



OBČINA MARKOVCI



Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo



OBČINA MARKOVCI

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

OBČINE MARKOVCI



Marec, 2026



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



Naslov projekta:	Občinska celostna prometna strategija Občine Markovci
Vrsta projekta:	Strateška študija
Št. pogodbe:	Št. naročnika: 410-0145/2023-15 Št. izvajalca: 07-2024-ST-DDP
Trajanje projekta:	Od 07. 05. 2024 do 31. 5. 2026 Občina Markovci
Naročnik:	Markovci 43, 2281 Markovci
Odgovorna oseba naročnika:	Milan Gabrovec, prof.
Skrbnik pogodbe:	Spec. Andrej Bezjak, dipl. oec., inž. grad.
Izvajalec projekta	Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometni inženirstvo in arhitekturo, Smetanova ulica 17, 2000 Maribor
Vodja projekta:	viš. pred. mag. Sebastian Toplak, u.d.i.p.
Projektne sodelavci:	dr. Marjan Lep, mag. Vlasta Rodošek
Datum izdelave:	Marec 2026



KAZALO

1. Vloga občinske celostne prometne strategije	4
1.2 Ozadje in motivi	4
1.2 Proces priprave	5
1.3 Območje obravnave	5
2. Prednosti celostnega prometnega načrtovanja	6
3. Oris zelenega stanja	6
4. Vrednote in cilji	7
5. Strateška vodila	9
6. Trenutno stanje v občini	12
6.1 Demografski trendi	12
6.2 Kazalniki zdravja	14
6.3 Mobilnostne navade in motorizacija	16
6.4 Prometna varnost	18
7. Pet strateških stebrov ukrepanja	21
7.1 Celostno prometno načrtovanje	22
7.2 Spodbujanje hoje	25
7.3 Podpora kolesarjenju	31
7.4 Prilagodljiv javni prevoz	33
8.5 Upravljan motoriziran promet	37
8. Akcijski načrt	42



1. Vloga občinske celostne prometne strategije

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

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

Sestavni del OCPS je tudi 7-letni akcijski načrt, ki določa konkretne ukrepe, pristojnosti nosilcev in časovnico njihove izvedbe. Dokument temelji na določilih Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/2022) in podzakonskih aktov¹ ter Nacionalnih smernicah za pripravo OCPS² in Minimalnih standardih za OCPS³.

1.2 Ozadje in motivi

Občina Markovci je leta 2020 sprejela svojo prvo celostno prometno strategijo. Leta 2024 je pristopila k njeni prenovi. Prenova je bila pripravljena v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE) za izdelavo OCPS v slovenskih občinah (JR OCPS, 2023). Projekt sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

S prenovno strategijo se Občina Markovci navezuje na številne aktivnosti na področju celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti, ki se izvajajo tako na nacionalni kot na evropski ravni. Prenovljena strategija je zasnovana kot realen, izvedljiv in usklajen dokument, ki ne predstavlja zgolj seznama želja, temveč opredeljuje cilje, ki so dosegljivi z razpoložljivimi pristojnostmi in viri. Pri tem je pomembno poudariti, da številni vzvodi uresničevanja ciljev presegajo pristojnosti občine in so v domeni nacionalnih institucij ter drugih ključnih deležnikov v ožjem in širšem prostoru.

Glavni motiv za pripravo prenovljene OCPS je krepitev zmogljivosti za kakovostno in učinkovito občinsko prometno načrtovanje ter upravljanje trajnostne mobilnosti. Dodatni motiv predstavlja možnost pridobivanja evropskih sredstev in sodelovanja v mednarodnih projektih na področju trajnostne mobilnosti.

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

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

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



1.2 Proces priprave

Priprava OCPS je bila razdeljena na sedem vsebinskih sklopov:

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

Sklop B: Vzpostavitev procesa – priprava načrta vključevanja javnosti.

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

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

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

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

Sklop G: Izvajanje in spremljanje napredka.

Strategija bo izvajana v obdobju 2026–2033, s predvideno prenovo po sedmih letih.



Slika 1: Prva javna razprava na temo vizije in ciljev OCPS

Vir: FGPA

1.3 Območje obravnave

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



2. Prednosti celostnega prometnega načrtovanja⁴

Ključne prednosti celostnega prometnega načrtovanja:

1

Višja kakovost bivanja

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

2

Pozitivni vplivi na okolje in zdravje

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

3

Izboljšana prometna varnost

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

4

Boljša dostopnost in mobilnost za vse

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

5

Krepitev lokalnega gospodarstva

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

6

Višja podpora javnosti in legitimnost odločitev

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

3. Oris zelenega stanja

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

Vizija razvoja prometa v Občini Markovci:

»Prometni sistem Občine Markovci omogoča varno, okolju sprejemljivo in za ljudi vseh generacij vključujočo mobilnost, ki prispeva k boljši kakovosti bivanja in zdravju ter krepi razvojne priložnosti za gospodarstvo in turizem.«

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





In opredeljuje **varni prometni sistem**, kot ključno podporo za **kakovostnejše življenje in bivanje** v občini ter bolj **aktiven življenjski slog** in **boljše zdravje prebivalcev** ob hkratni **odprtosti za obiskovalce in turiste**. Kakovosten in uravnotežen prometni sistem bo tudi odlična **podpora za nadaljnji razvoj gospodarstva** in drugih dejavnosti v občini.

V skladu s to usmeritvijo so bila oblikovana strateška vodila, ki služijo kot **operacionalizacija ciljev** in usmerjajo pripravo konkretnih ukrepov znotraj posameznih stebrov mobilnosti.

4. Vrednote in cilji

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

Najpomembnejše vrednote po mnenju javnosti in deležnikov so:

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

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

Na nacionalni ravni je bil oblikovan nabor sedmih obveznih ciljev, ki jih morajo upoštevati vse občinske strategije, da se nacionalna prizadevanja podprejo in udejanjijo tudi na lokalni ravni. V občini Markovci so cilji, skladno z vizijo in vrednotami občanov, razvrščeni po pomembnosti. Za vseh sedem ciljev so bile določene izhodiščne in ciljne vrednosti kazalnikov do leta 2033, ki omogočajo kvantifikacijo ambicij in sistematično spremljanje napredka.

Poseben poudarek bo namenjen uresničevanju prvih treh ciljev, ki so jih kot najpomembnejše prepoznali javnost in stroka. To pomeni, da bodo ukrepi prednostno usmerjeni v izboljšanje prometne varnosti, vsem dostopen prometni sistem ter izboljšanje kakovosti življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti, ob hkratnem uresničevanju tudi preostalih ciljev.

Po pomembnosti razvrščeni splošni cilji občine Markovci so:

- ***Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.***
- ***Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.***





- **Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.**
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
- Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.





5. Strateška vodila

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

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

Tabela 1: Strateška vodila za steber Celostno prometno načrtovanje

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE		
<i>Strateško vodilo:</i> Promet načrtujemo kot orodje za kakovostno življenje, načela celostnega prometnega načrtovanja pa vgrajujemo v vsakodnevno odločanje občine ter izboljšujemo komunikacijo z javnostjo.		
KVANTIFIKACIJA AMBICIJ	Stanje 2026	Projekcija 2036
Število sestankov z deležniki OCPS na leto	1	2 (+1)
Redna obveščanja javnosti	1	3 (+2)
Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih (hoja, kolo, JPP) za 5% do leta 2033.	7,9%	17,9 % (+10%)
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3
S sklopom ukrepov 1 vzpostavljamo usklajeno prostorsko in prometno načrtovanje na ravni celotne občine.	S sklopom ukrepov 2 zagotavljamo komunikacijo in vključevanje javnosti v proces oblikovanja ukrepov celostnega prometnega načrtovanja.	S sklopom ukrepov 3 zagotavljamo spremljanje stanja, zbiranje podatkov in vrednotenje učinkov izvajanja strategije in oblikovanja podlage za komunikacijo prometnih vsebin.

Tabela 2: Strateška vodila za steber Hoja



VEČ HOJE		
<i>Strateško vodilo:</i> Z urejanjem varnih, udobnih in neposrednih peš povezav do ključnih ciljev potovanj ter z izboljševanjem dostopnosti za osebe z oviranostmi zagotavljamo kakovostne pogoje za hojo.		
KVANTIFIKACIJA AMBICIJ	Stanje 2025	Projekcija 2032
Izboljšanje prometne varnosti brez smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih pešcev za 5 letno opazovano obdobje.	0/leto smrtnih žrtev 0,2/leto hudo poškodovanih	0/leto smrtnih žrtev 0/leto hudo poškodovanih (-0,2/leto)
Delež pešcev pri poteh v šolo	17,7 %	22,7 % (+5%)
Povečanje deleža hoje na ključni prometnici v občini.	2,0 %	5 % (+3%)
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3
S sklopom ukrepov 1 bomo urejali kakovostne peš površine in zagotavljali univerzalno dostopnost.	S sklopom ukrepov 2 bomo zagotavljali varne in kakovostne šolske poti ter spodbujali samostojno hojo otrok.	S sklopom ukrepov 3 bomo povezovali lokalna središča in izboljševali javni prostor za pešce.

Tabela 3: Strateška vodila za steber Kolesarjenje

VEČ KOLESARJENJA		
<i>Strateško vodilo:</i> Z vzpostavitvijo udobne, varne in neprekinjene mreže kolesarskih povezav ter kakovostne spremljajoče infrastrukture občina povezuje ključna naselja, javne ustanove in zaposlitvena središča ter spodbuja kolesarjenje kot privlačen način vsakodnevne mobilnosti.		
Kazalnik	Stanje 2025	Projekcija 2032
Izboljšanje prometne varnosti brez smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih kolesarjev v 5 letnem opazovanem obdobju.	0,2/leto smrtnih žrtev 0,4/leto hudo poškodovanih	0/leto smrtnih žrtev (-0,2/leto) 0/leto hudo poškodovanih (-0,4/leto)
Delež kolesarjev pri poteh v šolo	0,2 %	5,2 % (+5%)
Povečan delež kolesarjev vzdolž glavnih prometnic oz. ključnih prometnih prerezov v občini	5 %	8 % (+3%)



VEČ KOLESARJENJA		
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3
S sklopom ukrepov 1 bomo oblikovali varne, udobne in kakovostne površine za kolesarjenje na območju celotne občine, zlasti v stanovanjskih območjih ter na povezavah med naselji in sosednjimi kraji.	Sklop ukrepov 2 je usmerjeni v spodbujanje vsakodnevnega kolesarjenja v šolo in na delo z urejanjem varnih, neposrednih in časovno konkurenčnih povezav ter z zagotavljanjem varnega parkiranja koles.	Sklop ukrepov 3 vključuje razvoj spremljajoče kolesarske infrastrukture , kot so počivališča, parkirišča za kolesa, polnilnice za e-kolesa, označbe kolesarskih povezav ter proučitev smotrnosti vzpostavitve sistema izposoje koles v občini.

Tabela 4: Strateška vodila za steber Javni potniški promet

PRILAGODLJIV JAVNI PREVOZ		
<i>Strateško vodilo:</i> <i>Krepimo prilagodljivost javnega potniškega prometa z izboljšanjem prostorske dosegljivosti, časovne dostopnosti in kakovosti prestopnih točk ter z boljšim informiranjem o storitvah javnega potniškega prometa.</i>		
Kazalnik	Stanje 2025	Projekcija 2032
Povečanje uporabe JPP pri poteh na delo	1,2 %	4,2 % (+3%)
Dostopnost prebivalcev do JPP (delež prebivalcev s postajališčem z vsaj zadovoljivo frekvenco voženj – 16 ali več/dan v oddaljenosti do 1.000 m zračne razdalje od kraja bivanja)	85,4 %	90,4 % (+5%)
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3
Z ukrepi bomo proučili nadgradnjo obstoječih prevozov na klic za starejše ter možnost pilotne uvedbe prilagodljivih prevozov na klic za širši krog prebivalcev , zlasti na območjih z razpršeno poselitvijo.	Ukrepi so usmerjeni v izboljšanje informiranosti o ponudbi javnega potniškega prometa in železniškega prometa ter v vzpostavitev sistema za zbiranje in obravnavo pobud uporabnikov.	Ukrepi vključujejo urejanje in posodabljanje avtobusnih postajališč ter spodbujanje prenove in nadgradnje železniških postajališč, zlasti z vidika dostopnosti, varnosti in večmodalnega prestopanja.

Tabela 5: Strateška vodila za steber Motorni promet



**MOTORNI PROMET***Strateško vodilo:*

Z umirjanjem motornega prometa znotraj naselij zmanjšujemo negativne vplive na prometno varnost in kakovost bivalnega okolja, s preusmerjanjem tranzitnega in daljinskega prometa pa ustvarjamo pogoje za postopno preoblikovanje prometnega in javnega prostora v občini.

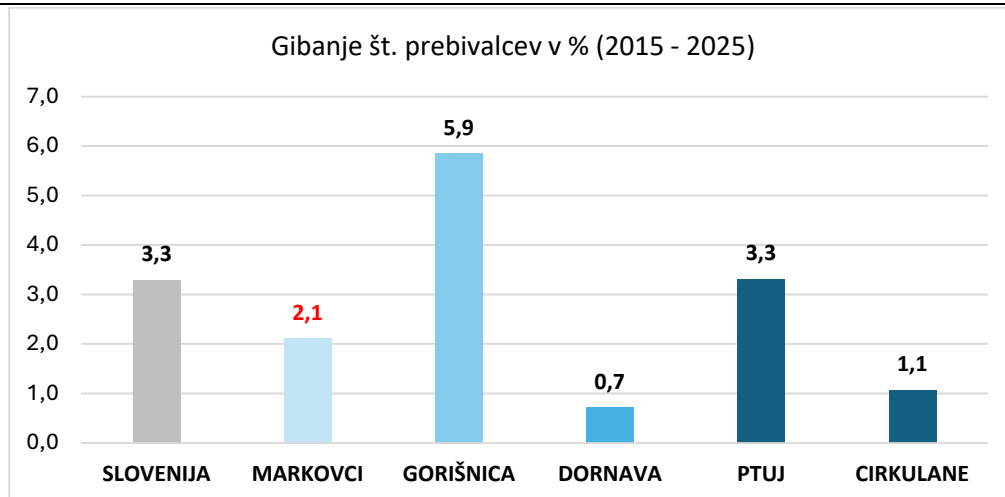
Kazalnik	Stanje 2025	Projekcija 2032
Izboljšanje prometne varnosti brez smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih v 5-letnem opazovanem obdobju.	0,2/leto smrtnih žrtev 1,6 /leto hudo poškodovanih	0/leto smrtnih žrtev (-0,2/leto) 0/leto hudo poškodovanih (-1,6/leto)
Zmanjšanje deleža osebnih in tovornih motornih vozil na glavnih prometnicah.	93,0 %	83,0 % (-10%)
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3
Z ukrepi bomo umirjali motorni promet znotraj naselij , zlasti z uvajanjem območij umirjenega prometa, prilagoditvijo prometnega režima in drugimi prometno-tehničnimi ukrepi za izboljšanje prometne varnosti in bivalnega okolja.	Z ukrepi bomo podpirali preusmerjanje tranzitnega in daljinskega prometa iz naselij, zlasti v povezavi z izgradnjo hitre ceste Hajdina–Ormož, kar bo omogočilo razbremenitev obstoječe glavne ceste skozi občino in zmanjšanje prometnih obremenitev v strnjenih naseljih.	Z ukrepi bomo postopno preoblikovali cestni prostor , zlasti v naseljih, tako da bomo zmanjšali površine za motorni promet ter več prostora namenili hoji, kolesarjenju in javnemu potniškemu prometu.

