



OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE
CERKVENJAK





Spoštovane občanke in občani,

z veseljem sporočam, da smo v naši občini sprejeli občinsko celostno prometno strategijo, ki bo usmerjala načrtovanje prometa v občini ter prispevala k izboljšanju kakovosti življenja, spodbujanju trajnostne mobilnosti in urejanju prostora v dobro vseh generacij.

Iskrena hvala vsem, ki ste sodelovali s svojimi mnenji, pobudami in predlogi. Tako pripravljen dokument bo resnično odražal potrebe našega prostora in ljudi, ki v njem živimo.

Sedaj stopamo v obdobje uresničevanja načrtovanih ukrepov. Ti bodo postopoma prinašali boljše prometne razmere, varnejše ceste, več možnosti za trajnostne oblike mobilnosti ter prijetnejše bivalno okolje. Verjamem, da bomo z odgovornim ravnanjem in sodelovanjem dosegli skupno vizijo razvoja naše občine.

S spoštovanjem,

župan občine Cerkljenjak
Marjan Žmavc

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE CERKVENJAK

Občinska celostna prometna strategija občine Cerkljenjak 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 Cerkljenjak
Cerkljenjak 25
2236 Cerkljenjak

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

Delovna skupina:
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: Panoramska slika dela Cerkljenjaka s cerkvijo Sv. Antona puščavnika

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 uvedla celovit pristop k urejanju prometa, ki določa jasne razvojne usmeritve in prednostne naloge, prilagojene trenutnim razmeram in prostorskim posebnostim občine. Dokument je nastal z združitvijo strokovnih analiz, aktivnim vključevanjem javnosti in sodelovanjem ključnih deležnikov, kar omogoča celovito in usklajeno načrtovanje prometnih rešitev.

Tak pristop promet umešča v širši okvir družbenega, gospodarskega in okoljskega razvoja. Poudarek ni le na gradnji prometne infrastrukture, temveč na uravnoteženem razvoju vseh oblik mobilnosti, zmanjševanju odvisnosti od osebne avtomobila in spodbujanju trajnostnih načinov prevoza. S tem se krepi prometna varnost, zmanjšujejo negativni vplivi prometa na okolje in dolgoročno izboljšuje kakovost življenja v občini.

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA
infrastruktura je osrednji predmet obravnave
projektno načrtovanje
netransparentno odločanje
osrednja cilja sta pretočnost in hitrost
investicijsko intenzivno načrtovanje
zadovoljevanje prometnega povpraševanja
osredotočenost na velike in drage projekte
domena prometnih inženirjev
izbor prometnih projektov brez strateških preso

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
strateško in ciljno načrtovanje
transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
osrednja cilja dostopnost in kakovosti bivanja
osredotočenost na človeka
upravljanje prometnega povpraševanja
osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje



2 | Proces priprave občinske celostne prometne strategije

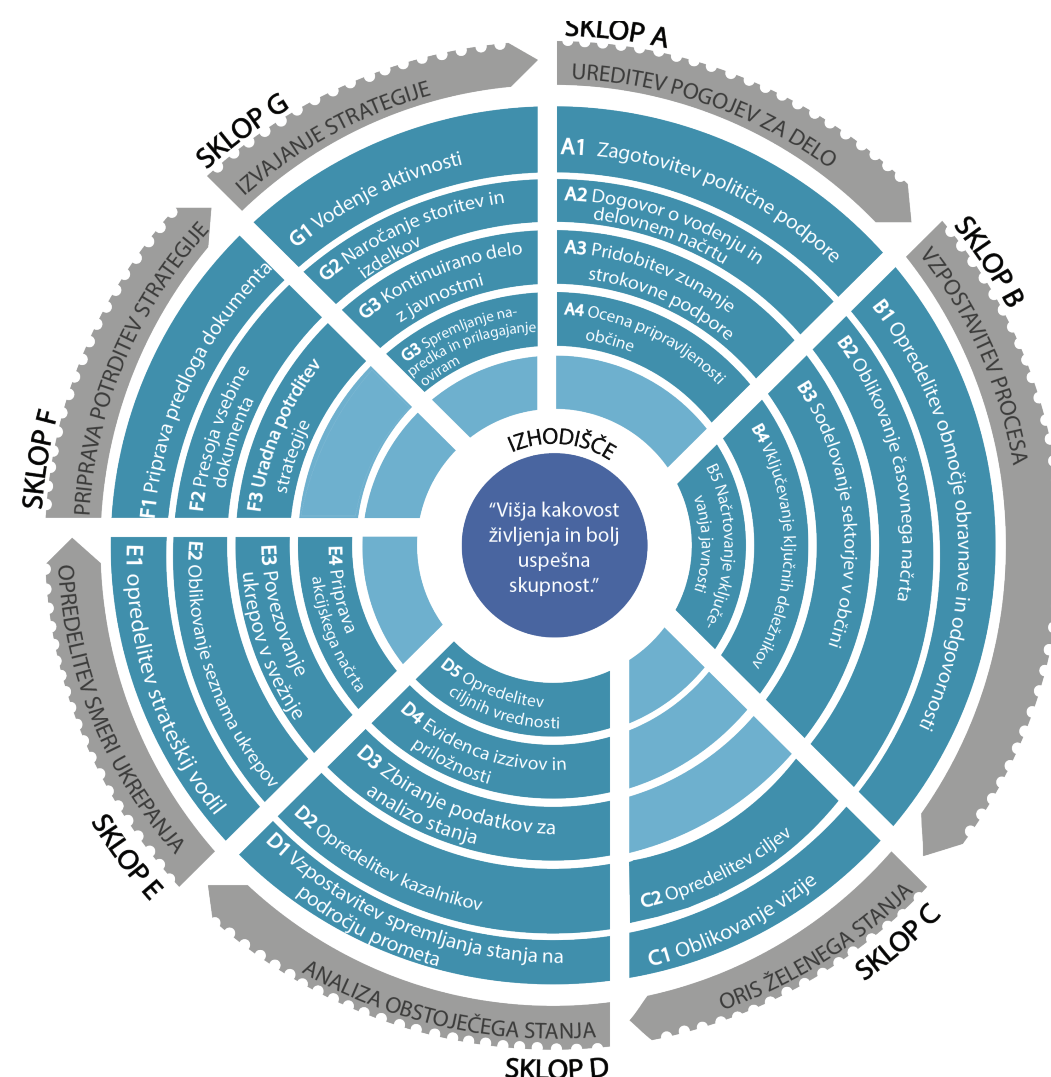


Diagram 1: Proces priprave OCPS, vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo ©Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo april 2023

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 junija 2025 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 2: Osrednja cesta v naselju Čerkvenjak s kolesarskim pasom na cestišču

3 I

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 vpogleds pri oblikovanju konkretnih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini. Širšo delovno skupino so sestavljali predstavniki občinskega sveta, medobčinskega inšpektorata, društva upokojencev, osnovne šole in vrtca, policije, sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, turističnega društva in motorističnega kluba.

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.: Poletna panorama

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 bil na sestanku z vodstvom občine potrjen končni predlog vizije in prioriteten cilj. Namen tega procesa je bil zagotoviti, da vizija in cilji odražajo dejanske potrebe prebivalcev ter razvojne usmeritve občine.

Vizija Občine Cerkevnik

“Občina Cerkevnik
bo zagotavljala varen,
dostopen in trajnostno naravnan
prometni sistem, ki povezuje
naselja, spodbuja zdravo
mobilnost ter prispeva k višji
kakovosti življenja.”

4.1 / OBRAZLOŽITEV VIZIJE

Občina Cerkevnik bo s celostnim pristopom razvijala varen, dostopen in trajnostno naravnan prometni sistem, ki bo povezoval posamezna naselja ter omogočal varno in prijetno mobilnost vsem prebivalcem. Pri tem bo posebno pozornost namenila spodbujanju hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa ter zmanjševanju uporabe avtomobila. Z razvojem prometne infrastrukture in storitev, prilagojenih potrebam različnih uporabnikov, bo občina prispevala k višji kakovosti bivanja, izboljšanju prometne varnosti ter oblikovanju prostora, ki spodbuja zdrave življenjske navade in medsebojno povezanost skupnosti.

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 prioritetenimi cilji prispevali k celovitemu uresničevanju vizije.

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

Slika 3: Panoramska slika prenovljene prometne ureditve Cerkevnik - Cogetinci

4.3 / CILJNE VREDNOSTI

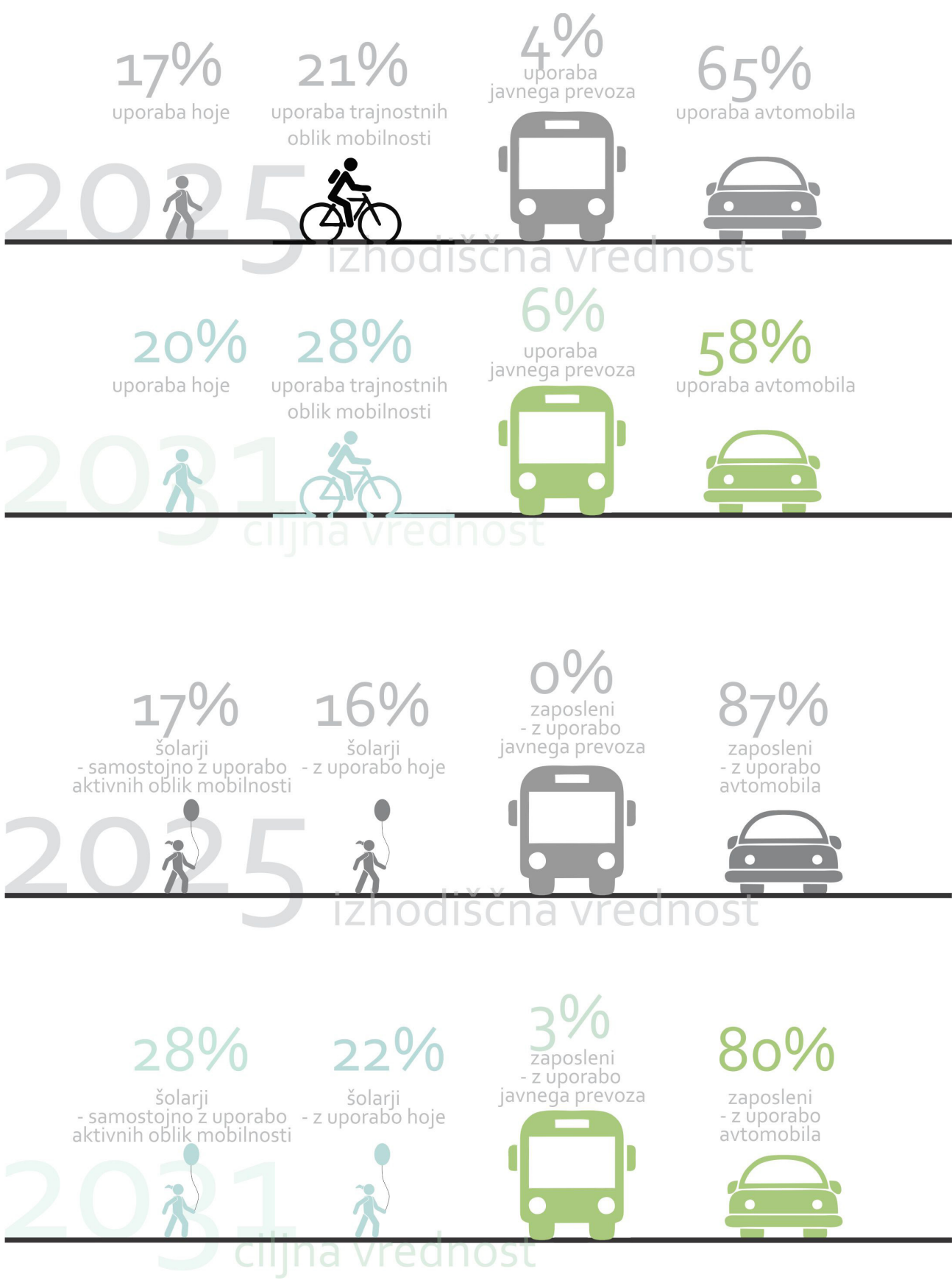
Vsak cilj OCPS je podprt s pripadajočimi ciljnimi vrednostmi, ki temeljijo na analizi obstoječega stanja in so usklajene z nacionalnimi ter evropskimi usmeritvami celostnega načrtovanja prometa. S tem se zagotavlja sistematično spremljanje in prilagajanje strategije glede na dejanske rezultate ter potrebe 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 2025 so bile izmerjene izhodiščne vrednosti na podlagi kordonskega štetja prometa, anket o potovalnih navadah šolarjev in zaposlenih ter statističnih podatkov o številu prometnih nesreč. Na tej osnovi so bile za leto 2031 oblikovane ciljne vrednosti, ki odražajo želene spremembe v prometu.

Tabela 1: Razvrstitev ciljev glede na pomembnost, kazalniki spremljanja učinkov ter izhodiščne vrednosti za leto 2025 in ciljne vrednosti za leto 2031

Zaporedna številka	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBNOСТИ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2025	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	5 v letih 2020-2024	0 v letih 2027-2031
		Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih	17%	28%
2.	Izboljšana kakovost življenja v privalčni, zeleni in povezani skupnosti.	Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu (seštevek deleža hoje, kolesarjenja in javnega prevoza)	21%	28%
		Delež in obseg uporabe prometnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo hojo	16%	22%
3.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.	Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	4%	6%
4.	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	87%	80%
5.	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.	Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	17%	20%
6.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo javni prevoz	0%	3%
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	65%	58%



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



Slika 4: Središče naselja Cerkevjak

5 | Analiza obstoječega stanja

Analiza obstoječega stanja vključuje pregled prostorskih in demografskih značilnosti ter ključnih elementov prometnega sistema v občini Cerkevjak. 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 inter-vjuji s ključnimi deležniki, javne razprave in terenski ogledi. Zbrani podatki so bili analizirani z namenom prepoznavanja ključnih vzorcev vedenja, ocene dejanskega stanja prometnega sistema ter poglobljenega razumevanja težav in potreb, s katerimi se občani srečujejo pri vsakodnevni mobilnosti.

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

Vsebine analize pregleda obstoječega stanja so združene v naslednja podpoglavja:

5.1 Splošni podatki o občini

5.2 Potovalne navade v občini

5.3 Ključne ugotovitve

1 Ključni dosežki

2 Ključni izzivi

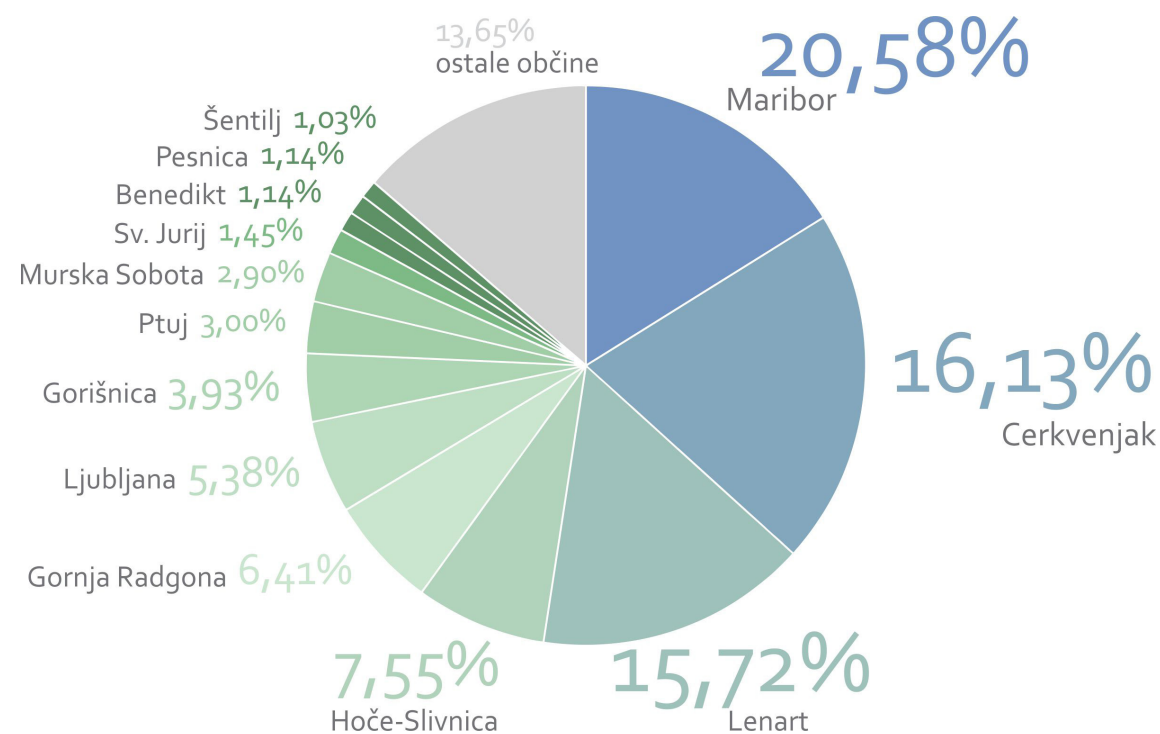
3 Ključne priložnosti

5.1 / SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Občina Cerkenjak leži v podravski statistični regiji in obsega 25 km², kar jo uvršča med manjše slovenske občine po površini. Po podatkih SURS je v občini sredi leta 2023 živelo približno 2.220 prebivalcev, kar pomeni povprečno gostoto poselitve okoli 88 prebivalcev na km², nekoliko manj od državnega povprečja (105 prebivalcev na km²). Občino sestavlja 15 naselij in zaselkov, središčno naselje in upravno središče pa je Cerkenjak. Preostala naselja so manjša in razpršena, značilna pa je gričevnata pokrajina z razgibanim reliefom, ki jo obdajata reki Pesnica in Ščavnica ter obsežni vinogradi in sadovnjaki, značilni za srednje lege Slovenskih goric.

Demografski podatki kažejo, da je imela občina leta 2023 pozitiven naravni in selitveni prirast, kar pomeni, da se je število prebivalcev povečevalo hitreje kot v povprečju v Sloveniji. Povprečna starost prebivalcev je znašala 41,3 leta, kar je manj od slovenskega povprečja (44,1 leta), indeks staranja pa je bil nižji od državnega, kar kaže na ugodnejšo starostno strukturo in počasnejše staranje prebivalstva.

V šolskem letu 2023/2024 je vrtec v občini obiskovalo 101 otrok, Osnovno šolo Cerkenjak-Vitomarci je obiskovalo okoli 230 učencev, srednje šole zunaj občine pa več kot 70 dijakov. Na področju zaposlitve je leta 2024 v občini delalo 351 oseb, od tega 156 domačinov. 811 delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov) se dnevno vozi na delo v druge občine, največ v Maribor (20,58 %) in Lenart (15,72 %), kar kaže na močno odvisnost od dnevnih migracij.



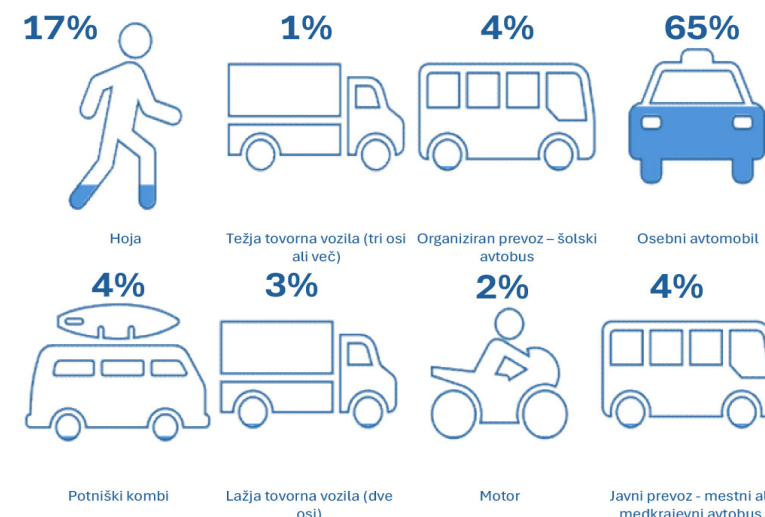
Grafikon 3: Delovna migracija prebivalcev občine po občinah zaposlitve za leto 2023. Vir: SURS.

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 regionalni cesti R2-439 /1305 Sveti Jurij ob Ščavnici-Cerkenjak. 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 Cerkenjak-Vitomarci. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih ter dolžinah poti na delo je bila izvedena anketa med zaposlenimi na Osnovni šoli Cerkenjak-Vitomarci.

Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavni prometnici v občini (rezultati kordonskega štetja prometa izvedenega v juniju 2025 na regionalni cesti R2-439 /1305 Sveti Jurij ob Ščavnici-Cerkenjak, v času jutranje in popoldanske prometne konice)

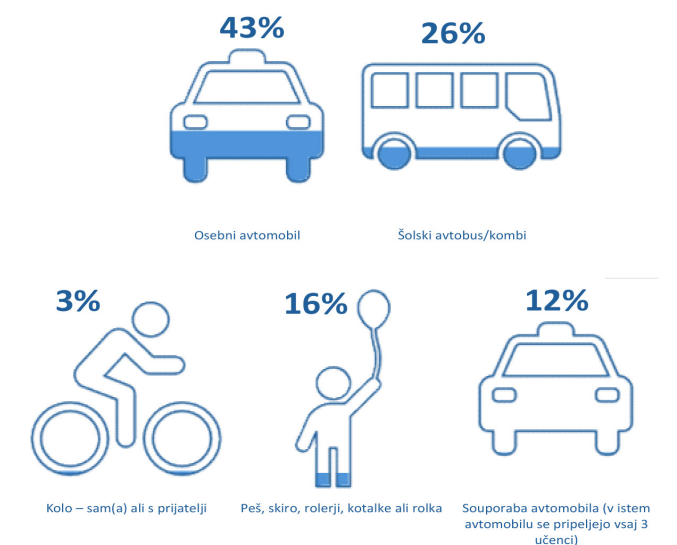
Večinski delež uporabe potovalnih načinov na glavni prometnici predstavlja avtomobil z 65 %. Delež uporabe hoje predstavlja 17 %. Delež uporabe organiziranega šolskega prevoza – šolski avtobus znaša 4 % in prav tako 4 % delež uporabe javnega prevoza – mestni ali medkrajevni avtobus. Delež uporabe kolesa ni bilo zaznati. Preostali deleži 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 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 Cerkenjak-Vitomarci, izvedene junija 2025)

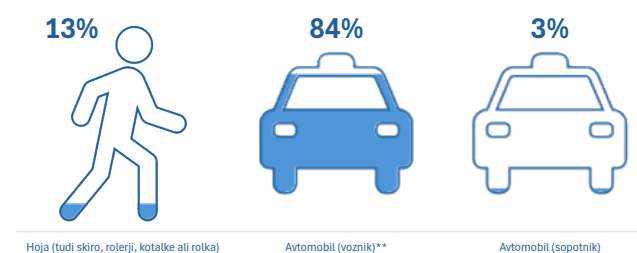
Večinski delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo predstavlja avtomobil s 55 %. Delež uporabe šolskega avtobusa/kombija predstavlja 26%. Delež uporabe hoje 16 % in delež uporabe kolesa predstavlja 3 %. Delež otrok, ki pri poteh v šolo uporabljajo javni prevoz, ni bilo zaznati.



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

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedene junija 2025 med zaposlenimi v Osnovni šoli Cerkenjak-Vitomarci)

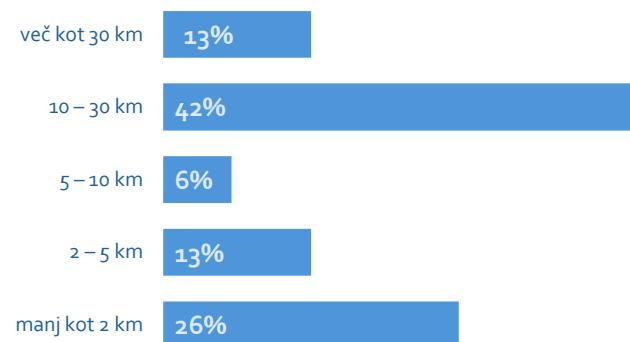
Pri poteh na delo delež uporabe avtomobila predstavlja 87 % (kot voznik ali kot sopotnik v avtomobilu). Delež uporabe hoje predstavlja 13 %. Deleža uporabe kolesa in javnega prevoza pri poteh na delo ni bilo zaznati.



Grafikon 6: Piktogrami s prikazom deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo

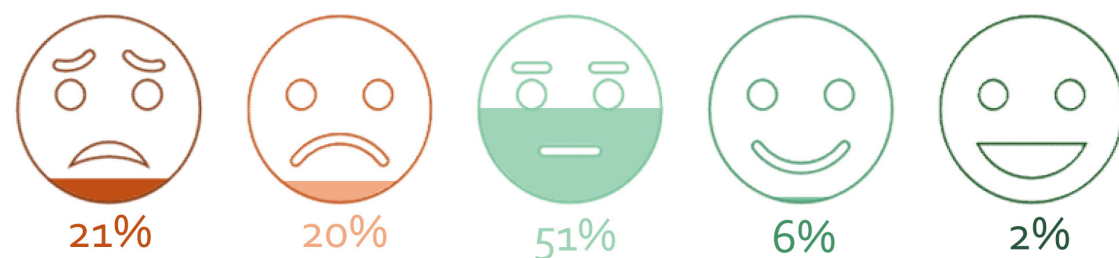
Dolžine poti na delo (rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedene junija 2025 med zaposlenimi v Osnovni šoli Cerkenjak-Vitomarci)

Večina anketiranih zaposlenih (42 %) je od dela oddaljenih med 10 km in 30 km. Sledi delež zaposlenih, ki je od dela oddaljen manj kot 2 km (26 %). Med 2 km in 5 km je oddaljenih 13 % anketiranih, med 2 km in 5 km 6 % in več kot 30 km je od dela oddaljenih 13 %.



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-julij 2025)

5.3 / KLJUČNE UGOTOVITVE

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

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

- Ključni dosežki**
 - Postavljeni temelji za razvoj trajnostne mobilnosti
 - Napredek pri hoji in dostopnosti za vse
 - Vzpostavljene prve površine za kolesarjenje
 - Javni prevoz zagotavlja osnovno dostopnost
 - Urejeno cestno omrežje in ukrepi za večjo prometno varnost
- Ključni izzivi**
 - Razpršena poselitev in omejena sredstva kot glavna ovira trajnostnim rešitvam
 - Slaba opremljenost in dolge razdalje omejujejo hojo kot vsakodnevni način mobilnosti
 - Nerazvito omrežje in pomanjkanje varne infrastrukture omejujeta uporabo kolesa
 - Slaba pokritost in nizka frekvenca prevozov omejujeta uporabo javnega prometa
 - Visoka odvisnost od avtomobilov in pomanjkanje trajnostnih rešitev
- Ključne priložnosti**
 - Finančne spodbude in strateške prenove kot motor trajnostnega razvoja
 - Nove površine in dostopnost za vse kot spodbuda hoji
 - Razvoj kolesarske mreže kot ključ za spodbujanje kolesarjenja
 - Izboljšanje povezav in večja privlačnost javnega prevoza
 - Večja varnost in učinkovitejše upravljanje osebnega motornega prometa



Slika 5: Pogled iz smeri Cogetinci - Cerkenjak

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

POSTAVLJENI TEMELJI
ZA RAZVOJ TRAJNOSTNE
MOBILNOSTI

2

NAPREDEK PRI HOJI IN
DOSTOPNOSTI ZA VSE

3

VZPOSTAVLJENE
PRVE POVRŠINE ZA
KOLESARJENJE

4

JAVNI PREVOZ ZAGOTAVLJA
OSNOVNO DOSTOPNOST

5

UREJENO CESTNO OMREŽJE IN
UKREPI ZA VEČJO PROMETNO
VARNOST

1 / POSTAVLJENI TEMELJI ZA RAZVOJ TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Občina Cerkljenjak je v zadnjih letih naredila pomembne korake pri spodbujanju trajnostne mobilnosti, kar potrjuje tako jasna politična podpora trajnostnim prometnim projektom kot tudi visoka motiviranost občinske uprave za pripravo celostne prometne strategije. Posebej izstopa urejenost občinskega središča, kjer so bili zgrajeni novi pločniki in površine za kolesarjenje, vzpostavljena sodobna cestna razsvetljava ter urejena trška ploščad pred občinsko stavbo. Dodatno so bili izvedeni fizični ukrepi za umirjanje prometa v okolici šole, vrtca in občinske stavbe, kar prispeva k večji varnosti najbolj ranljivih udeležencev v prometu. V zadnjem obdobju se povečujejo tudi vlaganja v projekte trajnostne mobilnosti, kar ustvarja trdne temelje za nadaljnji razvoj sodobnega, varnega in okolju prijaznega prometnega sistema v občini.

2 / NAPREDEK PRI HOJI IN DOSTOPNOSTI ZA VSE

Na področju hoje je bil v zadnjih letih dosežen pomemben napredek, kar potrjuje visoka uporaba hoje v občinskem središču – delež pešcev po podatkih kordonskega štetja znaša kar 17 %. Med vidnejšimi dosežki izstopa ureditev novega pločnika in javne razsvetljave skozi naselje Cerkljenjak, s čimer se je bistveno izboljšala varnost in udobje pešcev. Zadovoljstvo prebivalcev je nadpovprečno, saj le manjši delež izraža nezadovoljstvo: 26 % z varnostjo pešcev, 23 % z urejenostjo pločnikov in zgolj 13 % s stanjem prehodov za pešce. Razvita mreža sprehajalnih poti, dobro vzdrževane površine za pešce ter izvedene ključne povezave – na primer od avtocestnega izvoza do poslovno-industrijske cone skozi središče občine ter ob državni cesti v naselju Cogetinci – omogočajo udobno in varno vsakodnevno mobilnost. Posebej pomembno je, da so bile prometne površine načrtovane z upoštevanjem potreb gibalno oviranih oseb in invalidov, kar dodatno krepi dostopnost in kakovost bivanja za vse skupine prebivalcev.



Slika 6: Urejen nov pločnik skozi naselje Cerkljenjak

3 / VZPOSTAVLJENE PRVE POVRŠINE ZA KOLESARJENJE

V zadnjih letih je bila urejena približno 6 kilometrov dolga kolesarska povezava z občinama Sveta Trojica v Slovenskih goricah in Sveti Andraž v Slovenskih goricah, ki pomembno krepi regionalno povezanost ter omogoča varnejše in udobnejše kolesarske poti med občinami. Ob tem sta bili vzpostavljeni tudi dve servisno-polnilni postaji za (e-)kolesa – ena v športno-rekreacijskem centru, druga v občinskem središču – kar dodatno izboljšuje pogoje za uporabo koles in spodbuja trajnostno mobilnost. V preteklih letih so bile urejene tudi prve kolesarske površine znotraj občinskega središča, kar povečuje privlačnost in varnost kolesarjenja kot vsakodnevnih oblik mobilnosti.

4 / JAVNI PREVOZ ZAGOTAVLJA OSNOVNO DOSTOPNOST

Šolski prevozi so dobro organizirani z dvema šolskima avtobusoma, ki učinkovito pokrivata potrebe osnovnošolcev, pri čemer so vozni redi usklajeni z urniki pouka. Javni linijski prevoz omogoča povezave do večjih središč, kot so Lenart, Maribor in Ljutomer, ter zagotavlja osnovno dostopnost tudi znotraj občine. Večina avtobusnih postajališč je ustrezno prometno urejena – vključujejo izogibališča, nadstreške, klopi, koše za smeti, objavljene vozne rede ter dostopne poti za pešce. V določenih naseljih, kot sta Cogetinci in Pešчени Vrh, sicer še manjkajo posamezni elementi (npr. prehod za pešce ali nadstrešnica), a splošna raven urejenosti postajališč ostaja dobra in zagotavlja ustrezno podporo uporabnikom javnega prevoza. Pomemben korak naprej predstavlja tudi vzpostavitev sistema prevoza na klic, ki omogoča dodatno mobilnost za starejše in druge ranljive skupine prebivalcev ter dopolnjuje obstoječo ponudbo javnega prevoza.

5 / UREJENO CESTNO OMREŽJE IN UKREPI ZA VEČJO PROMETNO VARNOST

Vzpostavljen dostop do avtocestnega omrežja omogoča kakovostne regijske, državne in mednarodne prometne povezave, kar občini zagotavlja pomembno strateško prednost. Dobro razvejano občinsko in državno cestno omrežje zagotavlja osnovno dostopnost vsem naseljem, glavne prometnice pa so ustrezno vzdrževane in omogočajo tekoč promet. Za izboljšanje prometne varnosti so nameščeni prikazovalniki hitrosti, na več območjih pa je vzpostavljena omejitev hitrosti v coni 30, kar dodatno ščiti najbolj ranljive udeležence v prometu. Občina zagotavlja tudi zadostno število parkirišč, ki ustrezajo dejanskim potrebam prebivalcev in obiskovalcev.

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

**RAZPRŠENA POSELITEV
IN OMEJENA SREDSTVA
KOT GLAVNA OVIRA
TRAJNOSTNIM REŠITVAM**

2

**SLABA OPREMLJENOST
IN DOLGE RAZDALJE
OMEJUJEJO HOJO KOT
VSAKODNEVNI NAČIN
MOBILNOSTI**

3

**NERAZVITO OMREŽJE IN
POMANJKANJE VARNE
INFRASTRUKTURE OMEJUJETA
UPORABO KOLESA**

4

**SLABA POKRITOST IN NIZKA
FREKVENCA PREVOZOV
OMEJUJETA UPORABO
JAVNEGA PROMETA**

5

**VISOKA ODVISNOST
OD AVTOMOBILOV
IN POMANJKANJE
TRAJNOSTNIH REŠITEV**

1 / RAZPRŠENA POSELITEV IN OMEJENA SREDSTVA KOT GLAVNA OVIRA TRAJNOSTNIM REŠITVAM

Kljub vidnemu napredku se razvoj trajnostne mobilnosti sooča z več pomembnimi ovirami. Pomanjkanje kadrovskih virov in specifičnih strokovnih znanj otežuje učinkovito načrtovanje ter izvedbo ukrepov na področju trajnostne mobilnosti. Omejen občinski proračun dodatno zmanjšuje možnosti za izvedbo nujnih infrastrukturnih projektov in vlaganja v alternativne oblike mobilnosti, saj velik del sredstev odteka za vzdrževanje obstoječe prometne infrastrukture. Stroške še povečujeta razgiban relief z izrazitimi vzpetinami ter razpršena poselitev, ki zahtevata daljše cestne povezave in dražje vzdrževanje, zlasti v zimskih mesecih. Dodatni izziv predstavlja še ne povsem vzpostavljeno sodelovanje med zaposlenimi v občinski upravi ter pomanjkljivo medobčinsko povezovanje, ki bi lahko omogočilo racionalnejšo rabo sredstev in učinkovitejše reševanje prometnih izzivov.

2 / SLABA OPREMLJENOST IN DOLGE RAZDALJE OMEJUJEJO HOJO KOT VSAKODNEVNI NAČIN MOBILNOSTI

Kljub doseženemu napredku se na področju hoje še vedno pojavlja več izzivov, ki zahtevajo dodatno pozornost in vlaganja. V zalednih naseljih so pogoji za hojo slabši, saj javna razsvetljava, kakovostni pločniki in urbana oprema pogosto niso zagotovljeni, kar zmanjšuje varnost in udobje pešcev ter omejuje uporabo hoje za opravljanje vsakodnevnih aktivnosti. Hoja je zato pogosto omejena na rekreativne namene, kar potrjuje tudi nizka, le 2-odstotna uporaba hoje kot prevladujoče oblike mobilnosti po rezultatih ankete. Velike razdalje med naselji in do upravnih središč dodatno zmanjšujejo možnosti hoje kot primarnega načina potovanj. Pomanjkljivo urejena javna razsvetljava, ki je omejena predvsem na občinsko središče, pušča pomembna naselja, kot sta Cenkova in Peščeni Vrh, ter številna kritična križišča nezadostno osvetljena. Poleg tega trenutne prilagoditve za gibalno ovirane osebe na poteh do upravnih storitev pogosto niso ustrezne, kar omejuje dostopnost za vse skupine prebivalcev.

3 / NERAZVITO OMREŽJE IN POMANJKANJE VARNE INFRASTRUKTURE OMEJUJETA UPORABO KOLESA

Na področju kolesarjenja se pojavlja več izzivov, med katerimi posebej izstopa nerazvito kolesarsko omrežje. Nizka uporaba kolesa jasno kaže na pomanjkljivosti obstoječe infrastrukture. Trenutne kolesarske površine, večinoma označene kot »sharrow«, zagotavljajo najnižjo stopnjo varnosti, kolesarski pas v občinskem središču pa je minimalne širine in ni primeren za varno vsakodnevno uporabo, zlasti za otroke in starejše. Pomanjkanje ustreznih parkirnih mest dodatno zmanjšuje privlačnost uporabe kolesa – v občinskem središču je na voljo le eno stojalo s sedmimi parkirnimi

mesti ter dodatno stojalo pri šoli, namenjeno predvsem šolskim potrebam. Posledično se kolo uporablja predvsem za rekreativne namene, kar potrjuje tudi nizko zadovoljstvo prebivalcev s pogoji za kolesarjenje – le 8 % jih je zadovoljnih s številom kolesarskih površin. Za povečanje uporabe kolesa kot vsakodneвне oblike trajnostne mobilnosti bo potrebno razviti varne, jasno označene in dobro opremljene kolesarske površine ter izboljšati spremljajočo infrastrukturo.

4 / SLABA POKRITOST IN NIZKA FREKVENCA PREVOZOV OMEJUJETA UPORABO JAVNEGA PROMETA

Kljub vzpostavljenemu sistemu javnega potniškega prometa se občina sooča z izzivi, ki pomembno vplivajo na njegovo učinkovitost in privlačnost. Ena ključnih težav je izjemno nizka frekvenca prevozov, saj prebivalci nimajo na voljo rednih in časovno ustreznih linij, zlasti v popoldanskih in večernih urah ter ob koncih tedna, ko javni prevoz praktično ne obstaja. Pokritost občine z javnim prevozom je slaba, kar dodatno otežuje dostop do storitev in delovnih mest – povprečna razdalja do najbližjega avtobusnega postajališča znaša kar 1290 metrov, kar je ovira predvsem za starejše, otroke in gibalno ovirane osebe. Poleg tega sistem ne nudi zadostnih in neposrednih povezav do večjih upravnih in storitvenih središč, kot sta na primer Murska Sobota in Gornja Radgona. Nizka uporaba javnega prevoza, ki znaša le 4 % po kordonskem štetju in 3 % po anketi splošne javnosti, potrjuje, da trenutni sistem ne ustreza potrebam prebivalcev ter da so za povečanje uporabe nujne vsebinske in organizacijske izboljšave.

5 / VISOKA ODVISNOST OD AVTOMOBILOV IN POMANJKANJE TRAJNOSTNIH REŠITEV

Kljub doseženim izboljšavam se občina na področju osebnega motornega prometa sooča z več izzivi. Eden ključnih je visoka odvisnost prebivalcev od avtomobilov – kar 84 % zaposlenih na poti na delo uporablja osebni avto kot vozniki, čeprav jih skoraj polovica živi manj kot 10 km od svojega delovnega mesta. To vodi v visoko stopnjo motorizacije, povečane prometne tokove in obremenitve cestnega omrežja. Pogoste so tudi previsoke hitrosti na cestah, kar zmanjšuje prometno varnost za vse udeležence. Upravljanje parkirnih površin ni optimalno, saj ni urejenih parkirnih režimov, zaradi česar delovni migranti, ki uporabljajo sopotništvo, pogosto parkirajo svoja vozila v občinskem središču in s tem obremenjujejo parkirni prostor. Dodatni izziv predstavlja odsotnost polnilnice za električna vozila, kar ovira spodbujanje prehoda na bolj trajnostne oblike motornega prometa in zmanjševanje okoljskih vplivov.

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

FINANČNE SPODBUDE IN STRATEŠKE PRENOVE KOT MOTOR TRAJNOSTNEGA RAZVOJA

2

NOVE POVRŠINE IN DOSTOPNOST ZA VSE KOT SPODBUDA HOJI

3

RAZVOJ KOLESARSKE MREŽE KOT KLJUČ ZA SPODBUJANJE KOLESARJENJA

4

IZBOLJŠANJE POVEZAV IN VEČJA PRIVLAČNOST JAVNEGA PREVOZA

5

VEČJA VARNOST IN UČINKOVITEJŠE UPRAVLJANJE OSEBNEGA MOTORNEGA PROMETA

1 / FINANČNE SPODBUDE IN STRATEŠKE PRENOVE KOT MOTOR TRAJNOSTNEGA RAZVOJA

Kljub izzivom ima občina številne priložnosti za nadaljnji razvoj in krepitev trajnostne mobilnosti. Pomemben potencial predstavljajo sredstva evropskih in državnih razpisov, s katerimi je mogoče financirati projekte trajnostne mobilnosti in nadgraditi obstoječo prometno infrastrukturo. Aktivna promocija trajnostnih oblik potovanja lahko dodatno okrepi zavedanje prebivalcev o pomenu okolju prijaznejših načinov mobilnosti. Pri načrtovanih prenovah prometnih površin se ponuja priložnost za zagotovitev dodatnih površin za pešce in kolesarje, s čimer bi izboljšali pogoje za nemoteno hojo in kolesarjenje. Bližina večjih zaposlitvenih središč, kot sta Lenart in Gornja Radgona, pa omogoča spodbujanje vsakodnevne uporabe trajnostnih načinov potovanja, predvsem javnega prometa in kolesarjenja. Pomembna priložnost je tudi krepitev aktivnega sodelovanja med zaposlenimi v občinski upravi, kar bi omogočilo boljše načrtovanje, učinkovitejšo izvedbo projektov in optimalnejšo rabo razpoložljivih virov.

2 / NOVE POVRŠINE IN DOSTOPNOST ZA VSE KOT SPODBUDA HOJI

Na področju hoje ima občina pomembne priložnosti za nadaljnji razvoj, predvsem z zagotovitvijo dodatnih površin za pešce v območjih gostejše poselitve, s čimer bi izboljšala vsakodnevno uporabo hoje ter povečala varnost in udobje pešcev. Nove in obstoječe površine za hojo je mogoče nadgraditi z urbano opremo in zasaditvami, kar bi dodatno izboljšalo kakovost bivanja, povečalo privlačnost teh območij ter spodbudilo večjo uporabo hoje tudi za dnevne opravke. Posebno pozornost lahko občina nameni izvedbi nadaljnjih prilagoditev za invalide in gibalno ovirane osebe, s čimer bi zagotovila dostopnost javnih storitev vsem skupinam prebivalcev. Priložnost predstavlja tudi razvoj novih ter aktivno vzdrževanje obstoječih sprehajalnih poti, kar bi še utrdilo rekreativno uporabo hoje. Z dodatnimi promocijskimi aktivnostmi bi občina lahko ozaveščala javnost o prednostih hoje in tako postopoma povečevala njen delež tudi pri vsakodnevni mobilnosti.

3 / RAZVOJ KOLESARSKE MREŽE KOT KLJUČ ZA SPODBUJANJE KOLESARJENJA

Na področju kolesarjenja ima občina številne priložnosti za izboljšanje in razvoj. Ključna priložnost predstavlja vzpostavitev državne kolesarske povezave G16 od Svete Trojice v Slovenskih goricah skozi Cerkvenjak do Svetega Jurija ob Ščavnici, ki bi občutno povečala povezanost občine s širšim območjem ter izboljšala pogoje za vsakodnevno kolesarjenje. K razvoju kolesarskega omrežja bi pripomogle tudi dodatne krajše povezave znotraj občine. Uporabo koles bi bilo mogoče okrepiti s povečanjem števila ustreznih parkirnih mest, na primer s postavitvijo pokrite kolesarnice

in dodatnih stojal za kolesa. Velik potencial se skriva v promociji kolesarjenja kot načina vsakodnevnega gibanja, ne le rekreativne dejavnosti, kar bi lahko podprli z dodatno spremljajočo infrastrukturo, kot so servisno-polnilne postaje. Pomembna priložnost je tudi uvedba sistema izposoje koles oziroma e-koles, kar bi to obliko mobilnosti približalo širšemu krogu prebivalcev. K bolj trajnostnemu prometnemu sistemu pa bi dodatno prispevala boljša integracija kolesarjenja z javnim prevozom, ki bi spodbudila kombinirane oblike mobilnosti.

4 / IZBOLJŠANJE POVEZAV IN VEČJA PRIVLAČNOST JAVNEGA PREVOZA

Na področju javnega potniškega prometa ima občina številne priložnosti za izboljšanje dostopnosti, uporabnosti in privlačnosti sistema. Ena ključnih priložnosti je uvedba dodatnih linij ter optimizacija obstoječih avtobusnih povezav, kar bi občanom olajšalo dostop do storitev, zaposlitve in izobraževanja. Poleg širjenja omrežja bi bilo mogoče obstoječo ponudbo okrepiti s povečanjem frekvence voženj, s čimer bi javni prevoz postal primernejši za vsakodnevne potrebe. Dodatno priložnost predstavlja integracija šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa, kar bi omogočilo racionalnejšo rabo obstoječih virov in razširilo možnosti prevoza tudi za druge prebivalce. Smiselna je tudi postavitev dodatnih avtobusnih postajališč, denimo pri poslovno-industrijski coni v Brengovi, kjer bi se izboljšala dostopnost za delovno aktivno prebivalstvo. Poleg tega lahko občina spodbuja kombiniranje različnih oblik mobilnosti, kot sta kolesarjenje ali uporaba avtomobila v povezavi z javnim prevozom, kar bi povečalo fleksibilnost in okrepilo trajnostno naravnani prometni sistem tudi na podeželju.

5 / VEČJA VARNOST IN UČINKOVITEJŠE UPRAVLJANJE OSEBNEGA MOTORNEGA PROMETA

Na področju osebnega motornega prometa ima občina več priložnosti za izboljšanje prometnega sistema v smeri večje varnosti, učinkovitosti in trajnosti. Ključna priložnost je nadgradnja cestnega omrežja z rednim in načrtovanim vzdrževanjem občinskih cest ter hkratno vključevanje površin za hojo in kolesarjenje, kar bi pripomoglo k večji varnosti in raznolikosti mobilnosti. Pomembno je tudi sistematično umirjanje hitrosti na območjih, kjer je to potrebno, z namenom povečanja varnosti vseh udeležencev v prometu. Občina lahko spodbuja sopotništvo, s čimer bi zmanjšala število osebnih vozil na cestah, prometno obremenitev in potrebe po parkiriščih. Priložnost predstavlja tudi vzpostavitev parkirnega režima na javnih parkiriščih, ki bi omogočil boljše upravljanje parkirnih površin, zagotovil njihovo večjo dostopnost za lokalno prebivalstvo ter zmanjšal nepravilno ali dolgotrajno zasedenost parkirišč.



Slika 7: Ptičja perspektiva na javno infrastrukturne objekte (šola/vrtec/občina) ter na pripadajočo prometno infrastrukturo

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 v občini Cerkvenjak. Vsaka smer ukrepanja izhaja iz ugotovitev analize obstoječega stanja ter sledi strateškim ciljem in opredeljenim prioritetam.

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

Vsebina je razdeljena na dve podpoglavji:

- 6.1 Strateška vodila
- 6.2 Ukrepi

Smeri ukrepanja so razdeljene na pet vsebinskih stebrov:

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

6.1 / STRATEŠKA VODILA

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

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

STEBER UKREPANJA	PRIORITETE	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFICIRANE AMBICIJE			KAZALNIKI
			Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	
				2025	2031	
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	Upravljanje prometa po željah občanov s prioritizacijo trajnostnih oblik mobilnosti	Z aktivnim vključevanjem občanov in koriščenjem sofinancerskih sredstev razvijati varen in dostopen prometni sistem, ki daje v ospredje trajnostne oblike mobilnosti.	Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu (seštevek deleža uporabe hoje, kolesarjenja in javnega prevoza) v prometu	21%	28%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
			Znižati število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	5	0	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let
HOJA	Zagotavljanje dodatnih varnih površin za hojo	Zagotavljati varne, dostopne in povezane površine za vsakodnevno hojo in prosti čas ter s tem spodbujati hojo kot osnovno in trajnostno obliko mobilnosti.	Povečati delež uporabe hoje v prometu	17%	20%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
			Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo hojo	16%	22%	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
KOLESARJENJE	Vzpostavitev povezane kolesarske mreže	Vzpostavitev povezane in varne kolesarske mreže za spodbujanje vsakodnevne uporabe kolesa, izboljšanje dostopnosti ter prispevanje k bolj trajnostni, zdravi in varni mobilnosti prebivalcev	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	0%	2%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
			Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo	0%	5%	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
JAVNI PREVOZ	Razvoj javnega prevoza, prilagojenega občanom, z ustreznimi frekvenco in povezljivostjo	Z razvojem javnega prevoza, ki bo časovno usklajen, dovolj pogost in prilagojen potrebam občanov, bo Občina Cerkvenjak spodbujala trajnostne načine mobilnosti, izboljšala dostopnost za vse generacije ter krepila javni prevoz kot najprimernejšo alternativo osebnemu avtomobilu.	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	4%	6%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
			Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo javni prevoz	0%	3%	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
OSEBNI MOTORNI PROMET	Sistematično umirjanje hitrosti in upravljanja parkiranja	S sistematičnim umirjanjem hitrosti in upravljanjem parkiranja zniževati prednosti osebnega avtomobila napram aktivnim oblikam mobilnosti in hkrati zagotavljati višji nivo varnosti v prometu.	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	65%	58%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
			Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	87%	80%	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.

- 1

I. STEBER Celostno prometno načrtovanje

- Spremljanje in vrednotenje OCPS

- Digitalizacija in inovacije

- Sodelovanje v ETM

- Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk

- Aktivno sodelovanje na razpisih za sofinanciranje ukrepov s področja prometa

- Prizadevanje za vzpostavitev Slovenskogoriškega aerocentra
- 2

II. STEBER Hoja

- Aktivno vzdrževanje obstoječih površin za hojo

- Zagotavljanje dodatnih hodnikov za pešce

- Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti in zelenih javnih površin

- Urejanje javnih površin z urbano opremo in ozelenitvami

- Zagotavljanje dostopnosti za gibalno ovirane

- Promocija hoje
- 3

III. STEBER Kolesarjenje

- Aktivno vzdrževanje kolesarskih površin

- Zagotavljanje dodatnih površin za kolesarjenje

- Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa in servisno-polnilnih postaj za kolesa

- Vzpostavitev sistema za izposajo koles

- Promocija kolesarjenja
- 4

IV. STEBER Javni prevoz

- Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza

- Vzdrževanje obstoječih avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih

- Nadaljnje zagotavljanje šolskih prevozov in preučitev možnosti integracije (dela) šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa

- Preučitev potreb po nadgradnji sistema prevoza za klic

- Integracija kolesarjenja in javnega prevoza

- Zagotavljanje dodatnih prevozov za občane

- Promocija javnega prometa
- 5

V. STEBER Osební motorni promet

- Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcija cestnega omrežja

- Implementacija ukrepov za umirjanje prometa

- Učinkovito upravljanje parkiranja

- Izobraževanje o varni vožnji in promocijske aktivnosti za zmanjševanje uporabe avtomobila



Slika 8: Izsek prometne ureditve v naselju Cerkvenjak z urejenimi površinami za sselepe in slabovidne ter za gibalno ovirane osebe

I. STEBER:

Celostno prometno načrtovanje

Občina Cerkljenjak bo promet načrtovala na celosten in trajosten način, z rednim spremljanjem napredka, uvajanjem digitalnih orodij za boljšo obveščenost in sodelovanje javnosti, organizacijo ozaveščevalnih aktivnosti, evidentiranjem nevarnih prometnih točk ter aktivnim pridobivanjem zunanjih sredstev za izvedbo ukrepov. Med predvidenimi projekti je tudi preoblikovanje obstoječega letališča v Slovenskogoriški aerocenter, ki bi prispeval k razvoju turizma, gospodarstva in prepoznavnosti regije.

1

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE
IZVAJANJA OCPS

2

DIGITALIZACIJE IN INOVACIJE

3

SODELOVANJE V ETM

4

VZPOSTAVITEV REGISTRA
PROMETNO NEVARNIH TOČK

5

AKTIVNO SODELOVANJE NA
RAZPISIH ZA SOFINANCIRANJE
UKREPOV S PODROČJA PROMETA

6

PRIZADEVANJE ZA VZPOSTAVITEV
SLOVENSKOGORIŠKEGA
AEROCENTRA

1 / SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA OCPS

Po sprejetju občinske celostne prometne strategije na občinskem svetu bo občina Cerkljenjak 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 / DIGITALIZACIJE IN INOVACIJE

Občina Cerkljenjak 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 ETM

Občina Cerkljenjak 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 Cerkljenjak 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.

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

Občina Cerkljenjak 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.

6 / PRIZADEVANJE ZA VZPOSTAVITEV SLOVENSKOGORIŠKEGA AEROCENTRA

Občina bo podprla prizadevanja za preoblikovanje obstoječega manjšega letališča v Slovenskih gorah v sodobno zasnovan Slovenskogoriški aerocenter, ki bi služil kot lokalno-regionalno središče za športno in turistično letalstvo ter druge zračne dejavnosti. Za uresničitev projekta bo ključno tesno sodelovanje z državo kot glavnim nosilcem pristojnosti na področju letalske infrastrukture, pa tudi z okoliškimi občinami, letalskimi društvi in drugimi deležniki. Takšna nadgradnja bi lahko prispevala k razvoju turizma, podjetništva in logistike v Slovenskih gorah ter povečala prepoznavnost območja. Aerocenter bi bil načrtovan z upoštevanjem okoljskih in prostorskih omejitev ter v skladu z zakonodajo. Projekt bi omogočil tudi vzpostavitev novih delovnih mest ter razvoj spremljajoče infrastrukture, ki bi bila dostopna širši javnosti, kot so kolesarske povezave, parkirišča in informacijske točke.

II. STEBER: Hoja

Občina Cerkljenjak bo izboljšala pogoje za hojo z rednim vzdrževanjem obstoječih pločnikov, gradnjo novih hodnikov, razvojem sprehajalnih poti in parkov, urejanjem javnih površin z urbano opremo ter ozelenitvami. Dodaten poudarek bo namenjen dostopnosti za gibalno ovirane, vključujoč tehnične prilagoditve in neoviran dostop do javnih objektov. Z različnimi promocijskimi aktivnostmi bo občina spodbujala hojo kot zdrav, varen in trajnosten način vsakodnevnega gibanja.

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE
OBSTOJEČIH PEŠPOTI

2

ZAGOTAVLJANJE DODATNIH
HODNIKOV ZA PEŠCE

3

ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNIH
SPREHAJALNIH POTI IN ZELENIH
JAVNIH POVRŠIN

4

UREJANJE JAVNIH POVRŠIN Z
URBANO OPREMO IN OZELENITVAMI

5

ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA
GIBALNO OVIRANE

6

PROMOCIJA HOJE

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE OBSTOJEČIH POVRŠIN ZA HOJO

Občina Cerkljenjak bo skrbela za redno vzdrževanje obstoječe mreže pločnikov z namenom zagotavljanja varnega, dostopnega in prijetnega okolja za hojo. Vzdrževalna dela bodo obsegala sanacijo poškodb, odstranjevanje ovir, redno košnjo vegetacije, zagotavljanje ustrezne osvetlitve in pretočnosti ter redno vzdrževanje horizontalnih označb, ki so ključnega pomena za varnost uporabnikov. Posebna pozornost bo namenjena tudi zagotavljanju ustrezne širine pločnikov na odsekih, kjer so obstoječe površine preozke in ne omogočajo varnega srečevanja pešcev ali dostopa za gibalno ovirane osebe. V sklopu izboljšav bo občina poleg vzdrževalnih del zagotovila tudi nova prehoda za pešce – pri avtobusnih postajališčih v Cogentincih ter pri novih blokih na odseku Cerkljenjak–Govedič – s čimer bo dodatno povečana varnost prečkanja cestišč na prometno obremenjenih točkah.

2 / ZAGOTAVLJANJE DODATNIH HODNIKOV ZA PEŠCE

Občina Cerkljenjak bo sistematično širila omrežje varnih površin za hojo z zagotavljanjem dodatnih hodnikov za pešce na lokacijah, kjer je to glede na gostoto poselitve in prometno varnost najbolj smiselno. Z načrtnim umeščanjem in nadgradnjo peš povezav bo omogočena varnejša, udobnejša in privlačnejša hoja za vse prebivalce. Med prednostnimi ukrepi so izvedba hodnika za pešce v Cenkovu, izvedba hodnika za pešce na relaciji Cerkljenjak–Govedič, ureditev manjkajočega odseka pešpoti iz Industrijske cone Brengova proti središču Cerkljenjaka, izvedba hodnika za pešce v naselju Peščeni Vrh (talne označbe), izgradnja manjkajočega odseka hodnika ob R2-439 od odcepa za naselje Peščeni Vrh do odcepa za naselje Smolinci–Župetinci ter izvedba hodnika za pešce na odseku Bregova–Rajh–Ekodukt (nadvoz AC)–novo naselje Brengova. Ob rekonstrukciji ceste Peščeni Vrh – Slavšina se bo preučila tudi možnost zagotovitve površin za hojo.

3 / ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNIH SPREHAJALNIH POTI IN ZELENIH JAVNIH POVRŠIN

Občina Cerkljenjak bo razvijala in vzdrževala kakovostne sprehajalne poti ter zelene javne površine, ki bodo omogočale varno, prijetno in dostopno preživljanje prostega časa na prostem. Posebna pozornost bo namenjena rednemu vzdrževanju Klopotečeve učne in sprehajalne poti ter vzpostavitvi razglednega stolpa z navezavo na obstoječo mrežo poti. Na območju občinskega središča bo izveden projekt Park Cerkljenjak – Vitalinova pot, ki bo povezala Športno-rekreacijski center s pokopališčem in obogatila ponudbo zelenih površin. V načrtu je tudi ureditev krožne sprehajalne poti Cerkljenjak–Andrenci–Pot do kozolca, ki bo po potrebi tudi osvetljena, ter ureditev trase Brengova–Spodnja Čagona–Zgornja Čagona–Cerkljenjak. Pomemben del ukrepa predstavlja tudi ureditev Arheološkega parka Rimske Gomile Brengova, ki bo dopolnil rekreacijsko in turistično ponudbo območja.

4 / UREJANJE JAVNIH POVRŠIN Z URBANO OPREMO IN OZELENITVAMI

Občina Cerkljenjak bo urejala javne površine z namenom povečanja njihove funkcionalnosti, estetske vrednosti in privlačnosti za prebivalce ter obiskovalce. Poseben poudarek bo namenjen postavitvi kakovostne urbane opreme, kot so klopi, koši za odpadke, stojala za kolesa, pitniki, informativne table in ustrezna razsvetljava, ki bodo omogočali udobno, varno in prijetno uporabo javnega prostora. Z ozelenitvami, zasaditvami dreves, grmovnic in cvetličnih gred bo občina prispevala k izboljšanju mikroklimе, senčenju ter krepitvi bivalne kakovosti. Urejanje in opremljanje pešpoti ter drugih javnih območij bo ustvarjalo privlačna, dostopna in večnamenska mesta za druženje, rekreacijo ter kulturne in družbene aktivnosti. Pri umeščanju urbane opreme in ozelenitev bo občina upoštevala značaj prostora ter potrebe različnih skupin uporabnikov, vključno z gibalno oviranimi osebami.

5 / ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA GIBALNO OVIRANE

Občina Cerkljenjak 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.

6 / PROMOCIJA HOJE

Občina Cerkljenjak 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 Cerkevnik bo z rednim vzdrževanjem obstoječih kolesarskih površin, gradnjo novih povezav in zagotavljanjem podporne infrastrukture, vzpostavila varno in povezano kolesarsko omrežje in okrepila privlačnost kolesarjenja kot načina mobilnosti. V sodelovanju z drugimi občinami bo razvila sistem za izposajo e-koles ter ga vključila v širše regionalno omrežje. Z različnimi promocijskimi aktivnostmi bo kolesarjenje približala vsem generacijam, ga spodbujala kot vsakodnevno in rekreativno obliko mobilnosti ter prispevala k bolj trajnostnemu in zdravemu načinu življenja.

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE
KOLESARSKIH POVRŠIN

2

ZAGOTAVLJANJE DODATNIH POVRŠIN
ZA KOLESARJENJE

3

VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST ZA KOLESARJE
IN SERVISNO-POLNILNIH POSTAJ ZA KOLESARJE

4

VZPOSTAVITEV SISTEMA ZA IZPOSJO KOLES

5

PROMOCIJA KOLESARJENJA

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE KOLESARSKIH POVRŠIN

Občina Cerkevnik bo zagotavljala redno in učinkovito vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin z namenom zagotavljanja varne in udobne uporabe za vse kolesarje. Vzdrževalna dela bodo vključevala sanacijo poškodb vozišč, redno odstranjevanje vegetacije, zagotavljanje jasne in vzdrževane horizontalne in vertikalne prometne signalizacije in zagotavljanje dobre vidljivosti na križiščih ter drugih kritičnih točkah. Posebna pozornost bo namenjena tudi preglednosti signalizacije in talnim 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 Cerkevnik bo z načrtnim medobčinskim povezovanjem in nadgradnjo obstoječih kolesarskih površin vzpostavljala varno, dostopno in med seboj povezano kolesarsko omrežje. Ključni projekt predstavlja državna kolesarska povezava G16 na odseku Spodnja Senarska–Cerkevnik–Sveti Jurij ob Ščavnici, ki bo pomembno izboljšala regionalno povezanost in pogoje za vsakodnevno kolesarjenje. V Spodnji Čagoni bo urejena kolesarska povezava z občino Sveti Andraž v Slovenskih goricah, na relaciji Cogetinci–Osek pa bo v sodelovanju z državo vzpostavljen kolesarski pas. Predvidene so tudi talne označbe na odseku Cogetinci–Cerkevnik ter ureditev kolesarskih pasov na vseh lokalnih cestah, kjer širina vozišča to omogoča. Izvedba teh povezav bo vzpostavila sklenjeno mrežo kolesarskih površin, ki bo omogočala varnejše, udobnejše in privlačnejše kolesarjenje tako znotraj občine kot v povezavi z okoliškimi občinami.



Slika 10: Centralno naselje občine bi bilo potrebno kolesarsko povezati z bližnjimi naselji v občini

3 / VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST ZA KOLESARJE IN SERVISNO-POLNILNIH POSTAJ ZA KOLESARJE

Občina Cerkevnik bo z namenom podpore aktivni mobilnosti nadgradila podporno infrastrukturo za kolesarjenje z dodatnimi parkirnimi mesti in servisno-polnilnimi postajami za kolesa. Parkirna mesta bodo umeščena na ključne lokacije, predvsem v bližino javnih ustanov, trgovine, šole ter postajališč javnega prevoza, kjer bodo omogočala enostavno kombiniranje kolesarjenja z drugimi oblikami mobilnosti. Servisno-polnilne postaje bodo postavljene ob pomembnejših kolesarskih trasah in namenjene reševanju manjših tehničnih težav med vožnjo. Občina bo zagotovila tudi pokrito kolesarnico v občinskem središču, v neposredni bližini osnovne šole, ki bo namenjena tako šolarjem kot uporabnikom kombiniranega prevoza s kolesom in javnim prevozom. Med prednostnimi projekti sta tudi pokrita kolesarnica ob predvidenem razglednem stolpu ter postavitve večjega števila stojal za kolesa v industrijski coni. Z izvedbo ukrepa bo občina ustvarila prijaznejše pogoje za vsakodnevno in rekreativno kolesarjenje ter spodbudila več občanov k uporabi kolesa kot učinkovitega in trajnostnega prevoznega sredstva.

4 / VZPOSTAVITEV SISTEMA ZA IZPOSJO KOLES

Občina Cerkevnik bo pristopila k vzpostavitvi sistema za izposajo e-koles, prilagojenega konfiguraciji terena in razdaljam med naselji, ter ga vključila v širše, enotno omrežje izposoje e-koles na območju Slovenskih goric. Sistem bo vzpostavljen v sodelovanju z drugimi občinami regije, kar bo omogočilo usklajeno uporabo storitve in okrepilo medobčinsko mobilnost. Cilj ukrepa je povečati dostopnost do e-koles za širši krog uporabnikov, spodbuditi njihovo uporabo za vsakodnevne poti ter prispevati k razvoju trajnostne in aktivne mobilnosti tako znotraj občine kot tudi v širšem regionalnem prostoru.

5 / PROMOCIJA KOLESARJENJA

Občina Cerkevnik 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.

IV. STEBER: Javni prevoz

Občina Cerkljenjak bo izboljšala ponudbo javnega prevoza z optimizacijo avtobusnih linij, nadgradnjo postajališč in zagotavljanjem dodatne oblike javnega prevoza. Preučila bo možnosti integracije dela šolskih prevozov v sistem javnega prevoza ter po potrebi nadgradila storitev prevoza na klic. Spodbujala bo povezovanje kolesarjenja z avtobusnim prevozom z urejenimi kolesarnicami. Z usmerjenimi promocijskimi aktivnostmi bo povečala prepoznavnost, dostopnost in uporabo javnega prevoza, zmanjšala odvisnost od osebnih vozil ter prispevala k trajnostni mobilnosti in prometni varnosti.

1

**IZBOLJŠANJE PONUDBE
AVTOBUSNEGA PREVOZA**

2

**VZDRŽEVANJE OBSTOJEČIH
AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ IN
VZPOSTAVITEV NOVIH**

3

**NADALJNJE ZAGOTAVLJANJE
ŠOLSKIH PREVOZOV IN PREUČITEV
MOŽNOSTI INTEGRACIJE (DELA)
ŠOLSKIH PREVOZOV V SISTEM
JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA**

4

**PREUČITEV POTREB PO NADGRADNJI
SISTEMA PREVOZA NA KLIC**

5

**INTEGRACIJA KOLESARJENJA IN
JAVNEGA PREVOZA**

6

**ZAGOTAVLJANJE DODATNIH
PREVOZOV ZA OBČANE**

7

PROMOCIJA JAVNEGA PREVOZA

1 / IZBOLJŠANJE PONUDBE AVTOBUSNEGA PREVOZA

Občina Cerkljenjak bo stremela k izboljšanju ponudbe avtobusnega prevoza z namenom povečanja dostopnosti in uporabnosti javnega potniškega prometa za prebivalce. Ključna naloga bo uskladitev obstoječih linij z voznimi redi in dejanskimi potrebami potnikov v smeri Lenarta, ki predstavlja pomembno regijsko povezovalno točko. Občina bo na Direkcijo za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) podala pobudo za optimizacijo direktne avtobusne linije do Maribora, tako da bi linija na relaciji Maribor–Cerkljenjak po avtocesti uporabila priključek na AC v Sveti Trojici v Slovenskih goricah, kar bi omogočilo dostop do javnega prevoza tudi nekaterim dodatnim naseljem v občinah Cerkljenjak in Sveta Trojica v Slovenskih goricah. Med prioritetai je tudi okrepitev jutranje linije na relaciji Sveti Jurij–Cerkljenjak–Maribor. Vsi ukrepi bodo temeljili na analizi potreb uporabnikov, s ciljem izboljšati kakovost, pogostost in časovno usklajenost storitev javnega prevoza v občini.

2 / VZDRŽEVANJE OBSTOJEČIH AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ IN VZPOSTAVITEV NOVIH

Občina Cerkljenjak bo skrbela za redno vzdrževanje ter postopno nadgradnjo obstoječih avtobusnih postajališč, z namenom zagotavljanja varne, udobne in prijazne izkušnje za vse potnike. Še ne prenovljena postajališča bodo opremljena z varnimi in urejenimi dostopi, prehodi za pešce, ustreznim zavetjem, javno razsvetljava, klopni, koši za odpadke ter jasno izpostavljenimi voznimi redi. Poleg tega bo občina vzpostavila novo avtobusno postajališče v industrijski coni Brengova, s čimer bo izboljšana dostopnost javnega prevoza za zaposlene in obiskovalce tega območja.

3 / NADALJNJE ZAGOTAVLJANJE ŠOLSKIH PREVOZOV IN PREUČITEV MOŽNOSTI INTEGRACIJE (DELA) ŠOLSKIH PREVOZOV V SISTEM JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Občina Cerkljenjak bo še naprej zagotavljala zanesljive in varne šolske prevoze za vse učence, da bo dostop do izobraževanja omogočen tudi tistim, ki živijo bolj oddaljeno od šole. Ob tem bo občina preučila možnosti, da bi del šolskih prevozov integrirala v sistem javnega potniškega prometa, kar bi omogočilo učinkovitejšo rabo obstoječih virov ter izboljšalo dostopnost prevozov tudi za druge skupine prebivalcev.

4 / PREUČITEV POTREB PO NADGRADNJI SISTEMA PREVOZA NA KLIC

Občina Cerkljenjak bo preučila potrebe po razširitvi sistema prevozov na klic, ki uporabnikom – predvsem starejšim in manj mobilnim osebam – omogoča lažji dostop do nujnih storitev, kot so zdravnik, trgovina ali upravne storitve. Sistem

pomembno prispeva k večji socialni vključenosti in kakovosti življenja v občini. Z analizo potreb in možnosti nadgradnje želi občina zagotoviti, da bo storitev v prihodnje še bolj prilagojena dejanskim potrebam lokalnega prebivalstva ter dostopna tudi drugim ranljivim skupinam. Za izvajanje storitve bo občina zagotovila tudi novo vozilo.

5 / INTEGRACIJA KOLESARJENJA IN JAVNEGA PREVOZA

Občina Cerkljenjak bo spodbujala povezovanje kolesarjenja z javnim potniškim prometom 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 za varno shranjevanje koles. Z integracijo različnih načinov prevoza bo občina povečala uporabnost javnega prevoza, zmanjšala odvisnost od osebnih vozil in spodbujala širšo uporabo okolju prijaznih oblik mobilnosti.

6 / ZAGOTAVLJANJE DODATNIH PREVOZOV ZA OBČANE

Občina Cerkljenjak bo preučila organizacijske in finančne zmožnosti za uvedbo dodatnih avtobusnih prevozov v Lenart, ki bi potekali dvakrat mesečno. Prevoz bi občane zjutraj odpeljal v Lenart, po približno 2–3 urah pa bi jih avtobus odpeljal nazaj domov, kar bi omogočilo urejanje vsakodnevnih opravil, obisk storitev in udeležbo na dogodkih. Kot najustreznejša možnost se kaže vključitev obstoječega prevoznika šolskih prevozov, ki bi po jutranjih vožnjah šolarjev opravil še eno krožno pot po občinskih zaselkih in nato v Lenart, s čimer bi se dosegla stroškovna učinkovitost in optimalna izraba obstoječih virov.

7 / PROMOCIJA JAVNEGA PREVOZA

Občina Cerkljenjak bo z različnimi aktivnostmi spodbujala promocijo javnega prevoza z namenom povečanja njegove prepoznavnosti, dostopnosti in uporabe med prebivalci. Promocijske aktivnosti bodo vključevale obveščanje občanov o voznih redih, možnostih prevozov in ugodnostih za določene skupine, organizacijo informativnih dogodkov ter sodelovanje z lokalnimi organizacijami in šolo za ozaveščanje o prednostih javnega potniškega prometa. S takšnimi ukrepi želi občina spodbuditi večjo uporabo javnega prevoza, zmanjšati odvisnost od osebnih avtomobilov in prispevati k bolj trajnostni mobilnosti ter večji prometni varnosti v občini.

V. STEBER:

Osebni motorni promet

Občina Cerkljenjak bo z rednim vzdrževanjem in rekonstrukcijami cest ter vključevanjem trajnostnih rešitev izboljšala kakovost prometne infrastrukture in varnost vseh udeležencev. Uvajala bo ukrepe za umirjanje prometa z nadzorom hitrosti in tehničnimi rešitvami na kritičnih odsekih, z učinkovitim upravljanjem parkiranja pa bo povečala dostopnost ter spodbujala uporabo okolju prijaznejših oblik prevoza. Z izobraževalnimi in promocijskimi aktivnostmi bo krepila kulturo varne vožnje ter spodbujala preusmerjanje na trajnostno mobilnost.

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE
CESTNEGA OMREŽJA

2

IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA
UMIRJANJE PROMETA

3

UČINKOVITO UPRAVLJANJE
PARKIRANJA

4

IZOBRAŽEVANJA O VARNI
VOŽNJI IN PROMOCIJSKE
AKTIVNOSTI ZA ZMANJŠEVANJE
UPORABE AVTOMOBILA

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE CESTNEGA OMREŽJA

Občina Cerkljenjak 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 Cerkljenjak 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, s katerimi bo okrepila nadzor in povečala učinkovitost ukrepov za umirjanje prometa.

3 / UČINKOVITO UPRAVLJANJE PARKIRANJA

Občina Cerkljenjak bo za optimalno izrabo obstoječih parkirnih površin vzpostavila sistem upravljanja parkiranja, ki bo zagotovil, da bodo parkirišča prvenstveno namenjena uporabnikom storitev in obiskovalcem javnih ustanov. S tem bo preprečena dolgotrajna zasedenost parkirišč s strani delovnih migrantov ter povečana dostopnost za lokalno prebivalstvo. V sklopu ukrepa bo občina preučila možnosti za ureditev parkirišča ob priključku na avtocesto, namenjenega sopotništvu, kar bi prispevalo k zmanjšanju prometne obremenjenosti občinskega središča. Med načrtovanimi aktivnostmi sta tudi uvedba parkirnih režimov v središču občine ter izgradnja novega parkirišča z javnimi površinami, ki bo opremljeno z e-polnilnico za električna vozila. S tem bo občina spodbujala prehod na okolju prijaznejše oblike osebnega prometa ter hkrati izboljšala urejenost in dostopnost parkirnega sistema.

4 / IZOBRAŽEVANJA O VARNI VOŽNJI IN PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI ZA ZMANJŠEVANJE UPORABE AVTOMOBILA

Občina Cerkljenjak bo izvajala izobraževalne aktivnosti za voznike osebnih vozil, s poudarkom na spoštovanju prometnih predpisov, odgovorni vožnji in vplivu hitrosti na prometno varnost. Namen aktivnosti je dvig zavesti o tveganjih in posledicah neodgovornega vedenja v prometu ter spodbujanje kulture strpne in varne vožnje. Poleg tega bo občina z različnimi promocijskimi kampanjami prebivalce spodbujala k razmisleku o vsakodnevni uporabi osebnega avtomobila ter jih seznanjala z vplivi prekomerne avtomobilske mobilnosti na okolje, prometne razmere in kakovost bivanja. Aktivnosti bodo usmerjene v zmanjšanje odvisnosti od avtomobila in preusmerjanje potovanj na bolj trajnostne oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz.



Slika 11: Z aktivnim vzdrževanjem cestnega omrežja bi se izognili prometno nevarnim odsekom z neurejenimi bankinami, ter dotrajanim cestiščem



Slika 12: kolesarnica ob osnovni šoli Cerkvenjak



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 Cerkvenjak ter proračun Republike Slovenije.

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

Steber	Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Odgovornost	Viri financiranja	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
I. CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE												
I.1	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	/	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++
I.2	Digitalizacija in inovacije	/	/	/	5.000	/	/	15.000	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	/	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Sredstva niso potrebna	Občina	Občinski proračun	++	+++
I.5	Aktivno sodelovanje na razpisih za sofinanciranje ukrepov s področja prometa	/	15.000	/	/	15.000	/	/	Občina	Občinski proračun	++	+++
I.6	Prizadevanje za vzpostavitev Slovenskogoriškega aerocentra	3.000	/	/	5.000	/	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
II. HOJA												
II.1	Aktivno vzdrževanje obstoječih površin za hojo	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	Občina	Občinski proračun	++	++
II.2	Zagotavljanje dodatnih hodnikov za pešce	/	30.000	130.000	100.000	20.000	300.000	200.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II.3	Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti in zelenih javnih površin	3.500	3.500	350.000	600.000	600.000	3.500	3.500	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
II.4	Urejanje javnih površin z urbano opremo in ozelenitvami	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
II.5	Zagotavljanje dostopnosti za gibalno ovirane	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun	+	++
II.6	Promocija hoje	500	500	500	500	500	500	500	Občina	Občinski proračun	+	++
KOLESARJENJE												
III.1	Aktivno vzdrževanje kolesarskih površin	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	++	++
III.2	Zagotavljanje dodatnih površin za kolesarjenje	/	15.000	100.000	350.000	/	100.000	100.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
III.3	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisno-polnilnih postaj za kolesa	1.000	1.000	30.000	1.000	1.000	40.000	1.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
III.4	Vzpostavitev sistema za izposajo koles	/	/	/	/	45.000	10.000	10.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	+++
III.5	Promocija kolesarjenja	500	500	500	500	500	500	500	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	Vzdrževanje obstoječih avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih	1.000	1.000	3.500	1.000	1.000	80.000	1.000	Občina	Občinski proračun	++	++
IV.3	Nadaljnje zagotavljanje šolskih prevozov in preučitev možnosti integracije (dela) šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa	105.000	105.000	105.000	70.000	70.000	70.000	70.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	+++
IV.4	Preučitev potreb po nadgradnji sistema prevoza na klic	/	40.000	/	/	/	/	/	Občina, zunanji izvajalec	Občinski proračun	+	++
IV.5	Integracija kolesarjenja in javnega prevoza	/	1.000	/	/	1.000	/	/	Občina	Občinski proračun	+	++
IV.6	Zagotavljanje dodatnih prevozov za občane	/	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000	Občina	Občinski proračun	++	++
IV.7	Promocija javnega prevoza	200	200	200	200	200	200	200	Občina	Občinski proračun	+	++
V. OSEBNI MOTORNI PROMET												
V.1	Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije cestnega omrežja	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++
V.2	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa	/	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	+++
V.3	Učinkovito upravljanje parkiranja	/	250.000	/	/	/	10.000	/	Občina	Občinski proračun	++	++
V.4	Izobraževanja o varni vožnji in promocijske aktivnosti za zmanjševanje uporabe avtomobila	250	250	250	250	250	250	250	Občina	Občinski proračun	+	++

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

Tabela 3: Akcijski načrt



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA