

OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE

SVETA TROJICA
V SLOVENSKIH GORICAH





Spoštovane občanke in občani,

Pred vami je občinska celostna prometna strategija občine Sveta Trojica v Slovenskih goricah, ki predstavlja strateški dokument za usmerjanje prihodnjega razvoja prometa v naši občini. Z njim krepimo dolgoročne cilje na področju trajnostnega razvoja, varovanja okolja in ustvarjanja boljše kakovosti bivanja za vse generacij. Strategija ne obravnava le trenutnih izzivov, temveč ponuja usmeritve, kako jih bomo skupaj premagovali v prihodnjih letih, da bo naša občina še bolj prijazna za življenje, delo in obisk.

Ta dokument je nastal s skupnimi prizadevanji v sodelovanju z vami, spoštovani občani, strokovnimi sodelavci in ostalimi ključnimi deležniki. Iskrena zahvala gre vsem, ki ste s svojimi mnenji, pobudami in predlogi pomagali oblikovati smernice za prihodnji razvoj prometa v naši občini.

Prepričan sem, da bodo ukrepi, ki smo jih zastavili v tej strategiji, pomembno prispevali k večji prometni varnosti, boljši dostopnosti do storitev in dejavnosti ter k izboljšanju celotne kakovosti življenja v naši občini.

Župan Občine
Sveta Trojica v Slovenskih goricah
David Klobasa

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE SVETA TROJICA V SLOVENSKIH GORICAH

Občinska celostna prometna strategija občine Sveta Trojica v Slovenskih Goricah 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 Sveta Trojica v Slovenskih goricah
Trojiški trg 26
2235 Sv. Trojica v Slovenskih goricah

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

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

Fotografije:
May Mahorič
občinski arhiv

Oblikovna zasnova in postavitve:
Proffile s.p.

Leto izida: 2025, **Viri:** spletni viri



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



Slika 1: Panoramski pogled na občinsko središče Sveta Trojica v Slovenskih goricah

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 zdrave ljudi.

Občina je s pripravo občinske celostne prometne strategije vzpostavila sistematičen okvir za dolgoročno urejanje prometa, ki združuje razvojne cilje, lokalne potrebe in prostorske značilnosti. Strategija temelji na strokovnih podlagah ter je nastala v tesnem sodelovanju z občani, občinsko upravo in drugimi deležniki, kar zagotavlja usklajen in celovit pristop k prometnemu načrtovanju.

Namen strategije je preseči tradicionalni pristop k načrtovanju, ki se osredotoča predvsem na infrastrukturne ukrepe ter vzpostaviti ravnovesje med različnimi oblikami mobilnosti. Poseben poudarek je na spodbujanju trajnostnih oblik prevoza in zmanjševanju prometnih obremenitev. Tak pristop ne zagotavlja le večje prometne varnosti, temveč prispeva tudi k čistejšemu okolju in višji kakovosti bivanja 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 dostopnost in kakovosti bivanja
investicijsko intenzivno načrtovanje	osredotočenost na človeka
zadovoljevanje prometnega povpraševanja	upravljanje prometnega povpraševanja
osredotočenost na velike in drage projekte	osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
domena prometnih inženirjev	interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
izbor prometnih projektov brez strateških presoj	strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje



2 | Proces priprave občinske celostne prometne strategije

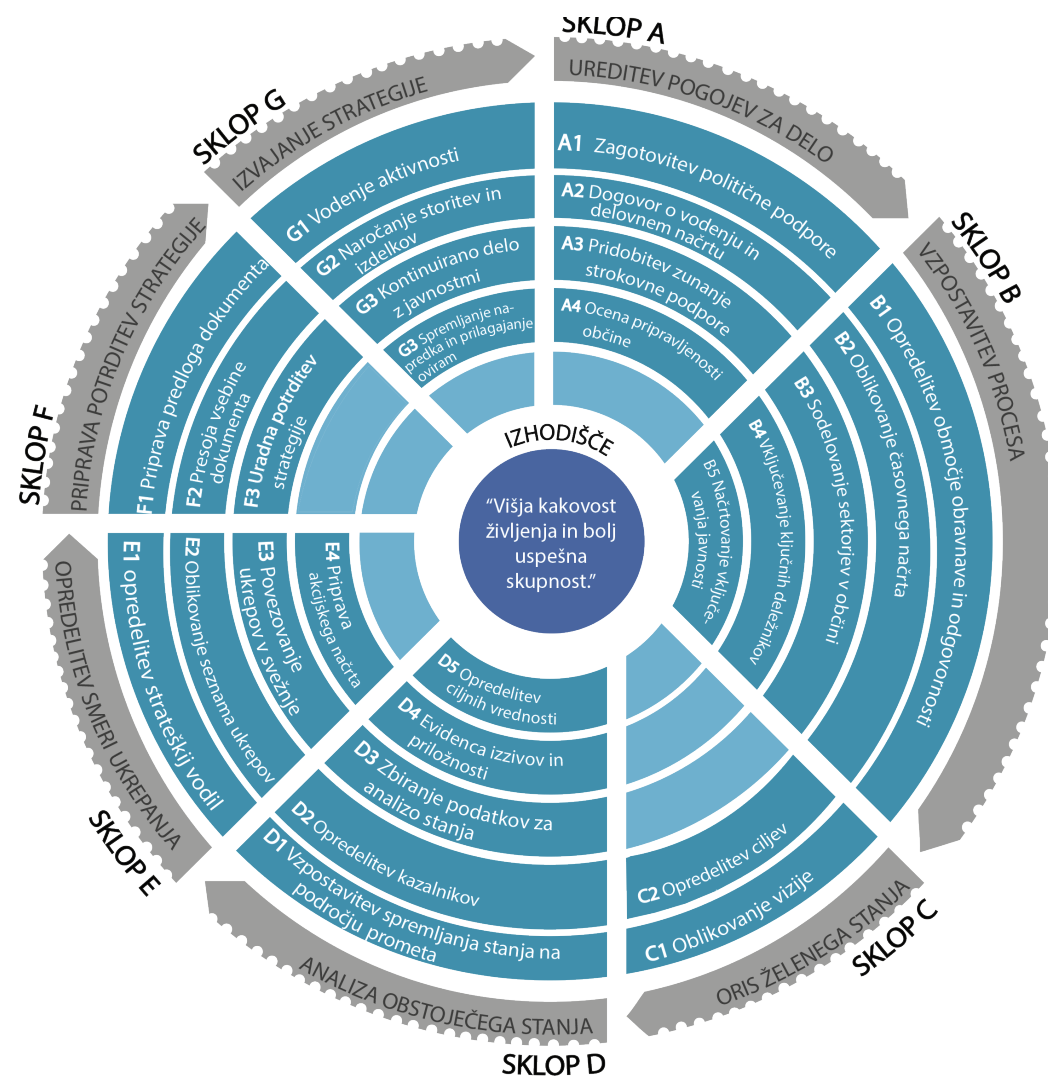


Diagram 1: Proces priprave OCPS, vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo ©Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo april 2023

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

Proces priprave je potekal od junija 2025 in se je zaključil s sprejemom strategije na občinskem svetu istega leta. Priprava OCPS je potekala v več vsebinsko zaokroženih sklopih, ki so omogočili sistematični razvoj strateškega dokumenta. Proces se je vodil skladno z nacionalnimi smernicami in je vključeval vse ključne korake, od začetnega organiziranja do končnega sprejema strategije.

OCPS je bil tako pripravljen skozi več zaporednih faz, ki so zagotovile celovit in premišljen pristop k oblikovanju prometnega sistema občine. Strategija zdaj služi kot osnova za izvajanje ukrepov in spremljanje napredka pri razvoju prometnega sistema.

1. UREDITEV POGOJEV ZA DELO (SKLOP A)

Na začetku procesa so bili vzpostavljeni temelji za uspešno pripravo strategije. Določena je bila organizacijska struktura, pristojnosti deležnikov in časovni okvir izvedbe. Občina je zagotovila potrebne vire in strokovno podporo za celoten proces priprave.

2. VZPOSTAVITEV PROCESA (SKLOP B)

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

3. ORIS ŽELENEGA STANJA (SKLOP C)

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

4. ANALIZA STANJA IN IDENTIFIKACIJA IZZIVOV (SKLOP D)

V sklopu analize obstoječega stanja so bili zbrani in obdelani podatki o prometnem sistemu občine. Izvedene so bile javne razprave, anketa splošne javnosti, terenski ogledi, ankete o potovalnih navadah zaposlenih in šolarjev, kordonsko štetje prometa, intervjuji in delavnice s ključnimi deležniki, s čimer so bili prepoznani ključni dosežki, izzivi in priložnosti v prometnem sistemu ter določene prioritete za razvoj prometnega sistema.

5. OPREDELITEV SMERI UKREPANJA (SKLOP E)

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

6. PRIPRAVA IN POTRDI TEV STRATEGIJE (SKLOP F)

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



Slika 2: Kolaž fotografij iz postopka priprave OCPS



Slika 3: Celostno urejeno krožišče v naselju Sveta Trojica v Slovenskih goricah

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. Skupine so imele širok spekter nalog, od zagotavljanja organizacijske in strokovne podpore do oblikovanja vsebinskih izhodišč in seznanjanja izvajalca z lokalnimi značilnostmi.



Grafikon 1: Ponazoritev prepleta delovnih skupin pri pripravi OCPS

IZVAJALEC

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

OŽJA DELOVNA SKUPINA

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

ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Širša delovna skupina, sestavljena iz ključnih deležnikov, je bila vključena v več faz procesa priprave OCPS. Aktivno je sodelovala pri oblikovanju vizije in ciljev strategije, določanju ciljnih vrednosti, prepoznavanju ključnih izzivov in priložnosti ter oblikovanju strateških usmeritev. Poleg tega je prispevala strokovne in praktične vpogleds pri oblikovanju konkretnih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini. Širšo delovno skupino so sestavljali podžupanja, predstavnik občinskega sveta, ravnateljica osnovne šole, predsednik društva upokojencev, predsednik gasilskega društva in izvajalec šolskega prevoza.

SPLOŠNA JAVNOST

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



4 | Vizija in cilji oris zelenega stanja

Vizija in cilji so temelj vsakega strateškega načrtovanja, saj določajo smer razvoja in dolgoročne prioritete. Vizija predstavlja zelene prihodnje razmere, ki jih želimo doseči, in deluje kot skupni cilj, h kateremu stremimo, cilji pa so konkretne usmeritve in merila, s katerimi vizijo postopoma uresničujemo.

Njihova pomembnost se kaže predvsem v usmerjanju odločanja in načrtovanja, saj omogočajo, da se ukrepi in razvojna strategija izvajajo premišljeno in v skladu z dolgoročnimi potrebami.

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

Vizija Občine

Sveta Trojica v Slovenskih goricah

“Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo razvila prometni sistem, ki bo varen, zdravju prijazen in dostopen vsem. Z zanesljivim javnim prevozom, urejenim trškim jedrom in dostopnimi okoliškimi vasi bomo omogočili povezano in sodobno občino, kjer pešci in kolesarji uživajo varne in kakovostne poti. Z odgovornim načrtovanjem bomo spodbujali trajnostno mobilnost in s tem podpirali dinamičen ter vključujoč življenjski prostor za prihodnje generacije.”

4.1 / OBRAZLOŽITEV VIZIJE

Občina si prizadeva za večjo prometno varnost in zmanjšanje števila nesreč, hkrati pa želi izboljšati dostopnost do vseh delov svojega območja. Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz, bo prispevalo k bolj zdravemu življenjskemu slogu in manjšim obremenitvam okolja. Povezljivost ne bo omejena le na trško jedro, temveč bo zajela tudi okoliške vasi z zanesljivim javnim prevozom, sodobno infrastrukturo ter varnimi potmi za pešce in kolesarje. S takšnim odgovornim načrtovanjem bo Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah podpirala dinamičen in vključujoč življenjski prostor, ki bo služil tako sedanjim kot prihodnjim generacijam.