6. Trenutno stanje v občini

6.1 Demografski trendi

V Občini Markovci se je število prebivalcev v obdobju med letoma 2015 in 2025 povečalo za približno 2,1 %, kar sicer kaže na zmerno rast, vendar ostaja pod slovenskim povprečjem ter zaostaja za nekaterimi primerljivimi občinami v širši regiji (npr. Gorišnica in Mestna občina Ptuj). Takšna dinamika kaže na relativno stabilno, vendar demografsko manj dinamično okolje.





Slika 2:Gibanje števila prebivalcev v zadnjih 10 letih od 2015 do 2025

Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2026

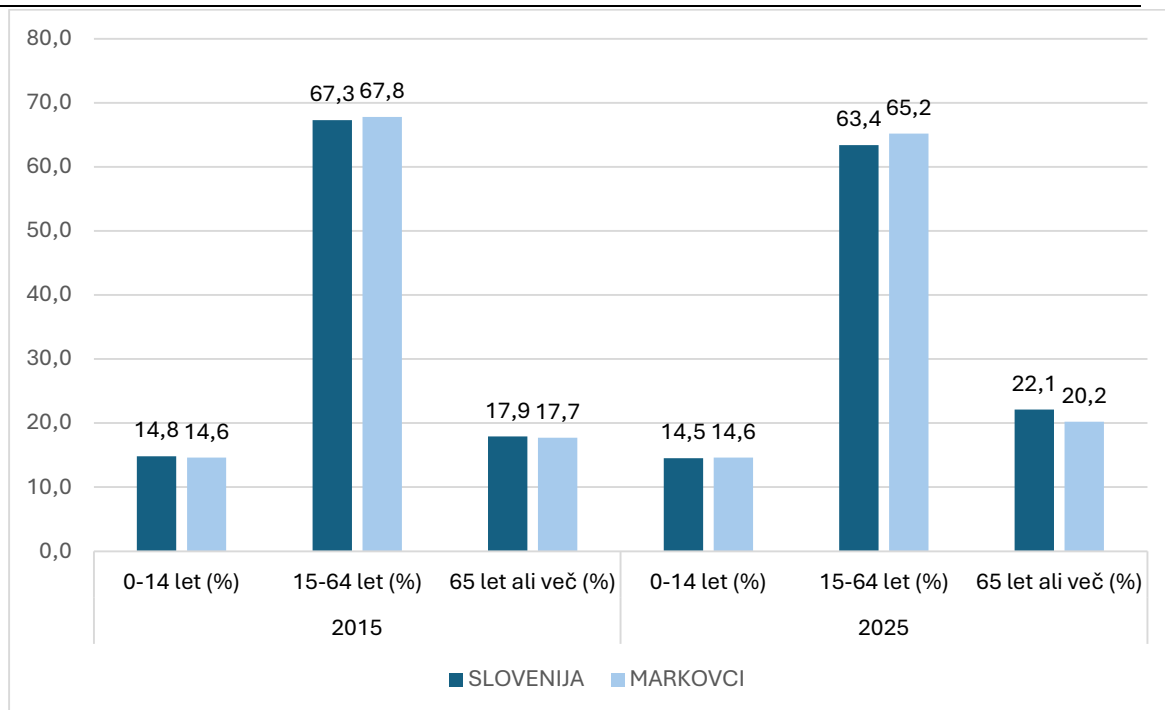
Z vidika celostnega prometnega načrtovanja je pomembno, da umirjena rast prebivalstva praviloma ne povzroča izrazitega povečevanja prometnih pritiskov, hkrati pa zahteva premišljeno načrtovanje dostopnosti in mobilnosti, ki mora slediti razpršeni poselitveni strukturi in značilnostim podeželskega prostora.

Starostna struktura prebivalstva v opazovanem obdobju kaže razmeroma ugodno gibanje. Delež prebivalcev, mlajših od 15 let, se je rahlo povečal, medtem ko se je delež starejših od 65 let nekoliko zmanjšal (za približno 2 odstotni točki). Tak trend odstopa od splošnih demografskih gibanj v Sloveniji, kjer je staranje prebivalstva izrazitejše, in predstavlja razvojno prednost občine.

Z vidika mobilnosti ima takšna starostna struktura več pomembnih implikacij:

- nekoliko večji delež mlajših prebivalcev pomeni večji pomen varnih šolskih poti ter potencial za spodbujanje hoje in kolesarjenja kot vsakodnevnih oblik mobilnosti,
- relativno stabilen oziroma rahlo upadajoč delež starejših prebivalcev pa kljub temu zahteva sistematično zagotavljanje dostopnosti in prilagajanje prometnega prostora potrebam ranljivih skupin.

Skupno lahko ugotovimo, da demografski trendi v občini predstavljajo **razmeroma stabilno in razvojno ugodno izhodišče**, ki omogoča dolgoročno načrtovanje trajnostne mobilnosti brez izrazitih pritiskov hitre rasti, hkrati pa zahteva usmerjenost v kakovostne, varne in dostopne oblike vsakodnevnega premikanja.



Slika 3: Delež prebivalcev glede na starost v občini Markovci v letih 2015 in 2025

Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2026

6.2 Kazalniki zdravja

Telesna neaktivnost predstavlja enega ključnih dejavnikov tveganja za poslabšanje zdravstvenega stanja prebivalstva, zato imajo pogoji za vsakodnevno gibanje (hoja, kolesarjenje) pomembno vlogo tudi v okviru celostnega prometnega načrtovanja.

Analiza zdravstvenih kazalnikov za Občino Markovci kaže, da nekateri kazalniki odstopajo od slovenskega povprečja, pri čemer so posebej relevantni kazalniki, povezani z življenjskim slogom otrok in mladih.

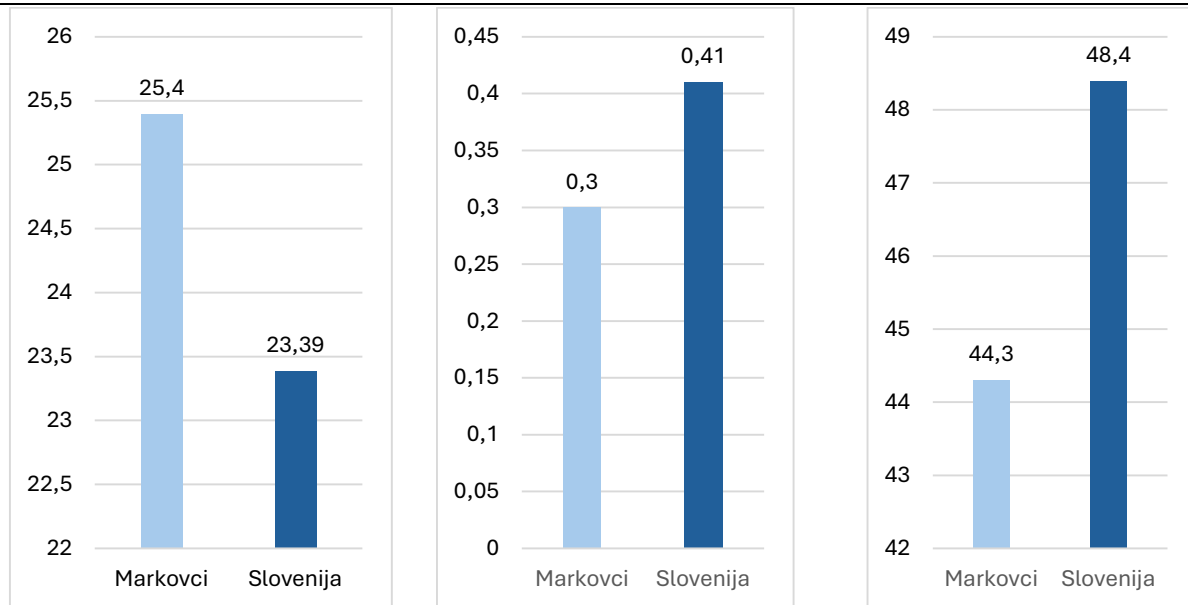
Delež prekomerno prehranjenih otrok in mladostnikov je leta 2025 znašal 25,4 %, kar presega slovensko povprečje (23,39 %) za 2,1 odstotne točke (približno +8,6 %). Hkrati je kazalnik telesnega fitnesa otrok (6–15 let) v občini nižji od državnega povprečja (44,3 v primerjavi z 48,4), kar pomeni zaostanek za približno 4,1 točke (okoli -8,5 %).

Ti podatki kažejo na **nižjo raven telesne pripravljenosti otrok in mladih**, kar je skladno z višjim deležem prekomerne prehranjenosti in nakazuje potrebo po sistematičnem izboljšanju pogojev za vsakodnevno gibanje.

Prekomerna prehranjenost otrok 2025
(% med otroci in mladostniki v občini)

Astma pri otrocih in mladostnikih
(0-19 let, stopnja na 1.000 preb.)

Telesni fitnes otrok
(med 6. in 15. letom)



Slika 4: Kazalniki zdravja v občini Markovci
vir: NIJZ, Zdravje občin 2025

Kot pozitiven kazalnik je mogoče izpostaviti pojavnost astme pri otrocih in mladih (0–19 let), ki znaša 0,3 na 1.000 prebivalcev, kar je pod slovenskim povprečjem (0,41 na 1.000). Čeprav neposredne vzročne povezave ni mogoče enoznačno opredeliti, je kazalnik v kontekstu celostnega prometnega načrtovanja pomemben zaradi vpliva kakovosti zraka in prometnih emisij na dihalno zdravje.

Z vidika celostnega prometnega načrtovanja navedeni kazalniki jasno utemeljujejo usmeritve v:

- spodbujanje vsakodnevne telesne dejavnosti (hoja, kolesarjenje),
- zagotavljanje varnih in privlačnih šolskih poti,
- izboljšanje dostopnosti do športnih in rekreacijskih površin ter
- zmanjševanje prometnih obremenitev in emisij na občutljivih območjih (npr. v okolici šole in strnjenih bivalnih območij).

Pri odrasli populaciji je mogoče zaznati določena tveganja, ki so značilna za sodobni življenjski slog.

Splošna umrljivost v občini znaša 928,96 na 100.000 prebivalcev, kar je nekoliko nad slovenskim povprečjem (922,3; +0,7 %). Gre za celovit kazalnik, ki poleg zdravstvenih dejavnikov odraža tudi demografsko strukturo in širše družbeno-ekonomske razmere.

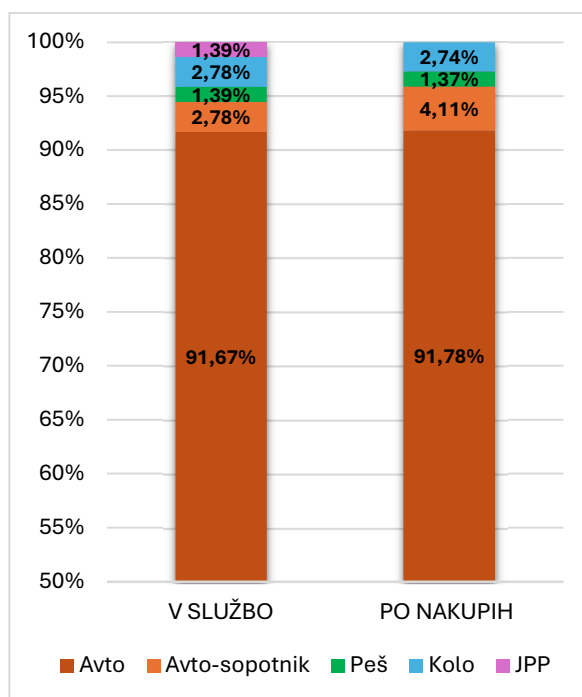
Delež prejemnikov zdravil zaradi povišanega krvnega tlaka znaša 23,81 na 100 prebivalcev, kar presega slovensko povprečje (22,47) za približno 6 %. Povišan krvni tlak je eden ključnih dejavnikov tveganja za srčno-žilne bolezni, ki so med najpogostejšimi vzroki obolevnosti.

Po drugi strani je umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja (0–74 let) v občini 58,39 na 100.000 prebivalcev, kar je pod slovenskim povprečjem (64,78) za približno 10 %. Ta podatek predstavlja pozitiven vidik, saj kaže na relativno nižjo prezgodnjo umrljivost zaradi teh bolezni.

6.3 Mobilnostne navade in motorizacija

Rezultati anketne raziskave potrjujejo izrazito odvisnost prebivalcev Občine Markovci od uporabe osebnega avtomobila. Delež dnevni potovanj na delo in v izobraževalne ustanove, opravljenih z osebnim avtomobilom, znaša skoraj 95 %, kar pomeni, da avtomobil predstavlja prevladujoče prevozno sredstvo za vsakodnevne obveznosti.

Pri potovanjih z namenom nakupovanja je odvisnost od avtomobila še nekoliko višja in dosega približno 96 %. Takšna struktura potovalnih navad je sicer značilna za razpršeno poseljena podeželska območja, vendar hkrati kaže na izrazito omejeno uporabo alternativnih načinov mobilnosti.



