



OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE
PESNICA





Spoštovane občanke in občani,

Promet in prostor sta neločljivo povezana elementa vsake lokalne skupnosti, saj pomembno vplivata na kakovost bivanja in razvojne možnosti za vse generacije. S skrbnim načrtovanjem prometa v občini ustvarjamo pogoje za varno in dostopno okolje ter hkrati zagotavljamo trajnosten razvoj.

Ena izmed ključnih strateških usmeritev v prihodnje je prav gotovo Občinska celostna prometna strategija občine Pesnica, ki smo jo zasnovali na potrebah naše skupnosti ob podpori vaših predlogov in izkušenj. Z njo želimo izboljšati pogoje za pešce in kolesarje, povečati učinkovitost javnega prevoza ter dvigniti kakovost bivanja za vse občane. Strategija opredeljuje dolgoročno vizijo in cilje ter predvideva strateške usmeritve in ukrepe, ki bodo omogočili uresničevanje zastavljenih ciljev.

Sprejetje OCPS pomeni pomemben mejnik, hkrati pa odpira novo fazo – izvajanje predvidenih ukrepov, ki bodo prinesli konkretne izboljšave v vsakdanjem življenju in izboljšali prometne razmere. Z uresničevanjem teh ukrepov bomo dolgoročno ustvarili bolj varno, dostopno in prijazno prometno okolje, ki bo omogočalo trajnostno mobilnost ter višjo kakovost bivanja za vse generacije.

župan občine Pesnica
mag. Gregor Žmak

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE PESNICA

Občinska celostna prometna strategija občine Pesnica je nastala v okviru razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo Občinskih celostnih prometnih strategij v slovenskih občinah.

Operacijo sta sofinancirali Republika Slovenija in
Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Naročnik:
Občina Pesnica
Pesnica pri Mariboru 43a
2211 Pesnica pri Mariboru

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

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

Fotografije:
May Mahorič
občinski arhiv

Oblikovna zasnova in postavitve:
Proffile s.p.

Leto izida: 2025, Viri: spletni viri



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



Slika 1: Panoramski pogled na občinsko središče Pesnica



1 | Uvod

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljnjem besedilu: OCPS) je strateški dokument, ki dolgoročno usmerja razvoj prometa in celovito obravnava promet ter mobilnost v občini za izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev. Namen je vzpostavitev varnega, učinkovitega in dostopnega prometnega sistema, ki spodbuja hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa ter prispeva k spremembi potovalnih navad in zmanjšanju negativnih vplivov motornega prometa na okolje ter zdravje ljudi.

Strategija temelji na celostnem prometnem načrtovanju, ki vključuje celovit pristop k urejanju prostora in prometa ter temelji na rešitvah, usmerjenih k ljudem in njihovi kakovosti življenja. Tak pristop presega tradicionalno načrtovanje prometa, ki je pogosto usmerjeno predvsem v reševanje posameznih prometnih izzivov.

Celostno načrtovanje se ne omejuje zgolj na izboljšanje prometne infrastrukture, temveč ustvarja uravnotežen prometni sistem, ki zagotavlja varnost vsem udeležencem in zmanjšuje odvisnost od osebnih avtomobilov.

S sprejemom OCPS bo občina pristopila k razvoju prometa, ki bo usmerjen v dolgoročno izboljšanje mobilnosti ter dvig kakovosti bivanja za vse občane.

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA	CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
infrastruktura je osrednji predmet obravnave	infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
projektno načrtovanje	strateško in ciljno načrtovanje
netransparentno odločanje	transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	osrednja cilja dostopnost in kakovosti bivanja
investicijsko intenzivno načrtovanje	osredotočenost na človeka
zadovoljevanje prometnega povpraševanja	upravljanje prometnega povpraševanja
osredotočenost na velike in drage projekte	osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
domena prometnih inženirjev	interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
izbor prometnih projektov brez strateških presoj	strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje



2 | Proces priprave občinske celostne prometne strategije

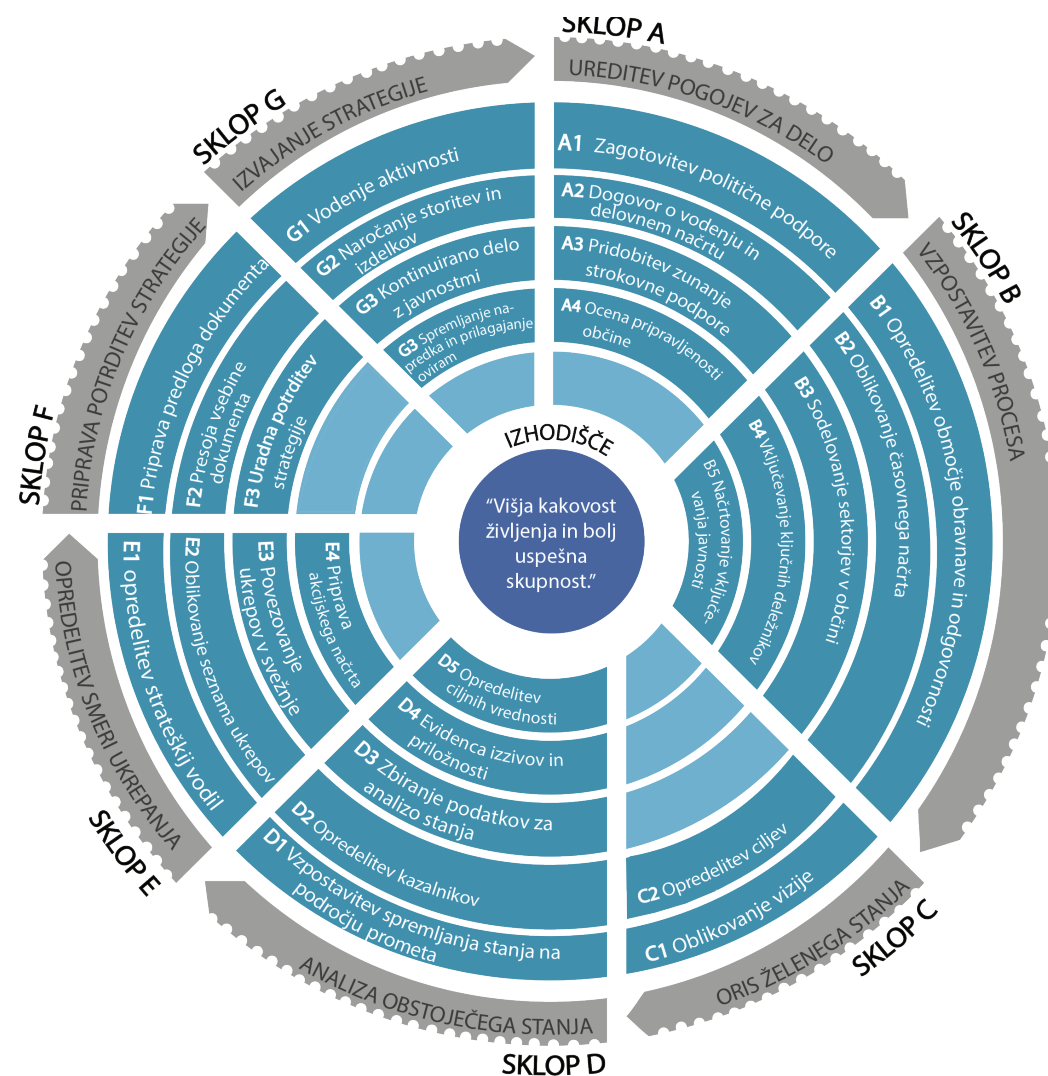


Diagram 1: Proces priprave OCPS, vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo ©Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo april 2023

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

Proces priprave je potekal od maja 2024 in se je zaključil s sprejemom strategije na občinskem svetu v letu 2025. Priprava OCPS je potekala v več vsebinsko zaokroženih sklopih, ki so omogočili sistematični razvoj strateškega dokumenta. Proces se je vodil skladno z nacionalnimi smernicami in je vključeval vse ključne korake, od začetnega organiziranja do končnega sprejema strategije.

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

1. UREDITEV POGOJEV ZA DELO (SKLOP A)

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

2. VZPOSTAVITEV PROCESA (SKLOP B)

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

3. ORIS ŽELENEGA STANJA (SKLOP C)

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

4. ANALIZA STANJA IN IDENTIFIKACIJA IZZIVOV (SKLOP D)

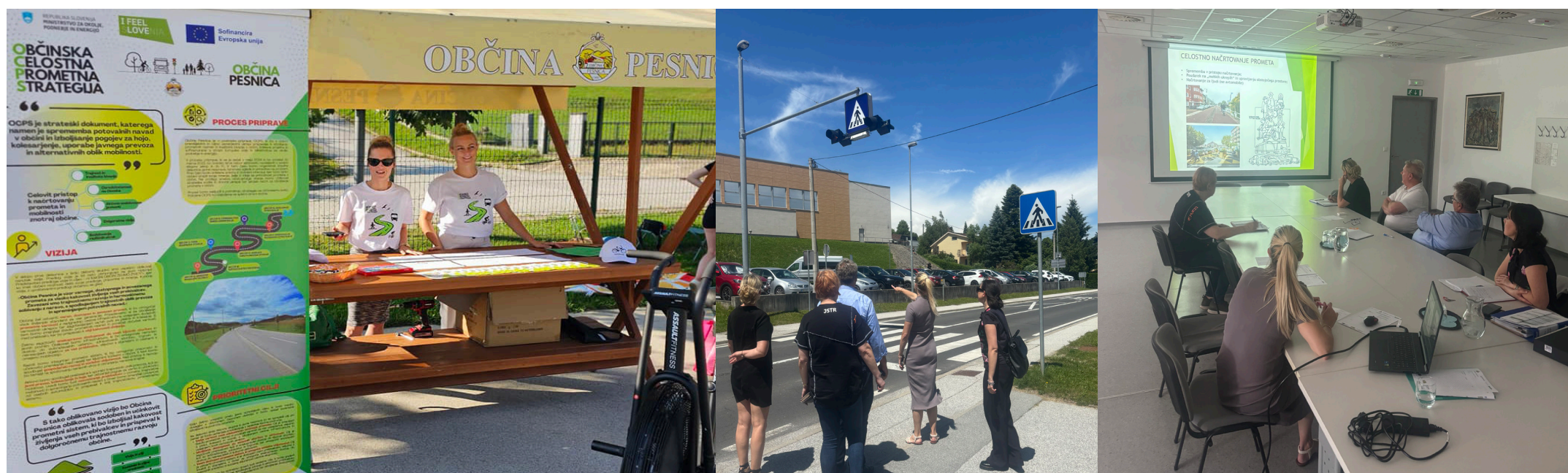
V sklopu analize obstoječega stanja so bili zbrani in obdelani podatki o prometnem sistemu občine. Izvedene so bile javne razprave, anketa splošne javnosti, terenski ogledi, ankete o potovalnih navadah zaposlenih in šolarjev, kordonsko štetje prometa, intervjuji in delavnice s ključnimi deležniki, s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

5. OPREDELITEV SMERI UKREPANJA (SKLOP E)

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

6. PRIPRAVA IN POTRDIITEV STRATEGIJE (SKLOP F)

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



Slika 2: Kolaž fotografij iz postopka priprave OCPS



Slika 3: Prenovljena železniška postaja v Pesnici

3 | Delovne skupine za pripravo OCPS

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



Grafikon 1: Ponazoritev prepleta delovnih skupin pri pripravi OCPS

IZVAJALEC

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

OŽJA DELOVNA SKUPINA

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

ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Širša delovna skupina, sestavljena iz ključnih deležnikov, je bila vključena v več faz procesa priprave OCPS. Aktivno je sodelovala pri oblikovanju vizije in ciljev strategije, določanju ciljnih vrednosti, prepoznavanju ključnih izzivov in priložnosti ter oblikovanju strateških usmeritev. Poleg tega je prispevala strokovne in praktične vpogleds pri oblikovanju konkretnih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini. Širšo delovno skupino so sestavljali predstavniki krajevnih skupnosti, občinskega sveta, Medobčinske inšpekcije, policije, osnovne šole, vzdrževalcev cest, turističnih društev in lovskih družen.

SPLOŠNA JAVNOST

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

4.1 Vizija in cilji oris zelenega stanja

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

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

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

Vizija Občine Pesnica

»Občina Pesnica je vzor varnega, dostopnega in povezanega prometa za visoko kakovost življenja vseh prebivalcev. Zavezani smo trajnostnemu razvoju in harmoničnemu sobivanju z naravo, s spodbujanjem trajnostnih oblik prevoza in spreminjanjem potovalnih navad.«

4.1 / OBRAZLOŽITEV VIZIJE

Občina Pesnica želi ustvariti varen, dostopen in povezan promet, ki bo omogočal visoko kakovost bivanja za vse generacije. Prizadevamo si za izboljšanje prometne varnosti z zagotavljanjem boljših pogojev za pešce in kolesarje. Želimo zmanjšati število prometnih nesreč in povečati občutek varnosti med prebivalci, kar bo prispevalo k višji kakovosti življenja.

Pomemben vidik je tudi zagotavljanje dostopnosti do ključnih storitev ter enakovredno vključevanje vseh občanov v družbeno življenje, kar bo okrepilo občutek pripadnosti in varnosti v domačem okolju. Prometni sistem bo omogočal enostavno in učinkovito mobilnost med naselji ter ključnimi točkami v občini. V prihodnje bomo spodbujali prebivalce k uporabi trajnostnih oblik mobilnosti in s tem zmanjšali odvisnost od osebnega motornega prometa. Z združevanjem teh usmeritev Občina Pesnica gradi temelje za prometni sistem, ki dolgoročno prispeva k boljšemu in bolj povezanemu življenju vseh prebivalcev.

4.2 / CILJI

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

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

4.3 / CILJNE VREDNOSTI

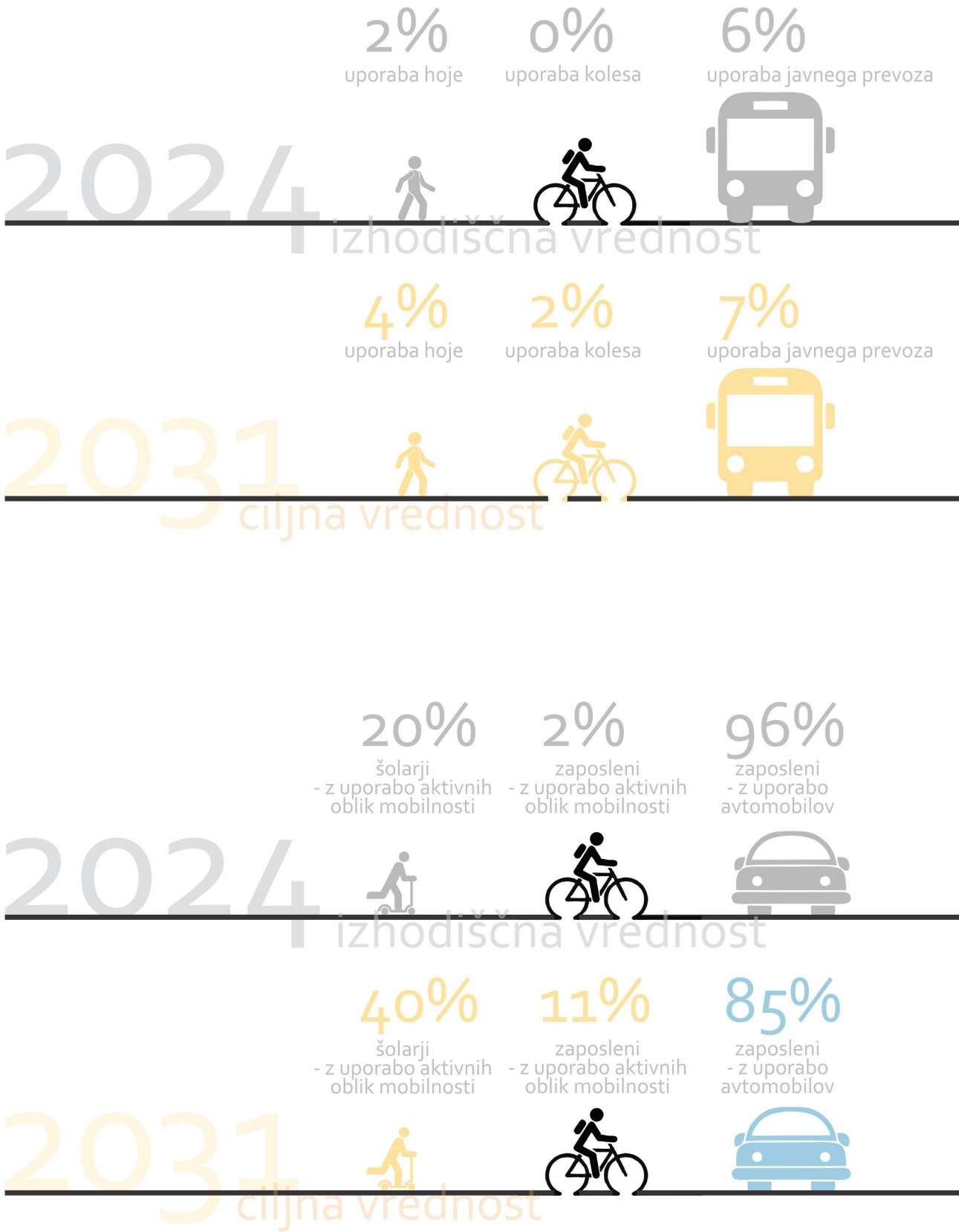
Vsak cilj OCPS je podprt s pripadajočimi ciljnimi vrednostmi, ki temeljijo na analizi obstoječega stanja in so usklajene z nacionalnimi ter evropskimi usmeritvami celostnega načrtovanja prometa. S tem se zagotavlja sistematično spremljanje in prilagajanje strategije glede na dejanske rezultate ter potrebe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

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

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

	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBNOSTI	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2024	Ciljna vrednost v letu 2031
1.	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Letno povprečje vseh tipov prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let	Znižati povprečno število vseh zabeleženih prometnih nesreč na leto v zaporednem obdobju 5 let	99 (med leti 2018- 2022)	80 (med leti 2027- 2031)
		Skupna dolžina površin za kolesarje v metrih	Dolžina površin za kolesarje [m]	19.276	30.000
		Skupna dolžina pločnikov v metrih	Dolžina pločnikov [m]	11.667	15.000
2.	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	96%	85%
3.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	6%	7%
4.	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	0%	2%
5.	Izboljšana kakovost bivanja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	20%	40%
		Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	2%	4%
6.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	2%	11%
7.	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	72%	67%

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



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



Slika 5: Primer dobre prakse prenove središča manjšega kraja – Jarenina

5 | Analiza obstoječega stanja

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

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

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

Vsebine analize pregleda obstoječega stanja so združene v naslednja podpoglavja:

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

5.1 / SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Občina Pesnica spada v podravsko statistično regijo in meri 76 km², kar jo po površini uvršča na 89. mesto med slovenskimi občinami. Leži na razgibanem gričevnatem območju Slovenskih goric z dolino reke Pesnice, kar vpliva na zagotavljanje dostopnosti in povezljivosti med naselji.

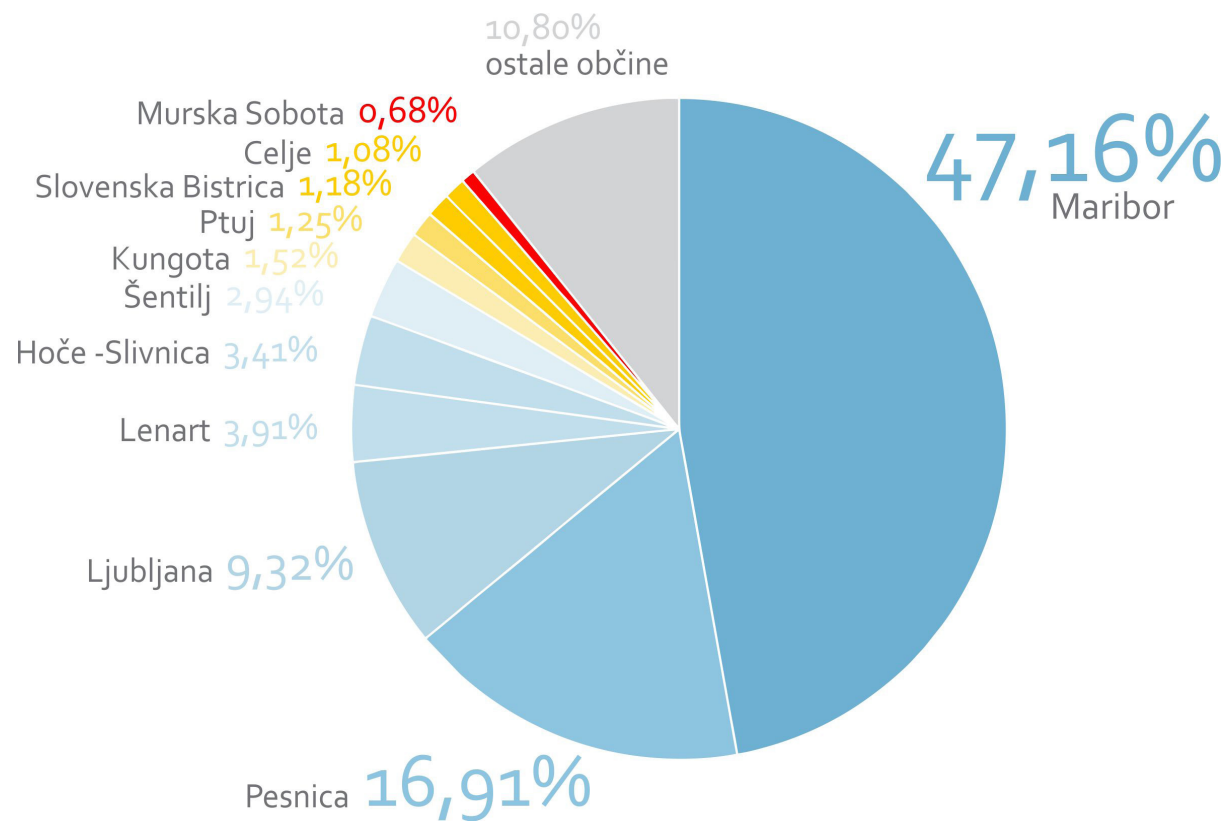
Sredi leta 2023 je imela občina približno 7.690 prebivalcev. Gostota naseljenosti je znašala 101 prebivalca na km², kar je nekoliko nižje od državnega povprečja (105 prebivalcev/km²). Naravni prirast je bil negativen (−6,0 na 1.000 prebivalcev), medtem ko je selitveni prirast znašal 19,6 na 1.000 prebivalcev. Povprečna starost prebivalcev občine znaša 46,0 leta, kar je višje od povprečja v Sloveniji (44,1 leta), kar kaže na trend staranja prebivalstva.

Na področju predšolske vzgoje delujejo štiri enote vrtcev: Vrtec Pesnica in Vrtec Pernica (organizacijski enoti Osnovne šole Pesnica), ter Vrtec Jarenina (pri Osnovni šoli Jarenina) in Vrtec Jakobski Dol (pri Osnovni šoli Jakobski Dol). V šolskem letu 2023/24 je v vse vrtce skupaj vpisanih 2554 otrok. V osnovne šole občine Pesnica – Osnovno šolo Pesnica s podružnico Pernica, Osnovno šolo Jarenina ter Osnovno šolo Jakobski Dol – je bilo v šolskem letu 2022/2023 vključenih približno 580 učencev.

