



OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE
SVETA ANA





Spoštovane občanke in občani,

pred vami je Občinska celostna prometna strategija občine Sveta Ana, s katero smo načrtali novo smer razvoja prometa v naši občini. Strategija bo spodbudila razvoj trajnostnih oblik mobilnosti ter omogočila premišljeno umeščanje prometa v širši prostorski in družbeni kontekst. Naš cilj je ustvariti okolje, ki bo prijaznejše, varnejše in dostopno za vse.

Iskrena hvala vsem, ki ste s sodelovanjem prispevali k nastanku tega dokumenta. Vaši predlogi, mnenja in pobude so oblikovali strategijo, ki temelji na resničnih potrebah naše skupnosti in predstavlja odsev vaših pričakovanj ter izkušenj.

Z zaključkom priprave strategije vstopamo v novo poglavje. Sledi izvajanje zastavljenih ukrepov, ki bodo ključni za uresničevanje skupnih ciljev in doseg pomembnih premikov na poti k trajnostni, varni in vključujoči prometni prihodnosti občine Sveta Ana.

župan občine Sveta Ana,
Martin Breznik,
univ. dipl. prav., dipl. ekon

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE SVETA ANA

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

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

Naročnik:
Občina Sveta Ana
Sveta Ana v Slov. goricah 17
2233 Sveta Ana v Slovenskih goricah

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 Aleksander Padovnik

Fotografije: May Mahorič, občinski arhiv
Oblikovna zasnova in postavitve: Profile s.p.
Leto izida: 2025, **Viri:** spletni viri



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



Slika 1: Panoramski pogled na občinsko središče Sveta Ana

1 | Uvod

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

Občina je z izdelavo OCPS naredila pomemben korak k strateškemu in trajnostnemu načrtovanju prometa. Dokument predstavlja temelj za dolgoročno in ciljno usmerjeno prometno politiko, ki bo odgovarjala na dejanske potrebe prebivalcev in prostorski razvoj občine. Njegova posebna vrednost izhaja iz vključujočega in usklajenega procesa nastajanja, ki je potekal v sodelovanju s prebivalci, strokovnjaki in drugimi ključnimi deležniki.

OCPS temelji na načelih celostnega prometnega načrtovanja, ki promet obravnava kot sestavni del širšega družbenega, okoljskega in prostorskega razvoja. V nasprotju s tradicionalnim pristopom, osredotočenim predvsem na gradnjo prometne infrastrukture, ta pristop spodbuja uravnotežen razvoj vseh oblik mobilnosti, zmanjšuje odvisnost od osebne avtomobila in ustvarja pogoje za bolj kakovostno bivanje in povezano skupnost.



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.



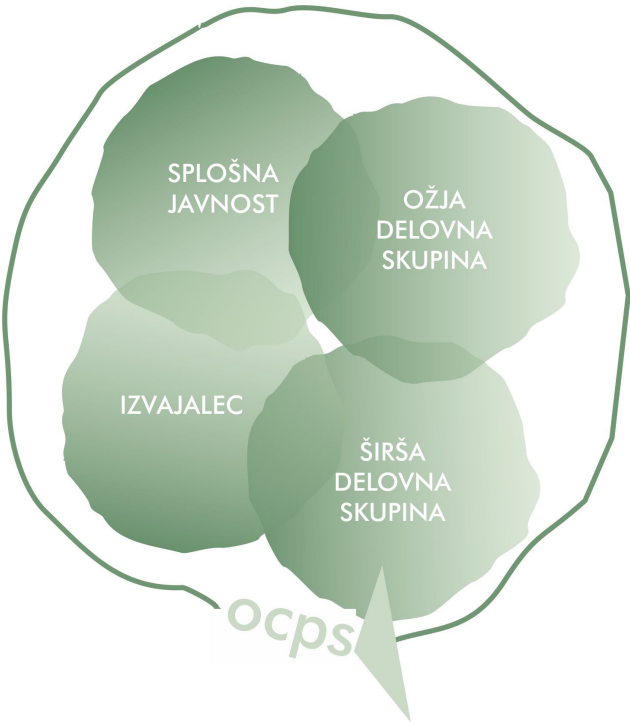
Slika 2: Kolaž fotografij iz postopka priprave OCPS



Slika 3: Prometni koridor

3 | Delovne skupine za pripravo OCPS

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



Grafikon 1: Ponazoritev prepleta delovnih skupin pri pripravi OCPS

IZVAJALEC

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

OŽJA DELOVNA SKUPINA

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

ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Širša delovna skupina, sestavljena iz ključnih deležnikov, je bila vključena v več faz procesa priprave OCPS. Aktivno je sodelovala pri oblikovanju vizije in ciljev strategije, določanju ciljnih vrednosti, prepoznavanju ključnih izzivov in priložnosti ter oblikovanju strateških usmeritev. Poleg tega je prispevala strokovne in praktične vpogleda pri oblikovanju konkretnih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini. Širšo delovno skupino so sestavljali predstavniki občinskega sveta, policije, sveta za preventivo in vzgojo v prometu, javne službe, lokalnih prevoznikov in lokalnih podjetij.

SPLOŠNA JAVNOST

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



Slika 4: Ptičji pogled na prometno ureditev v središču naselja Sveta Ana na poti do osnovne šole

4 | Vizija in cilji oris zelenega stanja

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

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

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

Vizija Občine Sveta Ana

“Občina Sveta Ana:
Varno, zeleno, povezano!

Zagotavljamo kakovostno bivalno okolje, spodbujamo zdrav življenjski slog in omogočamo varno ter dostopno mobilnost za vse generacije. Prometna infrastruktura omogoča povezan prometni sistem za vse prebivalce in obiskovalce, s čimer podpira trajnostni turizem, hkrati pa omogoča kakovostno bivanje vsem občanom.”

4.1 / OBRAZLOŽITEV VIZIJE

Občina Sveta Ana stremi k trajnostnemu razvoju in kakovostnemu življenjskemu okolju za vse generacije. Oblikovati želimo prometni sistem, ki bo varen za vse udeležence in dostopen tudi za ranljive skupine. Posebno pozornost namenjamo izboljševanju povezanosti naselij znotraj občine ter z regijskim prostorom, da bi okrepili mobilnost in omogočili hitrejši dostop do storitev. V ospredje postavljamo izboljšanje pogojev za trajnostne oblike mobilnosti in spodbujamo zdrav življenjski slog. Vizija obenem podpira tudi razvoj turizma z enostavnim in okolju prijaznim dostopom do naravnih in kulturnih znamenitosti občine.

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 Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti
- 5 Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci
- 6 Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo
- 7 Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa

4.3 / CILJNE VREDNOSTI

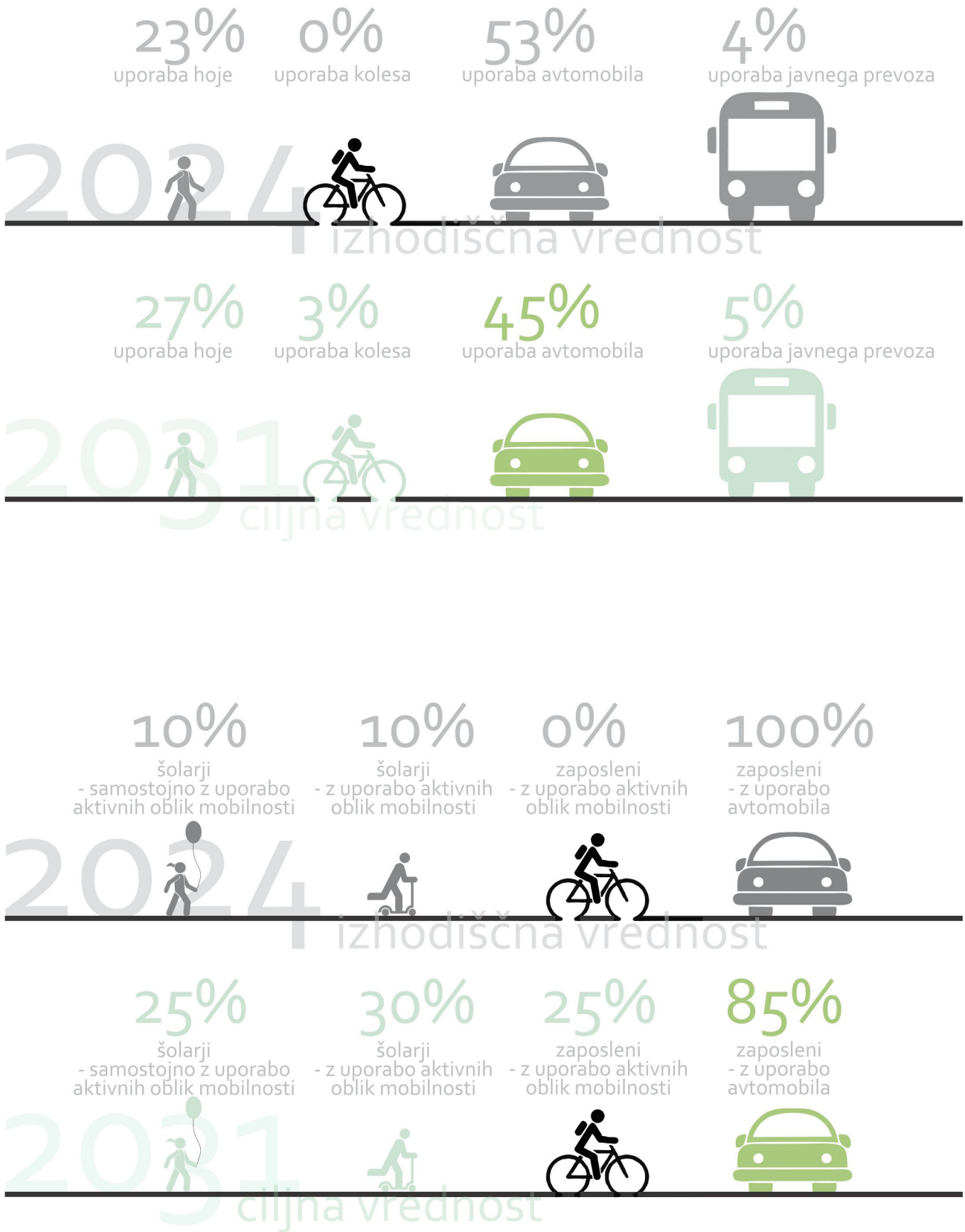
Vsak cilj OCPS je podprt s pripadajočimi ciljnimi vrednostmi, ki temeljijo na analizi obstoječega stanja in so usklajene z nacionalnimi ter evropskimi usmeritvami celostnega načrtovanja prometa. S tem se zagotavlja sistematično spremljanje in prilagajanje strategije glede na dejanske rezultate ter potrebe 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 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	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	8 v letih 2019-2023	0 v letih 2027-2031
		Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih	10%	25%
2.	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Znižati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	100%	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	4%	5%
4.	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	10%	30%
		Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	23%	27%
5.	Bolj zdravi in aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	0%	3%
6.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo	0%	25%
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	53%	45%

Tabela 1: Prikaz ciljev in ciljnih vrednosti



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



Slika 5: Linije v krajini

5 | Analiza obstoječega stanja

Analiza obstoječega stanja vključuje pregled prostorskih in demografskih značilnosti ter ključnih elementov prometnega sistema v občini Sveta Ana. 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 vsakodnevnih mobilnosti.

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

Vsebine analize pregleda obstoječega stanja so združene v naslednja podpoglavja:

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

5.1 / SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Občina Sveta Ana se nahaja v severovzhodnem delu Slovenije in je del Podravske statistične regije. Zajema površino 37 km², kar jo po velikosti uvršča na 157. mesto med slovenskimi občinami. Relief občine zaznamujejo gričevnata območja Slovenskih goric in razgiban teren, kar narekuje potrebo po prilagojeni prometni dostopnosti. V občini je skupno 12 naselij, upravno in funkcionalno središče pa predstavlja vas Sveta Ana.

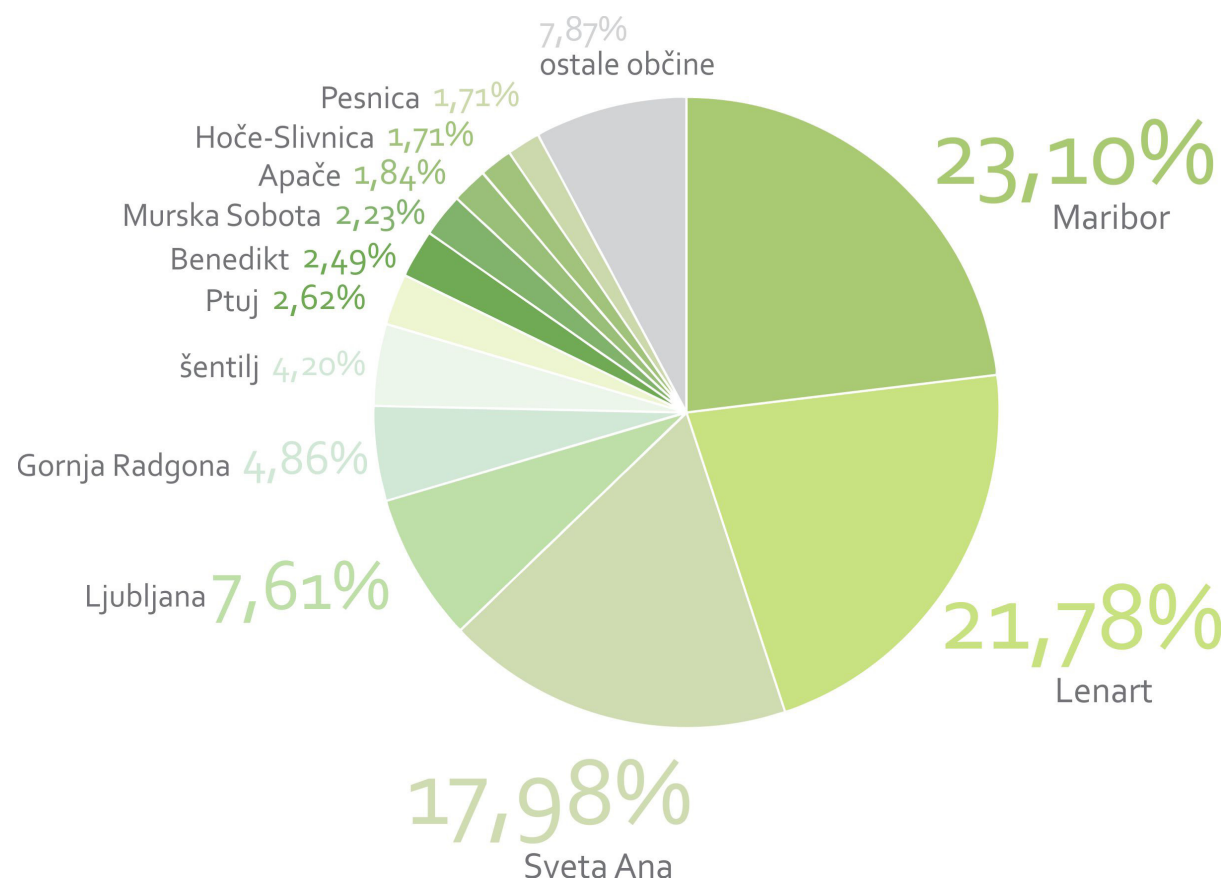
Po podatkih SURS je sredi leta 2023 v občini živel približno 2.350 prebivalcev, gostota poselitve pa je znašala 63 prebivalcev na km², kar je občutno manj od državnega povprečja (105 prebivalcev na km²). Kljub negativnemu naravnemu prirastu (−3,4 na 1.000 prebivalcev) občina beleži visoko pozitivno selitveno bilanco (+17,9), kar pomeni, da se demografsko krepi zlasti zaradi priseljevanja. Povprečna starost prebivalcev znaša 42,8 leta, indeks staranja pa dosega 117, kar kaže na relativno počasnejše staranje prebivalstva.

V šolskem letu 2023/2024 je Vrtec pri OŠ Sveta Ana obiskovalo 94 otrok, Osnovno šolo Sveta Ana pa 250 učencev. Srednje šole (izven občine) obiskuje okoli 90 dijakov, število študentov pa znaša 28 na 1.000 prebivalcev. Delež delovno aktivnega prebivalstva (15–64 let) znaša 56 %, kar je pod slovenskim povprečjem.

V letu 2023 je bilo v občini delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov) skupno 762 oseb. Največ jih je bilo zaposlenih v Mariboru (176 oz. 23,1 %), Lenartu (166 oz. 21,8 %) in v domači občini Sveta Ana (137 oz. 18 %), kar kaže na izrazito usmerjenost delovnih migracij v bližnja regionalna središča.

Prometno omrežje občine je sestavljeno iz državnih in občinskih cest, ki omogočajo povezave med naselji in s širšim regijskim prostorom. Ključni prometni žili sta državna cesta R2-433 na odseku Lenart–Trate (v skupni dolžini 8.350 metrov) in državna cesta R3-730, ki vključuje dva pomembna odseka: Žice–Sveta Ana–Zgornja Ščavnica (5.835 m) ter Zgornja Ščavnica–Dražen Vrh (2.235 m). Občinsko cestno omrežje dopolnjuje 36,8 km lokalnih cest in 77,3 km javnih poti, ki povezujejo razpršena naselja in zaselke ter zagotavljajo osnovno prometno dostopnost.

Pozitiven selitveni trend, nizka gostota poselitve, razpršen vzorec bivanja ter izrazite dnevne prometne migracije poudarjajo potrebo po celovitem načrtovanju trajnostne mobilnosti, zlasti v smeri izboljšanja varnosti ter dostopnosti za vse skupine prebivalstva.



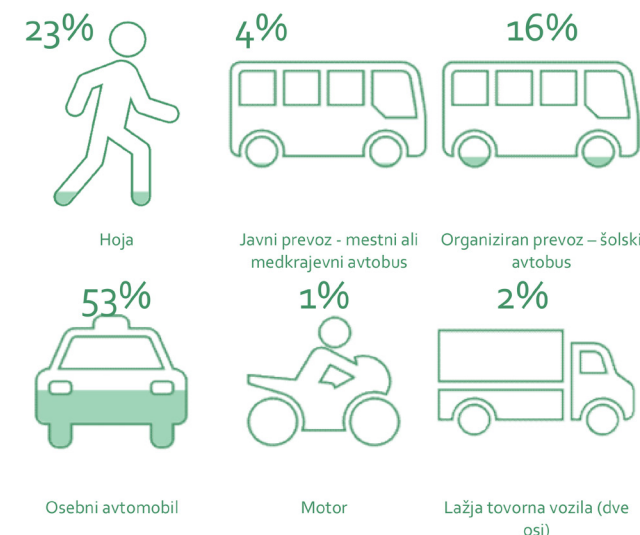
Grafikon 3: Delovna migracija prebivalcev Občine Sveta Ana po občinah zaposlitve za leto 2023. Vir: SURS.

5.2 / POTOVALNE NAVADE V OBČINI

Potovalne navade odražajo strukturo vsakodnevne mobilnosti in predstavljajo pomemben vir informacij za načrtovanje prometnih rešitev. Z namenom pridobitve informacij o uporabi prometnih načinov v občini je bilo izvedeno kordonsko štetje prometa na cesti Žice–Sveta Ana–Zgornja Ščavnica pri Osnovni šoli Sveta Ana. 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 Sveta Ana. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih ter dolžinah poti na delo je bila izvedena anketa med zaposlenimi na Osnovni šoli Sveta Ana.

Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavni prometnici v občini (rezultati kordonskega štetja prometa izvedenega v juniju 2024 na cesti Žice–Sveta Ana–Zgornja Ščavnica pri Osnovni šoli Sveta Ana, v času jutranje in popoldanske prometne konice)

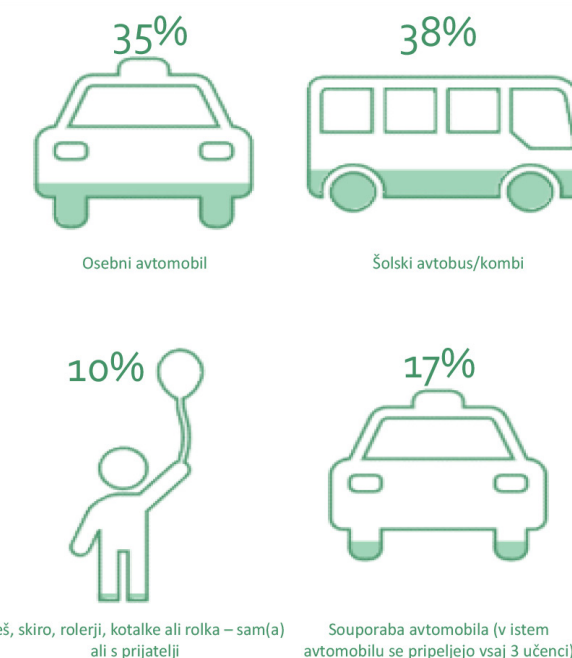
Večinski delež uporabe potovalnih načinov na glavni prometnici predstavlja avtomobil z 53 %. Delež uporabe organiziranega šolskega prevoza predstavlja 16 % in delež javnega prevoza 4 %. Delež uporabe hoje predstavlja 23 %. Delež uporabe kolesa ni bilo zaznati. Preostali delež predstavljajo motorji, potniški 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 uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo (rezultati ankete o potovalnih navadah učencev 3., 5. in 7. razreda v Osnovni šoli Sveta Ana, izvedene junija 2024)

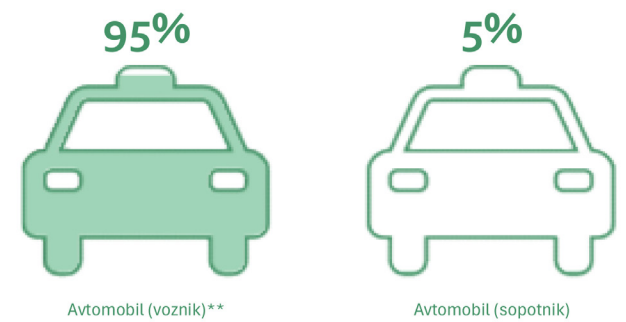
Večinski delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo predstavlja osebni avtomobil z 52 % in šolski avtobus/kombi z 38 %. Sledi delež uporabe hoje z 10 %. Delež otrok, ki pri poteh v šolo uporabljajo javni prevoz ali kolo, ni bilo zaznati.



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

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedene junija 2024 med zaposlenimi v Osnovni šoli Sveta Ana)

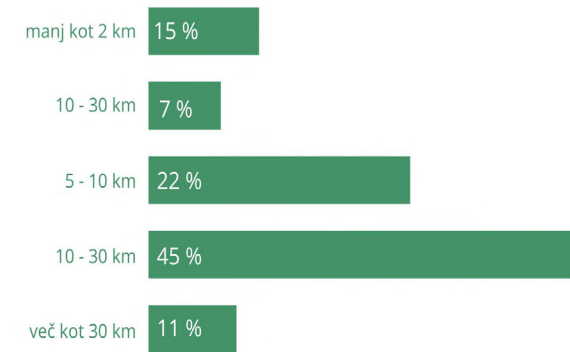
Pri vseh zaposlenih je za prihod na delo zaznan izključno delež uporabe avtomobila, od tega 95 % kot vozniki in 5 % kot sopotniki. Deleža uporabe hoje, kolesa ali javnega prevoza ni bilo zaznati.



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

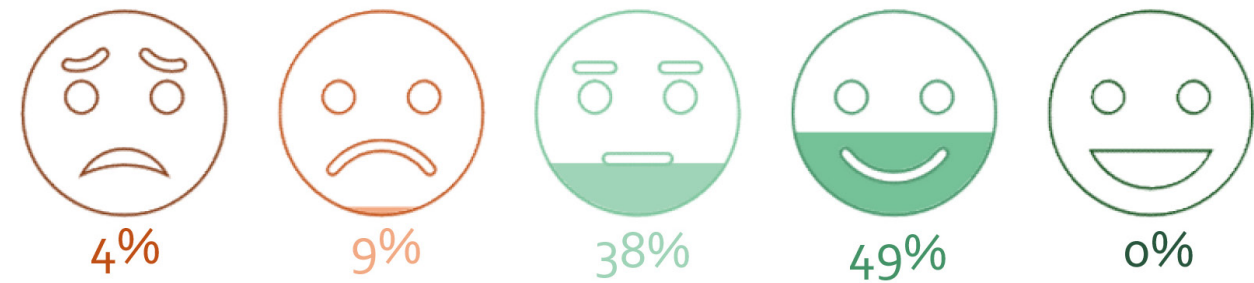
Dolžine poti na delo (rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedene junija 2024 med zaposlenimi v Osnovni šoli Sveta Ana)

Večina anketiranih zaposlenih je od dela oddaljenih med 10 km in 30 km (45 %). Več kot 30 km je od dela oddaljenih 11 % anketiranih, med 5 km in 10 km 22%, med 2km in 5km 7 % ter manj kot 2km 15% 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 uravnoveženemu, dostopnemu in trajnostnemu prometnemu okolju.

- 1

Ključni dosežki

 - Dobro razvita infrastruktura za hojo in kolesarjenje
 - Javni prevoz je dostopen po večjem delu občine
 - Vzorno urejeno občinsko središče
 - Ustrezno razvejano cestno omrežje
- 2

Ključni izzivi

 - Razgiban relief, razpršena poselitev in neugodna strateška lega občine
 - Posamezni odseki kolesarskih poti še niso vzpostavljeni
 - Javni prevoz ne zagotavlja ustrezne alternative osebnemu avtomobilu
 - Občutene previsoke hitrosti po celotnem območju občine
- 3

Ključne priložnosti

 - Razvoj rekreacijskih in turističnih poti v naravnem okolju
 - Izgradnja sklenjenega omrežja za kolesarjenje
 - Izboljšanje učinkovitosti javnega prevoza



Slika 6: Izvedeni ukrepi umirjanja prometa skladno s Priročnikom Varno v šolo

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

**DOBRO RAZVITA
INFRASTRUKTURA ZA HOJO IN
KOLESARJENJE**

2

**JAVNI PREVOZ JE
DOSTOPEN PO VEČJEM
DELU OBČINE**

3

**VZORNO UREJENO
OBČINSKO SREDIŠČE**

4

**USTREZNO RAZVEJANO
CESTNO OMREŽJE**

1 / DOBRO RAZVITA INFRASTRUKTURA ZA HOJO IN KOLESARJENJE

Občina Sveta Ana ima dobro razvito infrastrukturo za uporabo aktivnih oblik mobilnosti, kar potrjuje tudi visoko zadovoljstvo občanov. Na skoraj vseh ključnih točkah v občini so urejeni pločniki, ponekod tudi v obliki obojestranskih pločnikov. Na več mestih so prilagoditve za gibalno ovirane osebe ustrezno urejene, kar prispeva k večji dostopnosti in vključujočemu okolju. Na več lokacijah je zagotovljena javna razsvetljava in postavljena urbana oprema, kar izboljšuje varnost ter udobje pešcev. Prehodi za pešce so v večini primerov ustrezno označeni in varni. Horizontalna prometna signalizacija je ustrezno vzdrževana.

Pomemben del infrastrukture predstavljajo tudi sprehajalne poti, ki povezujejo turistične točke in omogočajo kakovostno, aktivno preživljanje prostega časa. Tudi pogoji za kolesarjenje so po večjem delu občine ugodni. Med letoma 2021 in 2024 je bilo zgrajenih skoraj 10 kilometrov novih kolesarskih površin. Občina je s kolesarskimi povezavami povezana tudi z občino Lenart, kar omogoča dostop do širšega kolesarskega omrežja območja Slovenskih goric. V občini je omogočena izposoja električnih koles, ki jih tržijo ponudniki namestitvenih storitev.

Na voljo so tudi servisno-polnilne postaje za e-kolesa in stojala za kolesa na posameznih točkah. Vse navedeno spodbuja trajnostno mobilnost in prispeva k višji kakovosti bivanja ter privlačnosti občine za obiskovalce.

2 / JAVNI PREVOZ JE DOSTOPEN PO VEČJEM DELU OBČINE

Občina Sveta Ana ima razvejano mrežo avtobusnih postajališč, ki zagotavljajo osnovno dostopnost do javnega prevoza po večjem delu občine. Avtobusni prevoz je na voljo v dve smeri, proti Lenartu in proti Dražen Vrh. V šolskih dneh je organiziranih 11 voženj dnevno, v jutranjih in popoldanskih terminih pa avtobus vozi približno na eno uro. Skoraj vsa avtobusna postajališča so obnovljena, dostopi do njih pa so urejeni, kar izboljšuje varnost in dostopnost za vse uporabnike. Šolski prevozi so ustrezno organizirani, saj občina zagotavlja varen in zanesljiv prevoz učencev z dvema lastnima avtobusoma.

