

Občinska celostna prometna strategija Občine Sveti Jurij ob Ščavnici



Junij 2025



Občinske celostne
prometne strategije
občin
Gornje Radgona,
Sv. Jurija ob Ščavnici,
Beneditka ter
Apač



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE SVETI JURIJ OB ŠČAVNICI

Naročnik:	Občina Sveti Jurij ob Ščavnici Videm 14, 9244 Sveti Jurij ob Ščavnici
Izvajalec:	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. Grajska ulica 7, 2000 Maribor
Podizvajalec:	Društvo Mariborska kolesarska mreža Partizanska cesta 21, Maribor, 2000 Maribor
Avtorji:	Gašper Žemva Sanja Božić Josip Rotar
Fotografije:	Gašper Žemva Občina Sveti Jurij ob Ščavnici
Fotomontaža:	Gašper Žemva
Leto izida:	2025

KAZALO

Namen celostne prometne strategije	3
Postopek priprave celostne prometne strategije	4
Oris zelenega stanja	6
Vizija razvoja prometa	6
Strateški cilji	6
Ključna sporočila analize obstoječega stanja	8
Dosežki, ključni izzivi in priložnosti	16
Pet stebrov ukrepanja	18
Strateška vodila	19
I. Strateški steber: Celostno načrtovanje mobilnosti	20
II. Strateški steber: Kakovostne razmere za hojo	23
III. Strateški steber: Urejeni pogoji za kolesarjenje	24
IV. Strateški steber: Privlačnejši javni potniški prevoz	26
V. Strateški steber: Upravljan motorni promet	27
Akcijski načrt celostne prometne strategije	29



Namen celostne prometne strategije

Gospodarska rast je neobhodno povezana s povečanjem prometnih obremenitev in onesnaževanja. Cilj Evropske unije je ublažiti povezavo med povečevanjem gospodarske rasti in povečevanjem prometnih obremenitev na način, da se ta odvija na trajnejši način, torej da se prometne poti izvajajo na energetsko učinkovitejši način, kar pomeni, da je poleg razvoja motornega prometa potrebno spodbuditi tudi do zdaj bolj zapostavljene prometne stebre: pešačenje, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa.. Občina Sveti Jurij ob Ščavnici že vloga napore v povečanje kakovosti bivanja in spodbujanja trajnostne mobilnosti: izvedeni so nekateri pločniki, v občinskem središču je lepo oblikovani trg, avtobusna postaja je lepo urejena; z nadaljnjimi prizadevanji v tej smeri pa lahko pričakujemo dodatno izboljšanje kakovosti zraka, zmanjšanje emisij hrupa ter izboljšanje kakovosti bivanja.

Občina Sveti Jurij ob Ščavnici želi tovrstno prakso preseči in vzpostaviti trajnostno načrtovanje

prometa z uporabo izdelanega strateškega dokumenta – Občinske celostne prometne strategije (v nadaljevanju: OCPS).

Celostno načrtovanje prometa temelji na obstoječih metodah prometnega načrtovanja in jih dopolnjuje z obravnavo in zagotavljanjem raznovrstnih prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti pomembnih ciljev potovanj. Odlikujejo ga naslednje koristi: boljša kakovost bivanja, pozitivni učinki na okolje in zdravje, izboljšana prometna varnost, vključno z varnostjo ranljivejših skupin občank in občanov, izboljšana mobilnost in dostopnost, izboljšana podoba občine, učinkovito naslavljanje obveznosti, podpora javnosti, nove in celovite politične vizije in izboljšanje dostopa do državnih in tudi evropskih sredstev.

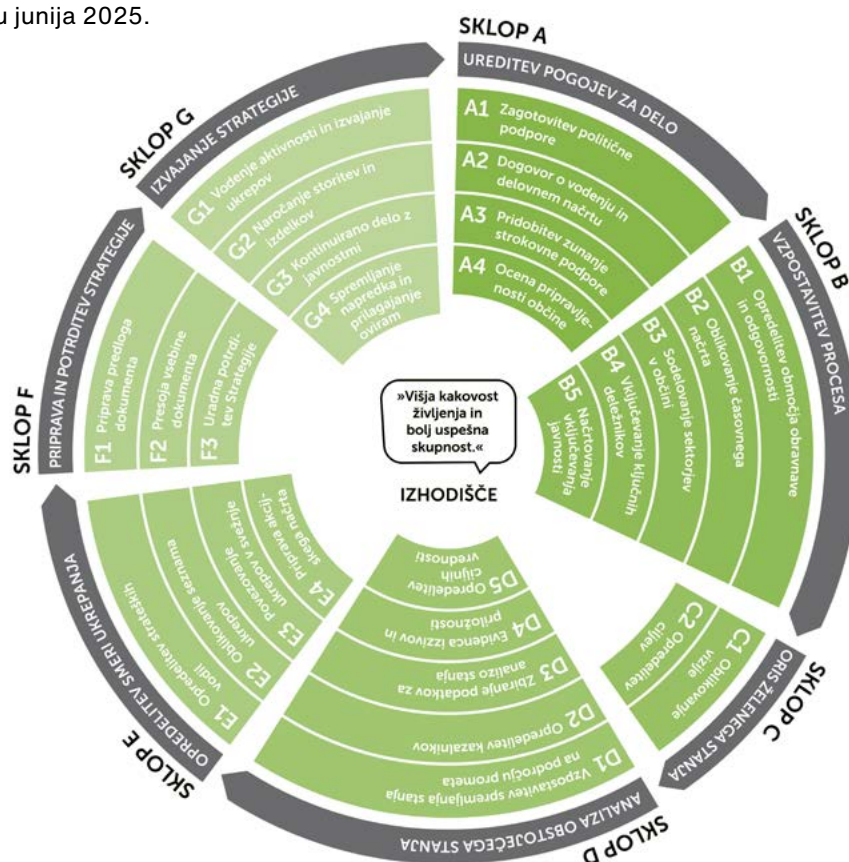
Postopek priprave in uresničitve OCPS namreč odlikujejo trajnost, integriran, uravnotežen in vključujoč pristop, jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev, spremljanje in vrednotenje, strokovnost in kakovost.

Tabela 1: Celostno prometno načrtovanje spreminja usmerjenost tradicionalnega načrtovanja prometa

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

Postopek priprave celostne prometne strategije

Postopek priprave OCPS je potekal v skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije¹. Razdeljen je bil na več sklopov, in sicer ureditev pogojev za delo, vzpostavitev postopka, oris želenega stanja, ki podaja pogled v prihodnost, analizo obstoječega stanja z opredelitvijo ključnih izzivov in priložnosti ter opredelitev smeri ukrepanja z ukrepi in akcijskim načrtom. Sledili sta priprava in potrditev strategije na občinskem svetu junija 2025.



Shematska predstavitev ključnih korakov priprave Celostne prometne strategije²

¹ Potovali bomo udobneje, živali bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023)

² Potovali bomo udobneje, živali bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023), str. 12



Sodelovanje z javnostjo in širšo delovno skupino

Postopek priprave OCPS je potekal od maja 2024 do maja 2025. V začetku priprave OCPS je bila ustanovljena širša delovna skupina, ki je bila aktivno vključena v vse faze priprave OCPS. Vanjo so bili s sklepom župana imenovani predstavniki ključnih deležnikov: občinske uprave, občinskega sveta, osnovne šole, vrtca, policije, redarstva, društva upokojencev, izvajalca šolskih prevozov in drugih.

Postopek priprave OCPS je vključeval številne aktivnosti sodelovanja ter komuniciranja s strokovno in splošno javnostjo ter ciljnimi skupinami v obliki javne razprave, delavnic, izvedbe intervjujev, anketiranja, predstavitev,

delovnih sestankov ter objav v elektronskih medijih. Splošna javnost je bila najintenzivneje vključena prek ankete v začetni fazi postopka. Izpolnila sta jo 102 občanov (3,6 % vseh prebivalcev občine), ki so podali svoja mnenja o urejenosti prometa v občini, navedli ključne izzive in predloge za ukrepanje, se opredelili do vrednot urejanja prometa in navedli podatke o svojih potovalnih navadah. Izvedene so bile tudi ankete o potovalnih navadah zaposlenih in osnovnošolcev. Izvedlo se je tudi štetje prometa. V fazi opredelitve ukrepov je bila izvedena javna razprava, na kateri so občani podali svoje predloge za ukrepanje.

Oris želenega stanja

Vizija razvoja prometa in strateški cilji podajajo dolgoročni pogled na razvoj urejanja prometa v občini Sveti Jurij ob Ščavnici in odgovor na vprašanje, v kakšni občini želimo živeti. Vizija razvoja prometa je bila oblikovana na podlagi vrednot, ki so jih podali člani širše delovne skupine priprave OCPS.

Vizija razvoja prometa

Občina Sveti Jurij ob Ščavnici se bo osredotočala na razvoj naravnih in kulturnih potencialov. Spodbujali bomo inovativno in lokalno podjetništvo ter omogočali varno mobilnost in s tem zagotovili kakovostno življenje prebivalcev in obiskovalcev.

Strateški cilji

Cilji strategije opredeljujejo konkretne izboljšave, ki naj bi jih dosegli z uresničevanjem OCPS. Za lažje in učinkovitejše delo občin je bil na nacionalni ravni pripravljen poseben zbir sedmih obveznih ciljev z namenom uskladiti cilje občinskih strategij s prizadevanji na nacionalni ravni³:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti
- Zmanjšanje emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa na lokalni ravni
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa
- Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti

³ Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023), str. 31

Tem ciljem sledi tudi OCPS Sveti Jurij ob Ščavnici, pri čemer pa so predstavniki občine in ključni deležniki naslednje tri cilje opredelili kot prioritete in takšne, katerih doseganje bo najbolj prispevalo k uresničitvi zastavljene vizije razvoja prometa v občini:

1.

Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti

Doseganje prioritetnega cilja bo občina preverjala s spremljanjem sprememb v deležu aktivno mobilnih prebivalcev s ciljem večje aktivne mobilnosti, to je uporabe koles in hoje otrok na poti v šolo ter prebivalcev občine na delovno mesto ter deleža potovalnih načinov pri kordonskem štetju prometa. Trenutni delež otrok in zaposlenih, ki pešačijo na delovno mesto oz. službo, je nizek, kar pomeni, da infrastruktura za pešce še ni dovolj varna in sklenjena. Povečanje deleža pešačenja v šolo oz. službo bi pomenilo, da ukrepi občine za spodbujanje trajnostne mobilnosti delujejo.

2.

Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo

Promet in gospodarstvo sta neločljivo povezana, saj prometna infrastruktura in prometna sredstva (v kombinaciji z dostopnimi viri energije) omogočajo premike prebivalstva, surovin in blaga. Predvideni ukrepi iz akcijskega načrta naj omogočajo nadaljnjo dostopnost do gospodarskih subjektov.

3.

Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

Pogoj za katerokoli potovanje je tudi občutek prometne varnosti. Občani bodo izbirali tisti način potovanja, ki nudi zadostne občutke varnosti. Za spodbujanje trajnostne mobilnosti je zelo pomembno, da se tudi pešci in kolesarji počutijo čim bolj varni, kajti le-tako se bodo na svoje poti odpravljali na trajnostni način. Skladno s tem predvideni ukrepi iz akcijskega načrta omogočajo nadaljnjo povečevanje prometne varnosti.

Ključna sporočila analize obstoječega stanja

Analiza stanja v okviru priprave OCPS je obsegala več aktivnosti, ki so prispevale k razumevanju trenutnega stanja na področju mobilnosti in dostopnosti v občini. Te aktivnosti so bile vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa, opredelitev kazalnikov in zbiranje podatkov za analizo stanja s kabinetnim delom, anketami, intervjuji in terenskimi ogledi. Analiza stanja je obsegala evidentiranje in analizo splošnih podatkov in informacij, relevantnih za celostno načrtovanje prometa oziroma za vse načine prevoza, kot so na primer demografski podatki, prometna varnost, mobilnost ciljnih skupin ipd., ter analizo pogojev urejanja posameznih načinov prevoza, kot so cestni motorni promet, hoja, kolesarjenje in javni potniški promet. Analiza stanja je vodila k evidenci dosežkov, ključnih izzivov in priložnosti, ki jih zdaj naslavlja OCPS.

1. Demografski trendi in dnevne migracije

Zaradi svoje geografske lege in zgodovinskega razvoja ima občina Sveti Jurij ob Ščavnici izrazito podeželski značaj z razpršeno poselitvijo. Občina se razprostira na površini 51,3 km² in ima 2.790 prebivalcev, živečih v 27 naseljih in na območjih posamične poselitve, kar pomeni gostoto poselitve približno 54 prebivalcev na km², kar je manj od slovenskega povprečja. Območje je bogato z naravnimi lepotami, kot je Blaguško jezero, ki je priljubljena točka za rekreacijo in turizem. Poleg tega je občina znana po vinogradništvu, sadjarstvu in kmetijstvu, kar dodatno oblikuje njeno poselitveno strukturo.

Število prebivalstva v občini od leta 2008 dalje pada, in sicer je do leta 2024 upadlo za 200 občanov. Prav tako se prebivalstvo stara, saj deleža mlajših od 14 let ter prebivalcev, starih od 15 do 64 let, padata, delež starejših od 65 let pa narašča.

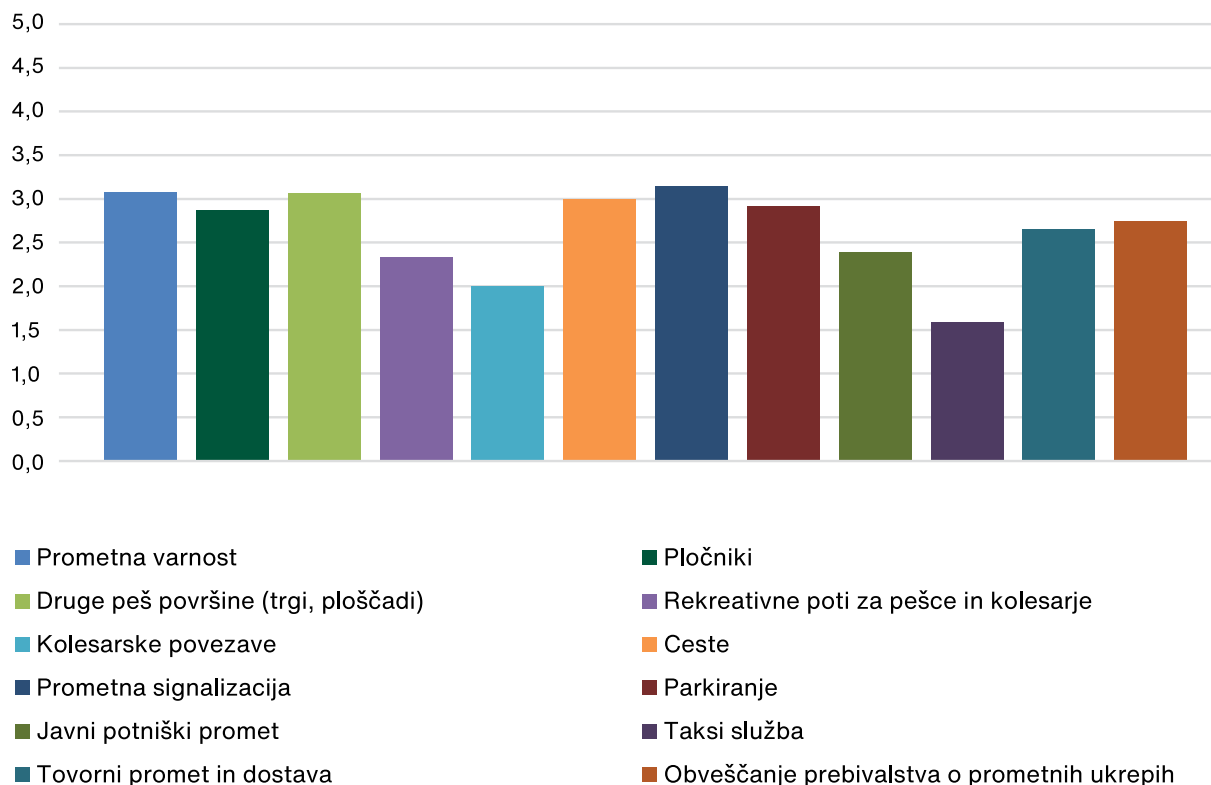
Najintenzivnejše delovne migracije iz občine Sveti Jurij ob Ščavnici potekajo v Gornjo Radgono in Maribor, v obratno smer (v Sveti Jurij ob Ščavnici) pa se vozi največ občanov Ljutomera in Gornje Radgone. Znotraj občine je zaposlenih samo 18 % občanov, delovnih mest v občini pa je 58 % manj kot delovno aktivnega prebivalstva.

Zaradi razpršene in redke poselitve so poti med posamičnimi cilji večinoma preobsežne za pešačenje, mestoma gričevnati teren pa otežuje kolesarjenje. Vse to ima za posledico visoko uporabo osebne motornega prometa pri dnevnih migracijah.

2. Splošno prometno varnost je mogoče izboljšati

Od leta 2018 do leta 2022 je bilo na območju občine Sveti Jurij ob Ščavnici obravnavanih 159 prometnih nesreč. Največ nesreč je bilo leta 2018, in sicer 38, najmanj nesreč pa leta 2019 in sicer 26.

Največ nesreč se je pripetilo na odseku Sveti Jurij ob Ščavnici–Vučja Vas, in Sveti Jurij–Grabonoš. Najpogostejši vzroki nesreč sta nepravilna stran oz. smer vožnje ter neprilagojena hitrost.



Zadovoljstvo občanov leta 2025 s prometnimi podsistemi

V analiziranem obdobju med udeleženci prometnih nesreč na območju občine Sveti Jurij ob Ščavnici ni bilo nobene smrtne žrtve.

V navedenem obdobju se je zgodila ena nesreča, v kateri je bil udeležen pešec ter dve nesreči, pri katerih sta bila udeležena kolesarja. Najpogostejša poškodba kolesarjev in pešcev v prometnih nesrečah je bila huda telesna poškodba. Najpogostejši vzrok nesreč z udeleženiimi pešci je bilo neupoštevanje pravil o prednosti, pri nesrečah z udeleženiimi kolesarji pa nepravilna stran oz. smer vožnje.

Prometna varnost je s strani občanov ocenjena kot dobra, saj so jo občani ocenili s 3,1 točk od petih. Ocena je verjetno višja tudi zato, ker skozi občino poteka avtocesta, ki nase veže tranzitni promet. Manj tranzitnega prometa na občinskih cestah pa zmanjšuje verjetnost za nastajanje prometnih nesreč.

3. Pomembni sta varnost šibkejših prometnih udeležencev in kakovost bivanja

Anketa splošne javnosti je pokazala, da so prebivalci občine Sveti Jurij ob Ščavnici zadovoljni s splošnim stanjem urejenosti prometa ter dosedanjimi občinskimi prometnimi ukrepi: občini so dodelili oceni 3,3 in 3,1 od petih možnih točk. Kot najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa so opredelili ustreznost prometnih ureditev za vse uporabnike, varnost otrok in kakovost bivanja v občini.

