



Univerza v Mariboru

Fakulteta za gradbeništvo,  
prometno inženirstvo in arhitekturo



**Občina Središče ob Dravi**

# **OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE SREDIŠČE OB DRAVI**

Avgust, 2025



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira  
Evropska unija

## KAZALO

<b>1</b>	<b>VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE</b>	<b>3</b>
1.1	Ozadje in motiv	3
1.2	Proces priprave in časovni okvir	3
1.3	Območje obravnave	4
<b>2</b>	<b>PREDNOSTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>ORIS ŽELENEGA STANJA</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>VREDNOTE IN CILJI</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>TRENTNO STANJE V OBČINI</b>	<b>13</b>
5.1	Mobilnostne navade in motorizacija	13
5.2	Tranzitni promet in prometna varnost	15
5.3	Kazalniki zdravja	17
<b>6</b>	<b>DOSEŽKI, KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI OBČINE NA PODROČJU PROMETA</b>	<b>19</b>
6.1	Dosežki na področju prometa	19
6.2	Ključni izzivi urejanja prometa	19
6.3	Ključne priložnosti	20
<b>7</b>	<b>PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA</b>	<b>21</b>
7.1	Strateška vodila	22
7.2	Strateško celostno prometno načrtovanje	23
7.3	Spodbujanje hoje	25
7.4	Podpora kolesarjenju	27
7.5	Prilagodljiv javni prevoz	28
7.6	Upravljanje motornega prometa	30
<b>8</b>	<b>AKCIJSKI NAČRT</b>	<b>32</b>
<b>9</b>	<b>VIRI IN LITERATURA</b>	<b>38</b>

## 1 VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

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

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

Sestavni del OCPS je tudi sedemletni akcijski načrt, ki določa konkretne ukrepe, pristojnosti nosilcev in časovnico njihove izvedbe. Dokument temelji na določilih Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Ur. list list RS, št.130/2022) in podzakonskih aktih<sup>1</sup> ter Nacionalnimi smernicami za pripravo OCPS<sup>2</sup> in Minimalni standardi za OCPS<sup>3</sup>.

### 1.1 Ozadje in motiv

Občina Središče ob Dravi je leta 2024 prvič pristopila k pripravi svoje Občinske celostne prometne strategije (OCPS). Na javnem razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE) za pridobitev sredstev za izdelavo OCPS v slovenskih občinah (JR OCPS, 2023) je bila uspešna skupaj s konzorcijskima partnericama, Občino Ormož in Občino Sveti Tomaž. Projekt sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Priprava OCPS predstavlja pomemben mejnik, saj občina do sedaj še ni imela oblikovanega celostnega strateškega dokumenta na področju prometa in trajnostne mobilnosti. Strategija se navezuje na številne aktivnosti, ki se na tem področju izvajajo na nacionalni in evropski ravni, ter jih smiselno prilagaja lokalnim razmeram in potrebam manjše občine. Dokument je zasnovan kot realen, izvedljiv in usklajen načrt, ki ne predstavlja zgolj seznama želja, temveč določa cilje, ki jih je mogoče doseči z razpoložljivimi pristojnostmi in viri. Kljub temu je pomembno poudariti, da številni vzvodi za uresničevanje ciljev presegajo pristojnosti občine in so v domeni nacionalnih institucij ter drugih ključnih deležnikov v ožjem in širšem prostoru.

Glavni motiv za pripravo OCPS je krepitev zmogljivosti za kakovostno in učinkovito občinsko prometno načrtovanje ter upravljanje trajnostne mobilnosti v prihodnje. Dodatni motiv predstavlja možnost pridobivanja evropskih sredstev in sodelovanja v nacionalnih ter mednarodnih projektih s področja prometa in trajnostne mobilnosti.

### 1.2 Proces priprave in časovni okvir

Priprava OCPS je bila razdeljena na sedem vsebinskih sklopov:

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

<sup>2</sup> Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje - Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023, dostopno na: [https://www.sptm.si/application/files/3516/8431/7803/Smernice\\_OCPS\\_2023\\_uskladitev\\_ZCPN\\_s\\_CIP.pdf](https://www.sptm.si/application/files/3516/8431/7803/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZCPN_s_CIP.pdf)

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

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

**Sklop B:** Vzpostavitev procesa – priprava načrta vključevanja javnosti.

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

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

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

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

**Sklop G:** Izvajanje in spremljanje napredka.

Strategija bo izvajana v obdobju 2025–2032, s predvideno prenovo po sedmih letih.



Slika 1-1: Skupna delavnica o prometnem razvoju v občinah Ormož, Središče ob Dravi in Sveti Tomaž

Vir: Občina Ormož

### 1.3 Območje obravnave

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

## 2 PREDNOSTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA<sup>4</sup>

Ključne prednosti celostnega prometnega načrtovanja:

1

### **Višja kakovost bivanja**

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

2

### **Pozitivni vplivi na okolje in zdravje**

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

3

### **Izboljšana prometna varnost**

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

4

### **Boljša dostopnost in mobilnost za vse**

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

5

### **Krepitev lokalnega gospodarstva**

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

6

### **Višja podpora javnosti in legitimnost odločitev**

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

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

### 3 ORIS ŽELENEGA STANJA

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

**Vizija razvoja prometa v Občini Središče ob Dravi:**

*Občina Središče ob Dravi – prometno varna, zelena in povezana skupnost, kjer trajnostna mobilnost povečuje kakovost bivanja, omogoča vključujočo dostopnost za vse generacije ter spodbuja razvoj lokalnega gospodarstva in turizma.*

V ospredju vizije je ustvarjanje prometnega sistema, ki prebivalcem in obiskovalcem omogoča:

- **Prometno varnost in dostopnost za vse** – poseben poudarek je na ranljivih skupinah (otroci, starejši, osebe z oviranostmi, pešci in kolesarji). Prometno okolje bo zasnovano tako, da zmanjšuje hitrosti v naseljih, zagotavlja varne šolske poti ter omogoča pregledno in dobro vzdrževano infrastrukturo.
- **Zeleno in trajnostno mobilnost** – s spodbujanjem hoje, kolesarjenja in javnega prevoza se bo zmanjšala odvisnost od osebnega avtomobila, kar prispeva k zmanjšanju emisij, hrupa in pregrevanja v naseljih. Pomemben element so tudi zelene površine ter zasaditve dreves za senco in prijetnejše bivanje v središču občine.
- **Povezanost in vključujoča mobilnost** – prometni sistem bo zasnovan tako, da povezuje prebivalce vzdolž glavne prometnice in v bolj oddaljenih zaselkih (Šalovci, Godeninci). Dostopnost bo omogočena vsem, ne glede na starost, telesne zmožnosti ali socialni položaj.
- **Razvojne priložnosti** – sodoben prometni sistem je temelj za konkurenčno gospodarstvo, logistično urejenost ter privlačnost za turizem. Boljša prometna urejenost in povezave omogočajo lažji dostop do naravnih in kulturnih znamenitosti ter krepijo prepoznavnost občine v regiji in čezmejnem prostoru.
- Vizija tako združuje prizadevanja za **varno, prijazno in zdravo bivalno okolje** ter **ustvarja pogoje za gospodarski in turistični razvoj občine**, ob hkratnem upoštevanju čezmejnih prometnih tokov in tranzitnega tovornega prometa proti Hrvaški.



Slika 3-1: Kolesarnica pri OŠ Središče ob Dravi  
Vir: UM-FGPA



## 4 VREDNOTE IN CILJI

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

**Najpomembnejše vrednote po mnenju javnosti in deležnikov so:**

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

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

Na nacionalni ravni je bil oblikovan nabor sedmih obveznih ciljev, ki jih morajo upoštevati vse občinske strategije, da se nacionalna prizadevanja podprejo in udeležajo tudi na lokalni ravni. V občini Središče ob Dravi so cilji, skladno z vizijo in vrednotami občanov, razvrščeni po pomembnosti. Za vseh sedem ciljev so bile določene izhodiščne in ciljne vrednosti kazalnikov do leta 2032, ki omogočajo kvantifikacijo ambicij in sistematično spremljanje napredka.

Poseben poudarek bo namenjen uresničevanju prvih treh ciljev, ki so jih kot najpomembnejše prepoznali javnost in stroka. To pomeni, da bodo ukrepi prednostno usmerjeni v izboljšanje prometne varnosti, kakovosti bivanja ter zdravja in aktivne mobilnosti prebivalcev, ob hkratnem uresničevanju tudi preostalih ciljev.

**Po pomembnosti razvrščeni splošni cilji občine Središče ob Dravi so:**

- **večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa,**
- **izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti,**
- **bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci,**
- izboljšana dostopnost osnovnih storitev in dejavnosti,
- vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost,
- okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo,
- znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

Kazalniki, izhodiščne in ciljne vrednosti do leta 2032 za najpomembnejše cilje, ki bodo omogočali spremljanje napredka in ocenjevanje uspešnosti izvajanja strategije so prikazani v tabeli v nadaljevanju.



Tabela 1: Kazalniki za spremljanje obveznih ciljev OCPS

CILJI	KAZALNIKI	Opis kazalnika	Izhodiščna vrednost (2025)	Ciljna vrednost (2032)
<b>Cilj: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa</b>	<b>Kazalnik 7:</b> Podatki o prometnih nesrečah (število in tipi prometnih nesreč)	Brez prometnih nesreč s smrtnim izidom in telesno poškodovanimi. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (2020-2024).	0 / leto (smrtne žrtve)  2,6 / leto (s telesnimi poškodbami)	0 / leto (smrtnih žrtev)  0 / leto (s telesnimi poškodbami)
<b>Cilj: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti</b>	<b>Kazalnik 1:</b> Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Kazalnik povečanja deleža potovanj peš in s kolesom	9 % peš in kolo	15 % peš in kolo
<b>Cilj: Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci</b>	<b>Kazalnik 2:</b> Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Kazalnik povečanja deleža aktivne mobilnosti (hoje in kolesarjenja) pri poteh v šolo	34,6 % peš in kolo	40 % peš in kolo
	<b>Kazalnik 4:</b> Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Kazalnik povečanja deleža aktivne mobilnosti (hoje in kolesarjenja) pri poteh na delo	24,2 % peš in kolo	30 % peš in kolo
<b>Cilj: Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti</b>	<b>Kazalnik 1:</b> Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Kazalnik povečanja deleža potovanj peš in s kolesom	9 % peš in kolo	15 % peš in kolo
<b>Cilj: Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost</b>	<b>Kazalnik 8:</b> Dostopnost prebivalcev do JPP	Povečan delež prebivalcev s sprejemljivo dostopnostjo <sup>5</sup> do JPP za 5% do leta 2032 (glede na stanje 2023 – zadnji javno dostopni podatki)	90,04%  (2023)	95,04%  (2032)
<b>Cilj: Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo</b>	<b>Kazalnik 5:</b> Dolžine poti na delo	Dolžine poti občanov na delo se bodo zmanjšale zaradi večjega števila delovnih mest v domači občini. Delež poti na delo dolžine <2 km se bo povečal za 5%.	<2 km  27%  (2025)	<2 km  32%  (2032)

<sup>5</sup> Sprejemljiva dostopnost je izražena kot delež prebivalcev s postajališčem z vsaj zadovoljivo frekvenco voženj (16 ali več/dan) v oddaljenosti največ 1000 m po zračni razdalji od kraja bivanja, Geografskem inštitutu Antona Melika pri ZRC SAZU.

CILJI	KAZALNIKI	Opis kazalnika	Izhodiščna vrednost (2025)	Ciljna vrednost (2032)
	<b>Kazalnik 9:</b> Delež delovnih migrantov v druge občine	Zmanjšanje deleža delovnih migrantov v druge občine za 10% do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	77,2% (2024)	67,2% (2032)
<b>Cilj: Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.</b>	<b>Kazalnik 1:</b> Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Kazalnik zmanjšanja deleža osebnih in tovornih motornih vozil vzdolž glavnih prometnic oz. ključnih prometnih prerezov v občini za 5% glede na izhodiščno leto 2025.	76,0 % (2025)	71,0 % (2032)

Učinkovitost strategije bo dosežena tudi z doslednim uresničevanjem vseh preostalih obveznih in strateških ciljev, ki so razporejeni v okviru posameznih mobilnostnih stebrov oziroma stebrov ukrepanja.