3 / VZORNO UREJENO OBČINSKO SREDIŠČE

Občinsko središče Svete Ane je vzorno urejeno in zagotavlja prijetne ter varne pogoje za vse oblike mobilnosti. Pogoji za hojo so odlični, saj so vzpostavljeni obojestranski pločniki, ki omogočajo varno in udobno gibanje pešcev. Površine so na določenih mestih tudi potlakovane, kar dodatno izboljša videz in urejenost prostora. Središče je dobro osvetljeno z javno razsvetljavo, kar prispeva k večji varnosti v večernih in nočnih urah.

Pogoji za kolesarjenje so prav tako zelo dobri, saj so zagotovljeni kolesarski pasovi, postavljena so stojala za kolesa, na voljo pa je tudi servisno-polnilna postaja za kolesa in pitniki za vodo. Motorni promet je ustrezno umirjen, saj je v območju občinskega središča, ki ga prečka državna cesta, vzpostavljeno območje omejene hitrosti 30 km/h, kar povečuje varnost vseh udeležencev v prometu.

V okolici šole so urejene talne označbe skladno s priročnikom »Varno v šolo«, postavljen pa je tudi prikazovalnik hitrosti, kar dodatno spodbuja voznike k spoštovanju omejitev. Središče občine poleg tega krasi mini trg in počivališče z urbano opremo ter razgledom na vinograde, kar daje prostoru poseben čar in omogoča prijetno zadrževanje obiskovalcev. Za obiskovalce so zagotovljena tudi parkirna mesta in polnilnica za električna vozila, kar prispeva k večji dostopnosti in prijaznosti občinskega središča za različne uporabnike. Celotna ureditev občinskega središča tako prispeva k višji kakovosti življenja, varnosti in privlačnosti kraja za občane in obiskovalce.

4 / USTREZNO RAZVEJANO CESTNO OMREŽJE

Zaradi geografske lege in razpršene poselitve v občini Sveta Ana je avtomobil še vedno primarno sredstvo za zagotavljanje dostopnosti do ključnih storitev, delovnih mest, izobraževanja in drugih vsakodnevnih aktivnosti. To potrjuje tudi podatek, da je v občini povprečno registriranih kar 595 avtomobilov na 1000 prebivalcev, kar je nekoliko nad slovenskim povprečjem in odraža visoko odvisnost prebivalcev od osebnega avtomobilskega prevoza.

Razvejano omrežje cest je ključno za zagotavljanje ustrezne poveztivosti, saj ima občina skupaj kar 130,56 kilometra javnih cest, od tega 16,42 kilometra državnih, preostanek pa predstavljajo občinske ceste, ki povezujejo posamezna naselja, zaselke in pomembnejše točke znotraj občine. Občinske in državne ceste so večinoma asfaltirane in redno vzdrževane, kar pomembno prispeva k prometni varnosti in udobju uporabnikov. V občini se nahaja tudi državni števec prometa na odseku R3-730/4104 Žice – Sv. Ana – Zgornja Ščavnica, kjer je v zadnjih letih zaznan trend upadanja povprečnega dnevnega prometa, kar lahko kaže na spremembe v prometnih navadah, selitev delovnih aktivnosti ali večjo uporabo drugih oblik mobilnosti.

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
NEUGODNA STRATEŠKA LEGA
OBČINE**

2

**POSAMEZNI ODSEKI
KOLESARSKIH POTI ŠE NISO
VZPOSTAVLJENI**

3

**JAVNI PREVOZ NE ZAGOTAVLJA
USTREZNE ALTERNATIVE
OSEBNEMU AVTOMOBILU**

4

**OBČUTENE PREVISOKE
HITROSTI PO CELOTNEM
OBMOČJU OBČINE**

1 / RAZGIBAN RELIEF, RAZPRŠENA POSELITEV IN NEUGODNA STRATEŠKA LEGA OBČINE

Občina Sveta Ana se sooča z izzivom razgibanega reliefa in izrazito razpršene poselitve, kar pomembno vpliva na vsakodnevne potovalne navade prebivalcev ter otežuje širšo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti. Kljub dobro razviti infrastrukturi za hojo in kolesarjenje se te oblike mobilnosti večinoma uporabljajo le za krajše dnevne poti ali za rekreacijo, saj naravne danosti in razdalje med posameznimi naselji onemogočajo, da bi predstavljale učinkovito alternativo za dostop do dela, izobraževanja ali drugih pomembnih storitev. Strateška lega občine ni ugodna, saj so razdalje do večjih zaposlovalcev, predvsem v Lenartu in Mariboru, prevelike za pešačenje ali kolesarjenje, hkrati pa zaradi omejene frekvence in povezav javnega prevoza tudi ta oblika mobilnosti ne more v celoti nadomestiti uporabe osebnega avtomobila. Posledično je avtomobil primarno prevozno sredstvo, medtem ko javni prevoz ostaja edina realna alternativa, ki pa zaradi obstoječih omejitev še vedno ne more zadovoljiti vseh potreb prebivalcev občine.

2 / POSAMEZNI ODSEKI KOLESARSKIH POTI ŠE NISO VZPOSTAVLJENI

Kljub pomembnim dosežkom in intenzivnemu vlaganju v razvoj kolesarske infrastrukture v zadnjih nekaj letih v občini Sveta Ana še vedno ostajajo posamezni, manjkajoči odseki kolesarskih poti, zaradi česar omrežje ni v celoti povezano in uporabno za vse vrste poti.

Trenutno je občina s kolesarskimi površinami neposredno povezana le z občino Lenart, medtem ko povezave z drugimi sosednjimi občinami še niso vzpostavljene, kar omejuje možnosti za varno in neprekinjeno kolesarjenje na daljših razdaljah. Poleg tega je na določenih odsekih zaznано, da kolesarske površine niso redno očiščene, pri čemer so posebej problematični dostopi do njiv, kjer kmetijska mehanizacija pogosto onesnažuje in poškoduje kolesarske steze, kar zmanjšuje njihovo varnost in uporabnost.

Za večjo uporabo koles in razvoj trajnostne mobilnosti pa je v občini še vedno premalo promocije, saj primanjkuje aktivnosti, dogodkov in drugih spodbud, ki bi prebivalce nagovorile k pogostejši uporabi kolesa kot zdravega in trajnostnega načina premikanja.

3 / JAVNI PREVOZ NE ZAGOTAVLJA USTREZNE ALTERNATIVE OSEBNEMU AVTOMOBILU

Čeprav je v občini Sveta Ana osnovna dostopnost do javnega prevoza zagotovljena, javni prevoz ne predstavlja dovolj učinkovite in privlačne alternative osebnemu avtomobilu. Frekvenca avtobusnih linij je še vedno prenizka, poleg tega pa časi prihodov avtobusov, zlasti v Lenart, niso usklajeni z odhodi avtobusov naprej proti Mariboru ali z delovnimi časi večjih zaposlovalcev v Lenartu, kar uporabnikom otežuje načrtovanje vsakodnevnih poti. Še posebej problematičen je javni prevoz v večernih urah, ob praznikih in vikendih, ko so možnosti prevoza še dodatno omejene ali pa jih sploh ni. Poleg tega je zaznано tudi pomanjkanje informacij o avtobusnih linijah, saj večina avtobusnih postajališč ni opremljena z voznimi redi, kar dodatno zmanjšuje preglednost in dostopnost storitev javnega prevoza za občane.

4 / OBČUTENA NIZKA VARNOST PO CELOTNEM OBMOČJU OBČINE

Na območju občine Sveta Ana so pogosto zaznane občutene previsoke hitrosti motornih vozil, kar predstavlja pomemben in dolgotrajen izziv za prometno varnost. Prebivalci opažajo, da vozniki na številnih cestnih odsekih, tako v naseljih kot na podeželskih cestah, pogosto ne upoštevajo omejitev hitrosti. To še posebej ogroža ranljivejše skupine udeležencev v prometu, kot so pešci, kolesarji in otroci, ter zmanjšuje občutek varnosti pri uporabi javnih površin. Kljub obstoječim ukrepom za umirjanje prometa, na več cestnih odsekih še vedno obstaja potreba po dodatnih ukrepih, boljšem označevanju in sistemskih rešitvah, ki bi učinkoviteje pripomogle k znižanju hitrosti ter povečali varnost vseh udeležencev v prometu po celotnem območju občine.



Slika 7: Razgiban teren in razpršena poselitev ter edino večje naselje Sv. Ana v ospredju

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, ter zagotoviti podlago za opredelitev prioritet in strateških vodil, ki določajo smeri ukrepanja in opredeljujejo zelene spremembe.

1

RAZVOJ REKREACIJSKIH IN
TURISTIČNIH POTI
V NARAVNEM OKOLJU

2

IZGRADNJA SKLENJENEGA
OMREŽJA ZA KOLESARJENJE

3

IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI
JAVNEGA PREVOZA

1 / RAZVOJ REKREACIJSKIH IN TURISTIČNIH POTI V NARAVNEM OKOLJU

Razvoj rekreacijskih in turističnih poti v naravnem okolju predstavlja pomembno priložnost za občino Sveta Ana, saj razgibana pokrajina in bogastvo naravnih virov omogočata številne možnosti za oblikovanje kakovostnih poti, namenjenih tako domačinom kot obiskovalcem. Sprehajalne poti v takšnih območjih pogosto služijo kot bližnjice med naselji, kmetijami in posameznimi točkami v občini, kar lahko prispeva k večji vsakodnevni uporabi hoje ne le za rekreacijo, ampak tudi za praktične opravke in dostop do osnovnih storitev.

Občina ima izrazit potencial za spodbujanje hoje kot rekreativne in trajnostne oblike preživljanja prostega časa, saj slikovita narava, mirno okolje in odprti razgledi nudijo odlične pogoje za razvijanje različnih poti, ki bi lahko povezovala tudi kulturno in naravno dediščino območja.