4.2 / CILJI

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

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

Slika 4: Prometna ureditev v okolici OŠ in vrtca Sveta Trojica v Slovenskih goricah

4.3 / CILJNE VREDNOSTI

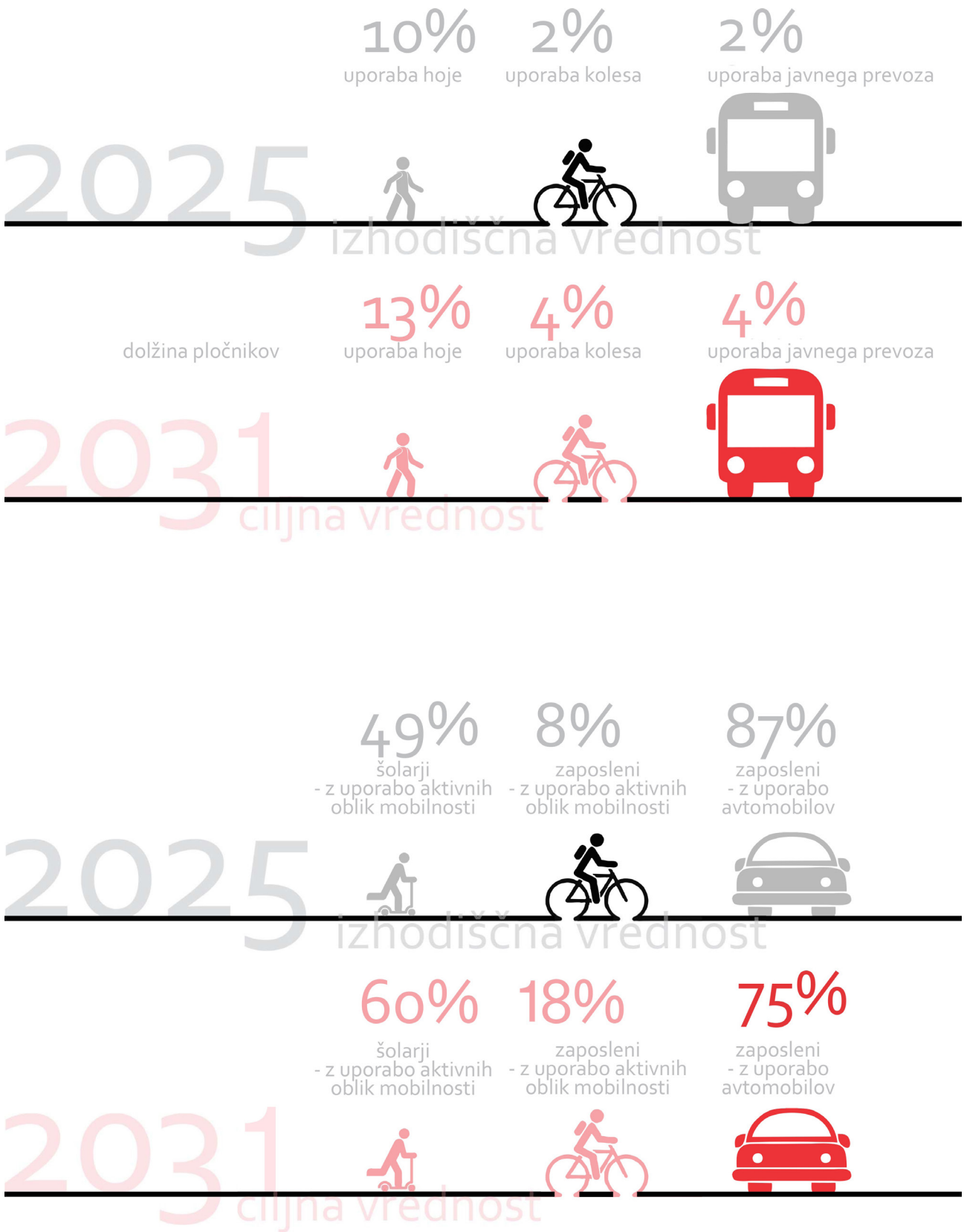
Vsak cilj OCPS je podprt s pripadajočimi ciljnimi vrednostmi, ki temeljijo na analizi obstoječega stanja in so usklajene z nacionalnimi ter evropskimi usmeritvami celostnega načrtovanja prometa. S tem se zagotavlja sistematično spremljanje in prilagajanje strategije glede na dejanske rezultate ter potrebe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

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

Za namen spremljanja učinkov je bil opredeljen ožji izbor kazalnikov. Za leto 2025 so bile izmerjene izhodiščne vrednosti na podlagi kordonskega štetja prometa, anket o potovalnih navadah šolarjev in zaposlenih ter statističnih podatkov o številu in tipu prometnih nesreč. Na tej osnovi so bile za leto 2031 oblikovane ciljne vrednosti, ki odražajo zelene spremembe v prometu.

	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBNOSTI	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2025	Ciljna vrednost v letu 2031
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	5 v letih 2024	0 v letih 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	42%	50%
2.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.	Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	2%	4%
		Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo šolski prevoz	25%	30%
3.	Izboljšana kakovost življenja v privalčni, zeleni in povezani skupnosti.	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	49%	60%
		Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti (seštevek deleža uporabe hoje, kolesa in javnega prevoza) v prometu	14%	21%
4.	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.	Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	2%	4%
			Povečati delež uporabe hoje v prometu	10%	13%
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	87%	75%
6.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	8%	18%
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	73%	66%

Tabela 1: Prikaz ciljev in ciljnih vrednosti



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



Slika 5: Trokrako križišče v naselju Sveta Trojica v Slovenskih goricah

5 | Analiza obstoječega stanja

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

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

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

Vsebine analize pregleda obstoječega stanja so združene v naslednja podpoglavja:

- 5.1 Splošni podatki o občini
- 5.2 Potovalne navade v občini
- 5.3 Ključne ugotovitve
 - 1 Ključni dosežki
 - 2 Ključni izzivi
 - 3 Ključne priložnosti

5.1 / SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah leži v podravski statistični regiji in meri 26 km², s čimer se po površini uvršča med manjše slovenske občine. Sredi leta 2023 je v občini živel približno 2.190 prebivalcev, kar pomeni povprečno gostoto približno 85 prebivalcev na km², nekoliko manj od državnega povprečja (105 prebivalcev na km²). Središčno naselje in upravno središče je Sveta Trojica v Slovenskih goricah, okoliška naselja pa so manjša in razpršena v značilni gričevnati pokrajini Slovenskih goric.

Demografski podatki kažejo, da je bila povprečna starost prebivalcev 43,7 leta, kar je nekoliko manj od slovenskega povprečja (44,1 leta), indeks staranja pa je znašal 133, kar je prav tako ugodnejše od državne vrednosti (145). Leta 2023 je imela občina negativen naravni prirast (−0,9 na 1.000 prebivalcev), a zelo izrazit pozitiven selitveni prirast (26,0 na 1.000 prebivalcev), kar pomeni, da se je skupno število prebivalcev povečevalo predvsem zaradi priseljevanja.

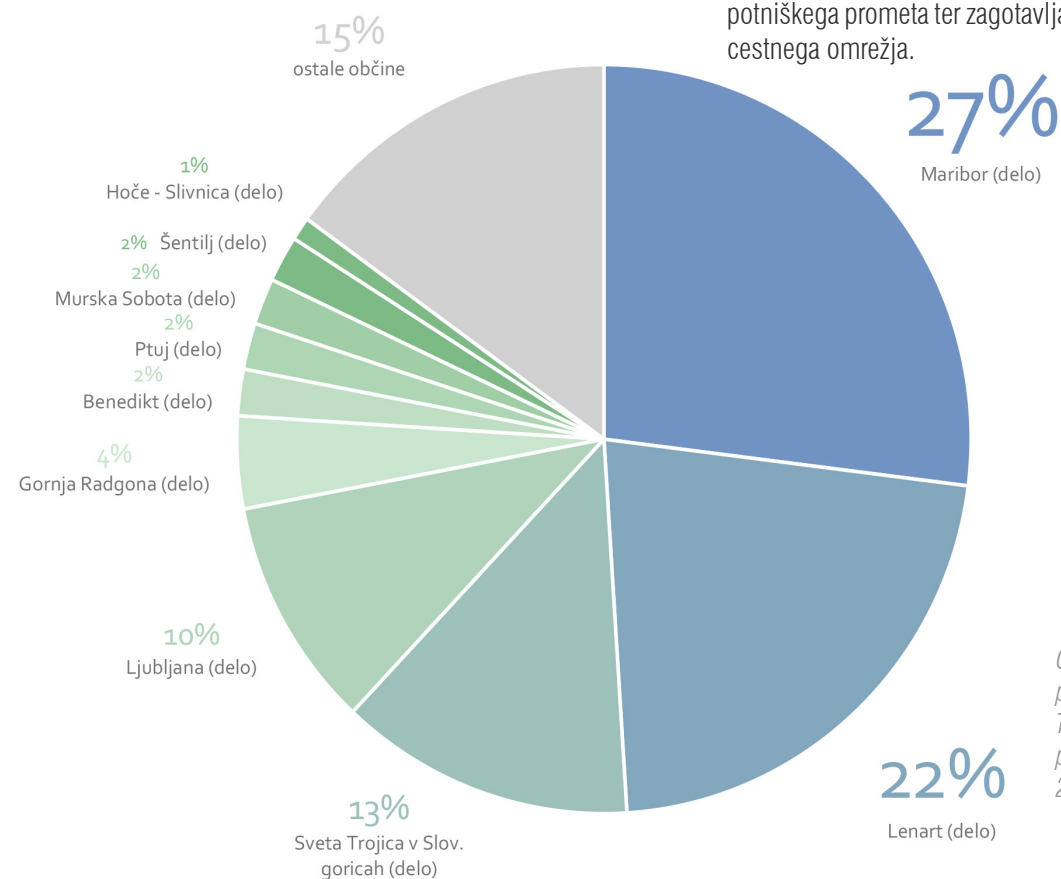
V šolskem letu 2023/2024 sta vrtec obiskovala 102 otroka, kar je predstavljalo 83 % vseh predšolskih otrok. Osnovno šolo je obiskovalo približno 170 učencev, srednje šole zunaj občine okoli 70 dijakov, med 1.000 prebivalci pa je bilo 31 študentov in 7 diplomantov. Na področju zaposlitve je bilo v letu 2024 v občini zaposlenih 116 oseb oziroma 13,05 % aktivnega prebivalstva. Največ prebivalcev je zaposlenih v Mariboru (27,45 %) in Lenartu (22,27 %), sledijo druge bližnje občine ter zaposlitev v Avstriji, za katero podrobnejši podatki niso javno dostopni. Takšna struktura kaže na izrazito

dnevno delovno migracijo in močno prometno odvisnost od regionalnih središč.

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah razpolaga z obsežnim javnim cestnim omrežjem, ki skupaj obsega več kot 104 kilometrov. Od tega predstavljajo občinske ceste večino, in sicer kar 87 kilometra, medtem ko državne ceste predstavljajo 17 kilometra. Takšna struktura pomeni, da je velika odgovornost za vzdrževanje in urejanje cestnega omrežja na strani občine.

Število osebnih avtomobilov v občini Sveta Trojica v Slovenskih goricah v zadnjem desetletju vztrajno narašča, med letoma 2015 in 2024 se je povečalo z 1.189 na 1.511, kar predstavlja 27-odstotno rast. Podatki o prometni varnosti v občini Sveta Trojica v Slov. goricah kažejo, da je bilo v obdobju med letoma 2020 in 2024 zabeleženih skupno 98 prometnih nesreč. Med temi je bilo pet nesreč s hujšimi telesnimi poškodbami ali s smrtnim izidom. Med vsemi prometnimi nesrečami je bil le en udeleženec kolesar, pešcev pa med udeleženci ni bilo. Največ prometnih nesreč se je zgodilo na avtocesti, na relaciji Maribor – M. Sobota – Pince.

Visoka stopnja dnevnih migracij, značilen gričevnat relief in stalno naraščanje števila osebnih avtomobilov kažejo na močno odvisnost od osebnega motornega prometa. Za izboljšanje prometnega sistema v smeri trajnostnih rešitev bo potreben celosten pristop, ki bo vključeval izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje, spodbujanje javnega potniškega prometa ter zagotavljanje varnega in vzdrževanega cestnega omrežja.



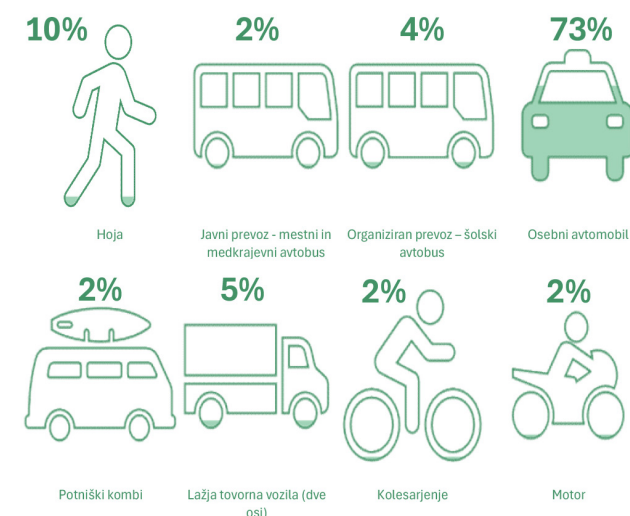
Grafikon 3: Delovna migracija prebivalcev Občine Sveta Trojica v Slovenskih goricah po občinah zaposlitve za leto 2023. Vir: SURS.

5.2 / POTOVALNE NAVADE V OBČINI

Potovalne navade odražajo strukturo vsakodnevne mobilnosti in predstavljajo pomemben vir informacij za načrtovanje prometnih rešitev. Z namenom pridobitve informacij o uporabi prometnih načinov v občini je bilo izvedeno kordonsko štetje prometa na lokalni cesti LC 203111, Mariborska cesta. 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 osnovne šole, ki deluje v sklopu zavoda Osnovna šola in vrtec Sveta Trojica. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih ter dolžinah poti na delo je bila izvedena tudi anketa med zaposlenimi v osnovni šoli.

Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavni prometnici v občini (rezultati kordonskega štetja prometa izvedenega v juniju lokalni cesti LC 203111, Mariborska cesta, v času jutranje in popoldanske prometne konice)

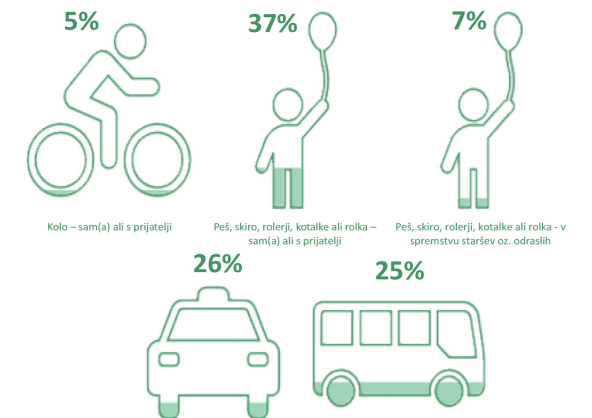
Večinski delež uporabe potovalnih načinov na glavni prometnici predstavlja avtomobil s 73 %. Delež uporabe hoje predstavlja 10 % in delež uporabe kolesa 2 %. Delež uporabe organizirane-ga prevoza – šolski avtobus znaša 4 % in delež uporabe javnega prevoza – mestni ali medkrajevni avtobus 2 %. Preostali delež predstavljajo motorji, potniški kombiji ter lažja in težja tovorna vozila. Turističnih avtobusov, občasnega avtobusnega prevoza in kmetijske mehanizacije se ne upošteva pri izračunu deležev uporabe prometnih načinov.



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

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo (rezultati ankete o potovalnih navadah učencev 3., 5. in 7. razreda v osnovni šoli, izvedene junija 2025)

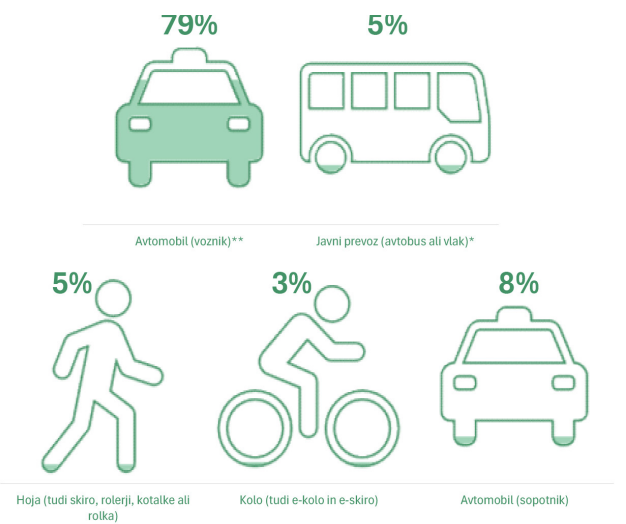
Večinski delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo predstavlja delež uporabe hoje 44 %. Delež uporabe avtomobila predstavlja 26 % in delež uporabe šolskega avtobusa/kombija 25 %. Delež uporabe kolesa predstavlja 5 %. Deleža otrok, ki pri poteh v šolo uporabljajo javni prevoz, ni bilo zaznati.



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

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedene junija 2025 med zaposlenimi v osnovni šoli)

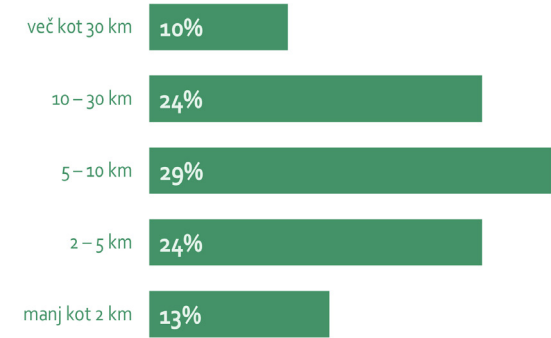
Pri poteh na delo delež uporabe avtomobila predstavlja 87 % (kot voznik ali kot sopotnik v avtomobilu). Delež uporabe hoje in delež uporabe javnega prevoza predstavljata vsak po 5 %. Delež uporabe kolesa predstavlja 3 %.



Grafikon 6: Piktogrami s prikazom deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo med zaposlenimi v osnovni šoli

Dolžine poti na delo (rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedene junija 2025 med zaposlenimi v osnovni šoli)

Večina anketiranih zaposlenih je od dela oddaljenih med 5 km in 10 km (29 %). Delež zaposlenih, ki je od dela oddaljen med 2 km in 5 km znaša 24%, prav tako znaša 24 % delež zaposlenih oddaljenih med 10 km in 30 km. Več kot 30 km je od dela oddaljenih 10 %. Delež anketiranih zaposlenih, ki je od dela oddaljenih manj kot 2 km, znaša 13 %.



Grafikon 7: 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 – prav na tistih segmentih, kjer so potrebe največje in kjer lahko ukrepi najbolj prispevajo k bolj uravnoteženemu, dostopnemu in trajnostnemu prometnemu okolju.

- 1 Ključni dosežki**
 - Močna podpora trajnostni mobilnosti kot temelj razvoja
 - Kakovostna peš infrastruktura in visoka uporaba hoje
 - Zadovoljivo razvita kolesarska mreža in medobčinske povezave
 - Javni prevoz zagotavlja osnovno dostopnost
 - Urejena cestna infrastruktura
- 2 Ključni izzivi**
 - Omejene kadrovske, finančne in prostorske zmožnosti
 - Nezadostna infrastruktura za hojo v zalednih naseljih
 - Nepopolno omrežje in nizka vsakodnevna uporaba kolesa
 - Nizka uporaba in omejena dostopnost javnega prevoza
 - Visoka odvisnost od avtomobila in prometna tveganja
- 3 Ključne priložnosti**
 - Zunanja sredstva in razvojne pobude kot vzvod trajnostnega preboja
 - Obnova in nadgradnja peš infrastrukture ter krepitev vloge hoje
 - Celovito kolesarsko omrežje in podpora vsakodnevni uporabi
 - Nove povezave in prilagodljiv sistem javnega prevoza
 - Večja prometna varnost in učinkovitejše upravljanje parkiranja

Slika 6: Prenovljen odsek ceste Sveta Trojica- Osek, omogoča varno izkušnjo za vse udeležence v prometu

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

**MOČNA PODPORA
TRAJNOSTNI
MOBILNOSTI KOT
TEMELJ RAZVOJA**

2

**KAKOVOSTNA PEŠ
INFRASTRUKTURA IN
VISOKA UPORABA
HOJE**

3

**ZADOVOLJIVO
RAZVITA KOLESARSKA
MREŽA IN
MEDOBČINSKE
POVEZAVE**

4

**JAVNI PREVOZ
ZAGOTAVLJA
OSNOVNO
DOSTOPNOST**

5

**UREJENA CESTNA
INFRASTRUKTURA**

1 / MOČNA PODPORA TRAJNOSTNI MOBILNOSTI KOT TEMELJ RAZVOJA

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah že danes izkazuje pomembne temelje za trajnostno mobilnost, saj so razvojni cilji usklajeni z dolgoročno vizijo izboljšanja kakovosti bivanja ter zmanjšanja negativnih vplivov prometa na okolje. Ključno prednost predstavlja jasna politična podpora, ki se odraža tudi v občinskem proračunu, kjer so sredstva namenjena tako rednemu vzdrževanju cestne infrastrukture kot tudi njenemu razvoju v korist hoje, kolesarjenja in javnega prevoza. K uspešni pripravi občinske celostne prometne strategije pomembno prispeva motivirana občinska uprava, ki razume pomen strateškega prometnega načrtovanja in z zavzetim pristopom omogoča učinkovito izvajanje aktivnosti. Občina se ponaša tudi z ambiciozno razvojno vizijo, ki združuje prostorski in prometni razvoj ter spodbuja urejeno okolje, prometno varnost in višjo kakovost življenja. Poseben dosežek je tudi kakovostno medobčinsko sodelovanje, zlasti z občino Lenart, kjer so v zadnjih letih uspešno izvedli več skupnih projektov za izboljšanje mobilnosti.

2 / KAKOVOSTNA PEŠ INFRASTRUKTURA IN VISOKA UPORABA HOJE

Visoko zadovoljstvo prebivalcev s pogoji za hojo potrjuje tudi dejanska uporaba – na kordonskem štetju v središču občine je bilo zaznanih kar 10 % pešcev. Posebej pomemben dosežek je delež otrok, ki kar v 42 % pot v šolo opravijo peš brez spremstva staršev, kar jasno kaže na varno in prijetno peš infrastrukturo. V zadnjih letih so bile urejene številne kakovostne površine, med njimi moderno zasnovana pot na klancu med Zgornjo Senarsko in občinskim središčem s potlakovanimi površinami, razsvetlavo in ozelenitvijo. Površine za hojo so vzpostavljene na ključnih lokacijah v naseljih Sv. Trojica, Zgornja in Spodnja Senarska ter Gočova, večinoma ustrezno vzdrževane in varne tudi v večernem času. Pomemben dosežek predstavljajo tudi rekreativne poti, še posebej redno vzdrževana pohodniška pot okoli Trojiškega jezera, ki je pomembna tako za prosti čas prebivalcev kot tudi za turizem.



Slika 7: Redno vzdrževanje poti okoli Trojiškega jezera

3 / ZADOVOLJIVO RAZVITA KOLESARSKA MREŽA IN MEDOBČINSKE POVEZAVE

Na področju kolesarjenja je bil dosežen pomemben napredek, kar se odraža v izboljšani infrastrukturi in visokem zadovoljstvu prebivalcev. Poseben dosežek so kakovostne kolesarske povezave z občino Lenart, ki bistveno prispevajo k medobčinski povezanosti ter omogočajo varen dostop do storitev in delovnih mest s kolesom. Vzpostavljeni so začetki premišljeno načrtovane kolesarske mreže, katere razvoj se je v zadnjih letih pospešil, pri čemer so vse nove površine ustrezno izvedene in redno vzdrževane. Skoraj v celoti so kolesarske poti urejene kot namensko ločene površine, kar povečuje varnost in udobje uporabnikov, izjema pa ostaja del naselja Osek, kjer so vzpostavljene t. i. "sharrow" površine. K večji privlačnosti sistema prispevata tudi dve servisno-polnilni postaji, ki podpirata tako vsakodnevno kot rekreativno uporabo. Vse to potrjuje jasno usmeritev občine v razvoj trajnostne kolesarske mobilnosti ter vzpostavlja trdne temelje za nadaljnjo krepitev kolesarjenja.

4 / JAVNI PREVOZ ZAGOTAVLJA OSNOVNO DOSTOPNOST

Javni potniški promet zagotavlja osnovno prometno dostopnost ter vključevanje prebivalcev v širši prometni sistem. Mreža avtobusnih postajališč je razmeroma dobro razporejena po celotnem območju občine, skoraj povsod urejena v parih in večinoma opremljena z izogibališčem, nadstreškom, klopjo, košem za odpadke ter objavljenim voznim redom. Dostopi do postajališč so urejeni s pločniki in prehodi za pešce, kar povečuje varnost uporabnikov, zlasti otrok, starejših in drugih ranljivih skupin. Pomemben element prometne oskrbe je organiziran šolski prevoz, ki z dvema avtobusoma zagotavlja varen prihod učencev do šole. Redne avtobusne linije omogočajo osnovno raven mobilnosti, pri čemer izstopajo solidne povezave z Lenartom v dopoldanskem času, ki zagotavljajo dostop do ključnih storitev, zaposlitvenih priložnosti in šol. Dostopnost do javnega prevoza se postopno izboljšuje – leta 2019 je bil javni prevoz z zadovoljivo frekvenco na voljo 51 % prebivalcev, leta 2023 pa že 59 %. Kot zadovoljiva frekvenca se šteje oddaljenost do enega kilometra od avtobusnega postajališča, ki med tednom v času šole zagotavlja vsaj osem parov avtobusov na dan. Dodatno k ponudbi prispeva program Starejši za starejše, ki vključuje elemente prevozov na klic in je namenjen mobilnostnim potrebam starejših občanov; sistem kljub omejeni uporabi vsako leto izvede približno 250 prevozov. Vse navedeno predstavlja trdno osnovo za nadaljnjo nadgradnjo javnega potniškega prometa v smeri večje dostopnosti, zanesljivosti in privlačnosti za uporabnike.

5 / UREJENA CESTNA INFRASTRUKTURA

Na področju osebnega motornega prometa so bili v zadnjih letih izvedeni številni ukrepi, ki izboljšujejo dostopnost, prometno varnost ter hkrati podpirajo lokalno gospodarstvo in turizem. Med večjimi pridobitvami izstopa izgradnja postajališča za avtodome in turistične avtobuse ob južni strani Trojiškega jezera, ki omogoča urejen sprejem obiskovalcev in spodbuja turistični razvoj. Pomembna naložba je bila tudi prenova državne ceste v Zgornji Senarski, kjer poteka tovorni promet proti poslovno-industrijski coni v Lenartu – cesta je bila razširjena, urejeno krožišče, hkrati pa vzpostavljena kolesarska steza, kar je povečalo pretočnost in varnost. Občina ima hiter dostop do avtocestnega omrežja, kar zagotavlja dobre povezave z regijskimi, državnimi in mednarodnimi središči ter olajšuje mobilnost prebivalcev in poslovnih subjektov. Glavne prometnice so ustrezno vzdrževane, kar prispeva k prometni varnosti in dolgoročni obstojnosti infrastrukture. V občinskem središču je bila uvedena cona umirjenega prometa (cona 30), ki zmanjšuje hitrosti in povečuje varnost vseh udeležencev. Poleg tega je bil vzpostavljen parkirni režim na parkirišču pri Trojiškem jezeru, kar omogoča urejeno parkiranje na turistično najbolj obremenjeni točki in učinkovitejši nadzor nad uporabo prostora.