Občani so namenili višjo oceno prometni signalizaciji, trgom in ploščadim ter prometni varnosti, medtem ko so kolesarske površine ter taksi služba ocenjene najslabše.



Osrednji trg v Svetem Juriju ob Ščavnici

4. Analiza uporabe prevoznih sredstev pri vsakodnevnih potovanjih kaže veliko odvisnost od osebnih motornih vozil

Na vsakih 1000 oseb je v občini 630 motornih vozil, kar je več od povprečne stopnje motorizacije v Republiki Sloveniji.

Glavne ugotovitve v okviru analize uporabe prevoznih sredstev ciljnih skupin pri vsakodnevnih potovanjih:

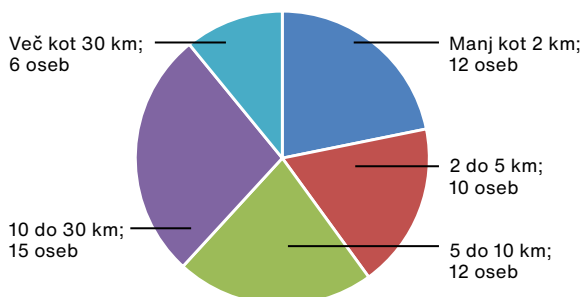
- Visoka uporaba osebnih avtomobilov in nizka povprečna zasedenost avtomobilov

Septembra se je pri trgovini v občinskem središču na regionalni cesti III. reda R3-1293 izvajalo kordonsko štetje. Iz štetja je razvidno, da prevladuje uporaba osebnih avtomobilov (80 % osebnih avtomobilov oz. 78 % potnikov v osebnih avtomobilih). Povprečna zasedenost avtomobilov je zelo nizka in je znašala 1,19 potnikov na avtomobil. Kolesari in hodi le 6 % oseb. V jutranji konici je povečan delež tovornjakov in kmetijskih vozil, v popoldanski konici pa je povečano število potnikov v avtobusih – skupno je bilo z avtobusi prepeljanih 4 % oseb. Delež lažjih tovornih vozil, kar so večinoma dostavna vozila, je znašal 5 %.

- Avtomobil je glavni način potovanja na delo

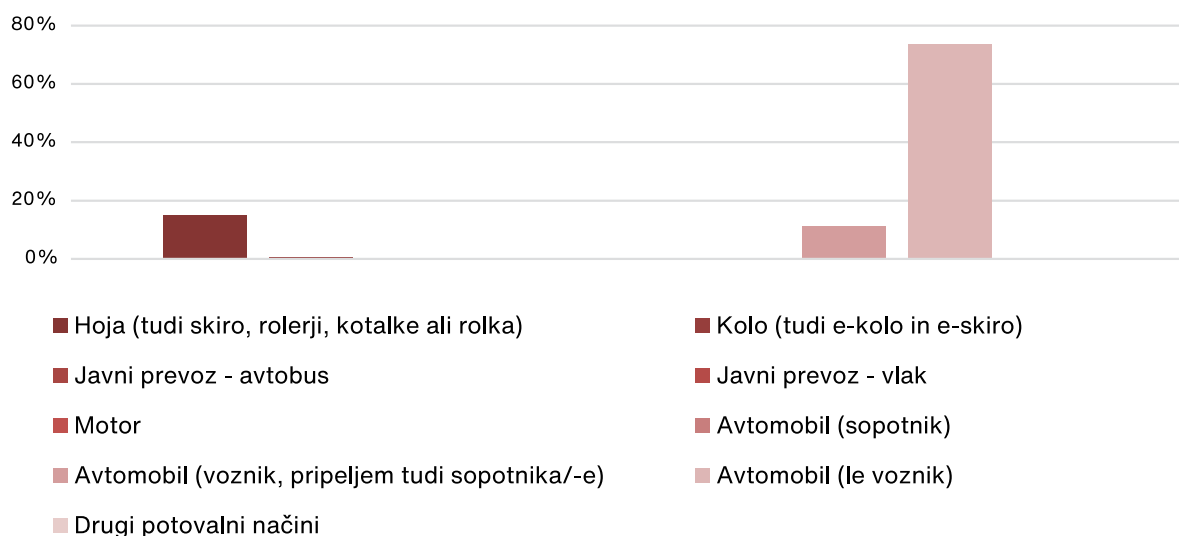
Iz ankete med zaposlenimi pri največjem zaposlovalcu na območju občine Sveti Jurij ob Ščavnici izhaja, da se zaposleni najpogosteje vozijo na delo z avtomobili, pri čemer je v avtu večinoma le ena oseba (73 %). Na delovno mesto pripešači 15 % zaposlenih, uporabljajo pa tudi druge oblike prevoza; v enajstih odstotkih se na delovno mesto pripeljejo kot sopotniki v osebnih avtomobilih. Približno tretjina zaposlenih prebiva v kraju, ki je od delovnega mesta oddaljen manj kot 5 km. Razdalje, ki jih je mogoče opraviti na trajnostno aktiven način (peš oz. s kolesom) so običajno velike do 5 km. Največ zaposlenih se na delo vozi iz krajev, ki so od zaposlovalce oddaljeni od 10 do 30 km.

DOLŽINA POTI NA DELOVNO MESTO



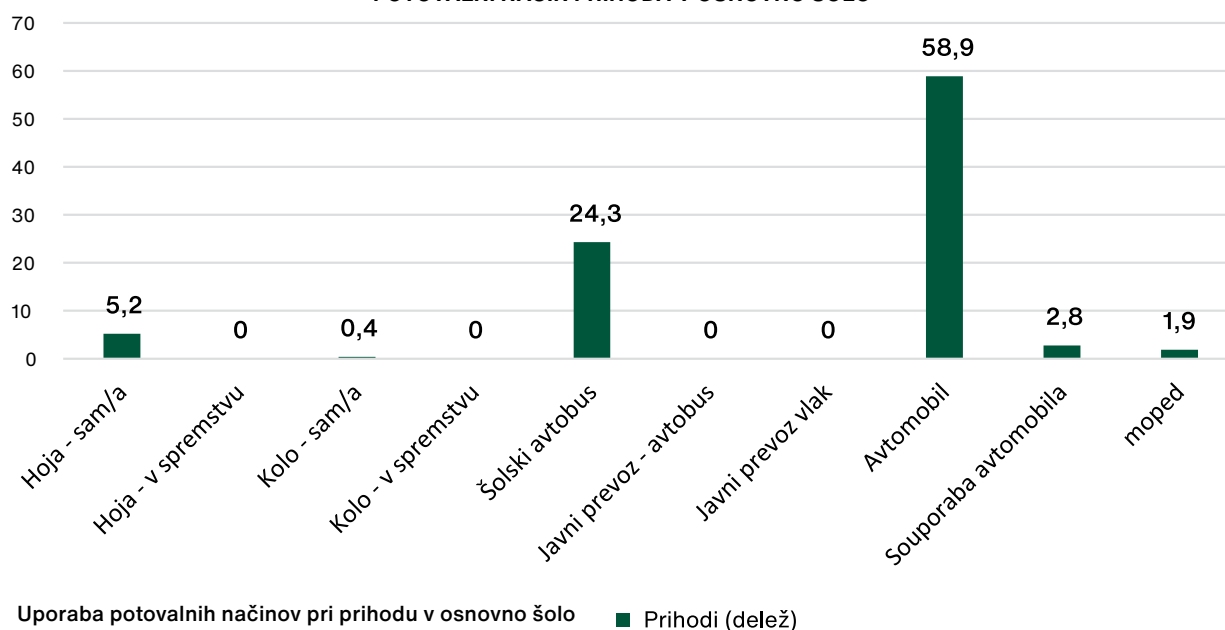
Značilnosti potovanja na delo zaposlenih v občini Sveti Jurij ob Ščavnici

NAČIN POTOVANJA NA DELOVNO MESTO



Značilnosti potovanj na delo zaposlenih v občini Sveti Jurij ob Ščavnici

POTOVALNI NAČIN PRIHODA V OSNOVNO ŠOLO



Uporaba potovalnih načinov pri prihodu v osnovno šolo

■ Prihodi (delež)

– V osnovni šoli se spodbuja aktivna mobilnost, največ otrok pride v šolo z avtomobilom

Osnovna šola se vključuje v projekte trajnostne mobilnosti. Skoraj dve tretjini otrok se v šolo pripelje z avtomobilom, četrtna šolarjev se v šolo pripelje s šolskim avtobusom, šest odstotkov pa jih pripešači. Razmeroma malo otrok prihaja peš v šolo v spremstvu staršev oz. odraslih, kolesarjenja v šolo pa v času ankete tako rekoč sploh ni bilo.



Državna kolesarska povezava ob regionalni cesti med Čakovo in Grabonošem



Vaški trg na Rožičkem vrhu in Slaptincih

5. Izboljšanje pogojev za hojo in urejene kolesarske povezave predstavljajo največji izziv

Trajnostna prometna piramida je sestavljena iz štirih glavnih sklopov: na dnu piramide so avtomobili, katerih uporaba (sploh če se v njih vozi samo en voznik) prinaša največ neželenih učinkov (izpusti, poraba prostora, stroški goriva, hrup itd.). Na naslednji stopnji je javni promet, ki je energetsko nekoliko bolj učinkovit, nad njim se nahaja kolesarjenje, na vrhu piramide pa pešačenje, ki zahteva najmanj infrastrukture, goriva in prostora. Kljub temu je zaradi hitrega tempa življenja in razpršene poselitve uporaba avtomobila v manj poseljenih predelih Slovenije neizogibna in nujno potrebna. Ker je proračunskih sredstev za ureditev vseh prometnih podsistemov premalo, je infrastruktura za osebnih motorni promet bistveno bolj razvita kot infrastruktura za pešačenje in kolesarjenje.

T.i. »kolesarski križ«, ki poteka skozi občino (smer Radenci–Grabonoš–Sv. Jurij ob Ščavnici–Ptuj ter Cerkevjak–Sv. Jurij ob Ščavnici–Bolehnečici–Ljutomer) je delno že zgrajen. Zunaj vzpostavljenih kolesarskih površin se kolesarji vozijo le po voziščih, kar pa je, vsaj po regionalnih cestah,

lahko nevarno. Le redki cilji potovanj imajo urejena odstavna mesta za kolesa, vendar v nezadostnem številu. Druge infrastrukture za hrambo koles ni. K slabi izkoriščenosti kolesarskega potenciala pripomore tudi neopremljenost prestopnih točk, kot so avtobusna postajališča.

Infrastruktura za pešce še ni popolna, kajti v slemenskih naseljih ni na voljo ločene infrastrukture za pešce; vaški trgi že obstajajo, vendar niso optimalno opremljeni, urbane opreme za pešce pa ni veliko.

Veliko cest ima uničen zgornji ustroj, kar je prav tako nevarno za kolesarje in pešce, njihovo prometno varnost pa zmanjšujejo tudi nepregledni priključki in križišča ter ponekod ozke ceste. Rezultati anket ter štetje prometa izkazujejo, da malo občanov pešači in kolesari v šolo, službo, po nakupih in drugih opravkih.

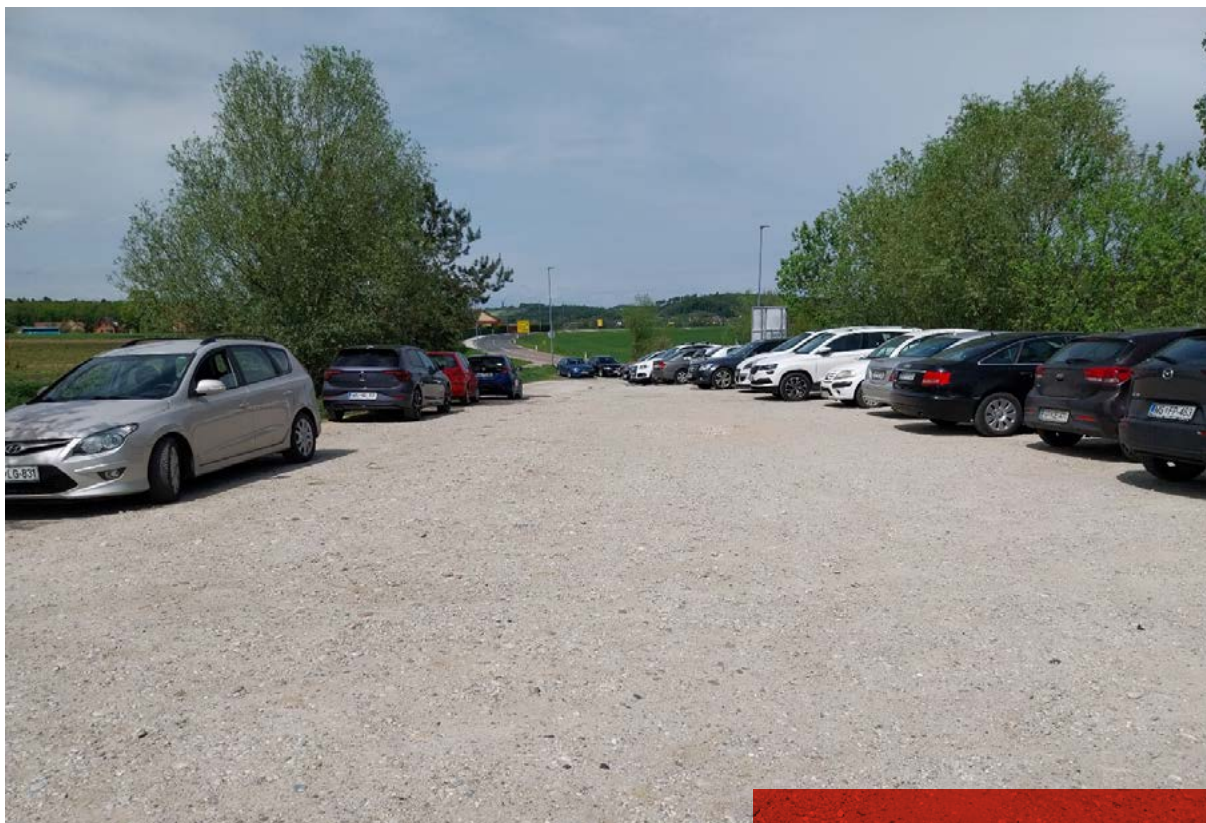
Priložnost izboljšanja pogojev za hojo in kolesarjenje se poleg gradnje infrastrukture kaže v izvajanju ukrepov za povečanje varnosti pešcev in kolesarjev z umirjanjem prometa.



Regionalna cesta skozi občinsko središče

6. Ceste so potrebne prenove z intenzivnim izvajanjem ukrepov umirjanja prometa

Tranzitni promet poteka v glavnem po avtocesti Maribor–Lenart in po regionalnih cestah, ki vodijo prek občine. Ceste, z izjemo regionalnih cest, so nizko prometne. Ustrezne elemente vozišča imajo regionalne ceste in nekatere lokalne ceste. Ponekod elementi cest dopuščajo zelo visoke vozne hitrosti, kar so izpostavili tudi prebivalci občine v anketi in pobudah. Nekatere ceste skozi slemenska naselja (npr. Sveti Trije Kralji, Spodnja Bačkova) so ozke. Nekatere občinske ceste so v zelo slabem stanju (uničeno vozišče, udarne jame, neurejene bankine), nekatera križišča pa so slabo pregledna. Tam, kjer ceste funkcionirajo kot skupne prometne površine, so te zaradi slabega stanja vozišča, preozkih vozišč in slabe preglednosti nevarne za kolesarje in pešce. Obvoziščnih elementov za vodenje pešcev in kolesarjev še ni zgrajenih povsod, kjer bi bilo treba (npr. ob regionalni cesti in pomembnejših lokalnih cestah).



Parkirišče za sopotništvo pri avtocestnem priključku Grabonoš

7. Sistem upravljanja s parkirnimi površinami ni vzpostavljen

Parkirne površine so v Svetem Juriju ob Ščavnici po preselitvi vrtca na novo lokacijo primerno razpršene. V dopoldanskem času, ko je zaradi dostave otrok v vrtec in šolo povpraševanje po parkiriščih največje, so parkirišča pri teh ustanovah polno zasedena. V popoldanskem času parkirišča niso polno zasedena.

Ukrepev upravljanja s parkiranjem (npr. časovno omejevanje parkiranja, plačilo parkirnine) v občini zaenkrat ne izvajajo.

Ob avtocestnem priključku je nastalo neformalno parkirišče za sopotništvo, ki delovnim migrantom omogoča cenejšo skupno vožnjo do delovnih mest. Parkirišče bi bilo treba urediti in razširiti.



Avtobusna postaja v Svetem Juriju ob Ščavnici

8. Javni potniški promet ne omogoča alternative individualnemu motornemu prometu

Občina Sveti Jurij ob Ščavnici se nahaja zunaj najpomembnejših avtobusnih koridorjev, kar vodi v nižjo pogostost avtobusnih voženj, tj. 10 na vsak delovni dan proti Mariboru oz. Lenartu, 10 proti Ljutomeru, pet proti Gornji Radgoni, trije proti Ptuj in dva proti Murski Soboti. Ob koncih tedna ni avtobusnih povezav v nobeno smer. Zaradi redkejših zvez so tudi občani izpostavili, da javni promet na poti v službo in trgovino trenutno ne predstavlja resne alternative osebni motornemu prometu.

Nekatera avtobusna postajališča so bolj opremljena – ta ležijo ob koridorju Sv. Jurij ob Ščavnici–Grabonoš, medtem ko so postajališča zunaj tega koridorja (tudi tista za potrebe šolskega prevoza) manj urejena (ni nadstreškov oziroma so zastareli, ni klopi, posod za odpadke, parkirnih mest za kolesa).

Osnovna šola Sveti Jurij ob Ščavnici ima organiziran šolski prevoz, ki bi ga bilo možno integrirati z javnim potniškim prometom. Na ta način bi občani imeli večji dostop do avtobusnih povezav, posebej v manj poseljenih delih občine.

V občini deluje storitev prevoza na klic za starejše. V prvi vrsti je za ohranjanje te storitve pomembno, da je na voljo dovolj prostovoljcev, ki so pripravljeni opravljati prevoze. Z zadostnim številom prostovoljcev pa bi bilo to storitev možno nuditi prevoze za druge opravke kot npr. za prevoze do javnih ustanov, trgovin ipd.

Dosežki, ključni izzivi in priložnosti

Dosežki

Uvodni koraki priprave OCPS so pokazali, da je občina že pričela z izvajanjem ukrepov v smeri bolj trajnostno naravnane prometnega sistema, in sicer je izvedla ukrepe umirjanja prometa, polet tega obnavlja občinsko cestno omrežje, omrežje za pešce v občinskem središču je dobro urejeno, izvedenih pa je nekaj kolesarskih povezav ter omrežje pločnikov v drugih dolinskih naseljih. Prebivalci 6 % poti v občinskem središču že opravijo peš. V osnovni šoli Sveti Jurij ob Ščavnici izvajajo aktivnosti za spodbujanje uporabe trajnostnih načinov prihoda v šolo, na voljo pa je tudi sistem za prevoz starejših Prostofer.

Izzivi urejanja prometa

Analiza stanja je pokazala, da so prioritetni izzivi urejanja prometa naslednji:

- pomanjkanje ukrepov umirjanja prometa,
- pomanjkljiva infrastruktura za pešce na povsod razen v občinskem središču in večjih ravninskih naseljih,
- pomanjkanje odsekov kolesarskih povezav proti sosednjim občinam,
- premajhna ponudba javnega potniškega prometa,
- gost motorni promet skozi občinsko središče,
- preozka in/ali makadamska cestišča,
- vzdrževanje in rekonstruiranje cest,
- visoke vozne hitrosti.

Drugi izzivi urejanja prometa:

- pomanjkanje odstavnih mest za kolesa in druge infrastrukture za hrambo koles,
- nizek delež kolesarskih potovanj po opravkih,
- visoke vozne hitrosti,
- nepregledna vozišča,
- zasedena parkirišča.

Priložnosti

Priložnosti in potenciali za celostno prometno načrtovanje in uresničitev strateških ciljev se kažejo v naslednjih dejstvih:

- Aktivno (peš, s kolesom) prihaja na delo 15 % zaposlenih pri največjem zaposlovalcu v občini, to je osnovna šola Sv. Jurij v Ščavnici, čeprav skoraj 40 % zaposlenih živi v kraju, ki je od njihovega delovnega mesta oddaljen do 5 km.
- Velik potencial za urejanje javnih površin (trgov, ploščadi) imajo tudi manjša naselja v občini.
- Občina je v dolinskem delu nadvse primerna za opravljanje poti s kolesom.
- Postajališča javnega potniškega prometa je mogoče nadgraditi z dodatno urbano opremo in kolesarskimi nasloni.
- Ob priključku na avtocesto je mogoče urediti parkirišče za sopotništvo.
- V naseljih je mogoče dodatno umirjanje prometa.
- Občine v regiji se že povezujejo s pomočjo regionalne razvojne agencije, kar omogoča nadgradnjo medobčinskega in regionalnega sodelovanja tudi na področju mobilnosti.

Pet stebrov ukrepanja

Predlog ukrepanja je podan na podlagi oblikovane vizije in opredeljenih strateških ciljev, ključnih sporočil analize stanja prometa in identificiranih izzivov ter priložnosti za pet sklopov oz. strateških stebrov ukrepanja. Za posamezne stebre ukrepanja so bila opredeljena tudi strateška vodila. Strateška vodila odražajo naše ambicije in hkrati podajajo pristop za doseg strateških ciljev ter predstavljajo podlago za izbiro in izvajanje ukrepov. Strateška vodila so opremljena s kvantificiranimi ambicijami.

Strateški stebri ukrepanja

- I. Celostno načrtovanje mobilnosti
- II. Kakovostne razmere za hojo
- III. Urejeni pogoji za kolesarjenje
- IV. Privlačnejši javni potniški prevoz
- V. Upravljan motorni promet



Strateška vodila

STEBER UKREPANJA	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFIKACIJA STRATEŠKEGA VODILA
Celostno načrtovanje mobilnosti	S sodelovanjem na Evropskem tednu mobilnosti in v sodelovanju s sosednjimi občinami bomo izboljšali ozaveščenost prebivalstva o trajnostni mobilnosti ter izboljšali naše ukrepe na tem področju.	<ul style="list-style-type: none"> Vsakoletno sodelovanje na dogodku Evropski teden mobilnosti Vsakoletno sodelovanje na medobčinskih dogodkih za trajnostno urejanje prometa Vsakoletno zbiranje obveznih kazalnikov ter njihovo sporočanje pristojnemu ministrstvu Sodelovanje pri izdelavi Regionalne celostne prometne strategije Zmanjšanje števila prometnih nesreč na Vrednosti nižje kot leta 2024 Povečanje zadovoljstva občanov s prometno varnostjo z vrednosti 3,1 točke od petih leta 2024 na 3,4 točke leta 2031
Kakovostne razmere za hojo	Z gradnjo pešpoti in njihovim opremljanjem si prizadevamo za povečanje deleža pešačenja kot načina potovanja v šolo, službo in po drugih opravkih.	<ul style="list-style-type: none"> Povečanje deleža pešačenja na glavnih prometnicah v občini na 7 % do leta 2031 Povečanje deleža šolarjev, ki v šolo pripešačijo, na 10 % do leta 2031 Povečanje deleža šolarjev, ki v šolo pripešačijo brez spremstva staršev, na 9 % do leta 2031 Povečanje deleža uslužbencev, ki na delo pripešačijo, na 18 % do leta 2031
Urejeni pogoji za kolesarjenje	S povezovanjem kolesarskih poti in njihovim opremljanjem si prizadevamo za povečanje deleža kolesarjenja kot načina potovanja v šolo, službo in po drugih opravkih.	<ul style="list-style-type: none"> Povečanje deleža kolesarjenja na glavnih prometnicah v občini na 2 % do leta 2031 Povečanje deleža šolarjev, ki v šolo prikolesarijo, na 2 % do leta 2031 Povečanje deleža šolarjev, ki v šolo prikolesarijo brez spremstva staršev, na 2 % do leta 2031 Povečanje deleža uslužbencev, ki na delo prikolesarijo, na 4 % do leta 2031
Privlačnejši javni potniški prevoz	Z nadgradnjo opreme na infrastrukturi za javni potniški promet bomo povečali privlačnost javnega potniškega prometa.	<ul style="list-style-type: none"> Povečanje uporabe javnega potniškega prometa za poti v službo na 1 % do leta 2031
Upravljan motorni promet	S spodbujanjem trajnostne mobilnosti bomo zmanjšali prometne obremenitve zaradi osebne motorne prometa.	<ul style="list-style-type: none"> Zmanjšanje deleža uporabe osebnih motornih vozil na glavnih prometnicah v občini na 74 % do leta 2031 Zmanjšanje deleža šolarjev, ki se v šolo pripeljejo v osebnih motornih vozilih, na 58 % do leta 2031

I. STRATEŠKI STEBER:**CELOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI**

Celostno načrtovanje mobilnosti kot samostojnega stebra podaja izhodišča in predstavlja okvir za izvajanje ukrepov preostalih stebrov. Obsega organizacijske ukrepe, aktivnosti obveščanja in promocije, vključevanje v kampanje in uravnoteženo načrtovanje. Občina z izdelano občinsko celostno prometno strategijo za strateško in celostno načrtovanje pogloblja področje urejanja prometa. S poglobljanjem sodelovanja z drugimi občinami v regiji bo okrepila trenutno šibko regionalno sodelovanje na področju urejanja prometa. Obveščanje javnosti o trajnostni mobilnosti se sicer že izvaja na spletu in se bo tam tudi nadaljevalo.

Ukrepi s področja celostnega načrtovanja mobilnosti se tako nanašajo na nadgradnjo obstoječe načrtovalske prakse in sledijo strateškemu vodilu »izboljšanja ozaveščenosti prebivalstva o trajnostni mobilnosti ter izboljšanju ukrepov na prometnem področju«.

- Vsakoletno sodelovanje na dogodku Evropski teden mobilnosti
- Vsakoletno sodelovanje na medobčinskih dogodkih za trajnostno urejanje prometa
- Vsakoletno zbiranje obveznih kazalnikov ter njihovo sporočanje pristojnemu ministrstvu
- Obveščanje javnosti glede trajnostne mobilnosti
- Izdelava zasnove prijaznega prometa in brezemisijских con
- Sodelovanje pri izdelavi Regionalne celostne prometne strategije
- Zmanjšanje števila prometnih nesreč
- Povečanje zadovoljstva občanov s prometno varnostjo

I.1 Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti

Evropski teden mobilnosti, največja mednarodna kampanja za spodbujanje trajnostne mobilnosti, poteka vsako leto med 16. in 22. septembrom. Namen kampanje sta ozaveščanje in promocija na področju trajnostne mobilnosti skozi izvajanje ukrepov, ki imajo dolgoročnejši vpliv na prebivalce v slovenskih občinah ter aktivno spodbujajo k spremembi potovalnih navad in bolj trajnostnemu načinu razmišljanja in delovanja. Predvideno je, da se Občina Sveti Jurij ob Ščavnici vsako leto aktivno vključi v kampanjo, ob tem pripravi program in se vključi v aktivnosti pristojnega ministrstva.

I.2 Medobčinsko sodelovanje na področju trajnostnega urejanja prometa

Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja Občine Sveti Jurij ob Ščavnici se vrši v sodelovanju s Pomurskim centrom mobilnosti ter sosednjimi občinami. Povezovanje in sodelovanje naj se izvaja v obliki rednih koordinacijskih sestankov (npr. vsaj enkrat na leto) ali sestankov po potrebi npr. v primeru načrtovane investicije z vplivom na druge občine. Osrednje teme medobčinskih sestankov naj bodo kolesarska infrastruktura, javni potniški promet, mobilnost in dostopnost, površine za sopotništvo, prevozi na klic. V primeru ustanovitve regijskega centra mobilnosti predstavniki Občine sodelujejo z njihovimi predstavniki na področju mobilnosti in dostopnosti lokalnega in medobčinskega značaja v okviru različnih projektov, obravnav, pobud itd. Občina namerava aktivno sodelovati tudi pri pripravi Regionalne celostne prometne strategije za Pomurje.

I.3 Zbiranje obveznih kazalnikov ter njihovo sporočanje pristojnemu ministrstvu

Občina enkrat letno izdela poročilo o izvajanju in učinkih OCPS. V skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja se spremljajo obvezni kazalniki, o njih pa se poroča pristojnemu ministrstvu. O rezultatih seznanijo občinsko upravo in vodstvo občine, občinski svet in javnost (vsaj z objavo na spletu). Po sedemletnem planskem obdobju se lahko pristopi k pripravi naslednje generacije OCPS.

I.4 Obveščanje javnosti glede trajnostne mobilnosti

Občina Sveti Jurij ob Ščavnici bo javnost vsako leto obveščala glede deleža realizacije ukrepov, predvidenih v OCPS, in napredka pri doseganju zastavljenih ciljnih vrednosti pri obveznih kazalnikih. Prav tako bo z medijskimi kampanjami spodbujala razvoj trajnostne mobilnosti v občini.

I.5 Izdelava zasnove prijaznega prometa in brezemisijских con

Občina Sveti Jurij ob Ščavnici bo v sklopu naslednjih predvidenih sprememb in dopolnitev občinskega prostorskega načrta izdelala obvezno strokovno podlago zasnove prijaznega prometa in brezemisijских con. V sklopu tovrstne strokovne podlage se za urbana naselja opredelijo naslednje vsebine:

- usmeritve za načrtovanje prometnih tokov različnih udeležencev v prometu v naselju tako, da se zagotovijo območja prijaznega prometa,
- določitev območij prijaznega prometa (območje prijaznega prometa je del naselja, skozi katerega ne poteka tranzitni promet, kjer je lokalni motorni promet umirjen in ima začetek ali cilj znotraj območja, omrežje poti za aktivno mobilnost pa je gosto in povezano),
- usmeritve za urejanje območij, ki so pretežno namenjena za stanovanja, kot območij prijaznega prometa, pri čemer se motorni promet, ki ne izvira iz teh območij in ni namenjen vanje, usmerja mimo njih,
- usmeritve za hierarhično ureditev prometnega sistema v naselju, pri čemer se upoštevata omejevanje motornega prometa v območjih prijaznega prometa in izboljšana prehodnost prostora za aktivno mobilnost skozi območja prijaznega prometa,
- območja brezemisijских con, v katerih se za ohranjanje kakovosti zunanjega zraka in zdravja prebivalcev omeji promet glede na hrup, izpuste toplogrednih plinov in onesnaževal zunanjega zraka.

I.6 Sodelovanje pri izdelavi Regionalne celostne prometne strategije

V pripravi je Regionalna celostna prometna strategija Pomurja. Občina Sveti Jurij ob Ščavnici bo aktivno sodelovala pri njeni pripravi in si prizadevala za:

- dokončanje kolesarskih povezav D8 (Dobrovnik–Sv. Jurij ob Ščavnici–Ptuj–Novo mesto–Metlika in G16 (Maribor–Sv. Jurij ob Ščavnici)
- krepitev avtobusnega prometa na relaciji Maribor–Lenart, Sv. Jurij, Sv. Jurij–Gornja Radgona ter Sv. Jurij–Ljutomer.
- vzpostavitev parkirišč za sopotništvo na bodočih večmodalnih točkah:
 - ob večjih avtobusnih postajališčih,
 - ob vpadnicah na robovih večjih naselij v Pomurju,
 - ob avtocestnih priključkih.



Medobčinski sestanek v okviru priprave OCPS

Tabela 2: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra Celostno načrtovanje mobilnosti

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
I.1	Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti	srednja	+
I.2	Medobčinsko sodelovanje na področju trajnostnega urejanja prometa	majhna	+
I.3	Zbiranje obveznih kazalnikov ter njihovo sporočanje pristojnemu ministrstvu	srednja	+
I.4	Obveščanje javnosti glede trajnostne mobilnosti	majhna	+
I.5	Izdelava zasnove območij prijaznega prometa in brezemisijevih con	majhna	+
I.6	Sodelovanje pri izdelavi Regionalne celostne prometne strategije	majhna	+

II. STRATEŠKI STEBER:**KAKOVOSTNE RAZMERE
ZA HOJO**

Hoja je osnovni način premikanja po prostoru. Pogoji za izvajanje hoje so enostavni: pešec mora imeti na voljo prostor za varno, udobno in hitro opravljanje poti. Poti, dolge do enega kilometra, so običajno najbolj primerne za pešačenje po opravkih. Z vzpostavitvijo udobnega, varnega in povezanega omrežja za pešce je mogoče povečati delež poti opravljenih peš, občina pa bo prioritarno sledila strateškemu vodilu »povečanja deleža pešačenja kot načina potovanja v šolo, službo in po drugih opravkih«.

II.1 Zasnova lokalne infrastrukture za hojo

Občina Sveti Jurij ob Ščavnici bo v sklopu naslednjih predvidenih sprememb in dopolnitev občinskega prostorskega načrta izdelala obvezno strokovno podlago zasnove lokalne infrastrukture za hojo. V tej strokovni podlagi se za urbana naselja opredelijo naslednje vsebine:

- sklenjeno in hierarhično urejeno omrežje površin za hojo v urbanih naseljih,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za hojo s sistemom omrežja odprtih javnih površin z navezavo na zeleni sistem in opremljenost z urbano opremo,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za hojo tako, da je infrastruktura zvezna in omogoča preprosto zaznavo in orientacijo, pri čemer je treba upoštevati zahteve funkcionalno oviranih oseb,
- območja, kjer se površina za hojo lahko zagotovi kot skupni prometni prostor ali območje umirjenega prometa, če v sklopu javne ceste ali nekategorizirane ceste, po kateri poteka površina za hojo, ni mogoče zagotoviti ločene površine za hojo primerne širine,

- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje tako, da je uporabnikom omogočena večmodalnost s preprostim prehajanjem med potovalnimi načini,
- grafični prikaz sklenjenega in hierarhično urejenega omrežja površin za hojo.

II.2 Pridobitev statusa občine po meri invalidov, vključno z izvedbo ukrepov na prometnem omrežju

Cilj projekta »Občina po meri invalidov« spodbuja načrtno odzivanje občine na posebne potrebe invalidov in njihovo socialno vključevanje, sožitje in boljšo kakovost življenja vseh občanov. Občina bo preverila prisotnost in odpravila ovire za gibalno ovirane osebe na območjih, kjer se pojavljajo težave zaradi fizične neprilagojenosti infrastrukture za gibalno ovirane osebe, in si prizadevala za pridobitev naziva občine po meri invalidov. S temi ukrepi se prav tako izboljšujejo pogoji za hojo.

II.3 Urejanje vaških jeder

Pešcem prijazna in urejena vaška središča spodbujajo hojo vsaj po krajših opravkih. Občina Sveti Jurij ob Ščavnici si bo prizadevala za nadgradnjo obstoječe urbane opreme v vaških jedrih ter izvedbo kakovostno izvedenih površin za pešce, ki bodo tudi ustrezno ozelenjena. Vaški trgi so lahko opremljeni s kvalitetno pohodno površino, klopimi, pitniki, tablami za obveščanje občanov, knjigobeznicami, itd.

II.4 Dopolnitev in nadgradnja občinskih peš povezav

Pogoj za hojo je prisotnost varne, udobne in povezane infrastrukture za pešce, kar vključuje dobre poti ter urbano opremo (kot so klopi, javna razsvetljava, po potrebi igrala, ozelenitev, itd.). Vsa naselja še nimajo zgrajene infrastrukture za pešce (npr. Rožički Vrh, Sovjak, Žihlava, Bolehnečici). S tem ukrepom se izboljšujejo pogoji za hojo, infrastruktura za spodbujanje pešačenja pa se izvaja skladno s strokovno podlago »Zasnove lokalne infrastrukture za hojo« iz točke II.1

Tabela 3: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra Kakovostne razmere za hojo

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
II.1	Zasnova lokalne infrastrukture za hojo	majhna	+
II.2	Pridobitev statusa občine po meri invalidov	srednja	++
II.3	Urejanje vaških jeder	velika	++
II.4	Dopolnitev in nadgradnja občinskih peš povezav	velika	+++

III. STRATEŠKI STEBER:**REJENI POGOJI ZA KOLESARJENJE**

Kolesarjenje v občini ni razvito, cestna infrastruktura za kolesarje pa je deloma že zgrajena, vendar nepovezana. Ob javnih ustanovah je premalo parkirnih mest za kolesa, občani pa nimajo dostopa do javnega sistema za izposajo koles. Prav tako niso izkoriščeni potenciali kolesarjenja kot turistične ponudbe in ponudbe rekreacije. Tako je kolesarjenje na prometnejših cestah brez kolesarske infrastrukture možno le po obstoječih cestah, kjer pa se kolesarji zaradi visokih vozniških hitrosti motornih vozil in ponekod slabega stanja cest ne počutijo varne. Z urejeno infrastrukturo za kolesarjenje je moč pričakovati povečanje prihodov na posamezne cilje potovanja (zaposlitvena območja, šole) s kolesi.

Občina se zaveda potenciala kolesarskega prometa. Hkrati z izboljšanjem pogojev za kolesarjenje je treba več pozornosti nameniti promocijskim in ozaveščevalnim aktivnostim za spodbujanja kolesarjenja.

Občina bo ustvarila pogoje za varno in udobno kolesarjenje z osrednjim strateškim vodilom »povečanja deleža kolesarjenja kot načina potovanja v šolo, službo in po drugih opravkih«. Ukrepi obsegajo gradnjo infrastrukture, postavitev opreme in izvajanje podpornih aktivnosti.

III.1 Zasnova lokalne infrastrukture za kolesarjenje

Občina Sveti Jurij ob Ščavnici bo v sklopu naslednjih predvidenih sprememb in dopolnitev občinskega prostorskega načrta izdelala obvezno strokovno podlago zasnove lokalne infrastrukture za kolesarjenje. V tej strokovni podlagi se za urbana naselja opredelijo naslednje vsebine:

- sklenjeno in hierarhično urejeno omrežje površin za kolesarjenje v urbanih naseljih,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za kolesarjenje s sistemom omrežja odprtih javnih površin z navezavo na zeleni sistem in opremljenost z urbano opremo,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za kolesarjenje tako, da je uporabnikom omogočena večmodalnost s preprostim prehajanjem med potovalnimi načini,
- sklenjeno omrežje državnih in lokalnih kolesarskih povezav,
- območja, kjer se kolesarska povezava lahko izvede na cesti, upravljavec ceste pa predhodno izvede ustrezne ukrepe umirjanja prometa, če v sklopu javne ceste, po kateri poteka kolesarska povezava, ni mogoče zagotoviti ločenih površin za kolesarje v skladu s predpisi,
- grafični prikaz sklenjenega in hierarhično urejenega omrežja površin za hojo in kolesarjenje.