Slika 5: Načini potovanja na delo in po nakupih v občini Markovci
Vir: Anketa za splošno javnost 2026, FGPA

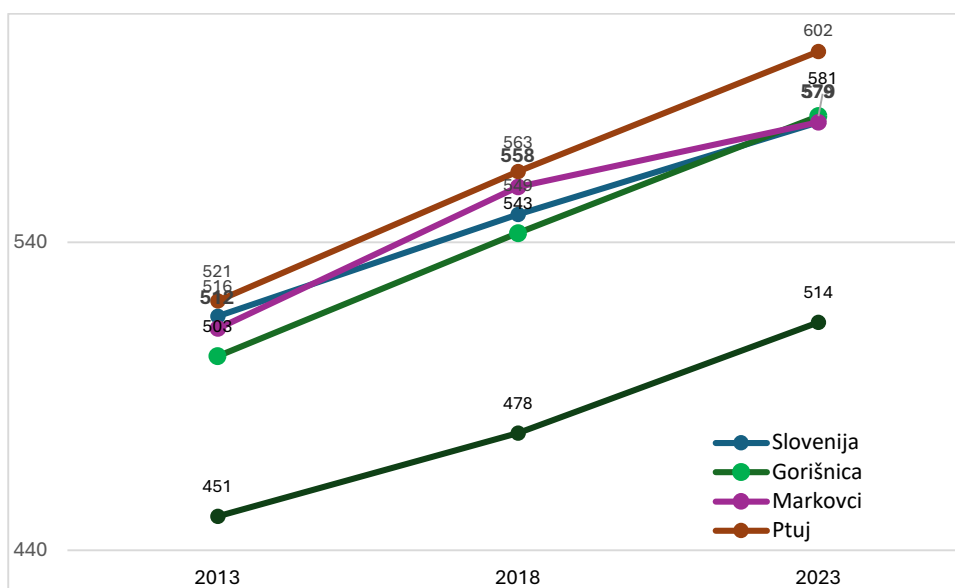
Na visoko stopnjo avtomobilske odvisnosti vpliva več medsebojno povezanih dejavnikov:

- razpršena poselitvena struktura,
- močna navezanost prebivalcev na zunanja zaposlitvena središča (zlasti Ptuj),
- omejena ponudba javnega potniškega prometa in
- relativno skromna lokalna ponudba storitev in trgovine.

Na podlagi zbranih podatkov je mogoče sklepati, da se osebni avtomobil pogosto uporablja tudi za krajša potovanja, ki bi jih bilo ob ustreznih pogojih mogoče opraviti peš ali s kolesom. To kaže na pomemben, trenutno še neizkoriščen potencial za razvoj aktivne mobilnosti.

Motorizacija

Stopnja motorizacije v občini znaša 579 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, kar je enako slovenskemu povprečju (2023), vendar nekoliko nižje kot v nekaterih sosednjih občinah (npr. Ptuj, Gorišnica).



Slika 6: Stopnja motorizacije v Sloveniji in občinah Markovci, Gorišnica, Ptuj in Maribor

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2026

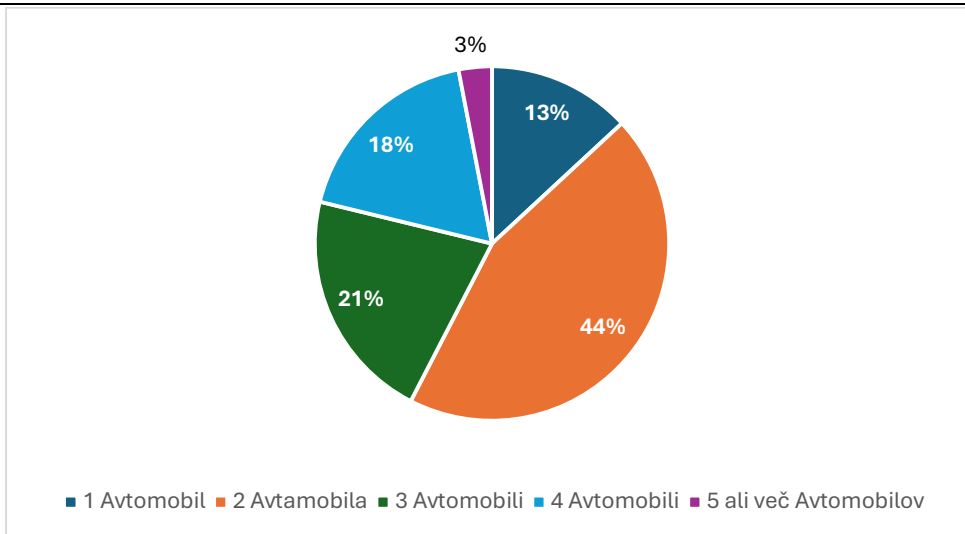
Kljub temu primerjava z večjimi urbanimi občinami (npr. Maribor) pokaže, da je stopnja motorizacije v občini relativno visoka, kar je glede na značilnosti prostora (razpršena poselitev, manjša dostopnost storitev, omejen javni prevoz) pričakovano.

Dodatni izziv predstavlja stalna rast števila registriranih vozil v zadnjih letih, kar potrjuje poglobljanje avtomobilske odvisnosti. Tak razvoj:

- povečuje prometne obremenitve cestnega omrežja,
- povečuje potrebe po parkirnih površinah ter
- negativno vpliva na okolje, prometno varnost in kakovost bivanja.

Lastništvo vozil v gospodinjstvih

Analiza lastništva osebnih avtomobilov po gospodinjstvih kaže, da ima več kot tri četrtine gospodinjstev v lasti dva ali več osebnih avtomobilov, kar dodatno potrjuje visoko stopnjo odvisnosti od avtomobila.



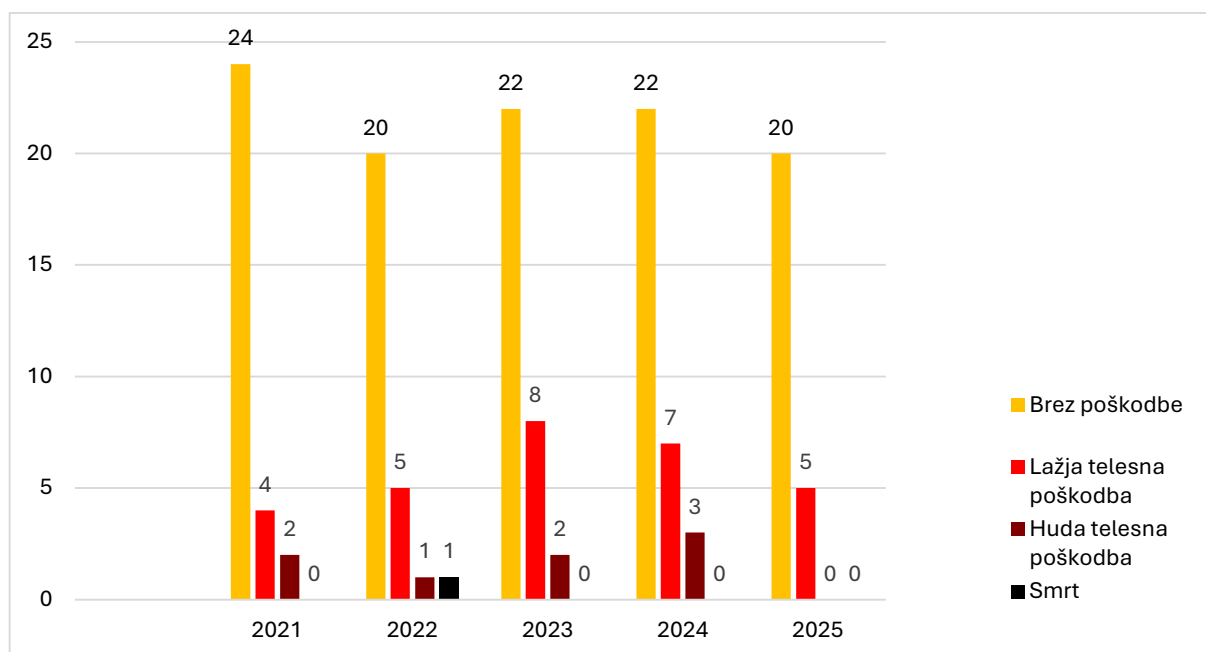
Slika 7: Število avtomobilov v gospodinjstvih anketirancev iz Občine Markovci

Vir: Anketa za splošno javnost 2025, FGPA

Takšna struktura lastništva kaže, da je avtomobil pogosto nujen za zagotavljanje vsakodnevne mobilnosti vseh članov gospodinjstva, kar je značilno za območja z omejenimi alternativami.

6.4 Prometna varnost

Po podatkih Agencija za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v petletnem obdobju (januar 2021 – december 2025) na območju Občine Markovci zabeleženih **146 prometnih nesreč**, pri čemer se jih je približno **74 % končalo brez telesnih poškodb udeležencev**. To kaže na relativno ugodno strukturo prometnih nesreč, saj večina ne povzroča neposrednih posledic za zdravje.



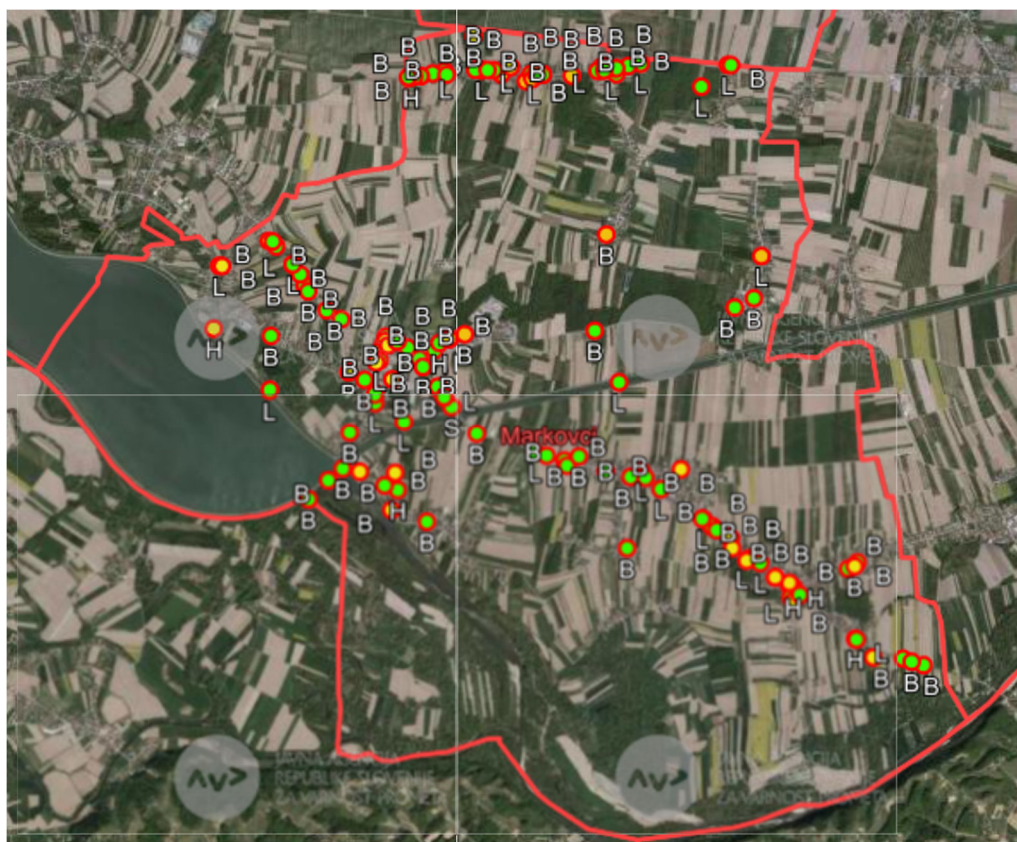
Slika 8: Število prometnih nesreč v Občini Markovci po kategorijah poškodb udeležencev

Vir: Agencije za varnost prometa Republike Slovenije

Kljub temu absolutno število prometnih nesreč ni zanemarljivo. Najvišje število nesreč je bilo zabeleženo leta 2021, najnižje pa v letih 2022 in 2025. Posebej izstopa leto 2022, ko je bila zabeležena **ena prometna nesreča s smrtnim izidom (kolesar)**, kar predstavlja najtežjo obliko posledic v obravnavanem obdobju.

V analiziranem obdobju je bilo zabeleženih **7 prometnih nesreč z udeležbo pešcev in/ali kolesarjev**, kar predstavlja **4,8 % vseh prometnih nesreč**. Čeprav je delež teh nesreč relativno nizek, je njihova teža bistveno večja, saj se praviloma pogosteje končajo s hudimi telesnimi poškodbami ali smrtnim izidom. Takšnih primerov je bilo 6, vključno z eno nesrečo s smrtnim izidom.

To potrjuje splošno ugotovitev, da so **ranljivi udeleženci v prometu (pešci in kolesarji) izpostavljeni bistveno večjemu tveganju**, zlasti na prometno obremenjenih odsekih.



Slika 9: Lokacije prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami in smrtjo leta 2021-2025

Vir: Zemljevid prometnih nesreč, Agencije za varnost prometa Republike Slovenije

Prostorska analiza prometnih nesreč kaže, da so le-te izrazito **koncentrirane vzdolž glavnih prometnih osi**, predvsem:

- glavne ceste G1-2 (Spuhlja – Ormož),
- regionalne ceste R1-228 (Spuhlja – Zavrč).

To sovпада z ugotovitvami o visokih prometnih obremenitvah, večjih hitrostih in prisotnosti tranzitnega ter tovornega prometa na teh odsekih, kar pomembno vpliva na prometno varnost in kakovost bivanja.

Občutena (subjektivna) prometna varnost



Poleg objektivnih kazalnikov prometne varnosti je pomemben tudi vidik **subjektivne oziroma občutene varnosti**, ki pogosto bistveno vpliva na mobilnostne odločitve prebivalcev.

Rezultati anket kažejo, da se številni ranljivi udeleženci (pešci, kolesarji, otroci in starejši) v prometu **ne počutijo varno**, zlasti na prometno bolj obremenjenih cestah in v območjih z višjimi hitrostmi motornega prometa.

Takšno zaznavanje varnosti ima neposredne posledice:

- zmanjšuje pripravljenost prebivalcev za hojo in kolesarjenje,
- spodbuja uporabo osebnega avtomobila tudi za krajše poti ter
- vpliva na vedenjske vzorce, kot je **prevažanje otrok v šolo z avtomobilom**, kljub kratkim razdaljam.

