

OBČINSKA
CELOSTNA
PPROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE
STARŠE





REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE STARŠE

Občinska celostna prometna strategija občine Starše 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 Starše,
Starše 93,
2205 Starše

IZVAJALCI
Masterplan d.o.o.
PRO-MOČ d.o.o.

AVTORJI
Marija Konečnik Kunst
Peter Cafuta
Vesna Čep
Špela Frumen
Aljaž Kunst
Urša Drvarič

PRESOJA KAKOVOSTI
dr. Kramar Uroš, mag. inž. log.

OBLIKOVANJE
PRO-MOČ d.o.o.

FOTOGRAFIJE
May Mahorič
občinski arhiv

LETO IZIDA
2026

KAZALO

	Nagovor župana	04
01	Uvod	06
02	Proces priprave	07
03	Delovne skupine	09
04	Vizija in cilji	10
05	Analiza obstoječega stanja	14
	5.1 Splošni podatki o občini	15
	5.2 Prometne značilnosti občine	17
	5.3 Potovalne navade	19
06	Pet stebrov ukrepanja	22
	6.1 Celostno prometno načrtovanje	24
	6.2 Hoja	28
	6.3 Kolesarjenje	31
	6.4 Javni prevoz	35
	6.5 Osebni motorni promet	38
07	Akcijski načrt	41

NAGOVOR ŽUPANA

Stanislav GREIFONER, uni. dipl. prav.

Spoštovane občanke in občani.

Občina je leta 2021 sprejela prvo celostno prometno strategijo, s katero smo postavili temelje trajnostnega urejanja prometa in začeli sistematično izboljševati prometne razmere. Z novo prometno strategijo ta prizadevanja nadgrajujemo ter uvajamo sodobne in celostne rešitve za izzive, s katerimi se soočamo danes in v prihodnje.

Strategija je bila pripravljena v tesnem sodelovanju z vami, kar je pomembno prispevalo k temu, da dokument odraža resnične potrebe lokalnega okolja. Za vaša mnenja, pobude in predloge se iskreno zahvaljujem.

Sedaj vstopamo v fazo uresničevanja zastavljenih ciljev. Z doslednim izvajanjem načrtovanih ukrepov bomo postopoma prispevali k večji prometni varnosti, boljši dostopnosti in višji kakovosti bivanja v naši občini. Naš skupni cilj je ustvariti urejen, varen in trajnostno naravnani prometni prostor, prijazen do vseh generacij.

S spoštovanjem,
župan občine Starše
Stanislav Greifoner





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 z izdelavo prve celostne prometne strategije iz leta 2021 (CPS) uvedla načrtni pristop k urejanju prometa, ki povezuje dolgoročno vizijo trajnostne mobilnosti z ukrepi za izboljšanje prometnega sistema. Nova občinska celostna prometna strategija (OCPS) nadaljuje ta proces z določitvijo jasnih razvojnih usmeritev in prioritet, prilagojenih aktualnim potrebam ter prostorskim značilnostim občine. Dokument je rezultat povezovanja strokovnih pregledov, vključevanja javnosti in sodelovanja ključnih deležnikov, kar omogoča usklajeno in celovito načrtovanje prometnih rešitev.

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Ta pristop k načrtovanju prometa umešča promet v širši okvir družbenega, gospodarskega in okoljskega razvoja. Poudarek ni zgolj na gradnji prometne infrastrukture, temveč na uravnoteženem razvoju vseh oblik mobilnosti, zmanjševanju odvisnosti od osebnega avtomobila ter spodbujanju trajnostnih načinov prevoza. Na ta način se krepi prometna varnost, zmanjšujejo negativni vplivi prometa na okolje ter dolgoročno izboljšuje kakovost življenja v občini.

Tradicionalno načrtovanje prometa	Celostno načrtovanje prometa
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija z drugimi sektorji
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Tabela 1: Primerjava tradicionalnega in celostnega načrtovanja prometa

2 PROCES PRIPRAVE

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 2026. 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.

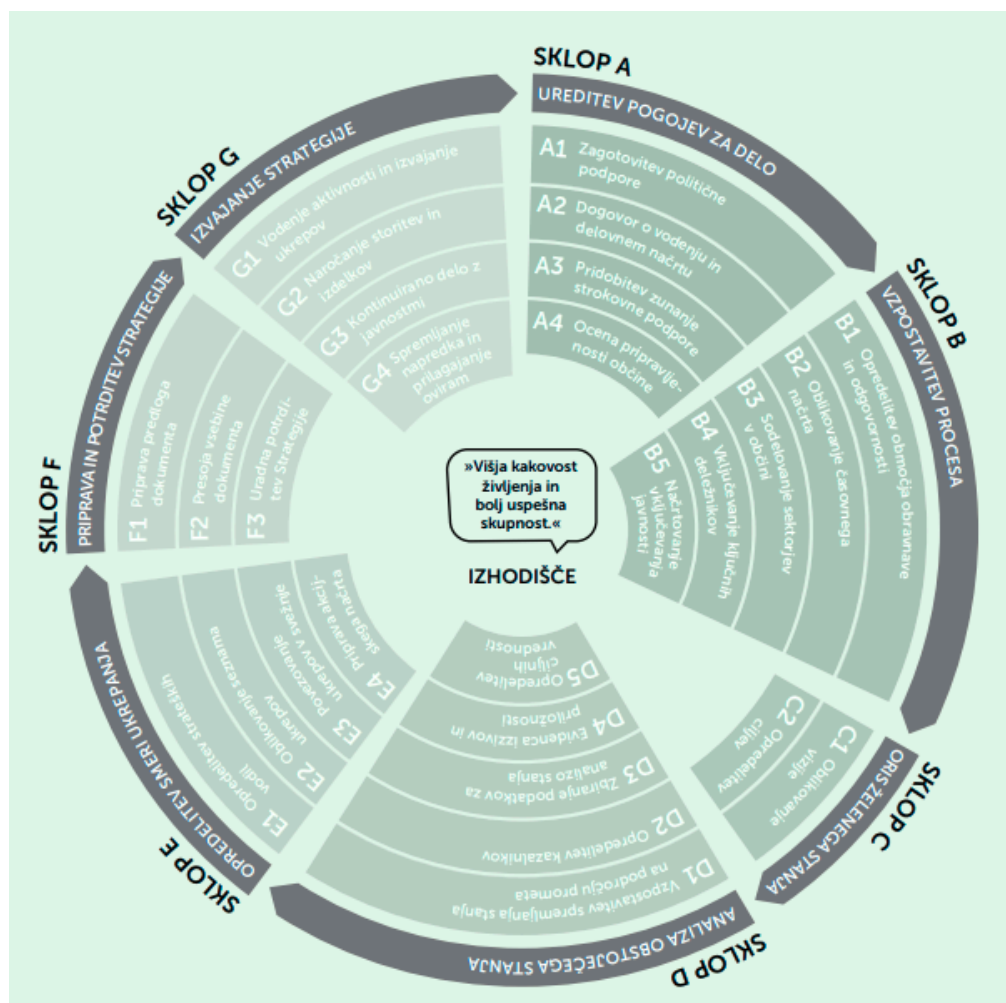


Diagram 2: Shematski prikaz procesa priprave OCPS, vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo ©Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo april 2023



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.



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. Pripravljen so bile smernice za vključevanje prebivalcev in zbiranje mnenj.



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.



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.



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.



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.



3 DELOVNE SKUPINE

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



IZVAJALEC

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



OŽJA DELOVNA SKUPINA

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



ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Širša delovna skupina, sestavljena iz ključnih deležnikov, je bila vključena v več faz procesa priprave OCPS. Aktivno je sodelovala pri oblikovanju vizije in ciljev strategije, določanju ciljnih vrednosti, prepoznavanju ključnih izzivov in priložnosti ter oblikovanju strateških usmeritev. Poleg tega je prispevala strokovne in praktične vpogleda pri oblikovanju konkretnih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini.



SPLOŠNA JAVNOST

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

4 VIZIJA IN CILJI

Vizija in cilji so temelj vsakega strateškega načrtovanja, saj določajo smer razvoja in dolgoročne prioritete. Vizija predstavlja zelene prihodnje razmere, ki jih želimo doseči, in deluje kot skupni cilj, h kateremu stremimo, cilji pa so konkretne usmeritve in merila, s katerimi vizijo postopoma uresničujemo. Njihova pomembnost se kaže predvsem v usmerjanju odločanja in načrtovanja, saj omogočajo, da se ukrepi in razvojna strategija izvajajo premišljeno in v skladu z dolgoročnimi potrebami.

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

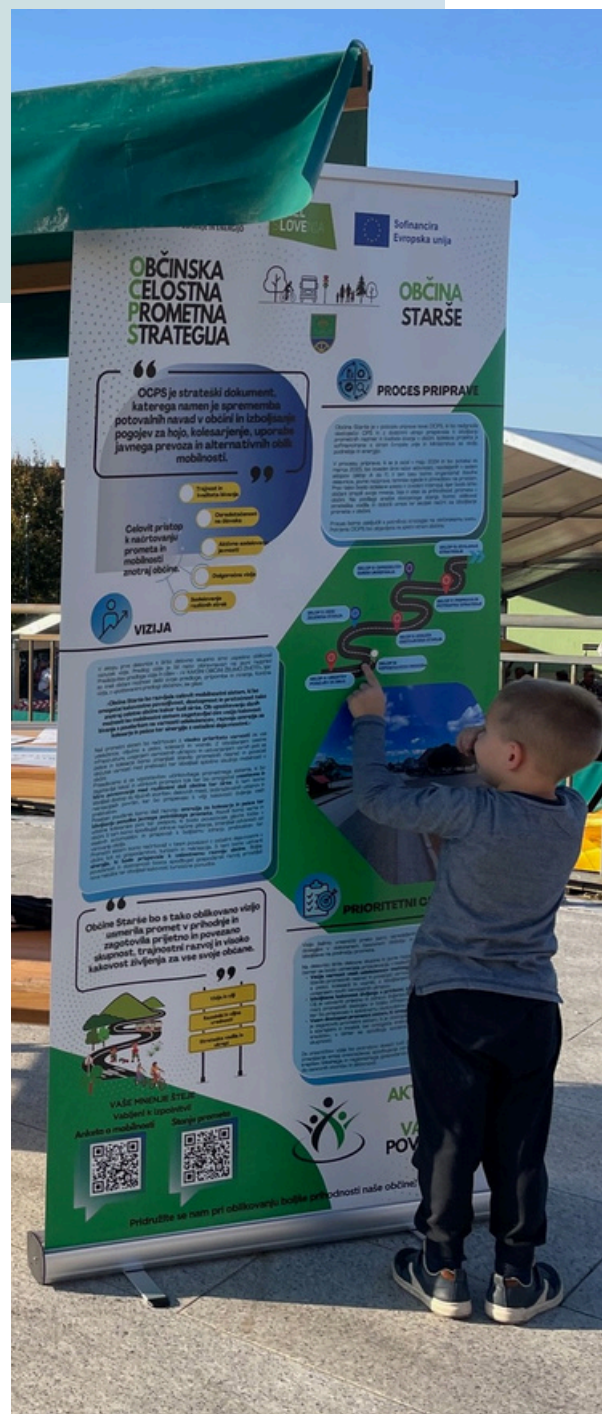
VIZIJA OCPS OBČINE STARŠE

“

Občina Starše bo razvijala celovit mobilnostni sistem, ki bo omogočal kakovostno povezljivost, dostopnost in pretočnost tako znotraj celotne občine, kakor tudi širše. Ob upoštevanju danih možnosti bo mobilnostni sistem zagotavljal čim večjo kakovost bivanja s poudarkom na varnosti udeležencev, razvoju omrežja za kolesarje in pešce ter sinergije z ostalimi dejavnostmi.

”

Vizija izhaja iz potrebe po usklajenem razvoju prometa, ki bo dolgoročno podpiral vsakdanje življenje prebivalcev. Prometni sistem bo omogočal enostavno in zanesljivo gibanje po občini ter dobre povezave z okoliškimi območji, hkrati pa bo zmanjšal prometne obremenitve in negativne vplive na prostor. Z izboljšanjem varnosti bo občina spodbujala aktivne oblike mobilnosti. Povezovanje prometnih rešitev z drugimi dejavnostmi in prostorskim razvojem bo prispevalo k večji funkcionalnosti prostora ter k višji kakovosti bivanja za vse generacije.



CILJI OCPS OBČINE STARŠE

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 prioritetnimi cilji prispevali k celovitemu uresničevanju vizije.



CILJNE VREDNOSTI ZASTAVLJENIH CILJEV

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

Ciljne vrednosti predstavljajo ključne učinke, s katerimi bo občina spremljala napredek pri uresničevanju ciljev strategije. Določajo merljive in dosegljive spremembe na področju izbranih ciljev, ter omogočajo objektivno vrednotenje učinkovitosti izvedenih ukrepov.

Za namen spremljanja učinkov je bil opredeljen ožji izbor kazalnikov. Za leto 2024 so bile izmerjene izhodiščne vrednosti na podlagi kordonskega štetja prometa, anket o potovalnih navadah šolarjev in zaposlenih ter statističnih podatkov o količini prometnih nesreč. Na tej osnovi so bile za leto 2031 oblikovane ciljne vrednosti, ki odražajo zelene spremembe v prometu.

Zap. številka	Cilji po vrstnem redu pomembnosti	Kazalnik	Ciljna vrednost		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2024	Ciljna vrednost v letu 2032
1	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	7 v letih 2019-2023	0 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	14%	25%
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	14%	30%
		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	10%	11%
4	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	100%	85%
5	Bolj zdravi in aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	1%	3%
6	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo	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	65%	60%

Tabela 2: Razvrstitev ciljev glede na pomembnost, kazalniki spremljanja učinkov ter izhodiščne vrednosti za leto 2024 in ciljne vrednosti za leto 2032

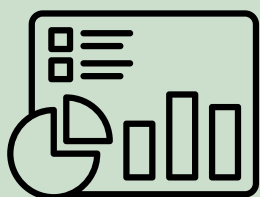


5 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

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

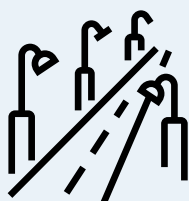
Pri pripravi analize so bili uporabljeni različni viri in metode, kot so kordonsko štetje prometa, ankete o potovalnih navadah zaposlenih in šolarjev, anketa splošne javnosti, poglobljeni intervjuji s ključnimi deležniki, javne razprave in terenski ogledi. Zbrani podatki so bili analizirani z namenom 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. Na podlagi ugotovitev analize bodo v naslednjem poglavju predstavljene prepoznane učinkovite obstoječe ureditve, izpostavljeni ključni izzivi ter opredeljene konkretne priložnosti za nadaljnji razvoj prometnega sistema.



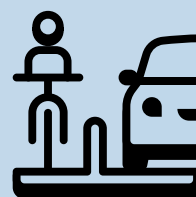
SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Osnovne prostorske, demografske in migracijske značilnosti občine



PROMETNE ZNAČILNOSTI OBČINE

Pregled obstoječega prometnega sistema, prometnih tokov in prometne varnosti v občini



POTOVALNE NAVADE

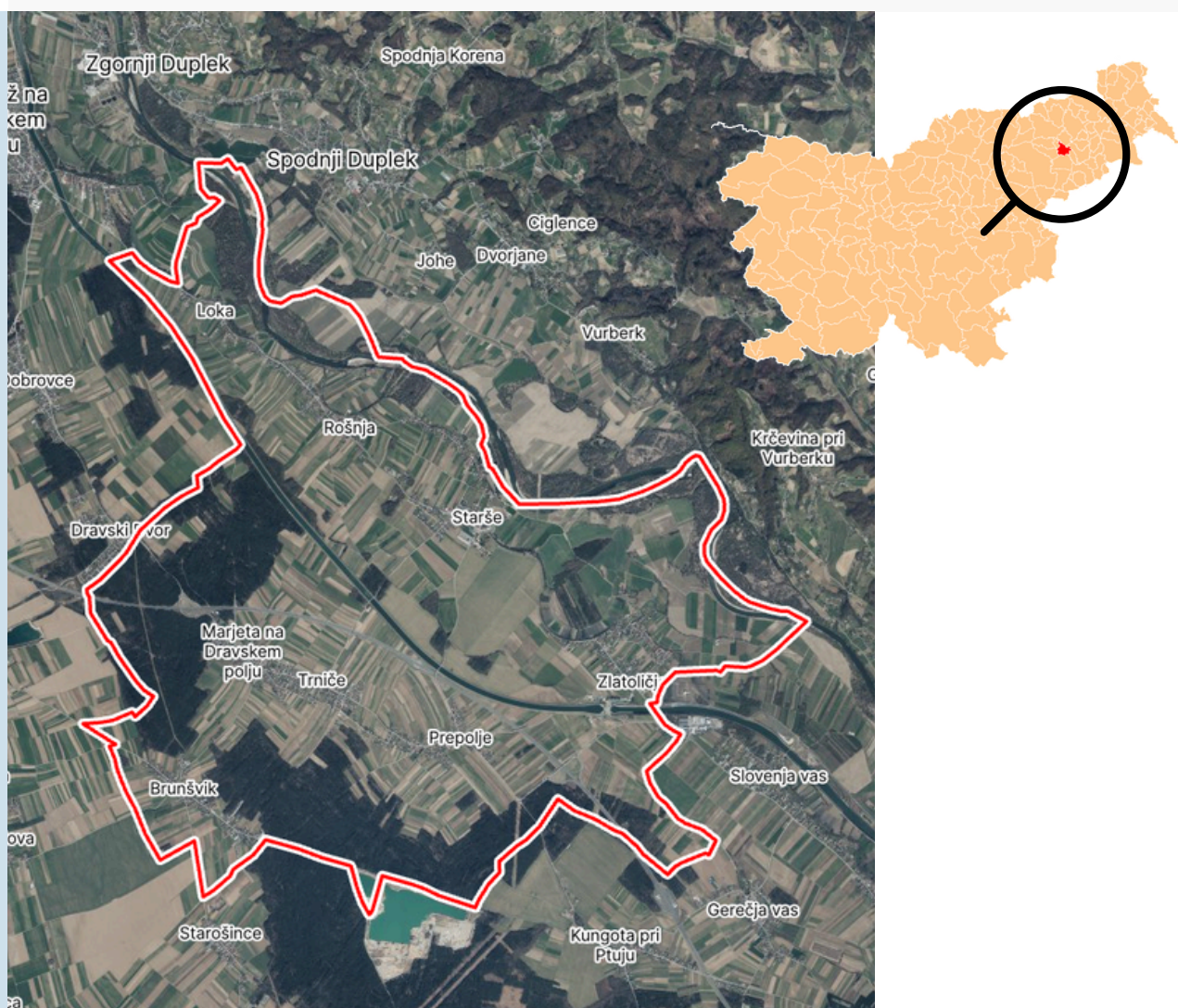
Značilnosti potovalnih navad prebivalcev, izbira prevoznih sredstev in vzorci dnevnih potovanj

5.1 Splošni podatki o občini

PROSTORSKE ZNAČILNOSTI OBČINE

Občina Starše leži v severovzhodnem delu Slovenije, v podravski statistični regiji in meri 34 km² ter se po površini med slovenskimi občinami uvršča na 165. mesto. Območje se deloma razteza po dravskih terasah, deloma po nižinski ravnici ob Dravi ter obsega osem naselij: Loka, Rošnja, Starše, Zlatoličje, Marjeta, Trniče, Prepolje in Brunšvik. Gre za podeželsko občino, v kateri prevladujeta kmetijstvo in obrt, poseben naravni pomen pa ima območje Nature 2000 in del Krajinskega parka Drave.

Pretežno raven relief omogoča ugodne pogoje za razvoj prometne infrastrukture in vsakodnevno mobilnost prebivalstva. Razpršena poselitev v več manjših naseljih in pretežno podeželska raba prostora vplivata na večjo potrebo po vsakodnevni mobilnosti prebivalcev. Hkrati lega občine v funkcijskem zaledju Maribora in Ptuja pomembno prispeva k izraziti dnevni prometni migraciji delovno aktivnega prebivalstva. Delovna mesta ter izobraževalne in storitvene dejavnosti so v veliki meri prostorsko skoncentrirane zunaj občine, kar dodatno povečuje potrebo po vsakodnevnem potovanju prebivalcev.



Slika 2: Geografska lokacija občine Starše in lokacija naselij; vir: Wikipedia.

DEMOGRAFSKI STATISTIČNI PODATKI

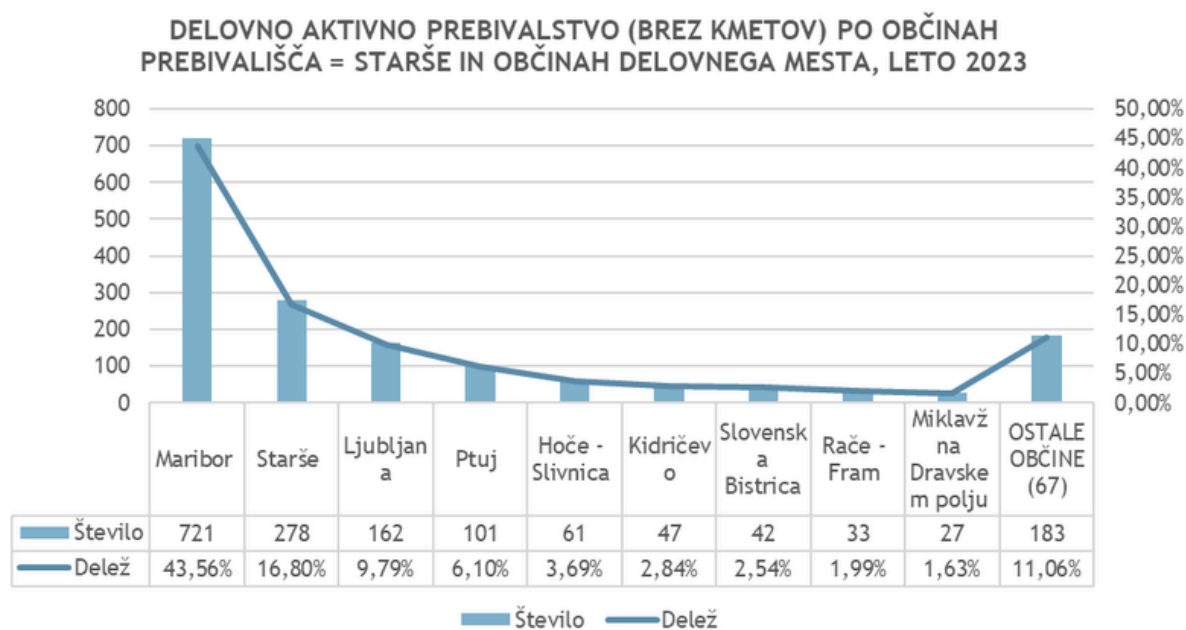
Po podatkih SURS za leto 2023 je v občini živel približno 4.110 prebivalcev. Gostota poselitve je znašala okoli 120 prebivalcev na km², kar je več od slovenskega povprečja, ki znaša 105 prebivalcev na km². V občini je bil zabeležen negativen naravni prirast (-0,5 na 1.000 prebivalcev), medtem ko je bil selitveni prirast pozitiven (5,4 na 1.000 prebivalcev), zato je skupni prirast znašal 4,9, kar je več kot državno povprečje.

Povprečna starost prebivalcev je bila 45,4 leta in tako višja od slovenskega povprečja, indeks staranja pa je bil v občini prav tako višji kot v Sloveniji. V občini delujeta dva vrtca, ki ju je obiskovalo 133 otrok. V šolskem letu 2023/2024 se je v osnovnih šolah izobraževalo približno 300 učencev, srednje šole pa je obiskovalo okoli 170 dijakov. Med 1.000 prebivalci je bilo 34 študentov in 6 diplomantov, kar je nekoliko manj od slovenskega povprečja. Med prebivalci v starosti 15–64 let je bilo približno 65 % delovno aktivnih, kar je manj kot na ravni države.

DELOVNE MIGRACIJE

Po podatkih SURS je v letu 2023 bilo v občini Starše 1.655 delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov) ter 600 delovnih mest. Od tega jih je 278 zasedenih s strani domačinov, preostalih 322 pa z osebami iz drugih občin. Večina delovno aktivnih prebivalcev, natančneje 1.377, je bila zaposlena izven občine, kar pomeni, da se velik delež prebivalcev vsakodnevno vozi na delo v druge občine.

Največ prebivalcev občine Starše je bilo v letu 2023 zaposlenih v Mariboru (721 oseb oziroma 43,6 % vseh delovno aktivnih), sledijo Ljubljana (162 oseb oziroma 9,8 %), Ptuj (101 oseba oziroma 6,1 %), Hoče-Slivnica (61 oseb oziroma 3,7 %), ter še nekatere druge okoliške in bolj oddaljene občine, kot so Kidričevo, Slovenska Bistrica, Rače-Fram, Miklavž na Dravskem polju in še 67 drugih slovenskih občin. Delež prebivalcev, zaposlenih v občini Starše, je relativno nizek (16,8 %).

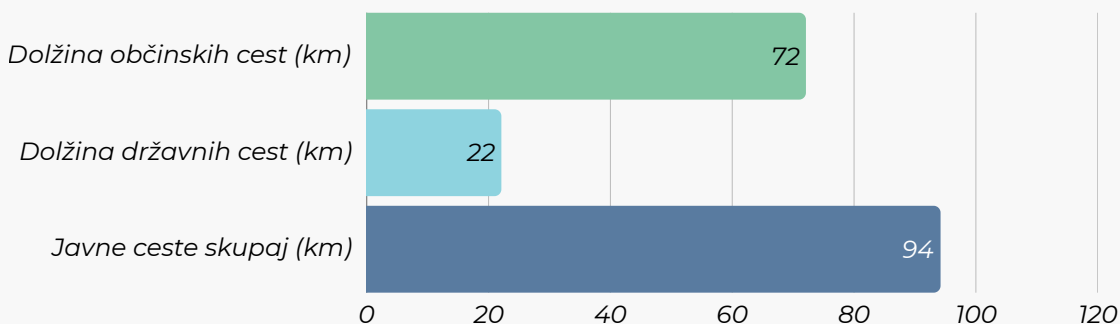


Grafikon 1: Prikaz delovno aktivnega prebivalstva v letu 2023 za občino Starše po občinah prebivališča, vir: SURS.

5.2 Prometne značilnosti občine

CESTNO PROMETNO OMREŽJE

Občina Starše razpolaga z obsežnim javnim cestnim omrežjem, ki skupaj obsega več kot 94 kilometrov. Od tega predstavljajo občinske ceste 72,1 kilometra, medtem ko državne ceste predstavljajo 22,1 kilometra. Območje občine prečka avtocesta A4, ki je del slovenske vzhodne avtocestne mreže. Poleg avtoceste prečkajo občino državne ceste regionalnega pomena, ki povezujejo posamezna naselja z okoliškimi središči. Državne ceste dopolnjuje gosto omrežje občinskih cest, ki omogoča povezavo med naselji in zagotavlja osnovno prometno dostopnost. Zaradi tovrstne strukture cestnega omrežja je velika odgovornost za vzdrževanje in urejanje cestnega omrežja na strani občine, prav tako to razmerje poudarja pomen stalnega vlaganja v nadgradnjo občinskih cest, saj predstavljajo hrbtenico lokalne prometne infrastrukture.



Grafikon 2: Prikaz dolžin javnih cest v občini Starše, vir: <https://podatki.gov.si>.



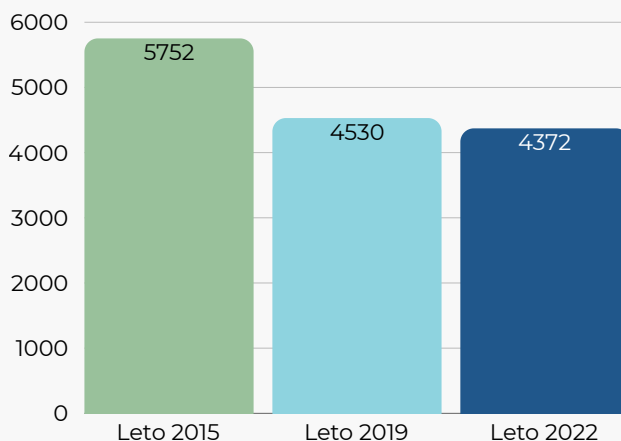
Slika 3: Prikaz cestnega omrežja v občini Starše, vir: PISO.

PROMETNA OBREMENITEV CEST

Obremenitev cestnega omrežja v občini Starše odraža kombinacijo rasti osebnega prometa, sprememb prometnih tokov in vloge regionalnih cest. Število osebnih avtomobilov v občini Starše se iz leta v leto povečuje. Leta 2010 je bilo v občini registriranih 2.160 osebnih avtomobilov, leta 2015 že 2.184, do leta 2020 pa se je število povečalo na 2.354. Povprečna starost avtomobila je v letu 2020 znašala 11 let. Na 1.000 prebivalcev je bilo leta 2020 579 avtomobilov, do leta 2024 pa se je ta številka zvišala na 603 avtomobile na 1.000 prebivalcev.

Promet na odseku R2-454 Miklavž–Hajdina v naselju Starše se v zadnjih letih zmanjšuje, kar je posledica preusmerjanja dela prometa na avtocestno omrežje. Leta 2015 je bil povprečni dnevni promet (PDP) 5.752 vozil, leta 2019 4.530 vozil, leta 2022 pa 4.327 vozil.

Grafikon 3: Primerjava povprečnega letnega dnevnega prometa na R2-454/1400 Miklavž – Hajdina v letih 2015, 2019 in 2022.

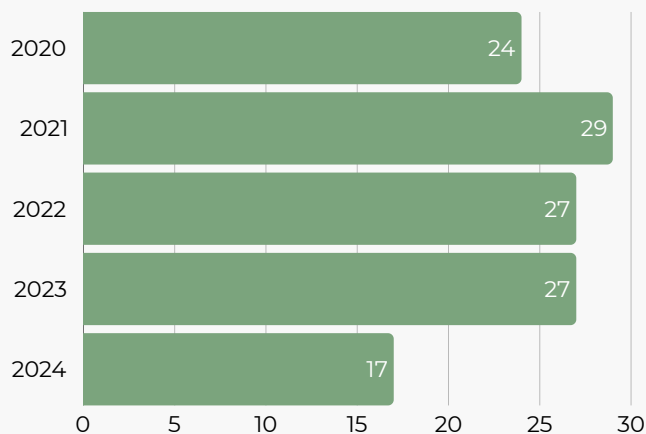


PROMETNA VARNOST

Podatki o prometni varnosti v občini Starše kažejo, da je bilo v obdobju med letoma 2020 in 2024 zabeleženih skupno 124 prometnih nesreč. Med temi je bilo šest nesreč s hujšimi telesnimi poškodbami ali s smrtnim izidom. V dveh prometnih nesrečah so bili udeleženi pešci, v devetih pa kolesarji. Najpogostejši vzrok prometnih nesreč je prevelika hitrost, kar kaže na potrebo po dodatnih ukrepih za umirjanje prometa. Glavni udeleženci v prometnih nesrečah so osebna vozila, kar poudarja potrebo po izboljšanju varnostne infrastrukture in ozaveščanju voznikov.



Slika 4: Lokacija prometnih nesreč med leti 2020 in 2024 v občini Starše, vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>.



Grafikon 5: Število prometnih nesreč med leti 2020 in 2024 v občini Starše, vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>.

5.3 Potovalne navade v občini

V okviru priprave OCPS so bile podrobneje proučene tudi potovalne navade občanov. Izvedeno je bilo kordonsko štetje prometa za pridobitev informacij o uporabi potovalnih načinov v občini. 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 na Osnovni šoli Starše. Prav tako je bila na Osnovni šoli Starše izvedena anketa med zaposlenimi z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih.

KORDONSKO ŠTETJE PROMETA

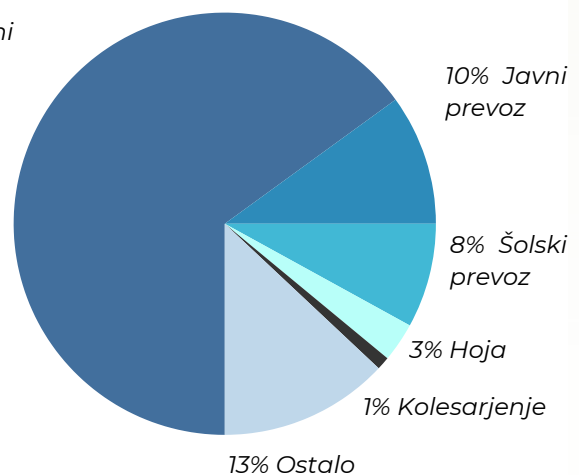
Kordonsko štetje prometa je bilo izvedeno konec maja 2024 ob Osnovni šoli Marjeta na Dravskem polju v času jutranje in popoldanske prometni konici. Rezultati štetja so pokazali, da je delež uporabe osebnega avtomobila najvišji, saj dosega 65 %, sledi delež uporabe javnega prevoza z 10 % in delež uporabe organiziranega šolskega prevoza z 8 %. Delež uporabe hoje znaša 3 % in delež uporabe kolesa 1 %. Preostali delež predstavljajo motorji, potniški kombiji ter lažja in težja tovorna vozila.

Slika 5: Urejen kolesarski pas in območje cone 30 km/h, območje Osnovne šole Starše



Slika 6: Usposabljanje za vožnjo kolesa, Osnovna šola Starše

65% Osebni avtomobil



Grafikon 6: Deleži potovalnih načinov glede na rezultate kordonskega štetja prometa

ANKETA MED ŠOLARJI

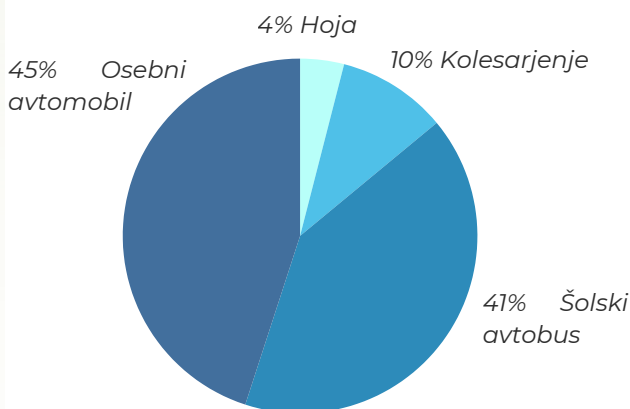
Anketa o prihodih v osnovno šolo je bila izvedena junija 2024 med učenci 3., 5. in 7. razreda na Osnovni šoli Starše. Rezultati ankete so pokazali, da največji delež prihodov predstavlja osebni avtomobil (45 %), sledi šolski avtobus (integriran v linije javnega prevoza) z 41 %, medtem ko je delež uporabe kolesa (10 %) in delež uporabe hoje (4 %) precej nizek.



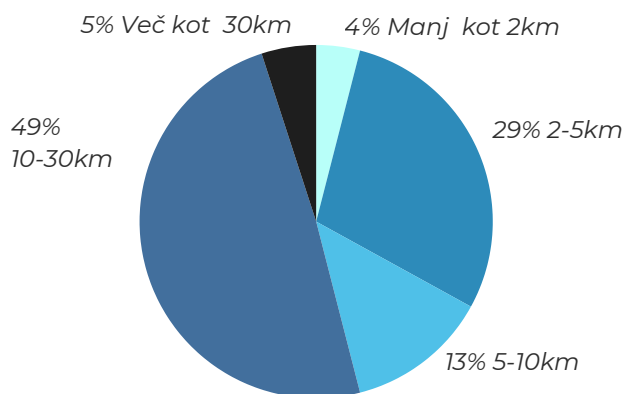
Slika 7: Postajališče za avtobus, območje Osnovne šole Starše

ANKETA MED ZAPOSLENIMI

Anketa o poteh na delo je bila izvedena junija 2024 med zaposlenimi na Osnovni šoli Starše. Rezultati ankete so pokazali, da vsi anketirani za prihod na delo uporabljajo osebni avtomobil, čeprav bi lahko glede na razdalje (33 % zaposlenih ima delovno mesto oddaljeno manj kot 5 km) uporabili tudi aktivne oblike mobilnosti.



Grafikon 7: Deleži potovalnih načinov glede na rezultate ankete med šolarji na Osnovni šoli Starše



Grafikon 8: Oddaljenost zaposlenih od delovnega mesta glede na rezultate ankete med zaposlenimi na Osnovni šoli Starše

Analiza potovalnih navad v občini Starše, ki temelji na kordonskem štetju prometa ter anketah med šolarji in zaposlenimi, kaže izrazito prevlado osebnega avtomobila. Med šolarji je uporaba kolesa relativno višja (10%), vendar je v splošnem prometu nizka (1%). Hoja znaša 4% pri šolarjih in 3% v splošnem prometu, medtem ko šolarji pogosto uporabljajo šolski avtobus (41%). Ti podatki kažejo, da aktivne oblike mobilnosti in javni prevoz trenutno prispevajo le majhen delež k vsakodnevnim prevozom, medtem ko osebni avtomobil prevladuje.



6 PET STEBROV UKREPANJA

Poglavje opredeljuje ključne stebre ukrepanja, ki predstavljajo osrednje vsebinske temelje strategije za doseganje vizije in ciljev OCPS občine Starše. Vsaka smer ukrepanja izhaja iz ugotovitev analize obstoječega stanja ter sledi strateškimi ciljem in opredeljenim prioriteta. Zajetih je pet vsebinskih področij, za vsako od teh so predstavljene ključne ugotovitve o trenutnem stanju prometnega sistema, pridobljene na podlagi analize obstoječega stanja ter umeščene v širši kontekst dosedanjih dosežkov, prepoznanih izzivov in razvojnih priložnosti. Za vsako področje so opredeljene prioritete, strateška vodila ter nabor ukrepov, namenjenih izvajanju v prihodnjem sedemletnem obdobju.

5 STEBROV UKREPANJA

Strategija je sestavljena iz krovnega stebra, ki obravnava celotno prometno načrtovanje in stebrov, ki obravnavajo potovalne načine v občini: hoja, kolesarjenje, javni prevoz in osebni motorni promet.

KLJUČNI DOSEŽKI, IZZIVI IN PRILOŽNOSTI TER PRIORITETE

Analiza prometnega sistema v občini omogoča poglobljen vpogled v njegovo obstoječe stanje ter prepoznavo ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti ter določitev prioritete za prihodnje usmerjanje.



Grafikon 9: Pet stebrov ukrepanja OCPS

Ključni dosežki predstavljajo napredke na ključnih področjih mobilnosti v občini in omogočajo vpogled v obstoječe stanje, prepoznavanje uspešnih praks ter identifikacijo področij, kjer so potrebne nadaljnje izboljšave. Izzivi predstavljajo prepoznane pomanjkljivosti, ki vplivajo na neenakomerno razvitost prometnega sistema in omejujejo njegovo delovanje. Prepoznavanje osrednjih prometnih izzivov je bistveno za uresničevanje ciljev strategije in prilagajanje prometnega sistema dejanskim potrebam občine, saj omogoča prepoznavanje ključnih problematik ter vzpostavlja podlago za oblikovanje ustreznih strateških usmeritev. Priložnosti predstavljajo področja z razvojnim potencialom za izboljšave. Prepoznavanje ključnih priložnosti omogoča ciljno usmerjanje prihodnjega razvoja prometnega sistema. Opredeljene prioritete usmerjajo izvajanje ukrepov in opredeljujejo zelene spremembe v prometnem sistemu.

STRATEŠKA VODILA, AMBICIJE IN NABOR UKREPOV

Za vsak steber ukrepanja so določena strateška vodila in kvantificirane ambicije, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije. Strateška vodila služijo kot okvir za usmerjanje načrtovanja in izvajanja ukrepov ter določajo prednostna področja delovanja. Izhajajo iz vizije in ciljev in odražajo prioritete, ki si jih je zadala naša občina ter upoštevajo prepoznane izzive in priložnosti. Vsako strateško vodilo je opremljeno s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije. Ambicije se merijo na podlagi kazalnikov, ki zajemajo podatke o številu nesreč, deležih in obsegu uporabe posameznih potovalnih načinov na prometnici v občini ter deležih uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo in na delo.

Na podlagi izvedenih analiz in predhodnih opredelitev je določen nabor ukrepov za posamezen steber strategije, namenjen postopnemu izboljševanju prometnega sistema v prihodnjem sedemletnem obdobju. Ukrepi, ki se v tem obdobju ne izvedejo, bodo služili kot izhodišče in usmeritev za prihodnji razvoj in nadaljnje strateške aktivnosti. Ukrepi so razdeljeni po stebrih strategije in vsebujejo predviden nabor projektov za izvedbo in usmeritve za upravljanje s prometom.



Grafikon 10: Struktura OCPS po stebrih ukrepanja

6.1 Steber Celostno prometno načrtovanje

Steber celostnega prometnega načrtovanja predstavlja temelj usklajenega in dolgoročnega razvoja prometnega sistema v občini ter prispeva k trajnostnemu in učinkovitemu prometu, ki izboljšuje kakovost bivanja.

DOSEŽKI

Občina je od sprejetja Celostne prometne strategije (CPS) leta 2021 dosegla pomemben napredek. Izvedenih je bilo približno 50 % ukrepov iz akcijskega načrta, pri čemer so bili ukrepi realizirani v vseh stebrih CPS, kar potrjuje celovit pristop k obravnavi prometnih izzivov. Pozitiven premik predstavlja tudi zagotavljanje sredstev v občinskem proračunu za vzdrževanje in nadgrajevanje cestne infrastrukture, vključno z vlaganji v trajnostne oblike mobilnosti.



Kljub doseženemu napredku se razvoj trajnostne mobilnosti v občini sooča z več omejitvami. Med ključnimi izzivi izstopa pomanjkljiva kadrovska podpora za načrtovanje in izvajanje ukrepov, ob hkrati omejenih finančnih zmožnostih občinskega proračuna, saj velik del sredstev odteka za vzdrževanje obstoječe prometne infrastrukture. Lega občine z večjimi razdaljami do večjih zaposlovalcev in izobraževalnih središč dodatno otežuje zmanjševanje odvisnosti od osebnega avtomobila ter vzpostavljanje pogojev za aktivno mobilnost kot učinkovito alternativo motornemu prometu.

IZZIVI

Slika 8: Na ravnih cestnih odsekih med naselji se pogosto razvijajo visoke hitrosti vozil, Starše - Prepolje

PRILOŽNOSTI

Hkrati se na področju celostnega prometnega načrtovanja odpirajo pomembne priložnosti za nadaljnji razvoj. Pretežno raven teren občine ustvarja ugodne pogoje za večjo rabo hoje in kolesarjenja. Strnjena poselitev in kratke razdalje med naselji omogočajo učinkovito in hitro premikanje znotraj občine, kar predstavlja pomemben potencial za razvoj trajnostno naravnanih prometnih rešitev. V okviru rekonstrukcij cest je smiselno načrtovati površine za pešce in kolesarje ter postopoma izboljšati pogoje za njihovo uporabo. Pomembna priložnost je tudi okrepitev promocije trajnostnih oblik mobilnosti ter vključevanje prebivalcev v procese načrtovanja, kar omogoča razvoj prometnega sistema, prilagojenega potrebam prebivalcev.

Slika 9: Ravninska konfiguracija prostora predstavlja priložnost za aktivne oblike mobilnosti, Prepolje



Steber: Celostno prometno načrtovanje			
Prioriteta			
Vzpostavitev prometnega sistema, ki temelji na potrebah in željah občanov ter vključuje stalne izboljšave za večjo varnost vseh oblik mobilnosti in višjo kakovost življenja			
Strateško vodilo			
Vzpostavitev prometnega sistema, ki temelji na potrebah in željah občanov ter s celovitimi izboljšavami na področju vseh oblik mobilnosti prispeva k višji kakovosti življenja ter ustvarja varno, dostopno in prijazno bivalno okolje za vse			
Kvantificirane ambicije			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2024	2032	
Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti (uporaba hoje, kolesa, javnega prevoza) v prometu	14%	19%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih	14%	25%	Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih
Znižati število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	7 (med leti 2019 in 2023)	0 (med leti 2027 in 2031)	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let
Svežnji ukrepov		Nabor ukrepov	
Vzpostavitev sistema spremljanja, vrednotenja in podatkovne podpore	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS		
	Digitalizacije in inovacije		
	Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk		
Zagotavljanje izvedbenih pogojev in družbene podpore ukrepom	Okrepljeno sodelovanje s sosednjimi občinami		
	Aktivno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov		
	Krepitev finančne podpore za izvajanje prometnih ukrepov		
	Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti		

Tabela 3: Prioriteta, strateško vodilo, kvantificirane ambicije ter svežnji in nabor ukrepov za steber CPN

OPIS UKREPOV ZA STEBER CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Zap.št.	Opis ukrepa	Izvedbena konkretizacija
Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS		
1	Po sprejetju Občinske celostne prometne strategije (OCPS) na občinskem svetu se bo v občini Starše izvajanje strategije redno spremljalo, pri čemer bo enkrat letno pripravljeno poročilo o napredku in učinkih. Spremljanje bo potekalo v skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja, ki vključuje beleženje obveznih kazalnikov, predpisanih s strani pristojnega ministrstva, ter dodatnih kazalnikov, izbranih glede na cilje občine. Rezultati bodo služili za sprotno prilagajanje ukrepov in obveščanje javnosti o izvajanju strategije.	<i>Kot izvedba ukrepa v posameznem letu se šteje izvedba meritev in poročanje o izvajanju OCPS.</i>
Digitalizacije in inovacije		
2	Občina Starše bo z uvajanjem digitalizacije in inovativnih rešitev v prometno načrtovanje izboljšala učinkovitost, dostopnost, racionalnost in varnost prometnega sistema. V okviru ukrepa bo pripravila interaktivne zemljevide, ki bodo prikazovali varne poti za pešce in kolesarje, lokacije parkirišč ter omrežje javnega prevoza. Prav tako bo občina preučila možnosti razvoja mobilne aplikacije, ki bo občanom omogočala dostop do vozniških redov, informacij o zaporah ter enostavno prijavo težav v prometnem prostoru.	<i>Kot izvedba ukrepa v posameznem letu se šteje izvedba vsaj 1 nova funkcionalnost ali posodobitev in vsaj 1 javna objava, povezana z mobilnostjo.</i>
Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk		
3	Občina Starše bo vzpostavila register prometno nevarnih točk, s katerim bo sistematično evidentirala lokacije, kjer lahko prihaja do potencialnih konfliktnih situacij za pešce, kolesarje, uporabnike javnega prevoza in motornega prometa. Temeljit bo na strokovnih analizah, podatkih o prometnih nesrečah in povratnih informacijah občanov. Na podlagi tega registra bo občina lažje načrtovala in izvajala ukrepe za izboljšanje prometne varnosti ter tako povečala varnost vseh udeležencev v prometu.	<i>Kot izvedba ukrepa v posameznem letu se šteje obravnava vsaj 3 prioritarnih točk z opredelitvijo predlaganega ukrepa.</i>
Okrepljeno sodelovanje s sosednjimi občinami		
4	Občina Starše bo okrepila sodelovanje s sosednjimi občinami pri načrtovanju in izvajanju prometnih ukrepov, zlasti na območjih, kjer se prometni tokovi, infrastrukturne povezave in potovalne navade prebivalcev prepletajo prek občinskih meja. S skupnim usklajevanjem razvojnih usmeritev, izmenjavo podatkov in usklajenim izvajanjem projektov bo občina prispevala k bolj povezanemu, učinkovitemu in varnemu prometnemu sistemu širšega območja ter k doseganju ciljev trajnostne mobilnosti na regionalni ravni.	<i>Kot izvedba ukrepa v posameznem letu se šteje vsaj 1 sestanek ali aktivnost in vsaj 1 skupni projektni predlog s sosednjimi občinami na temo prometa.</i>

Zap.št.	Opis ukrepa	Izvedbena konkretizacija
Krepitev finančne podpore za izvajanje prometnih ukrepov		
5	<p>Občina Starše bo redno spremljala in se prijavljala na razpise s področja prometa na državni in evropski ravni z namenom zagotavljanja dodatnih finančnih sredstev za načrtovanje, gradnjo in izboljševanje prometne infrastrukture ter izvajanje mehkih ukrepov trajnostne mobilnosti. Z aktivnim iskanjem virov sofinanciranja bo občina omogočala postopno uresničevanje ciljev OCPS, razbremenila občinski proračun in pospešila izvedbo ključnih projektov, ki prispevajo k večji prometni varnosti, dostopnosti in kakovosti bivanja.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa se šteje uspešno sodelovanje na vsaj 3 razpisih s področja prometa do leta 2032.</i></p>
Aktivno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov		
6	<p>Občina Starše bo aktivno vključevala javnost in ključne deležnike v vse faze načrtovanja in izvajanja prometnih ukrepov, z namenom zagotavljanja preglednega odločanja ter oblikovanja rešitev, ki izhajajo iz dejanskih potreb prebivalcev, gospodarstva in drugih uporabnikov prostora. Z uporabo različnih oblik sodelovanja, kot so delavnice, javne razprave, posvetovanja in digitalna orodja, bo občina krepila zaupanje, spodbujala soodgovornost ter prispevala k večji sprejetosti in učinkovitosti ukrepov trajnostne mobilnosti.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa v posameznem letu se šteje vsaj 3 aktivnosti ali javni dogodki s sodelovanjem javnosti.</i></p>
Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti		
7	<p>Občina Starše bo z različnimi ukrepi spodbujala trajnostne oblike mobilnosti in zmanjševanje odvisnosti od osebnih vozil, s čimer bo prispevala k izboljšanju prometne varnosti, kakovosti zraka in bivalnega okolja. Skozi vse leto bo spodbujala uporabo hoje in kolesa pri vsakodnevnih poteh in rekreaciji ter ozaveščala občane o prednostih uporabe javnega prevoza v primerjavi z vožnjo z osebnim avtomobilom. V sklopu promocije trajnostne mobilnosti bo občina vsako leto sodelovala v Evropskem tednu mobilnosti, ki vključuje aktivnosti, kot so dan brez avtomobila, skupinske kolesarske vožnje, delavnice ter predstavitve dobrih praks. Z doslednim ozaveščanjem in ustvarjanjem pogojev za trajnostno mobilnost želi občina dolgoročno vplivati na spremembo potovalnih navad in prispevati k višji kakovosti življenja v lokalnem okolju.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa v posameznem letu se šteje sodelovanje v sklopu ETM in izvedba 2 dodatnih aktivnosti za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti.</i></p>

6.2 Steber Hoja

Hoja predstavlja enega izmed ključnih načinov mobilnosti na kratkih razdaljah. Kakovostno urejene površine za pešce omogočajo funkcionalno povezanost med dejavnostmi in zagotavljajo varen ter učinkovit dostop, zato je njihovo načrtovanje in urejanje pomemben del celostnega prometnega in prostorskega načrtovanja.



Občina ima vzpostavljene površine za pešce ob prometnicah znotraj naselij Trniče, Starše, Loka, Rošnja in Zlatoličje, ki omogočajo varno gibanje pešcev v vsakodnevem življenju. Občinski osnovni šoli izvajata promocijske aktivnosti za spodbujanje hoje, medtem ko pohodniške in tematske poti ponujajo možnosti za rekreacijo in prosti čas. Ustrezno označeni in vzdrževani prehodi za pešce prispevajo k varnosti in udobju pešcev, hkrati pa spodbujajo večjo uporabo hoje kot vsakodnevnega načina premikanja.

Slika 10: Urejen enostranski pločnik, Starše

DOSEŽKI

Kljub doseženim izboljšavam se v občini še vedno pojavljajo izzivi na področju hoje. Površine za pešce ob glavni prometnici v naseljih Brunšvik, Marjeta na Dravskem polju in Prepolje še niso vzpostavljene, obstoječe pešpoti pa med seboj niso povezane, kar otežuje varno in udobno premikanje med naselji. Obstoječe površine za pešce so ponekod ozke in dotrajane, za izboljšanje varnosti je na posameznih odsekih potrebna obnova talne signalizacije. Uporaba hoje kot vsakodnevnega načina mobilnosti je še vedno nizka, kar kaže na potrebo po dodatnih ukrepih za izboljšanje površin za pešce in spodbujanje aktivne mobilnosti.

IZZIVI



Slika 11: Dotrajana in slabo vidna talna signalizacija za pešce, Starše

Občina ima na področju hoje več priložnosti za nadaljnji razvoj. Obnova obstoječih površin za pešce in vzpostavitev novih poti znotraj naselij in med naselji bi občanom omogočila varnejšo in udobnejšo mobilnost. Nove in obstoječe pešpoti je mogoče nadgraditi z urbano opremo in zasaditvami, kar bi izboljšalo kakovost bivanja ter povečalo privlačnost hoje. Pozornost je smiselno nameniti prilagoditvam za invalide in gibalno oviranim osebam, kar bi povečalo dostopnost do javnih storitev za vse skupine prebivalcev. Razvoj novih sprehajalnih poti in aktivno vzdrževanje obstoječih bi dodatno utrdilo rekreativno uporabo hoje, dodatno izvajanje promocijskih aktivnosti pa bi spodbujale postopno rast uporabe hoje tudi pri vsakodnevnikih opravilih.

PRILOŽNOSTI

Steber: Hoja			
Prioriteta			
Zagotavljanje varnih površin za pešce v vseh naseljih			
Strateško vodilo			
Zagotavljati varne, dostopne in povezane površine za pešce ter s tem spodbujati hojo kot osnovno in trajnostno obliko mobilnosti za vse prebivalce, obenem pa prispevati k višji kakovosti bivanja in varnejšemu prometnemu okolju.			
Kvantificirana ambicija			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2024	2032	
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	4%	12%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
Svežnji ukrepov		Nabor ukrepov	
Vzpostavitev sklenjenega in varnega omrežja za pešce		Aktivno vzdrževanje pešpoti	
		Zagotavljanje novih površin za hojo	
Izboljšanje pogojev za hojo ter spodbujanje hoje		Opremljanje površin za hojo in ozelenitev	
		Zagotavljanje univerzalne dostopnosti	
		Promocija hoje	

Tabela 4: Prioriteta, strateško vodilo, kvantificirane ambicije ter svežnji in nabor ukrepov za steber Hoja

OPIS UKREPOV ZA STEBER HOJA

Zap. št.	Opis ukrepa	Izvedbena konkretizacija
Aktivno vzdrževanje pešpoti		
1	<p>Občina Starše bo namenila posebno pozornost rednemu in aktivnemu vzdrževanju pešpoti, saj te predstavljajo pomemben del vsakodnevne mobilnosti ter prispevajo k varnosti in udobju pešcev. Ukrepi bodo vključevali sprotno odpravljanje poškodb in neravnin, obrezovanje vegetacije, zagotavljanje ustrezne osvetlitve ter vzdrževanje talnih označb in urbane opreme. S tem bo občina zagotavljala visoko raven uporabnosti in dostopnosti pešpoti skozi vse leto, še posebej v bližini šol, vrtcev, zdravstvenih ustanov in drugih pomembnih ciljev vsakodnevnih poti.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa v posameznem letu se šteje vsaj 2 organizirana pregleda peš povezav ter osnovna sanacija zaznanih</i></p>
Zagotavljanje novih površin za hojo		
2	<p>Občina Starše bo vzpostavila nove in dopolnila obstoječe površine za hojo znotraj vseh naselij v občini, pri čemer bo poseben poudarek namenjen naseljem Prepolje, Marjeta na Dravskem polju in Brunšvik, kjer površine za pešce trenutno manjkajo ali niso celovito urejene. Ob vzpostavitvi novega para avtobusnih postajališč med Rošnjo in Staršami, se bo pločnik s strani naselja Starše podaljšal tudi do tega avtobusnega postajališča. Ureditve bodo praviloma izvedene v obliki pločnikov oziroma drugih ustreznih površin za pešce, ki bodo zagotavljale varno, neprekinjeno in udobno hojo znotraj naselij. Za prehajanje med naselji se bodo, kjer obstajajo, uporabljale obstoječe sprehajalne poti, v primerih, kjer te niso vzpostavljene, pa se bo prehajanje pešcev omogočalo po obstoječih ali načrtovanih kolesarskih površinah, prilagojenih tudi varni rabi pešcev.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa v posameznem letu se šteje izvedba 1 odseka novih površin za hojo v dolžini vsaj 70 m do leta 2032.</i></p>
Zagotavljanje univerzalne dostopnosti		
3	<p>Občina Starše 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 ter dostopna avtobusna postajališča, bo omogočena večja samostojnost in varnost v vsakodnevnem življenju. Posebna pozornost bo namenjena zagotavljanju nemotenega dostopa do vseh javnih objektov, pri čemer bodo morali objekti, ki trenutno ne ustrezajo standardom, postopoma zagotoviti ustrezne rešitve. Nakloni ramp in nivelete bodo načrtovani v skladu z veljavnimi predpisi, da bo omogočena varna in samostojna uporaba tudi za osebe na invalidskih vozičkih.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa v posameznem letu se šteje izvedba tehničnih prilagoditev na vsaj 2 lokacijah.</i></p>
Opremljanje površin za hojo in ozelenitev		
4	<p>Občina Starše bo površine za pešce opremljala z urbano opremo, z namenom povečanja varnosti, udobja in privlačnosti javnega prostora. Nameščeni bodo klopi, koši za odpadke, pitniki, javna razsvetljava ter drevesa in druga zasaditev, ki bodo zagotavljali senco in prispevali k ugodnejši mikroklimi. Posebna pozornost bo namenjena dostopnosti za gibalno ovirane osebe, oprema pa bo umeščena tako, da ne bo ovirala prehodnosti ali zmanjševala uporabne površine za pešce.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa v posameznem letu se šteje namestitve urbane opreme ali ozelenitev na vsaj 2 lokacijah.</i></p>
Promocija hoje		
5	<p>Občina Starše bo spodbujala in promovirala hojo kot zdravo, dostopno in okolju prijazno obliko vsakodnevne mobilnosti z izvajanjem promocijskih, ozaveščevalnih in izobraževalnih aktivnosti. Poseben poudarek bo namenjen spodbujanju hoje na krajših vsakodnevnih poteh, hoji v šolo in vrtec ter rekreativni hoji za vse starostne skupine. Občina bo promocijo hoje povezovala z urejanjem pešpoti, javnih površin in varnih povezav znotraj naselij ter z obveščanjem prebivalcev o možnostih hoje kot enakovrednega prometnega načina. S stalno promocijo hoje bo občina Starše prispevala k spremembi potovalnih navad, izboljšanju zdravja prebivalcev ter večji rabi javnega prostora in kakovosti bivanja v občini.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa v posameznem letu se štejeta vsaj 2 promocijski aktivnosti na področju hoje.</i></p>

6.3 Steber Kolesarjenje

Kolesarjenje je trajnostna oblika mobilnosti, primerna za kratke in srednje razdalje, ki hkrati spodbuja aktivni življenjski slog. Ustrezno urejene kolesarske površine povezujejo bivalna območja z javnimi storitvami, šolami, delovnimi mesti ter rekreativnimi in turističnimi destinacijami.

DOSEŽKI

V občini Starše so vzpostavljeni posamezni odseki površin za kolesarjenje ob glavnih prometnicah, v smereh Trniče, Starše, Rošnja ter Prepolje proti Kidričevo in Marjeta na Dravskem polju proti Dravskemu dvoru, kar krepi medobčinsko mobilnost in povezljivost. Pomembno razvojno izhodišče predstavlja tudi potek Dravske kolesarske poti skozi občino, ob kateri so urejena štiri počivališča, kar spodbuja rekreacijsko in turistično rabo prostora. Ob osnovnih šolah in drugih lokacijah v občini so po večini vzpostavljena stojala za kolesa, ki zagotavljajo osnovno podporo rabi kolesa ter spodbujajo aktivno mobilnost med prebivalci.

Slika 12: Postajališče za kolesarje, Športni park Starše



Potencial kolesarjenja v občini še ni v celoti izkoriščen. Kolesarske površine ne zagotavljajo varnih in neprekinjenih povezav med naselji ter ključnimi cilji, kar omejuje njihovo vsakodnevno uporabo. Dravska kolesarska pot se sooča z izzivi nizke uporabe in visokih stroškov vzdrževanja, povezanih z makadamsko izvedbo, hkrati pa ji primanjkuje varnih in neposrednih dostopov iz več naselij. Obstoječe kolesarske površine v Trničah in Staršah so ozke in dotrajane, kar zmanjšuje raven varnosti in udobja kolesarjev.

Slika 13: Zbledela talna prometna signalizacija, Trniče

IZIZI

PRILOŽNOSTI

Na področju kolesarjenja se kljub izzivom odpirajo pomembne priložnosti za dolgoročni razvoj. Ključno razvojno izhodišče predstavlja vzpostavitev povezanega in preglednega kolesarskega omrežja, ki bi omogočilo učinkovite povezave znotraj občine ter navezave na sosednje občine, zlasti Rače–Fram, Kidričevo, Miklavž na Dravskem polju in Hajdino ob regionalni cesti. Ravninski teren in strnjena poselitev občine predstavljata ugodne prostorske pogoje za razvoj kolesarjenja kot vsakodnevne oblike mobilnosti. Po vzpostavitvi ustreznih kolesarskih povezav je smiselno pozornost usmeriti promociji kolesarjenja ter razvoja podporne infrastrukture, kot so servisno-polnilne postaje, kolesarnice in dodatna počivališča. Poseben razvojni potencial predstavlja tudi izboljšanje Dravske kolesarske poti ter zagotovitev varnih dostopov nanjo iz več naselij in njena navezava na drugo stran reke Drave.

Steber: Kolesarjenje			
Prioriteta			
Vzpostavitev povezane kolesarske mreže			
Strateško vodilo			
Vzpostavitev povezane in varne kolesarske mreže z izkoriščanjem ugodnega reliefa in strnjene poselitve za spodbujanje vsakodnevne uporabe kolesa, izboljšanje dostopnosti ter prispevanje k bolj trajnostni, zdravi in varni mobilnosti prebivalcev.			
Kvantificirana ambicija			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2024	2032	
Povečati delež uporabe kolesa v prometu	1%	3%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo	0%	10%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
Svežnji ukrepov		Nabor ukrepov	
Vzpostavitev funkcionalnega in sklenjenega kolesarskega omrežja	Aktivno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin		
	Razvoj sklenjenega kolesarskega omrežja		
	Ureditev Dravske kolesarske poti		
	Vzpostavitev kolesarske žičnice		
Izboljšanje uporabniške izkušnje in prepoznavnosti kolesarjenja	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles		
	Preučitev možnosti za vzpostavitev sistema za izposajo koles		
	Promocija kolesarjenja		

Tabela 5: Prioriteta, strateško vodilo, kvantificirane ambicije ter svežnji in nabor ukrepov za steber Kolesarjenje

OPIS UKREPOV ZA STEBER KOLESARJENJE

Zap. št.	Opis ukrepa	Izvedbena konkretizacija
Aktivno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin		
1	<p>Občina Starše bo izvajala redno in kakovostno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin z namenom zagotavljanja njihove varne, udobne in nemotene uporabe. Ukrepi bodo vključevali sprotno odpravljanje poškodb vozišča, kot so razpoke in udrtine, košnjo zaraščene vegetacije, redno čiščenje poti, vzdrževanje horizontalne in vertikalne signalizacije ter izboljšanje preglednosti na križiščih in priključkih. S tem bo občina prispevala k večji varnosti in večji uporabi kolesa kot trajnostnega načina mobilnosti.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa v posameznem letu se šteje vsaj 2 organizirana pregleda kolesarskih povezav ter osnovna sanacija zaznanih pomanjkljivosti.</i></p>
Razvoj sklenjenega kolesarskega omrežja		
2	<p>Občina Starše bo celovito razvijala varno, sklenjeno in privlačno kolesarsko omrežje, ki bo omogočalo tako vsakodnevno kot rekreativno uporabo kolesa kot konkurenčne oblike mobilnosti, pri čemer bodo kolesarske površine najprej zagotovljene znotraj naselij, kjer te še niso urejene, hkrati pa bo postopno vzpostavljeno povezano omrežje kolesarskih površin med posameznimi naselji v občini in s sosednjimi občinami. Za učinkovito delovanje omrežja bodo vzpostavljene ključne povezave, ki se bodo predvidoma izvajale ob glavnih prometnicah, in sicer na relacijah Brunšvik–občina Rače–Fram, Brunšvik–Trniče, Brunšvik–Marjeta, Brunšvik–Kidričevo, Trniče–Prepolje, Prepolje–Starše, v naselju Prepolje, Prepolje–Kidričevo, Trniče–Starše, ter Miklavž na Dravskem polju–Loka–Rošnja–Starše–Zlatoličje–Hajdina. Kolesarska infrastruktura bo načrtovana skladno s sodobnimi tehničnimi in varnostnimi smernicami, z zagotavljanjem gladkih, enakomernih in ustrezno širokih površin, varnih prehodov na križiščih, pregledne prometne signalizacije ter dobre povezljivosti z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti, na odsekih, kjer ločene kolesarske površine zaradi prostorskih ali finančnih omejitev ne bodo izvedljive, pa bo občina za izboljšanje varnosti in vidnosti kolesarjev uporabljala kolesarske pasove in talne označbe souporabe (sharrow). Z razvojem notranjega in medobčinskega kolesarskega omrežja bo občina Starše izboljšala pogoje za vsakodnevno mobilnost prebivalcev ter spodbudila uporabo kolesa kot učinkovite in trajnostne alternative osebnemu avtomobilu.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa v posameznem letu se šteje izvedba vsaj 1 odseka manjkajoče kolesarske povezave med naselji ali pomembnimi cilji.</i></p>
Ureditev Dravske kolesarske poti		
3	<p>Občina Starše bo v sodelovanju s pristojnimi državnimi institucijami stremela k ureditvi in po potrebi preplastitvi odsekov Dravske kolesarske poti na območju občine z namenom izboljšanja varnosti, udobja in uporabniške izkušnje kolesarjev. Z zagotavljanjem kakovostne in enakomerne voziščne površine, postopno odpravo poškodb ter izboljšanjem signalizacije in drugih spremljajočih ureditev bo občina prispevala k boljši funkcionalnosti poti za vsakodnevno kolesarjenje ter rekreativno in turistično rabo, hkrati pa okrepi vlogo Dravske kolesarske poti kot pomembne lokalne in medobčinske prometne povezave. V ta namen bodo hkrati vzpostavljene tudi ustrezne kolesarske povezave iz posameznih naselij na Dravsko kolesarsko pot, s čimer bo prebivalcem omogočen varen, neposreden in udoben dostop do tega osrednjega kolesarskega koridorja.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa se šteje ureditev celotne trase Dravske kolesarske poti v občini Starše do leta 2032.</i></p>

Zap. št.	Opis ukrepa	Izvedbena konkretizacija
Vzpostavitev kolesarske žičnice		
4	<p>Občina Starše bo v sodelovanju z občino Duplek stremela k vzpostavitvi kolesarske žičnice preko reke Drave, s katero bi povezali kolesarske površine na obeh straneh reke Drave. Takšna rešitev bi kolesarjem omogočila varno, udobno in atraktivno prečkanje Drave ter dodatno spodbudila uporabo kolesa kot trajnostnega prevoznega sredstva na širšem območju Dravske doline.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa se šteje izvedba kolesarske žičnice do leta 2032.</i></p>
Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles		
5	<p>Občina Starše bo sočasno z razvojem kolesarskega omrežja zagotavljala tudi ustrezno podporno infrastrukturo za kolesarje; v prvi fazi bo vzpostavila osnovne kolesarske povezave ter postavila stojala za kolesa na ključnih lokacijah, v nadaljevanju pa bo uredila pokriti kolesarnici pri Osnovni šoli Starše in Osnovni šoli Marjeta na Dravskem polju. Ob vzpostavitvi novih kolesarskih povezav bo občina prav tako zagotovila počivališča ter servisne in polnilne postaje za kolesa, s čimer bo omogočila celostno podporo za varno, udobno in privlačno uporabo kolesa kot trajnostnega načina mobilnosti.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa v posameznem letu se šteje namestitev stojal za kolesa na vsaj 1 ključni lokaciji. Do leta 2032 se uredita vsaj 2 pokriti kolesarnici in 1 kolesarsko počivališče in 3 servisno-polnilne postaje za kolesa.</i></p>
Preučitev možnosti za vzpostavitev sistema za izposajo koles		
6	<p>Občina Starše bo preučila potrebe in možnosti za vzpostavitev sistema za izposajo koles v sodelovanju z občinami, ki so povezane preko Dravske kolesarske poti, s ciljem omogočiti uporabnikom enostavno in dostopno uporabo koles na širšem območju ter povečati privlačnost trajnostne mobilnosti.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa se šteje izdelana analiza potreb in izvedljivosti sistema izposoje koles do leta 2029, pri čemer se v analizo vključi tudi možnost sodelovanja s sosednjimi občinami. Če analiza potrди potrebe, se do leta 2030 pripravi zasnova sistema izposoje koles.</i></p>
Promocija kolesarjenja		
7	<p>Občina Starše bo po vzpostavitvi in postopni izgradnji kolesarskih površin dodatno pozornost namenila promociji kolesarjenja kot zdrave, trajnostne in učinkovite oblike vsakodnevne mobilnosti. Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti bodo usmerjene v spodbujanje rabe kolesa za krajše vsakodnevne poti, prihod v šolo, na delo in do javnih storitev ter v večjo prepoznavnost novih in izboljšanih kolesarskih povezav. Občina bo promocijo kolesarjenja povezovala z razvojem kolesarske infrastrukture in spremljevalne opreme ter s tem prispevala k postopni spremembi potovalnih navad in večji uporabi kolesa kot enakovrednega prometnega načina v občini.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa v posameznem letu se štejeta vsaj 2 promocijski aktivnosti na področju kolesarjenja.</i></p>

6.4 Steber Javni prevoz

Steber javnega prevoza predstavlja pomemben del prometnega sistema občine in zagotavlja osnovno dostopnost ter povezljivost prebivalcev.

DOSEŽKI

Avtobusni prevoz je zagotovljen v vseh naseljih občine, pri čemer ima osrednjo vlogo linija na frekventni povezavi Maribor–Ptuj, ki poteka skozi naselja Loka, Rošnja, Starše in Zlatoličje ter v prometnih konicah omogoča 15-minutne intervale voženj. Sistem javnega prevoza omogoča povezave z večino sosednjih občin ter zagotavlja dobro dostopnost do Maribora in Ptuja. Mreža avtobusnih postajališč je razmeroma dobro razpršena, povprečna oddaljenost do postajališča znaša 326 metrov, linije pa omogočajo povezovanje posameznih naselij med seboj. Šolski prevozi so ustrezno urejeni in vključeni v sistem javnega potniškega prometa.



Slika 14: Urejeno obojestransko avtobusno postajališče z nadstreškom, klopmo in košem, Rošnja



Slika 15: Neurejen dostop za pešce do avtobusnega postajališča, AP Prepolje

Kljub dobrim izhodiščem se sistem javnega prevoza sooča z več izzivi, ki vplivajo na kakovost in uporabniško izkušnjo. Večina avtobusnih postajališč ni ustrezno urejena, kar zmanjšuje udobje in varnost uporabnikov. Na posameznih lokacijah, kot je naprimer križišče v Brunšviku, avtobusna postajališča ne zagotavljajo ustrezne prometne varnosti. Ponekod so razdalje med postajališči predolge, kar je še posebej izrazito na odseku med naseljema Rošnja in Starše. Dodatno omejitev predstavlja odsotnost sistema prevozov na klic, ki bi lahko izboljšal dostopnost za prebivalce redkeje poseljenih območij. Večina avtobusnih postajališč prav tako nima zagotovljenega varnega in urejenega dostopa za pešce.

IZZIVI

PRILožNOSTI

Na področju javnega prevoza se odpirajo pomembne priložnosti za izboljšanje kakovosti in dostopnosti storitev. Ključno priložnost predstavlja postopna prenova avtobusnih postajališč ter izboljšanje njihove opremljenosti in varnosti. Smiselna je tudi celovita presoja ustreznosti obstoječih lokacij postajališč in morebitna prilagoditev ali premestitev tistih, ki ne ustrezajo sodobnim standardom. Pomemben razvojni potencial predstavlja vzpostavitev sistema prevozov na klic, ki bi dopolnil obstoječe linije javnega prevoza ter prispeval k večji prilagodljivosti in dostopnosti sistema, zlasti za ranljive skupine in prebivalce obrobni naselij.

Steber: Javni prevoz			
Prioriteta			
Izboljšanje udobja in učinkovitosti javnega prevoza			
Strateško vodilo			
Izboljševati udobje in učinkovitost javnega prevoza z zagotavljanjem zanesljivih, dostopnih in privlačnih storitev, ki bodo spodbujale večjo uporabo javnega prevoza ter prispevale k razvoju trajnostne in povezane mobilnosti za vse prebivalce.			
Kvantificirana ambicija			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2024	2032	
Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	10%	11%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Svežnji ukrepov		Nabor ukrepov	
Izboljšanje organizacije in dostopnosti javnega prevoza	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza		
	Preučitev potreb po vzpostavitvi sistema prevozov na klic		
Izboljšanje infrastrukture in uporabniške podpore javnega prevoza	Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih		
	Promocija javnega prevoza		

Tabela 6: Prioriteta, strateško vodilo, kvantificirane ambicije ter svežnji in nabor ukrepov za steber Javni prevoz

OPIS UKREPOV ZA STEBER JAVNI PREVOZ

Zap.š t.	Opis ukrepa	Izvedbena konkretizacija
Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza		
1	<p>Občina Starše bo izboljšala ponudbo avtobusnega prevoza z optimizacijo in nadgradnjo avtobusnih linij do Maribora in Ptuja ter vzpostavitev učinkovitih povezav med posameznimi naselji v občini. Posebna pozornost bo namenjena usklajevanju vozniških redov, povečanju frekvence voženj ter prilagajanju avtobusnih storitev dejanskim potrebam prebivalcev, s čimer bo omogočen bolj dostopen, zanesljiv in privlačen javni prevoz za vse uporabnike.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa se šteje povečanje števila linij in prilagoditev vozniških redov do leta 2032.</i></p>
Preučitev potreb po vzpostavitvi sistema prevozov na klic		
2	<p>Občina Starše bo preučila potrebe po vzpostavitvi sistema prevozov na klic, ki bi bil namenjen predvsem starejšim občanom za obisk zdravstvenih ustanov ter drugih nujnih opravkov. S tem bi izboljšala dostopnost osnovnih storitev za ranljive skupine in prispevala k večji socialni vključenosti ter kakovosti življenja starejših v občini.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa se šteje, da je do začetka leta 2027 izdelana strokovna analiza potreb in model organizacije sistema prevozov na klic. Ob ugotovljenih potrebah se do konca leta 2028 pripravi zasnova sistema ter izvede vsaj en pilotni preizkus oziroma testno obdobje.</i></p>
Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih		
3	<p>Občina Starše bo pristopila k prenovi obstoječih avtobusnih postajališč, pri čemer bo preverila njihovo mikrolokacijo ter jih po potrebi prestavila na varnejše in uporabnikom prijaznejše lokacije. Poleg nadgradnje obstoječe infrastrukture bo občina preučila tudi možnost vzpostavitve dodatnega para avtobusnih postajališč med Rošnjo in Staršami, s čimer se bo izboljšala dostopnost in varnost uporabnikov javnega prevoza. Sočasno s prenovijo postajališč bo občina zagotovila tudi varne in urejene dostope do avtobusnih postajališč, vključno z ureditvijo pločnikov, prehodov za pešce in drugimi prometno-varnostnimi ureditvami v njihovem neposrednem zaledju. Z načrtno prenovijo in dopolnjevanjem mreže avtobusnih postajališč bo občina Starše prispevala k večji uporabnosti, privlačnosti in prometni varnosti javnega prevoza.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa se šteje rekonstrukcija ali premestitev vsaj 3 parov avtobusnih postajališč do leta 2032.</i></p>
Promocija javnega prevoza		
4	<p>Občina Starše bo spodbujala in promovirala uporabo javnega prevoza kot dostopne, zanesljive in trajnostne oblike mobilnosti z izvajanjem promocijskih in ozaveščevalnih aktivnosti. Poseben poudarek bo namenjen večji prepoznavnosti obstoječih avtobusnih povezav ter izboljššanemu obveščanju prebivalcev o vozniških redih, postajališčih in možnostih uporabe javnega prevoza v vsakodnevnih potovanjih. S sistematično promocijo javnega prevoza bo občina Starše prispevala k zmanjševanju odvisnosti od osebnega avtomobila ter k bolj trajnostnemu in učinkovitemu prometnemu sistemu.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa v posameznem letu se štejeta vsaj 2 promocijski aktivnosti na področju javnega prevoza.</i></p>

6.5 Steber Osebni motorni promet

Steber osebnega motornega prometa ima v občini še vedno osrednjo vlogo pri zagotavljanju vsakodnevne mobilnosti prebivalcev, saj zagotavlja hitro in fleksibilno mobilnost prebivalcev ter temelji na dobro razvitih prometnih površinah.



Občina razpolaga z razvejanim cestnim omrežjem, ki zagotavlja osnovno dostopnost do vseh naselij, hkrati pa omogoča dobro povezanost z državnimi in mednarodnimi prometnimi tokovi preko dveh priključkov na avtocestno omrežje. Pozitiven trend predstavlja zmanjševanje povprečnega dnevnega prometa na regionalni cesti, ki poteka skozi središče občine. Za izboljšanje varnosti v naseljih so vzpostavljena območja z omejitvijo hitrosti do 30 km/h, nameščeni so prikazovalniki hitrosti, na nekaterih odsekih pa tudi hitrostne ovire.

Slika 16: Hitrostna ovira v območju cone 30, območje POŠ Marjeta

DOSEŽKI

IZZIVI

Občina je močno odvisna od uporabe osebnega avtomobila, pri čemer prometni sistem dodatno obremenjuje visok delež tranzitnega prometa na glavnih prometnicah. K slabši prometni varnosti prispevajo neustrezno vzdrževane občinske in državne ceste, prekoračitve hitrosti ter številne nevarne točke, zlasti križišča z večjim tveganjem za nesreče. Velik delež prometnih nesreč se zgodi na cestah, ki niso v upravljanju občine, kar omejuje njen neposreden vpliv na izboljšanje varnosti. Poseben izziv predstavlja tudi pomanjkanje sistematičnega upravljanja mirujočega prometa, saj parkirni režimi v središčih naselij niso vzpostavljeni, kar dodatno vpliva na dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti vsem prebivalcem.

PRILožNOSTI

Na področju osebnega motornega prometa med ključnimi priložnostmi izstopa nadgradnja in boljše vzdrževanje občinskega ter državnega cestnega omrežja. Načrtovane prenove cest ponujajo možnost celostne ureditve prometnih površin, pri čemer se lahko poleg motornega prometa upoštevajo tudi potrebe pešcev, kolesarjev ter ukrepi za umirjanje prometa. Pomemben razvojni potencial predstavlja vzpostavitev parkirišč za sopotništvo v bližini avtocestnih priključkov, kar lahko prispeva k zmanjševanju števila vozil na cestah. Dodatno priložnost predstavlja sistematična identifikacija in odprava kritičnih prometnih točk ter uvedba parkirnih režimov v središčih naselij, kar bi omogočilo bolj urejeno in varno rabo prostora.



Slika 17: Izboljšanje varnosti v prometu z odpravo kritičnih prometnih točk v občini, primer nepreglednega križišča Starše

Steber: Osebni motorni promet			
Prioriteta			
Zmanjšanje konkurenčnih prednosti osebnega avtomobila v primerjavi z alternativnimi oblikami mobilnosti			
Strateško vodilo			
Nadgradnja prometnih površin in uvedba sistematičnih ukrepov za umirjanje hitrosti z namenom zmanjševanja prednosti avtomobila v primerjavi z bolj trajnostnimi oblikami mobilnosti ter ustvarjanja varnejšega, prijaznejšega in dostopnejšega prometnega okolja za vse udeležence.			
Kvantificirana ambicija			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2024	2032	
Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	65%	60%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	100%	85%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
Svežnji ukrepov		Nabor ukrepov	
Vzdrževanje in nadgradnja cestne infrastrukture	Aktivno vzdrževanje cestnega omrežja		
	Celostna prenova in posodobitev dotrajanih občinskih cest		
Izboljšanje infrastrukture in uporabniške podpore javnega prevoza	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa		
	Analiza in sanacija nevarnih križišč		
	Učinkovito upravljanje s parkiranjem		

Tabela 7: Prioriteta, strateško vodilo, kvantificirane ambicije ter svežnji in nabor ukrepov za steber Osebni motorni promet

OPIS UKREPOV ZA STEBER OSEBNI MOTORNI PROMET

Zap.št.	Opis ukrepa	Izvedbena konkretizacija
Aktivno vzdrževanje cestnega omrežja		
1	<p>Občina Starše bo zagotavljala redno in sistematično vzdrževanje občinskega cestnega omrežja z namenom izboljšanja prometne varnosti in kakovosti cestne infrastrukture za vse udeležence v prometu. Sanirana bodo poškodovana in dotrajana vozišča, pri čemer bodo prenove in sanacije načrtovane in izvedene skladno z načeli trajnostne mobilnosti, kar vključuje tudi prizadevanja za zagotavljanje ustreznih površin za hojo in kolesarjenje ob večini rekonstrukcij cest. Dela bodo načrtovana na podlagi prometne obremenjenosti, stanja cestne infrastrukture in izraženih potreb lokalnega prebivalstva. Poleg tega bo občina izvajala ukrepe za izboljšanje preglednosti cest in križišč, kot so odstranjevanje zaraščene vegetacije in drugih vizualnih ovir, ter redno preverjala ustreznost osvetlitve in stanje prometne signalizacije.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa v posameznem letu se šteje redno letno vzdrževanje občinskega cestnega omrežja, kar vključuje najmanj 2 organizirana pregleda ter sanacijo zaznanih pomanjkljivosti, pri čemer se letno sanira vsaj 3 km vozišča ali odpravi vsaj 2 evidentirani prometno nevarni točki.</i></p>
Celostna prenova in posodobitev dotrajanih občinskih cest		
2	<p>V Občini Starše je več prometnic v slabem tehničnem stanju, ki potrebujejo rekonstrukcijo in posodobitev. Ob projektiranju in izvedbi prenov se bodo dosledno upoštevala načela in vrednote trajnostne mobilnosti, pri čemer bodo prometnice urejene tako, da bodo varne in dostopne za vse uporabnike. Poseben poudarek bo namenjen umirjanju prometa, zlasti v naseljih in na odsekih z večjim številom pešcev in kolesarjev, z uporabo ustreznih prometno-tehničnih ukrepov, kot so zožanje vozišč, umirjevalni elementi, prilagoditev prometnega režima in izboljšanje preglednosti. Kjer bodo prostorske in prometne razmere to omogočale, se bodo v sklopu rekonstrukcij zagotavljale tudi površine za hojo in kolesarjenje ter urejeni prehodi, s čimer se bo izboljšala prometna varnost in kakovost bivanjskega okolja. S celostnim pristopom k prenovi in umirjanju prometnic bo občina Starše prispevala k varnejšemu prometu, prijetnejšemu javnemu prostoru in večji rabi trajnostnih oblik mobilnosti.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa se šteje celostna prenova oz. posodobitev vsaj 5 odsekov cest do leta 2032, pri čemer se pri vsaki rekonstrukciji obvezno preveri možnost vključitve površin za pešce in kolesarje.</i></p>

Zap.št.	Opis ukrepa	Izvedbena konkretizacija
Implementacija ukrepov za umirjanje prometa		
3	<p>Občina Starše bo za izboljšanje prometne varnosti uvajala ciljno usmerjene ukrepe za umirjanje prometa ter sistematično spremljala hitrostne vzorce vozil z uporabo dodatnih prikazovalnikov hitrosti. Na podlagi zbranih podatkov bo načrtovala in postopno uvajala ustrezne tehnične in organizacijske ukrepe na odsekih, kjer bodo zaznane prekoračitve hitrosti, pri čemer bodo med možnimi rešitvami tudi fizične ovire, talne označbe, optične zožitve ter izboljšana prometna signalizacija. Posebno pozornost bo namenila vzpostavitvi območij umirjenega prometa v okolici vzgojno-varstvenih ustanov ter drugih območij z večjo prisotnostjo pešcev, otrok in starejših. Prav tako bo preučevala možnosti uvedbe območij omejene hitrosti na občinskih cestah, kjer ni urejenih ločenih površin za pešce in kjer je gostota poselitve visoka, pri čemer bodo prednostno obravnavana območja z večjo izpostavljenostjo ranljivih udeležencev v prometu.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa v posameznem letu se šteje uvedba vsaj 2 dodatnih ukrepov za umirjanje prometa in izvedba analize hitrosti na prioritetnih odsekih.</i></p>
Analiza in sanacija nevarnih križišč		
4	<p>Občina Starše bo izvedla celovito analizo varnosti križišč, pri čemer bo posebej pozorna na odseke z večjim številom prometnih nesreč, izpostavljenost ranljivih udeležencev ter prometne tokove. Analiza bo zajemala pregled prometne signalizacije, preglednosti, osvetlitve in prometnih ureditev v posameznih križiščih. Na podlagi ugotovitev bo občina pripravila in izvajala ukrepe za izboljšanje varnosti, kot so ureditev ali preureditev prometnih površin, izboljšanje preglednosti, nadgradnja signalizacije ter morebitna uvedba dodatnih varnostnih elementov, s ciljem zmanjšanja tveganja za prometne nesreče in povečanja varnosti vseh udeležencev v prometu.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa se šteje rekonstrukcija vsaj dveh nevarnih križišč do leta 2032.</i></p>
Učinkovito upravljanje s parkiranjem		
5	<p>Občina Starše bo v okviru učinkovitega upravljanja s parkiranjem ob javnih ustanovah vzpostavljala območja kratkotrajnega parkiranja, s čimer bo zagotovila večjo dostopnost storitev tistim uporabnikom, ki jih v določenem trenutku potrebujejo. Poleg tega bo v sodelovanju z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI) stremela k ureditvi parkirišč ob priključkih na avtocesto, ki bosta namenjena sopotništvu, ter s tem spodbujala manjšo individualno uporabo avtomobilov in prispevala k bolj trajnostni mobilnosti v občini.</p>	<p><i>Kot izvedba ukrepa se šteje vzpostavitev vsaj 3 območij s kratkotrajnim parkiranjem in izvedba 1 parkirišča namenjenega sopotništvu do leta 2032.</i></p>

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 Starše 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.



Z.št.	Ukrep	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost	Viri financiranja	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
I.	CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE											
I.1.	Vzpostavitev sistema spremljanja, vrednotenja in podatkovne podpore											
I.1.1	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	/	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++
I.1.2	Digitalizacija in inovacije	/	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.1.3	Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk	/	/	3.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	++	+++
I.2.	Zagotavljanje izvedbenih pogojev in družbene podpore ukrepom											
I.1.2.1	Okrepljeno sodelovanje s sosednjimi občinami	/	*	*	*	*	*	*	Občina	Sredstva niso potrebna	++	++
I.1.2.2	Krepitev finančne podpore za izvajanje prometnih ukrepov	/	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	Občina, zunanji izvajalec	Občinski proračun	++	+++
I.1.2.3	Aktivno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.1.2.4	Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti	/	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
II.	HOJA											
II.1.	Vzpostavitev sklenjenega in varnega omrežja za pešce											
II.1.1.	Aktivno vzdrževanje pešpoti	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
II.1.2.	Zagotavljanje novih površin za hojo	100.000	300.000	300.000	250.000	100.000	50.000	50.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II.2.	Izboljšanje pogojev za hojo ter spodbujanje hoje											
II.2.1.	Zagotavljanje univerzalne dostopnosti	/	5.000	5.000	5.000	/	/	/	Občina	Občinski proračun	+	++
II.2.2.	Opremljanje javnih površin za hojo in ozelenitev	5.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
II.2.3.	Promocija hoje	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++

Z.št.	Ukrep	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost	Viri financiranja	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
III.	KOLESARJENJE											
III.1.	Vzpostavitev funkcionalnega in sklenjenega kolesarskega omrežja											
III.1.1.	Aktivno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	++	++
III.1.2.	Razvoj sklenjenega kolesarskega omrežja	/	250.000	600.000	600.000	300.000	250.000	250.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
III.1.3.	Ureditev Dravske kolesarske poti	25.000	500.000	500.000	500.000	/	/	/	Občina, DRSI	Občinski proračun, DRSI, sofinancerska sredstva	++	++
III.1.4.	Vzpostavitev kolesarske žičnice	/	/	/	/	250.000	250.000	250.000	Občina Starše, Občina Duplek	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
III.2.	Izboljšanje uporabniške izkušnje in prepoznavnosti kolesarjenja											
III.2.1.	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisno-polnilnih postaj za kolesa	/	1.500	1.500	1.500	10.000	10.000	10.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
III.2.2.	Preučitev možnosti za vzpostavitev sistema za izposojlo koles	/	/	/	3.000	30.000 (ob vzpostavitvi)	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	+++
III.2.3.	Promocija kolesarjenja	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	Občina, OŠ	Občinski proračun	+	++
IV.	JAVNI PREVOZ											
IV.1.	Izboljšanje organizacije in dostopnosti javnega prevoza											
IV.1.1.	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza	*	*	*	*	*	*	*	Občina, DUJPP	Sredstva niso potrebna	++	+++
IV.1.2.	Preučitev potreb po vzpostavitvi sistema prevoza na klic	/	5.000	25.000 (ob vzpostavitvi)	/	/	/	/	Občina, zunanji izvajalec	Občinski proračun	+	++
IV.2.	Izboljšanje infrastrukture in uporabniške podpore javnega prevoza											
IV.2.1.	Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih	/	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	/	Občina	Občinski proračun	++	++
IV.2.2.	Promocija javnega prevoza	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++

Z.št.	Ukrep	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost	Viri financiranja	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
V.	OSEBNI MOTORNI PROMET											
V.1.	Vzdrževanje in nadgradnja cestne infrastrukture											
V.1.1.	Aktivno vzdrževanje cestnega omrežja	270.000	270.000	270.000	270.000	270.000	270.000	270.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++
V.1.2.	Celostna prenova in posodobitev dotrajanih občinskih cest	600.000	450.000	450.000	300.000	250.000	100.000	100.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, DRSI sofinancerska sredstva	+++	+++
V.2.	Izboljšanje prometne varnosti in rabe cestnega prostora											
V.2.1.	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa	25.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	+++
V.2.2.	Analiza in sanacija nevarnih križišč	/	200.000	200.000	100.000	100.000	50.000	50.000	Občina	Občinski proračun	++	++
V.2.3.	Učinkovito upravljanje parkiranja	/	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun	+	++

Tabela 7: Akcijski načrt izvajanja ukrepov za obdobje 2026-2032

Opomba:

Simbol / označuje, da se ukrep v navedenem letu ne izvaja.

Simbol * označuje, da se ukrep v navedenem letu izvaja, vendar zanj niso predvidena dodatna sredstva.

OBČINSKA
CELOSTNA
PPROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE
STARŠE