Kolesarske povezave se dimenzionirajo tako, da je možna njihova uporaba tudi za tovorna kolesa in kolesa invalidov. Na kolesarskih povezavah se na ambientalno privlačnih mestih uredijo in opremijo počivališča za kolesarje. Postavi se vsa potrebna signalizacija za označitev kolesarskih povezav ter za usmerjanje in vodenje kolesarjev.

III.2 Opremljanje s kolesarskimi parkirišči

Parkirna mesta za kolesa se uredijo oz. razširijo pred vsemi pomembnimi cilji poti:

- razširitev kolesarskega parkirišča pred Osnovno šolo Sveti Jurij ob Ščavnici,
- postavitev kolesarskega parkirišča pred stavbo Občinske uprave in kulturnega doma,
- postavitev in nadgradnja kolesarskega parkirišča na avtobusni postaji.
- postavitev kolesarskih naslonov pri pomembnejših avtobusnih postajališčih.

Kolesarska parkirišča se uredijo kot odstavna mesta z ustreznimi nasloni. Večja parkirišča se nadkrijejo, v kolikor lokalni predpisi to omogočajo. Vsa neprimerna stojala za kolesa se zamenjajo z ustreznimi nasloni za kolesa. Do vseh odstavnih mest se s kolesarskih povezav uredijo ustrezni dovozi. Najpomembnejše parkirišče za kolesa bo opremljeno tudi s polnilnico za električna kolesa.

III.3 Gradnja in vzdrževanje občinskih kolesarskih povezav

Znotraj naselja Sveti Jurij ob Ščavnici se poveže že izvedene kolesarske površine, ki do občinskega središča vodijo po regionalni cesti iz smeri Jamne in Biserjan. Vzpostavi se tudi kolesarska povezava od občinskega središča preko Slaptincev, Bolehnečicev v smeri proti Berkovcem.

III.4 Gradnja državnih kolesarskih povezav

Dokončajo se državne kolesarske povezave od Jamne proti Drakovcem, od avtocestnega priključka Grabonoš proti Okoslavcem ter od občinskega središča proti Peščenemu Vrhu.

Tabela 4: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra Urejeni pogoji za kolesarjenje

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
III.1	Zasnova lokalne infrastrukture za kolesarjenje	majhna	+
III.2	Opremljanje s kolesarskimi parkirišči	majhna	+++
III.3	Vzpostavitev občinske kolesarske mreže	velika	+++
III.4	Gradnja državnih kolesarskih povezav	zelo velika	++

Legenda:

- Državna kolesarska povezava
- Občinska kolesarska povezava
- Občinska cesta

Predlog zasnove glavnih kolesarskih povezav v občini



Možna izvedba državne kolesarske povezave skozi Sveti Jurij ob Ščavnici

IV. STRATEŠKI STEBER:

PRIVLAČNEJŠI JAVNI
POTNIŠKI PROMET

Obstoječa ponudba javnega avtobusnega prometa je v smeri proti večjim naseljem (10 povezav proti Mariboru skozi Lenart, 10 povezav proti Gornji Radgoni, šest povezav proti Ljutomeru) manj ustrezna, posebej ker preko vikendov in praznikov avtobusnega prometa v občini ni. Večina manjših naselij v občini leži zunaj avtobusnih koridorjev. Občina bo z naslednjimi ukrepi sledila strateškemu vodilu povečanja privlačnosti javnega potniškega prometa.

IV.1 Podajanje pobud za izboljšanje avtobusnih linij

Občina Sveti Jurij ob Ščavnici bo na pristojno agencijo za upravljanje javnega potniškega prometa pošiljala pobude za okrepitev vseh avtobusnih linij, ki potekajo skozi občino, s ciljem povečanja privlačnosti in uporabe javnega potniškega prometa.

IV.2 Nadaljevanje regresiranja avtobusnih prevozov

Občina Sveti Jurij ob Ščavnici bo še naprej regresirala šolski prevoz šoloobveznih otrok.

IV.3 Vzdrževanje sistema prevoza na klic

Sistem prevoza na klic je namenjen povezovanju starejših oseb, ki potrebujejo prevoz in ne zmorejo uporabljati javnih in plačljivih oblik prevoza, s prostovoljnimi šoferji, ki radi priskočijo na pomoč.

Številni starejši imajo namreč velike težave s prevozom, sploh če so doma zunaj urbanih središč, kjer avtobusno omrežje ni razvito. Tisti najbolj oddaljeni se velikokrat ne morejo odpraviti po opravkih, kadar si želijo, temveč se morajo prilagajati možnostim oziroma času, ko jim lahko pomagajo družinski člani ali prijatelji. Nekateri sicer uporabljajo taksi, vendar pa je to za številne prevelik strošek.

Občina Sveti Jurij ob Ščavnici bo nadaljevala z zagotavljanjem storitve prevoza na klic tudi v bodoče, saj je ta ukrep eden od najučinkovitejših pri zmanjševanju prevozne revščine. kovitejših pri zmanjševanju prevozne revščine.

IV.4 Vzdrževanje in nadgradnja opreme na pomembnejših avtobusnih postajališčih

Avtobusna postajališča ob regionalnih cestah v občini so v boljšem stanju kot postajališča na lokalnih cestah. Občina bo s ciljem okrepitve privlačnosti javnega prometa nadgradila opremo avtobusnih postajališč, obstoječo opremo pa redno vzdrževala. Ob avtobusnih postajališčih bodo nameščeni tudi nasloni za parkiranje koles.

Tabela 5: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra Privlačnejši javni potniški prevoz

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
IV.1	Podajanje pobud za izboljšanje avtobusnih linij	majhna	+
IV.2	Nadaljevanje regresiranja avtobusnih prevozov	velika	++
IV.3	Vzdrževanje obratovanja sistema prevoza na klic	zelo velika	+
IV.4	Vzdrževanje in nadgradnja opreme na pomembnejših avtobusnih postajališčih	srednja	++

V. STRATEŠKI STEBER:**UPRAVLJAN MOTORNI
PROMET**

Izzivi, opisani v predhodnih poglavjih, izhajajo razpršene in redkejša poselitve v občini ter posledično prevladujoče rabe osebnih motornih vozil. Prometna infrastruktura je zato večinoma prilagojena motornu prometu, trajnostno prometnih alternativ pa ni veliko na voljo. Ključni izziv so visoke vozne hitrosti predvsem na državnem cestnem omrežju in na daljših ravniških odsekih občinskih cest. Občinske ceste so ponekod zelo ozke in imajo uničena vozišča, v križiščih pa ponekod ni zagotovljene preglednosti. Občina, ki je že pričela izvajati ukrepe umirjanja prometa, aktivno obnavlja in vzdržuje občinsko cestno omrežje ter se z upravljavcem državnih cest dogovarja za rekonstrukcijo državnih cest. Z razvojem alternativnih oblik prevoza na eni ter izvajanjem intenzivnih ukrepov umirjanja prometa v naseljih, odpravljanjem črnih točk na cestnem omrežju z vidika vseh uporabnikov prometnih površin in upravljanjem prometa na drugi strani, se bodo lahko v določenem obsegu zmanjšale potrebe prebivalcev po nenehni uporabi osebnih motornih vozil.

Občina bo v okviru svojih pristojnosti izvajala ukrepe optimizacije motornega prometa z osrednjim strateškim vodenjem »zmanjšanja prometnih obremenitev zaradi osebnega motornega prometa«. remenitev zaradi osebnega motornega prometa«.

V.1 Vzdrževanje, rekonstrukcije in novogradnje cestnega omrežja in javne razsvetljave

Poleg rednega vzdrževanja in čiščenja cest, javnih poti in javne razsvetljave so v skladu z načrti predvidene rekonstrukcije in novogradnje na občinskem cestnem omrežju in sicer vsaj povezave:

- Moravci–Zagorci,
- Kupetinci–Jaušovec,
- Kupetinci–Balek,
- Kraljevci–Kukovec,
- Rožički Vrh–Kapela in
- Žihlava–Lančič.

Plan vzdrževanja cest in javne razsvetljave naj opredeli prioritete, kjer se lahko z vzdrževalnimi deli izboljšujejo tudi pogoji za varno vožnjo (npr.

povečanje preglednosti), za udobno pešačenje in kolesarjenje. Na ključnih odsekih se že pred izvedbo vzdrževalnih del preuči možnosti za varno izvajanje kolesarskega prometa (npr. z izvedbo vertikalne in horizontalne prometne signalizacije, lahko tudi z izvedbo skupnih prometnih površin tam kjer to pogoji omogočajo). Ob izvedbi vzdrževalnih del pa je izboljšanje pogojev za varno kolesarjenje in hojo obvezno.

V.2 Ureditev parkirišča za sopotništvo

Številni prebivalci regije za svoje poti v večja urbana središča uporabljajo avtocestnih priključek Grabonoš, kjer je že v uporabi »divje« parkirišče za sopotništvo. Ker omenjeno parkirišče uporabljajo občani večjega števila občin, je primerno, da sredstva za ureditev in razširitev tega parkirišča v čim večji meri prispeva državni proračun. Parkirišča za sopotništvo omogočajo nižje izdatke občanov za gorivo, saj se od parkirišča do cilja lahko v enem avtomobilu vozi več oseb. Poleg tega se zaradi tovrstnega zmanjšanja števila avtomobilov nekoliko tudi poveča prometna varnost.