Ta pojav dodatno povečuje prometne obremenitve v okolici šole in zmanjšuje možnosti za razvoj samostojne mobilnosti otrok.

7. Pet strateških stebrov ukrepanja

V tem poglavju je opredeljenih pet ključnih področij ukrepanja, ki predstavljajo vsebinski in izvedbeni okvir Občinske celostne prometne strategije Občine Markovci. Stebri ukrepanja sledijo temeljnemu načelom celostnega prometnega načrtovanja, ki v ospredje postavljajo dostopnost, varnost, kakovost bivanja ter trajnostni razvoj mobilnosti.

Ukrepi so strukturirani v naslednje vsebinske sklope:

- celostno prometno načrtovanje,
- spodbujanje hoje,
- podpora kolesarjenju,
- razvoj javnega potniškega prometa in
- upravljanje motornega prometa.

Posamezni stebri niso obravnavani ločeno, temveč se medsebojno **povezujejo, dopolnjujejo in krepijo učinke posameznih ukrepov**. Le z njihovim usklajenim izvajanjem je mogoče doseči dolgoročne cilje strategije, kot so zmanjšanje odvisnosti od avtomobila, izboljšanje prometne varnosti, povečanje deleža aktivnih oblik mobilnosti ter izboljšanje kakovosti bivanja v občini.



Slika 10: Stebri ukrepanja prometne strategije



Takšen celovit pristop omogoča prehod od parcialnega reševanja prometnih izzivov k **integriranemu upravljanju mobilnosti**, kjer so infrastrukturni, organizacijski in vedenjski ukrepi povezani v enoten sistem.

7.1 Celostno prometno načrtovanje

Trenutno stanje (dosežki in značilnosti)

Celostno prometno načrtovanje v Občini Markovci temelji na razumevanju prometa kot integralnega dela kakovosti bivanja, prostorskega razvoja in delovanja lokalne skupnosti. Občina postopno uveljavlja načela sodobnega načrtovanja, ki presegajo tradicionalno osredotočenost na prometno infrastrukturo in dajejo prednost dostopnosti, varnosti ter trajnostni rabi prostora.

Pristop temelji na:

- povezovanju prometnega in prostorskega načrtovanja,
- medsektorskem sodelovanju znotraj občinske uprave,
- vključevanju javnosti in ključnih deležnikov,
- postopnem uvajanju načrtovanja na podlagi podatkov in kazalnikov.

Ključni izzivi

Z izdelavo OCPS občina utrjuje in nadgrajuje uveljavljanje celostnega prometnega načrtovanja na svojem območju. Tak pristop prometne izzive obravnava **celovito** – vključuje vse udeležence v prometu, s posebnim poudarkom na ranljivih skupinah (pešci, kolesarji, otroci, starejši) – ter na **več ravneh upravljanja** (občinski, medobčinski in regionalni). Pomembna značilnost pristopa je tudi **stalno spremljanje in vrednotenje izvajanja strategije** ter njena prenova vsakih sedem let, skladno z zakonskimi zahtevami.

Kljub vzpostavljenim osnovam celostnega pristopa se občina sooča z več sistemskimi izzivi:

- omejena institucionalna kapaciteta za kontinuirano vodenje procesov celostnega prometnega načrtovanja,
- nezadostna integracija med sektorji (promet, prostor, okolje, družbene dejavnosti),
- pomanjkanje sistematičnega spremljanja podatkov in vrednotenja učinkov ukrepov,
- odvisnost od zunanjih virov financiranja in projektnega načina izvajanja,
- šibki medobčinski in regionalni procesi, zlasti pri urejanju funkcionalnih prometnih povezav in
- potreba po doslednem vključevanju načel OCPS v prostorske akte in investicijske odločitve.

Dodatni izziv predstavlja usklajevanje lokalnih razvojnih interesov z vplivi večjih prometnih projektov v širšem prostoru (npr. izgradnja t.i. hitre ceste Hajdina - Ormož), ki bodo pomembno preusmerili in delno preoblikovali obstoječe prometne tokove.

Priložnosti in potencialni ukrepi

Uvedba digitalnega spremljanja kazalnikov, krepitev kompetenc občinske uprave za vodenje in pripravo celostnih prometnih projektov, oblikovanje medobčinskega sodelovanja in priprava ter vključitev v Regijsko celostno prometno strategijo (RCPS).





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

Občina ima več pomembnih priložnosti za nadgradnjo sistema celostnega prometnega načrtovanja:

- vzpostavitev **stalnega sistema spremljanja kazalnikov in odločanja na podlagi podatkov**,
- **krepitev kompetenc občinske uprave** ter uvedba funkcije koordinatorja mobilnosti,
- boljše **vključevanje OCPS v proračunsko in investicijsko načrtovanje**,
- aktivno **medobčinsko in regionalno sodelovanje (RCPS)**,
- uporaba **nacionalnih in evropskih finančnih mehanizmov**,
- digitalizacija procesov (npr. spremljanje prometa, participativna orodja),
- prenos dobrih praks iz drugih okolij.

Prioritete občine

Na podlagi analize in razvojnih potencialov občina opredeljuje naslednje ključne prioritete:

- vzpostavitev **učinkovitega upravljalvskega sistema za izvajanje OCPS**,
- dosledna **integracija prometnega in prostorskega načrtovanja**,
- krepitev **vključevanja javnosti in transparentnega odločanja**,
- razvoj **sistema spremljanja, vrednotenja in poročanja kazalnikov**,
- aktivna vloga občine v **medobčinskih in regionalnih procesih načrtovanja mobilnosti**.

Napredek se spremlja z merljivimi kazalniki (vključevanje javnosti, komunikacija, spremembe potovalnih navad), kar je skladno z zahtevami sistematičnega spremljanja.

Sklop ukrepov 1: Usklajevanje prostorskega in prometnega načrtovanja

Sklop ukrepov je usmerjen v sistematično povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja na ravni občine ter v sodelovanje z okoliškimi občinami in regijo. Pri načrtovanju razvoja prostora se posebno pozornost namenja zagotavljanju dobre dostopnosti do ključnih dejavnosti ter oblikovanju **do ljudi prijaznega, varnega in kakovostnega grajenega prostora**.

Pomemben dejavnik prihodnjega prostorskega in prometnega razvoja občine predstavlja tudi **izgradnja t.i. hitre ceste Hajdina–Ptuj**, ki bo vplivala na prometne tokove, dostopnost območja ter razvojne priložnosti. Izboljšana prometna dostopnost lahko okrepi gospodarski razvoj, zato je pomembno, da občina te procese spremlja in usmerja z ustrežno prostorsko politiko ter načrtovanjem prometnih ureditev, ki bodo podpirale trajnostno mobilnost in kakovost življenjskega okolja.

Sklop ukrepov 2: Komunikacija in vključevanje javnosti

Sklop ukrepov je namenjen vzpostavitvi **stalne in pregledne komunikacije o prometnih temah ter aktivnemu vključevanju prebivalcev in ključnih deležnikov v načrtovanje mobilnosti v občini**. S tem se izboljšuje razumevanje prometnih izzivov, ciljev Strategije in razlogov za uvajanje posameznih ukrepov.

Sistematično vključevanje javnosti prispeva k večji sprejemljivosti sprememb v prostoru, k boljši prepoznavi lokalnih potreb ter k skupnemu oblikovanju prioritet na področju trajnostne mobilnosti. Tak pristop krepi zaupanje med občino in prebivalci ter omogoča oblikovanje ukrepov, ki so bolj prilagojeni dejanskim potrebam lokalne skupnosti.





Sklop ukrepov 3: Spremljanje stanja, zbiranje podatkov in vrednotenje učinkov

Sklop ukrepov je usmerjen v vzpostavitev sistema **rednega spremljanja stanja na področju mobilnosti ter vrednotenja učinkov izvedenih ukrepov**. To vključuje zbiranje prometnih podatkov, spremljanje kazalnikov Strategije ter analizo sprememb v potovalnih navadah prebivalcev.

Na podlagi zbranih podatkov občina pridobi **strokovno podlago za odločanje**, ki omogoča sprotno prilagajanje ukrepov in izboljševanje prometne politike. Hkrati podatki predstavljajo pomembno osnovo za transparentno komunikacijo z javnostjo, saj omogočajo predstavitev doseženih rezultatov in učinkov Strategije na podlagi preverljivih dejstev.

Ukrepi:

1.1 Izdelava zasnove celovitega peš in kolesarskega omrežja vključno s potrebnimi ukrepi umirjanja motoriziranega prometa znotraj naselij

Izdela se idejna zasnova celovitega peš in kolesarskega omrežja vključno s potrebnimi ukrepi umirjanja motoriziranega prometa znotraj naselij. Poseben poudarek je treba nameniti idejni študiji preureditve obstoječih državnih cest skozi naselja na način, da le-te ne bodo več tako privlačne za tranzitni in daljinski promet (transformacija prometnih površin v korist pešcev in kolesarjev, uvedba krožnih in mini krožnih križišč itd.). Z idejno zasnovo se opredeli tudi celovito sklenjeno omrežje neposrednih, varnih ter privlačnih kolesarskih in peš povezav, ki obsegajo tudi sprehajalne in rekreacijske poti ter turistične kolesarsko sprehajalne povezave. Opredelijo se območja omejene hitrosti in načinov regulacije oz. izvedbe (npr. skupni prometni prostor, območje umirjenega prometa, ipd.). Določi se etapnost izvedbe na podlagi izbranih relevantnih kriterijev: poselitev, šolska pot, pomembnost povezave, stopnja predhodne izvedbe, predvideno povečanje prometne varnosti, zahtevnost izvedbe in možnost črpanja nacionalnih/evropskih sredstev.

1.2 Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja

Povezovanje in sodelovanje se bo izvajalo v obliki rednih koordinacijskih sestankov med sosednjimi občinami in širše. Osrednje teme medobčinskih sestankov bodo predvsem: kolesarska infrastruktura, javni sistem izposoje koles, javni potniški promet, storitev prevoza na poziv, urejanje državnih cest in predvsem avtoceste ter priključkov nanjo.

Po ustanovitvi regijskega centra mobilnosti bo občina sodelovala z njihovimi predstavniki na področju mobilnosti in dostopnosti na medobčinski ravni. Z občinami v regiji bo sodelovala pri pripravi regijske celostne prometne strategije (RCPS).

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

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



1.4 Izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih in ozaveščevalnih aktivnosti za vse stebre mobilnosti

Ukrep vključuje načrtovanje in izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih ter ozaveščevalnih aktivnosti za različne ciljne skupine, ki podpirajo vse stebre trajnostne mobilnosti (hoja, kolesarjenje, javni prevoz, upravljanje prometa). Aktivnosti so usmerjene v spodbujanje varnih, zdravih in trajnostnih potovalnih navad ter v zmanjševanje odvisnosti od osebnega avtomobila. S tem se krepi prometna kultura, povečuje zavedanje o vplivih prometa na okolje in zdravje ter spodbuja odgovorno vedenje vseh udeležencev v prometu.

1.5 Aktivno sodelovanje v projektih in pobudah na nacionalni ravni in EU

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

1.6 Redna prenova strategije OCPS

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

1.7 Spremljanje kazalnikov OCPS (merjenje učinka)

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

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

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

1.9 Sodelovanje v kampanji – Evropski teden mobilnosti (ETM)

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

1.10 Priprava mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa

Občina bo spodbujala pripravo mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa (npr. šole, večje zaposlovalce), pri čemer bodo upravičenci lahko kandidirali za sofinancerska sredstva. Mobilnostni načrti temeljijo na analizi potovalnih navad in uvajanju predvsem mehkih ukrepov za zmanjšanje rabe osebnega avtomobila ter spodbujanje hoje, kolesarjenja in javnega prevoza, pri čemer morajo biti usklajeni z OCPS.

7.2 Spodbujanje hoje

Analiza stanja (dosežki in značilnosti)

Hoja predstavlja temeljni, najdostopnejši in prostorsko najučinkovitejši način mobilnosti ter pomemben element kakovostnega javnega prostora in bivanja. V Občini Markovci so površine za pešce v večini strnjениh naselij (zlasti v Markovcih ter lokalnih središčih) že dobro urejene, praviloma v obliki pločnikov na eni ali obeh straneh vozišča.





V primerjavi z drugimi občinami podobne velikosti, števila prebivalcev in pretežno podeželskega značaja je stanje peš infrastrukture v občini nadpovprečno oziroma nadstandardno. Omrežje osnovnih peš povezav je v veliki meri vzpostavljeno, ključni manjkajoči elementi pa se nanašajo predvsem na posamezne odseke ob prometno bolj obremenjenih cestah, kjer pločniki niso urejeni obojestransko.

Kljub relativno dobri osnovi obstoječa ureditev ponekod še ne zagotavlja optimalne ravni varnosti, udobja in privlačnosti za hojo. Ključne omejitve izhajajo iz:

- enostranske izvedbe pločnikov na prometno bolj obremenjenih cestah z obojestransko pozidavo (npr. Bukovci, Stojnci),
- povečanih hitrosti motornega prometa,
- izrazitega deleža tovornega prometa na državnih cestah (G1-2 Spuhlja–Ormož, R1-228 Spuhlja–Zavrč),
- prostorskih omejitev, ki otežujejo širitev peš površin.

Pomembna značilnost občine je tudi nadpovprečno razvito omrežje kolesarskih površin, ki povezuje večino naselij v občini. Zaradi nizkih prometnih obremenitev kolesarskega prometa te površine že danes omogočajo varno in udobno souporabo za pešce. Takšen pristop je z vidika racionalne rabe prostora in finančnih virov ustrezen, saj gradnja ločene peš infrastrukture na teh odsekih praviloma ne bi bila ekonomsko upravičena.

V prihodnje je pričakovati pomembne spremembe prometnih tokov z izgradnjo t.i. hitre ceste Hajdina–Ormož, ki bo prispevala k razbremenitvi obstoječih državnih cest skozi naselja. To predstavlja pomembno razvojno priložnost za nadaljnje izboljšanje pogojev za hojo, zlasti z vidika prometne varnosti, zmanjšanja vplivov tranzitnega prometa ter možnosti preoblikovanja prometnega prostora v korist pešcev (transformacija prometnih površin).