Leta 2024 ima občina 2.962 delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov). Od teh jih 16,9 % dela v občini, medtem ko jih kar 83,1 % dnevno migrira na delo v druge občine. Največ jih je zaposlenih v Mariboru (1.397 oseb oziroma 47,16 %), sledijo Ljubljana (276 oseb oziroma 9,32 %) ter Lenart (111 oseb oziroma 3,91 %). Ti podatki kažejo na izrazito prisotnost dnevnih delovnih migracij izven občine.

Občina Pesnica ima dobro razvito cestno omrežje, ki obsega približno 185,3 km javnih poti in 73,2 km lokalnih cest. Pomembne regionalne ceste R2-436 (Počehova–Zgornja Kungota), R2-437 (Šentilj–Pesnica) in R2-449 (Pesnica–Lenart) so locirane na zahodu in jugu občine ter omogočajo povezovanje z okoliškimi regijami in pomembnimi središči, kot so Maribor, Lenart in Šentilj. Avtocestna povezava A1 občini zagotavlja hitro dostopnost do širših prometnih koridorjev. Poleg tega železniška proga proti Avstriji prečka občinsko območje, kar občini daje strateški pomen in jo povezuje s severovzhodno Slovenijo ter mednarodnim prometom.

Ugodna geografska lega občine, hitre prometne povezave do večjih središč ter dobre izobraževalne in zaposlitvene možnosti so dejavniki, ki občino naredijo privlačno za nove prebivalce. Hkrati pa ti dejavniki nakazujejo na potrebo po ustreznem načrtovanju prometa, ki bo omogočalo učinkovito mobilnost in kakovostno bivanje.



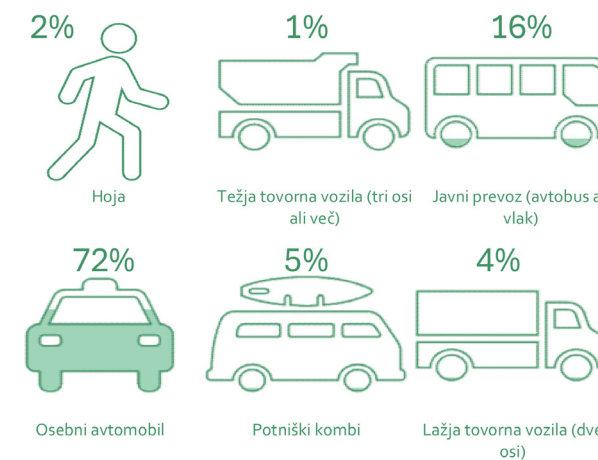
Grafikon 3: Delovna migracija prebivalcev Občine Pesnica po občinah zaposlitve za leto 2024. Vir: SURS.

5.2 / POTOVALNE NAVADE V OBČINI

Potovalne navade odražajo strukturo vsakodnevne mobilnosti. Izvedeno je bilo kordonsko štetje prometa na dveh števnih mestih, in sicer na R2-437/0268 Šentilj–Pesnica pri Osnovni šoli Pesnica in na LC310031 Vosek–Jarenina–Šentilj pri Osnovni šoli Jarenina. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih načinih pri poteh v šolo ter o deležu otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih je bila izvedena anketa med šolarji na Osnovni šoli Pesnica in Osnovni šoli Jarenina. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih ter dolžinah poti na delo je bila izvedena anketa o potovalnih načinih pri poteh na delo med zaposlenimi na Osnovni šoli Pesnica in Osnovni šoli Jarenina.

Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (rezultati kordonskega štetja prometa izvedenega 28.5.2024 pri Osnovni šoli Pesnica in Osnovni šoli Jarenina v času jutranje in popoldanske prometne konice).

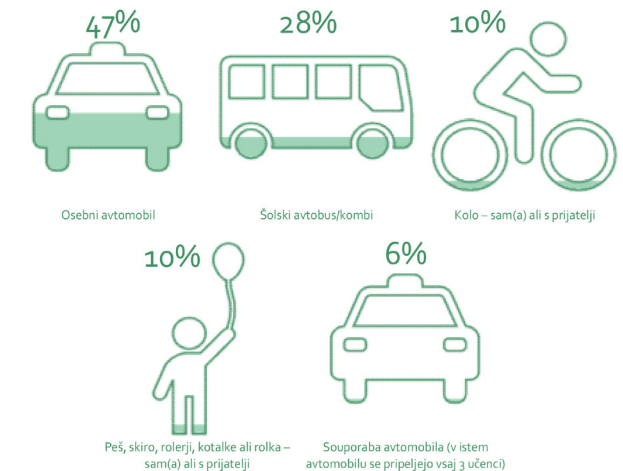
Večinski delež uporabe potovalnih načinov na glavni prometnici predstavlja avtomobil z 72%. Delež uporabe javnega prevoza predstavlja 6% in delež uporabe organiziranega šolskega prevoza 10%. Delež uporabe hoje predstavlja 5%, medtem ko deleža uporabe kolesa ni bilo zaznati. Preostali delež predstavljajo motorji, potniški kombiji ter lažja in težja tovorna vozila. Turističnih avtobusov, občasnega avtobusnega prevoza in kmetijske mehanizacije se ne upošteva pri izračunu deležev uporabe prometnih načinov.



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

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo (rezultati ankete o potovalnih navadah učencev 3., 5. in 7. razreda Osnovne šole Pesnica in Osnovne šole Jarenina v sredini junija 2024)

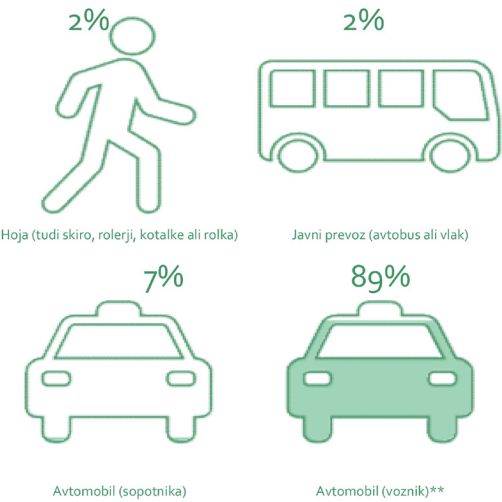
Večinski delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo predstavlja avtomobil z 54%. Sledi delež uporabe šolskega avtobusa/kombija 28%. Delež uporabe hoje in delež uporabe kolesa znašata vsak po 10%. Deleža otrok, ki pri poteh v šolo uporabljajo javni prevoz, ni bilo zaznati.



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

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedeni v drugi polovici meseca junija 2024 med zaposlenimi v Osnovni šoli Pesnica in Osnovni šoli Jarenina)

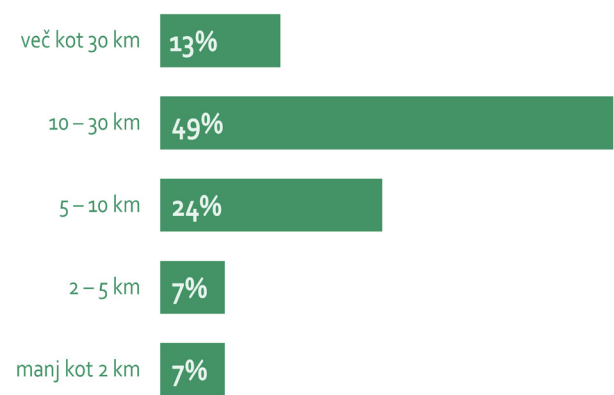
Pri poteh na delo delež uporabe avtomobila predstavlja 88% (kot voznik ali kot sopotnik v avtomobilu). Delež uporabe hoje predstavlja 2%, kakor tudi delež uporabe javnega prevoza 2%. Deleža uporabe kolesa pri poteh na delo ni bilo zaznati.



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

Dolžine poti na delo (rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedeni v drugi polovici meseca junija 2024 med zaposlenimi v Osnovni šoli Pesnica in Osnovni šoli Jarenina)

Večina anketiranih zaposlenih je od dela oddaljenih med 10km in 30km (49%). Več kot 30 km je od dela oddaljenih 13% anketiranih, med 5km in 10km 24%, med 2km in 5km 7% in manj kot 2km 7% anketiranih.



Grafikon 7: Prikaz dolžin poti na delo

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



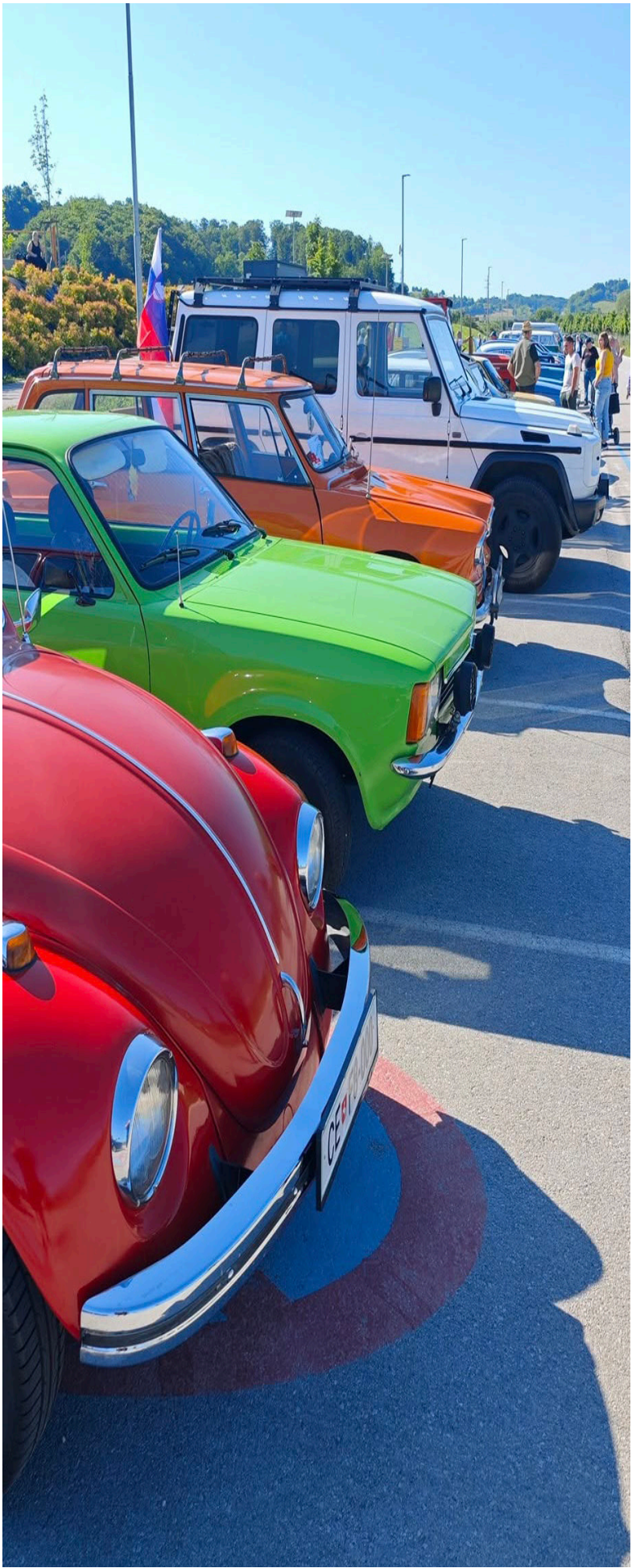
Grafikon 8: Zadovoljstvo občanov z izvajanjem ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti
vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

5.3 / KLJUČNE UGOTOVITVE

Ključne ugotovitve predstavljajo strnjen pregled najpomembnejših spoznanj, pridobljenih z analizo obstoječega stanja in prikazujejo trenutno stanje prometnega sistema skozi prizmo doseženih izboljšav, obstoječih izzivov in razvojnih priložnosti.