Tabela 2: Kazalniki za spremljanje strateških ciljev po posameznem stebru ukrepanja

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKI CILJI	KAZALNIKI	Opis kazalnika	Izhodiščna vrednost (2025)	Ciljna vrednost (2032)
Celostno prometno načrtovanje (CPN)	Cilj: Vključevanje načel CPN v vsakodnevne odločitve za izboljšanje kakovosti izvedenih ukrepov in boljšo ozaveščenost prebivalcev	<b>Kazalnik 10:</b> Število sestankov z deležniki OCPS	Kazalnik števila sestankov deležnikov, ki so vključeni v proces izvajanje strategije.	1 x sestanek / leto	2 x sestanka / leto
		<b>Kazalnik 11:</b> Sporočilo za javnost z vsebino trajnostne mobilnosti/celostnega prometnega načrtovanja	Redna obveščanja javnosti o napredku in rezultatih strategije s pomočjo priprave in širjenja sporočil za javnost.	1 x sporočili / leto	4 x sporočila / leto
		<b>Kazalnik 3:</b> Delež otrok, ki v šolo prihaja brez spremstva odraslih (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža otrok, ki v šolo prihaja peš, s kolesom (skiro, rolerji, kotalke, rolka) ali javnim prevozom, brez spremstva odraslih (sam ali s prijatelji)	31,4 % (vsota = hoja, kolo, šolski bus in javni prevoz)	40 % (vsota = hoja, kolo, šolski bus in javni prevoz)
Hoja	Cilj: Varne peš povezave do ključnih ciljev potovanj	<b>Kazalnik 7:</b> Podatki o prometnih nesrečah	Brez prometnih nesreč s smrtjo in telesnimi poškodbami z udeležbo pešcev. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (2020-2024), ki znaša = 0 smrtnih žrtev in s telesnimi poškodbami z udeležbo pešca.	0 / leto (smrtne žrtve) 0 / leto (s telesnimi poškodbami)	0 / leto (smrtnih žrtev) 0 / leto (s telesnimi poškodbami)
	Cilj: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti (obvezni)	<b>Kazalnik 1:</b> Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža potovanj peš in s kolesom pri čemer je v okviru tega stebra v ospredju predvsem dvig deleža peš prometa.	6 % (hoja)	10 % (hoja)
Kolesarjenje	Cilj: Celostno sklenjene, varne in privlačne kolesarske povezave v občini	<b>Kazalnik 2:</b> Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo; (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža kolesarjenja pri poteh v šolo	25 % (kolo, tudi e-kolo in e-skiro)	30 % (kolo, tudi e-kolo in e-skiro)
		<b>Kazalnik 7:</b> Podatki o prometnih nesrečah	Brez prometnih nesreč s smrtjo in s telesnimi poškodbami z udeležbo kolesarja. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (2020-2024), ki znaša = 0 smrtnih žrtev in 0,2 nesreč / leto s telesnimi poškodbami in udeležbo kolesarja.	0 / leto (smrtne žrtve)  0,2 / leto (s telesnimi poškodbami)	0 / leto (smrtnih žrtev)  0 / leto (s telesnimi poškodbami)

<b>Javni potniški promet</b>	<b>Cilj:</b> Večji delež občanov za pot na delo uporablja javni promet – avtobusni in železniški	<b>Kazalnik 4:</b> Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo <i>(obvezni)</i>	Kazalnik povečanja deleža javnega prevoza (železniški in avtobusni) pri poteh na delo.	0,6 %	2 %
<b>Motorni promet</b>	<b>Cilj:</b> Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa <i>(obvezni)</i>	<b>Kazalnik 1:</b> Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini <i>(obvezni)</i>	Kazalnik zmanjšanja deleža osebnih in tovornih motornih vozil vzdolž glavnih prometnic oz. ključnih prometnih prereзов v občini.	75 %	70 %
	<b>Cilj:</b> Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	<b>Kazalnik 7:</b> Podatki o prometnih nesrečah <i>(obvezni)</i>	Brez prometnih nesreč s smrtnim izidom ter 50% zmanjšanje števila prometnih nesreč s telesnimi poškodbami. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (2020-2024).	0 / leto (smrtne žrtve)  2,6 / leto (s telesnimi poškodbami)	0 / leto (smrtnih žrtev)  1,3 / leto (s telesnimi poškodbami)

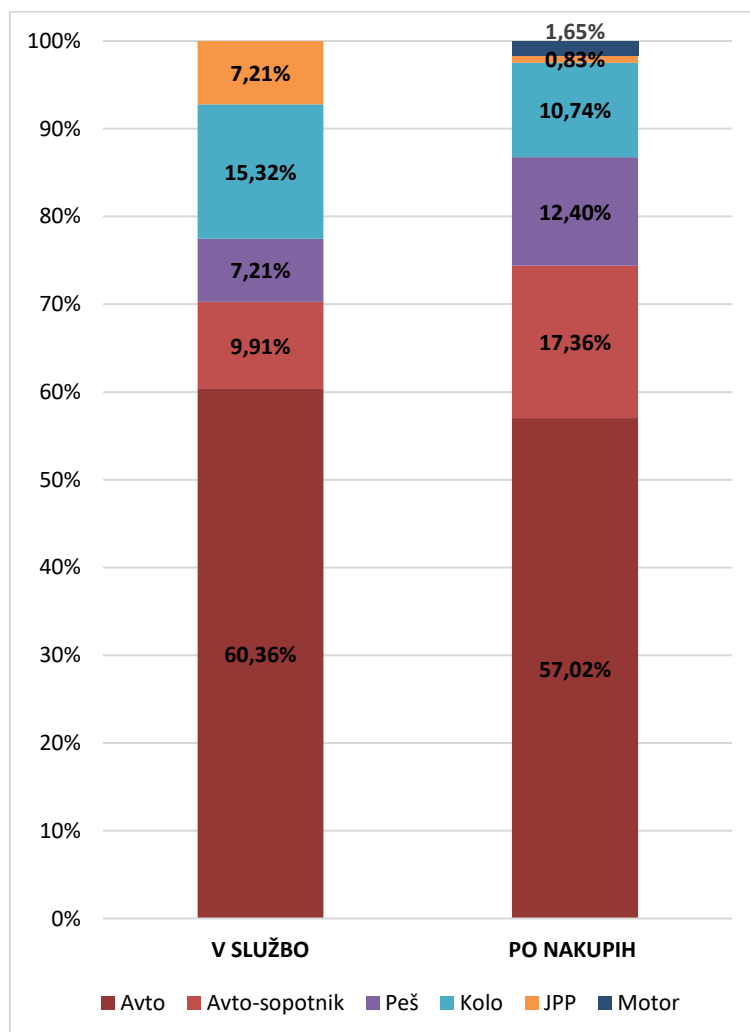
## 5 TRENUTNO STANJE V OBČINI

V okviru priprave OCPS so bile izvedene številne analize, terenski ogledi, ankete in javne razprave, ki skupaj omogočajo celovit vpogled v trenutno stanje prometnega sistema, prostorskih značilnosti ter mobilnostnih navad prebivalcev Občine Središče ob Dravi.

### 5.1 Mobilnostne navade in motorizacija

Rezultati anket so potrdili izrazito odvisnost prebivalcev občine Središče ob Dravi od osebnega avtomobila. Pri čemer so vrednosti dnevnih potovanj na delo in izobraževanje z osebnim avtomobilom (nekaj čez 70 %) nižje tako od okoliških, kot tudi primerljivih podeželskih občin.

Pri potovanjih z namenom nakupovanja je odvisnost od osebnega avtomobila še izrazitejša in znaša dobrih 75% vseh opravljenih poti. Tako visoka uporaba avtomobila je predvsem posledica razpršene poselitve, pomanjkljive ponudbe javnega potniškega prometa ter neobstoja varnih in privlačnih kolesarskih povezav.

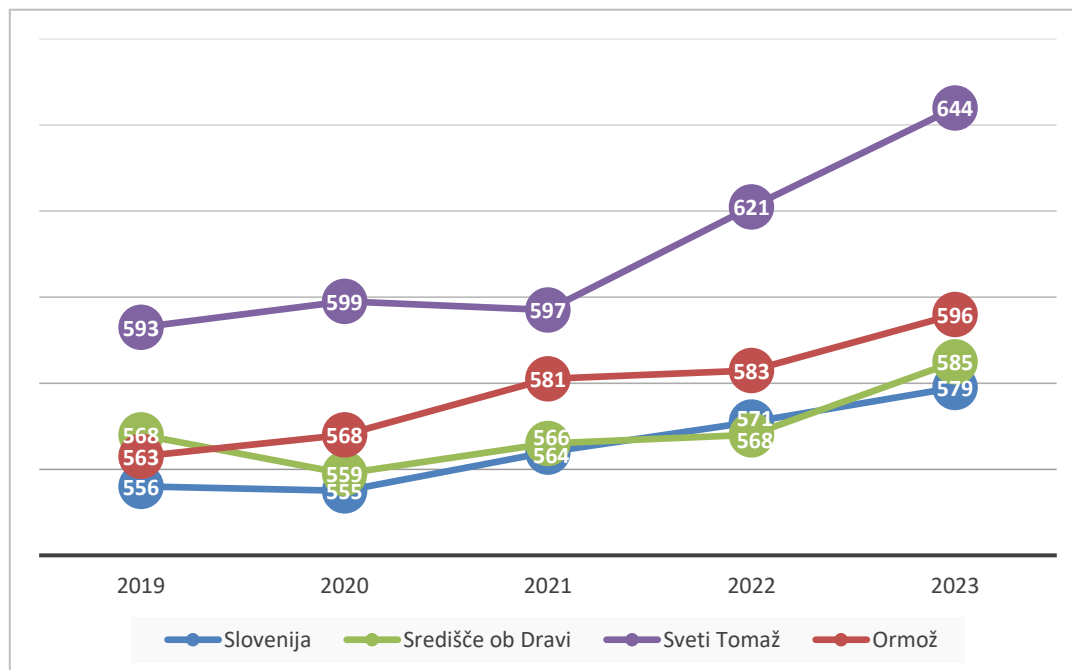


Slika 5-1: Načini potovanja na delo in po nakupih v občini Središče ob Dravi

Vir: Anketa za splošno javnost 2025, UM FGPA

Na podlagi zbranih podatkov je mogoče sklepati, da se osebni avtomobil v občini pogosto uporablja tudi za krajša potovanja, ki bi jih ob ustrezni infrastrukturi in spodbudah prebivalci lahko opravili s kolesom ali peš.