Ključni izzivi

Kljub nadpovprečno razvitemu omrežju peš površin in relativno dobri osnovni dostopnosti ostajajo ključni izzivi predvsem na ravni kakovosti, varnosti in celovitosti sistema ter njegovega prilagajanja prihodnjim prometnim spremembam.

- **Nepopolnost omrežja na kritičnih odsekih**
Posamezni manjkajoči ali enostransko urejeni odseki pločnikov ob prometno bolj obremenjenih cestah predstavljajo najpomembnejše infrastrukturne vrzeli, zlasti tam, kjer poteka obojestranska pozidava (Bukovci, Stojnci,...).
- **Prometna varnost na obremenjenih cestah**
Povišane hitrosti motornega prometa in prisotnost težkega tovornega prometa na državnih cestah zmanjšujejo dejansko in zaznano varnost pešcev, predvsem na prehodih, križiščih in šolskih poteh.
- **Podrejen položaj pešcev v prometnem prostoru**
Kljub obstoječi infrastrukturi so pešci na določenih odsekih še vedno v podrejenem položaju, saj prometni režimi in razporeditev prostora pogosto dajejo prednost motoriziranemu prometu.
- **Nezadostna raven univerzalne dostopnosti**
Na številnih lokacijah infrastruktura še ni v celoti prilagojena potrebam vseh uporabnikov (gibalno ovirani, starejši, slabovidni), kar zmanjšuje enakovredno uporabo javnega prostora.
- **Kakovost in privlačnost peš okolja**
Obstoječe površine za pešce ponekod ne zagotavljajo zadostne širine, preglednosti, opremljenosti in bivalne kakovosti (senčenje, urbana oprema), kar zmanjšuje privlačnost hoje kot vsakodnevne izbire.



- **Omejitve zaradi prostorske stiske**

V že pozidanih območjih je širitev peš infrastrukture pogosto omejena, kar zahteva drugačne pristope (umirjanje prometa, souporaba prostora, sprememba prometnih režimov).

- **Usklajevanje souporabe kolesarskih površin**

Čeprav obstoječe kolesarske povezave omogočajo tudi uporabo pešcev, ostaja izziv dolgoročno zagotavljanje varne in jasne souporabe ob morebitnem povečanju kolesarskega prometa.

- **Izkoriščanje prihodnjih prometnih sprememb**

Predvidena izgradnja t.i. hitre ceste Hajdina–Ormož bo zmanjšala prometne obremenitve v naseljih, vendar predstavlja izziv pravočasno in strateško preoblikovanje razbremenjenih prometnic v bolj človeku prijazen prostor (transformacija prometnih površin v korist pešcev in kolesarjev).

Priložnosti in potencialni ukrepi

Občina Markovci ima zaradi že razmeroma dobro razvite osnovne infrastrukture za hojo pomembno razvojno prednost, saj se lahko usmeri predvsem v nadgradnjo kakovosti, varnosti in privlačnosti peš okolja ter v učinkovito upravljanje prometnega prostora. Tak pristop je skladen s sodobnimi usmeritvami celostnega prometnega načrtovanja, ki poudarjajo izboljšanje dostopnosti in kakovosti bivanja pred zgolj povečevanjem prometnih zmogljivosti.

Ključne priložnosti in usmeritve za ukrepanje so:

- **Dopolnitev manjkajočih povezav na kritičnih odsekih**

Prednostno urejanje manjkajočih ali enostranskih pločnikov ob prometno obremenjenih cestah, kjer je zagotovitev neprekinjenega in varnega peš omrežja ključnega pomena.

- **Preoblikovanje prometnega prostora po razbremenitvi cest**

Izgradnja t.i. hitre ceste Ptuj–Ormož bo omogočila postopno preureditev obstoječih državnih cest v naseljih (zmanjšanje hitrosti, širitev površin za pešce, umirjanje prometa), kar predstavlja eno ključnih razvojnih priložnosti občine.

- **Sistemske umirjanje prometa v naseljih**

Preoblikovanje – transformacija prometnega (lahko tudi javnega) prostora tako, da se površine motoriziranega prometa delno preoblikujejo v površine za pešce in kolesarje. Uvajanje območij umirjenega prometa in skupnega prometnega prostora, znižanje omejitev hitrosti, fizični ukrepi za umirjanje prometa ter prilagoditev prometnih režimov kot alternativa prostorsko zahtevnim infrastrukturnim posegom.

- **Nadgradnja kakovosti obstoječih peš površin**

Širitev pločnikov tam, kjer je to možno, izboljšanje preglednosti, ureditev prehodov za pešce (lahko tudi izboljšanje varnosti na obstoječih) ter uvajanje urbane opreme (klopi, osvetlitev, senčenje, ozelenitev), s ciljem povečanja privlačnosti hoje.

- **Vzpostavljanje univerzalne dostopnosti**

Sistematično uvajanje elementov univerzalnega oblikovanja (taktilne oznake, prilagojeni robniki, varni prehodi), ki omogočajo enakovredno uporabo prostora za vse skupine prebivalcev.

- **Nadaljnje izkoriščanje potenciala kolesarskih povezav za pešce**

Ohranjanje in nadgradnja souporabe obstoječih kolesarskih površin za pešce na območjih z nizkimi prometnimi obremenitvami kolesarjev, ob hkratnem spremljanju razmer in po potrebi prilagajanju režima rabe.





- **Krepitev neposrednih in varnih povezav do ključnih ciljev**
Izboljšanje dostopnosti do šole, vrtca, postajališč javnega potniškega prometa, storitev in rekreacijskih površin, vključno z vzpostavljanjem bližnjic in alternativnih poti izven prometno obremenjenih cest.
- **Razvoj kakovostnega javnega prostora v lokalnih središčih**
Še nadaljnjo urejanje trgov, vaških jeder in drugih javnih površin kot prostorov za zbiranje, druženje, zadrževanje in lokalno življenje, kar neposredno povečuje pomen hoje.
- **Mehki ukrepi za spodbujanje hoje**
Ozaveščevalne kampanje, promocija hoje (zlasti med otroki in starejšimi), sodelovanje z vzgojno-izobraževalnimi ustanovami ter spodbujanje aktivnih prihodov v šolo.

Prioritete občine

Občina Markovci bo na področju spodbujanja hoje izhajala iz dobro razvite osnovne infrastrukture ter se usmerila v njeno kakovostno nadgradnjo, izboljšanje prometne varnosti in postopno preoblikovanje prometnega prostora v korist pešcev.

Ključne prioritete občine so:

- **Zagotavljanje visoke ravni prometne varnosti pešcev** zlasti na prometno obremenjenih odsekih ter na šolskih poteh, kjer je varnost otrok absolutna prednostna naloga.
- **Vzpostavitev neprekinjenega in funkcionalnega omrežja peš povezav** s poudarkom na odpravi manjkajočih povezav in izboljšanju dostopnosti med bivalnimi območji ter ključnimi storitvami (šola, zdravstveni dom, trgovine, postajališča javnega potniškega prometa).
- **Preoblikovanje prometnega prostora po razbremenitvi cest** izkoriščanje učinkov izgradnje nove glavne ceste Ptuj–Ormož za zmanjšanje prometnih pritiskov v naseljih ter postopno uvajanje človeku prijaznejših ureditev (mini krožna križišča, skupni prometni prostor, umirjanje prometa, širitev površin za pešce).
- **Nadgradnja kakovosti in privlačnosti peš okolja** z izboljšanjem bivalnih lastnosti javnega prostora (ureditev površin, urbana oprema, ozelenitev, senčenje), kar spodbuja hojo kot vsakodnevno izbiro.
- **Zagotavljanje univerzalne dostopnosti za vse uporabnike** s sistematičnim odpravljanjem ovir in prilagajanjem infrastrukture ranljivim skupinam prebivalcev.
- **Racionalna raba prostora in infrastrukture** z ohranjanjem in nadgradnjo souporabe obstoječih prometnih površin (npr. kolesarskih povezav), kjer je to varno in upravičeno.
- **Spodbujanje hoje kot zdrave in trajnostne oblike mobilnosti** z vključevanjem mehkih ukrepov, ozaveščanjem ter krepitvijo vloge hoje v vsakodnevnih potovalnih navadah prebivalcev.

Sklopi ukrepov

Za uresničevanje strateškega vodila »**Več hoje**«, ki je usmerjeno v zagotavljanje varnih, udobnih in neposrednih peš povezav ter izboljšanje dostopnosti za vse uporabnike, občina opredeljuje tri medsebojno povezane sklope ukrepov. Ti predstavljajo operativni okvir za sistematično izboljševanje pogojev za hojo na območju občine in so usmerjeni v nadgradnjo obstoječe infrastrukture, povečanje prometne varnosti ter izboljšanje kakovosti javnega prostora.

Sklopi ukrepov neposredno prispevajo k doseganju zastavljenih ambicij na področju prometne varnosti ter sprememb potovalnih navad (zlasti povečanja deleža hoje, predvsem med otroki), pri čemer so kazalniki in ciljne vrednosti podrobneje opredeljeni v poglavju Strateška vodila (Več hoje).





Sklop ukrepov 1: Urejanje kakovostnih peš površin in zagotavljanje univerzalne dostopnosti

Sklop ukrepov je usmerjen v sistematično izboljševanje osnovne peš infrastrukture na območju občine, z namenom zagotavljanja varnih, udobnih in neposrednih peš povezav do ključnih ciljev potovanj. Prednost imajo ureditve na prometno bolj obremenjenih odsekih ter na območjih z večjo koncentracijo dejavnosti.

Poseben poudarek je namenjen:

- odpravi manjkajočih ali neustreznih odsekov peš infrastrukture (predvsem v naseljih Bukovci, Stojnci, Markovci itd.),
- izboljšanju preglednosti, širine in kontinuitete peš površin,
- uvajanju elementov univerzalnega oblikovanja (taktilne oznake, prilagojeni robniki, ustrezni prehodi za pešce).

S tem se zagotavlja enakovredna dostopnost javnega prostora za vse skupine prebivalcev ter izboljšujejo osnovni pogoji za večjo rabo hoje.

Sklop ukrepov 2: Varne in kakovostne šolske poti ter spodbujanje samostojne hoje otrok

Sklop ukrepov je usmerjen v izboljšanje prometne varnosti in pogojev za hojo otrok na poteh do šole in vrtca, kar predstavlja eno ključnih razvojnih prioritiet občine.

Ukrepi vključujejo:

- prepoznavanje in odpravljanje nevarnih oziroma konfliktnih točk na šolskih poteh,
- umirjanje motornega prometa vzdolž šolskih poti in v okolici šole ter vrtca,
- uvajanje prometno varnejših ureditev (npr. območja umirjenega prometa, varnejši prehodi).

Pomemben del sklopa predstavljajo tudi mehki ukrepi:

- sodelovanje šole in staršev,
- promocijske in izobraževalne aktivnosti,
- spodbujanje samostojne hoje otrok v šolo (npr. aktivnosti, kot so Pešbus, Prometna kača, Beli zajček ipd.).

S tem se dolgoročno vpliva na spremembo potovalnih navad ter krepi vloga hoje kot osnovne oblike vsakodnevne mobilnosti.

Sklop ukrepov 3: Povezovanje lokalnih središč in izboljšanje javnega prostora za pešce

Sklop ukrepov je usmerjen v izboljšanje prostorske povezanosti naselij ter dostopnosti lokalnih središč z vidika hoje, ob hkratni nadgradnji kakovosti javnega prostora.

Ključne usmeritve vključujejo:

- vzpostavljanje neprekinjenih in privlačnih peš povezav med naselji, javnimi ustanovami, storitvami in rekreacijskimi površinami,
- izboljšanje pogojev za hojo na obstoječih povezavah (vključno s souporabo kolesarskih površin, kjer je to ustrezno),
- urejanje javnih površin v središčih naselij (trgi, vaška jedra) z elementi urbane opreme, ozelenitve in senčenja.

Takšne ureditve prispevajo k večji privlačnosti hoje, krepitvi lokalnih središč ter izboljšanju kakovosti bivanja.



Ukrepi:

2.1 Nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti na celotnem območju občine

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

2.2 Dograditev celovitega sklenjenega omrežja peš povezav

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

2.3 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe

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

2.4 Ureditev javnih površin

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

2.5 Opremljanje (urbana oprema) poti in trgov

Obstoječe peš povezave in druge javne površine za pešce, kot so trgi, ploščadi, javna zbirališča se po potrebi (tam kjer niso) opremi še z urbano in drugo opremo kot na primer: vodni elementi, klopi, pitniki, koši za smeti, manjša območja za igrali in fitness napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke, informacijske table ipd.

2.6 Označitev poti s kažipotmi

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

2.7 Ozelenitev in osenčenje peš površin

Ukrep vključuje zasaditve ob pešpotih in javnih površinah z namenom povečanja biotske raznovrstnosti, izboljšanja estetske podobe naselij in prispevka k zeleni preobrazbi prostora. Z zasaditvijo dreves povečamo udobje in zaščito uporabnikov pred vročino ter sončno pripeko.



2.8 Javna razsvetljava vzdolž pešpoti in trgov oz. zbirališč

Ukrep predvideva nadaljnjo posodobitev obstoječe in (tam kjer manjka) postavitve nove javne razsvetljave ob pešpoteh in javnih površinah z namenom izboljšanja prometne varnosti ter povečanja občutka osebne varnosti pešcev, zlasti v večernem in nočnem času.

7.3 Podpora kolesarjenju

Trenutno stanje (dosežki in značilnosti)

Občina Markovci se uvršča med najbolj kolesarsko razvite občine v Sloveniji, kar je rezultat sistematičnega in dolgoročnega vlaganja v razvoj kolesarske infrastrukture. Reliefne značilnosti občine so za kolesarjenje izjemno ugodne, saj gre pretežno za ravninsko območje, ki omogoča enostavno, varno in udobno uporabo kolesa za vse starostne in uporabniške skupine.

Na območju občine je že vzpostavljena razmeroma gosta in funkcionalna mreža kolesarskih povezav, ki povezuje večino naselij med seboj ter z občinskim središčem. Pomembno vlogo ima tudi daljinska kolesarska povezava ob reki Dravi – Dravska kolesarska pot (D3), ki občino umešča v širši regionalni in mednarodni prostor ter predstavlja pomemben razvojni potencial za vsakodnevno mobilnost in turizem.