Slika 8: Kolesarska steza v Zgornji Senarski

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

OMEJENE
KADROVSKE,
FINANČNE IN
PROSTORSKE
ZMOŽNOSTI

2

NEZADOSTNA
INFRASTRUKTURA ZA
HOJO V ZALEDNIH
NASELJIH

3

NEPOPOLNO
OMREŽJE IN NIZKA
VSAKODNEVNA
UPORABA KOLESA

4

NIZKA UPORABA
IN OMEJENA
DOSTOPNOST
JAVNEGA PREVOZA

5

VISOKA ODVISNOST
OD AVTOMOBILA
IN PROMETNA
TVEGANJA

1 / OMEJENE KADROVSKE, FINANČNE IN PROSTORSKE ZMOŽNOSTI

Razvoj trajnostne mobilnosti omejuje več dejavnikov, med katerimi izstopata kadrovska podhranjenost občinske uprave in pomanjkanje specifičnih strokovnih znanj za celostno prometno načrtovanje. To otežuje dolgoročno strateško delo, pripravo kakovostnih ukrepov ter zmanjšuje kontinuiteto, ki jo dodatno slabi fluktuacija zaposlenih. Pomembno oviro predstavlja tudi omejen občinski proračun, ki ne omogoča večjih vlaganj v kompleksnejše infrastrukturne projekte. Prostorsko-geografske posebnosti, kot sta razpršena poselitev in razgiban relief, otežujejo vzpostavljanje učinkovitega in dostopnega prometnega omrežja, zlasti za bolj oddaljena gospodinjstva. Dodaten izziv predstavlja avtocesta, ki občino fizično deli na dva dela, trenutno povezana le prek enega mostu, kar pomeni omejeno prehodnost in večjo ranljivost prometne povezanosti ob zaporah ali prometnih nesrečah. Vse to kliče po premišljenem, dolgoročno vzdržnem načrtovanju, ki bo upoštevalo lokalne omejitve ter iskalo inovativne in izvedljive rešitve.

2 / NEZADOSTNA INFRASTRUKTURA ZA HOJO V ZALEDNIH NASELJIH

Kljub napredku hoja ostaja podrejena oblika mobilnosti, saj jo za vsakodnevne poti kot glavni način uporablja le 3 % prebivalcev (anketa splošne javnosti), medtem ko večinoma služi rekreaciji in druženju. Največje omejitve za uporabo hoje se pojavljajo v zalednih naseljih, kot so Zgornji Porčič, Osek in del Zgornje Senarske, kjer primanjkuje varnih povezav in je infrastruktura pomanjkljiva. Velike razdalje med naselji ter upravnimi oziroma oskrbnimi središči dodatno zmanjšujejo možnosti za uporabo hoje pri vsakodnevni opravi. V občinskem središču so pločniki ponekod ozki, dotrajani in neprilagojeni gibalno oviranim osebam, kar zmanjšuje varnost in dostopnost ranljivih skupin. Pomanjkanje urbane opreme (klopi, koši, senčenje) zmanjšuje uporabnost prostora, medtem ko je talna signalizacija pogosto slabo vzdrževana. Neurejen osrednji trg in nepravilno parkiranje na površinah za pešce povzročata konflikte med različnimi uporabniki prostora. Prav tako ostajajo pomanjkljivo urejene šolske poti, kar zmanjšuje možnosti za spodbujanje samostojne hoje otrok. Vse to kaže na potrebo po celovitem pristopu k izboljšanju pogojev za pešačenje, zlasti na področju varnosti, dostopnosti in krepitev hoje kot trajnostne oblike vsakdanje mobilnosti.

3 / NEPOPOLNO OMREŽJE IN NIZKA VSAKODNEVNA UPORABA KOLESA

Kljub infrastrukturnim izboljšavam kolesarjenje ostaja omejeno predvsem na rekreativne namene, saj je dejanska uporaba zelo nizka – na kordonskem štetju je znašal delež kolesarjev v prometu le 2 %, v anketi splošne javnosti pa zgolj 1 % prebivalcev navaja kolo kot glavni način mobilnosti.

Kolesarsko omrežje še ni v celoti vzpostavljeno, saj nekateri načrtovani odseki niso izvedeni, kar zmanjšuje uporabnost in prekinja prometno kontinuiteto. V občinskem središču kolesarske površine niso vzpostavljene, kar dodatno ovira varen in udoben dostop do storitev, upravnih funkcij in izobraževalnih ustanov. Pomanjkanje spremljajoče infrastrukture še krepí te omejitve – na voljo sta le dve stojali za kolesa z zmogljivostjo 12 mest, pokrite kolesarnice pa v občini ni. Posledično uporabniki nimajo ustrezne zaščite koles pred vremenskimi vplivi in občutka varnosti pri parkiranju. Vse to kaže na potrebo po celoviti nadgradnji pogojev za kolesarjenje, ki bi poleg izboljšane osnovne infrastrukture vključevala tudi kakovostno opremo in ciljno usmerjene ukrepe za spodbujanje pogostejše uporabe kolesa v vsakdanjem življenju.

4 / NIZKA UPORABA IN OMEJENA DOSTOPNOST JAVNEGA PREVOZA

Kljub razvejani obstoječi mreži avtobusnih postajališč in organiziranemu šolskemu prevozu se javni potniški promet sooča z vrsto izzivov, ki vplivajo na njegovo nizko uporabo in omejeno vlogo v vsakodnevni mobilnosti prebivalcev. Ena večjih pomanjkljivosti je odsotnost neposredne avtobusne linije do Maribora, regionalnega središča z velikim številom delovnih mest, storitev in izobraževalnih ustanov, kar občutno zmanjšuje uporabnost JPP za dnevne migracije. Dejanska raba javnega prevoza je zelo nizka – delež uporabnikov po kordonskem štetju in anketi za splošno javnost znaša zgolj 2 %, kar jasno kaže na izrazito prevlado osebnega avtomobila. Pomemben razlog je prenizka frekvenca avtobusnih prevozov, zlasti proti Ptuj in Svetemu Juriju ob Ščavnici, pri čemer vozni redi niso časovno usklajeni z dejanskimi potrebami prebivalcev. Povezave v večernih urah in ob vikendih so praktično neobstoječe, kar izključuje pomemben del potencialnih potovanj. Dostopnost do javnega prevoza s primerno frekvenco se celo zmanjšuje – leta 2019 je imelo tak prevoz na voljo 9 % prebivalcev, leta 2023 pa le še 8,19 %. Kot primerna frekvenca se šteje oddaljenost do enega kilometra od avtobusnega postajališča, ki med tednom v času šole zagotavlja vsaj 25 parov voženj na dan. Obstoječi program prevozov na klic Starejši za starejše temelji na uporabi zasebnih vozil prostovoljcev, saj občina ne razpolaga z lastnim vozilom, kar še dodatno omejuje njegovo uporabo. Prostorska ovira ostaja tudi povprečna oddaljenost gospodinjstev do najbližjega postajališča, ki znaša 821 metrov, kar je za starejše in gibalno ovirane pogosto previsoko. Nezadovoljstvo prebivalcev z JPP potrjujejo tudi anketni podatki – le 13 % jih je zadovoljnih s potekom linij, še manj (11 %) pa z intervali prevozov. Vse to kaže na nujnost celovite prenove in nadgradnje sistema javnega potniškega prometa v smeri večje dostopnosti, prilagodljivosti in uporabnosti za širši krog občanov.

5 / VISOKA ODVISNOST OD AVTOMOBILA IN PROMETNA TVEGANJA

Glavni izziv predstavlja izrazita odvisnost prebivalcev od osebnega avtomobila – kar 87 % zaposlenih na delo potuje z lastnim vozilom, čeprav je 42 % delovnih mest oddaljenih manj kot 10 kilometrov, kar bi omogočalo uporabo hoje, kolesa ali javnega prevoza. Visoka stopnja motorizacije, ki znaša 661 avtomobilov na 1000 prebivalcev (slovensko povprečje je 579), dodatno obremenjuje cestno infrastrukturo in potrjuje potrebo po uravnoteženem razvoju prometnega sistema. Prebivalci pogosto izpostavljajo občutek previsokih hitrosti na številnih odsekih, kar povečuje prometna tveganja in zmanjšuje subjektivni občutek varnosti. V okolici osnovne šole in vrtca primanjkuje ustrezno urejenih parkirnih površin, zato v času prihodov in odhodov otrok prihaja do prometne zgoščenosti in nevarnih situacij. Dodatno tveganje predstavljajo cestni odseki s slabo preglednostjo. V občinskem središču ni vzpostavljenega sistematičnega upravljanja parkirnih površin, zato tam občasno parkirajo tudi delovni migranti, kar zmanjšuje razpoložljivost prostora za lokalne uporabnike. Šibkost predstavlja tudi odsotnost javno dostopne polnilnice za električna vozila, zaradi česar prehod na bolj trajnostne oblike motoriziranega prometa še ni ustrezno podprt. Vse navedeno nakazuje na potrebo po celostnem pristopu k upravljanju osebne motorne prometa, ki bi združeval izboljšanje varnosti, učinkovito prostorsko upravljanje in postopno spodbujanje alternativnih, trajnostnih oblik mobilnosti.



Slika 9: V občinskem središču Sveta Trojica ni vzpostavljenega sistematičnega upravljanja parkirnih površin.

Ključne priložnosti

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

1

ZUNANJA SREDSTVA IN RAZVOJNE POBUDE KOT VZVOD TRAJNOSTNEGA PREBOJA

2

OBNOVA IN NADGRADNJA PEŠ INFRASTRUKTURE TER KREPITEV VLOGE HOJE

3

CELOVITO KOLESARSKO OMREŽJE IN PODPORA VSAKODNEVNI UPORABI

4

NOVE POVEZAVE IN PRILAGODLJIV SISTEM JAVNEGA PREVOZA

5

VEČJA PROMETNA VARNOST IN UČINKOVITEJŠE UPRAVLJANJE PARKIRANJA

1 / ZUNANJA SREDSTVA IN RAZVOJNE POBUDE KOT VZVOD TRAJNOSTNEGA PREBOJA

Na področju celostnega prometnega načrtovanja ima občina več pomembnih priložnosti, ki jih lahko učinkovito izkoristi za spodbujanje spremembe potovalnih navad. Ena ključnih je dostop do nacionalnih in evropskih razpisnih sredstev, ki omogočajo sofinanciranje prometne infrastrukture, preurejanje javnega prostora ter izvajanje mehkih ukrepov, kot so ozaveščanje, vključevanje javnosti in izobraževanje. Velik potencial predstavlja tudi promocija trajnostne mobilnosti, saj lahko občina s ciljanimi programi in kampanjami spodbuja prebivalce k trajnostnim izbiram, kar dolgoročno izboljšuje kakovost bivanja in zmanjšuje negativne vplive prometa na okolje. Pomembna razvojna priložnost je načrtovana celovita prenova občinskega središča, ki omogoča ureditev kakovostnih površin za pešce, izboljšanje dostopnosti za kolesarje ter splošno povečanje prometne varnosti. Dodatno vrednost prinaša ugodna prometna lega z bližino večjih središč, kot so Maribor, Lenart in Ptuj, kar ustvarja pogoje za vzpostavitev boljših medkrajevnih povezav, zlasti na področju javnega potniškega prometa. Poseben potencial predstavljajo tudi naravne danosti – Trojiško jezero z okolico odpira priložnost za razvoj rekreacijske in turistične infrastrukture v povezavi s trajnostno mobilnostjo, denimo s kolesarskimi potmi, urejenimi sprehajalnimi povezavami in boljšimi dostopi do naravnih znamenitosti. Ob premišljenem načrtovanju in povezovanju ukrepov lahko občina te priložnosti pretvori v konkretne korake za trajnostni prometni razvoj.

2 / OBNOVA IN NADGRADNJA PEŠ INFRASTRUKTURE TER KREPITEV VLOGE HOJE

Na področju hoje se odpirajo številne razvojne priložnosti, ki lahko bistveno prispevajo k povečanju njenega pomena kot osnovne, dostopne in trajnostno naravnane oblike mobilnosti. Med osrednjimi ukrepi izstopa obnova obstoječih površin za hojo, ki vključuje razširitve, prilagoditve za gibalno ovirane ter splošno izboljšanje varnosti in dostopnosti, predvsem v občinskem središču. V gosteje poseljenih območjih se ponuja možnost vzpostavitve dodatnih peš povezav, ki bi prebivalcem zagotovile varno in povezano gibanje znotraj naselij, hkrati pa bi dosledno prilagajanje dostopov do šole, zdravstvenega doma, trgovine in upravnih središč ranljivim skupinam povečalo vključujočo mobilnost vseh občanov. Ureditev obstoječih poti z urbano opremo, kot so klopi, koši za odpadke in senčenje, ter njihova ozelenitev bi prispevali k večjemu udobju pri hoji, zlasti v toplejšem delu leta. Priložnost predstavlja tudi okrepljena promocija hoje kot zdrave, okolju prijazne in povezovalne oblike mobilnosti, podprta s komunikacijskimi in ozaveševalnimi aktivnostmi. Naravne danosti območja, zlasti Trojiško jezero in gričevnata krajina, nudijo odlično osnovo za urejanje novih ter nadgradnjo in vzdrževanje obstoječih rekreativnih in sprehajalnih poti.

Pomemben potencial ima tudi prenova osrednjega trga, ki bi se lahko oblikoval kot kakovostno urejen prostor za pešce ter postal živahno in vključujoče središče javnega življenja v občini.

3 / CELOVITO KOLESARSKO OMREŽJE IN PODPORA VSAKODNEVNI UPORABI

Na področju kolesarjenja ima občina številne razvojne priložnosti, ki lahko bistveno povečajo njegovo uporabo tako v rekreativne kot tudi v vsakodnevne namene. Ključni korak je razvoj celovitega kolesarskega omrežja v povezavi s sosednjimi občinami, pri čemer izstopa vzpostavitev državne kolesarske povezave G16 na relaciji Sveta Trojica – Cerkljenjak – Sveti Jurij ob Ščavnici ter izgradnja manjkajočega odseka ob regionalni cesti Lenart – Ptuj, kar bi pomenilo pomembno nadgradnjo regionalne povezanosti. Pomembna priložnost je tudi ureditev kolesarskih površin v občinskem središču, kar bi izboljšalo varnost, funkcionalnost in povezljivost kolesarjev na lokalni ravni. Ob izvedbi osnovne infrastrukture je nujno zagotoviti tudi spremljajočo opremo – dodatna servisno-polnilna mesta, počivališča ter ustrezna in pokrita parkirišča za kolesa. Promocija kolesarjenja kot zdrave, ekonomične in okolju prijazne oblike mobilnosti lahko dodatno spodbudi njegovo širšo uporabo, zlasti če jo občina podpre z uvajanjem sistema za izposajo (e)koles, ki bi povečal dostopnost tudi za prebivalce brez lastnega kolesa ali tiste iz bolj oddaljenih naselij. Dodatno priložnost predstavlja integracija kolesarjenja z javnim potniškim prometom ter spodbujanje uporabe kolesa za vsakodnevne migracije, predvsem proti Lenartu, kjer se nahaja večina zaposlitvenih in storitvenih dejavnosti. Celovit pristop k razvoju infrastrukture in krepitvi prometnih navad lahko kolesarjenje v občini uveljavi kot redno, praktično in trajnostno obliko mobilnosti.

4 / NOVE POVEZAVE IN PRILAGODLJIV SISTEM JAVNEGA PREVOZA

Na področju javnega potniškega prometa se ponuja več priložnosti, ki lahko bistveno izboljšajo dostopnost, uporabnost in privlačnost prevoznih storitev za širši krog prebivalcev. Ključna razvojna usmeritev je uvedba novih avtobusnih linij, zlasti neposredne povezave z Mariborom kot regionalnim središčem z visoko koncentracijo delovnih mest, izobraževalnih ustanov in javnih storitev. Poleg širitve mreže avtobusnih linij je pomembna tudi izboljšava frekvence obstoječih linij, saj bi bolj pogosti in časovno usklajeni odhodi povečali fleksibilnost ter zmanjšali odvisnost prebivalcev od osebnih vozil. Pomemben potencial predstavlja nadgradnja sistema prevozov na klic, ki bi dopolnil redni linijski promet in zagotovil boljšo dostopnost zlasti za ranljive skupine ter prebivalce bolj oddaljenih naselij. Kot priložnost se kaže tudi vključitev dela šolskih prevozov v širši sistem javnega potniškega prometa, s čimer bi se povečala izkoriščenost obstoječih virov ter razširila ponudba prevozov za druge ciljne skupine.

Dodatno vrednost lahko ustvari kombiniranje različnih oblik mobilnosti – npr. kolesarjenja ali dostopa z avtomobilom do postajališča ter nadaljevanja poti z avtobusom – ob ustrezni infrastrukturi, ki podpira takšne potovalne navade. Vse navedene priložnosti ustvarjajo temelje za sodobno, prilagodljivo in uporabniku prijazno zasnovo javnega prevoza, ki bo bolje odražala potrebe prebivalcev ter značilnosti podeželskega okolja.

5 / VEČJA PROMETNA VARNOST IN UČINKOVITEJŠE UPRAVLJANJE PARKIRANJA

Na področju osebnega motornega prometa ima občina več razvojnih priložnosti, ki lahko prispevajo k večji varnosti, preglednosti in trajnostnemu razvoju sistema. Ključna usmeritev je nadgradnja cestnega omrežja z rednim vzdrževanjem in sočasnim vključevanjem površin za hojo in kolesarjenje, kjer je to prostorsko izvedljivo. Pomemben korak k varnejšemu prometu predstavlja uvedba območij umirjenega prometa znotraj naselij, predvsem tam, kjer pešcem še niso zagotovljene varne površine, ter sistematično umirjanje hitrosti po celotnem območju z ustreznimi prometnimi ukrepi, signalizacijo in prostorskim preoblikovanjem cestišč. Ena izmed prioritet je ureditev prometnega režima v okolici osnovne šole, kjer pomanjkanje parkirnih mest povzroča prometno zgoščenost in nevarne situacije, pa tudi odprava identificiranih nevarnih točk na cestnem omrežju. Pomemben trajnostni potencial predstavlja vzpostavitev parkirišča za souporabo vozil ter postavitev električnih polnilnic, ki bi spodbudile uporabo e-vozil in zmanjšale okoljski vpliv motornega prometa. V občinskem središču se ponuja možnost uvedbe parkirnega režima, ki bi omogočil učinkovitejše upravljanje omejenih površin in zmanjšal pritisk zaradi vozil delovnih migrantov, hkrati pa bi se s celovito ureditvijo, vključno z možnostjo vzpostavitve območja mešanega prometa, povečala pretočnost ter kakovost bivanja. Posebno priložnost predstavlja tudi sprotne in usklajene prilagoditve prometnih ureditev v okolici Trojiškega jezera, skladno z načrtovanimi prostorskimi posegi, kar bi omogočilo optimalno upravljanje prostora ob večjem številu obiskovalcev. Vse te usmeritve lahko občini zagotovijo sodoben, varen in trajnostno naravnan sistem osebnega motornega prometa.



Slika 10: Urejen hodnik za pešce iz smeri avtoceste proti naselju Sveta Trojica v Slovenskih goricah

6 I

Pet stebrov ukrepanja

V tem poglavju so predstavljeni ključni stebri ukrepanja, ki predstavljajo osrednje vsebinske temelje strategije za doseganje vizije in ciljev OCPS v občini Sveta Trojica v Slovenskih goricah. Vsaka smer ukrepanja izhaja iz ugotovitev analize obstoječega stanja ter sledi strateškim ciljem in opredeljenim prioritetam.

Predstavljena so strateška vodila za vsako od petih vsebinskih področij, skupaj s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije po posameznih stebrih. V nadaljevanju so za vse stebre strategije predstavljeni ukrepi, namenjeni postopnemu izboljšanju prometnega sistema. Ukrepi so zasnovani za izvajanje v sedemletnem obdobju veljavnosti strategije. Ukrepi, ki ne bodo izvedeni v tem obdobju, bodo služili kot pomembno izhodišče in usmeritev za prometni razvoj v prihodnji strategiji.

Vsebina je razdeljena na dve podpoglavji:

- 6.1
- 6.2

Strateška vodila
Ukrepi

Smeri ukrepanja so razdeljene na pet vsebinskih stebrov:

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

6.1 / STRATEŠKA VODILA

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

Vsako vodilo je opremljeno s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije. Ambicije se merijo na podlagi kazalnikov, ki temeljijo na podatkih o številu osebnih avtomobilov v občini, deležu občanov z zadovoljivo dostopnostjo do javnega prevoza, deležem prekoračitev hitrosti osebnega motornega prometa, deležih in obsegu uporabe posameznih potovalnih načinov na glavni prometnici v občini ter pri poteh v šolo in na delo.

STEBER UKREPANJA	PRIORITETE	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFICIRANE AMBICIJE			KAZALNIKI
			Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	
				2025	2031	
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	Prometno načrtovanje po meri občanov za spodbujanje spremembe potovalnih navad ter revitalizacija občinskega središča	Prometno načrtovanje, ki temelji na zanesljivih podatkih, aktivnem in transparentnem vključevanju občanov ter na učinkovitem črpanju finančnih virov, s ciljem doseganja spremembe potovalnih navad občanov.	Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu (seštevek deleža uporabe hoje, kolesa in javnega prevoza)	14%	21%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
			Znižati število osebnih vozil na 1000 prebivalcev občine	661 (v letu 2023)	630	Število osebnih vozil na 1000 prebivalcev občine
HOJA	Nadaljni razvoj infrastrukture za pešce in promocija hoje	Z vzpostavitvijo varnih, dostopnih in povezanih površin za pešce zagotoviti pogoje za udobno in varno hojo, tako za rekreativne namene kot za vsakodnevna opravila.	Povečati delež uporabe hoje v prometu	10%	13%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
			Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo hojo	44%	50%	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
KOLESARJENJE	Dvig uporabe kolesa skozi izboljšanje infrastrukture in promocijo kolesarjenja	Z načrtnim nadaljnjim razvojem varnega in povezanega kolesarskega omrežja omogočiti udobno in varno kolesarjenje za vse generacije ter spodbujati kolo kot privlačno prevozno sredstvo za vsakodnevne poti in rekreacijo.	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	2%	4%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
			Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo	3%	8%	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
JAVNI PREVOZ	Izboljšanje pogojev za uporabo javnega prevoza	Z izboljšanjem ponudbe, prilagoditvijo voznih redov potrebam občanov ter povezovanjem z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti povečati privlačnost in uporabo javnega potniškega prometa v občini.	Povečati delež občanov z zadovoljivo dostopnostjo do javnega prevoza	59% (v letu 2023)	70%	Dostopnost do javnega prevoza
			Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo javni prevoz	5%	8%	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
OSEBNI MOTORNI PROMET	Sistematično umirjanje hitrosti in upravljanje parkiranja	Z načrtnim upravljanjem osebnega motornega prometa, sistematičnim umirjanjem hitrosti in ustreznim upravljanjem parkiranja postopno zmanjševati odvisnost od osebnih vozil ter prispevati k varnejšemu in okolju prijaznemu prometnemu sistemu.	Zmanjšati delež prekoračitev hitrosti v prometu	15%	5%	Delež prekoračitev hitrosti osebnega motornega prometa
			Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	87%	75%	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo

Tabela 2: Prikaz strateških vodil in kvantificiranih ambicij

6.2 / UKREPI

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



Slika 11: Izsek prometne ureditve v Zgornji Senarski

Ukrepi po stebrih strategije:

- 1 I. STEBER Celostno prometno načrtovanje
 - Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS
 - Digitalizacija in inovacije
 - Sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti (ETM)
 - Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk
 - Aktivno sodelovanje na razpisih za sofinanciranje prometnih ukrepov
 - Krepitev medobčinskega sodelovanja
 - Vzpostavitev stalne interdisciplinarne ekipe za trajnostno mobilnost
 - Izdelava mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa
 - Revitalizacija občinskega središča
- 2 II. STEBER Hoja
 - Aktivno vzdrževanje obstoječih površin za hojo
 - Zagotavljanje dodatnih hodnikov za pešce
 - Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti
 - Urejanje javnih površin z urbano opremo in ozelenitvami
 - Zagotavljanje dostopnosti za invalide
 - Promocija hoje
- 3 III. STEBER Kolesarjenje
 - Aktivno vzdrževanje kolesarskih površin
 - Zagotavljanje dodatnih površin za kolesarjenje
 - Vzpostavitev parkirnih mest in servisno-polnilnih postaj za kolesa
 - Vzpostavitev sistema za izposajo koles
 - Promocija kolesarjenja
- 4 IV. STEBER Javni prevoz
 - Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza
 - Nadgradnja in vzdrževanje avtobusnih postajališč
 - Nadaljnje zagotavljanje šolskih prevozov in preučitev možnosti integracije (dela) šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa
 - Preučitev potreb po razširitvi sistema prevoza na klic
 - Integracija kolesarjenja in javnega prevoza
 - Promocija javnega prevoza
- 5 V. STEBER Osební motorní promet
 - Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije cestnega omrežja
 - Implementacija ukrepov za umirjanje prometa
 - Učinkovito upravljanje parkiranja
 - Izobraževanja o varni vožnji in promocijske aktivnosti za zmanjševanje uporabe avtomobila

I. STEBER: Celostno prometno načrtovanje

Občina bo vzpostavila sistem za spremljanje izvajanja strategije ter sprotno prilagajanje ukrepov, hkrati pa uvajala digitalne rešitve za večjo obveščenost in vključenost občanov. Sodelovala bo v promocijskih kampanjah, kot je Evropski teden mobilnosti, ter z registrom nevarnih točk krepila prometno varnost in preglednost načrtovanja. Za učinkovitejše izvajanje projektov bo iskala sredstva prek državnih in evropskih razpisov, ob tem pa krepila medobčinsko sodelovanje in znotraj občinske uprave vzpostavila stalno ekipo za trajnostno mobilnost, ki bo zagotavljala usklajenost načrtovanja različnih področij. Ključen projekt bo celovita revitalizacija občinskega središča, ki bo v ospredje postavila trajnostne oblike mobilnosti, izboljšala prometno varnost ter dvignila kakovost bivanja v občini.

1

SPREMLJANJE IN
VREDNOTENJE
IZVAJANJA OCPS

2

DIGITALIZACIJA IN
INOVACIJE

3

SODELOVANJE V SKLOPU
EVROPSKEGA TEDNA
MOBILNOSTI

4

VZPOSTAVITEV REGISTRA
PROMETNO NEVARNIH
TOČK

5

AKTIVNO SODELOVANJE
NA RAZPISIH ZA
SOFINANCIRANJE
PROMETNIH UKREPOV

6

KREPITEV
MEDOBČINSKEGA
SODELOVANJA

7

VZPOSTAVITEV STALNE
INTERDISCIPLINARNE
EKPIE ZA TRAJNOSTNO
MOBILNOST

8

IZDELAVA
MOBILNOSTNIH
NAČRTOV ZA VEČJE
GENERATORJE PROMETA

9

REVITALIZACIJA
OBČINSKEGA SREDIŠČA

1 / SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA OCPS

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo po sprejetju občinske celostne prometne strategije na občinskem svetu zagotovila redno spremljanje njenega izvajanja ter enkrat letno pripravila poročilo o napredku pri izvajanju ukrepov, doseganju zastavljenih ciljev in njihovih učinkih na lokalni prometni sistem. Poročilo bo temeljilo na načrtu spremljanja in vrednotenja, ki bo vključeval obvezne kazalnike, določene s strani pristojnega ministrstva, ter dodatne kazalnike, oblikovane glede na specifične cilje in potrebe občine. Takšen sistem omogoča transparentno spremljanje uspešnosti, pravočasno prilagajanje ukrepov ter krepi zaupanje javnosti v procese načrtovanja. Občina bo rezultate vrednotenja redno predstavljala občanom in drugim deležnikom, s čimer bo spodbujala aktivno vključevanje v trajnostno prometno načrtovanje ter zagotavljala dolgoročno učinkovitost strategije.

2 / DIGITALIZACIJA IN INOVACIJE

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo z uvajanjem digitalnih rešitev in inovativnih pristopov v prometno načrtovanje izboljšala preglednost, dostopnost in učinkovitost lokalnega prometnega sistema. Ključna usmeritev bo razvoj interaktivnih zemljevidov, ki bodo prikazovali varne poti za pešce in kolesarje, lokacije parkirišč ter mrežo javnega prevoza, kar bo prebivalcem omogočilo boljšo orientacijo in lažje načrtovanje poti. Občina bo preučila tudi možnost vzpostavitve mobilne aplikacije, preko katere bodo občani imeli enostaven dostop do vozniških redov, sprotnih informacij o prometnih omejitvah in zaporah, hkrati pa možnost oddaje pobud ali prijav težav v prometnem prostoru. Takšna digitalna orodja bodo povečala informiranost prebivalcev, okrepila odzivnost občine na potrebe uporabnikov in spodbudila večjo participacijo javnosti pri oblikovanju trajnostnih rešitev, s čimer se bo dolgoročno krepila učinkovitost in transparentnost prometnega sistema.

3 / SODELOVANJE V EVROPSKEM TEDNU MOBILNOSTI

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo aktivno sodelovala v kampanji Evropski teden mobilnosti (ETM), ki predstavlja pomembno priložnost za spodbujanje trajnostne mobilnosti ter ozaveščanje prebivalcev o prednostih okolju prijaznih načinov prevoza. V okviru kampanje bo občina organizirala različne aktivnosti, kot so dan brez avtomobila, tematske delavnice, skupinske kolesarske vožnje, predstavitve varnega kolesarjenja in drugi interaktivni dogodki, prilagojeni različnim starostnim skupinam. Poseben poudarek bo namenjen vključevanju otrok, mladih in starejših, saj imajo ti največji potencial za dolgoročne spremembe potovalnih navad. S sodelovanjem v ETM bo občina povečala prepoznavnost trajnostne mobilnosti, okrepila zavedanje o vplivih prometnih navad na okolje in zdravje ter spodbudila postopne premike k bolj trajnostnim oblikam mobilnosti med prebivalci.

4 / VZPOSTAVITEV REGISTRA PROMETNO NEVARNIH TOČK

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo vzpostavila register prometno nevarnih točk, ki bo omogočal sistematično beleženje lokacij s pomanjkljivostmi v prometni infrastrukturi ali s pogostimi nevarnimi situacijami. Register bo zajemal območja, pomembna za varnost pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega prevoza in osebnega motornega prometa, pri čemer bo temeljil na strokovnih analizah, podatkih o prometnih nesrečah ter povratnih informacijah občanov. Poleg evidentiranja bo register vključeval tudi sanacijo prometno nevarnih točk na celotnem območju občine, pri čemer bo poudarek namenjen prioritetni odpravi nevarnih točk na šolskih poteh. Takšen instrument bo občini omogočil jasno podlago za določanje prednostnih ukrepov, učinkovitejše načrtovanje infrastrukturnih posegov in preglednejše usmerjanje sredstev. Poleg tega bo povečal vključenost občanov v soustvarjanje varnejšega prometnega okolja ter prispeval k dolgoročno boljši prometni kulturi in večji prometni varnosti za vse udeležence.



Slika 12: Ureditev v neposredni bližini vrtca in osnovne šole zaradi nepreglednega ovinka in odsotnosti zaščitnih elementov predstavlja varnostno tveganje v prometu.



Slika 13: V zgornjem delu naselja Gočova ni vzpostavljenih površin za pešce, kar predstavlja nevarnost za pešce, ki so primorani hoditi ob vozišču.



5 / AKTIVNO SODELOVANJE NA RAZPISIH ZA SOFINANCIRANJE PROMETNIH UKREPOV

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah se bo aktivno prijavljala na evropske in državne razpise ter se vključevala v projekte, ki prispevajo k razvoju in izboljšanju prometnega sistema na območju občine. Za uspešno kandidiranje bo v občinskem proračunu predvidela sredstva za pripravo kakovostne projektno-tehnične dokumentacije in drugih podpornih gradiv, ki so ključni za učinkovite prijave na razpise. Na ta način bo občina povečala možnosti za pridobitev zunanjih finančnih virov, kar bo omogočilo hitrejšo in uspešnejšo izvedbo načrtovanih ukrepov ter hkrati razbremenilo občinski proračun. Aktivno sodelovanje na razpisih bo tako neposredno prispevalo k razvoju trajnostne mobilnosti in krepitvi prometne varnosti v lokalnem okolju.

6 / KREPITEV MEDOBČINSKEGA SODELOVANJA

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo izboljšala regijsko in medobčinsko sodelovanje, ki bo temeljilo na skupnih projektih, izmenjavi znanj in izkušenj ter usklajevanju pri razvoju prometne infrastrukture in storitev. Uspešno sodelovanje, ki je že vzpostavljeno z Občino Lenart, bo občina razširila tudi na ostale sosednje občine, z namenom doseganja usklajenih in učinkovitih rešitev na širšem območju. Kot prvi pomemben korak na tem področju šteje pristop k izdelavi občinske celostne prometne strategije v okviru konzorcija, kar predstavlja trdno osnovo za nadaljnjo krepitev medobčinskih povezav ter oblikovanje trajnostnih prometnih rešitev, ki presegajo občinske meje.

7 / VZPOSTAVITEV STALNE INTERDISCIPLINARNE EKIPE ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo znotraj občinske uprave stremela k vzpostavitvi stalne ekipe zaposlenih, ki jo bodo sestavljali strokovnjaki iz različnih področij. Poseben poudarek bo namenjen usklajenemu delovanju prometnega in prostorskega načrtovanja, saj je celovit pristop ključen za zagotavljanje kakovostnih prometnih rešitev s širšim območjem vpliva. Tak način dela bo omogočil usklajevanje že v fazi priprave novih projektov, pri čemer bo zagotovljena uravnotežena raba prostora ter dostopnost za pešce, kolesarje in uporabnike javnega prevoza, hkrati pa tudi širši pregled nad vplivi načrtovanih ureditev. Z rednim sodelovanjem z zaposlenimi na drugih področjih občinske uprave ter vključevanjem zunanjih strokovnjakov bo občina zagotovila celosten pristop k razvoju prometnega sistema, ki bo usklajen z dolgoročnimi razvojnimi cilji ter prispeval k učinkovitejšemu izvajanju ukrepov in višji kakovosti življenja prebivalcev.

Slika 14: Načrtovanje prometnega prostora v okolici osnovne šole zahteva celovit pristop.

8 / IZDELAVA MOBILNOSTNIH NAČRTOV ZA VEČJE GENERATORJE PROMETA

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo za večje generatorje prometa, ki so v občinski pristojnosti, izdelala mobilnostne načrte z namenom zagotavljanja učinkovite, varne in trajnostne organizacije dostopa, parkiranja ter povezav z javnim potniškim prometom, kolesarskimi in peš potmi. Za zasebne generatorje prometa pa bo občina oblikovala spodbudno okolje ter jih usmerjala in motivirala k pripravi lastnih mobilnostnih načrtov, s čimer se bo celovito izboljšala prometna dostopnost in zmanjšali negativni vplivi na okolje.

9 / REVITALIZACIJA OBČINSKEGA SREDIŠČA

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo pristopila k celoviti revitalizaciji občinskega središča, kjer je načrtovana rekonstrukcija prostora z vzpostavitvijo območja prijaznega prometa in uvedbo cone umirjenega prometa s predvideno omejitvijo hitrosti na 20 km/h. V procesu načrtovanja bodo preučene tudi finančne in izvedbene možnosti za ureditev določenih delov vozišča v tlakovani obliki, kar bo predstavljalo dodaten ukrep za zagotavljanje varnih površin za hojo. Preučena bo možnost prepovedi tranzitnega in tovornega prometa (z izjemo dostave), kar bo dodatno izboljšalo prometno varnost in kakovost bivanja. V okviru prenove se bodo vzpostavile nove površine za kolesarjenje ter rekonstruirale obstoječe površine za pešce, s čimer se bo povečala varnost in funkcionalnost za ranljive skupine. Okolica šole bo opremljena s talnimi označbami skladno s programom »Varneje v šolo«, kar bo prispevalo k večji varnosti otrok, obenem pa bo preučena možnost vzpostavitve mini trga za večnamensko rabo prostora in druženje. V sklopu rekonstrukcije bo občina zagotovila tudi ustrezno urbano opremo, ki bo povečala privlačnost in funkcionalnost prostora, hkrati pa uredila varen dostop do osnovne šole, kjer bo, če bodo prostorske možnosti to dopuščale, vzpostavljeno območje »kiss & go« za urejen prihod otrok v šolo.

Slika 15: Kolaž fotografij občinskega središča Sveta Trojica, predvidenega za revitalizacijo.



II. STEBER: Hoja

Občina bo skrbela za redno vzdrževanje in nadgradnjo obstoječih peš površin ter širila omrežje hodnikov in sprehajalnih poti. Javni prostor bo opremljala z urbano opremo in zelenimi ureditvami, ki bodo izboljšale udobje ter privlačnost hoje. Zagotovila bo dostopnost za invalide in druge ranljive skupine ter povečala prometno varnost z različnimi tehničnimi in prostorskimi ukrepi. Hojo bo dodatno spodbujala z organiziranimi aktivnostmi in ozaveševalnimi kampanjami, s čimer jo bo utrdila kot zdrav, trajnosten in enakovreden način vsakodnevne mobilnosti.

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE OBSTOJEČIH
POVRŠIN ZA HOJO

2

ZAGOTAVLJANJE DODATNIH
HODNIKOV ZA PEŠČE

3

ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNIH
SPREHAJALNIH POTI

4

UREJANJE JAVNIH POVRŠIN Z
URBANO OPREMO IN OZELENITVAMI

5

ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA
INVALIDE

6

PROMOCIJA HOJE

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE OBSTOJEČIH POVRŠIN ZA HOJO

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo skrbela za redno vzdrževanje obstoječe mreže pločnikov, da bi zagotavljala varno, dostopno in prijetno okolje za pešačenje. Vzdrževalna dela bodo zajemala sanacijo poškodb, odstranjevanje ovir, redno košnjo vegetacije, zagotavljanje ustrezne osvetlitve in pretočnosti ter vzdrževanje horizontalnih označb in prehodov za pešce, ki so ključnega pomena za varnost uporabnikov. V okviru ukrepa bo vzpostavljen nov prehod za pešce v Zgornji Senarski, na območju še neizvedenega odseka pločnika proti Trojiškemu jezeru, kar bo omogočilo varnejšo povezavo do rekreacijskega območja. Posebna pozornost bo namenjena tudi zagotavljanju ustrezne širine pločnikov na odsekih, kjer obstoječe površine ne omogočajo varnega srečevanja pešcev ali dostopa gibalno oviranim osebam. Občina bo izvedla tudi rekonstrukcijo stopnišča od cerkve do Trojiškega jezera, s čimer bo zagotovila kakovostno in varno peš povezavo med osrednjim delom naselja ter jezerom.

2 / ZAGOTAVLJANJE DODATNIH HODNIKOV ZA PEŠČE

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo sistematično širila omrežje varnih površin za hojo z zagotavljanjem novih hodnikov za pešce na ključnih lokacijah ter z izvedbo prometno-varnostnih ukrepov. V okviru ukrepa bodo izvedena naslednja dela:

- izgradnja hodnika za pešce proti pokopališču,
- vzpostavitev peš povezave med Gočovo in Zgornjo Senarsko,
- izgradnja pločnika med Zgornjo in Spodnjo Senarsko,
- izgradnja manjkajočega odseka pločnika Zgornja Senarska – promenada,
- ureditev talnih označb in izvedba ukrepov za umirjanje prometa na lokalnih cestah v Zgornji Senarski,
- preučitev možnosti za ureditev hodnika za pešce v Zgornjem Porčiču,
- preučitev potreb po ureditvi pločnika ob regionalni cesti med krožiščem v Zgornji Senarski in priključkom na avtocesto.

Na lokalnih cestah v območjih poselitve, kjer gradnja hodnikov za pešce ni smiselna, bo občina varnost pešcev izboljševala z razširitvami bankin. Tako bo zagotovljena varnejša, udobnejša in privlačnejša hoja za vse prebivalce ter boljša povezanost naselij z občinskim središčem in rekreacijskimi območji.

3 / ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNIH SPREHAJALNIH POTI

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo razvijala dodatne sprehajalne poti, s katerimi bo izboljšala možnosti za rekreacijo, vsakodnevno gibanje ter povezovanje naselij in pomembnejših točk znotraj občine. Nove poti bodo umeščene v prijetno naravno okolje ter namenjene tako krajšim vsakodnevnim sprehodom kot tudi daljšim rekreativnim potem med naselji. Pri načrtovanju bo občina upoštevala potrebe različnih uporabnikov, od družin in starejših do rekreativcev ter zagotovila primerno označenost, osvetlitev, varnost in urbano opremo ob poteh (klopi, koši, informativne table).

Poseben poudarek bo namenjen dodatni ureditvi in promociji obstoječe sprehajalne poti okoli Trojiškega jezera, ki ima pomembno vlogo tako za lokalno prebivalstvo kot tudi za obiskovalce občine. Na ta način bo občina spodbujala zdrave in trajnostne oblike gibanja ter povečala privlačnost območja kot prostora za kakovostno preživljanje prostega časa.

4 / UREJANJE JAVNIH POVRŠIN Z URBANO OPREMO IN OZELENITVAMI

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo skrbela za večjo privlačnost javnih površin z namestitvijo urbane opreme in dodatnimi zasaditvami na območjih z razvito infrastrukturo za hojo. Na frekventnih lokacijah bodo nameščene klopi, koši za odpadke, pitniki in ustrezna razsvetljava, kar bo izboljšalo udobje, dostopnost in varnost za vse uporabnike. Zasaditve dreves in grmovnic bodo prispevale k boljši mikroklimi, senčenju in večji estetski vrednosti prostora. V okviru rekonstrukcije občinskega središča bo občina preučila možnosti za odstranitev dela parkirnih mest in njihovo nadomestitev z drevjem ter zelenimi površinami, s čimer se bo izboljšala kakovost bivanjskega okolja ter spodbudila hoja in trajnostna raba prostora. V okviru izgradnje vrtca bo celostno urejena tudi njegova okolica, ki bo obogatena z igrali, zelenimi površinami in ustrezno urbano opremo.

5 / ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo pri načrtovanju in urejanju javnega prostora dosledno upoštevala potrebe invalidov in drugih gibalno oviranih oseb ter zagotavljala celostno dostopnost do javne infrastrukture. Z izvedbo tehničnih prilagoditev, kot so spuščeni robniki, taktilne oznake, ustrezno izvedene klančine in prilagojena avtobusna postajališča, bo omogočena večja samostojnost, varnost in enakovredno vključevanje teh oseb v vsakdanje življenje. Posebna pozornost bo namenjena neoviranemu dostopu do občinskih stavb, zdravstvenih in izobraževalnih ustanov, medtem ko bodo objekti, ki trenutno ne ustrezajo predpisanim standardom, postopoma prilagojeni. Nakloni klančin in nivelete bodo pri tem načrtovani skladno z veljavnimi normativi. S temi ukrepi bo občina ustvarila bolj vključujoče in pravično bivalno okolje ter spodbudila enakopravno mobilnost za vse prebivalce.

6 / PROMOCIJA HOJE

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo spodbujala hojo kot preprost, zdrav in trajnosten način vsakodnevnega gibanja ter kot pomemben del lokalne mobilnosti. Posebna pozornost bo namenjena varni in redni hoji otrok v šolo, pri čemer bo v sodelovanju z vzgojno-izobraževalnimi ustanovami vzpostavila sistem »Pešbus«, ki omogoča organizirano skupinsko hojo otrok pod spremstvom odraslih. Poleg tega bo občina organizirala pohodniške dneve, skupinske sprehode in ozaveševalne kampanje, namenjene vsem starostnim skupinam. S temi aktivnostmi bo krepila zavest o pozitivnih učinkih hoje na zdravje, kakovost bivanja in prometno varnost ter utrjevala hojo kot vsakodnevno in enakovredno obliko mobilnosti.

III. STEBER: Kolesarjenje

Občina bo skrbela za redno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin ter jih dopolnjevala z novimi povezavami znotraj občine in do sosednjih območij. Pri rekonstrukcijah in novogradnjah cest bo sistematično umeščala kolesarske površine, da se postopno vzpostavi sklenjeno in varno omrežje. Razvijala bo spremljajočo infrastrukturo, kot so stojala za kolesa, pokrite kolesarnice ter servisno-polnilne postaje, ter se vključila v regionalni sistem izposoje e-koles. Kolesarjenje bo dodatno spodbujala s promocijskimi aktivnostmi in sodelovanjem z lokalnimi deležniki, da se utrdi kot vsakodnevna, zdrava in trajnostna oblika mobilnosti.

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE
KOLESARSKIH POVRŠIN

2

ZAGOTAVLJANJE DODATNIH POVRŠIN
ZA KOLESARJENJE

3

VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST IN
SERVISNO-POLNILNIH POSTAJ ZA KOLESA

4

VZPOSTAVITEV SISTEMA ZA IZPOSOJO
KOLES

5

PROMOCIJA KOLESARJENJA

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE KOLESARSKIH POVRŠIN

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo redno in učinkovito vzdrževala obstoječe kolesarske površine ter s tem zagotavljala varno in udobno uporabo za vse kolesarje. Vzdrževalna dela bodo obsegala sanacijo poškodb vozišč, odstranjevanje vegetacije, čiščenje prometnih oznak ter zagotavljanje dobre vidljivosti na križiščih in drugih kritičnih točkah. Poskrbljeno bo tudi za preglednost signalizacije in označb, ki kolesarjem omogočajo varno vključevanje v promet. S skrbnim vzdrževanjem bo občina izboljšala uporabniško izkušnjo, povečala prometno varnost in spodbudila širšo uporabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva.

2 / ZAGOTAVLJANJE DODATNIH POVRŠIN ZA KOLESARJENJE

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo v sodelovanju z državo zagotavljala nove kolesarske površine na ključnih povezavah znotraj občine in do sosednjih območij ter tako izboljšala pogoje za varno in vsakodnevno kolesarjenje. Predvidena je izvedba kolesarske povezave G16 (Sveta Trojica – Cerkevjak) ter izgradnja manjkajočega odseka ob regionalni cesti Lenart – Ptuj do Biša, kar bo omogočilo varno in uporabno traso za dnevne migracije in rekreativne namene. Kolesarske površine bodo zagotovljene tudi v občinskem središču, kjer bodo prispevale k večji varnosti in funkcionalnosti lokalnega omrežja. Občina bo ob rekonstrukcijah in novogradnjah cest sistematično umeščala površine za kolesarjenje, da bi dolgoročno vzpostavila sklenjeno in kakovostno kolesarsko omrežje. Z razvojem teh povezav bo prispevala k večji prometni varnosti, razbremenitvi cestnega prometa in spodbujanju trajnostne mobilnosti.

3 / VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST IN SERVISNO- POLNILNIH POSTAJ ZA KOLESA

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo za podporo aktivni mobilnosti nadgradila spremljajočo infrastrukturo za kolesarje z dodatnimi parkirnimi mesti ter servisno-polnilnimi postajami. Parkirna mesta bodo umeščena na ključne lokacije, zlasti v bližino javnih ustanov, trgovine, šole in postajališč javnega prevoza, kjer bodo omogočala enostavno kombiniranje kolesarjenja z drugimi oblikami mobilnosti. Servisno-polnilne postaje bodo nameščene ob pomembnejših kolesarskih trasah in bodo namenjene reševanju manjših tehničnih težav. V občinskem središču ter ob Trojiškem jezeru bo vzpostavljena pokrita kolesarnica, ki bo namenjena tako obiskovalcem kot tudi uporabnikom, ki kolo kombinirajo z javnim prevozom. Na ta način bo občina ustvarila prijaznejše pogoje za vsakodnevno in rekreativno kolesarjenje ter spodbudila več prebivalcev k uporabi kolesa kot učinkovitega in trajnostnega prevoznega sredstva.

4 / VZPOSTAVITEV SISTEMA ZA IZPOSOJO KOLES

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo vzpostavila sistem za izposajo e-koles, prilagojen konfiguraciji terena in razdaljam med naselji ter povezan v širše, enotno omrežje izposoje e-koles na območju Slovenskih goric. Sistem bo zasnovan v sodelovanju z drugimi občinami regije, kar bo omogočilo usklajeno uporabo storitve in okrepilo medobčinsko mobilnost. Cilj ukrepa je izboljšati dostopnost do storitve za širši krog uporabnikov, spodbuditi uporabo e-koles za vsakodnevne poti ter prispevati k razvoju trajnostne in aktivne mobilnosti tako v občini kot v širšem regionalnem prostoru.

5 / PROMOCIJA KOLESARJENJA

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo z različnimi promocijskimi aktivnostmi spodbujala uporabo kolesa kot priročnega, zdravega in trajnostnega prevoznega sredstva v vsakdanjem življenju in prostem času. Za povečanje ozaveščenosti o prednostih kolesarjenja bo izvajala komunikacijske kampanje, pripravljala informativna gradiva ter organizirala dogodke, kot so kolesarski dnevi, skupinske vožnje in izzivi za aktivno mobilnost. V sodelovanju z lokalnimi deležniki bo razvijala partnerstva za večjo prepoznavnost in uporabo kolesarskih povezav v občini. Aktivnosti bodo prilagojene različnim skupinam – otrokom, mladostnikom, odraslim in starejšim – ter bodo spodbujale zdrav življenjski slog, zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje in izboljšanje prometne varnosti.



Slika 16: Izsek trase izvedene kolesarske steze iz naselja Sveta Trojica v Slovenskih Goricah v smeri Oseka.

IV. STEBER: Javni prevoz

Občina bo izboljšala ponudbo avtobusnih prevozov z boljšo prilagoditvijo potrebam prebivalcev in s prizadevanji za nove povezave do regijskih središč. Skrbela bo za vzdrževanje in nadgradnjo postajališč ter zagotavljala varne in dostopne pogoje za vse uporabnike. Nadaljevala bo z organizacijo šolskih prevozov in preučila možnosti njihove večje povezave z javnim potniškim prometom. Prevoze na klic bo razvijala kot dopolnitev obstoječih storitev, da bodo bolj dostopni starejšim in manj mobilnim skupinam. S kombiniranjem javnega prevoza z drugimi oblikami mobilnosti ter z različnimi promocijskimi aktivnostmi bo občina spodbujala njegovo večjo uporabo in prispevala k razvoju trajnostne mobilnosti.

1

**IZBOLJŠANJE PONUDBE
AVTOBUSNEGA PREVOZA**

2

**NADGRADNJA IN VZDRŽEVANJE
AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ**

3

**NADALJNJE ZAGOTAVLJANJE
ŠOLSKIH PREVOZOV IN PREUČITEV
MOŽNOSTI INTEGRACIJE (DELA)
ŠOLSKIH PREVOZOV V SISTEM
JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA**

4

**PREUČITEV POTREB PO RAZŠIRITVI
SISTEMA PREVOZA NA KLIC**

5

**INTEGRACIJA KOLESARJENJA IN
JAVNEGA PREVOZA**

6

PROMOCIJA JAVNEGA PREVOZA

1 / IZBOLJŠANJE PONUDBE AVTOBUSNEGA PREVOZA

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo stremela k izboljšanju ponudbe avtobusnega prevoza, da bi javni potniški promet postal dostopnejši in uporabnejši za prebivalce. Ključna naloga bo uskladitev obstoječih linij z voznimi redi in dejanskimi potrebami potnikov, zlasti v smeri Lenarta kot pomembne regijske povezovalne točke. Občina bo podala tudi pobudo za vzpostavitev direktne avtobusne linije do Maribora, tako da bi avtobusna linija na relaciji Maribor – Cerkljenjak po avtocesti uporabljala priključek v Sveti Trojici, kar bi prebivalcem omogočilo hitrejšo, udobnejšo in okolju prijaznejšo povezavo z regionalnim središčem. Vsi ukrepi bodo temeljili na analizi potreb uporabnikov in usmerjeni k izboljšanju kakovosti, pogostosti ter časovne usklajenosti avtobusnih storitev v občini.

2 / NADGRADNJA IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo zagotavljala redno vzdrževanje in nadgradnjo avtobusnih postajališč, da bi potnikom zagotovila varno, udobno in prijazno uporabniško izkušnjo. Postajališča, ki še niso prenovljena, bodo opremljena z varnimi in urejenimi dostopi, prehodi za pešce, ustreznim zavetjem, osvetlitvijo, klopmi, koši za odpadke ter jasno objavljenimi voznimi redi. V okviru prenove občinskega središča bo občina po potrebi obstoječe postajališče premestila ter mu zagotovila višjo raven prometne varnosti in uporabnosti za vse skupine uporabnikov.

3 / NADALJNJE ZAGOTAVLJANJE ŠOLSKIH PREVOZOV IN PREUČITEV MOŽNOSTI INTEGRACIJE (DELA) ŠOLSKIH PREVOZOV V SISTEM JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo še naprej zagotavljala zanesljive in varne šolske prevoze za vse učence ter tako omogočala dostopnost do izobraževanja tudi tistim, ki živijo bolj oddaljeno od šole. Hkrati bo preučila možnosti, da bi del teh prevozov vključila v sistem javnega potniškega prometa, kar bi omogočilo učinkovitejšo rabo razpoložljivih virov in večjo dostopnost prevozov tudi za druge skupine prebivalcev. V tem okviru se bo obravnavala tudi možnost uvedbe dodatne avtobusne linije, ki bi enkrat tedensko povezovala zaselke z občinskim središčem ali Lenartom ter bila namenjena predvsem starejšim prebivalcem. Takšna linija bi omogočila prevoz do osnovnih storitev, zdravnika ali trgovine ter po nekaj urah poskrbela za povratek domov. Z ukrepi bo občina izboljšala dostopnost in kakovost življenja za vse generacije ter spodbujala trajnostno mobilnost tudi med manj mobilnimi skupinami.

4 / PREUČITEV POTREB PO RAZŠIRITVI SISTEMA PREVOZA NA KLIC

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo preučila potrebe po razširitvi sistema prevozov na klic, ki trenutno deluje predvsem v okviru storitve »Starejši za starejše«. Ta oblika prevoza uporabnikom, predvsem starejšim in manj mobilnim osebam, omogoča lažji dostop do nujnih storitev, kot so zdravnik, trgovina ali upravne storitve, ter pomembno prispeva k večji socialni vključenosti in kakovosti življenja v občini. S preučitvijo potreb po možnosti nadgradnje želi občina zagotoviti, da bo sistem v prihodnje še bolj prilagojen dejanskim potrebam lokalnega prebivalstva in dostopen tudi drugim ranljivim skupinam. Po potrebi bo za izvajanje storitve zagotovila tudi ustrezno vozilo.

5 / INTEGRACIJA KOLESARJENJA IN JAVNEGA PREVOZA

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo spodbujala povezovanje kolesarjenja in javnega potniškega prometa, da bi izboljšala dostopnost prebivalcev naselij brez neposrednega dostopa do avtobusnih linij. Ob ključnih avtobusnih postajališčih bo zagotovila varna in ustrezno opremljena parkirišča za kolesa, ki bodo omogočala kombinirano uporabo kolesa in javnega prevoza ter s tem olajšala dostop do širšega prometnega omrežja. V središču občine in ob Trojiškem jezeru bosta vzpostavljeni pokriti kolesarnici za varno shranjevanje koles. Z integracijo različnih načinov prevoza bo občina povečala uporabnost javnega potniškega prometa, zmanjšala odvisnost od osebnih vozil in spodbujala širšo uporabo okolju prijaznih oblik mobilnosti.

6 / PROMOCIJA JAVNEGA PREVOZA

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo z različnimi aktivnostmi spodbujala promocijo javnega prevoza, da bi povečala njegovo prepoznavnost, dostopnost in uporabo med prebivalci. Promocijske aktivnosti bodo obsegale obveščanje občanov o voznih redih, možnostih prevozov in ugodnostih za določene skupine, organizacijo informativnih dogodkov ter sodelovanje z lokalnimi organizacijami in šolo pri ozaveščanju o prednostih javnega potniškega prometa. Na ta način bo občina spodbujala večjo uporabo javnega prevoza, zmanjšala odvisnost od osebnih avtomobilov ter prispevala k trajnostni mobilnosti in večji prometni varnosti.



Slika 17: Avtobusno postajališče ob osnovni šoli
v Sveti Trojici v Slovenskih goricah

V. STEBER: Osebni motorni promet

Občina bo z rednim vzdrževanjem in rekonstrukcijami skrbela za varno in zanesljivo cestno omrežje ter pri tem upoštevala tudi načela trajnostne mobilnosti. Prometno varnost bo izboljševala z ukrepi za umirjanje prometa in učinkovitim upravljanjem parkirnih površin, ki bodo dopolnjene z možnostmi za elektromobilnost in sopotništvo. Z izobraževanji in promocijskimi aktivnostmi bo prebivalce spodbujala k varni vožnji ter k razmisleku o zmanjšanju vsakodnevnih rabe avtomobila. Ukrepi bodo usmerjeni v večjo prometno varnost, preglednost in urejenost prostora ter postopno preusmerjanje potovanj na trajnostne oblike mobilnosti.

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE IN
REKONSTRUKCIJE CESTNEGA
OMREŽJA

2

IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA
UMIRJANJE PROMETA

3

UČINKOVITO UPRAVLJANJE
PARKIRANJA

4

IZOBRAŽEVANJA O VARNI
VOŽNJI IN PROMOCIJSKE
AKTIVNOSTI ZA ZMANJŠEVANJE
UPORABE AVTOMOBILA

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE IN REKONSTRUKCIJE CESTNEGA OMREŽJA

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo zagotavljala redno in načrtno vzdrževanje cestnega omrežja z namenom izboljšanja prometne varnosti in dostopnosti za vse udeležence v prometu. Sanirane bodo poškodovane in dotrajane cestne površine, ob rekonstrukcijah pa bodo, kjer bo to mogoče in smiselno, upoštevana načela trajnostne mobilnosti z vključevanjem površin za pešce in kolesarje. Prednost pri načrtovanju bodo imele prometno bolj obremenjene ceste ter odseki s slabšim stanjem infrastrukture in izraženimi potrebami lokalnega prebivalstva. Poleg tega bo poskrbela za ureditev zvočnih pregrad ob avtocesti, kar bo izboljšalo bivalne pogoje v neposredni bližini. Občina bo izvajala tudi ukrepe za izboljšanje preglednosti cest in križišč, vključno z odstranjevanjem vegetacije in drugih ovir, ki zmanjšujejo vidljivost, ter redno spremljala ustreznost prometne signalizacije in osvetlitve.

2 / IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo z namenom povečanja prometne varnosti postopno uvajala ukrepe za umirjanje prometa, predvsem na območjih z večjo prisotnostjo ranljivih udeležencev. V ta namen bo namestila dodatne prikazovalnike hitrosti, s katerimi bo sistematično spremljala hitrost vozil ter na podlagi pridobljenih podatkov načrtovala ciljno usmerjene ukrepe. Na kritičnih odsekih, kjer bodo zaznane pogoste prekoračitve, bo uvedla tehnične in organizacijske rešitve, kot so fizične ovire, talne označbe, optične zožitve in dodatna prometna signalizacija. Po potrebi bo uvedla tudi stalne naprave za merjenje hitrosti, s čimer bo okrepila nadzor in povečala učinkovitost ukrepov za umirjanje prometa.

3 / UČINKOVITO UPRAVLJANJE PARKIRANJA

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo za učinkovitejše upravljanje parkiranja vzpostavila novo parkirišče na severni strani Trojiškega jezera ter uvedla parkirni režim v občinskem središču. S tem bo zagotovila, da bodo parkirne površine namenjene predvsem uporabnikom storitev in obiskovalcem javnih ustanov, hkrati pa preprečila dolgotrajno zasedenost s strani delavcev migrantov. Na obeh parkiriščih ob Trojiškem jezeru bodo nameščene dodatne polnilnice za električna vozila, kar bo spodbujalo elektromobilnost in trajnostne oblike prevoza. Občina bo stremela tudi k vzpostavitvi parkirišča ob priključku na avtocesto, ki bi služilo potrebam sopotništva in razbremenilo prometno obremenjenost občinskega središča. Poleg tega bo na problematičnih lokacijah uvedla dodaten nadzor nad parkiranjem ter po potrebi postavila fizične omejitve, s čimer bo preprečila neustrezno rabo prostora.

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

Občina Sveta Trojica v Slovenskih goricah bo izvajala izobraževalne aktivnosti za voznike osebnih vozil vezano na spoštovanje prometnih predpisov, odgovorno vožnjo in vpliv hitrosti na prometno varnost. Namen ukrepa je dvig zavesti o tveganjih in posledicah neodgovornega vedenja v prometu ter spodbujanje kulture strpnosti in varne vožnje. Občina bo hkrati z različnimi promocijskimi kampanjami prebivalce spodbujala k razmisleku o vsakodnevni uporabi avtomobila ter jih seznanjala z vplivi prekomerne avtomobilske mobilnosti na okolje, prometne razmere in kakovost bivanja. Aktivnosti bodo usmerjene v postopno zmanjšanje odvisnosti od avtomobila in preusmerjanje potovanj na bolj trajnostne oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz.



Slika 18: Izsek dotrajanega asfalta v centralnem delu naselja Sveta Trojica v Slovenskih goricah



Slika 19: Pogled na naselje Sveta Trojica v Slovenskih goricah iz severne smeri



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 Sveta Trojica v Slovenskih goricah ter proračun Republike Slovenije.

Izvajanje ukrepov bo financirano iz lastnih proračunskih sredstev, državnih sredstev, preko prijav na razpise ali v sodelovanju z drugimi organizacijami in njihovimi viri. Predvideni so tudi ukrepi, ki ne zahtevajo neposrednih finančnih sredstev. Občina se bo v prihodnje aktivno prijavljala na razpise pristojnih ministrstev, evropske projekte ter druge razpise, da zagotovi dodatna sredstva za izvajanje strategije. Vsakemu ukrepu sta dodeljeni ocena zahtevnosti in predvidena stopnja učinkovitosti, ki sta služili kot merili pri izboru ukrepov. Ocenjujeta kompleksnost izvedbe posameznega ukrepa ter njegov prispevek k uresničevanju ciljev strategije.

Steber	Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Odgovornost	Viri financiranja	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
I. CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE												
I.1	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	/	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++
I.2	Digitalizacija in inovacije	/	/	/	3.000	/	5.000	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.3	Sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti	/	800	800	800	800	800	800	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.4	Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk	/	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Občina	Občinski proračun	++	+++
I.5	Aktivno sodelovanje na razpisih za sofinanciranje prometnih ukrepov	/	/	/	20.000	10.000	30.000	/	Občina	Občinski proračun	++	+++
I.6	Krepitev medobčinskega sodelovanja	/	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Občina	Občinski proračun	++	++
I.7	Vzpostavitev stalne interdisciplinarne ekipe za trajnostno mobilnost	/	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Občina	Občinski proračun	++	++
I.8	Izdelava mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa	/	/	12.000	12.000	/	/	/	Občina	Občinski proračun	++	++
I.9	Revitalizacija občinskega središča	/	/	/	/	/	700.000	1.300.000	Občina	Občinski proračun/sofinancerska sredstva	+++	+++
II. HOJA												
II.1	Aktivno vzdrževanje obstoječih površin za hojo	10.000	10.000	10.000	40.000	10.000	10.000	10.000	Občina	Občinski proračun	++	++
II.2	Zagotavljanje dodatnih hodnikov za pešce	/	50.000	150.000	10.000	/	350.000	150.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II.3	Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti	3.000	3.000	3.000	70.000	100.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
II.4	Urejanje javnih površin z urbano opremo in ozelenitvami	3.000	3.000	180.000	3.000	3.000	30.000	10.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
II.5	Zagotavljanje dostopnosti za invalide	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun	+	++
II.6	Promocija hoje	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++
KOLESARJENJE												
III.1	Aktivno vzdrževanje kolesarskih površin	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	++	++
III.2	Zagotavljanje dodatnih površin za kolesarjenje	/	1.500.000	1.500.000	/	/	25.000	50.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
III.3	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisno-polnilnih postaj za kolesa	/	3.000	/	45.000	3.000	/	45.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
III.4	Vzpostavitev sistema za izposajo koles	/	/	/	/	45.000	8.000	8.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	+++
III.5	Promocija kolesarjenja	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina, OŠ	Občinski proračun	+	++
IV. JAVNI PREVOZ												
IV.1	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Občina, DUJPP	Sredstva niso potrebna	++	+++
IV.2	Nadgradnja in vzdrževanje avtobusnih postajališč	1.000	1.000	1.000	1.000	20.000	35.000	35.000	Občina	Občinski proračun	++	++
IV.3	Nadaljnje zagotavljanje šolskih prevozov in preučitev možnosti integracije (dela) šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa	100.000	100.000	100.000	70.000	70.000	70.000	70.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	+++
IV.4	Preučitev potreb po razširitvi sistema prevoza na klic	/	1.000	/	/	1.000	/	/	Občina, zunanji izvajalec	Občinski proračun	+	++
IV.5	Integracija kolesarjenja in javnega prevoza	/	3.000	/	45.000	3.000	/	45.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
IV.6	Promocija javnega prevoza	500	500	500	500	500	500	500	Občina	Občinski proračun	+	++
V. OSEBNI MOTORNI PROMET												
V.1	Aktivno vzdrževanje, rekonstrukcije in novogradnje cestnega omrežja	170.000	170.000	170.000	170.000	170.000	170.000	170.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++
V.2	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa	7.000	7.000	15.000	7.000	7.000	7.000	7.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	+++
V.3	Učinkovito upravljanje parkiranja	5.000	5.000	5.000	100.000	5.000	250.000	5.000	Občina	Občinski proračun	++	++
V.4	Izobraževanja o varni vožnji in promocijske aktivnosti za zmanjševanje uporabe avtomobila	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++

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

Tabela 3: Akcijski načrt