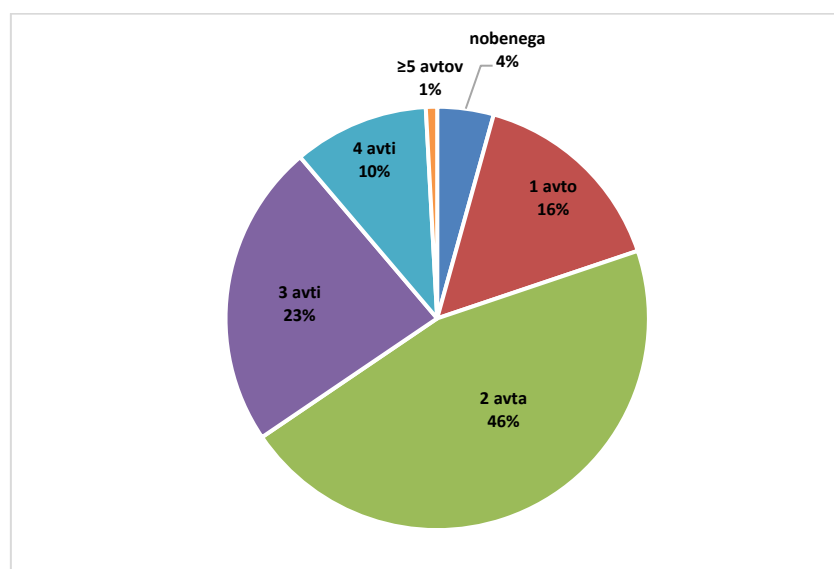
Stopnja motorizacije v Občini Središče ob Dravi znaša 585 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, kar je malenkost nad slovenskim povprečjem (579 avtomobilov na 1.000 prebivalcev v letu 2023). Število registriranih vozil se v zadnjih letih konstantno povečuje, kar potrjuje trend vse večje avtomobilske odvisnosti. Tak razvoj predstavlja pomemben izziv za prometni sistem, saj povečuje obremenitev cest, vpliva na prometno varnost ter ima negativne posledice za okolje in kakovost bivanja.



Slika 5-2: Stopnja motorizacije v občinah Središče ob Dravi, Sv. Tomaž in Ormož v letih 2019-2023

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Iz podrobnejše analize lastništva osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Občini Središče ob Dravi je razvidno, da ima 80 % gospodinjstev v lasti dva ali več osebnih avtomobilov.



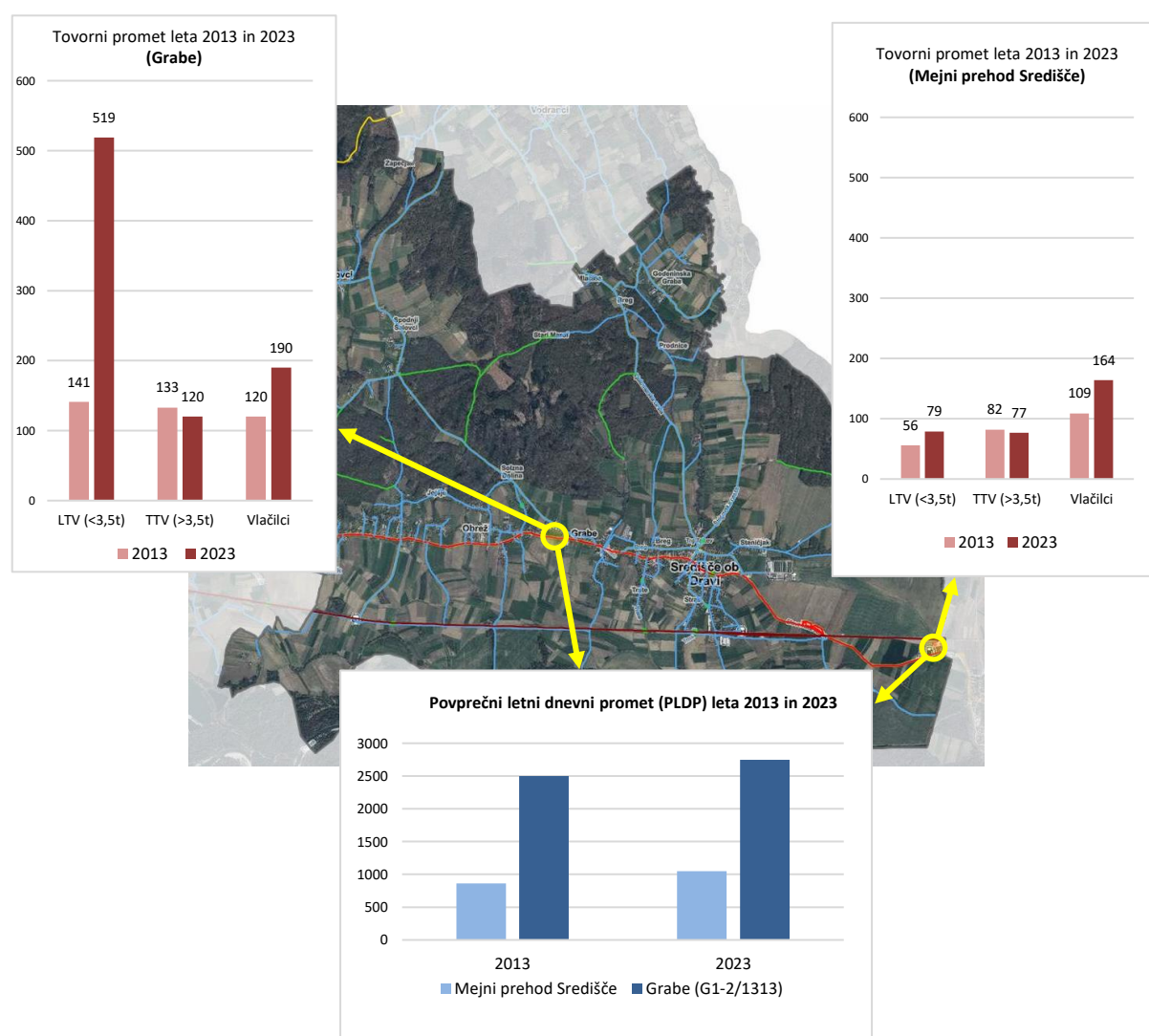
Slika 5-3: Število avtomobilov v gospodinjstvih anketirancev iz Občine Središče ob Dravi

Vir: Anketa za splošno javnost 2025, UM FGPA

## 5.2 Transitni promet in prometna varnost

Občina Središče ob Dravi leži na pomembni prometni povezavi – glavni cesti G1-2 (odsek 1313), ki vodi proti mejnemu prehodu s Hrvaško. Zaradi te lege je območje občinskega središča obremenjeno s transitnim tovornim prometom. Prebivalci kot ključni razlog za prometno ogroženost in zmanjšano kakovost bivanja izpostavljajo težke tovornjake. Dodatna tveganja pa povzročajo tudi pogosto neupoštevanje omejitev hitrosti s strani voznikov. Takšne razmere posebej ogrožajo ranljive udeležence v prometu, kot so otroci, starejši, gibalno ali senzorno ovirani, pešci in kolesarji.

**Prometne obremenitve.** Analiza podatkov Direkcije RS za infrastrukturo o povprečnem letnem dnevnem prometu (PLDP/24 h) za leti 2013 in 2023 na števnih mestih Grabe in Mejni prehod Središče ob Dravi kaže na opazno rast prometa. V Grabah se je promet povečal za 10 % (z 2.501 na 2.749 vozil dnevno), na mejnem prehodu pa za 22 % (z 861 na 1.048 vozil dnevno).



Slika 5-4: Obseg prometa v števnem mestu Grabe in MP Središče leta 2013 in 2023

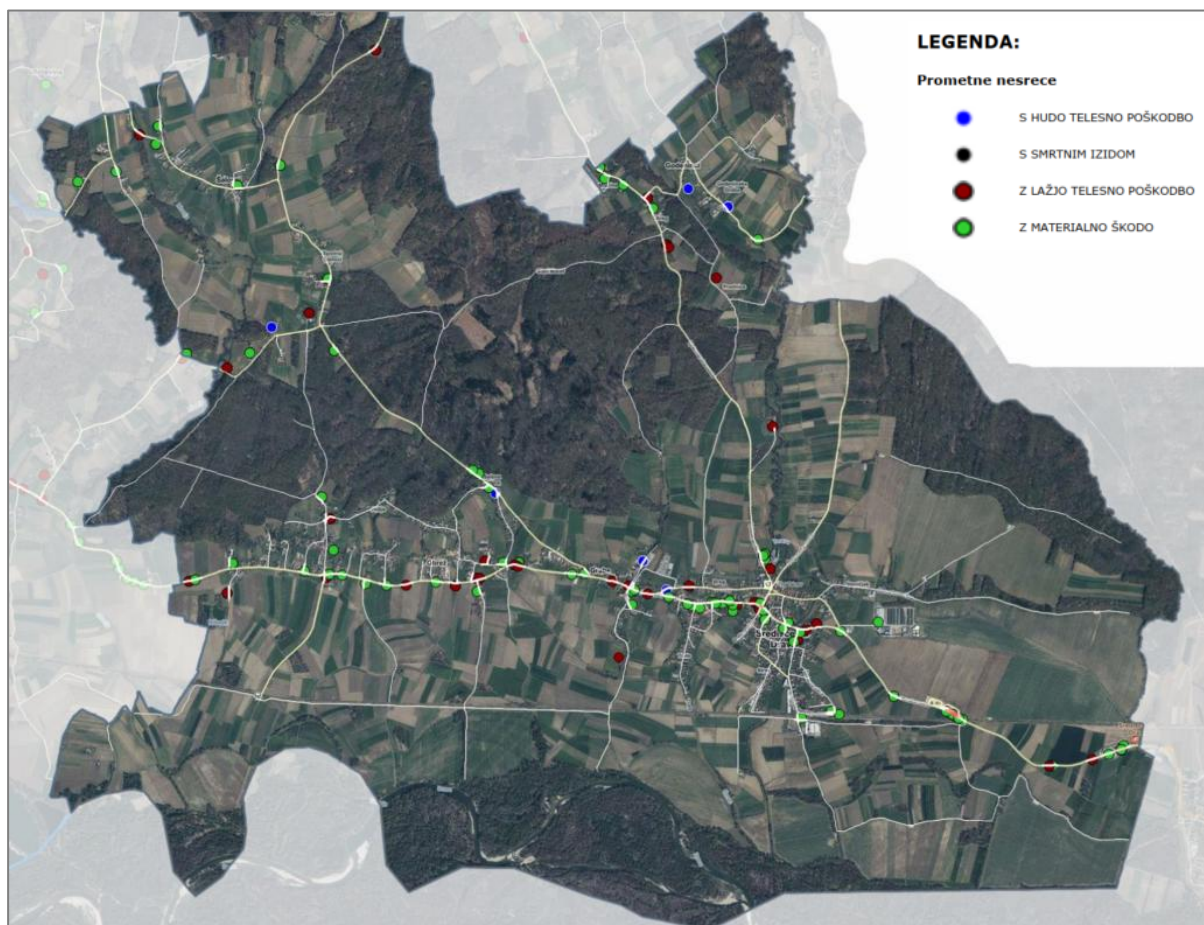
Vir: Direkcija RS za infrastrukturo, brošura *Promet*

Še izrazitejša je rast tovornega prometa: število vlačilcev se je v Grabah povečalo za 58 % (z 120 na 190 dnevno) in na mejnem prehodu za 50 % (z 109 na 164 dnevno). Najvišja rast je bila zabeležena pri lahkih gospodarskih vozilih (<3,5 t), kjer se je obseg v Grabah povečal za 268 % (s 141 na 519 dnevno), na mejnem prehodu pa za 41 % (s 56 na 79 dnevno). Nasprotno pa se je obseg težkih tovornih vozil (>3,5



t) nekoliko zmanjšal – v Grabah za 10 % (s 133 na 120 dnevno) in na mejnem prehodu za 6 % (z 82 na 77 dnevno).

**Prometna varnost.** V petletnem obdobju (1.1.2020 – 31.12.2024) se je na območju občine pripetilo 43 prometnih nesreč. Med njimi ni bilo smrtnih žrtev; dve osebi sta bili huje poškodovani, 11 pa lažje. Kar 30 nesreč se je končalo brez telesnih poškodb. Ranljivih udeležencev je bilo v nesrečah malo – evidentiran je bil le en primer poškodovanega kolesarja. Ti podatki potrjujejo, da je formalno stanje prometne varnosti v občini dobro.