Med pomembnejše dosežke na področju spodbujanja kolesarjenja sodi tudi vzpostavitev samopostrežnega sistema izposoje električnih koles, ki deluje v Zabovcih pri počivališču za avtodome. Ta predstavlja pomemben korak k razvoju trajnostne in turistične mobilnosti ter dopolnjuje obstoječo ponudbo za prebivalce in obiskovalce občine, zlasti v povezavi s turističnimi in rekreacijskimi tokovi ob reki Dravi.

Pomembna značilnost prometnega sistema v občini je tudi racionalna raba prostora, ki se odraža v vzpostavljanju kombiniranih površin za kolesarje in pešce na odsekih z nižjimi prometnimi obremenitvami. Takšne ureditve omogočajo varno in udobno souporabo prostora ter predstavljajo ustrezen in ekonomsko upravičen pristop na območjih, kjer ločevanje prometnih tokov ni nujno. S tem občina učinkovito zagotavlja dostopnost in povezanost tudi na manj obremenjenih povezavah.

Kljub nadpovprečni razvitosti omrežja pa na posameznih odsekih, zlasti ob prometno bolj obremenjenih državnih cestah in na nekaterih premostitvah, še vedno obstajajo vrzeli v neprekinjenosti in kakovosti infrastrukture. Te omejitve so predvsem posledica prostorskih omejitev in intenzivnega motornega prometa.

Ključni izzivi

- pomanjkanje nekaterih ključnih manjkajočih povezav na bolj obremenjenih odsekih državnih in lokalnih cest,
- nepopolna sklenjenost kolesarskega omrežja na posameznih odsekih, zlasti na premostitvah in v območjih z omejenim prostorom,
- povečana prometna obremenitev na glavnih prometnicah, ki zmanjšuje občutek varnosti kolesarjev,
- relativno nizek delež kolesarjenja pri vsakodnevni potovanjih kljub zelo dobrim naravnim in infrastrukturnim pogojem,
- pomanjkanje nekaterih elementov spremljajoče infrastrukture (varna parkirišča za kolesa, oprema, signalizacija, počivališča).



Priložnosti in razvojni potenciali

- nadgradnja že vzpostavljene nadstandardnega kolesarskega omrežja v celovito, neprekinjeno in funkcionalno mrežo,
- izjemno ugodne naravne danosti (ravninski relief, kratke razdalje) za povečanje deleža kolesarjenja pri vsakodnevnih poteh,
- nadaljnji razvoj kolesarskega turizma ob Dravi in navezava na regionalne ter mednarodne povezave,
- izboljšanje prometne varnosti in kakovosti bivanja z večjim deležem aktivne mobilnosti,
- pomemben potencial za večmodalno mobilnost (povezava kolesa z javnim prometom in parkirišči ob bodoči hitri cesti),
- razbremenitev obstoječega cestnega omrežja po izgradnji t.i. hitre ceste Ptuj–Ormož, kar bo omogočilo dodatne izboljšave pogojev za kolesarje.

Prioritete občine

- dokončanje manjkajočih povezav na ključnih odsekih kolesarskega omrežja, predvsem ob prometno obremenjenih cestah,
- izboljšanje prometne varnosti kolesarjev na izpostavljenih odsekih in križanjih,
- zagotavljanje neprekinjenosti in kakovosti kolesarskih povezav med vsemi naselji v občini,
- nadgradnja obstoječe infrastrukture na višji kakovostni nivo (širine, signalizacija, udobje),
- razvoj spremljajoče infrastrukture za kolesarje (parkiranje, počivališča, označbe),
- izkoriščanje razvojnih priložnosti po izgradnji hitre ceste za celovito preoblikovanje prometnega prostora obstoječih državnih cest (predvsem R1-228/1291 Spuhlja – Borl).

Ukrepi:

3.1. Dograditev celovitega kolesarskega omrežja na območju občine

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

3.2 Odprava ovir in obnova obstoječih kolesarskih površin

Ukrep zajema odstranjevanje fizičnih in infrastrukturnih ovir ter prenovo obstoječih kolesarskih poti z namenom izboljšanja njihove varnosti, dostopnosti, udobja in splošne privlačnosti za kolesarje.

3.3 Označitev kolesarskih povezav in kažipoti

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

3.4 Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarskega prometa

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





3.5 Urejanje parkirnih mest za kolesa

Vzpostavijo se varna in dostopna parkirna mesta za kolesa na ključnih lokacijah v občini. Ta bodo omogočala enostavno, varno in pregledno parkiranje oziroma začasno odlaganje koles, s čimer se bo povečala njihova uporaba v vsakodnevni mobilnosti in pri opravkih po občini. Na nekaj lokacijah (npr. pri šoli, občinski zgradbi, v poslovni coni ipd.) se z zaprtimi kolesarnicami omogoči varno dolgoročno parkiranje oz. odlaganje koles.

3.6 Ureditev kolesarskih počivališč

Občina bo uredila kolesarska počivališča ob daljinskih in mednarodni kolesarski povezavi (Dravska kolesarska pot – D3). Počivališča bodo opremljena s klopmi, mizami, stojali za kolesa, informacijskimi tablami, nadstreški in drugo opremo. Namenjena bodo predvsem daljinskim kolesarjem, ki se bodo ob njih lahko ustavili ter spoznali turistične znamenitosti in ponudbo v občini. Rekreativnim kolesarjem pa bodo zagotavljala zaščito pred vremenskimi vplivi ter prijeten prostor za počitek in druženje.

3.7 Ureditev varnih (zaprtih) kolesarnic

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

3.8 Proučitev smotrnosti širitve javnega sistema izposoje e-koles

Ukrep predvideva analizo obstoječega sistema javne izposoje e-koles na lokaciji počivališča za avtodome ter proučitev možnosti njegove nadgradnje in širitve na druge ključne točke v občini (npr. turistične točke, središča naselij, javne ustanove). Sistem je v prvi vrsti zasnovan kot turistični produkt, ki povečuje privlačnost območja, spodbuja obisk lokalnih turističnih ponudnikov ter prispeva k razvoju trajnostnega turizma.

Hkrati ukrep podpira širše cilje celostnega prometnega načrtovanja, saj z uvajanjem in promocijo e-koles spodbuja njihovo uporabo tudi za vsakodnevne poti, zlasti na krajših razdaljah, ter s tem prispeva k izboljšanju dostopnosti in zmanjševanju odvisnosti od osebnega avtomobila.

V okviru ukrepa se preveri prostorska, funkcionalna in finančna upravičenost širitve sistema ter možnosti njegovega povezovanja z drugimi oblikami mobilnosti in turistično ponudbo občine. Poseben poudarek je na sinergijah med mobilnostjo in turizmom ter na postopnem uvajanju učinkovitih in prepoznanih rešitev.

3.9 Izboljšanje podpornih storitev za kolesarje

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

7.4 Prilagodljiv javni prevoz

Javni potniški promet predstavlja enega ključnih stebrov trajnostnega prometnega sistema, saj zagotavlja dostopnost prebivalcem brez lastnega avtomobila ter pomembno prispeva k zmanjševanju prometnih obremenitev, emisij toplogrednih plinov in drugih negativnih vplivov prometa na okolje. Hkrati je bistven instrument za uresničevanje ciljev celostnega prometnega načrtovanja, ki v ospredje postavlja dostopnost in kakovost bivanja.





Na območju Občine Markovci je ponudba javnega potniškega prometa vezana na medkrajevni linijski avtobusni promet, ki občino povezuje z bližnjimi zaposlitvenim in storitvenim središčem v regiji mestom Ptuj.

Trenutno stanje

Po veljavnem voznem redu (delovni dan v času šolskega pouka) je osrednji del Občine Markovci s Ptujem povezani 27-krat (linija Ptuj – Cirkulane in/ali Zavrč), naselje Borovci pa 21-krat (linija Ptuj – Ormož) in obratno prav tako. Ob sobotah, nedeljah in praznikih se število povezav zmanjša na 3-krat dnevno.

Potovalni časi so konkurenčni, saj za razdaljo ca. 7 km (osrednje avtobusno postajališče v naselju Markovci) znašajo od 9-10 minut. Direktnih oz. hitrih avtobusnih povezav do Maribora ni, saj je treba na AP Ptuj prestopiti.

Analiza dostopnosti kaže, da je v letu 2023 delež prebivalcev s sprejemljivo dostopnostjo do javnega potniškega prometa znašal 85,4 %. Delež prebivalcev z dobro oziroma visoko kakovostno dostopnostjo pa je nižji in znaša 24,51%, kar Občino Markovci med delavniki uvršča med dobro dostopne občine, ob vikendih in praznikih pa med slabše dostopne občine.

Kljub temu se pojavljajo pomembne prostorske in časovne omejitve. Prebivalci bolj oddaljenih naselij in zaselkov (Nova vas pri Markovcih, Muretinci, Sobetinci, Zagojiči, Prvenci), ki niso neposredno ob osrednjih prometnicah oziroma v bližini avtobusnih postajališč, imajo bistveno slabšo dostopnost. V teh primerih je dostop do javnega prevoza pogosto pogojen z daljšimi peš razdaljami ali uporabo osebnega avtomobila, kar zmanjšuje njegovo konkurenčnost.

Dodatno omejitev predstavlja slabša ponudba ob koncih tedna, kar bistveno omejuje uporabnost javnega prevoza za prostočasne in t.i. socialne poti.

Pri tem je treba poudariti, da občina nima neposrednega vpliva na organizacijo medkrajevnega linijskega prometa, saj je ta v pristojnosti države. Vloga občine je zato predvsem podporna in usmerjena v izboljševanje dostopnosti do sistema, spodbujanje njegove uporabe ter aktivno sodelovanje z državnimi in regionalnimi akterji.

Šolski prevozi

Na območju občine so v skladu z zakonodajo organizirani tudi šolski prevozi, ki predstavljajo pomemben del prometno varnih prihodov v šolo, vendar hkrati tudi naraščajoč finančni izziv za občinski proračun. V tem kontekstu se vse bolj odpira vprašanje njihove optimizacije, integracije in širše uporabnosti.

Kot pozitiven ukrep je treba izpostaviti subvencioniranje dijaških in študentskih vozovnic, saj občina s tem neposredno prispeva k večji dostopnosti izobraževanja, zmanjševanju stroškov mobilnosti za mlade ter krepitvi trajnostnih potovalnih navad.

Brezplačni prevozi na klic za starejše

Pomemben element dopolnjevanja javnega potniškega prometa v občini predstavlja tudi izvajanje brezplačnih prevozov na klic za starejše prebivalce v okviru projekta **Prostofer**. Gre za organizirano obliko prostovoljskega prevoza, pri kateri prostovoljci z občinsko podporo zagotavljajo prevoze starejšim osebam do ključnih storitev, kot so zdravstvene ustanove, trgovine in druge vsakodnevne opravke.

Ta oblika mobilnosti pomembno prispeva k socialni vključenosti starejših ter zmanjševanju njihove prometne izključenosti, zlasti na območjih z omejeno dostopnostjo do javnega potniškega prometa. Hkrati predstavlja učinkovit primer prilagodljive in uporabniku usmerjene storitve, ki dopolnjuje obstoječi sistem linijskega prevoza ter nakazuje smer razvoja prihodnjih rešitev na področju prilagodljive mobilnosti.





Ključni izzivi

Ključni izzivi javnega potniškega prometa v občini so naslednji:

- delno razpršena poselitev, ki otežujeta organizacijo učinkovitega in dostopnega javnega prevoza za vse prebivalce,
- prostorska nedostopnost postajališč za prebivalce odmaknjenih območij (razložena in odmaknjena naselja),
- slabša konkurenčnost javnega prevoza v primerjavi z osebnim avtomobilom,
- pomanjkljiva informiranost uporabnikov o voznih redih in prestopih ter možnostih kombiniranja različnih oblik mobilnosti.

Ti izzivi odražajo širši problem ruralnih in razpršenih območij, kjer tradicionalni linijski sistemi pogosto ne morejo zagotoviti zadostne ravni dostopnosti.

Priložnosti in potencialni ukrepi

Kljub navedenim omejitvam obstaja več razvojnih priložnosti, ki lahko pomembno prispevajo k izboljšanju dostopnosti in privlačnosti javnega potniškega prometa:

- razvoj prilagodljivih oblik mobilnosti (npr. nadgradnja prevozov na klic), ki predstavljajo učinkovito dopolnitev linijskega prometa na območjih z razpršeno poselitvijo,
- integracija šolskih prevozov v širši sistem javnega prevoza, vključno z možnostjo njihove delne odprtosti za druge skupine prebivalcev,
- optimizacija organizacije šolskih prevozov z vidika racionalizacije stroškov in večje učinkovitosti sistema (npr. delno izvajanje v lastni režiji okolju prijaznimi vozili),
- podaljšanje linije in vključitev v mestni javni avtobusni prevoz Mestne občine Ptuj,
- izboljšanje dostopnosti do postajališč z urejanjem varnih peš in kolesarskih povezav,
- nadgradnja kakovosti postajališč (varnost, opremljenost, dostopnost za ranljive skupine),
- izboljšanje informiranja uporabnikov (jasna komunikacija voznih redov, digitalne rešitve,..),
- aktivno sodelovanje občine pri oblikovanju regijskih prometnih rešitev in multimodalnih povezav.

Takšni ukrepi sledijo sodobnemu konceptu prehoda od mobilnosti k dostopnosti, kjer je ključni cilj omogočiti prebivalcem doseganje storitev in dejavnosti na čim bolj učinkovit in trajnosten način .

Prioritete občine

Na podlagi analiz, sodelovanja z deležniki in rezultatov anket so bile opredeljene naslednje ključne prioritete usmeritve:

- izboljšanje prostorske dostopnosti do postajališč javnega potniškega prometa, predvsem z urejanjem varnih peš in kolesarskih povezav,
- razvoj in postopna nadgradnja prilagodljivih oblik prevoza (nadgradnja prevozov na klic z večjimi vozili npr. kombinirana vozila),
- izboljšanje informiranja uporabnikov,
- krepitev sodelovanja z državnimi in regionalnimi institucijami z namenom izboljšanja časovne in funkcionalne ustreznosti medkrajevnega prometa,





- postopno urejanje kakovostnih, varnih in dostopnih avtobusnih postajališč kot ključnih točk intermodalnega povezovanja.