Posebno priložnost predstavlja reka Ščavnica, ki teče skozi občino in s svojimi obrežji ponuja možnosti za vzpostavitev dodatnih sprehajalnih površin, učnih poti ali tematskih doživetij v naravi. Z razvojem in promocijo takšnih poti bi občina lahko izboljšala kakovost bivanja, spodbudila zdrav življenjski slog, okrepila sodelovanje lokalne skupnosti in povečala svojo turistično prepoznavnost v širši regiji.

2 / IZGRADNJA SKLENJENEGA OMREŽJA ZA KOLESARJENJE

Izgradnja sklenjenega omrežja za kolesarjenje v občini Sveta Ana predstavlja pomembno priložnost za izboljšanje pogojev za kolesarje in spodbujanje trajnostne mobilnosti. Posebno izstopa potreba po vzpostavitvi dodatnih, ločenih kolesarskih poti, zlasti ob prometno obremenjeni regionalni cesti R2-433/1288 Lenart–Trate na manjkajočem odseku od Žic do Zgornje Ščavnice, ter ob občinski cesti LC203521 na relaciji Zgornja Ščavnica–Nasova, ki bi omogočila navezavo na državno kolesarsko povezavo ob reki Muri na območju občine Apače.

S povezovanjem teh manjkajočih odsekov bi se bistveno izboljšala varnost in udobje kolesarjev ter ustvarile nove možnosti za daljše in varnejše kolesarske poti, ki bi povezovala pomembnejše destinacije v občini in širši regiji. Uporaba kolesa bi se lahko dodatno povečala z okrepljeno promocijo kolesarjenja, saj bi večja ozaveščenost in privlačnost novih poti spodbudili prebivalce k pogostejši uporabi kolesa tako za vsakodnevne poti kot za rekreacijo.

3 / IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI JAVNEGA PREVOZA

Glede na razdalje do upravnih središč ter razgibanost terena v občini Sveta Ana bi učinkovit javni prevoz lahko predstavljal edino realno alternativo osebnemu avtomobilu. Priložnost za izboljšanje učinkovitosti javnega prevoza je predvsem v povečanju frekvence voženj v smeri Lenarta, kar bi prebivalcem omogočilo lažje in bolj zanesljivo načrtovanje vsakodnevnih poti.

Ključno bi bilo tudi uskladiti termine prihodov avtobusov v Lenart z nadaljnjimi odhodi proti Mariboru ter z delovnimi časi večjih zaposlovalcev v Lenartu, saj bi se na ta način bistveno povečala uporabnost in prilagodljivost javnega prevoza za potrebe občanov. Ena izmed pomembnih priložnosti je tudi vzpostavitev direktne avtobusne linije do Maribora, ki bi še dodatno izboljšala povezave za dnevne migrante, dijake in druge uporabnike.

Poleg izboljšav v voznem redu bi bila pomembna tudi boljša dostopnost do informacij, saj bi zagotovitev ažurnih voznih redov na avtobusnih postajališčih uporabnikom olajšala načrtovanje poti in spodbudila večjo uporabo javnega prevoza.



Slika 8: Urejeno avtobusno postajališče v občini Sveta Ana



Slika 9. Glavna prometnica v občinskem središču Sveta Ana

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 Sveta Ana. Vsaka smer ukrepanja izhaja iz ugotovitev analize obstoječega stanja ter sledi strateškim ciljem.

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

Vsebina je razdeljena na dve podpoglavji:

- 6.1
- 6.2

Strateška vodila

Ukrepi

Smeri ukrepanja so razdeljene na pet vsebinskih stebrov:

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

6.1 / STRATEŠKA VODILA

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

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

STEBER UKREPANJA	PRIORITETE	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFICIRANE AMBICIJE			KAZALNIKI
			Opis	Izhodiščna vrednost 2024	Ciljna vrednost 2031	
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	Upravljanje prometa s prednostjo trajnostnim oblikam mobilnosti	Z upravljanjem prometa, ki daje prednost trajnostnim oblikam mobilnosti, bo Občina Sveta Ana ustvarjala varen, dostopen in trajnostno naravnan prometni sistem za prihodnje generacije.	Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti (seštevek deleža uporabe hoje, kolesa in javnega prevoza) v prometu	27%	35%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
			Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih	10%	25%	Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih
			Znižati število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	8 (med leti 2019 in 2023)	0 (med leti 2027 in 2031)	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let
HOJA	Vzdrževanje in nadgradnja kakovostne mreže pločnikov ter razvoj sprehajalnih in tematskih poti	Z vzdrževanjem in nadgradnjo kakovostne infrastrukture za hojo ter razvojem sprehajalnih in tematskih poti bo Občina Sveta Ana zagotavljala varno, prijetno in dostopno mobilnost za vsakodnevne in rekreativne potrebe občanov.	Povečati delež uporabe hoje v prometu	23%	27%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
KOLESARJENJE	Nadaljevanje uspešnega razvoja kolesarskih poti s poudarkom na povezovanju s sosednjimi občinami	Z nadaljevanjem razvoja kolesarskih poti in povezovanjem s sosednjimi občinami bo Občina Sveta Ana zagotavljala varen in dostopen prometni sistem, ki bo spodbujal kolesarjenje kot zdravo in privlačno obliko mobilnosti.	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	0%	3%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
JAVNI PREVOZ	Razvoj javnega prevoza, prilagojenega občanom, z ustrezno frekvenco in povezljivostjo	Z razvojem javnega prevoza, ki bo časovno usklajen, dovolj pogost in prilagojen potrebam občanov, bo Občina Sveta Ana spodbujala trajnostne načine mobilnosti, izboljšala dostopnost za vse generacije ter krepila javni prevoz kot najprimernejšo alternativo osebnemu motornemu prometu.	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	4%	5%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
OSEBNI MOTORNI PROMET	Upravljanje motornega prometa z ukrepi za zniževanje hitrosti in večjo konkurenčnost trajnostnih oblik mobilnosti	Z umirjanjem motornega prometa in oblikovanjem pogojev, ki dajejo prednost trajnostnim oblikam mobilnosti, bo Občina Sveta Ana prispevala k večji varnosti, boljši kakovosti bivanja in postopnem zmanjševanju odvisnosti od osebnega avtomobila.	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	53%	45%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
			Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	100%	85%	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo

Tabela 2: Prikaz strateških vodil in kvantificiranih ambicij

6.2 / UKREPI

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

Ukrepi po stebrih strategije:

- 1

I. STEBER Celostno prometno načrtovanje

 - Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS
 - Digitalizacija in inovacije
 - Sodelovanje v sklopu Evropskega tedna mobilnosti
 - Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk
 - Aktivno sodelovanje na razpisih za sofinanciranje ukrepov s področja prometa
- 2

II. STEBER Hoja

 - Aktivno vzdrževanje obstoječih in zagotavljanje novih hodnikov za pešce
 - Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti
 - Urejanje javnih površin z urbano opremo in ozelenitvami
 - Zagotavljanje dostopnosti za invalide
 - Promocija hoje
- 3

III. STEBER Kolesarjenje

 - Aktivno vzdrževanje kolesarskih površin
 - Zagotavljanje dodatnih površin za kolesarjenje
 - Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisno-polnilnih postaj za kolesa
 - Nadgradnja sistema za izposozo koles
 - Dodatna promocija kolesarjenja
- 4

IV. STEBER Javni prevoz

 - Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza
 - Nadgradnja in vzdrževanje avtobusnih postajališč
 - Preučitev možnosti širše uporabe lastnih avtobusov
 - Preučitev potreb po vzpostavitvi sistema prevoza na klic
 - Integracija kolesarjenja in javnega prevoza
- 5

V. STEBER Osebni motorni promet

 - Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije cestnega omrežja
 - Implementacija ukrepov za umirjanje prometa
 - Preučitev potreb po preureditvi okolice Osnovne šole
 - Učinkovito upravljanje parkiranja



Slika 10: Celostna prometna ureditev na poti v osnovno šolo

I. STEBER: Celostno prometno načrtovanje

Celostno prometno načrtovanje v občini Sveta Ana temelji na stalnem spremljanju in prilagajanju prometne politike, aktivnem vključevanju javnosti ter iskanju inovativnih rešitev za izboljšanje varnosti in dostopnosti prometa. Občina se zaveda pomena preglednosti in odzivnosti na potrebe prebivalcev, zato želi krepiti informiranost, sodelovati v evropskih in nacionalnih pobudah ter dosledno prepoznati in odpravljati prometne izzive. Z uporabo digitalnih orodij in pridobivanjem zunanjih virov si prizadeva za trajnostni razvoj prometnega sistema, ki bo usklajen z lokalnimi značilnostmi in dolgoročnimi cilji skupnosti.

1

**SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE
IZVAJANJA OCPS**

2

DIGITALIZACIJE IN INOVACIJE

3

**SODELOVANJE V
EVROPSKEM TEDNU MOBILNOSTI**

4

**VZPOSTAVITEV REGISTRA
PROMETNO NEVARNIH TOČK**

5

**AKTIVNO SODELOVANJE NA
RAZPISIH ZA SOFINANCIRANJE
UKREPOV S PODROČJA PROMETA**

1 / SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA OCPS

Po sprejetju občinske celostne prometne strategije na občinskem svetu bo občina Sveta Ana zagotovila redno spremljanje izvajanja strategije ter enkrat letno pripravila poročilo o napredku pri izvajanju ukrepov, doseganju zastavljenih ciljev in njihovih učinkih na lokalni prometni sistem. Poročilo bo temeljilo na načrtu spremljanja in vrednotenja, ki bo vključeval obvezne kazalnike, določene s strani pristojnega ministrstva, ter dodatne kazalnike, izbrane glede na specifične cilje in potrebe občine. S tem bo občina zagotavljala preglednost izvajanja strategije, omogočala sprotno prilagajanje ukrepov in spodbujala aktivno sodelovanje javnosti ter drugih deležnikov v procesu trajnostnega prometnega načrtovanja.