V uvodnem delu so predstavljeni dosežki, ki ponazarjajo napredek na ključnih področjih mobilnosti v občini. Sledi pregled izzivov, ki še vedno vplivajo na neenakomerno razvitost prometnega sistema in omejujejo njegovo celovito delovanje. Ti izzivi pa hkrati odpirajo priložnosti za ciljno usmerjene izboljšave – prav na tistih segmentih, kjer so potrebe največje in kjer lahko ukrepi najbolj prispevajo k bolj uravnoteženemu, dostopnemu in trajnostnemu prometnemu okolju.

- 1 Ključni dosežki**
 - Osnovna infrastruktura za hojo je vzpostavljena v središču vsake krajevne skupnosti
 - Vzpostavljene prve kolesarske površine
 - Osnovna dostopnost javnega prevoza v vsaki krajevni skupnosti
 - Ustrezno razvejana mreža javnih cest zagotavlja dostopnost vsem občanom
- 2 Ključni izzivi**
 - Razgiban relief, razpršena poselitev in visoki stroški vzdrževanja cest
 - Pomanjkanje površin za pešce in kolesarje
 - Nizka uporaba javnega prevoza
 - Občutena nizka varnost po celotnem območju občine
- 3 Ključne priložnosti**
 - Zagotavljanje dodatnih površin za pešce in kolesarje
 - Spodbujanje uporabe javnega prevoza
 - Zmanjševanje individualne rabe osebnega avtomobila



Slika 6: Razstava starodobnikov

Ključni dosežki

Ključni dosežki pomagajo razumeti trenutno stanje prometa v občini in usmerjajo prihodnje načrtovanje. So podlaga za učinkovito pripravo strategije, saj pokažejo, kaj že deluje in kje so še možnosti za izboljšave.

1

OSNOVNA INFRASTRUKTURA ZA HOJO JE VZPOSTAVLJENA V SREDIŠČU VSAKE KRAJEVNE SKUPNOSTI

2

VZPOSTAVLJENE PRVE KOLESARSKE POVRŠINE

3

OSNOVNA DOSTOPNOST JAVNEGA PREVOZA V VSAKI KRAJEVNI SKUPNOSTI

4

USTREZNO RAZVEJANA MREŽA JAVNIH CEST ZAGOTAVLJA DOSTOPNOST VSEM OBČANOM

1 / OSNOVNA INFRASTRUKTURA ZA HOJO JE VZPOSTAVLJENA V SREDIŠČU VSAKE KRAJEVNE SKUPNOSTI

Občina Pesnica je na področju hoje že dosegla pomembne korake, saj je v središčih vseh krajevnih skupnosti zagotovljena osnovna infrastruktura, ki omogoča varno in udobno gibanje pešcev. Ob glavni prometnici so urejene površine za hojo, kar zagotavlja varen dostop do ključnih javnih ustanov, kot so osnovne šole (z izjemo Pernice), cerkve, športna igrišča in druge vsakodnevno obiskane točke. Ta ureditev pomembno prispeva k kakovosti bivanja v posameznih središčih in spodbuja hojo kot osnovno obliko mobilnosti za krajše razdalje. Urejene površine ne le izboljšujejo varnost, temveč krepijo tudi družbeni vidik prostora, saj spodbujajo uporabo javnih površin, večjo prisotnost ljudi v javnem prostoru ter povezanost med prebivalci. Hoja tako ni več zgolj način premikanja, temveč pomemben del vsakdanjega življenja in skupnostnega utripa.

2 / VZPOSTAVLJENE PRVE KOLESARSKE POVRŠINE

Občina Pesnica je v zadnjih letih naredila pomemben korak na področju razvoja kolesarske infrastrukture z vzpostavitvijo prvih urejenih površin za kolesarje. Ob prenovi odseka državne ceste pri novem nadhodu nad železniško progo v Pesnici je bila urejena dvostranska mešana pot za pešce in kolesarje, ki pomembno prispeva k večji varnosti in udobju kolesarjev. Dodatne kolesarske povezave so bile vzpostavljene na trasi iz občine Šentilj skozi Jareninski dol v smeri proti Pernici in Jakobskemu dolu, deloma kot ločene kolesarske steze, deloma kot površine za souporabo vozišča. S tem se je začel oblikovati osnovni okvir kolesarskega omrežja, ki predstavlja dobro podlago za nadaljnji razvoj aktivne mobilnosti v občini.



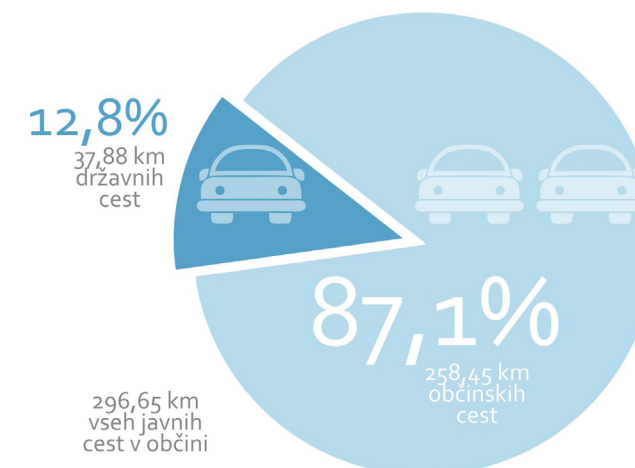
Slika 7: Urejena dvosmerna kolesarska steza z zaščitno ograjo pri Jarenini

3 / OSNOVNA DOSTOPNOST JAVNEGA PREVOZA V VSAKI KRAJEVNI SKUPNOSTI

Občina Pesnica ima vzpostavljeno osnovno dostopnost do javnega prevoza v vseh krajevnih skupnostih, kar pomembno prispeva k mobilnosti prebivalcev ter njihovi povezanosti z regijskimi in medobčinskimi središči. Več avtobusnih linij omogoča neposredno povezavo z Mariborom, pri čemer traja vožnja od približno 10 minut iz Pesnice do 22 minut iz Jakobskega dola, kar omogoča razmeroma hiter in enostaven dostop do delovnih mest, izobraževalnih ustanov in storitev. Poleg povezav z Mariborom imata Pesnica in Jareninski dol avtobusno povezavo z občino Šentilj, Pernica z občino Lenart, Jakobski dol pa z občino Sveti Jurij v Slovenskih goricah. Te medobčinske povezave so še posebej pomembne z vidika zaposlitvene mobilnosti, saj Šentilj in Lenart sodita med večje zaposlovalne centre za prebivalce občine Pesnica. Vzpostavljena mreža javnega prevoza tako predstavlja trdno osnovo za nadaljnji razvoj dostopne, povezane in trajnostno naravnane mobilnosti v občini.

4 / USTREZNO RAZVEJANA MREŽA JAVNIH CEST ZAGOTAVLJA DOSTOPNOST VSEM OBČANOM

Občina Pesnica ima ustrezno razvejano mrežo javnih cest, ki zagotavlja dobro prometno dostopnost vsem prebivalcem, ne glede na oddaljenost od osrednjih krajevnih središč. Skupna dolžina javnih cest v občini znaša 296,652 km, od tega 37,885 km predstavljajo državne ceste, preostanek pa občinske ceste, med katerimi je 73,179 km lokalnih cest in 185,269 km javnih poti. Ključno prometno vozlišče predstavlja strateško umeščeno krožišče, ki omogoča neposreden dostop do štajerske avtoceste A1, pomurske avtoceste A5 in hitre ceste H2 proti Mariboru ter povezave na regionalne ceste R2-437 (Šentilj–Pesnica) in R2-449 (Pesnica–Lenart–Gornja Radgona). Te prometne povezave omogočajo učinkovit in varen dostop do širšega regijskega prostora, kar je pomembno za vsakodnevno mobilnost občanov, dostop do delovnih mest in storitev ter splošen gospodarski razvoj območja.



Grafikon 9: Cestno omrežje v občini Pesnica

Ključni izzivi

Prepoznavanje osrednjih prometnih izzivov je bistveno za uresničevanje ciljev strategije in prilagajanje prometnega sistema dejanskim potrebam občine. Namen njihove obravnave je prepoznati ključne problematike trenutnega prometnega sistema ter zagotoviti podlago za identifikacijo ključnih priložnosti.

- 1 RAZGIBAN RELIEF, RAZPRŠENA POSELITEV IN VISOKI STROŠKI VZDRŽEVANJA CEST
- 2 POMANJKANJE POVRŠIN ZA PEŠCE IN KOLESARJE
- 3 NIZKA UPORABA JAVNEGA PREVOZA
- 4 OBČUTENA NIZKA VARNOST PO CELOTNEM OBMOČJU OBČINE

1 / RAZGIBAN RELIEF, RAZPRŠENA POSELITEV IN VISOKI STROŠKI VZDRŽEVANJA CEST

Občina Pesnica se zaradi razgibanega terena in razpršene poselitve sooča z zahtevnimi pogoji za načrtovanje in vzdrževanje prometne infrastrukture. Poselitev, ki vključuje številna raztresena naselja in manjše zaselke, pomeni, da mora občina zagotavljati dostopnost po široki in razvejani mreži občinskih cest, kar predstavlja visoke stroške rednega vzdrževanja in obnove. Zaradi omejenih finančnih sredstev to pogosto omejuje tudi vlaganja v ukrepe za razvoj trajnostnih oblik mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje, ki sta v razgibanem reliefu že sicer manj privlačni in izvedljivo zahtevnejši. Dodaten izziv predstavljajo številni plazovi, ki so ob močnejših nalivih v preteklih letih povzročili znatno škodo na infrastrukturi ter dodatno obremenili občinski proračun z nujnimi sanacijami. Takšni pogoji zahtevajo posebej premišljeno načrtovanje, dolgoročno vzdržnost in iskanje sofinancerskih virov za razvoj celovitega in odpornega prometnega sistema.

2 / POMANJKANJE POVRŠIN ZA PEŠCE IN KOLESARJE

Občina Pesnica se še vedno sooča z izrazitim primanjkljajem ustrezne infrastrukture za pešce in kolesarje, zlasti izven glavnih središč. Čeprav so bili nekateri ključni odseki pločnikov že vzpostavljeni, v številnih območjih z večjo gostoto poselitve pešci še vedno hodijo po robu cestišča, kjer prevladuje motorni promet, kar povečuje tveganje za nesreče in zmanjšuje občutek varnosti. Pešpoti niso povezane v enotno in neprekinjeno omrežje, dostopi do avtobusnih postajališč pa pogosto niso urejeni tako, da bi bili varni in dostopni za vse uporabnike. Na področju kolesarjenja je bil sicer narejen začetni premik, vendar še vedno manjkajo ključne povezave, predvsem med posameznimi naselji.



Slika 8: Za pešce in kolesarje ni urejenega dostopa do železniške postaje

Najbolj kritične razmere so na državnih cestah, kjer kolesarji pogosto delijo cestišče z osebnimi in tovornimi vozili, kljub visoki prisotnosti rekreativnega in vsakodnevnega kolesarskega prometa. Nepovezanost kolesarskih poti ter pomanjkanje ustreznih varnostnih rešitev tako pomembno omejujeta razvoj kolesarjenja kot varne, privlačne in trajnostne oblike mobilnosti v občin.

3 / NIZKA UPORABA JAVNEGA PREVOZA

Kljub vzpostavljeni avtobusni in železniški infrastrukturi se občina Pesnica sooča z zelo nizko uporabo javnega prevoza, čeprav bi ta zaradi oddaljenosti od regijskih središč in razgibanega terena lahko predstavljal ustrezno alternativo osebnemu avtomobilu. Eden ključnih razlogov za nizko uporabnost so neustrezno usklajeni vozni redi in pomanjkljiva frekvenca linij, zlasti na relacijah skozi Jareninski dol in Jakobski dol. Občani se pogosto odločajo za uporabo osebnih vozil zaradi ustaljenih potovalnih navad, slabe dostopnosti in neustrezno urejenih avtobusnih postajališč, ki so ponekod preveč razpršena ali ne nudijo osnovne infrastrukture za varno in udobno uporabo. Dodatno oviro predstavljajo neurejene ali povsem manjkajoče varne peš povezave do postajališč, zlasti na območjih razpršene poselitve. Čeprav ima občina strateško umeščeno železniško postajo, je njena uporabnost omejena zaradi redkega ustavljanja potniških vlakov. Nizka uporaba javnega prevoza je tako posledica kombinacije infrastrukturnih, organizacijskih in vedenjskih dejavnikov, ki zahtevajo celovit, usklajen in dolgoročno usmerjen pristop k izboljšanju dostopnosti in privlačnosti javnega potniškega sistema.

4 / OBČUTENA NIZKA VARNOST PO CELOTNEM OBMOČJU OBČINE

V občini Pesnica je občutena prometna varnost nizka, kar potrjujejo tako izkušnje občanov kot rezultati analize v okviru priprave OCPS. Skozi proces vključevanja javnosti je bilo izpostavljeno večje število potencialno konfliktnih točk ter območij s previsokimi hitrostmi, ki predstavljajo resno grožnjo za varnost vseh udeležencev v prometu, zlasti za pešce in kolesarje. Na nekaterih cestnih odsekih primanjkuje ustrezne prometne signalizacije – tako vertikalne kot horizontalne – kar dodatno zmanjšuje preglednost in občutek varnosti. V anketi je kar 55 % občanov ocenilo, da je za varnost pešcev slabo poskrbljeno, medtem ko kar 60 % meni enako za varnost kolesarjev. Izpostavljeni so bili tudi slabi pogoji za vključevanje gibalno oviranih oseb v promet, ki se pri vsakodnevnih opravkih srečujejo z dodatnimi fizičnimi in varnostnimi ovirami. Nizka stopnja občutene varnosti pomembno vpliva na pripravljenost prebivalcev za uporabo trajnostnih načinov mobilnosti in predstavlja enega ključnih izzivov za prihodnji razvoj varnega in vključujočega prometnega sistema.

Ključne priložnosti

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

1

ZAGOTAVLJANJE DODATNIH POVRŠIN ZA PEŠCE IN KOLESARJE

2

SPODBUJANJE UPORABE JAVNEGA PREVOZA

3

ZMANJŠEVANJE INDIVIDUALNE RABE OSEBNEGA AVTOMOBILA

1 / ZAGOTAVLJANJE DODATNIH POVRŠIN ZA PEŠCE IN KOLESARJE

Za spodbujanje trajnostne mobilnosti v občini Pesnica je ključno ustvariti pogoje za varno, neprekinjeno in privlačno uporabo aktivnih oblik prevoza, kar vključuje zagotavljanje ustreznih in varnih površin za pešce in kolesarje znotraj naselij in med njimi. Prednostno je treba urediti varne pešpoti v strnjenih območjih, zagotoviti varne šolske poti ter urediti pločnike ob regionalnih cestah v smeri Šentilja in Pernice (proti Lenartu), skupaj z dostopnimi in urejenimi povezavami do avtobusnih postajališč. Na področju kolesarjenja je ključnega pomena vzpostavitev varnih povezav ob celotni dolžini regionalnih cest Pesnica–Šentilj in Pesnica–Pernica–Lenart, saj bi to spodbudilo uporabo kolesa za vsakodnevne poti in rekreacijo ter zmanjšalo odvisnost od osebne avtomobila. Pomembno je tudi povezati krajevne skupnosti z neprekinjenimi in varnimi kolesarskimi potmi, pri čemer mora biti izbira tipa površine (kolesarski pas, sharrow, nivojsko ali prostorsko ločena steza) prilagojena prostorskim in prometnim razmeram. Ob vsaki rekonstrukciji lokalnega cestnega omrežja je smiselno sistematično preučiti možnosti za urejanje dodatnih površin za hojo in kolesarjenje, saj to dolgoročno prispeva k večji prometni varnosti in višji kakovosti bivanja v občini.

2 / SPODBUJANJE UPORABE JAVNEGA PREVOZA

Javni prevoz predstavlja za številne prebivalce občine Pesnica edino realistično alternativo osebne motorne prometu pri vsakodnevnih poteh na delo, v šolo ali po opravkih. Za povečanje njegove uporabe je nujno izboljšati tako učinkovitost kot tudi privlačnost storitve. Ključna priložnost se kaže v povečanju števila avtobusnih linij na relacijah, kjer so te trenutno redke, ter v usklajevanju časovnih razporedov z dejanskimi potovalnimi potrebami občanov na ravni celotne občine.



Slika 9: Hodnik za pešce v Jarenini

Prav tako je pomembno zagotoviti ustrezno opremljena, varna in lahko dostopna avtobusna postajališča, umeščena v razumen doseg večine naseljenih območij. Poleg izboljšav v avtobusnem prometu je potrebna tudi nadgradnja železniškega potniškega prometa, zlasti z večjim številom postankov potniških vlakov na železniški postaji v Pesnici. Sistemski nadgradnja javnega prevoza vključuje tudi ureditev manjših Park & Ride parkirišč, ki omogočajo kombiniranje vožnje z osebnim avtomobilom in nadaljevanje poti z javnim prevozom. Ob tem je pomembno spodbujati tudi integracijo z aktivnimi oblikami mobilnosti – ob vzpostavitvi kolesarskega omrežja je smiselno ob vseh pomembnejših postajališčih zagotoviti varna in funkcionalna stojala za kolesa.

3 / ZMANJŠEVANJE INDIVIDUALNE RABE OSEBNEGA AVTOMOBILA

Občina Pesnica ima zaradi svoje strateške lege – neposredne bližine Maribora, dostopa do avtocestne povezave in bližine prometnih tokov proti Avstriji – velik potencial za zmanjšanje individualne odvisnosti od osebne avtomobila. Ključna priložnost predstavljajo ukrepi za spodbujanje sopotništva, pri čemer je smiselno vzpostaviti parkirišča ob avtocestnih priključkih, zunaj naseljenih središč, kjer bi lahko prebivalci parkirali vozila in nato pot nadaljevali z dogovorjenimi skupnimi prevozi proti Mariboru, Ljubljani ali Avstriji. Vzpostavitev takšne infrastrukture bi prispevala k zmanjšanju števila vozil na cestah, večji prometni učinkovitosti in nižjim emisijam, obenem pa razbremenila prometno najbolj obremenjena središča v Pesnici in Pernici. Tak ukrep bi pripomogel k prijetnejšemu, varnejšemu in bolj kakovostnemu javnemu prostoru v naseljih ter splošnemu dvigu kakovosti bivanja v občini.



Slika 10: Odprtje fitnesa na prostem

6 I Pet stebrov ukrepanja

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

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

Vsebina je razdeljena na dve podpoglavji:

- 6.1 Strateška vodila
- 6.2 Ukrepi

Smeri ukrepanja so razdeljene na pet vsebinskih stebrov:

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

6.1 / STRATEŠKA VODILA

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

Vsako vodilo je opremljeno s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije. Ambicije se merijo na podlagi kazalnikov, ki zajemajo podatke o skupni dolžini pešpoti in kolesarskih površin, deležih in obsegu uporabe posameznih potovalnih načinov na glavni prometnici v občini ter deležih uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo in na delo.

STEBER UKREPANJA	PRIORITETA	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFICIRANE AMBICIJE			KAZALNIKI
			Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	
				2024	2031	
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	Oblikovanje prometnega sistema po željah občanov	Krepitev trajnostnih potovalnih navad s pristopom k načrtovanju prometa, ki vključuje prebivalce, spodbuja trajnostne oblike mobilnosti ter usklajuje ukrepe s potrebami in pričakovanji skupnosti	Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu (seštevek deleža uporabe hoje, kolesa in javnega prevoza)	8%	13%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
HOJA	Zagotavljanje dodatnih površin za pešce	Vzpostavitev varne in dostopne infrastrukture za pešce na prometnih poteh in izven njih	Povečati delež uporabe hoje v prometu	2%	4%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
			Dolžina pločnikov [m]	11.667	15.000	Skupna dolžina pločnikov v metrih
			Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo hojo	10%	20%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
KOLESARJENJE	Pospešen razvoj kolesarskega omrežja	Vzpostavitev varnih in povezanih površin za kolesarje	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo	0%	5%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
			Dolžina površin za kolesarje [m]	19.276	30.000	Skupna dolžina površin za kolesarje v metrih
			Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo kolo	10%	20%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
JAVNI PREVOZ	Izboljšanje pogojev za uporabo javnega prevoza kot edine realne alternative motornemu prometu	Izboljšanje učinkovitosti, varnosti, privlačnosti in dostopnosti javnega prevoza	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	6%	7%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
OSEBNI MOTORNI PROMET	Upravljanje prometa s ciljem zagotavljanja varnosti in zmanjševanja konkurenčnih prednosti osebnih avtomobilov napram trajnostnim oblikam mobilnosti	Z ustreznim upravljanjem prometa in umirjanjem hitrosti zmanjševati individualno odvisnost od osebnih avtomobilov	Zmanjšati delež avtomobilov v prometu	72%	67%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Tabela 2: Prikaz strateških vodil, prioritet in kvantificiranih ambicij

6.2 / UKREPI

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

Ukrepi po stebrih strategije:

- 1

I. STEBER Celostno prometno načrtovanje
 - Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS
 - Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti
 - Digitalizacija in inovacije
 - Sodelovanje v sklopu Evropskega tedna mobilnosti
 - Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk
 - Celovita prenova ulic in trgov skladno z načeli trajnostne mobilnosti
- 2

II. STEBER Hoja
 - Aktivno vzdrževanje pešpoti
 - Zagotavljanje varnih površin za pešce
 - Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti
 - Opremljanje javnih površin in zasaditve dreves
 - Zagotavljanje dodatnih javnih površin
 - Zagotavljanje dostopnosti za invalide
- 3

III. STEBER Kolesarjenje
 - Aktivno vzdrževanje površin za kolesarje
 - Izgradnja povezane kolesarske mreže
 - Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles
 - Vzpostavitev sistema za izposajo koles
 - Dodatna promocija in izobraževanja na področju kolesarjenja
- 4

IV. STEBER Javni prevoz
 - Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza
 - Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih
 - Izboljšanje ponudbe železniškega prevoza
 - Preučitev možnosti širše uporabe šolskih prevozov
 - Razvoj kombiniranih oblik mobilnosti
- 5

V. STEBER Osební motorni promet
 - Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije cestnega omrežja
 - Implementacija ukrepov za umirjanje prometa
 - Preureditev nevarnih križišč in odsekov
 - Preureditev okolice Osnovne šole Pesnica
 - Učinkovito upravljanje s parkiranjem



Slika 11: Celostna prometna ureditev ob športnem parku v Pesnici

I. STEBER:

Celotno prometno načrtovanje

V okviru stebra Celotno prometno načrtovanje bo občina Pesnica stremela k vzpostavitvi preglednega in trajnostno naravnega prometnega sistema. To bo vključevalo redno spremljanje izvajanja strategije z letnimi poročili, ki bodo na voljo tudi javnosti, ter izvajanje promocijskih in izobraževalnih aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Na področju digitalizacije bo občina preučila možnosti za uvedbo interaktivnih orodij, ki bodo prebivalcem olajšala dostop do prometnih informacij. Pomembno vlogo bo imelo tudi ozaveščanje skozi sodelovanje v širših kampanjah in vključevanje javnosti v prepoznavanje prometnih izzivov. Poleg tega je načrtovana tudi prenova prometnih ureditev, skladna z načeli trajnostne mobilnosti, kar bo prispevalo k bolj kakovostnemu in varnemu bivalnemu okolju.