Ključna usmeritev

Z načrtovanimi ukrepi želi Občina Markovci postopno preiti od obstoječega sistema, ki temelji samo na rednem linijskem prometu, k bolj prilagodljivemu, uporabniku prijaznemu in dostopnemu sistemu javnega prevoza. Ključni cilj je povečanje njegove uporabe pri vsakodnevnih poteh prebivalcev ter zmanjšanje odvisnosti od osebnega avtomobila, kar neposredno prispeva k višji kakovosti bivanja in trajnostnemu razvoju občine.

Ukrepi

4.1 Razvoj in nadgradnja prilagodljivih prevozov (prevozi na klic)

Občina bo postopno razvijala sistem prilagodljivih prevozov na klic, ki bo dopolnjeval obstoječi linijski promet, zlasti na bolj oddaljenih območjih. Na podlagi obstoječih dobrih praks (npr. Prostofer) bo proučila možnosti za razširitev storitve na širši krog uporabnikov ter za njeno organizacijsko in finančno nadgradnjo (pilotni projekti, digitalne platforme, sodelovanje z regijo in državo).

4.2 Optimizacija in integracija šolskih prevozov

Občina bo proučila možnosti za racionalizacijo šolskih prevozov z vidika stroškovne učinkovitosti in boljše izrabe kapacitet. Pri tem bo spodbujala:

- večjo integracijo šolskih prevozov z javnim linijskim prometom,
- postopno odpiranje šolskih prevozov tudi za druge skupine prebivalcev,
- nakup okolju prijaznih vozil s pomočjo evropskih in nacionalnih sofinancerskih sredstev ter izvajanje šolskih prevozov (vsaj delno) v lastni režiji oz. s strani osnovne šole,
- izboljševanje varnih dostopov do šol (hoja, kolesarjenje).

Cilj ukrepa je zagotoviti učinkovit, varen in širše dostopen sistem prevozov ter hkrati prispevati k večji mobilnosti prebivalcev brez avtomobila.

4.3 Ureditev in nadgradnja avtobusnih postajališč

Občina bo nadaljevala s postopnim urejanjem in nadgradnjo avtobusnih postajališč z vidika dostopnosti, varnosti in kakovosti. Poseben poudarek bo na:

- varnih peš dostopih in umirjanju prometa v okolici postajališč,
- ureditvi kolesarskih stojal,
- prilagoditvah za funkcionalno ovirane osebe,
- najsodobnejša opremljenost z nadstreški, klopmi, razsvetljavo in informacijami.

Ukrep bo prispeval k večji privlačnosti javnega prevoza ter izboljšanju uporabniške izkušnje.

4.4 Izboljšanje dostopnosti do javnega prevoza (prvi in zadnji kilometer)

Občina bo še naprej izboljševala dostopnost do postajališč javnega potniškega prometa z razvojem varnih, neposrednih in sklenjenih peš ter kolesarskih povezav.

Posebna pozornost bo namenjena povezovanju oddaljenih naselij z najbližjimi postajališči ter zagotavljanju dostopnosti za ranljive skupine prebivalcev (otroci, starejši, funkcionalno ovirane osebe).



Ukrep vključuje tudi urejanje osnovne kolesarske infrastrukture (npr. kolesarske poti, pasovi, umirjanje prometa na skupnih površinah) ter podporne infrastrukture ob postajališčih (kolesarska stojala, nadstreški), kar omogoča učinkovito kombiniranje kolesarjenja in javnega prevoza.

Ta ukrep je neposredno povezan z razvojem celovitega omrežja peš in kolesarskih povezav ter prispeva k večji dostopnosti, uporabi javnega prevoza in zmanjšanju odvisnosti od osebnega avtomobila.

4.5 Ustreznejše informiranje o javnem prevozu

Občina bo zagotavljala ažurno, pregledno in uporabniku prijazno informiranje o javnem potniškem prometu preko različnih komunikacijskih kanalov. Informacije bodo zajemale vozne rede, povezave, prestopne in cenike ter bodo prilagojene vsem skupinam uporabnikov.

4.6 Krepitev sodelovanja na regionalni ravni

Občina bo aktivno sodelovala pri pripravi regijskega prostorskega plana in regijske prometne strategije s ciljem učinkovitejšega javnega prevoza ter boljših povezavah z bližnjimi zaposlitvenimi središči.

8.5 Upravljan motoriziran promet

Analiza obstoječega stanja (dosežki in značilnosti)

Na območju Občine Markovci osebni avtomobil ostaja prevladujoče prevozno sredstvo, kar je značilno za razpršeno poseljena podeželska območja z omejenimi alternativami. Prometni sistem občine temelji na cestnem omrežju, ki zagotavlja osnovno dostopnost do ključnih dejavnosti (zaposlitev, izobraževanje, storitve), pri čemer imata osrednjo vlogo državni cesti **G1-2 (Spuhlja–Ormož)** in **R1-228 (Spuhlja–Zavrč)**.

Pomembna značilnost občine je, da je naselje Markovci kot občinsko središče umeščeno izven glavnih tranzitnih tokov, zato je prometna obremenitev v samem središču relativno nizka. Nasprotno pa so naselja ob državnih cestah (zlasti Borovci, Bukovci, Stojnci in del Markovcev) izrazito obremenjena s tranzitnim, daljinskim in tovornim prometom, kar negativno vpliva na prometno varnost, kakovost bivanja in okolje.

Občina je v preteklem obdobju izvedla več pomembnih izboljšav:

- posodobitev in nadgradnja cestne infrastrukture,
- izboljšanje prometne signalizacije in prometnih režimov,
- ureditev dostopov in prometnih površin ob javnih ustanovah in
- izvedba ukrepov za izboljšanje prometne varnosti (krožna križišča, pločniki, ukrepi za umirjanje prometa, kolesarske površine).

Ključni razvojni dejavnik na področju motoriziranega prometa predstavlja izgradnja t.i. hitre oziroma **glavne ceste Hajdina – Ormož**. V tem kontekstu je treba pojasniti, da **strategija podpira izgradnjo nove glavne ceste**, vendar v kontekstu **preusmeritve tranzitnega tovornega in prekomernega daljinskega prometa iz strnjenih naselij**, kar je **predpogoj**, da se v drugem koraku **celovito preuredijo obstoječe cestne površine in se v ustrezni meri zagotovijo tudi površine za pešce, kolesarje in javni prevoz (transformacija)**.

Trenutno je v izvajanju odsek Markovci–Ormož, kar predstavlja pomemben korak, vendar **brez izvedbe manjkajočega odseka Markovci–Ptuj–Hajdina in navezovalne ceste od nekdanjega mejni prehod Zavrč do Formina**, ne bo mogoče doseči celovitih učinkov preusmeritve obstoječih državnih cest.



Za doseg pričakovanih učinkov je nujno, da se hitra cesta čim prej naveže na Ptuj in Podravsko avtocesto, saj bo le tako:

- omogočena učinkovita preusmeritev tranzitnega in daljinskega prometa,
- zmanjšane prometne obremenitve v naseljih in
- ustvarjeni pogoji za nadaljnje prometno-prostorske ukrepe.

Ključni izzivi

- visoka odvisnost prebivalcev od osebnega avtomobila,
- prometne obremenitve in tranzitni promet skozi naselja ob državnih cestah,
- negativni vplivi motornega prometa na prometno varnost, okolje in kakovost bivanja,
- povišane hitrosti motornega prometa v naseljih,
- neustrezna razporeditev prometnega prostora v korist motornega prometa,
- rast motoriziranega prometa tudi v prihodnje in posledični pritiski na infrastrukturo, prebivalce in kakovost bivanja ter
- odvisnost ključnih izboljšav od izvedbe državnih infrastrukturnih projektov, ki niso v pristojnosti občine.

Priložnosti in potencialni ukrepi

Ključno razvojno priložnost predstavlja dokončanje hitre ceste Hajdina–Ormož, ki bo omogočila preusmeritev tranzitnega prometa iz naselij. Na tej osnovi se odpirajo možnosti za:

- **celovito preoblikovanje obstoječih prometnih površin (transformacija prostora)** v korist pešcev, kolesarjev in javnega prevoza,
- uvedbo območij umirjenega prometa in zmanjšanje hitrosti v naseljih,
- izboljšanje prometne varnosti in kakovosti bivanja,
- razvoj trajnostnih oblik mobilnosti,
- učinkovitejše upravljanje parkiranja in prometa,
- spodbujanje prehoda na okolju prijaznejše oblike motoriziranega prometa (e-mobilnost).

Pomembna razvojna priložnost je tudi pravočasna priprava strokovnih podlag (npr. idejne študije preureditve državnih cest skozi naselja), ki bodo omogočile sistematično in usklajeno načrtovanje ukrepov po razbremenitvi prometa. Pri tem je treba posebej poudariti, da izvedba teh ukrepov ni zgolj nadgradnja, temveč **nujni pogoj za učinkovito preusmeritev tranzitnega in daljinskega prometa na novo hitro cesto**.

Izkušnje iz primerljivih projektov kažejo, da izgradnja nove prometnice sama po sebi pogosto ne zagotovi pričakovane razbremenitve obstoječega omrežja. Brez sočasne prilagoditve prometnih režimov, omejitev in fizičnih ureditev na obstoječih cestah namreč prihaja do **ohranjanja ustaljenih prometnih tokov**, saj del voznikov še naprej uporablja že znane in časovno preverjene poti (npr. v času prometnih konic). Posledično se promet ne preusmeri v zadostni meri, temveč se zgolj prerazporedi med staro in novo infrastrukturo.

Zato je ključno, da se vzporedno z izgradnjo nove prometnice in takoj po njeni vzpostavitvi izvedejo **ciljno usmerjeni ukrepi upravljanja prometa na obstoječem omrežju**, kot so omejitve za tranzitni in tovorni promet, prilagoditev prometnih režimov, umirjanje prometa ter postopna prostorska preureditev cest. Le s takšnim celovitim pristopom bo mogoče zagotoviti dejansko zmanjšanje prometnih obremenitev v naseljih ter ustvariti pogoje za dolgoročno izboljšanje prometne varnosti, kakovosti bivanja in razvoj trajnostne mobilnosti.



Prioritete občine

- dokončanje ključnih infrastrukturnih povezav za preusmeritev tranzitnega prometa (zlasti odsek Markovci–Hajdina),
- postopna transformacija obstoječih prometnih površin v naseljih,
- zmanjšanje prometnih obremenitev in izboljšanje prometne varnosti,
- umirjanje prometa in zmanjševanje hitrosti v naseljih,
- izboljšanje kakovosti bivanja ob prometno obremenjenih cestah,
- učinkovito upravljanje parkiranja in tovornega prometa,
- spodbujanje okolju prijaznejših oblik motoriziranega prometa.

Sklopi ukrepov

Za uresničevanje strateških usmeritev občina opredeljuje tri medsebojno povezane sklope ukrepov, ki so usmerjeni v postopno zmanjševanje negativnih vplivov motoriziranega prometa, izboljšanje prometne varnosti ter preoblikovanje prometnega prostora v naseljih. Sklopi ukrepov so zasnovani tako, da omogočajo usklajeno izvajanje infrastrukturnih, organizacijskih in mehkih ukrepov. Ambicije, kazalniki in ciljne vrednosti so podrobneje opredeljeni v poglavju **Strateška vodila**.

Sklop 1: Preusmeritev tranzitnega in tovornega prometa ter vzpostavitev pogojev za transformacijo prostora

Sklop ukrepov je usmerjen v zmanjšanje prometnih obremenitev v naseljih z vzpostavitvijo ustreznih pogojev za preusmeritev tranzitnega, daljinskega in tovornega prometa na novo hitro cesto Ptuj–Ormož. Ključnega pomena je čim hitrejša izvedba celotne prometne povezave, zlasti še manjkajočega odseka Markovci–Hajdina ter navezovalne ceste nekdanji mejni prehod Zavrč – Formin, saj brez navezave na Ptuj in Podravsko avtocesto ter neposrednega navezave Zavrča pri Forminu, ne bo mogoče doseči pričakovanega učinka razbremenitve obstoječih državnih cest skozi naselja v Občini Markovci.

Občina bo zato podpirala dokončanje ključne državne prometne infrastrukture ter hkrati pripravljala strokovne podlage za nadaljnjo preureditev obstoječih prometnic skozi naselja. Pri tem je treba poudariti, da sama izgradnja novih prometnic praviloma še ne zagotovi popolne preusmeritve prometa, saj izkušnje iz primerljivih okolij kažejo, da del voznikov še naprej uporablja obstoječe, že ustaljene trase (npr. v času koničnih obremenitev). Zato bo treba po vzpostavitvi nove cestne povezave, na obstoječem omrežju postopno uvesti ustrezne prometne režime, omejitve in fizične preureditve, ki bodo dejansko spodbudile preusmeritev tranzitnega tovornega in daljinskega prometa iz strnjenih naselij. Ta sklop tako predstavlja temeljni predpogoj za kasnejšo transformacijo prometnega prostora v korist pešcev, kolesarjev in drugih trajnostnih oblik mobilnosti.

Sklop 2: Umirjanje prometa in izboljšanje prometne varnosti v naseljih

Sklop ukrepov je usmerjen v zmanjševanje hitrosti motornega prometa ter izboljšanje prometne varnosti in kakovosti bivanja v naseljih. Ukrepi bodo obsegali postopno uvajanje ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja, kot so talne označbe, prikazovalniki hitrosti, prometni otoki, zožitve vozišč in po potrebi tudi dvignjene ploščadi. Na odsekih državnih cest bo občina pri pripravi in izvedbi ukrepov nastopala kot pobudnica in partner upravljavcu državnega cestnega omrežja, na občinskih cestah pa bo ukrepe izvajala samostojno in postopno.

Poleg vhodov v naselja bo občina izvajala tudi celostno umirjanje motoriziranega prometa na prometno izpostavljenih odsekih znotraj naselij, predvsem tam, kjer so prisotni večji konflikti med motornim prometom ter pešci in kolesarji. To vključuje preoblikovanje vozišč, prilagoditve križišč, uvedbo območij omejene hitrosti, cone





30 ter po potrebi tudi skupni prometni prostor in območje umirjenega prometa. Pri teh ureditvah bo poseben poudarek namenjen izboljšanju pogojev za ranljive udeležence v prometu ter vključevanju elementov zelene infrastrukture, kot so zasaditve in senčenje, ki prispevajo k dodatnemu umirjanju prometa in višji kakovosti javnega prostora. Namen sklopa je v naseljih ustvariti bolj uravnotežen, varen in človeku prijazen prometni prostor.

Sklop 3: Upravljanje motoriziranega prometa, vzdrževanje infrastrukture in mehki ukrepi

Sklop ukrepov je usmerjen v izboljšanje učinkovitosti obstoječega prometnega sistema ter zmanjšanje negativnih vplivov motoriziranega prometa z organizacijskimi, upravljavskimi in podpornimi ukrepi. Občina bo proučila smotrnost postopnega uvajanja ukrepov za bolj učinkovito upravljanje mirujočega prometa, zlasti v središču občine in ob pomembnih javnih ustanovah. Ukrepi lahko vključujejo časovno omejevanje parkiranja, jasno označevanje parkirnih mest, izboljšanje organizacije parkiranja ter zagotavljanje ustrezne dostopnosti za stanovalce, obiskovalce in uporabnike javnih storitev.

Pomemben del tega sklopa predstavlja tudi redno vzdrževanje in postopna obnova cestne infrastrukture. Pri obnovah se bodo poleg tehničnih izboljšav upoštevala tudi načela celostnega prometnega načrtovanja, zlasti z vidika prometne varnosti, boljše preglednosti in prilagoditve prostora različnim uporabnikom. Občina bo hkrati spodbujala razvoj infrastrukture za alternativne pogone, predvsem z umeščanjem javno dostopnih polnilnic za električna vozila na lokacijah pomembnih generatorjev potovanj. S tem bo podprla postopni prehod na okolju prijaznejše oblike motoriziranega prometa.

Sklop dopolnjujejo tudi mehki ukrepi na področju ozaveščanja, promocije in izobraževanja za varno in trajnostno mobilnost. Občina bo izvajala kampanje, dogodke ter sodelovala z vrtcem, šolo, društvi in drugimi lokalnimi deležniki pri spodbujanju prometne kulture, varnega ravnanja v prometu ter odgovorne rabe osebnega avtomobila. Posebna pozornost bo namenjena otrokom, starejšim in drugim ranljivim skupinam. Namen teh aktivnosti je dolgoročna sprememba prometnih navad in krepitev podpore ukrepom trajnostne mobilnosti.

Ukrepi:

5.1 Podpora preusmeritvi tranzitnega prometa in priprava podlag za preureditev državnih cest

Občina bo aktivno podpirala dokončanje t.i. hitre ceste Hajdina–Ormož, zlasti manjkajočega odseka Markovci–Hajdina, ter sodelovala z državnimi institucijami pri zagotavljanju učinkovite navezave na Ptuj in Podravske avtoceste. Hkrati bo pristopila k pripravi strokovnih podlag (npr. idejna študija preureditve državnih cest G1-2 in R1-228 skozi naselja), ki bodo omogočile pravočasno načrtovanje ukrepov po razbremenitvi prometa.

Po vzpostavitvi nove prometne povezave bo občina v sodelovanju z upravljavcem cest postopno uvajala prometne režime in omejitve, ki bodo spodbujali dejansko preusmeritev tranzitnega in tovornega prometa iz naselij ter ustvarili pogoje za nadaljnjo prostorsko transformacijo v korist trajnostnih oblik mobilnosti.

5.2 Uvajanje ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja

Na izpostavljenih vstopnih odsekih v naselja se bodo postopno uvajali ukrepi za umirjanje prometa, kot so optične zavore, talne označbe, prikazovalniki hitrosti, prometni otoki ter po potrebi tudi dvignjene trapezne ploščadi. Namen ukrepa je učinkovito znižanje voznih hitrosti, povečanje zaznavnosti vstopa v naselje ter izboljšanje prometne varnosti.

Na državnih cestah bo občina nastopala kot pobudnica in partner upravljavcu cest, na občinskih cestah pa bo ukrepe izvajala samostojno.





5.3 Celostno umirjanje motoriziranega prometa in preoblikovanje prometnega prostora v naseljih

Na prometno izpostavljenih odsekih v naseljih, zlasti v središču Markovcev, Bukovcih, Stojncih, Borovcih se bodo izvajale celostne prometne ureditve, ki vključujejo preoblikovanje vozišč, zožitve, prilagoditve križišč, uvedbo območij omejene hitrosti (npr. cone 30) ter vzpostavljanje skupnega prometnega prostora.

Ukrep vključuje tudi uvajanje elementov zelene infrastrukture (zasaditve, senčenje), ki prispevajo k dodatnemu umirjanju prometa in izboljšanju kakovosti javnega prostora. Namen ukrepa je ustvariti varnejši, bolj uravnotežen in človeku prijazen prometni prostor, ki daje prednost ranljivim udeležencem.

5.4 Vzdrževanje in obnova cestne infrastrukture z upoštevanjem načel trajnostne mobilnosti

Občina bo zagotavljala redno vzdrževanje cestne infrastrukture ter izvajala celovite obnove dotrajanih odsekov, ki vključujejo sanacijo vozišč, ureditev odvodnjavanja, prometne signalizacije in javne razsvetljave.

Pri vseh posegih se bodo upoštevala načela celostnega prometnega načrtovanja, zlasti z vidika izboljšanja prometne varnosti, preglednosti ter prilagoditve prostora različnim uporabnikom. Namen ukrepa je dolgoročno zagotavljanje varne, funkcionalne in trajnostno naravnane prometne infrastrukture.

5.6 Razširitev mreže elektro polnilnic

Občina bo spodbujala razvoj infrastrukture za alternativne pogone, predvsem z umeščanjem javno dostopnih polnilnic za električna vozila na lokacijah z večjim prometnim povpraševanjem (javne ustanove, središča naselij, večji zaposlovalci).



8. Akcijski načrt

Za uspešno uresničevanje Občinske celostne prometne strategije (OCPS) je ključen 7-letni akcijski načrt, ki za nabor izbranih ukrepov po posameznih strateških stebrih mobilnosti podaja:

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

Tabela 6: Akcijski načrt občinske celostne prometne strategije

Steber 1 - Celostno prometno načrtovanje							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
1.1	Izdelava zasnove celovitega peš in kolesarskega omrežja vključno s potrebnimi ukrepi umirjanja motoriziranega prometa znotraj naselij	Srednja	12.000 €	Občina Markovci in zunanji izvajalci	2026 – 2027	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Prvo leto postopek javnega naročila, drugo leto izvedba
1.2	Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja	Majhna	475,20 €	Občina Markovci in sosednje/ostale občine	2026 – 2027	Proračun občine	Sofinancerski delež Občine pri pripravi RCPS
1.3	Uravnoteženo načrtovanje z vidika vseh uporabnikov javnih prometnih površin in prostora	Srednja	Brez stroška	Občina Markovci	2026 – 2033		
1.4	Izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih in ozaveščevalnih akcij za vse stebre	Majhna	2.000 €/leto	Občina Markovci	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	

**Steber 1 - Celostno prometno načrtovanje**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
1.5	Aktivno sodelovanje v projektih in pobudah na nacionalni ravni in EU	Srednja	Glej opombo	Občina Markovci	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	Sofinancerski delež občine odvisen od vrednosti projektov
1.6	Redna prenova strategije OCPS	Majhna	19.600 €	Občina Markovci	2033	Proračun občine, MOPE, sredstva EU	
1.7	Spremljanje kazalnikov OCPS (merjenje učinka)	Majhna	600 €/leto	Občina Markovci	2026 – 2033	Proračun občine	
1.8	Krepitev kompetenc občinske uprave in povečanje integracije med sektorji na občini	Majhna	2.000 €/leto	Občina Markovci	2026 – 2033	Proračun občine	Udeležba na izobraževanjih, seminarjih ipd.
1.9	Sodelovanje v kampanji – Evropski teden mobilnosti (ETM)	Majhna	7.000 €/leto	Občina Markovci	Vsako leto	MOPE, sredstva EU	Potrebna prijava na razpis MOPE
1.10	Priprava mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa (npr. OŠ, večji zaposlovalci)	Srednja	6.000 €/generator	Generator prometa / Občina Markovci	2027 – 2033	MOPE, sredstva EU	Potrebna prijava na razpis MOPE

**Steber 2 – Spodbujanje hoje**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
2.1	Nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti na celotnem območju občine	Zelo velika	Glej opombo	Občina Markovci	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Tudi v ukrepu št. 2.2 Načrt je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
2.2	Dograditev celovitega sklenjenega omrežja peš povezav	Zelo velika	Glej opombo	Občina Markovci	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Načrt je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
2.3	Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe	Srednja	10.000 €/leto	Občina Markovci	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.4	Ureditev javnih površin	Velika	200.000 €/leto	Občina Markovci	2027 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.5	Opremljanje (urbana oprema) poti in trgov	Srednja	18.000 €/leto	Občina Markovci	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.6	Označitev poti s kaži poti	Majhna	30.000 €	Občina Markovci	2027 – 2028	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena

**Steber 2 – Spodbujanje hoje**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
2.7	Ozelenitev in osenčenje peš površin	Majhna	15.000 €/leto	Občina Markovci	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.8	Javna razsvetljava vzdolž pešpoti in površin	Srednja	Opomba	Občina Markovci	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Načrt celovite prenovitve in vzdrževanja JR

Steber 3 – Podpora kolesarjenju

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
3.1.	Dograditev celovitega kolesarskega omrežja na območju občine	Zelo velika	Glej opombo	Občina Markovci, MZI, DRSI	2026 – 2033	MZI, DRSI, sredstva EU, proračun občine	Načrt je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
3.2	Odprava ovir in obnova obstoječih kolesarskih površin	Srednja	Glej opombo	Občina Markovci, MZI, DRSI	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva, DRSI, sredstva EU	Načrt je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
3.3	Označitev kolesarskih povezav in kažipot	Majhna	20.000 €	Občina Markovci, DRSI	2026 – 2033	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.4	Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarskega prometa	Majhna	2.000 €/leto	Občina Markovci	2026 – 2033	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	

**Steber 3 – Podpora kolesarjenju**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
3.5	Urejanje parkirnih mest za kolesa	Majhna	Opomba	Občina Markovci	2026 – 2033	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	Načrt je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
3.6	Ureditev kolesarskih počivališč	Srednja	40.000 €/počivališče	Občina Markovci	2027 – 2033	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.7	Ureditev varnih (zaprtih) kolesarnic	Srednja	30.000 €/kolesarnico	Občina Markovci	2027 – 2033	Proračun občine, sredstva EU	
3.8	Proučitev smotrnosti širitve javnega sistema izposoje e-koles	Srednja	Glej opombo	Občina Markovci, partnerske občine	2026 – 2027	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU, partnerske občine	Oceniti vrednost za izdelavo študije/načrta
3.9	Izboljšanje podpornih storitev za kolesarje	Srednja	5.000 €/leto	Občina Markovci, ministrstva, sredstva EU, sosednje in/ali partnerske občine	2027 – 2033	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU, partnerske občine	

Steber 4 – Prilagodljiv javni prevoz

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opombe
4.1	Razvoj in nadgradnja prilagodljivih prevozov (prevozi na klic)	Zelo velika	Glej opombo	Občina Markovci	2027 – 2033	MzI, DUJPP, sredstva EU	Izdelava načrta nadgradnje prevozov na klic
4.2	Racionalizacija šolskih prevozov	Zelo velika	300.000 €/prvo leto	Občina Markovci, MzI, DUJPP	2026 – 2033	Proračun občine	Predvideno znižanje stroškov



**Steber 4 – Prilagodljiv javni prevoz**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opombe
						Mzi, DUJPP	
4.3	Ureditev in nadgradnja avtobusnih postajališč	Srednja	Glej opombo	Občina Markovci	2026 – 2033	Mzi, DUJP, proračun občine	Načrt je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
4.4	Izboljšanje dostopnosti do javnega prevoza (prvi in zadnji kilometer)	Velika	Glej opombo	Občina Markovci	2027 – 2033	Razpisi (nacionalna in EU sredstva), ministrstva, proračun občine	Načrt je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
4.5	Ustreznejše informiranje o javnem prevozu	Srednja	1.000 €	Občina Markovci	2026 – 2033	Mzi, DUJPP	
4.6	Krepitev sodelovanja na regionalni ravni	Srednja	/	Občina Markovci, RRA	2026 – 2033	Občina, RRA, ostale občine	

Steber 5 – Upravljanje motornega prometa

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
5.1	Podpora preusmeritvi tranzitnega prometa in priprava podlag za preureditev državnih cest	Zelo velika	Glej opombo	Mzi / DRSI Občina Markovci	2027 – 2033	Mzi, DRSI proračun občine	Potrebna povezava / usklajenost z ukrepom št. 1.1
5.2	Uvajanje ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja	Velika	Glej opombo	Mzi, DRSI Občina Markovci	2027 – 2033	Mzi, DRSI proračun občine	Potrebna izdelava študije in načrta. Povezava z ukrepom 5.1



**Steber 5 – Upravljanje motornega prometa**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
5.3	Celostno umirjanje motoriziranega prometa in preoblikovanje prometnega prostora v naseljih	Zelo velika	Glej opombo	Občina Markovci, pristojno ministrstvo, DRSI	2027 – 2033	Proračun občine, MzI, DRSI	Potrebna izvedba ukrepov št. 1.1 in 5.1
5.4	Vzdrževanje in obnova cestne infrastrukture z upoštevanjem načel trajnostne mobilnosti	Srednja	310.000 €/leto	Občina Markovci pristojno ministrstvo, DRSI	2026 – 2033	Proračun občine, MzI, DRSI	
5.5	Razširitev mreže elektro polnilnic	Velika	Glej opombo	Zunanji izvajalec, občinski proračun	2026 – 2033	Ministrstva, sredstva EU, zunanji izvajalec	Potencialni vložek občine je zemljišče



9. VIRI IN LITERATURA

- Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje – Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023;
- Zakon o celostnem prometnem načrtovanju – ZCPN (Ur.l. RS, št. 130/22 in 22/25);
- Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/2023 in 109/2023);
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, MOPE, 2023;
- Statistični urad RS, SI-STAT podatkovni portal, 2026, dostopen na <https://www.stat.si>;
- Nacionalni inštitut za javno zdravje, <https://obcine.nijz.si/kazalniki/>;
- Spletne strani Javne agencije RS za varnost prometa – baza podatkov o prometnih nesrečah (<http://nesrece.avp-rs.si/>);
- Direkcija RS za infrastrukturo, prometne obremenitve, e-publikacija »Štetje prometa«;
- Spletni portal ETERA, <https://eterra.si/?etefx=markovci>;
- Spletna stran Občine Markovci, <https://www.markovci.si>