Slika 5-5: Zemljevid (lokacije) prometnih nesreč v Občini Središče ob Dravi od leta 2005

Vir: Prostorsko informacijski sistem - PISO

**Občutena varnost.** Kljub ugodni statistiki je treba opozoriti na pomemben vidik subjektivne prometne varnosti. Ankete med prebivalci kažejo, da se številni ranljivi udeleženci (pešci, kolesarji, otroci in starejši) v prometu ne počutijo varno. To zmanjšuje pripravljenost prebivalcev za uporabo aktivnih oblik mobilnosti (hoja in kolesarjenje). Značilen je tudi primer ravnanja staršev, ki zaradi pomanjkanja zaupanja v varnost šolskih poti otroke pogosto vozijo z avtomobilom do šole. Vendar pa hkrati podatki razkrivajo tudi spodbudno dejstvo in sicer delež otrok, ki v šolo prihajajo samostojno (peš, kolo, skiro = 31,4 %), je v primerjavi z drugimi občinami relativno visoki.

**Izzivi in cilji.** Zaradi geografske lege in vloge mejnega prehoda bo občina tudi v prihodnje soočena s tranzitnim prometom, zlasti tovornim. OCPS zato predvideva:

- izvajanje ukrepov za umirjanje motornega prometa v naseljih,
- izboljšanje pogojev za varno hojo in kolesarjenje,
- zagotavljanje varnih šolskih poti,

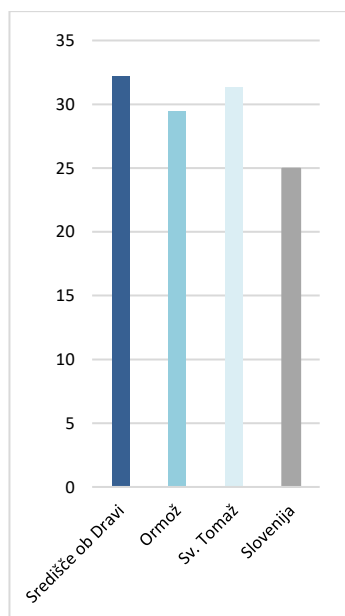
- zmanjšanje vplivov tranzitnega prometa na kakovost bivanja,
- sistematično spremljanje tako objektivnih kot subjektivnih kazalnikov prometne varnosti.

Izboljšanje prometne varnosti, posebej za ranljive udeležence, je eden ključnih ciljev OCPS.

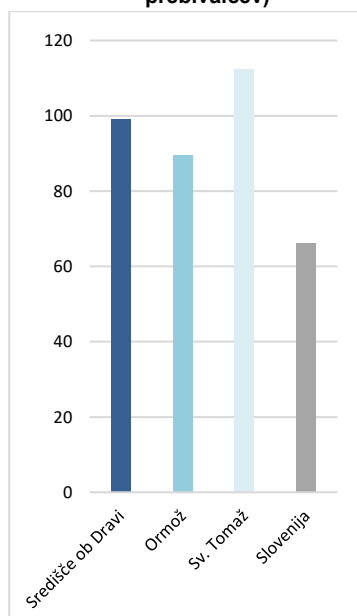
### 5.3 Kazalniki zdravja

Dobro je znano, da telesno neaktiven življenjski slog pomembno prispeva k poslabšanju zdravja prebivalstva. V Občini Središče ob Dravi nekateri zdravstveni kazalniki odstopajo od slovenskega povprečja. Med neugodne kazalnike sodijo povečana pojavnost prekomerne telesne teže pri otrocih in mladostnikih ter povišana umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja. V pozitivni smeri pa občina izstopa po nadpovprečni telesni zmogljivosti otrok (telesni fitnes).

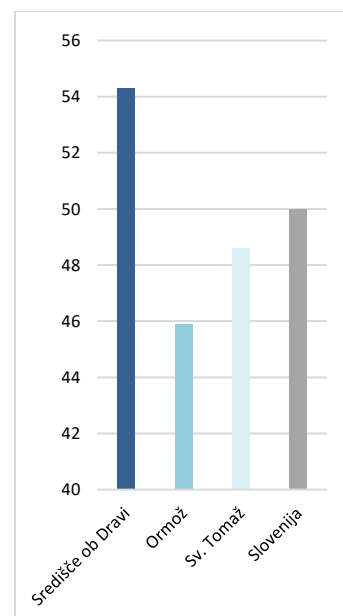
**Prekomerna prehranjenost otrok 2024**  
(% med otroci in mladostniki v občini)



**Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja**  
(0-74 let)  
(stopnja na 1.000 prebivalcev)



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



(Občina Središče ob Dravi - temno modra; povprečje Slovenije - siva)

Grafikon 5-1: Kazalniki zdravja v občinah Središče ob Dravi, Ormož in Sveti Tomaž  
vir: NIJZ, Zdravje občin 2024

Z izboljšanjem pogojev za **aktivno mobilnost** – predvsem hoje in kolesarjenja – ter z zmanjševanjem izpostavljenosti prebivalcev prometnim onesnaževalcem, hrupu in tresljajem želimo dolgoročno prispevati k boljšemu zdravju in počutju občanov.

Prekomerna telesna teža pri otrocih ter mladostnikih sta v veliki meri posledica nezadostne telesne aktivnosti. To je mogoče izboljšati s **povečanjem deleža hoje in kolesarjenja pri vsakodnevnih poteh v šolo**. Spodbujanje varnega in privlačnega okolja za aktivno mobilnost otrok zato predstavlja eno ključnih javnozdravstvenih prioritet v občini.

V procesu participativnega načrtovanja so različni deležniki (predstavniki javnih zavodov, lokalnega gospodarstva, civilne družbe in občinske uprave), kot najnujnejše izpostavili ukrepanje na področju

javnega potniškega prometa. Največje pomanjkljivosti so prepoznane v omejeni ponudbi prevozov (zlasti ob koncih tedna) ter v počasnosti storitev, ki nikakor niso konkurenčne potovanjem z osebnim avtomobilom. Na naslednja mesta nujnosti so uvrstili kolesarski promet, motoriziran promet in peš promet. Celostno prometno načrtovanje so sicer ocenili kot manj nujno, a hkrati ključno za dolgoročno usmerjanje in izvajanje ukrepov OCPS.

Tabela 5-1: Razvrstitev nujnosti ukrepanja po posameznem mobilnostnem stebru – ocena deležnikov

1.	<i>Javni potniški promet</i>	2,88
2.	<i>Kolesarski promet</i>	2,78
3.	<i>Peš promet</i>	2,54
4.	<i>Motoriziran promet</i>	2,35
5.	<i>Celostno prometno načrtovanje</i>	2,18

## **6 DOSEŽKI, KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI OBČINE NA PODROČJU PROMETA**

### **6.1 Dosežki na področju prometa**

Uvodni koraki priprave OCPS so pokazali, da je Občina Središče ob Dravi na področju prometa že dosegla pomembne izboljšave v smeri vzpostavljanja trajnostno naravnane prometnega sistema. Ti dosežki predstavljajo trdno osnovo in hkrati spodbudo, da občina v prihodnje še odločneje pristopi k načrtovanju uravnoteženega in vključujočega prometnega sistema.

#### **Ključni dosežki so:**

- redno vključevanje občine v nacionalne in mednarodne projekte trajnostne mobilnosti,
- postopno izboljševanje pogojev za hojo in kolesarski promet,
- razmeroma dobra urejenost cestne infrastrukture in dobra prometna varnost,
- visoki delež hoje in kolesarjenja pri šolskih poteh.

### **6.2 Ključni izzivi urejanja prometa**

V okviru začetnih korakov priprave celostne prometne strategije je bila izvedena podrobna analiza stanja in trendov v razvoju prometnega sistema občine. Analiza je pokazala, da se Občina Središče ob Dravi sooča s podobnimi izzivi kot številne primerljive slovenske občine. Kljub doseženim izboljšavam na področju prometne infrastrukture se potovalne navade prebivalcev še niso bistveno spremenile. Vendar pa so bili v procesu sodelovanja deležnikov in splošne javnosti izraženi številni znaki podpore in pripravljenosti za spremembe v prihodnje. Ob tem pa so jasno bili izraženi tudi pozivi k ustreznejši ureditvi tovarnega tranzita, ki sedaj poteka skozi središče občine.

#### **Ključni izzivi so:**

- visoka obremenjenost s tovarnim tranzitnim prometom, ki zmanjšuje kakovost bivanja in povečuje prometne nevarnosti,
- neugodni demografski trendi, predvsem staranje prebivalstva, ki zahteva posebno pozornost pri načrtovanju mobilnosti,
- deloma neugodni kazalniki zdravja prebivalcev (prekomerna teža otrok in mladostnikov, bolezni srca in ožilja),
- neustrezni pogoji za aktivno mobilnost (hoja in kolesarjenje),
- preskromna ponudba javnega avtobusnega in železniškega prometa,
- visoki in naraščajoči stroški šolskih prevozov.

### 6.3 Ključne priložnosti

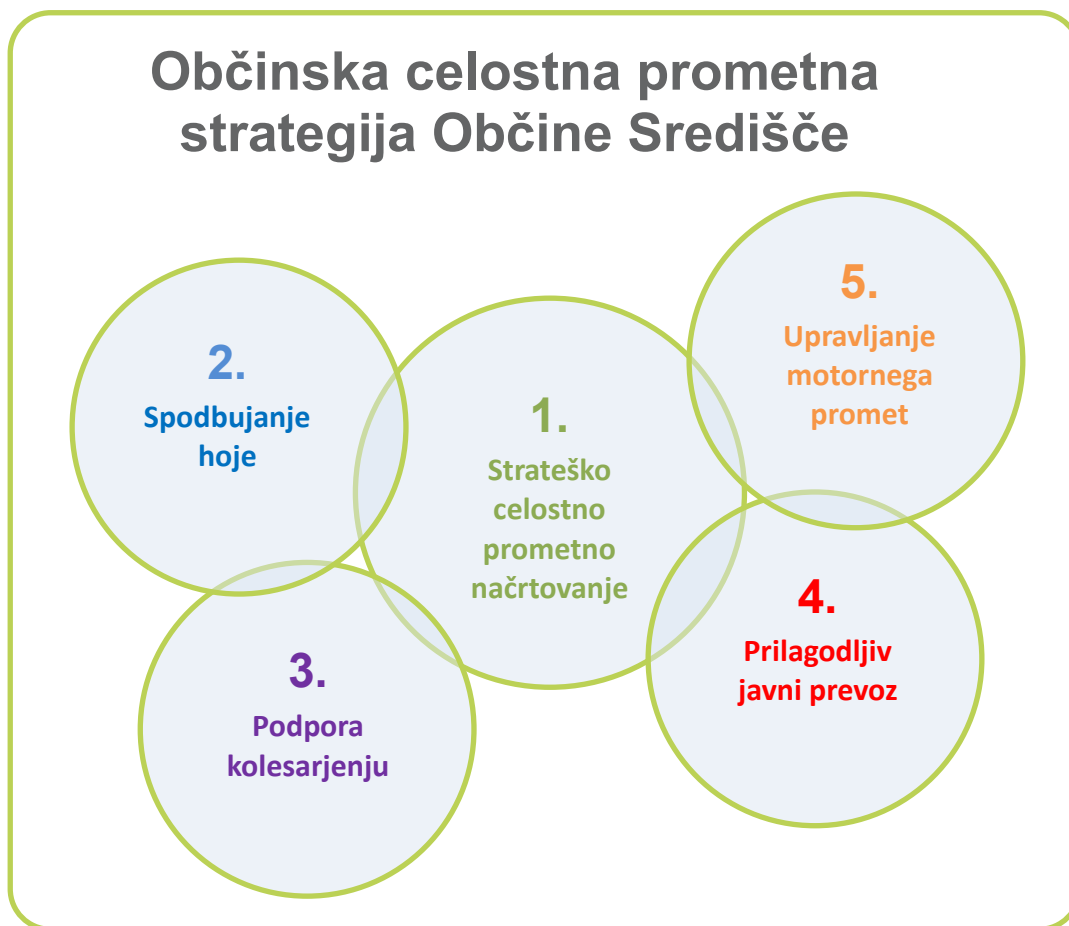
Priložnosti za učinkovito naslavljanje prometnih izzivov ter za uresničevanje vizije in strateških ciljev OCPS se kažejo predvsem v prostorskih potencialih občine in v možnosti spreminjanja potovalnih navad prebivalcev. Ustrezno izkoriščanje teh priložnosti lahko občini omogoči hitrejši prehod v trajnostno naravnano mobilnost in izboljša kakovost bivanja prebivalcev.

**Ključne priložnosti so:**

- boljši izkoristek potencialov celostnega prometnega načrtovanja, zlasti skozi medobčinsko in regionalno sodelovanje,
- razvoj varne in povezane infrastrukture za hojo in kolesarjenje, z navezavo na daljinske poti (npr. Dravska kolesarska pot),
- spodbujanje spremembe potovalnih navad občanov in drugih ciljnih skupin z varnejšim in privlačnejšim prometnim okoljem,
- koriščenje evropskih sredstev in državnih spodbud za razvoj trajnostne mobilnosti ter prometne infrastrukture.

## 7 PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA

V tem poglavju je opredeljenih pet ključnih področij oziroma stebrov ukrepanja. Ukrepi so usmerjeni v celostno prometno načrtovanje, spodbujanje hoje, podporo kolesarjenju, razvoju prilagodljivega javnega prevoza ter upravljanju motornega prometa. Posamezni stebri se med seboj povezujejo in na številnih ravneh dopolnjujejo, s čimer tvorijo celovit in usklajen pristop k načrtovanju prometa v občini.



Slika 7-1: Stebri ukrepanja prometne strategije

### 1. Strateško celostno prometno načrtovanje

- Ukrepanje na področju izboljšanja načrtovalskih praks: krepitev povezovanja prometnega in prostorskega načrtovanja, sistematično spremljanje podatkov in razvoj lokalnih kapacitet za upravljanje prometa.

### 2. Spodbujanje hoje

- Ukrepi za izboljšanje varnosti in udobja za pešce: urejanje varnih šolskih poti, skrajševanje razdalj med naselji in storitvami, oblikovanje kakovostnega javnega prostora za pešce.

### 3. Podpora kolesarjenju

- Ukrepi za večjo varnost, dostopnost in privlačnost kolesarskega prometa: razvoj osnovnega omrežja, umirjanje prometa, promocija kolesarjenja v vsakodnevni mobilnosti.

#### 4. Prilagodljiv javni prevoz

- Ukrepi za nadgradnjo in optimizacijo javnega potniškega prometa: izboljšanje povezav z regionalnimi središči, kakovostna avtobusna postajališča, usklajevanje vozniških redov z dejanskimi potrebami prebivalcev.

#### 5. Upravljanje motornega prometa

- Ukrepi za umirjanje, preusmerjanje in racionalizacijo motornega prometa: izboljšanje prometne varnosti, zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje, zagotavljanje enakovrednih pogojev za vse udeležence v prometu in ustrežnejša prometna navezava Središče ob Dravi z bližnjimi regijskimi središči v Sloveniji in širše.

### 7.1 Strateška vodila

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

Tabela 7-1: Seznam strateških vodil in kvantifikacija ambicij

STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ	STRATEŠKI CILJI
<b>Strateško celostno prometno načrtovanje (CPN)</b>	<i>Krepitev načel celostnega prometnega načrtovanja v vsakodnevem odločanju občine ter izboljšanje komunikacije z javnostjo in deležniki.</i>	Vsaj 2 sestanka z deležniki letno. Redna obveščanja javnosti (min. 1 x na 3 mesece). Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih iz 31,4 % (2025) na 40 % (2032).	<b>Cilj:</b> Vključevanje načel CPN v vsakodnevne odločitve za izboljšanje kakovosti izvedenih ukrepov in boljšo ozaveščenost prebivalcev
<b>Spodbujanje hoje (hoja)</b>	<i>Vzpostavitev varnih, privlačnih in povezanih pešpoti do ključnih ciljev potovanj v občini.</i>	Brez prometnih nesreč z udeleženiimi pešci s smrtnim izidom in 50% zmanjšanje s telesnimi poškodbami. Izhodiščno stanje za 5 letno obdobje 2020-2024 znaša 0 nič smrtnih žrtev in 13 s telesnimi poškodbami, od tega 2 s hudo in 11 z lažjo. Povečanje deleža hoje na glavnih prometnicah iz 6 % (2025) na 9 % (2032).	<b>Cilj:</b> Varne peš povezave do ključnih ciljev potovanj  <b>Cilj:</b> Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti
<b>Podpora kolesarjenju (kolesarjenje)</b>	<i>Izgradnja varnih, privlačnih in celostno sklenjenih kolesarskih povezav ter spodbujanje kolesarjenja kot vsakodnevne izbire načina potovanja.</i>	Brez prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji s smrtnim izidom in 50% zmanjšanje s telesnimi poškodbami. Izhodiščno stanje za 5 letno obdobje 2020-2024 znaša = 0 s smrtnim izidom in 1 z lažjimi telesnimi poškodbami. Povečanje deleža kolesarjev v šolo iz sedanjih 23,2 % (2025) na 30 % (2032).	<b>Cilj:</b> Celostno sklenjene, varne in privlačne kolesarske povezave v občini



STEBER MOBILNOSTI	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFIKACIJA AMBICIJ	STRATEŠKI CILJI
<b>Prilagodljiv javni promet (JPP)</b>	<i>Izboljšanje dostopnosti, kakovosti in preglednosti informacij o storitvah javnega potniškega prometa.</i>	Povečanje uporabe JPP pri poteh na delo iz sedanjih 0,6 % (2025) na 2 % (2032).	<b>Cilj:</b> Večji delež občanov za pot na delo uporablja javni promet – avtobusni in železniški
<b>Upravljanje motornega prometa (motorni promet)</b>	<i>Zmanjšanje negativnih učinkov motoriziranega prometa na okolje ter izboljšanje prometne varnosti z izvajanjem ukrepov umirjanja prometa.</i>	Zmanjšanje deleža osebnih in tovornih motornih vozil na glavnih prometnicah iz 76 % (2025) na 70 % (2032). Brez prometnih nesreč s smrtnim izidom in 50% zmanjšanje števila nesreč s telesnimi poškodbami. Izhodiščno stanje za 5 letno obdobje 2020 – 2024 znaša: 0 smrtnih žrtev in 13 s telesnimi poškodbami.	<b>Cilj:</b> Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa
			<b>Cilj:</b> Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

## 7.2 Strateško celostno prometno načrtovanje

**Krepitev načel celostnega prometnega načrtovanja v vsakodnevem odločanju občine ter izboljšanje komunikacije z javnostjo in deležniki je osrednje vodilo tega poglavja.**

Z izdelavo Občinske celostne prometne strategije (OCPS) Občina Središče ob Dravi uveljavlja celostno prometno načrtovanje na svojem območju. Tak pristop prometne izzive obravnava **celovito** – vključuje vse udeležence v prometu, s posebnim poudarkom na ranljivih skupinah (pešci, kolesarji, otroci, starejši) – ter na **več ravneh upravljanja** (občinski, medobčinski in regionalni). Pomembna značilnost pristopa je tudi **stalno spremljanje in vrednotenje izvajanja strategije** ter njena prenova vsakih sedem let, skladno z zakonskimi zahtevami.

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

Za zagotovitev doslednega izvajanja akcijskega načrta bo občina poskrbela, da bodo posamezni ukrepi OCPS v čim večji meri vključeni v vsakoletne proračunske načrte. To bo omogočilo pravočasno načrtovanje sredstev za prometne izboljšave ter njihovo sistematično izvajanje. Pomemben poudarek bo tudi na usklajenosti **prostorskih aktov** (občinski prostorski načrt in izvedbeni prostorski akti) z vizijo in cilji OCPS. Posamezni projekti bodo zato obravnavali prometne in prostorske vsebine celovito, z vidika trajnostne mobilnosti in kakovosti javnega prostora.

Občina bo aktivno sodelovala tudi pri pripravi **regionalne celostne prometne strategije** (RCPS), kar bo omogočilo boljšo povezanost občin, usklajene ukrepe na medobčinskih prometnih povezavah ter učinkovitejšo uporabo regionalnih finančnih sredstev. Prav tako bo občina še naprej dejavna partnerica v **nacionalnih in evropskih projektih** s področja trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja, kar bo omogočilo prenos dobrih praks, pridobivanje dodatnih sredstev ter večjo prepoznavnost občine na tem področju.

## **Ukrepi:**

### **1.1 Izdelava zasnove celovitega omrežja peš in kolesarskih povezav vključno s potrebnimi ukrepi umirjanja motoriziranega prometa**

Izdela se idejna zasnova peš in kolesarskih povezav z akcijskim načrtom. Z idejno zasnovo se opredeli celovito sklenjeno omrežje neposrednih, varnih ter privlačnih kolesarskih in peš povezav, ki obsegajo tudi sprehajalne in rekreacijske poti ter turistične povezave. Opredelijo se območja omejene hitrosti in umirjenega prometa. Določi se etapnost izvedbe na podlagi izbranih relevantnih kriterijev: poselitve, šolska pot, pomembnost povezave, stopnja predhodne izvedbe, predvideno povečanje prometne varnosti, zahtevnost izvedbe in možnost črpanja nacionalnih/evropskih sredstev.

### **1.2 Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja**

Povezovanje in sodelovanje se bo izvajalo v obliki rednih koordinacijskih sestankov med sosednjimi občinami in širše. Osrednje teme medobčinskih sestankov bodo predvsem: kolesarska infrastruktura, potencialni javni sistem izposoje koles, javni potniški promet, storitev prevoza na poziv, urejanje državnih cest, urejanje površin za sopotništvo ob navezavah na bodočo hitro cesto Ormož – Ptuj.

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

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

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

### **1.4 Delo z javnostjo – ozaveščanje o pomenu preventive na področju prometne varnosti**

Ukrep vključuje izvajanje informativno-izobraževalnih aktivnosti za različne ciljne skupine z namenom povečanja zavesti o prometnih tveganjih in pomenu preventivnega ravnanja v prometu. S tem se krepi prometna kultura in spodbuja varnejše in odgovorno vedenje vseh udeležencev v prometu.

### **1.5 Aktivno sodelovanje v projektih in pobudah EU**

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

### **1.6 Redna prenova strategije OCPS**

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

### **1.7 Spremljanje kazalnikov OCPS (merjenje učinka)**

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

### **1.8 Delo z javnostjo – ozaveščanje o pomenu celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti**

Ukrep zajema aktivnosti obveščanja in vključevanja javnosti z namenom povečanja razumevanja koristi trajnostne mobilnosti ter vloge celostnega prometnega načrtovanja pri oblikovanju bolj dostopnega, varnega in zdravega bivalnega okolja. Ključna je krepitev podpore lokalne skupnosti pri prehodu na trajnostne prometne rešitve.

### **1.9 Krepitev kompetenc občinske uprave in povečanje integracije med sektorji na občini**

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

### **1.10 Promocija dosežkov strategije OCPS**

Aktivno se promovirajo dosežki OCPS pri doseganju zastavljenih ciljev.

### **1.11 Sodelovanje v kampanji – Evropski teden mobilnosti (ETM)**

Vsako leto se Občina Središče ob Dravi aktivno vključi v kampanjo Evropskega tedna mobilnosti, katere osnovni namen je ozaveščanje širše javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti.

## **7.3 Spodbujanje hoje**

*Vzpostavitev varnih, privlačnih in povezanih pešpoti do ključnih ciljev potovanj v občini je osrednje vodilo na področju hoje.*

Hoja je osnovna oblika trajnostne mobilnosti, saj omogoča neposredno dostopnost do ciljev poti in hkrati prispeva k zdravemu življenjskemu slogu prebivalcev. Kakovostna, varna in celostno povezana infrastruktura za pešce je ključni predpogoj za spremembo potovalnih navad v smeri trajnostne mobilnosti.

Kljub nekaterim izboljšavam v zadnjem obdobju so v Občini Središče ob Dravi na področju hoje še vedno prisotni številni izzivi: nepovezanost omrežja, izpostavljenost pešcev prometno obremenjenim cestam (predvsem glavna cesti G1-2 s tranzitnim tovornim prometom), minimalistična izvedba pločnikov, arhitektonske ovire in mestoma pomanjkljivo vzdrževanje. Pogosto je hoja zapostavljena že v fazah načrtovanja, kar vodi v neambiciozne rešitve, ki se zadovoljijo z minimalnimi standardi, a ne ustvarjajo privlačnih pogojev za hojo.

Ob tem pa obstaja velik potencial: večina prebivalcev občine doseže osnovne storitve v manj kot 15 minutah hoje. Izvedene ankete kažejo, da bi del prebivalcev, bil pripravljen pogosteje potovati peš, če bi bile poti varnejše, bolj privlačne in udobne. To potrjuje nujnost sistematičnih izboljšav, ki bodo omogočile večjo privlačnost hoje kot primarnega načina potovanj.

Ključni cilj občine je zato vzpostaviti kakovostno, varno in sklenjeno omrežje pešpoti, pločnikov in drugih povezav za hojo. Poseben poudarek bo namenjen zagotavljanju varnosti na nevarnejših točkah, predvsem tam, kjer državna cesta G1-2 poteka skozi naselja in se, zaradi večjih hitrosti ter visokega deleža tovornih vozil, pojavlja večje tveganje za nesreče.

Sklenjeno omrežje pešpoti se bo postopno vzpostavljalo znotraj naselij in med njimi. Poudarek bo posvečen osenčenju pešpoti in ozelenitvam s ciljem povečanja privlačnosti peš površin.

### **Ukrepi:**

#### **2.1 Nadaljnje vzpostavljane varnih šolskih poti na celotnem območju občine**

Na šolskih poteh oziroma vzdolž njih se intenzivno izvaja ukrepe umirjanja prometa in zgradi oz. dogradi pločnike ali uredi pešpoti, ločeno od motornega prometa. Prioriteta so najbolj obremenjene ceste. Na izrazito malo prometnih cestah znotraj naselij se lahko zariše peš pasove na voziščih, ob ustreznem hitrostnem režimu (največ 30 km/h) ter izvedenih ukrepih umirjanja prometa. Uredi se dostopne peš površine do postajališč šolskih avtobusov.

#### **2.2 Dograditev celovitega sklenjenega omrežja peš povezav**

Ukrepi bodo prednostno usmerjeni v izboljšanje varnosti pešcev na ključnih nevarnih točkah v občini. Postopno bo vzpostavljeno celostno sklenjeno omrežje peš povezav tako, da bodo zgrajeni manjkajoči pločniki, obstoječi neustrezni bodo razširjeni, urejale se bodo pešpoti, ločene od motornega prometa.

Kjer ni prostorskih možnosti se spremeni prometni režim in/ali intenzivno izvede ukrepe umirjanja prometa ter se pešce vodi po skupnih prometnih površinah. Prehode za pešce se zgošča in ureja preboje za pešce oziroma bližnjice. Poleg osnovnih vsakodnevnih poti bo občina proučila tudi možnost za razvoj prostočasnih in turističnih povezav, lahko tudi vzdolž oziroma skupaj s kolesarskimi povezavami (npr. vzdolž Dravske kolesarske poti), ki bodo obogatile ponudbo aktivnega preživljanja prostega časa v občini.

### **2.3 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe**

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

### **2.4 Celovita preureditev okolice osnovne šole**

Ukrep predvideva preoblikovanje okolice osnovne šole v varno, prijetno in funkcionalno območje za pešce, kjer bo motorni promet – tudi za starše in zaposlene – nekoliko odmaknjen in postavljen v podrejeni položaj. Prostor bo zasnovan kot odprto šolsko dvorišče z urejenimi površinami za zadrževanje, senco, klopmi in varnimi dostopi za otroke.

### **2.5 Ureditev javnih površin**

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

### **2.6 Opremljanje (urbana oprema) poti in trgov**

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

### **2.7 Označitev poti s kažipotmi**

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

### **2.8 Ozelenitev peš površin**

Ukrep vključuje zasaditve ob pešpoteh in javnih površinah z namenom povečanja biotske raznovrstnosti, izboljšanja estetske podobe naselij in prispevka k zeleni preobrazbi prostora.

### **2.9 Javna razsvetljava vzdolž pešpoti in površin**

Ukrep predvideva ureditev ustrezne javne razsvetljave ob pešpoteh in javnih površinah z namenom izboljšanja prometne varnosti ter povečanja občutka osebne varnosti pešcev, zlasti v večernem in nočnem času.

### **2.10 Osenčenje poti in peš površin**

Ukrep zajema zasaditev dreves na izpostavljenih pešpoteh in javnih prostorih z namenom povečanja udobja in zaščite uporabnikov pred vročino ter sončno pripeko.

## **2.11 Ureditev in ozelenitev urbanega naselja Središče ob Dravi**

Ukrep predvideva ureditev in ozelenitev površin, zasaditev dreves in postavitev urbane opreme na treh območjih urbanega naselja Središče ob Dravi in sicer: območje Trške in Modrinjakove ulice, območje Poslovne cone Lipje, območje Šolske ulice in Športnega parka Tarte.

## **7.4 Podpora kolesarjenju**

***Izgradnja varnih, privlačnih in sklenjenih kolesarskih povezav ter spodbujanje kolesarjenja kot vsakodnevne izbire načina potovanja je osrednje vodilo tega poglavja.***

V prihodnjih letih si bo občina prizadevala za vzpostavitev kakovostne mreže kolesarskih povezav, tako znotraj občine kot tudi v navezavi na sosednje občine. Prednost bodo imele relacije z največjim potencialom za dnevno mobilnost in turizem ter rekreacijo, zlasti Dravska kolesarska pot in navezave središč naselij na njo (Obrež, Grabe, Središče ob Dravi). Pomembne so tudi kolesarske povezave iz urbanega naselja Središče ob Dravi, do naselij Šalovci in Godeninci.

Proučena bo možnost izgradnje samostojnih, ločenih kolesarskih poti, ki ne bodo umeščene zgolj na pločnike, temveč bodo v čim večji meri potekale ločeno od motornega prometa ali po vozišču s posebnimi varnostnimi ukrepi. Cilj je zagotoviti varne in privlačne kolesarske površine, ki jih bodo lahko varno in samostojno uporabljali tudi otroci npr. na poti v šolo.

Na medobčinski ravni se bodo prednostno urejale povezave, ki so pomembne za dnevne migracije in turizem. Občina bo delno sama (iz programa Dogovor za razvoj regij – kohezija) in hkrati v sodelovanju z državo in sosednjimi občinami izgradila Dravsko kolesarsko pot.

Preučena bo tudi možnost izgradnje rekreacijsko turističnih kolesarskih povezav in sprehajalnih poti proti Kogu, Miklavžu pri Ormožu in Ljutomeru, ki bi bile namenjene rekreativnim kolesarjem, turistom in pohodnikom ter bi dodatno prispevale k razvoju lokalnega turizma in promociji aktivne mobilnosti.

### **Ukrepi:**

#### **3.1. Dograditev celovitega kolesarskega omrežja na območju občine**

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

#### **3.2 Označitev kolesarskih povezav in kažipot**

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

#### **3.3 Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarskega prometa**

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

#### **3.4 Urejanje parkirnih mest za kolesa**

Vzpostavijo se varna in dostopna parkirna mesta za kolesa na ključnih lokacijah v občini. Ta bodo omogočala enostavno, varno in pregledno parkiranje oziroma začasno odlaganje koles, s čimer se bo povečala njihova uporaba v vsakodnevni mobilnosti in pri opravkih po občini.

### **3.5 Ureditev kolesarskih počivališč**

Občina si bo prizadevala za ureditev kolesarskih počivališč predvsem ob Dravski kolesarski poti ter pomembnejših turistično rekreativnih povezavah. Počivališča bodo opremljena s klopmi, mizami, stojali za kolesa, informacijskimi tablam, nadstreški in drugo opremo. Namenjena bodo, tako daljinskim kolesarjem, ki se bodo ob njih lahko ustavili ter spoznali turistične znamenitosti in ponudbo v občini, kot rekreacijskim kolesarjem, katerim bodo zagotavljala zaščito pred vremenskimi vplivi ter prijeten prostor za počitek in druženje.

### **3.6 Ureditev varnih (zaprtih) kolesarnic**

Vzpostavijo se varne, zaprte kolesarnice, namenjene zaščiti koles pred krajo in vremenskimi vplivi. Postavljene bodo predvsem na ključnih javnih lokacijah, kjer obstaja potreba po dolgoročnejšem parkiranju (npr. pri železniški postaji, središče občine), s čimer se bistveno zmanjša tveganje kraje koles.

### **3.7 Proučitev vzpostavitve javnega sistema izposoje koles**

Občina bo proučila možnosti vzpostavitve javnega sistema samopostrežne izposoje koles za potrebe dnevne mobilnosti. Sistem kratkoročne izposoje koles, ki omogoča enostaven dostop do koles in vključuje določen čas brezplačne uporabe za prebivalce ter obiskovalce občine, spodbuja kolesarska potovanja po občini. Poleg tega bo proučen tudi sistem izposoje električnih in ne električnih gorskih oz. kros koles, namenjenih premagovanju vzponov in spustov ter neasfaltiranim odsekom (tudi brezpotij) v razgibani vinorodni pokrajini.

### **3.8 Izboljšanje podpornih storitev za kolesarje**

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

## **7.5 Prilagodljiv javni prevoz**

***Izboljšanje dostopnosti, kakovosti in preglednosti informacij o storitvah javnega potniškega prometa predstavlja ključno vodilo na področju javnega prevoza.***

Za doseg tega cilja bo občina sistematično razvijala mehanizme za zbiranje, oblikovanje in posredovanje pobud pristojnim za izboljšanje avtobusnih in železniških povezav znotraj občine ter do sosednjih občin in regionalnih središč.

Ukrepanje bo zajemalo pobude za prilagoditev voznih redov, uvedbo novih linij in postajališč ter usklajevanje z avtobusnimi prevozniki, Slovenskimi železnicami in drugimi upravljavci javnega prevoza. Poseben poudarek bo namenjen izboljšanju dostopnosti v območjih s slabšo povezljivostjo, kjer bo občina z usmerjenimi pobudami in partnerskim sodelovanjem stremela k enakopravni dostopnosti vseh občanov do javnega prevoza.

Za zagotavljanje varnega in dostopnega prevoza otrok v vzgojno-izobraževalne ustanove bo občina nadaljevala z organizacijo in upravljanjem sistema šolskih prevozov. Ta bo prilagojen dejanskim potrebam uporabnikov ter usklajen z najvišjimi standardi prometne varnosti. S ciljem racionalizacije stroškov bo izvajanje (vsaj delno) v lastni režiji oziroma s strani osnovne šole.

#### **Ukrepi:**

#### **4.1 Pobude za izboljšanje javnega prevoza**

Občina bo redno spremljala ponudbo javnega potniškega prometa ter sistematično zbirala pobude s strani večjih zaposlovalcev, osnovne šole in splošne javnosti za prilagoditev voznih redov. V sodelovanju s sosednjimi občinami bo oblikovala usklajene pobude, ki jih bo posredovala Družbi za



upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) in Slovenskim železnicam z namenom izboljšanja obstoječe ponudbe in vzpostavitve boljših povezav.

#### **4.2 Racionalizacija šolskih prevozov**

Občina bo nadaljevala z aktivnostmi zniževanja stroškov šolskih prevozov, in sicer z izboljševanjem varnih šolskih poti, večjo integracijo šolskih prevozov z linijskimi avtobusnimi in železniškimi povezavami ter z lastnim izvajanjem šolskih prevozov s pomočjo potniškega kombija. Šolski prevozi se bodo odprli tudi za ostale potnike, s čimer se bo izboljšal osnovni prag mobilnosti prebivalcev, ki nimajo dostopa do osebnega avtomobila. Cilj ukrepa je zagotoviti stroškovno učinkovitejši, varen in dostopen prevoz otrok v šolo ter hkrati prispevati k večji prometni dostopnosti ranljivih skupin v občini.

#### **4.3 Ureditev dostopov in opremljenosti avtobusnih postajališč**

Občina bo pristopila k prenovi in ustrezni opremlitvi avtobusnih postajališč z namenom zagotavljanja večjega udobja, varnosti in dostopnosti za potnike. Posebna pozornost bo namenjena ureditvi varnih peš dostopov, kolesarskih stojal ter prilagoditvam za funkcionalno ovirane osebe. Postajališča bodo opremljena z nadstreški, klopmi, razsvetljavo, informacijskimi tablam in bodo ustrezno osenčena npr. z zasaditvijo dreves.

#### **4.4 Sistem javnih prevozov na poziv**

Občina bo nadaljevala z obstoječim izvajanjem javnih prevozov na poziv, ki je namenjen starejšim brez lastnega prevoznega sredstva in se izvaja z občinskim vozilom ter voznikom. V prihodnje bo občina preverila možnosti za nadgradnjo storitve ter širitev sodelovanja z drugimi občinami v regiji, s čimer se bo izboljšala dostopnost, povečala pokritost območja in zagotovila dolgoročno vzdržnost sistema.

#### **4.5 Posodobitev železniških postajališč**

Občina si bo prizadevala za posodobitev železniških postajališč Središče ob Dravi in Obrež. Predvsem pri slednjem manjka osnovna infrastruktura, kot so: ustrezna nadstrešnica, varovana – zaprta kolesarnica, nekaj parkirnih mest za vozila, namenjenih potnikom, ki uporabljajo železniški promet, urbana oprema itd. V sodelovanju s Slovenskimi železnicami in drugimi pristojnimi deležniki bo občina podajala pobude ter si prizadevala za posodobitev železniške infrastrukture in voznega parka s ciljem hitrejših prevozov do bližnjih središč.

#### **4.6 Ureditev in izboljšanje informacij za načrtovanje poti (pred izvedbo potovanja t.i. pre-trip informacije)**

Občina si bo prizadevala za vzpostavitev ažurnih, dostopnih in uporabniku prijaznih informacijskih rešitev, ki bodo potnikom omogočale učinkovito načrtovanje poti pred začetkom potovanja. Pobuda bo usmerjena v vzpostavitev informacijskega sistema oziroma mobilne aplikacije, ki bo vključevala podatke o voznih redih, povezavah, prestopnih možnostih ter morebitnih motnjah v prometu. Poseben poudarek bo namenjen povezovanju znotraj regije in vključevanju v širše informacijske platforme javnega potniškega prometa, kar bo prispevalo k večji preglednosti sistema ter k večji privlačnosti uporabe trajnostnih oblik mobilnosti.



## 7.6 Upravljanje motornega prometa

***Zmanjšanje negativnih učinkov motoriziranega prometa na okolje ter izboljšanje prometne varnosti z izvajanjem ukrepov umirjanja prometa je osrednje vodilo stebra motorni promet.***

Upravljanje motornega prometa v Občini Središče ob Dravi temelji na cilju zmanjšanja negativnih vplivov na okolje in zdravje ter na izboljšanju prometne varnosti. Ključna usmeritev je oblikovanje prometnega sistema, ki zmanjšuje prekomerno odvisnost od osebnega avtomobila, obenem pa zagotavlja varne in privlačne pogoje za druge oblike mobilnosti.

### **Umirjanje prometa in varnost**

Na odsekih, kjer prihaja do prekomernih hitrosti, bodo izvedeni ukrepi za umirjanje prometa. Pri tem se bodo fizične ovire (sinusoidne grbine, trapezne ploščadi) uporabljale kot skrajni in začasni ukrep, saj sicer učinkovito zmanjšujejo hitrosti, vendar lahko povečajo emisije in hrup. V ospredju bodo sistemski ukrepi – celovite preureditve cest in javnih prostorov, s katerimi se trajno znižujejo hitrosti motornega prometa, povečuje varnost ranljivih udeležencev ter izboljšuje privlačnost središč naselij.

### **Preoblikovanje javnega prostora**

Na posameznih območjih bo prometni prostor preoblikovan z namenom povečanja prometne varnosti in udobja pešcev ter kolesarjev. Ukrepi vključujejo širitev pločnikov, ozelenitve, ureditev počivališč in izboljšano osvetlitev. Javne površine bodo tako postale privlačnejše tudi za zadrževanje prebivalcev in obiskovalcev.

### **Tranzitni promet**

Posebna pozornost bo namenjena zmanjševanju negativnih vplivov tranzitnega tovornega prometa. Na srednji in dolgi rok bo občina v sodelovanju z državo in regijo preučila možnosti za preusmeritev tranzitnega prometa mimo urbanega središča naselja Središče ob Dravi. S tem bi zmanjšala obremenjenost glavne prometnice in izboljšala kakovost bivanja prebivalcev.

### **Parkirna politika in alternativna mobilnost**

Parkirna politika se bo razvijala postopno, v skladu z nacionalnim *Pravilnikom o načrtih izvajanja parkirne politike*. Občina bo spodbujala racionalno rabo parkirnih površin, uvedbo parkirnih režimov ter širitev mreže javno dostopnih polnilnic za električna vozila. Tako se bo ustvarjalo okolje, ki spodbuja prehod na trajnostne oblike mobilnosti.

### **Vzdrževanje in prenova cestne infrastrukture**

Občina bo postopno izvajala prenovo poškodovanih cestnih odsekov ter izboljšala redno vzdrževanje, kar bo prispevalo k večji varnosti in udobju udeležencev v prometu ter podaljšalo življenjsko dobo prometne infrastrukture.

### **Ukrepi:**

#### **5.1 Izvedba ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja**

Na vstopih v naselja bodo izvedeni ukrepi za umirjanje prometa na odsekih, kjer so zaznane previsoke hitrosti in povečana prisotnost tranzitnega tovornega prometa. Na državni cesti G1-2, kjer občina nima neposrednih pristojnosti, bo občina podajala pobude in predloge za izvedbo ustreznih rešitev v sodelovanju z državo. Na občinskih cestah pa bo postopno uvajala ukrepe – od mehkejših rešitev (optične zavore, zožitve vozišč, šikane, talne označbe, prikazovalniki hitrosti, mobilni in stacionarni radarji) do fizičnih elementov (dvignjene trapezne ploščadi, prometni otoki ipd.), kjer bo to potrebno. Namen ukrepov je trajno zmanjšanje hitrosti motornega prometa, povečanje varnosti pešcev in kolesarjev ter izboljšanje kakovosti bivanja ob vstopnih odsekih v naselja.

#### **5.2 Izvajanje ukrepov za zmanjšanje voznih hitrosti motornega prometa v naseljih**

Ukrepi se bodo izvajali predvsem na odsekih znotraj naselij, kjer zaradi širokih vozišč in dolgih premih odsekov cest prihaja do povišanih hitrosti motornih vozil. Preučena bo možnost celostnega preoblikovanja prometnih površin in širšega javnega prostora, ki vključuje zožitve vozišč, uvedbo

elementov za umirjanje prometa, spremembe v organizaciji prometa, preureditev križišč ter umestitev površin za pešce in kolesarje.

Pri prenovah bodo vključeni tudi elementi zelene infrastrukture, kot so zasaditev dreves za osenčenje ulic, ureditev zelenih otokov in zasaditev ob robovih vozišč. Cilj ukrepa je ustvariti prometno in prostorsko okolje, ki voznike spodbuja k nižjim hitrostim, hkrati pa povečuje varnost, udobje in privlačnost za pešce in kolesarje na eni ter prebivalce in obiskovalce na drugi strani. S tem bodo javne površine v naseljih postale prijaznejše za vsakodnevno uporabo, kakovostnejše za družbeno življenje ter odpornejše na podnebne spremembe.

### **5.3 Kakovostno vzdrževanje in obnova cest**

Občina bo zagotavljala redno tehnično in operativno vzdrževanje (sanacija poškodb, odvodnjavanje, prometna signalizacija, zimska služba). Ob tem bo postopoma izvajala celovite obnove poškodovanih cestnih odsekov, ki bodo vključevale posodobitev voziščne konstrukcije, odvodnjavanja, signalizacije in javne razsvetljave. To bo povečalo varnost, udobje in življenjsko dobo infrastrukture.

### **5.4 Načrt izvajanja parkirne politike**

Občina bo pripravila Načrt izvajanja parkirne politike, ki bo preučil smotrnost uvedbe parkirnih režimov in coniranja ter smernice za umeščanje novih parkirišč v občini. Poseben poudarek bo na dostopnosti za prebivalce.

### **5.5 Upravljanje tovornega prometa in dostava**

Zaradi visoke obremenjenosti z vlačilci in traktorji bo občina pregledala obstoječe omejitve in po potrebi prilagodila režime za tranzitni tovorni promet. V mestnem središču bodo jasno določene dostavne cone, optimizirani dostavni časi ter izboljšani pogoji za prometno varnost. Na srednji rok bo občina preučila možnost izdelave *Načrta upravljanja mestne logistike (NUML)*, ki bo omogočil sistematično urejanje tovornega prometa in podporo uvajanju okolju prijaznejših oblik dostave (npr. električna vozila, tovarna kolesa).

### **5.6 Razvoj infrastrukture za električno mobilnost**

Postopno se bo širila mreža javno dostopnih polnilnic za električna vozila, predvsem v bližini pomembnih ciljev potovanj (občinske zgradbe, večji zaposlovalci in železniški postaji). S tem bo občina spodbujala prehod na okolju prijaznejše oblike motoriziranega prometa ter podpirala intermodalnost.

### **5.7 Mehki ukrepi: ozaveščanje, promocija in izobraževanje**

Občina bo izvajala kampanje in dogodke (ETM, Dan brez avtomobila, šolske ulice) za krepitev prometne kulture, trajnostne mobilnosti in varnega vedenja v prometu. Poseben poudarek bo namenjen otrokom in mladim, v sodelovanju z vzgojno-izobraževalnimi ustanovami.

### **5.8. Spodbujanje rabe okolju prijaznih vozil**

Preučene bodo možnosti za uvedbo sistemskih spodbud, ki bi občanom olajšale prehod na uporabo električnih in drugih nizkoogljčnih vozil. Spodbude lahko vključujejo informativne in promocijske kampanje, ugodnosti pri parkiranju, souporabo vozil (car-sharing) ali sofinanciranje manjših pilotnih projektov. Aktivnosti bodo dopolnjevale razvoj infrastrukture za e-mobilnost (ukrep 5.6) ter prispevale k širši prepoznavnosti in sprejetju okolju prijaznejših oblik motoriziranega prometa v občini.

### **5.9 Proučitev možnosti za preusmeritev tranzitnega tovornega prometa mimo urbanega središča občine**

S ciljem zmanjšanja negativnih vplivov tranzitnega tovornega prometa bo občina v sodelovanju s pristojnim ministrstvom preučila možnosti za preusmeritev tranzitnega tovornega prometa mimo urbanega središča naselja Središče ob Dravi. S tem bi se zmanjšala obremenjenost glavne prometnice in izboljšala kakovost bivanja ter prometna varnost in udobje za pešce, kolesarje ter druge udeležence v prometu.

## 8 AKCIJSKI NAČRT

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

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

Tabela 8-1: Akcijski načrt občinske celostne prometne strategije

Steber 1 - Celostno prometno načrtovanje							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
1.1	Izdelava zasnove celovitega omrežja peš in kolesarskih povezav vključno s potrebnimi ukrepi umirjanja motoriziranega prometa	Srednja	10.000 €	Občina Središče ob Dravi in zunanji izvajalci	2025 – 2026	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Prvo leto postopek javnega naročila, drugo leto izvedba
1.2	Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja	Majhna	461,25 €	Občina Središče ob Dravi in sosednje/ostale občine	2026 – 2027	Proračun občine	Sofinancerski delež Občine pri pripravi RCPS
1.3	Uravnoteženo načrtovanje z vidika vseh uporabnikov javnih prometnih površin in prostora	Srednja	Brez stroška	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032		
1.4	Delo z javnostjo – ozaveščanje o pomenu preventive na področju prometne varnosti	Majhna	1.000 €/leto	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	
1.5	Aktivno sodelovanje v projektih in pobudah EU	Srednja	Glej opombo	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	Sofinancerski delež občine odvisen od vrednosti projektov
1.6	Redna prenova strategije OCPS	Majhna	19.600 €	Občina Središče ob Dravi	2032	Proračun občine, MOPE, sredstva EU	

Steber 1 - Celostno prometno načrtovanje							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
1.7	Spremljanje kazalnikov OCPS (merjenje učinka)	Majhna	1.000 €/leto	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Proračun občine	
1.8	Delo z javnostjo – ozaveščanje o pomenu celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti	Majhna	500 €/leto	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	
1.9	Krepitev kompetenc občinske uprave in povečanje integracije med sektorji na občini	Majhna	1.000 €/leto	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Proračun občine	Udeležba na izobraževanjih, seminarjih ipd.
1.10	Promocija dosežkov strategije OCPS	Majhna	1.000 €/leto	Občina Središče ob Dravi	2027 – 2032	Proračun občine, MOPE, sredstva EU	Stroški za zunanjo pomoč pri promociji
1.11	Sodelovanje v kampanji – Evropski teden mobilnosti (ETM)	Majhna	7.000 €/leto	Občina Središče ob Dravi	Vsako leto	MOPE, sredstva EU	Potrebna prijava na razpis MOPE

Steber 2 – Spodbujanje hoje							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
2.1	Nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti na celotnem območju občine	Zelo velika	50.000 €	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Tudi v ukrepu št. 2.2
2.2	Dograditev celovitega sklenjenega omrežja peš povezav	Zelo velika	Glej opombo	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Načrt je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
2.3	Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe	Srednja	5.000 €/leto	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	

Steber 2 – Spodbujanje hoje							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
2.4	Celovita preureditev okolice osnovne šole	Zelo velika	100.000 €	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2028	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.5	Ureditev javnih površin	Velika	40.000 €/leto	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.6	Opremljanje (urbana oprema) poti in trgov	Srednja	3.000 €/leto	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.7	Označitev poti s kažipot	Majhna	8.000 €	Občina Središče ob Dravi	2027 – 2028	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.8	Ozelenitev peš površin	Majhna	5.000 €/leto	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.9	Javna razsvetljava vzdolž pešpoti in površin	Srednja	7.000 €/leto	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.10	Osenčenje poti in peš površin	Srednja	4.000 €/leto	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.11	Ureditev in ozelenitev urbanega naselja Središče ob Dravi	Velika	473.765,50 €	Občina Središče ob Dravi	2025-2026	Kohezijska sredstva EU+nacionalna, proračun občine	

Steber 3 – Podpora kolesarjenju							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
3.1.	Dograditev celovitega kolesarskega omrežja na območju občine	Zelo velika	Glej opombo	Občina Središče ob Dravi, MzI, DRSI	2026 – 2032	MzI, DRSI, sredstva EU, proračun občine	Načrt je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
3.2	Označitev kolesarskih povezav in kažipoti	Majhna	10.000 €	Občina Središče ob Dravi, DRSI	2026 – 2032	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.4	Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarskega prometa	Majhna	1.000 €/leto	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.5	Urejanje parkirnih mest za kolesa	Majhna	6.000 €	Občina Središče ob Dravi, SŽ	2026 – 2032	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.6	Ureditev kolesarskih počivališč	Srednja	20.000 €	Občina Središče ob Dravi	2028 – 2032	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.7	Ureditev varnih (zaprtih) kolesarnic	Srednja	8.000 €	Občina Središče ob Dravi, SŽ	2026 – 2032	Proračun občine, sredstva EU, sredstva SŽ	
3.8	Proučitev vzpostavitve javnega sistema izposoje koles	Srednja	14.000 € Glej opombo	Občina Središče ob Dravi, partnerske občine, SŽ	2027 – 2032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU, partnerske občine, SŽ	Izdelava študije o smotrnosti vzpostavitve sistema
3.9	Izboljšanje podpornih storitev za kolesarje	Srednja	2.000 €/leto	Občina Središče ob Dravi, ministrstva, sredstva EU, sosednje in/ali partnerske občine	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU, partnerske občine	

**Steber 4 – Prilagodljiv javni prevoz**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opombe
4.1	Pobude za izboljšanje javnega prevoza	Majhna	Brez stroška	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Mzl, DUJP, SŽ	
4.2	Racionalizacija šolskih prevozov	Zelo velika	40.000 €	Občina Središče ob Dravi, Mzl, DUJP	2026 – 2032	Proračun občine Mzl, DUJP	Predvideno znižanje stroškov
4.3	Ureditev dostopov in opremljenosti avtobusnih postajališč	Srednja	4.000 €/leto	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Mzl, DUJP, proračun občine	
4.4	Vzpostavitev sistema javnih prevozov na poziv	Zelo velika	8.000 €	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Proračun občine	
4.5	Posodobitev železniških postajališč	Srednja	Glej opombo	SŽ, Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	SŽ, Mzl, EU razpisi, proračun občine	SŽ pripravi projektno dokumentacijo in nato izvede..
4.6	Ureditev in izboljšanje informacij za načrtovanje poti (pred izvedbo potovanja t.i. pre-trip informacije)	Srednja	1.000 €	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Mzl, DUJP, SŽ	

**Steber 5 – Upravljanje motornega prometa**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
5.1	Izvedba ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja	Velika	30.000 €/leto	Mzl, DRSI Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Mzl, DRSI proračun občine	
5.2	Izvajanje ukrepov za zmanjšanje vozni hitrosti motornega prometa v naseljih	Zelo velika	Glej opombo	Občina Središče ob Dravi, pristojno ministrstvo, DRSI	2026 – 2032	Proračun občine, Mzl, DRSI	Potrebna izvedba načrta - glej ukrep št. 1.1
5.3	Kakovostno vzdrževanje in obnova cest	Srednja	200.000 €/leto	Občina Središče ob Dravi pristojno ministrstvo, DRSI	2026 – 2032	Proračun občine, Mzl, DRSI	



Steber 5 – Upravljanje motornega prometa							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
5.4	Načrt izvajanja parkirne politike	Velika	10.000 € Glej opombo	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Proračun občine, sredstva EU, ministrstva	Sredstva za izdelavo načrta/študije. Brez izvajanja ukrepov.
5.5	Upravljanje tovornega prometa in dostava	Velika	8.000 € Glej opombo	Občina Središče ob Dravi MzI, DRSI, MOPE	2026 – 2032	Proračun občine, sredstva EU, ministrstva	Sredstva za izdelavo načrta/študije. Brez izvajanja ukrepov.
5.6	Razvoj infrastrukture za električno mobilnost	Velika	60.000 €	Zunanji izvajalec, občinski proračun	2026 – 2032	Ministrstva, sredstva EU, zunanji izvajalec	Potencialni vložek občine je zemljišče
5.7	Mehki ukrepi: ozaveščanja, promocije in izobraževanje	Majhna	Glej opombo	Občina Središče ob Dravi	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, DRSI, sredstva EU	Glej ukrepe št. 1.4, 1.8, 1.10, 1.11 in 3.4
5.9	Spodbujanje rabe okolju prijaznih vozil	Majhna	500 €	Občina Središče ob Dravi, ministrstva	2026 – 2032	BORZEN, sredstva EU, proračun občine	
5.10	Proučitev možnosti za preusmeritev tranzitnega tovornega prometa mimo urbanega središča občine	Srednja	Glej opombo	Občina Središče ob Dravi MzI, DRSI	2026	/	Sredstva za izdelavo študije/brez izvajanja ukrepov.

## 9 VIRI IN LITERATURA

- Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje – Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023;
- Zakon o celostnem prometnem načrtovanju – ZCPN (Ur.l. RS, št. 130/22 in 22/25);
- Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/2023 in 109/2023);
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, MOPE, 2023;
- Statistični urad RS, SI-STAT podatkovni portal, 2025, dostopen na <https://www.stat.si>;
- Nacionalni inštitut za javno zdravje, <https://obcine.nijz.si/kazalniki/>;
- Spletne strani Javne agencije RS za varnost prometa – baza podatkov o prometnih nesrečah (<http://nesrece.avp-rs.si/>);
- Direkcija RS za infrastrukturo, prometne obremenitve, e-publikacija »Štetje prometa«;
- Spletni portal PISO, <https://www.geoprostor.net>;
- Spletna stran Občine Središče ob Dravi <https://www.ormoz.si/>.

<b>Naslov projekta:</b>	Občinska celostna prometna strategija Občin Središče ob Dravi, Središče ob Dravi in Sveti Tomaž
<b>Vrsta projekta:</b>	Strateška študija
<b>Št. pogodbe:</b>	Št. naročnika: 430-0011/2024 Št. izvajalca: 04-2024-ST-DDP
<b>Trajanje projekta:</b>	Od 01. 02. 2024 do 30.09. 2025
<b>Naročnik:</b>	Občina Središče ob Dravi Ptujška cesta6, 2270 Središče ob Dravi
<b>Odgovorna oseba naročnika:</b>	Toni Jelovica, župan Občine Središče ob Dravi
<b>Skrbnik pogodbe:</b>	Boris Novak, u.d.i.g.
<b>Izvajalec projekta</b>	Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, Smetanova ulica 17, 2000 Maribor
<b>Vodja projekta in avtor:</b>	viš. pred. mag. Sebastian Toplak, u.d.i.p.
<b>Projektni sodelavci:</b>	dr. Marjan Lep, dr. Drago Sever, mag. Vlasta Rodošek, Danijel Hojski, Dimitar Novakovski
<b>Datum izdelave:</b>	Avgust 2025
<b>Presojevalec:</b>	dr. Luka Mladenovič

*Priprava občinske celostne prometne strategije Občine Središče ob Dravi 2025-2032 je nastala v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS, 2023) v slovenskih občinah. Operacijo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.*

## Kazalo slik

Slika 1-1: Skupna delavnica o prometnem razvoju v občinah Ormož, Središče ob Dravi in Sveti Tomaž	4
Slika 3-1: Kolesarnica pri OŠ Središče ob Dravi .....	7
Slika 5-1: Načini potovanja na delo in po nakupih v občini Središče ob Dravi .....	13
Slika 5-2: Stopnja motorizacije v občinah Središče ob Dravi, Sv. Tomaž in Ormož v letih 2019-2023 ...	14
Slika 5-3: Število avtomobilov v gospodinjstvih anketirancev iz Občine Središče ob Dravi .....	14
Slika 5-4: Obseg prometa v števnem mestu Grabe in MP Središče leta 2013 in 2023 .....	15
Slika 5-5: Zemljevid (lokacije) prometnih nesreč v Občini Središče ob Dravi od leta 2005 .....	16
Slika 7-1: Stebri ukrepanja prometne strategije .....	21

## Kazalo tabel

Tabela 1: Kazalniki za spremljanje obveznih ciljev OCPS .....	9
Tabela 2: Kazalniki za spremljanje strateških ciljev po posameznem stebru ukrepanja .....	11
Tabela 5-1: Razvrstitev nujnosti ukrepanja po posameznem mobilnostnem stebru – ocena deležnikov .....	18
Tabela 7-1: Seznam strateških vodil in kvantifikacija ambicij .....	22
Tabela 8-1: Akcijski načrt občinske celostne prometne strategije .....	32