V.3 Umirjanje prometa ter celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti

Umirjanje prometa se bo izvajalo v naseljih, tako na regionalnih kot na občinskih cestah, s ciljem povečanja prometne varnosti.

Stanovanjske ulice v občinskem središču in v večjih naseljih, skozi katere ne poteka tranzitni promet, se opredelijo kot območja prijaznega prometa. Opredelijo se tudi druga območja umirjenega prometa ali območja skupnega prometnega prostora. V vseh naseljih in na šolskih poteh, še posebej na regionalni cesti in na ravniških odsekih občinskih cest, kjer so omejitve hitrosti bistveno prekoračene, se izvajajo ukrepi umirjanja prometa. Umirjanje prometa se lahko izvede tudi s preureditvijo ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti ob upoštevanju pristopov za spodbujanje pešačenja in kolesarjenja (npr. otoki, dvignjeni prehodi za pešce, zamik smernega vozišča, optične zavore). Izvajanje ukrepov spremlja intenzivno komuniciranje z javnostjo.



Primer umirjanja prometa v stanovanjski ulici v Ljutomeru

Tabela 6: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra Upravljan motorni promet

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
V.1	Vzdrževanje, rekonstrukcije in novogradnje cestnega omrežja in javne razsvetljave	zelo velika	+++
V.2	Ureditev parkirišča za sopotništvo	srednja	++
V.3	Umirjanje prometa ter celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti	srednja	+

Akcijski načrt celostne prometne strategije

Za uspešno uresničevanje OCPS je ključen sedemletni akcijski načrt, ki za izbrani nabor ukrepov, predstavljen v okviru strateških stebrov, podaja obdobje izvedbe po letih z opredelitvijo okvirnih stroškov in virov financiranja. Ocena stroškov je opredeljena kot okvirna vrednost, saj za nekatere ukrepe ni na voljo projektne in investicijske dokumentacije. Upoštevana sta tudi proračun Občine Sveti Jurij ob Ščavnici in Načrt razvojnih programov Republike Slovenije.

Ukrepi se bodo financirali v okviru lastnih proračunskih sredstev, s prijavo na razpise ali skupaj z drugimi organizacijami in z njihovimi sredstvi. Predvideni so tudi ukrepi za katere finančna sredstva niso potrebna. V prihodnje se bomo v okviru uresničevanja OCPS intenzivno prijavljali na razpise pristojnih ministrstev, razpise za vključitev v Evropske projekte ter razpise drugih virov financiranja.

Legenda pri branju akcijskega načrta:

- Številka na začetku postavke (npr. 40361) označuje postavko iz občinskega proračuna
- Modro obarvana postavka nakazuje možnost sofinanciranja s strani Republike Slovenije oz. Evropske unije.
- Ukrepi so nanizani po prometnih stebrih.
- **Poudarjeno** besedilo prikazuje izdelavo strokovne podlage.
- Večja višina sredstev pomeni večjo zahtevnost izvedbe projekta.
- Za vse ukrepe je odgovorna Občina Sveti Jurij ob Ščavnici, razen če je ukrep označen z zvezdico (*).

UKREPI za celostno prometno načrtovanje	Višina sredstev (EUR) leta						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
041307 – Izdelava celostne prometne strategije	23.800						
I.1 Izvedba dogodka Evropski teden mobilnosti	1.000	1.000	1.050	1.050	1.100	1.100	1.100
I.2 Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja							
I.3 Spremljanje kazalnikov OCPS, poročanje ministrstvu	200	200	200	200	200	200	200
I.4 Obveščanje javnosti glede trajnostne mobilnosti							
I.4 010801 Izvajanje preventive v cestnem prometu	1.000	1.000	1.050	1.050	1.100	1.100	1.100
I.5 Izdelava Zasnove prijaznega prometa in brezemisijских con			3.000				
I.6 Sodelovanje pri pripravi Regijske celostne prometne strategije za Pomurje*							

* za izvedbo ukrepa je odgovorna pristojna regionalna razvojna agencija.

UKREPI za pešce	Višina sredstev (EUR) leta						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
II.1 Zasnova lokalne infrastrukture za hojo			2.000				
II.2 Pridobitev statusa občine po meri invalidov, vključno z ukrepi na prometnem omrežju			20.000	15.000			
II.3 Urejanje vaških jader				20.000	20.500	21.000	
II.4 Dopolnitev in nadgradnja omrežja občinskih peš povezav				88.200	88.200	88.200	
II.4 OB116-08-0075 Pločnik s kolesarsko potjo v naselju Žihlava			110.000	110.000			
II.4 OB116-08-0074 Pločnik s kolesarsko potjo v naselju Bolehnečici				444.000	444.453		

UKREPI za kolesarje	Višina sredstev (EUR) leta						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
III.1 Zasnova lokalne infrastrukture za kolesarjenje			2.000				
III.2 Opremljanje s kolesarskimi parkirišči in počivališči				1.500	1.500	1.500	
III.2 040406 Ureditev e-polnilnice	3.000						
III.3 Gradnja in vzdrževanje občinskih kolesarskih povezav	40.000	40.000	165.000	165.000	165.000	165.000	165.000
III.4 izgradnja kolesarske poti Sv. Jurij–Sovjak (strošek občine)*			46600	46600	46000		
III.4 (2431) 2431-19-0111 gradnja Slovensko-goriške kolesarske poti (strošek občine)*	1.020	29.676	88.820	83.152	77.734	112.238	

*Za izvedbo ukrepa je odgovorna Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo.

UKREPI za javni promet	Višina sredstev (EUR) leta						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
IV.1 Podajanje pobud za izboljšanje avtobusnih linij							
IV.2 041940 41900 Prevozi otrok v OŠ Sv. Jurij ob Ščavnic	160.000	163.000	166.000	170.000	173.000	177.000	180.000
IV.2 41900 Prevozi otrok v OŠ Sv. Jurij ob Ščavnic	26.000	26.500	27.000	27.500	28.000	28.500	29.000
IV.3 042052 Vzdrževanje sistema prevoza na klic Prostofer	3.000	3.000	3.100	3.200	3.300	3.300	3.400
IV.4 Vzdrževanje in nadgradnja opreme na pomembnejših avtobusnih postajališčih	1.500	1.600	1.600	1.600	1.600	1.700	1.700

UKREPI za osebni motorni promet	Višina sredstev (EUR) leta						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
V.1 041301 Tekoče vzdrževanje občinskih cest	204.000	208.000	212.000	217.000	221.000	225.000	230.000
V.1 041303 Drugi stroški tekočega vzdrževanja cest	2.000	2.050	2.100	2.100	2.200	2.200	2.300
V.1 041339 Investicijsko vzdrževanje cest – 420501 Obnove	70.000	70.000	70.000	70.000	71.500	73.000	74.000
V.1 041342 in OB116-08-0021 Priprava projektne dokumentacije	5.000	5.100	5.200	5.300	5.400	5.500	5.600
V.1 041306 Vzdrževanje banke cestnih podatkov	1.000	1.000	1.050	1.050	1.100	1.100	1.100
V.1 041333 rekonstrukcija LC 223132 Moravci–Zagorci	60.000						

UKREPI za osebni motorni promet	Višina sredstev (EUR) leta						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
V.1 OB116-23-0003 rekonstrukcija JP 888331 Kupetinci–Jaušovec		50.000					
V.1 OB116-23-0002 rekonstrukcija JP 888341 Kupetinci–Balek		45.000					
V.1 OB116-22-0008 rekonstrukcija JP 888692 Sovjak (Rebro)			25.000				
V.1 OB116-22-0007 rekonstrukcija občinske ceste, parc. št. 1041/2-1041/1, k.o. Selišči		15.000					
V.1 OB116-22-0006 rekonstrukcija občinske ceste, parc. št. 1039/2-1039/1, k.o. Selišči		20.000					
V.1 OB116-21-0010 Rekonstrukcija ceste JP888031 Sovjak (Kizmina)		150.000					
V.1 OB116-20-0002 Rekonstrukcija JP 888161 Kraljevci–Kukovec (Smolinci)				110.000			
V.1 OB116-19-0010 rekonstrukcija odseka LC388020, 388021 Rožiški Vrh–Kapela			300.000				
V.1 OB116-08-0073 rekonstrukcija JP 888412 Žihlava–Lančič		55.000					
V.1 041310 Javna razsvetljava – stroški električne energije	10.000	10.200	10.500	10.500	11.000	11.000	11.000
V.1 041315 Javna razsvetljava – vzdrževanje	3.500	3.500	3.600	3.700	3.800	3.900	4.000
V.1 041316 Investicije v javno razsvetljava – obnove	40.000						
V.1 (2431) 2415-08-0085 Ureditev regionalne ceste v Jamni (strošek občine)*					805.246	805.246	805.246
V.2 ureditev parkirišča za sopotništvo pri priključku na avtocesto**				80.000			
V.3 Ukrepi za umirjanje prometa ter celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti***	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000

*Za izvedbo ukrepa je odgovorna je Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo.

**Za izvedbo ukrepa je odgovorna Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo ali DARS d.d.

***Za izvedbo ukrepa na območjih državnih cest je odgovorna Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo.

Leto	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Skupna okvirna višina sredstev (EUR):	681.020	925.826	1.289.870	1.702.702	2.197.933	1.752.784	1.539.746





**Občinske celostne
prometne strategije
občin**
Gornje Radgona,
Sv. Jurija ob Ščavnici,
Beneditka ter
Apač



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

I FEEL
SLOVENIA