1

**SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE
IZVAJANJA OCPS**

2

**SPODBUJANJE TRAJNOSTNIH
OBLIK MOBILNOSTI**

3

DIGITALIZACIJA IN INOVACIJE

4

**SODELOVANJE V SKLOPU
EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI**

5

**VZPOSTAVITEV REGISTRA
PROMETNO NEVARNIH TOČK**

6

**CELOVITA PRENOVA ULIC IN TRGOV
SKLADNO Z NAČELI TRAJNOSTNE
MOBILNOSTI**

1 / SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA OCPS

Po sprejetju Občinske celostne prometne strategije (OCPS) bo njeno izvajanje podvrženo rednemu spremljanju in vrednotenju. Vsako leto se bo pripravilo poročilo, ki bo zajemalo pregled napredka ter oceno učinkov izvedenih ukrepov. V skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja se bodo dosledno beležili tako obvezni kazalniki, ki jih občina posreduje pristojnemu ministrstvu, kot tudi dodatni kazalniki, izbrani glede na specifične cilje strategije. Rezultati spremljanja bodo predstavljeni tudi javnosti, kar bo prispevalo k večji transparentnosti in vključevanju vseh deležnikov. Tak pristop omogoča celovit nadzor nad izvajanjem strategije ter pravočasno prilagajanje ukrepov glede na zaznane spremembe in potrebe.

2 / SPODBUJANJE TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI

Občina Pesnica bo spodbujala prehod na bolj trajnostni prometni sistem z aktivnim spodbujanjem uporabe okolju prijaznih načinov prevoza, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz, saj učinkovita mobilnost zahteva ne le razvoj ustrezne infrastrukture, temveč tudi dolgoročno spreminjanje potovalnih navad občanov. V ta namen bo občina izvajala različne promocijske aktivnosti, kot so dnevi brez avtomobila, nagradne pobude za trajnostno mobilnost, skupinske kolesarske vožnje in izobraževalne kampanje, ob tem pa bo pomembno vlogo imelo tudi vključevanje vsebin v lokalne medije in objave na družbenih omrežjih, ki bodo širši javnosti približali pomen in prednosti trajnostne mobilnosti.

3 / DIGITALIZACIJA IN INOVACIJE

Občina Pesnica bo z uvajanjem digitalizacije in inovacij v prometno načrtovanje izboljšala preglednost, dostopnost in učinkovitost prometnega sistema. Ključen del tega ukrepa bo priprava interaktivnih zemljevidov, ki bodo prikazovali varne poti za pešce in kolesarje, lokacije parkirišč ter omrežje javnega prevoza, občina pa bo preučila tudi razvoj mobilne aplikacije, ki bo občanom omogočala dostop do voznih redov, opozoril o zaporah ter enostavno prijavo težav v prometnem prostoru.

4 / SODELOVANJE V SKLOPU EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI

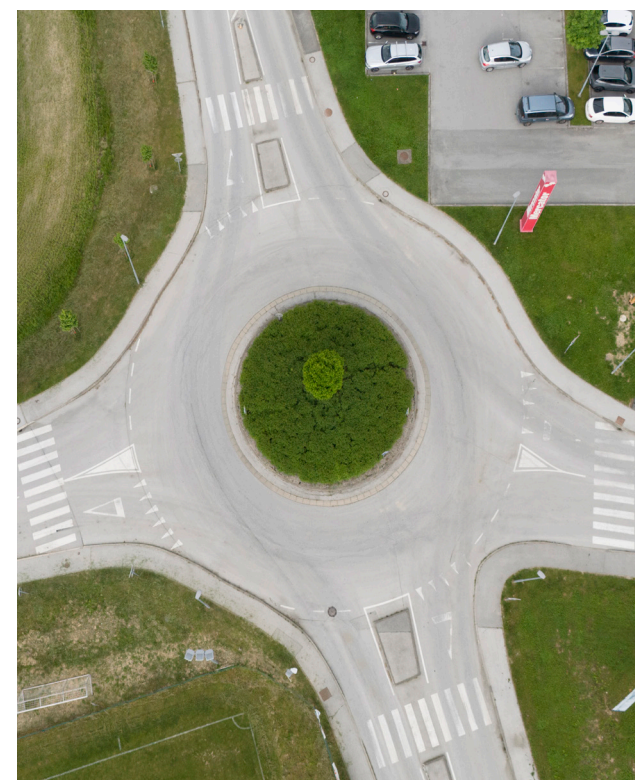
Občina Pesnica bo aktivno sodelovala v kampanji Evropski teden mobilnosti, ki predstavlja pomembno priložnost za ozaveščanje prebivalcev o prednostih trajnostne mobilnosti in za spodbujanje uporabe okolju prijaznih načinov prevoza. V okviru kampanje bodo organizirani različni dogodki, skupinske kolesarske vožnje, predstavitve varnega kolesarjenja in druge interaktivne aktivnosti, namenjene različnim ciljnim skupinam, s čimer bo občina krepila zavedanje o vplivu mobilnosti na okolje, zdravje in kakovost bivanja ter spodbujala spremembo potovalnih navad.

5 / VZPOSTAVITEV REGISTRA PROMETNO NEVARNIH TOČK

Občina Pesnica bo vzpostavila register prometno nevarnih točk, s katerim bo sistematično evidentirala lokacije, kjer se pojavljajo pomanjkljivosti v infrastrukturi ali pogoste nevarne prometne situacije. Register bo zajemal površine za pešce, kolesarje, uporabnike javnega prevoza in motornega prometa ter bo temeljil na strokovnih analizah, podatkih o prometnih nesrečah in povratnih informacijah občanov, s čimer bo občina pridobila celovit vpogled v stanje prometne varnosti in lahko ciljno usmerjala ukrepe za njeno izboljšanje.

6 / CELOVITA PRENOVA ULIC IN TRGOV SKLADNO Z NAČELI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Občina Pesnica načrtuje postopno celovito prenovu izbranih ulic in trgov, ki bo temeljila na načelih trajnostne mobilnosti ter izboljšala kakovost bivanja v naseljih. Ključni poudarki prenove bodo širitev in ureditev površin za pešce in kolesarje, umirjanje motornega prometa, uvedba zelenih elementov (ozelenitve), namestitev urbane opreme ter preoblikovanje prometnih režimov, kjer bo to smiselno – denimo z uvedbo enosmernih ali slepih ulic. Prva testna ureditev bo izvedena v Pernici, in sicer na odseku od kolesarskega poligona mimo cerkve proti mostu. Ob pozitivnem odzivu lokalne skupnosti bodo podobni pristopi uporabljeni tudi v drugih naseljih. Celovite prenove bodo prednostno vključene v projekte rekonstrukcij cest ter usmerjene v bolj strnjena območja, kjer je z vidika kakovosti prostora in prometne varnosti učinek največji. Tak pristop omogoča dolgoročno preoblikovanje naselij v bolj prijazna, varna in trajnostno naravnana okolja.



Slika 12: Krožno križišče v Pesnici

II. STEBER: Hoja

V okviru stebra Hoja si bo občina Pesnica prizadevala za celovito izboljšanje pogojev za varno in prijetno gibanje pešcev na celotnem območju občine. Poseben poudarek bo namenjen urejanju varnih poti za vsakodnevne opravke, šolske poti in dostop do storitev, pri čemer bodo ukrepi usmerjeni v vzpostavitev dodatnih površin za hojo ter nadgradnjo obstoječih. S sodobno urbano opremo, zasaditvami in ustvarjanjem prijetnega javnega prostora želi občina spodbujati hojo kot privlačno, varno in vključujočo obliko mobilnosti. Pri tem bo posebno pozornost namenila tudi dostopnosti za invalide in druge ranljive skupine. Celostni pristop bo izboljšal kakovost bivanja, omogočil več vsakodnevnih poti peš in prispeval k večji družbeni povezanosti.

1

**AKTIVNO VZDRŽEVANJE
PEŠPOTI**

2

**ZAGOTAVLJANJE VARNIH POVRŠIN
ZA PEŠCE**

3

**ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNIH
SPREHAJALNIH POTI**

4

**OPREMLJANJE JAVNIH POVRŠIN IN
ZASADITVE DREVES**

5

**ZAGOTAVLJANJE DODATNIH
JAVNIH POVRŠIN**

6

**ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI
ZA INVALIDE**

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE PEŠPOTI

Občina Pesnica bo namenila več pozornosti rednemu in načrtnemu vzdrževanju obstoječih pešpoti, saj so kakovostne in varne poti za hojo temelj za spodbujanje aktivne mobilnosti. Ukrepi bodo vključevali sprotno odpravljanje poškodb in obrabe pohodnih površin, urejanje robov, odstranjevanje ovir ter zagotavljanje preglednosti in čistoče. Posebna skrb bo namenjena varnim šolskim potem, kjer bodo ukrepi usmerjeni v izboljšanje pogojev za hojo otrok in drugih ranljivih skupin, vključno z osvetlitvijo, signalizacijo in ureditvijo prehodov.

2 / ZAGOTAVLJANJE VARNIH POVRŠIN ZA PEŠCE

Občina Pesnica bo pristopila k postopnemu zagotavljanju dodatnih varnih površin za hojo, s čimer želi izboljšati pogoje za gibanje pešcev po celotnem območju občine. Ključno vlogo bo imela pri spodbujanju države k ureditvi površin ob prometno najbolj obremenjenih državnih cestah, zlasti na relacijah Pesnica–Šentilj in Pesnica–Lenart. Na lokalni ravni bo občina samostojno urejala ali nadgrajevala površine za pešce znotraj naselij z večjo poseljenostjo, s poudarkom na varnih dostopih do šol, cerkva, naravnih območij in drugih pomembnih točk. Način izvedbe bo prilagojen prostorskim in tehničnim razmeram, pri čemer bodo površine urejene kot pločniki, mešane površine za pešce in kolesarje ali ločeni obcestni pasovi. Cilj ukrepa je izboljšati varnost in dostopnost za vse uporabnike, zlasti ranljive skupine, ter spodbuditi hojo kot vsakodnevno obliko trajnostne mobilnosti.

3 / ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNIH SPREHAJALNIH POTI

Občina Pesnica bo celovito pristopila k razvoju novih in vzdrževanju obstoječih sprehajalnih poti, ki bodo namenjene rekreaciji, povezovanju in spodbujanju trajnostnega turizma. Poti bodo opremljene z informativnimi tablami in označbami, po potrebi pa bo imenovan tudi skrbnik za redno vzdrževanje. Načrtovanje bo potekalo v sodelovanju z lokalno skupnostjo, kar bo zagotovilo usklajenost poti s potrebami prebivalcev ter povečalo njihovo uporabnost in privlačnost.



4 / OPREMLJANJE JAVNIH POVRŠIN IN ZASADITVE DREVES

Občina Pesnica bo na frekventnih pešpotih, trgih in drugih javnih površinah namenjenih hoji postopno uvajala urbano opremo z namenom povečanja varnosti, udobja in privlačnosti prostora za pešce. V ta namen bodo postavljene klopi, koši za odpadke, pitniki in ustrezna javna razsvetljava, ki bo zagotavljala dobro vidljivost in občutek varnosti tudi v večernih urah. Poleg tega bodo ob poti zasajena drevesa in drugo zelenje, ki bo izboljšalo mikroklimatske pogoje, ustvarilo prijetnejše okolje ter zagotavljalo senco ob bolj obremenjenih odsekih.

5 / ZAGOTAVLJANJE DODATNIH JAVNIH POVRŠIN

Občina Pesnica bo v prihodnjih letih načrtno povečevala obseg kakovostno urejenih javnih površin, namenjenih druženju, sprostitvi ter vsakodnevni rabi vseh generacij. Poseben poudarek bo namenjen prenovi osrednjega trga v Pernici in ureditvi vaškega jedra v Pernici, ki bosta zasnovana kot odprta, večnamenska prostora za srečevanja, dogodke in vključujoče skupnostno življenje. Ureditve bodo vsebovale ustrezne površine za pešce, urbano opremo (klopi, koši, razsvetljava), zasaditve in druge elemente za prijetnejše javne prostore. Občina bo javne površine urejala tudi v drugih krajevnih skupnostih, pri čemer bo aktivno upoštevala potrebe lokalnega okolja in spodbujala rešitve, ki krepijo družbeno povezanost, dostopnost ter trajnostno rabo prostora.

5 / ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE

Občina Pesnica bo pri urejanju javnega prostora dosledno upoštevala načela univerzalne dostopnosti ter pri načrtovanju prometne in prostorske infrastrukture sistematično uvajala rešitve, ki omogočajo varno, neodvisno in enakovredno uporabo prostora tudi invalidom in drugim gibalno oviranim osebam. Med ključne ukrepe bodo sodili spuščeni robniki, ustrezno oblikovane klančine, taktilne oznake za slepe in slabovidne, dostopna avtobusna postajališča ter zagotovitev fizično dostopnega okolja do vseh javnih objektov. Občina bo spodbujala postopno prilagoditev obstoječih objektov, ki trenutno ne izpolnjujejo predpisanih standardov, in zagotovila, da bodo novi posegi že načrtovani skladno z veljavnimi tehničnimi zahtevami glede naklonov, prehodnosti in ergonomije. S tem bo omogočeno vključujoče in samostojno gibanje vsem uporabnikom prostora.

Slika 13: Občinska stavba - Občina Pesnica bo celovito urejala pogoje za varno, udobno in vključujočo hojo ter kakovostno preživljanje prostega časa

III. STEBER: Kolesarjenje

Občina Pesnica bo v okviru stebra Kolesarjenje celovito izboljševala pogoje za varno in udobno uporabo kolesa v vsakodnevnom prometu ter za rekreacijo. Vzpostavila bo povezano mrežo kolesarskih poti med krajevnimi skupnostmi in s sosednjimi občinami, skrbela za redno vzdrževanje ter uredila stojala, počivališča in servisne točke za kolesa. V sodelovanju z drugimi občinami bo uvedla sistem izposoje e-koles. Poudarek bo tudi na izobraževanju in promociji varne uporabe kolesarskih poti, z vključevanjem lokalnih skupnosti in šol.

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE POVRŠIN ZA KOLESARJE

2

IZGRADNJA POVEZANE KOLESARSKE MREŽE

3

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

4

VZPOSTAVITEV SISTEMA ZA IZPOSOJO KOLES

5

DODATNA PROMOCIJA IN IZOBRAŽEVANJA NA PODROČJU KOLESARJENJA

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE POVRŠIN ZA KOLESARJE

Občina Pesnica bo z rednim in sistematičnim vzdrževanjem obstoječih kolesarskih poti skrbela za njihovo varno in udobno uporabo v vseh letnih časih. Vzdrževanje bo zajemalo odpravo poškodb vozišča, kot so razpoke in udrtine, košnjo vegetacije, čiščenje poti ter redno obnovo prometne signalizacije. Dodatna pozornost bo namenjena preglednosti na križiščih in priključkih, s čimer se bo zmanjšalo tveganje za nesreče in izboljšala splošna prometna varnost. Z doslednim vzdrževanjem želi občina ohraniti kakovost kolesarske infrastrukture ter spodbuditi njeno redno uporabo.

2 / IZGRADNJA POVEZANE KOLESARSKE MREŽE

Občina Pesnica bo postopno razvijala celovito in povezano mrežo kolesarskih poti, s ciljem omogočiti varno, udobno in privlačno kolesarjenje za vsakodnevne poti med naselji in do ključnih storitev. Poseben poudarek bo namenjen vključevanju kolesarskih površin ob rekonstrukcijah občinskih cest, kjer bo glede na prostorske možnosti zagotovljena ureditev ločenih stez, kolesarskih pasov ali skupnih površin. Občina bo hkrati aktivno spodbujala državo k ureditvi ustreznih kolesarskih povezav ob državnih cestah. Vzpostavitev povezav med krajevnimi skupnostmi ter proti sosednjim občinam (Šentilj, Maribor, Lenart, Kungota) bo ključna za krepitev trajnostne mobilnosti, izboljšanje dostopnosti in zmanjšanje odvisnosti od osebne avtomobila.

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

Občina Pesnica bo z vzpostavitvijo dodatne spremljevalne infrastrukture za kolesarje bistveno izboljšala pogoje za varno, udobno in privlačno uporabo kolesa tako za vsakodnevne potrebe kot za rekreacijo. Na ključnih lokacijah po občini – pri šolah, kulturnih domovih, trgih, športnih objektih, trgovinah in postajališčih javnega prevoza – bodo umeščena ustrezna stojala za kolesa, ki bodo omogočila varno parkiranje in spodbujala kombinirano rabo kolesa in javnega prevoza. Poleg tega bo občina postopoma vzpostavljala počivališča, opremljena s klopmi, koši, pitniki ter servisnimi in polnilnimi postajami za osnovno vzdrževanje koles. Ta infrastruktura bo umeščena v primernih razmikih glede na teren, dolžino poti in predvideno intenzivnost uporabe, ter bo nastajala usklajeno z razvojem kolesarskega omrežja. Tak pristop bo prispeval k večji uporabnosti in kakovosti kolesarske izkušnje na celotnem območju občine.

4 / VZPOSTAVITEV SISTEMA ZA IZPOSOJO KOLES

Občina Pesnica načrtuje vzpostavitev sistema za izposajo električnih koles, ki bo zasnovan v sodelovanju s sosednjimi občinami kot del širšega, medobčinsko povezanega omrežja. Sistem bo prilagojen značilnostim lokalnega terena in potrebam prebivalcev, zato bo temeljil predvsem na e-kolesih, ki omogočajo enostavno premagovanje daljših razdalj in višinskih razlik. Namen ukrepa je omogočiti dostopno in praktično alternativo osebnemu avtomobilu za dnevne poti ter spodbuditi uporabo kolesa kot trajnostnega načina prevoza. Ko bo zgrajena ustrezna kolesarska infrastruktura znotraj občine in do sosednjih občin, bo sistem postopno razširjen v vse krajevne skupnosti. Na ta način bo omogočeno učinkovito povezovanje mobilnosti na lokalni in regionalni ravni.

5 / DODATNA PROMOCIJA IN IZOBRAŽEVANJA NA PODROČJU KOLESARJENJA

Občina Pesnica bo z rednimi promocijskimi in izobraževalnimi dejavnostmi spodbujala varno in odgovorno uporabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva. Za občane bodo organizirani izobraževalni programi, ki bodo vključevali tako teoretični del – s poudarkom na razumevanju prometnih pravil, različnih vrst kolesarskih površin (steze, pasovi, sharrowi) in talnih označb – kot tudi praktični del v realnem prometnem okolju pod vodstvom usposobljenih inštruktorjev. Posebna pozornost bo namenjena najmlajšim, saj bo občina v sodelovanju z lokalnimi šolami v učne programe vključila kolesarske vsebine. Zgodnje ozaveščanje otrok in mladostnikov bo prispevalo k dolgoročnemu razvoju prometne kulture in trajnostnih potovalnih navad.



Slika 14: Prireditve in promocija OCPS, kolesarstva,...

IV. STEBER: Javni prevoz

V okviru stebra Javni prevoz bo občina Pesnica izboljševala dostopnost in privlačnost potniškega prometa z bolj usklajenimi voznimi redi, večjo pogostostjo avtobusnih povezav ter sodobno urejenimi in dostopnimi postajališči. Spodbujala bo večje vključevanje železniške postaje v Pesnici v regionalni prometni sistem, preučila možnosti širše uporabe šolskih prevozov za ranljive skupine in razvijala kombinirane oblike mobilnosti z »Park & Ride« parkirišči ter stojali za kolesa, s čimer želi povečati uporabo trajnostnih oblik prevoza.

1

IZBOLJŠANJE PONUDBE
JAVNEGA PREVOZA

2

PRENOVA AVTOBUSNIH
POSTAJALIŠČ IN
VZPOSTAVITEV NOVIH

3

IZBOLJŠANJE PONUDBE
ŽELEZNIŠKEGA PREVOZA

4

PREUČITEV MOŽNOSTI ŠIRŠE
UPORABE ŠOLSKIH PREVOZOV

5

RAZVOJ KOMBINIRANIH OBLIK
MOBILNOSTI

1 / IZBOLJŠANJE PONUDBE JAVNEGA PREVOZA

Občina Pesnica bo za izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa v sodelovanju z Direkcijo za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) in prevozniki stremela k optimizaciji voznih redov ter povečanju frekvence avtobusnih linij, zlasti v območjih Jakobskega in Jareninskega dola. Namen ukrepa je zagotoviti časovno usklajene, zanesljive in uporabnikom prilagojene povezave, ki bodo ustrezale dejanskim potrebam dnevnih potnikov, predvsem dijakov, študentov in delovno aktivnega prebivalstva. Občina bo redno spremljala potovalne navade ter uvajala prilagoditve glede na povpraševanje, ob tem pa zagotavljala jasno, dostopno in ažurno informiranje uporabnikov o spremembah v avtobusnem omrežju.

2 / PRENOVA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ IN VZPOSTAVITEV NOVIH

Občina Pesnica bo celovito prenovila obstoječa avtobusna postajališča, kjer bo to potrebno pa tudi vzpostavila nova ali premestila obstoječa na primernejše lokacije. Cilj ukrepa je povečati udobje, varnost in dostopnost postajališč za vse uporabnike. Vsa postajališča bodo opremljena z osnovno urbano opremo, kot so nadstreški, klopi, osvetlitev, prikazovalniki voznih redov in stojala za kolesa, kar bo omogočilo lažje kombiniranje različnih oblik mobilnosti. Poseben poudarek bo na zagotavljanju varnih dostopov za pešce in ustreznih prilagoditvah za gibalno ovirane osebe, s čimer želi občina oblikovati vključujočo in trajnostno usmerjeno prometno infrastrukturo.

3 / IZBOLJŠANJE PONUDBE ŽELEZNIŠKEGA PREVOZA

Občina Pesnica bo aktivno prizadevala za izboljšanje železniškega potniškega prometa na relaciji Maribor–Spielfeld, s posebnim poudarkom na pogostejšem ustavljanju potniških vlakov na železniški postaji v Pesnici. V sodelovanju s Slovenskimi železnicami in pristojnimi institucijami bo skušala izkoristiti priložnosti, ki jih prinaša že izvedena nadgradnja proge Maribor–Šentilj – krajši potovalni časi in večja zmožljivost – za izboljšanje lokalne dostopnosti in večjo uporabo železnice kot trajnostne oblike mobilnosti.

4 / PREUČITEV MOŽNOSTI ŠIRŠE UPORABE ŠOLSKIH PREVOZOV

Občina Pesnica bo preučila možnosti, kako bi lahko obstoječe šolske prevoze v določenih terminih uporabili tudi starejši občani, ki nimajo ustrezne povezave z javnim prevozom ali dostopa do središč krajevnih skupnosti. Ker šolske linije pogosto pokrivajo tudi bolj oddaljene zaselke, bi širša uporaba teh prevozov lahko prispevala k večji mobilnosti starejših in izboljšala njihov dostop do osnovnih storitev, kar bi povečalo socialno vključenost in kakovost življenja na podeželju.

5 / RAZVOJ KOMBINIRANIH OBLIK MOBILNOSTI

Občina Pesnica bo z razvojem kombiniranih oblik mobilnosti spodbujala bolj učinkovito povezovanje različnih načinov prevoza, kot so kolesarjenje, javni prevoz in uporaba osebnih vozil. Pri ključnih avtobusnih in železniških postajališčih bodo urejena varna stojala za kolesa, ki bodo olajšala prehod med kolesarjenjem in uporabo javnega prevoza. Na izbranih lokacijah, zlasti v bližini prometnih vpadnic in ob robu naselij, bodo vzpostavljena tudi manjša parkirišča sistema »Park & Ride«, kjer bodo občani lahko pustili vozilo in pot nadaljevali z javnim prevozom. Takšne rešitve bodo omogočile bolj fleksibilno in trajnostno mobilnost ter zmanjšale obremenjenost prometne infrastrukture znotraj naselij.



Slika 15: Avtobusni postajališči v Pesnici

V. STEBER:

Osební motorní promet

V okviru stebra Osební motorní promet bo občina Pesnica celovito izboljševala varnost, pretočnost in dostopnost cestnega omrežja. Načrtovane so rekonstrukcije cest, preurejanje nevarnih križišč ter uvajanje ukrepov za umirjanje prometa, zlasti v območjih z večjo prisotnostjo ranljivih udeležencev. Posebna pozornost bo namenjena prometni ureditvi v okolici šol ter boljšemu upravljanju parkirnih površin, tudi s časovno omejenim parkiranjem. Hkrati bo občina razvijala možnosti za kombiniranje različnih oblik mobilnosti, vključno s parkirišči za prestop na javni prevoz in sopotništvo.

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE
IN REKONSTRUKCIJE
CESTNEGA OMREŽJA

2

IMPLEMENTACIJA UKREPOV
ZA UMIRJANJE PROMETA

3

PREUREJANJE NEVARNIH KRIŽIŠČ
IN ODSEKOV CEST

4

PREUREDITEV OKOLICE
OSNOVNA ŠOLA PESNICA

5

UČINKOVITO UPRAVLJANJE
S PARKIRANJEM

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE IN REKONSTRUKCIJE CESTNEGA OMREŽJA

Občina Pesnica bo izvajala redno vzdrževanje in postopne rekonstrukcije občinskega cestnega omrežja z namenom izboljšanja prometne varnosti, dostopnosti in celovite funkcionalnosti za vse udeležence v prometu. Posegi bodo načrtovani na podlagi prometne obremenjenosti, stanja infrastrukture in dejanskih potreb lokalnega prebivalstva. V okviru rekonstrukcij bo občina sistematično uvajala tudi ukrepe za umirjanje prometa. Dodatno bo izvajala aktivnosti za izboljšanje preglednosti cest in križišč, kot so odstranjevanje vegetacije in drugih vidnostnih ovir, redno preverjanje delovanja javne razsvetljave ter vzdrževanje ustrezne horizontalne in vertikalne prometne signalizacije. Kjer bodo prostorske in tehnične možnosti to dopuščale, bodo ob rekonstrukcijah vključene tudi površine za pešce in kolesarje, kar bo prispevalo k dolgoročni prometni varnosti in trajnostnemu razvoju lokalne prometne infrastrukture.

2 / IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA

Občina Pesnica bo z namenom izboljšanja prometne varnosti izvajala ciljno usmerjene ukrepe za umirjanje prometa. V ta namen bo dokupila dodatne merilnike hitrosti za spremljanje prometne dinamike ter na podlagi analiz uvajala ustrezne rešitve. Poseben poudarek bo namenjen vzpostavitvi območij umirjenega prometa v okolici šol, vrtcev, domov za starejše in drugih lokacij z večjo prisotnostjo ranljivih udeležencev, kjer bo prednost namenjena pešcem in kolesarjem. Poleg tega bo občina uvajala območja omejene hitrosti (»Cona 30«) na občinskih cestah z visoko gostoto poselitve in brez ločenih površin za hojo. Tudi na lokalnih in regionalnih cestah izven naselij bo pozornost usmerjena v zagotavljanje ustreznih potovalnih hitrosti. S tem želi občina celovito prispevati k večji varnosti, boljši prometni kulturi in višji kakovosti bivanja.

3 / PREUREJANJE NEVARNIH KRIŽIŠČ IN ODSEKOV CEST

Občina Pesnica bo z namenom povečanja prometne varnosti postopoma preurejala nevarna križišča in cestne odseke, kjer so prisotni večji varnostni izzivi. Ukrepi bodo usmerjeni v izboljšanje preglednosti, zmanjševanje hitrosti ter boljšo orientacijo voznikov, kar bo prispevalo k zmanjšanju prometnih nesreč in večji prometni pretočnosti. Ključna infrastrukturna posega bosta izgradnja krožišča v središču Pesnice ter krožišča v Vosku – oba na državnih cestah – kjer je prometna obremenjenost velika, razmere pa zahtevajo celovito prostorsko preureditev. Poleg fizičnih ukrepov bo občina skrbela tudi za sistematično izboljševanje prometne signalizacije, tako horizontalne kot vertikalne, s čimer bo dodatno prispevala k večji varnosti vseh udeležencev v prometu.

4 / PREUREDITEV OKOLICE OSNOVNA ŠOLA PESNICA

Občina Pesnica bo z namenom povečanja prometne varnosti in izboljšanja pretočnosti prometa celovito preuredila območje okoli Osnovne šole Pesnica. Ključni ukrep bo vzpostavitev sistema »Kiss & Go«, ki bo omogočal varno in tekoče odlaganje otrok v bližini šole brez nepotrebnega zadrževanja, kar bo zmanjšalo prometne zastoje v času največjih obremenitev. Poleg tega bo občina zagotovila jasno označene in urejene varne poti za pešce, nadgradila prometno signalizacijo ter izboljšala prometni režim z ustreznimi tehničnimi in organizacijskimi ukrepi. S tem bo zagotovljena večja varnost otrok in ostalih udeležencev v prometu ter bolj urejeno prometno okolje v šolskem okolišu.

5 / UČINKOVITO UPRAVLJANJE S PARKIRANJEM

Občina Pesnica bo za učinkovitejše upravljanje s parkirnimi površinami v Krajevni skupnosti Pesnica pri Mariboru uvedla sistem časovno omejenega ali plačljivega parkiranja na javnih parkiriščih. Namen ukrepa je povečati pretočnost in razpoložljivost parkirnih mest, izboljšati dostop do lokalnih storitev ter zmanjšati dolgotrajno zasedenost parkirišč v osrednjih območjih. V ta namen bo sprejel odlok o parkirnem redu, ki bo opredelil pravila uporabe, morebitne izjeme in način nadzora. Občina bo hkrati preučila možnosti širitve tovrstnega režima tudi na druga območja občine. V podporo trajnostni mobilnosti bo vzpostavila tudi manjša parkirišča v sistemu »Park & Ride« (P+R) ob ključnih avtobusnih in železniških postajališčih, kar bo omogočilo kombinirano uporabo osebnega avtomobila in javnega prevoza. V sodelovanju z državnimi institucijami si bo prizadevala tudi za ureditev parkirišč za sopotništvo v bližini avtocestnih priključkov v Pernici in Pesnici, s čimer bo prispevala k zmanjšanju števila vozil na cestah in večji prometni učinkovitosti.



Slika 16: Obstoječi umirjeni ukrep in širitev cone umirjenega prometa ob Športnem parku v Pesnici



Slika 17: Središče naselja Jerenina iz ptičje perspektive



7 | Akcijski načrt

Za uspešno uresničevanje občinske celostne prometne strategije je ključen sedemletni akcijski načrt, ki opredeljuje izvajanje izbranih ukrepov znotraj strateških stebrov. Načrt določa časovni okvir izvedbe, okvirne stroške, odgovorne nosilce, možne vire financiranja in predvideno stopnjo zahtevnosti ter učinkovitosti posameznega ukrepa. Ocene stroškov in časovni okvirji izvedbe so okvirni, saj za nekatere ukrepe trenutno še ni na voljo projektne ali investicijske dokumentacije in niso umeščeni v veljavni proračun občine. Pri načrtovanju so upoštevani proračun Občine Pesnica ter proračun Republike Slovenije.

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

Steber	Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Odgovernost	Viri financiranja	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
I. CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE												
I.1	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	Občina	Občinski proračun	+	++
I.2	Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	Občina	Občinski proračun	+	++
I.3	Digitalizacije in inovacije	/	500	500	500	/	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.4	Sodelovanje v sklopu Evropskega tedna mobilnosti	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++
I.5	Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk	1.000	3.000	/	/	/	/	/	Občina	Občinski proračun	++	++
I.6	Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti	/	500.000	300.000	10.000	10.000	30.000	30.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II. HOJA												
II.1	Aktivno vzdrževanje pešpoti	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	++	++
II.2	Zagotavljanje varnih površin za pešce	30.000	150.000	30.000	30.000	50.000	30.000	30.000		Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II.3	Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti	2.000	2.000	7.000	5.000	5.000	2.000	2.000	Občina	Občinski proračun	++	++
II.4	Opremljanje javnih površin in zasaditve dreves	5.000	5.000	10.000	10.000	5.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
II.5	Zagotavljanje dodatnih javnih površin	1.100.000	/	800.000	1.100.000	/	/	/	Občina	Občinski proračun	++	+++
II.6	Zagotavljanje dostopnosti za invalide	/	/	/	/	/	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
II.7	Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti	*										
III. KOLESARJENJE												
III.1	Aktivno vzdrževanje površin za kolesarje	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	++	++
III.2	Izgradnja povezane kolesarske mreže	/	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	/	/	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
III.3	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles	800	2.000	2.000	2.000	3.000	25.000	15.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
III.4	Vzpostavitev sistema za izposajo koles	/	/	/	/	40.000	15.000	15.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
III.5	Dodatna promocija in izobraževanja na področju kolesarjenja	500	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++
III.6	Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti	*										
IV. JAVNI PREVOZ												
IV.1	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza	0	0	0	0	0	0	0	Občina/DUJPP	Sredstva niso predvidena	++	+++
IV.2	Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih	15.000	15.000	/	15.000	/	15.000	/	Občina	Občinski proračun	++	++
IV.3	Izboljšanje ponudbe železniškega prevoza	0	0	0	0	0	0	0	Občina/DUJPP	Sredstva niso predvidena	++	++
IV.4	Preučitev možnosti širše uporabe šolskih prevozov	5.000	/	/	/	/	/	/	Občina	Občinski proračun	+	++
IV.5	Razvoj kombiniranih oblik mobilnosti	/	3.000	3.000	3.000	3.000	25.000	15.000	Občina	Občinski proračun	+	++
IV.5.1	Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti	*										
V. OSEBNI MOTORNI PROMET												
V.1	Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije cestnega omrežja	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++
V.2	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa	5.000	10.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun	++	+++
V.3	Preureditev nevarnih križišč in odsekov	/	800.000	800.000	/	150.000	100.000	/	Občina, DRSI	Občinski proračun	+++	+++
V.4	Preureditev okolice Osnovne šole Pesnica	/	40.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	Občina	Občinski proračun	+++	+++
V.5	Učinkovito upravljanje s parkiranjem	10.000	5.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	++	++
V.6	Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti	*										

Tabela 3: Akcijski načrt

Opomba:

Vrednost 0 pomeni, da se ukrep v navedenem letu izvaja, vendar zanj niso potrebna dodatna sredstva. Simbol / pomeni, da se ukrep v navedenem letu ne izvaja. Simbol * pomeni, da gre za celovit ukrep, obravnavan v stebru celostno prometno načrtovanje.