2 / DIGITALIZACIJA IN INOVACIJE

Občina Sveta Ana bo z uvajanjem digitalnih rešitev in inovativnih pristopov v prometno načrtovanje izboljšala preglednost, dostopnost in učinkovitost lokalnega prometnega sistema. Ključen element bo razvoj interaktivnih zemljevidov, ki bodo prikazovali varne poti za pešce in kolesarje, lokacije parkirišč ter mrežo javnega prevoza. Občina bo obenem preučila možnost uvedbe mobilne aplikacije, ki bo občanom omogočala enostaven dostop do voznih redov, sprotnih informacij o prometnih omejitvah in zaporah ter možnost oddaje pobud ali prijav težav v prometnem prostoru. Z uvedbo digitalnih orodij bo občina povečala informiranost prebivalcev, okrepila odzivnost na potrebe uporabnikov ter spodbudila večjo participacijo pri oblikovanju trajnostnih rešitev na področju mobilnosti.

3 / SODELOVANJE V EVROPSKEM TEDNU MOBILNOSTI

Občina Sveta Ana bo aktivno sodelovala v kampanji Evropski teden mobilnosti (ETM), ki predstavlja pomembno priložnost za spodbujanje trajnostne mobilnosti in ozaveščanje prebivalcev o prednostih okolju prijaznih načinov prevoza. V sklopu kampanje bo občina organizirala različne aktivnosti, kot so dan brez avtomobila, tematske delavnice, skupinske kolesarske vožnje, predstavitve varnega kolesarjenja ter druge interaktivne dogodke, namenjene različnim starostnim skupinam. S sodelovanjem v ETM bo občina prispevala k večji prepoznavnosti trajnostne mobilnosti, okrepila zavedanje o vplivih prometnih navad na okolje in zdravje ter spodbujala postopne spremembe v potovalnih vzorcih občanov.

4 / VZPOSTAVITEV REGISTRA PROMETNO NEVARNIH TOČK

Občina Sveta Ana bo vzpostavila register prometno nevarnih točk, s katerim bo sistematično beležila lokacije, kjer so prisotne pomanjkljivosti prometne infrastrukture ali pogoste nevarne prometne situacije. Register bo zajemal območja, pomembna za varnost pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega prevoza in osebnega motornega prometa, ter bo temeljil na strokovnih analizah, podatkih o prometnih nesrečah in povratnih informacijah občanov. Z njegovo vzpostavitvijo bo občina pridobila jasno podlago za določanje prednostnih ukrepov za izboljšanje prometne varnosti, učinkovitejše načrtovanje infrastrukturnih rešitev in večjo vključenost občanov v soustvarjanje varnejšega prometnega okolja. Različnim ciljnim skupinam, s čimer bo občina krepila zavedanje o vplivu mobilnosti na okolje, zdravje in kakovost bivanja ter spodbujala spremembo potovalnih navad.

5 / AKTIVNO SODELOVANJE NA RAZPISIH ZA SOFINANCIRANJE UKREPOV S PODROČJA PROMETA

Občina Sveta Ana se bo aktivno prijavljala na evropske in državne razpise s področja prometa ter sodelovala v projektih, ki bodo prispevali k razvoju in izboljšanju prometnega sistema na območju občine. Za uspešno kandidiranje bo v proračunu predvidela sredstva za pripravo kakovostne projektno-tehnične in druge potrebne dokumentacije, ki je ključna za učinkovito prijavo na razpise. S tem bo občina povečala možnosti za pridobitev zunanjih finančnih sredstev, kar bo omogočilo hitrejšo in uspešnejšo izvedbo načrtovanih prometnih ukrepov ter prispevalo k razvoju trajnostne mobilnosti v lokalnem okolju.



Slika 11: Primer celostnega prometnega načrtovanja v naselju Sveta Ana, kjer imajo vsi udeleženci v prometu svoj varen in jasno opredeljen prostor.

II. STEBER: Hoja

Občina Sveta Ana si bo prizadevala za izboljšanje pogojev za hojo z urejanjem in vzdrževanjem pešpoti ter ustvarjanjem privlačnih javnih površin. Poseben poudarek bo namenila dostopnosti za vse prebivalce in spodbujanju hoje kot zdrave, varne ter trajnostne oblike vsakodnevnega gibanja.

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE OBSTOJEČIH
IN ZAGOTAVLJANJE NOVIH
HODNIKOV ZA PEŠCE

2

ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNIH
SPREHAJALNIH POTI

3

UREJANJE JAVNIH POVRŠIN Z
URBANO OPREMO IN OZELENITVAMI

4

ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA
INVALIDE

5

PROMOCIJA HOJE

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE OBSTOJEČIH IN ZAGOTAVLJANJE NOVIH HODNIKOV ZA PEŠCE

Občina Sveta Ana bo dosledno skrbela za redno in kakovostno vzdrževanje obstoječe mreže hodnikov za pešce, saj želi vsem občanom zagotoviti varno, dostopno in prijetno okolje za hojo. Vzdrževalna dela bodo zajemala sprotno sanacijo poškodb, odstranjevanje različnih ovir, redno košnjo vegetacije, zagotavljanje ustrezne osvetlitve in skrb za pretočnost površin. Poseben poudarek bo namenjen zagotavljanju ustrezne širine pločnikov na tistih odsekih, kjer so obstoječe površine preozke in ne omogočajo varnega srečevanja pešcev ali nemotenega prehoda za gibalno ovirane osebe. Poleg vzdrževanja bo občina načrtno širila in dopolnjevala mrežo hodnikov za pešce, pri čemer bodo prednostno urejana tista območja, kjer infrastruktura še ni popolna in so potrebe največje. Posebej bo preučena možnost vzpostavitve hodnika za pešce v naselju Froleh z navezavo na obstoječi pločnik proti središču Svete Ane, nove pešpoti pa bodo urejene tudi na drugih lokacijah glede na izražene potrebe občanov. S tem bo občina zagotovila neprekinjeno in varno povezavo za pešce ter celostno izboljšala prometno varnost na celotnem območju.

2 / ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNIH SPREHAJALNIH POTI

Občina Sveta Ana bo razvijala dodatne sprehajalne poti z namenom izboljšanja možnosti za rekreacijo, vsakodnevno gibanje in povezovanje naselij ter pomembnejših točk znotraj občine. Nove poti bodo umeščene v prijetno naravno okolje in bodo namenjene tako krajšim vsakodnevnim sprehodom kot tudi daljšim rekreativnim potem med naselji. Pri načrtovanju bo občina upoštevala potrebe različnih uporabnikov ter skrbela za primerno označenost, varnost in opremo ob poteh. Posebna pozornost bo namenjena vzpostavitvi sprehajalnih poti v dolini Ščavnice in na območju Lokavca, kjer naravne danosti omogočajo oblikovanje privlačnih in mirnih poti za sprostitev in aktivno preživljanje prostega časa. Na ta način bo izboljšana kakovost bivanja, spodbujeno gibanje na prostem in okrepljena povezanost med deli občine.



Slika 12: Zgledno urejene kolesarske in peš površine v središču naselja Sveta Ana

3 / UREJANJE JAVNIH POVRŠIN Z URBANO OPREMO IN OZELENITVAMI

Občina Sveta Ana bo pospešeno urejala javne površine z namestitvijo urbane opreme in dodatnimi zasaditvami na območjih z razvito infrastrukturo za pešce. Na frekventnih lokacijah, kot so poti do javnih ustanov, trgovin in avtobusnih postajališč, bodo nameščene klopi, koši za odpadke, pitniki ter ustrezna razsvetljava, kar bo izboljšalo udobje, dostopnost in varnost za vse uporabnike. Zasaditve dreves in grmovnic bodo pripomogle k boljši mikroklimi, senčenju in privlačnosti javnega prostora. Občina bo poleg tega preučila možnosti za odstranitev določenega števila parkirnih mest iz občinskega središča, kjer bi jih nadomestila z drevjem in zelenimi površinami, s čimer bi povečala kakovost bivanjskega okolja ter spodbudila hojo in trajnostno rabo prostora.

4 / ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE

Občina Sveta Ana bo pri načrtovanju in urejanju javnega prostora dosledno upoštevala potrebe invalidov in drugih gibalno oviranih oseb ter zagotavljala celostno dostopnost do javne infrastrukture. Z izvedbo tehničnih prilagoditev, kot so spuščeni robniki, taktilne oznake, ustrezno izvedene klančine in prilagojena avtobusna postajališča, bo občina omogočila večjo samostojnost, varnost in enakovredno vključevanje teh oseb v vsakdanje življenje. Posebna pozornost bo namenjena zagotavljanju neoviranega dostopa do javnih objektov, kot so občinske stavbe, zdravstvene in izobraževalne ustanove. Objekti, ki trenutno ne ustrezajo predpisanim standardom dostopnosti, bodo postopoma prilagojeni, pri čemer bodo nakloni klančin in nivelete načrtovani v skladu z veljavnimi normativi. S temi ukrepi bo občina prispevala k bolj vključujočemu in pravičnemu bivalnemu okolju za vse svoje prebivalce.

5 / PROMOCIJA HOJE

Občina Sveta Ana bo spodbujala hojo kot preprost, zdrav in trajnosten način vsakodnevnega gibanja ter kot pomemben del lokalne mobilnosti. Posebno pozornost bo namenila varni in redni hoji otrok v šolo, pri čemer bo v sodelovanju z vzgojno-izobraževalnimi ustanovami stremela k vzpostavitvi sistema »Pešbus«, ki omogoča organizirano skupinsko hojo otrok v šolo pod spremstvom odraslih. Poleg tega bo občina organizirala različne dogodke, kot so pohodniški dnevi, skupinski sprehodi in ozaveščevalne kampanje, namenjene vsem starostnim skupinam. S temi aktivnostmi bo občina krepila zavest o pozitivnih učinkih hoje na zdravje, kakovost bivanja in varnost v prometu ter spodbujala hojo kot vsakodnevno in enakovredno obliko mobilnosti.

III. STEBER: Kolesarjenje

Občina Sveta Ana bo izboljšala pogoje za kolesarjenje z rednim in učinkovitim vzdrževanjem obstoječih kolesarskih površin, širitvijo omrežja kolesarskih poti ter vzpostavitev kakovostne podporne infrastrukture, kot so parkirna mesta za kolesa, počivališča in servisno-polnilne postaje. Z nadgradnjo sistema za izposajo e-koles in okrepljeno promocijo kolesarjenja bo spodbujala uporabo kolesa kot varnega, zdravega in trajnostnega načina vsakodnevnega prevoza ter rekreacije. Posebna pozornost bo namenjena medobčinskemu povezovanju in ustvarjanju pogojev, ki bodo kolesarjenje naredili dostopno, privlačno in učinkovito za vse generacije.

1

**AKTIVNO VZDRŽEVANJE
KOLESARSKIH POVRŠIN**

2

**ZAGOTAVLJANJE DODATNIH
POVRŠIN ZA KOLESARJENJE**

3

**VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST ZA KOLES
KOLESARSKIH POČIVALIŠČ IN SERVISNO-
POLNILNIH POSTAJ ZA KOLES**

4

**NADGRADNJA SISTEMA
ZA IZPOSOJO KOLES**

5

**DODATNA PROMOCIJA
KOLESARJENJA**

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE KOLESARSKIH POVRŠIN

Občina Sveta Ana bo zagotavljala redno in učinkovito vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin z namenom zagotavljanja varne, udobne in neprekinjene uporabe za vse kolesarje. Vzdrževalna dela bodo vključevala sanacijo poškodb vozišč, redno odstranjevanje vegetacije, čiščenje prometnih oznak in zagotavljanje dobre vidljivosti na križiščih ter drugih kritičnih točkah. Posebna pozornost bo namenjena tudi preglednosti signalizacije in označbam, ki bodo kolesarjem omogočale varno vključevanje v promet. S skrbnim vzdrževanjem bo občina izboljšala uporabniško izkušnjo, povečala prometno varnost in spodbudila še več občanov k uporabi kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva.

2 / ZAGOTAVLJANJE DODATNIH POVRŠIN ZA KOLESARJENJE

Občina Sveta Ana bo z namenom izboljšanja pogojev za varno in vsakodnevno kolesarjenje zagotavljala nove kolesarske površine na ključnih povezavah znotraj občine in do sosednjih območij. V sodelovanju z DRSI je predvidena izvedba manjkajočega odseka kolesarske povezave med Žicami in Zgornjo Ščavnico ob regionalni cesti R2-433 Lenart - Trate (poimenovana tudi kot kot trasa R32 Dražen Vrh - Zg. Žerjavci), ki bo vzpostavila varno in uporabno traso za dnevne migracije ter rekreativne namene. Z izvedbo se bo zagotovila tudi neprekinjena povezava državne kolesarske povezave R32 (Lenart – Sveta Ana – Trate), kar bo omogočilo vključitev v širše regionalno omrežje. Poleg tega bo vzpostavljena nova kolesarska povezava v dolini Ščavnice od Zgornje Ščavnice do Nasove (občina Apače) in naprej z navezavo na državno kolesarsko povezavo proti Gornji Radgoni, ki bo zagotavljala kakovostno in slikovito traso za lokalne in obiskovalce. Z razvojem teh povezav bo občina prispevala k večji prometni varnosti, razbremenitvi cestnega prometa in spodbujanju trajnostne mobilnosti.

3 / VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST ZA KOLES KOLESARSKIH POČIVALIŠČ IN SERVISNO- POLNILNIH POSTAJ ZA KOLES

Občina Sveta Ana bo z namenom podpore aktivni mobilnosti nadgradila podporno infrastrukturo za kolesarjenje, ki bo obsegala parkirna mesta za kolesa, kolesarska počivališča ter servisno-polnilne postaje za kolesa. Parkirna mesta bodo umeščena na ključnih lokacijah, predvsem v bližini javnih ustanov, trgovin, šole ter postajališč javnega prevoza, kjer bodo omogočala enostavno kombiniranje kolesarjenja z drugimi oblikami mobilnosti. Pokrita kolesarnica bo zagotovljena v občinskem središču. Servisno-polnilne postaje bodo nameščene ob pomembnejših kolesarskih trasah za reševanje manjših tehničnih težav.

Kolesarska počivališča, opremljena s klopmi, pitniki in koši za odpadke, se bodo razvijala sočasno z izgradnjo in nadgradnjo kolesarskega omrežja, pri čemer bo občina preučila tudi možnost, da se za ta namen smiselno uporabijo nekatera obstoječa avtobusna postajališča. S tem bo občina ustvarila prijaznejše pogoje za vsakodnevno in rekreativno kolesarjenje ter spodbudila več občanov k uporabi kolesa kot učinkovitega in trajnostnega prevoznega sredstva.

4 / NADGRADNJA SISTEMA ZA IZPOSOJO KOLES

Občina Sveta Ana bo pristopila k nadgradnji sistema za izposajo e-koles, ki bo prilagojen konfiguraciji terena in razdaljam med naselji ter vključen v širše, enotno omrežje izposoje e-koles na območju Slovenskih goric. Na nadgrajen sistem se bo občina povezala v sodelovanju z drugimi občinami regije, s čimer bo omogočena usklajena uporaba storitve in okrepljena medobčinska mobilnost. Cilj nadgradnje je izboljšati dostopnost do sistema za širši krog uporabnikov, spodbuditi uporabo e-koles za vsakodnevne poti ter prispevati k razvoju trajnostne in aktivne mobilnosti tako znotraj občine kot v širšem regionalnem prostoru.

5 / DODATNA PROMOCIJA KOLESARJENJA

Občina Sveta Ana bo z raznolikimi promocijskimi aktivnostmi spodbujala uporabo kolesa kot priročnega, zdravega in trajnostnega prevoznega sredstva v vsakdanjem življenju in prostem času. Za povečanje ozaveščenosti o prednostih kolesarjenja bo izvajala ciljno usmerjene komunikacijske kampanje, pripravljala informativna gradiva ter organizirala dogodke, kot so kolesarski dnevi, skupinske vožnje in izzivi za aktivno mobilnost. V sodelovanju z lokalnimi deležniki bo občina razvijala promocijska partnerstva za boljšo prepoznavnost in uporabo kolesarskih povezav v občini. Posebna pozornost bo namenjena nagovarjanju različnih skupin – otrok, mladostnikov, odraslih in starejših – s čimer bo spodbujala zdrav življenjski slog, zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje ter izboljšanje prometne varnosti.



Slika 13: Ustrezna podpora infrastruktura izboljša atraktivnost uporabe aktivnih oblik mobilnosti.

IV. STEBER: Javni prevoz

Občina Sveta Ana bo izboljševala dostopnost in privlačnost javnega prevoza z iskanjem boljših povezav glede na potrebe občanov ter posodabljanjem avtobusnih postajališč. Obenem bo preučila možnosti za dodatne prevozne storitve, ki bi še posebej olajšale mobilnost starejših in manj mobilnih. S spodbujanjem kombiniranih načinov potovanja, kot sta povezovanje kolesarjenja in javnega prevoza, bo občina podpirala okolju prijazno mobilnost in prispevala k manjši odvisnosti od osebnih vozil.

1

IZBOLJŠANJE PONUDBE
AVTOBUSNEGA PREVOZA

2

NADGRADNJA IN VZDRŽEVANJE
AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ

3

PREUČITEV MOŽNOSTI ŠIRŠE
UPORABE LASTNIH AVTOBUSOV

4

PREUČITEV POTREB
PO VZPOSTAVITVI SISTEMA
PREVOZA NA KLIC

5

INTEGRACIJA KOLESARJENJA IN
JAVNEGA PREVOZA

1 / IZBOLJŠANJE PONUDBE AVTOBUSNEGA PREVOZA

Občina Sveta Ana bo stremela k izboljšanju ponudbe avtobusnega prevoza z namenom večje dostopnosti in uporabnosti javnega potniškega prometa za prebivalce. Ključna naloga bo usklajevanje obstoječih linij z voznimi redi ter dejanskimi potrebami potnikov v smeri Lenarta, ki predstavlja pomembno regijsko povezovalno točko. Poleg tega bo občina preučila možnosti za vzpostavitev direktne avtobusne linije do Maribora, kar bi prebivalcem omogočilo hitrejšo, udobnejšo in okolju prijaznejšo povezavo z regionalnim središčem. Vsi ukrepi bodo temeljili na analizi potreb uporabnikov, s ciljem izboljšati kakovost, pogostost in časovno usklajenost storitev javnega prevoza v občini.

2 / NADGRADNJA IN VZDRŽEVANJE AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ

Občina Sveta Ana bo skrbela za redno vzdrževanje in nadgradnjo obstoječih avtobusnih postajališč z namenom zagotavljanja varne, udobne in uporabniku prijazne izkušnje za vse potnike. Posebno pozornost bo namenila dostopnosti informacij, pri čemer bo zagotovila, da bodo na vsakem avtobusnem postajališču jasno in ažurno objavljeni vozni redi, kar bo potnikom omogočilo boljši pregled nad povezavami in časi odhodov. Poleg tega bo občina pristopila k prenovi oziroma vzpostavitvi še zadnjega para avtobusnih postajališč na državni cesti v Zgornji Ščavnici, kjer bo uredila avtobusna zaliva in postavila pokriti postajališči.

