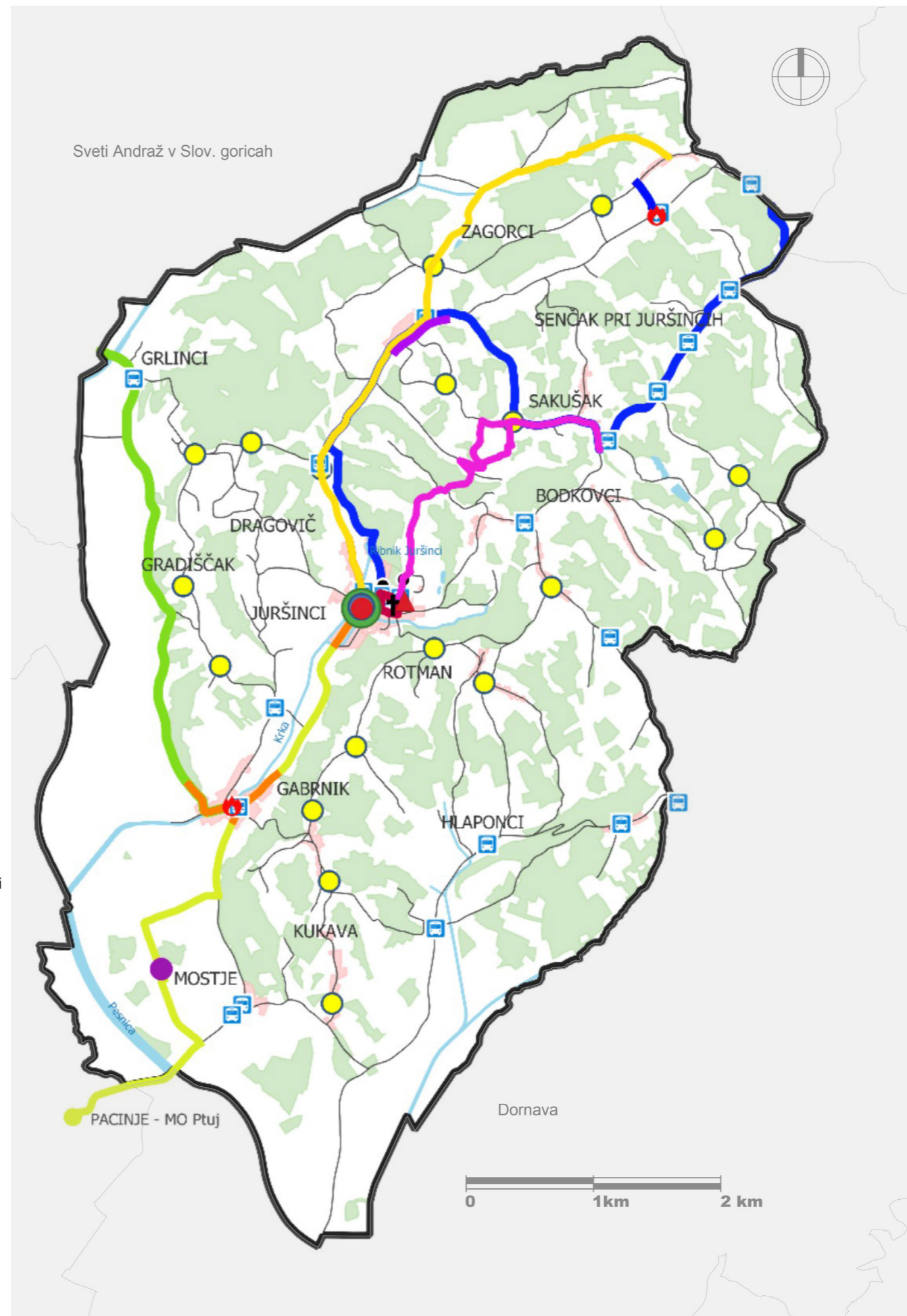
-  Obstoječe kolesarsko postajališče s servisno postajo
-  Predvideno počivališče

### LOKACIJE E-POLNILNIC

-  Avtomobilska in kolesarska polnilnica

### PREDVIDENE KOLESARSKE POTI

-  Juršinci - Zagorci - Sveti Jurij ob Ščavnici
-  Gabrnik - Vitomarci



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



Slika 17: Krožno križišče v Juršincih



## 7 | Akcijski načrt

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

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

Steber	Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Odgovornost	Viri financiranja
<b>CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE</b>										
I.1	Vzpostavitev celostnega načrtovalnega pristopa	500	500	500	500	500	500	500	Občina	Občinski proračun
I.2	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun
I.3	Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun
I.4	Digitalizacije in inovacije	10.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun
I.5	Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti	50.000	100.000	150.000	150.000	100.000			Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva
<b>HOJA</b>										
II.1	Vzpostavitev varnih površin za pešce	30.000	10.000	5.000	5.000	150.000	50.000	50.000	Občina/DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva
II.2	Razvoj in vzdrževanje sprehajalnih poti	5.000	3.000	10.000	50.000	15.000	3.000	3.000	Občina	Občinski proračun
II.3	Opremljanje površin za pešce in zagotavljanje dodatnih javnih površin	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	Občina	Občinski proračun
II.4	Zagotavljanje dostopnosti za invalide	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun
<b>KOLESARJENJE</b>										
III.1	Izgradnja kolesarskega omrežja	10.000	10.000	10.000	10.000	200.000	500.000	100.000	Občina/DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva
III.2	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles	3.000	3.000	3.000	3.000	30.000			Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva
III.3	Vzpostavitev oz. nadgradnja sistema za izposajo koles	0	0	0	0	50.000	35.000	35.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva
III.4	Dodatna promocija in izobraževanja na področju kolesarjenja	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun
<b>JAVNI PREVOZ</b>										
VI.1	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza	0	0	0	0	0	0	0	Občina/DUJPP	/
VI.2	Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih	5.000	5.000	5.000	15.000	15.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun
VI.3	Spodbujanje uporabe rednih avtobusnih linij za osnovnošolce	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	Občina	Občinski proračun
VI.4	Preučitev potreb po sistem "prevoza na klic"	5.000							Občina	Občinski proračun
<b>OSEBNI MOTORNI PROMET</b>										
V.1	Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije obstoječega cestnega omrežja	220.000	220.000	220.000	220.000	220.000	220.000	220.000	Občina/DRSI	Občinski proračun, državni proračun
V.2	Preučitev možnosti spremembe prometnega režima pri OŠ Juršinci					30.000	300.000		Občina	Občinski proračun
V.3	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun
V.4	Identifikacija in odprava prometno nevarnih točk	5.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	Občina	Občinski proračun
V.5	Upavljanje s parkiranjem				50.000	10.000	10.000	10.000	Občina	Občinski proračun

Tabela 3: Akcijski načrt

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