3 / PREUČITEV MOŽNOSTI ŠIRŠE UPORABE LASTNIH AVTOBUSOV

Občina Sveta Ana razpolaga z lastnimi avtobusi in zaposlenimi vozniki, ki jih trenutno uporablja predvsem za organizacijo šolskih prevozov. Z namenom boljše izrabe obstoječih zmogljivosti bo občina preučila možnosti za širšo uporabo teh vozil tudi za druge potrebe lokalnega prebivalstva. Posebna pozornost bo namenjena območjem, kjer javni potniški promet ni vzpostavljen ali ne pokriva vsakodnevnih potreb, kot so dostopi do upravnih, izobraževalnih, zdravstvenih ali trgovskih storitev. S tem bi občina lahko zagotovila večjo dostopnost storitev, izboljšala mobilnost za starejše ter druge ranljive skupine in prispevala k trajnostnemu razvoju lokalnega prevoza. Po potrebi bo občina dokupila novo vozilo.

4 / PREUČITEV POTREB PO VZPOSTAVITVI SISTEMA PREVOZA NA KLIC

Občina Sveta Ana bo preučila potrebe po vzpostavitvi sistema prevoza na klic, ki bi dopolnjeval obstoječo ponudbo javnega potniškega prometa. Sistem bi omogočil prilagodljive prevoze za starejše ter osebe brez lastnega vozila. V ta namen bo občina analizirala potrebe lokalnega okolja ter preverila organizacijske, tehnične in finančne možnosti za uvedbo tovrstne storitve. Prevoz na klic bi lahko pomembno prispeval k večji socialni vključenosti in boljšemu dostopu do osnovnih storitev.

5 / INTEGRACIJA KOLESARJENJA IN JAVNEGA PREVOZA

Občina Sveta Ana bo spodbujala povezovanje kolesarjenja in javnega potniškega prometa z namenom izboljšanja dostopnosti za prebivalce naselij, ki nimajo neposrednega dostopa do avtobusnih linij. Ob ključnih avtobusnih postajališčih bo zagotovila varna in ustrezno opremljena parkirišča za kolesa, ki bodo omogočala kombinirano uporabo kolesa in javnega prevoza ter s tem olajšala dostop do širšega prometnega omrežja. V občinskem središču bo vzpostavljena pokrita kolesarnica namenjena varnemu shranjevanju koles. Z integracijo različnih načinov prevoza bo občina povečala uporabnost javnega prevoza, zmanjšala odvisnost od osebnih vozil in spodbujala širšo uporabo okolju prijaznih načinov mobilnosti.



Slika 14: Avtobusno postajališče ob Osnovni šoli Sveta Ana – za varnost bo treba nameniti več pozornosti rednemu vzdrževanju talnih označb.

V. STEBER: Osebni motorni promet

Občina Sveta Ana bo z rednim vzdrževanjem in prenovno cestne infrastrukture skrbela za večjo varnost in dostopnost, pri tem pa upoštevala tudi potrebe pešcev in kolesarjev. S postopnim uvajanjem ukrepov za umirjanje prometa, predvsem na območjih z več ranljivimi udeleženci, bo dodatno povečala prometno varnost. Posebno pozornost bo namenila prometni ureditvi v okolici šole in učinkovitemu upravljanju parkirišč, pri čemer bo iskala ravnovesje med potrebami uporabnikov, urejenostjo prostora in turistično ponudbo. Tako bo občina spodbujala sodobno, varno in trajnostno mobilnost v skladu z razvojnimi cilji in kakovostjo bivanja.

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE IN
REKONSTRUKCIJE CESTNEGA
OMREŽJA

2

IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA
UMIRJANJE PROMETA

3

PREUČITEV POTREB PO
PREUREDITVI OKOLICE
OSNOVNE ŠOLE

4

UČINKOVITO UPRAVLJANJE
PARKIRANJA

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE IN REKONSTRUKCIJE CESTNEGA OMREŽJA

Občina Sveta Ana bo zagotavljala redno in načrtno vzdrževanje občinskega cestnega omrežja z namenom izboljšanja prometne varnosti in dostopnosti za vse udeležence v prometu. Sanirane bodo poškodovane in dotrajane cestne površine, ob tem pa bo občina tam, kjer bo to mogoče in smiselno, pri rekonstrukcijah upoštevala tudi načela trajnostne mobilnosti z vključevanjem površin za pešce in kolesarje. Prednost pri načrtovanju bodo imele prometno bolj obremenjene ceste ter odseki s slabšim stanjem infrastrukture in izrazitimi potrebami lokalnega prebivalstva. Poleg tega bo občina izvajala ukrepe za izboljšanje preglednosti cest in križišč, vključno z odstranjevanjem vegetacije in drugih ovir, ki zmanjšujejo vidljivost, ter redno spremljala ustreznost prometne signalizacije in osvetlitve, tako horizontalne kot vertikalne.

2 / IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA

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

3 / PREUČITEV POTREB PO PREUREDITVI OKOLICE OSNOVNE ŠOLE

Občina Sveta Ana bo preučila potrebe po spremembi prometne ureditve v okolici osnovne šole, ki se nahaja v središču občine. Analiza bo obsegala oceno prometnih tokov, varnostnih vidikov ter možnosti za prilagoditev prometne infrastrukture glede na pričakovane prostorske spremembe. Ključna dejavnika, ki bosta vplivala na odločitev o uvedbi ukrepov, sta morebitna selitev gasilskega doma iz središča ter vzpostavitev doma starejših občanov v neposredni bližini osnovne šole. Glede na to, ali se bo promet na tem območju v prihodnje povečal ali zmanjšal, bo občina ustrezno prilagodila prometno ureditev z namenom zagotavljanja varnosti in pretočnosti prometa v občinskem središču.

4 / UČINKOVITO UPRAVLJANJE PARKIRANJA

Občina Sveta Ana bo upravljanje parkirnih površin načrtovala v povezavi z morebitnimi prostorskimi spremembami v središču, ki jih lahko prinese odstranitev gasilskega doma ali vzpostavitev doma starejših občanov v neposredni bližini osnovne šole. Glede na razvojne potrebe bo občina preučila možnost spremembe namembnosti posameznih parkirnih mest, pri čemer bo stremela k izboljšanju kakovosti javnega prostora tako, da bo določena parkirna mesta nadomestila z urbano opremo ali zasaditvijo dreves, s čimer bo prispevala k bolj urejenemu in prijaznemu središču občine. Prav tako bo poostrila nadzor nad nepravilnim parkiranjem, zlasti na najbolj izpostavljenih mestih v centru. Občina bo vzpostavila tudi novo parkirišče ob vežici z električno polnilnico, namenjeno uporabi tako turističnim avtobusom kot avtodomom, kar bo pomembno dopolnilo turistično infrastrukturo ter izboljšalo prometno ureditev za večje skupine obiskovalcev.



Slika 15: Ukrepi za umirjanje prometa in opozarjanje na bližino šole oziroma šolarje na poti



7 | Akcijski načrt

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

Slika 16: Središče naselja Sveta Ana iz ptičje perspektive

Steber	Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Odgovornost	Viri financiranja	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
I. CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE												
I.1	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	/	800	800	800	800	800	800	Občina	Občinski proračun	+	++
I.2	Digitalizacija in inovacije	/	/	2.500	/	12.000	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.3	Sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti	/	500	500	500	500	500	500	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.4	Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk	/	/	2.500	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	++	+++
I.5	Aktivno sodelovanje na razpisih za sofinanciranje ukrepov s področja prometa	15.000	15.000	5.000	/	/	15.000	10.000	Občina	Občinski proračun	++	+++
II. HOJA												
II.1	Aktivno vzdrževanje obstoječih in zagotavljanje novih hodnikov za pešce	12.000	30.000	30.000	30.000	30.000	20.000	10.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	++	++
II.2	Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
II.3	Urejanje javnih površin z urbano opremo in ozelenitvami	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
II.4	Zagotavljanje dostopnosti za invalide	1.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Občina	Občinski proračun	+	++
II.5	Promocija hoje	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++
KOLESARJENJE												
III.1	Aktivno vzdrževanje kolesarskih površin	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	++	++
III.2	Zagotavljanje dodatnih površin za kolesarjenje	/	650.000	550.000	20.000	25.000	300.000	350.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
III.3	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisno-polnilnih postaj za kolesa	/	5.000	10.000	/	/	35.000	5.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
III.4	Nadgradnja sistema za izposajo koles	/	15.000	15.000	/	/	45.000	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	+++
III.5	Dodatna promocija kolesarjenja	3.500	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Občina, OŠ	Občinski proračun	+	++
IV. JAVNI PREVOZ												
IV.1	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Občina, DUJPP	Sredstva niso potrebna	++	+++
IV.2	Nadgradnja in vzdrževanje avtobusnih postajališč	/	25.000	25.000	25.000	/	/	5.000	Občina	Občinski proračun	++	++
IV.3	Preučitev možnosti širše uporabe lastnih avtobusov	50.000	50.000	50.000	75.000	75.000	75.000	75.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	+++
IV.4	Preučitev potreb po vzpostavitvi sistema prevoza na klic	/	/	3.500	/	/	/	/	Občina, zunanji izvajalec	Občinski proračun	+	++
IV.5	Integracija kolesarjenja in javnega prevoza	/	/	15.000	2.000	/	45.000	/	Občina	Občinski proračun	+	++
V. OSEBNI MOTORNI PROMET												
V.1	Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije cestnega omrežja	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++
V.2	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa	10.000	25.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	+++
V.3	Preučitev potreb po preureditvi okolice osnovne šole	/	5.000	/	10.000	/	/	/	Občina	Občinski proračun	++	++
V.4	Učinkovito upravljanje parkiranja	/	/	3.500	1.000	1.000	75.000	1.000	Občina	Občinski proračun	++	+++

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

Tabela 3: Akcijski načrt



OBCINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA