

2025



OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE
ŠENTILJ





Spoštovane občanke in občani,

Občina Šentilj je s sprejemom Občinske celostne prometne strategije naredila pomemben korak k urejanju prometa na način, ki bo izboljšal kakovost življenja vseh nas. Ta dokument predstavlja temelj za dolgoročno načrtovanje varnega, dostopnega in učinkovitega prometnega sistema, ki bo prilagojen potrebam prebivalcev, gospodarstva in vsakodnevne mobilnosti v naši občini.

Občinska celostna prometna strategija prinaša celovite rešitve za razvoj prometnega sistema, ki bo bolj urejen, varen in dostopen vsem. Z jasno določenimi cilji in usmeritvami bo strategija pripomogla k boljši povezanosti občine ter izboljšanju prometnih razmer za vse udeležence v prometu.

Posebno vrednost tej strategiji daje dejstvo, da smo jo oblikovali skupaj. V procesu priprave ste sodelovali vi, spoštovani občani, skupaj s strokovnjaki in ključnimi deležniki. S svojimi pobudami in mnenji ste prispevali k rešitvam, ki bodo dolgoročno izboljšale promet v naši občini. Hvala vsem, ki ste sodelovali pri tem pomembnem projektu in prispevali k njegovi končni podobi.

S sprejetjem občinske celostne prometne strategije pa naše delo ni zaključeno — zdaj je pred nami faza uresničevanja načrtanih ukrepov. Zavedamo se, da spremembe ne pridejo čez noč, a verjamem, da bomo s postopnim in premišljenim izvajanjem strategije ustvarili občino, kjer bo promet varnejši, učinkovitejši in prijaznejši do vseh.

župan Občine Šentilj
mag. Štefan Zvab

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŠENTILJ

Občinska celostna prometna strategija Občine Šentilj 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 Šentilj
Mestna ulica 2
2212 Šentilj v Slovenskih goricah

Izvajalci:

Masterplan d.o.o.
PRO-MOČ d.o.o.

Avtorji:

Marija Konečnik Kunst
Peter Caluta
Vesna Cep
Spela Frumen
Aljaž Kunst
Bernarda Gotlin
Damijan Gotlin

Fotografije:

May Mahorič
občinski arhiv

Oblikovna zasnova in postavitve:

Profile s.p.

Leto izida:

2025



MASTERPLAN D.O.O.
UREJANJE PROSTORA

PRO-MOČ d.o.o.

1	UVOD	5
2	PROCES PRIPRAVE	7
3	DELOVNE SKUPINE	9
4	VIZIJA IN CILJI	10
5	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	17
6	PET STEBROV UKREPANJA	33
7	AKCIJSKI NAČRT	49





1 | Uvod

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljnjem besedilu: OCPS) je strateški dokument, ki usmerja dolgoročni razvoj prometa v občini z upoštevanjem načel trajnostne mobilnosti, kakovosti bivanja in prometne varnosti. Njena glavna naloga je oblikovati učinkovit, dostopen in okolju prijazen prometni sistem, ki bo prilagojen potrebam prebivalcev, gospodarstva in drugih deležnikov.

Občina Šentilj se s celostnim prometnim načrtovanjem srečuje prvič, zato sprejem OCPS predstavlja pomemben mejnik pri razvoju prometnega sistema v občini. Strategija temelji na sodobnih pristopih k prometnemu načrtovanju, ki poleg infrastrukture upoštevajo tudi širši prostorski razvoj, dostopnost in povezanost različnih oblik mobilnosti.

Tradicionalni pristopi so bili osredotočeni predvsem na pretočnost motornega prometa in širitev cestnega omrežja, medtem ko celostno prometno načrtovanje prinaša širši pogled na promet kot del celovitega razvoja občine. Poudarja povezovanje različnih načinov prevoza ter prilagajanje prometnega sistema dejanskim potrebam prebivalcev.

S sprejemom OCPS se občina Šentilj zavezuje k sistematičnemu in premišljenemu pristopu k razvoju prometa, ki bo usmerjen v dolgoročno izboljšanje mobilnosti in kakovosti bivanja 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 presoj

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



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



Slika 2: Prikaz prometnih sredstev in ureditve ulice v Št. Ilju točno pred 100 leti, razglednica iz leta 1925 (vir: Pokrajinski arhiv Maribor, Zbirka fotografij in razglednic, objava lokalca.si)

Slika desno 3: ista lokacija v letu 2025

V zadnjih 100 letih je promet prešel s konjskih vpreg na avtomobile, infrastruktura se je izboljšala, gostota prometa povečala, a ozka zasnova ulice ostaja skoraj nespremenjena. Kljub asfaltiranju, in modernizaciji prostora prehod skozi ulico ostaja enako ozek kot leta 1925, kar kaže na omejitve zgodovinske infrastrukture pri prilagajanju sodobnim prometnim potrebam.



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

2 | Proces priprave občinske celostne prometne strategije

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 zaključil s sprejemom strategije na občinskem svetu v letu 2025. Priprava OCPS je potekala v več vsebinsko zaokroženih sklopih, ki so omogočili sistematičen razvoj strateškega dokumenta.

Proces se vodi skladno z nacionalnimi smernicami in vključuje vse ključne korake, od začetnega organiziranja do končnega sprejema strategije.

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 ZELENEGA STANJA (SKLOP C)

Pomemben del priprave OCPS je bilo oblikovanje vizije in določitev strateških usmeritev. 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, ankete s splošno javnostjo, terenski ogledi, ankete o potovalnih navadah zaposlenih, ankete o poteh v šolo, kordonsko štetje prometa, intervjuji in delavnice s ključnimi deležniki, s čimer so bile prepoznane ključne težave in potrebe na področju prometa.

5. OPREDELITEV SMERI UKREPANJA (SKLOP E)

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

6. PRIPRAVA IN POTRDITEV STRATEGIJE (SKLOP F)

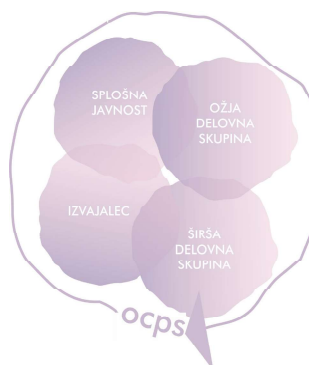
Zaključni del priprave OCPS je vključeval oblikovanje končnega dokumenta, ki je bil usklajen z vsemi deležniki in predstavljen javnosti. Po javni obravnavi in vključitvi morebitnih dopolnitev je strategijo potrdil občinski svet, s čimer je postala veljaven strateški dokument občine.



Slika 4: Občina Sentilj ima zaradi neposredne bližine meje in prometnih povezav proti Mariboru in Gracemu izrazit tranzitni značaj.

3 | Delovne skupine za pripravo OCPS

V pripravo OCPS so bile vključene različne delovne skupine, ki so s svojimi znanji, izkušnjami in pogledi pomembno prispevali k oblikovanju vsebin. Njihova naloga je zajemala 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, analizo obstoječega stanja, oblikovanje vizije in strateških ciljev, 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 OŠ Rudolfa Maistra, OŠ Stadki vrh, občinskega sveta, policije, prostovoljnega gasilskega društva Ceršak, Velka in Sentilj, civilne zaščite občine Sentilj, Krajevnih skupnosti Stadki vrh in Velka, LAS Ovtar in občinske uprave.

SPLOŠNA JAVNOST

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



Slika 5: Prikaz dobre prakse pri vključitvi pešca, kolesarja in motornih vozil v promet (Sentilj-center)



4 | Vizija in cilji oris zelenega stanja

Vizija in cilji so temelj vsakega strateškega načrtovanja, saj določajo smer razvoja in dolgoročne prioritete. Vizija predstavlja želene 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 zagotavljajo, da se ukrepi in razvojna strategija izvajajo premišljeno in v skladu z dolgoročnimi potrebami. Brez jasno postavljene vizije in ciljev bi bilo načrtovanje nesistematično, ukrepi pa neusklajeni, kar bi lahko privedlo do neučinkovite rabe virov in neoptimalnih rešitev. Vizija in cilji predstavljajo okvir, ki usmerja razvoj strategije.

Vizija Občine Sentilj

“Občina Sentilj – oaza varnega, povezanega in dostopnega gibanja za vse generacije. S poudarkom na varnosti vseh udeležencev v prometu bomo omogočili boljšo mobilnost in povezanost sosednjih krajevnih skupnosti in sosednjih občin ter podpirali zdrav način življenja in prijetnejša javna območja.”

4.1 / OBLIKOVANJE VIZIJE IN CILJEV

Vizija in cilji OCPS so bili oblikovani skozi večstopenjski proces, ki je vključeval delavnice s širšo delovno skupino, javne razprave in povratne informacije ključnih deležnikov ter splošne javnosti. Namen tega procesa je bil zagotoviti, da vizija in cilji odražajo dejanske potrebe prebivalcev ter razvojne usmeritve občine. Po obravnavi zbranih predlogov in mnenj je bil na sestanku z vodstvom občine potrjen končni predlog vizije in prioritetenih ciljev.

delavnice s širšo delovno skupino, javne razprave in povratne informacije ključnih deležnikov ter splošne javnosti

po obravnavi zbranih predlogov in mnenj z vodstvom občine potrjen končni predlog vizije in prioritetenih ciljev

oblikovanje vizije in ciljev

Grafikon 2: Ponazoritev procesa oblikovanja ciljev skozi različne korake v postopku

4.2 / OBRAZLOŽITEV VIZIJE

Občina Šentilj si želi izboljšati občuteno in dejansko varnost vseh udeležencev v prometu s posodobitvijo in nadgradnjo cestne infrastrukture.

Razvoj učinkovitega prometnega sistema bo omogočal preprosto in učinkovito mobilnost med naselji znotraj občine in povezovanje s sosednjimi občinami. S tem bo izboljšana dostopnost do delovnih mest, izobraževalnih ustanov, zdravstvenih storitev in drugih ključnih točk. Povezana skupnost bo prispevala k večji socialni in gospodarski vključenosti ter izboljšanju kakovosti življenja prebivalcev. Vizija vključuje enakopravno dostopnost do vseh javnih površin in storitev za prebivalce vseh starosti.

S spodbujanjem hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza bo občina prispevala k boljši kakovosti življenja svojih prebivalcev. Izboljšana dostopnost prometnega sistema bo omogočila bolj aktivno preživljanje prostega časa, kar bo pozitivno vplivalo na zdravje in splošno počutje vseh generacij.

Prizadevanja občine bodo usmerjena tudi v ustvarjanje prijetnih in funkcionalnih javnih prostorov, ki bodo izboljšali socialno povezanost in okrepili občutek skupnosti med prebivalci.



Slika 6: Zelene površine v mestu imajo (poleg ostalih) pomembno ekološko funkcijo izboljšanja kakovosti zraka, uravnavanja temperature, zadrževanja padavinske vode, podporo biotski raznovrstnosti, zmanjšanju hrupa, itd.

4.3 / CILJI OCPS IN NJIHOV POMEN

V ospredje razvoja občinske vizije so postavljeni trije prioritetni cilji, ki imajo ključno vlogo pri usmerjanju razvoja na lokalni ravni. Ti cilji so prevzeti iz nabora obveznih ciljev, oblikovanih v okviru metodologije za pripravo OCPS in so razvrščeni po prioritetnem redu pomembnosti na podlagi njihovega pomena ter vpliva na dolgoročni razvoj občine.

Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

Varnost v cestnem prometu je ključni dejavnik kakovostnega in dostopnega prometnega sistema, ki zagotavlja nemoteno in varno mobilnost vseh udeležencev. Varen prometni sistem zagotavlja ustrezne pogoje za vse načine mobilnosti in omogoča varno uporabo javnih površin.

Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

Prometni sistem mora biti dostopen vsem prebivalcem, vključno s starejšimi in invalidi. Enakopraven dostop do vseh oblik mobilnosti bo omogočal boljše socialno vključenost ter povezovanje prebivalcev z delovnimi mesti, izobraževalnimi ustanovami in storitvami.

Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti
Ustvarjanje kakovostnega bivalnega okolja vključuje več zelenih površin, boljše pogoje za hojo in kolesarjenje ter zmanjšanje negativnih vplivov prometa. S tem bo občina prispevala k splošnemu zadovoljstvu in dobremu počutju prebivalcev.

Poleg prioritetnih ciljev so bili po pomembnosti razvrščeni tudi preostali cilji. Vseh sedem ciljev skupaj prispeva k celovitemu uresničevanju vizije občine.

- 4 Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci
- 5 Izboljšanje dostopnosti do osnovnih storitev in aktivnosti
- 6 Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo
- 7 Znižanje lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa



Slika 7: Osrulek vizije in ciljev je bil oblikovan na delavnici širše delovne skupine.

Slika 8: Informativna stojnica in razstavisno pano o procesu OCPS in o oblikovanju viziji in ciljev.

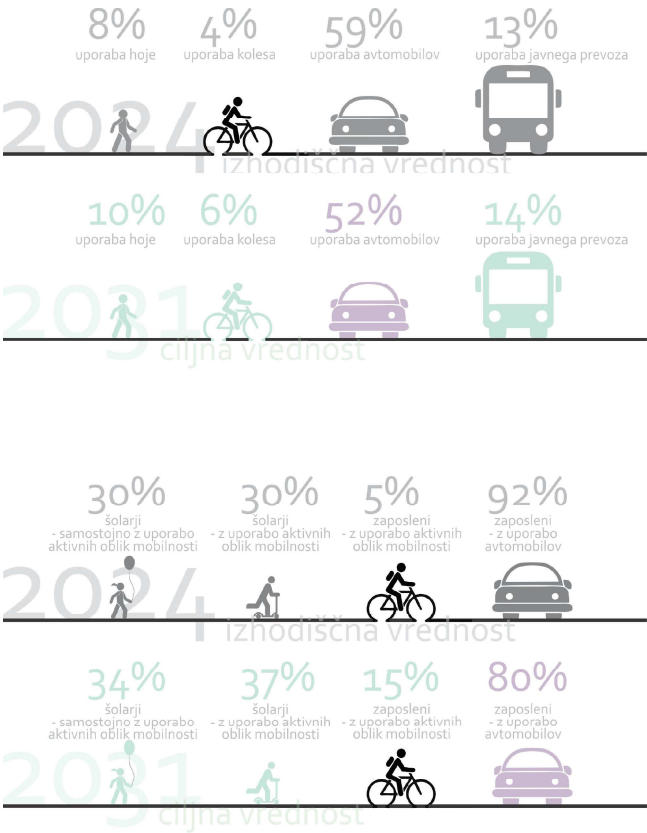
4.4 / CILJNE VREDNOSTI

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.

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

	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBOSTI	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	
			Opis	
1.	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Število vseh tipov prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let	Zmanjšati število vseh evidentiranih prometnih nesreč	275 v letih 2018 - 2022
		Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih	30%
2.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	13%
3.	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	30%
4.	Bolj zdravi in aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	8%
5.	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	4%
			Znižati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	92%
6.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	5%
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	59%

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 prometnih nesreč. Na tej osnovi so bile za leto 2031 oblikovane ciljne vrednosti, ki odražajo želene spremembe v prometu.



Grafikon 3: Ponazoritev izhodiščnih in ciljnih vrednosti iz Tabele 1 s piktogrami

Slika 9: Prenovljena železniška povezava Maribor - Šentilj (vir: DR)

5 | Analiza obstoječega stanja

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

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 (N>100), poglobljeni intervjuji s ključnimi deležniki, javne razprave ter 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 Šentilj leži na severovzhodu Slovenije, v zahodnem delu Slovenskih goric, med rekama Dravo in Muro. Na severu meji na Avstrijo, zaradi neposredne bližine meje in prometnih povezav proti Mariboru in Gradcu ima občina izrazit tranzitni značaj. S površino 65 km² se uvršča na 105. mesto med slovenskimi občinami, po številu prebivalcev pa na 65. mesto. Gostota poselitve je 129 prebivalcev na km², kar je nekoliko nad državnim povprečjem.

Lega na meji z Avstrijo ji skupaj z umeščenostjo ob avtocesto A1 in železniško progo Maribor–Gradec daje izrazit tranzitni značaj ter pomembno vlogo v čezmejnem prometnem toku in regionalnem povezovanju. S površino 65 km² se uvršča na 105. mesto med slovenskimi občinami, po številu prebivalcev pa na 65. mesto. Gostota poselitve znaša 129 prebivalcev na km², kar je več od državnega povprečja. Območje občine zaznamuje razgiban relief z višinskimi razlikami od 232 metrov v dolini reke Mure pri Tralah do 444 metrov na Kresnici. Pokrajina je pretežno gričevnata z razpršeno poselitvijo.



Slika 10: Prikaz dobre prakse zgledno urejenih ločenih površin za pešce, kolesarje, mirujoči in aktivni motorni promet.

V občini delujeta dve osnovni šoli: Osnovna šola Rudolfa Maistra Šentilj, ki vključuje tudi Podružnično šolo Ceršak, ter Osnovna šola Sladki Vrh. Predšolsko vzgojo zagotavljajo štiri enote vrtca – Vrtec Šentilj, Vrtec Ceršak, Vrtec Sladki Vrh in Vrtec Zgornja Velka. Statistični podatki kažejo, da ima občina pozitiven selitveni prirast, kar pomeni, da se vanjo priseljuje več prebivalcev, kot se jih iz nje odseli. Po drugi strani pa je naravni prirast negativen, saj število rojstev ne dosega števila umrlih. Povprečna starost prebivalcev znaša 44,3 leta, kar je nekoliko višje od slovenskega povprečja, indeks staranja pa kaže, da je delež starejšega prebivalstva večji od deleža mladih.

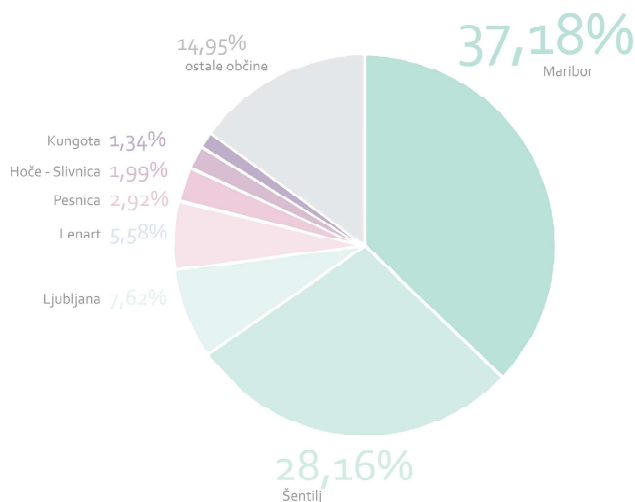
Občina Šentilj ima zmerno bivalni značaj. Pomemben del lokalnega gospodarstva predstavljata razvoj malega podjetništva in obrtnih dejavnosti, pri čemer pomembno vlogo igra tudi njena strateška lega ob meji, ki občino umešča med pomembna tranzitna območja.

V letu 2023 je bilo v občini 2.770 delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov), vendar je bilo znotraj občine zaposlenih le 28,16 % teh oseb. Skupno je bilo v občini 1.735 delovnih mest, od katerih jih 780 zasedajo domačini, preostalih 955 pa delavci iz drugih občin.

Največ občanov zaposlenih izven občine dela v Mariboru (37,17 %). Ljubljani (7,62 %) in Lenartu (5,85 %), kar potrjuje izrazito stopnjo dnevnih migracij. Indeks delovne migracije znaša 62,6, kar kaže na pomembno odvisnost občanov od zaposlitvenih možnosti izven občinskih meja. Številni so zaposleni tudi v sosednji Avstriji, z natančnimi podatki se ne razpolaga.

Občina Šentilj ostaja močno povezana s širšim delovnim trgom, kar narekuje potrebo po kakovostnih prometnih povezavah in ustrezni infrastrukturi za dnevne migrante.

Grafikon 4: Delovna migracija prebivalcev Občine Šentilj po občinah zaposlitve za leto 2023.
Vir: SURS.

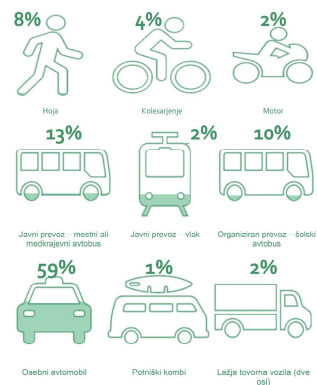


5.2 / POTOVALNE NAVADE V OBČINI

Potovalne navade prikazuje strukturo vsakodnevnih potovalnih vzorcev. Izvedeno je bilo kordonsko štetje prometa je potekalo na dveh lokacijah: pri OŠ Šentilj (JP 892861) in pri pokopališču v Zgornji Velki (JP 893501). Izvedena je bila anketa med šolarji v dveh osnovnih šolah, OŠ Rudolfa Maistra Šentilj in OŠ Sladki Vrh, z namenom pridobitve informacij o potovalnih načinih pri poteh v šolo ter o deležu otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih. Anketa o potovalnih načinih pri poteh na delo je bila izvedena med zaposlenimi na OŠ Rudolfa Maistra Šentilj in OŠ Sladki Vrh, z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih ter o dolžini poti na delo.

Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (rezultati kordonskega štetja prometa izvedenega 5.6.2024 na dveh števnih mestih, pri OŠ Šentilj, JP 892861 in pri pokopališču v Zgornji Velki, JP 893501 v času jutranje in popoldanske prometne konice)

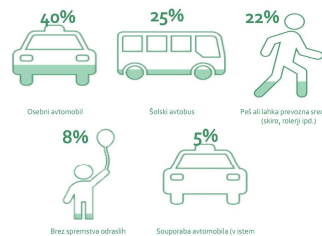
Večinski delež uporabe potovalnih načinov na glavni prometnici predstavlja avtomobil z 59%. Delež javnega prevoza predstavlja 13%, medtem ko delež organiziranega šolskega prevoza predstavlja 10% in delež uporabe vlaka 2%. Delež uporabe hoje predstavlja 8% in delež uporabe kolesa 4%. Preostali delež predstavljajo 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.



Piktoگرامi prikazujejo deleže in obseg 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 OŠ Rudolfa Maistra Šentilj in OŠ Sladki Vrh, izvedene v prvi polovici meseca junija 2024)

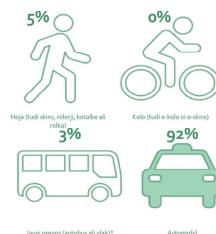
Večinski delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo predstavlja avtomobil (45%). Sledi delež uporabe šolskega avtobusa (25%) in delež uporabe hoje (22%), medtem ko je delež otrok, ki pri poteh v šolo uporabljajo kolo, nižji (8%).



Piktoگرامi prikazujejo deleže uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (rezultati ankete potovalnih navadah zaposlenih, izvedene med zaposlenimi na OŠ Rudolfa Maistra Šentilj in OŠ Sladki Vrh izvedeni v drugi polovici meseca junija 2024)

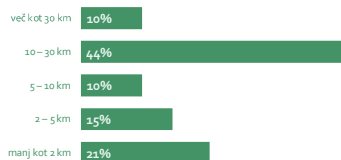
Pri poteh na delo zajema večinski delež uporaba avtomobila (92%). Znatno nižji je delež uporabe hoje (5%) in javnega prevoza (3%). Delež uporabe kolesa ni zaznan.



Piktoگرامi prikazujejo deleže uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo med zaposlenimi na OŠ in občini

Dolžine poti na delo (rezultati ankete potovalnih navadah zaposlenih, izvedene med zaposlenimi na OŠ Rudolfa Maistra Šentilj in OŠ Sladki Vrh izvedeni v drugi polovici meseca junija 2024).

Večina zaposlenih je od dela oddaljena 10km-30km (44%). Manjši deleži pripadajo zaposlenim, ki delajo na razdalji do 2km (21 %) ali 2-5km (15 %), medtem ko je delež zaposlenih z razdaljo 5km-10km ter več kot 30 km enak, po 10 %.



Grafikon 5: Prikaz dolžin poti na delo

5.3 / KLJUČNE UGOTOVITVE

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

V uvodnem delu so predstavljeni dosežki, ki ponazarjajo napredek na ključnih področjih mobilnosti v občini – hoji, kolesarjenju, javnem prevozu in motornemu prometu. 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**
 - Vzpostavljene temelji za hojo in kolesarjenje
 - Zagotovljena regionalna in čezmejna povezanost z javnim prevozom
 - Večina čezmejnega tranzita je preusmerjena na avtocesto
- 2 Ključni izzivi**
 - Visoka odvisnost od avtomobila
 - Pomanjkanje povezane infrastrukture za pešce in kolesarje
 - Neučinkovit javni prevoz
 - Občutene visoke hitrosti avtomobilskega prometa in nizka stopnja prometne varnosti
- 3 Ključne priložnosti**
 - Nadaljnji razvoj infrastrukture za pešce in kolesarje
 - Izboljšanje učinkovitosti javnega prevoza
 - Spodbujanje kombiniranih oblik mobilnosti
 - Sistematično umirjanje hitrosti
 - Zmanjševanje individualne rabe osebnih avtomobilov

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

VZPOSTAVLJENI TEMELJI ZA HOJO IN KOLESARJENJE

2

ZAGOTOVLJENA REGIONALNA IN ČEZMEJNA POVEZANOST Z JAVNIM PREVOZOM

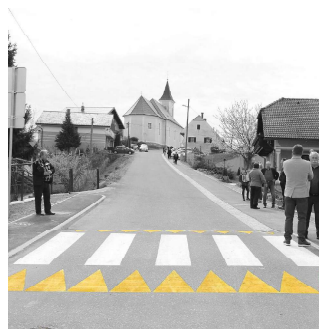
3

VEČINA ČEZMEJNEGA TRANZITA JE PREUSMERJENA NA AVTOCESTO

1 / VZPOSTAVLJENI TEMELJI ZA HOJO IN KOLESARJENJE

V občini Šentilj je evidentiranih 6,89 km urejenih pločnikov, ki potekajo ob glavnih prometnicah na območjih z večjo gostoto poselitve. Poleg tega občina razpolaga z več pohodniškimi in tematskimi potmi, ki služijo tako rekreaciji kot turizmu. Na določenih lokacijah so urejeni dvignjeni prehodi za pešce, ki dodatno prispevajo k varnosti udeležencev v prometu.

V zadnjih letih so bile urejene kolesarske povezave, ki povezujejo ključne točke znotraj naselja Šentilj in Sladki Vrh ter omogočajo navezavo na sosednje občine. Urejena je tudi povezava naselja Šentilj do mejnega prehoda z Avstrijo, ki zagotavlja čezmejno mobilnost. Kolesarsko infrastrukturo dopolnjujejo urejena kolesarska postajališča in kolesarnice, servisna postaja in polnilnica za električna kolesa ter javna stojala za kolesa. Vzpostavljen je tudi sistem izposoje električnih koles, ki utrjuje vlogo kolesarjenja tudi v razgibanem terenu in med razpršenimi naselji.



Slika 11: Prehod kot dvignjen plato umiri promet in poveča varnost pri prehajanju



Slika 12: Podpora občine in policije pri spremstvu prvošolcev v šolo preko urejenega prehoda za pešce in kolesarje

2 / ZAGOTOVLJENA REGIONALNA IN ČEZMEJNA POVEZANOST Z JAVNIM PREVOZOM

Javni prevoz v občini Šentilj vključuje avtobusne in železniške povezave, ki omogočajo dostop do regijskih in čezmejnih prometnih središč. Šentilj je z avtobusnimi in železniškimi povezavami povezan z Mariborom, poleg tega preko Šentilja poteka mednarodni železniški promet, ki omogoča povezave proti Spielfeldu in Grazu ter mednarodni avtobusni promet komercialnih prevoznikov. Občina ima vzpostavljeno avtobusno postajo v Sladkem vrhu. Prav tako sta v občini urejeni dve železniški postaji, v Šentilju in Cirknici, ki sta bili v zadnjih letih nadgrajeni. Prometne povezave prebivalcem omogočajo dostop do osrednjih urbanih središč, pomembnih za delovne migracije in šolanje.



Slika 13: Prenovljena železniška postaja omogoča večje udobje uporabnikov

3 / VEČINA ČEZMEJNEGA TRANZITA JE PREUSMERJENA NA AVTOCESTO

Čezmejni promet skozi občino Šentilj se v veliki meri odvija po avtocesti A1, ki je del evropskega prometnega koridorja E57 in povezuje Slovenijo z Avstrijo. Ta avtocestna povezava zagotavlja učinkovito pretočnost za tovorni in osebni tranzit ter razbremenjuje prometno omrežje skozi občino. Pred izgradnjo avtocestnega odseka med Šentiljem in Pesnico leta 2009 so bile ceste skozi naselje Šentilj močno obremenjene z gostim tranzitnim prometom in tovornim prometom. Z izgradnjo avtoceste A1 se je bistveno izboljšala kakovost prometa ter povečala prometna varnost v središču Šentilja, saj se je prometna obremenitev preusmerila na državne prometne ose.

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

VISOKA ODVISNOST
OD AVTOMOBILOV

2

POMANJKANJE POVEZANE
INFRASTRUKTURE ZA PEŠCE
IN KOLESARJE

3

NEUČINKOVIT JAVNI
PREVOZ

4

OBČUTENE VISOKE HITROSTI
AVTOMOBILSKEGA PROMETA
IN NIZKA STOPNJA
PROMETNE VARNOSTI

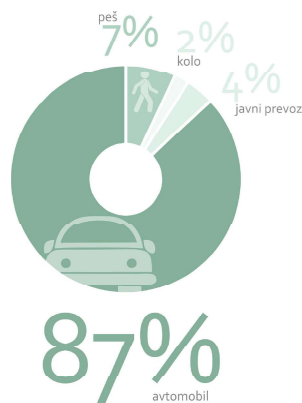
1 / VISOKA ODVISNOST OD AVTOMOBILOV

Visoka odvisnost od avtomobilov v občini Šentilj vpliva na prometne obremenitve in kakovost življenja. Med glavnimi razlogi za to so razpršena poselitve, slaba učinkovitost javnega prevoza ter nezadostno razvite alternative, kot sta hoja in kolesarjenje. Promet med naselji na vzhodnem območju občine in občinskem središčem večinoma poteka po regionalni povezovalni cesti, ki je ovinkasta in prostorsko omejena zaradi strmih terenskih brežin. Zaradi tega je otežena izgradnja pločnikov in kolesarskih poti, javni prevoz pa ostaja slabo učinkovit zaradi redke frekvence voženj. Posledično so pogoji za hojo, kolesarjenje ter dostop do avtobusnega in železniškega prometa za prebivalce vzhodnega dela občine močno omejeni, kar dodatno krepi njihovo odvisnost od uporabe osebnega avtomobila.

2 / POMANJKANJE POVEZANE INFRASTRUKTURE ZA PEŠCE IN KOLESARJE

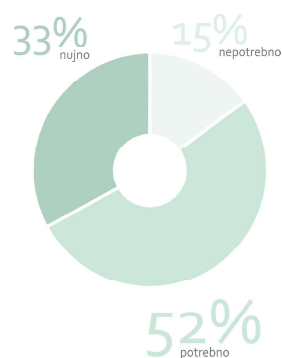
Kljub določenim izboljšavam v zadnjih letih številni cestni odseki v občini Šentilj še vedno nimajo urejenih površin za varno hojo in kolesarjenje. V naseljih, kjer so te površine že vzpostavljene, niso urejene v celoti, saj manjkajo povezave med posameznimi odseki. Prav tako niso vzpostavljene povezave med naselji, kar dodatno omejuje uporabo aktivnih oblik mobilnosti na daljših razdaljah. Pešci in kolesarji se pogosto soočajo z deljenimi prometnimi prostorom z motornimi vozili, zlasti na prometno obremenjenih regionalnih cestah, kjer prevladujejo visoke hitrosti. Nepovezane poti in pomanjkanje varnih prometnih rešitev pomembno omejujejo uporabo hoje in kolesarjenja kot vsakodnevni obliki mobilnosti.

Katerega izmed
naštetih načinov
mobilnosti se
najpogosteje
poslužujete?



Grafikon 7: Vrste mobilnosti, ki jih uporabljajo občani
vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

Kako
potrebno
se vam zdi
urediti več
površin za
pešce?



Grafikon 8: Potreba po površinah za pešce
vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)



Slika 14: Na prikazani lokaciji so talne oznake za kolesarsko stezo in prehod za pešce slabo vidne, kar zmanjšuje prometno varnost. Redno vzdrževanje horizontalne in vertikalne signalizacije je ključno za jasno usmerjanje prometa, boljše preglednost in večjo varnost vseh udeležencev.



Grafikon 9: Zadovoljstvo občanov z izvajanjem ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti
vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

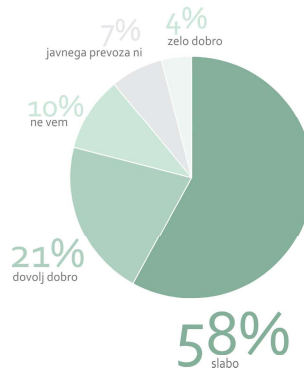
3 / NEUČINKOVIT JAVNI PREVOZ

Javni prevoz v občini Šentilj ne predstavlja konkurenčne alternative osebnemu avtomobilu. Kljub avtobusni in železniški povezavi z Mariborom in Avstrijo, vozni redi ne ustrezajo dejanskim potrebam prebivalcev in ne omogočajo zadostne fleksibilnosti za vsakodnevne migracije. Povezave so najpogostejše v jutranjih in popoldanskih konicah, ob večerih in koncih tedna pa pogosto ni prevozov. Pojavlja se neustreženost voznih redov z delovnimi in šolskimi urniki, številni vlaki pa se v Šentilju ne ustavijo. Določena avtobusna postajališča so slabo označena, pomanjkljivo osvetljena, brez nadstreškov in klopi ali urejene dostopnosti za invalide, kar dodatno zmanjšuje privlačnost in dostopnost javnega prevoza.

4 / OBČUTENE VIŠOKE HITROSTI AVTOMOBILSKEGA PROMETA IN NIZKA STOPNJA PROMETNE VARNOSTI

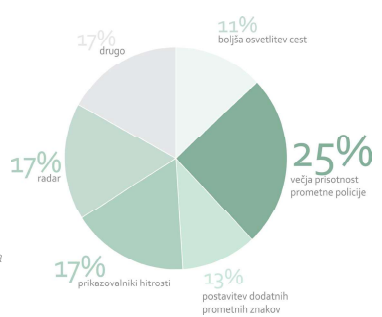
Občutene visoke hitrosti vozil povečujejo tveganje za prometne nesreče in zmanjšujejo občutek varnosti med prebivalci, pri čemer je vpliv hitrosti še posebej izrazit na regionalnih cestah. Dodatno k nevarnim razmeram prispevajo določena križišča s pomanjkljivo prometno signalizacijo in neustrezno organizacijo prometnih tokov, kar povečuje ogroženost vseh udeležencev v prometu. Občutene previsoke hitrosti avtomobilskega prometa zmanjšujejo privlačnost uporabe aktivnih oblik mobilnosti ter znižujejo splošno kakovost bivanja v občini.

Kako ocenjujete učinkovitost javnega prevoza v občini?



Grafikon 10: Ocenjevanje učinkovitosti javnega prevoza, vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

S katerimi ukrepi bi se bilo po mnenju občanov najbolje lotiti izboljšanja prometne varnosti?



Grafikon 11: Načini izboljšanja prometne varnosti
vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

Ključne priložnosti

Prepoznavanje ključnih priložnosti v prometnem sistemu je bistveno za uresničevanje ciljev strategije in prilagajanje prometnega sistema 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 želene spremembe.

1

NADALJNI RAZVOJ
INFRASTRUKTURE
ZA PEŠCE IN KOLESARJE

2

IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI
JAVNEGA PREVOZA

3

SPodbujanje kombiniranih
oblik mobilnosti

4

SISTEMATIČNO UMIRJANJE
HITROSTI

5

ZMANJŠEVANJE INDIVIDUALNE
RABE OSEBNIH AVTOMOBILOV

1 / NADALJNI RAZVOJ INFRASTRUKTURE ZA PEŠCE IN KOLESARJE

Za povečanje uporabe hoje in kolesarjenja je potreben nadaljnji razvoj ustrezne infrastrukture. Priložnost predstavlja zagotavljanje dodatnih površin za pešce in kolesarje znotraj posameznih naselij ter vzpostavitev povezav med območji z večjo gostoto poselitve. Povezave s sosednjimi občinami bi dodatno prispevale k izboljšanju pogojev za aktivno mobilnost v regionalnem prostoru. Poleg osnovne infrastrukture je smiselna tudi nadgradnja urbane opreme, kot so klopi, stojala za kolesa in ustrezna osvetlitev, kar bi povečalo privlačnost in varnost pri vsakodnevni uporabi. Nadaljnji razvoj prehajalnih pešpoti in rekreacijskih kolesarskih povezav bi dodatno okrepil pogoje za hojo in kolesarjenje.



Slika 15: Vizualizacija hodnika za pešce na cesti Šentilj – Ceršak: Na cesti povezavi med Šentiljem in Ceršakom je predvidena izgradnja manjkajočega hodnika za pešce, s čimer bo zagotovljena neprekinjena pešpot vzdolž celotne trase.



Slika 16: Pas za pešce na vozišču profila Zgornja Velika: Pas za pešce na obstoječem vozišču je mogoče izvesti le, če so izpolnjeni naslednji pogoji: dovoljena hitrost ne presega 30 km/h in povprečni letni dnevni promet (PLDP) je manjši od 2500 vozil na dan. Na obravnavanem odseku ustreza omejitev hitrosti ni zagotovljena. Glede na vzdolžni profil ceste in pričakovane hitrosti vožnje je odsek za pešce potencialno nevaren, zato se lahko predvidi izvedba dvignjenega hodnika za pešce.

2 / IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI JAVNEGA PREVOZA

Javni prevoz v občini Šentilj je pre malo konkurenčen v primerjavi z osebnim avtomobilom, da bi predstavljal učinkovito alternativo.

Ključne priložnosti za izboljšanje vključujejo boljše usklajenost vozni redov z vsakodnevnimi potovalnimi potrebami prebivalcev, povečanje frekvence voženj, izboljšanje povezav med naselji in občinskim središčem ter nadgradnjo infrastrukture avtobusnih postajališč. Zaradi strateške lege občinskega središča med Mariborom in Gradcem se ponuja možnost okrepite vloge železniške postaje Šentilj z večjo pogostostjo postankov vlakov na tej pomembni čezmejni progi. Dodatno priložnost predstavlja tudi okrepljena promocija in informiranje prebivalcev o možnostih in prednostih uporabe javnega prevoza.

3 / SPodbujanje kombiniranih oblik mobilnosti

Priložnost za razvoj trajnostne mobilnosti v občini Šentilj predstavlja povezovanje različnih načinov prevoza. Kombiniranje različnih oblik mobilnosti omogoča večjo prilagodljivost uporabnikov, zmanjšuje odvisnost od osebnih avtomobilov ter spodbuja uporabo trajnostnih potovalnih navad. Povezovanje osebnega motornega prometa in kolesarjenja z javnim prevozom predstavlja pomemben vidik trajnostne mobilnosti. Smiselna je vzpostavitev kolesarskih postajališč ali manjših Park & Ride parkirišč v neposredni bližini avtobusnih in železniških postaj, kar bi omogočilo učinkovito prestopanje med načini mobilnosti.

4 / SISTEMATIČNO UMIRJANJE HITROSTI

Priložnost za izboljšanje prometne varnosti v občini Šentilj predstavlja uvajanje ukrepov za fizično in organizacijsko umirjanje prometa, zlasti na območjih z visoko gostoto poselitve ter na cestnih odsekih z visoko prometno obremenitvijo. Ukrepi, kot so omejitve hitrosti, hitrostne ovire, zožitve vozišča, dvignjeni prehodi za pešce, izboljšana prometna signalizacija ter območja umirjenega prometa (npr. cona 30) pomembno prispevajo k zmanjšanju hitrosti vozil. Umirjanje prometa neposredno vpliva na zmanjšanje tveganja za prometne nesreče ter izboljšuje subjektivni občutek varnosti med udeleženci. S tem se spodbuja tudi uporaba aktivnih oblik mobilnosti.

5 / ZMANJŠEVANJE INDIVIDUALNE RABE OSEBNIH AVTOMOBILOV

Zaradi razpršene poselitve, omejene povezanosti z javnim prevozom in slabo razvitih alternativ je osebni avtomobil prevladujoče prevozno sredstvo v občini Šentilj. Priložnost za spremembo je v razvoju ukrepov, ki bodo zmanjšali individualno rabo avtomobila. Ključni poudarki vključujejo izboljšanje učinkovitosti javnega prevoza, razvoj infrastrukture za aktivno mobilnost in spodbujanje sopotništva.

Slika 17 Panoramski pogled preko Cerkev Marije Snežne na Zgornji Velki Pohorju

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

Za vsak stebel so opredeljena strateška vodila, ki določajo dolgoročno usmeritev ukrepanja po posameznem prometnem stebri, ter sklopi ukrepov, s katerimi želi občina postopno izboljševati prometni sistem. Ukrepi so oblikovani celostno, upoštevajoč potrebe različnih ciljnih skupin, značilnosti prostora ter možnosti za sinergijsko delovanje med različnimi oblikami mobilnosti.

Vsebina je razdeljena na dve podpoglavji:

- 6.1 Strateška vodila
- 6.2 Ukrepi

Smeri ukrepanja so razdeljene na pet vsebinskih stebrov:

- 1 I. stebel: celostno prometno načrtovanje
- 2 II. stebel: hoja
- 3 III. stebel: kolesarjenje
- 4 IV. stebel: javni prevoz
- 5 V. stebel: 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. Ambicije se merijo na podlagi kazalnikov, ki zajemajo deleže in obseg uporabe posameznih potovalnih načinov.

STEBER UKREPANJA	PRIORITETA	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFICIRANE AMBICIJE			KAZALNIKI
			Opis	Izhodiščna vrednost 2024	Ciljna vrednost 2031	
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	Oblikovanje prometnega sistema po meri občanov	Krepitev trajnostnih potovalnih navad s pristopom k načrtovanju prometa, ki vključuje prebivalce, spodbuja trajnostne oblike mobilnosti ter usklajuje ukrepe s potrebami in pričakovanji skupnosti	Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu (sestavek deleža uporabe hoje, kolesa, javnega prevoza)	25%	30%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
HOJA	Razvoj celovitega omrežja pešpoti za vsakdanjo rabo in prosti čas	Vzpostavitev varne, privlačne in povezane infrastrukture za pešce na prometnih poteh in izven njih	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo hojo	5%	10%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
			Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo hojo	22%	26%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
KOLESARJENJE	Vzpostavitev neprekinjenih in sklenjenih kolesarskih povezav za vsakodnevno mobilnost	Vzpostavitev varnih kolesarskih povezav za izboljšano dostopnost	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo	0%	5%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
			Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo kolo	8%	11%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
JAVNI PREVOZ	Povečanje učinkovitosti in zanesljivosti storitev javnega prevoza	Izboljšanje učinkovitosti, varnosti, privlačnosti in dostopnosti javnega prevoza	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	13%	14%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
OSEBNI MOTorni PROMET	Upravljanje prometa s ciljem zmanjševanja konkurenčnih prednosti osebnih avtomobilov nad trajnostnim oblikam mobilnosti	Z ustreznim upravljanjem prometa in umirjanjem hitrosti zmanjševati individualno odvisnost od osebnih avtomobilov	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	59%	52%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

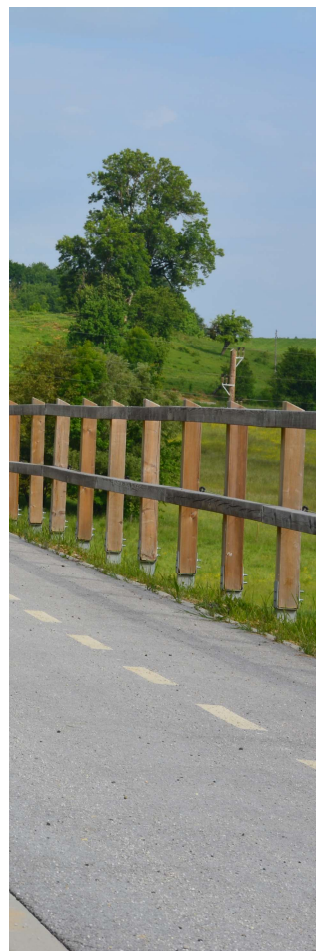
Tabela 2: Prikaz prioritete, strateških vodil in kvantificiranih ambicij

6.2 / UKREPI

Skozi aktivnosti priprave OPCS so se ugotovili izzivi in priložnosti ter določila strateška vodila, na podlagi katerih se je oblikoval nabor ukrepov za izvajanje v prihodnjih sedmih letih. Ukrepi so razdeljeni po stebrih strategije in vsebujejo nabor projektov za izvedbo in usmeritve za upravljanje s prometom.

Ukrepi po stebrih strategije:

- I. STEBER Celostno prometno načrtovanje**
 - Vzpostavitev celostnega načrtovalskega pristopa
 - Spremljanje in vrednotenje izvajanja OPCS
 - Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti
 - Digitalizacije in inovacije
 - Sodelovanje v sklopu ETM
 - Celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti
- II. STEBER Hoja**
 - Zagotavljanje novih in obnavljanje obstoječih površin za pešce znotraj naselij
 - Vzpostavljane peš povezav med pomembnimi območji v občini
 - Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti
 - Opremljanje površin za pešce
 - Zagotavljanje dodatnih javnih površin
 - Zagotavljanje dostopnosti za invalide
- III. STEBER Kolesarjenje**
 - Izgradnja kolesarske mreže znotraj občine
 - Izgradnja kolesarskih poti z namenom medobčinskega povezovanja
 - Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles
 - Vzpostavitev sistema za izposajo koles
 - Promocija in izobraževanja na področju kolesarjenja
- IV. STEBER Javni prevoz**
 - Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza
 - Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih
 - Izboljšanje ponudbe železniškega potniškega prometa
 - Integracija šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa
- V. STEBER Osební motorni promet**
 - Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije obstoječega cestnega omrežja
 - Evidentiranje in sanacija prometno nevarnih točk
 - Implementacija ukrepov za umirjanje prometa
 - Upravljanje s parkiranjem



Slika 18: Izsek iz obstoječe kolesarske poti v občini Šentilj

I. STEBER: Celostno prometno načrtovanje

Občina Šentilj bo vzpostavila celostni načrtovalni pristop na področju upravljanja s prometom. Temeljit bo na enakovredni obravnavi trajnostnih oblik mobilnosti in aktivno vključeval lokalne deležnike pri soustvarjanju rešitev. Izvajanje strategije se bo letno spremljalo in vrednotilo, o učinkih izvajanja pa bo občina poročala javnosti. Skozi digitalizacijo se bodo vpeljevali inovativni pristopi, ki bodo omogočali občanom boljši vpogled v prometno situacijo. Občina bo aktivno sodelovala v Evropskem tednu mobilnosti s ciljem promocije trajnostne mobilnosti in spremembe potovalnih navad v občini.

1

VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA
NAČRTOVALSKEGA PRISTOPA

2

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE
IZVAJANJA OCPS

3

SPODBUJANJE TRAJNOSTNIH OBLIK
MOBILNOSTI

4

DIGITALIZACIJE IN INOVACIJE

5

SODELOVANJE V SKLOPU
EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI

6

CELOVITA PREUREDITEV ULIC
SKLADNO Z NAČELI
TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

1 / VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA NAČRTOVALSKEGA PRISTOPA

Občina Šentilj bo vzpostavila celostni načrtovalni pristop, ki temelji na usklajenem in celovitem upravljanju vseh oblik mobilnosti. Pri načrtovanju in izvajanju ukrepov bodo enakovredno obravnavane vse prometne podskupine – hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet – s ciljem njihovega medsebojnega usklajevanja.

Prometno načrtovanje bo povezano z drugimi sektorskimi politikami občine. Vse faze načrtovanja bodo vključevale sistematično sodelovanje različnih deležnikov in splošne javnosti. Predvideni so redni posveti, javne razprave, anketiranja in delavnice, ki bodo omogočali izražanje predlogov, pripomb in pobud s strani občanov, lokalnih ustanov, podjetij in strokovne javnosti.

2 / SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA OCPS

Po sprejetju Občinske celostne prometne strategije na občinskem svetu se bo njeno izvajanje redno spremljalo z izdelavo letnih poročil o napredku in učinkih. V skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja se bodo beležili obvezni kazalniki, ki jih občina posreduje pristojnemu ministrstvu, ter dodatni kazalniki, izbrani glede na vsebinske poudarke strategije. Rezultati spremljanja bodo predstavljeni javnosti prek občinske spletne strani in drugih komunikacijskih kanalov.

Po izteku sedemletnega obdobja se bo na podlagi zbranih podatkov in izkušenj pristopilo k pripravi nove strategije, ki bo temeljila na nadgradnji dosedanjih ukrepov in prilagoditvi aktualnim razmeram.

3 / SPODBUJANJE TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI

Občina Šentilj bo izvajala ukrepe za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti z osredotočenostjo na hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza. Poleg razvoja ustrezne infrastrukture bodo oblikovani programi in politike, usmerjeni v postopno spreminjanje potovalnih navad prebivalcev.

Predvidena je organizacija delavnic, izobraževanj in tečajev za prebivalce, osnovnošolce ter nevladne organizacije. S tem bo omogočeno boljše razumevanje možnosti, ki jih ponujajo trajnostne oblike prevoza, ter večja pripravljenost skupnosti za sodelovanje pri njihovem uveljavljanju.

4 / DIGITALIZACIJE IN INOVACIJE

Občina Šentilj bo z uvajanjem digitalnih rešitev in inovacij izboljšala preglednost in upravljanje prometnega sistema. Ključen element je priprava posodobljenih interaktivnih zemljevidov, ki bodo prikazovali pomembne informacije, vključno z varnimi potmi za pešce in kolesarje, lokacijami parkirišč ter omrežjem javnega prevoza. Ti zemljevidi bodo prebivalcem olajšali dostop do podatkov in podprli boljše načrtovanje infrastrukture.

Predviden je tudi razvoj občinske aplikacije, ki bo omogočala pregled voznih redov, stanje parkirišč, obvestila o zaporah cest ter prijavo težav.

5 / SODELOVANJE V SKLOPU EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI

Občina Šentilj bo sodelovala v kampanji Evropski teden mobilnosti, ki vsako leto poteka med 16. in 22. septembrom in promovira hojo, kolesarjenje, javni prevoz ter druge oblike trajnostne mobilnosti. V okviru kampanje se lahko organizirajo dogodki, kot je "Dan brez avtomobila", ko se izbrane ulice začasno zaprejo za motorni promet in odprejo pešcem ter kolesarjem. Izvajale se bodo tudi izobraževalne delavnice, predstavitve varnega kolesarjenja, skupinske vožnje s kolesi, testiranja električnih vozil in druge aktivnosti.

Del kampanje so lahko tudi predavanja in okrogle mize z udeležbo lokalnih strokovnjakov, šol, podjetij in prebivalcev. Komunikacija z javnostjo bo potekala prek spletne strani, družbenih omrežij in tiskanih gradiv.

6 / CELOVITA PREUREDITEV ULIC SKLADNO Z NAČELI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Občina Šentilj bo izvajala celovito preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti, kar pomeni temeljito prenovno obstoječih prometnih površin z osredotočenostjo na varnejše, udobnejše in privlačnejše pogoje za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet. Ukrep vključuje zmanjšanje deleža in hitrosti motornega prometa ter daje prednost prostoru za ljudi z ureditvami, kot so širše površine za pešce, ločene kolesarske steze, ozelenitve in urbana oprema. Posegi bodo oblikovani po načelih univerzalnega dostopa in celostnega oblikovanja prostora, skladno s pobudo Novi evropski Bauhaus.

II. STEBER: Hoja

Občina Šentilj bo aktivno vzdrževala obstoječe površine za pešce in skrbela za udobje njihove uporabe. Hkrati bo zagotavljala dodatne površine za pešce z namenom izboljšanja varnosti znotraj naselij in povezovanja pomembnejših območij v občini. Sprehajalne poti se bodo redno vzdrževale ter se vzpostavljale nove. Površine za hojo se bodo opremljale z ustrežno urbano opremo. Občina bo pristopila k zagotavljanju dodatnih javnih površin, namenjenih športu in druženju občanov. Za invalide se bodo izvajale ustrezne infrastrukturne prilagoditve.

1

ZAGOTAVLJANJE NOVIH IN OBNAVILJANJE OBSTOJEČIH POVRŠIN ZA PEŠCE ZNOTRAJ NASELJ

2

VZPOSTAVLJANJE PEŠ POVEZAV MED POMEMBNEJŠIMI OBMOČJI V OBČINI

3

ZAGOTAVLJANJE KVALITETNIH SPREHAJALNIH POTI

4

OPREMLJANJE POVRŠIN ZA PEŠCE

5

ZAGOTAVLJANJE DODATNIH JAVNIH POVRŠIN

6

ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE

1 / ZAGOTAVLJANJE NOVIH IN OBNAVILJANJE OBSTOJEČIH POVRŠIN ZA PEŠCE ZNOTRAJ NASELJ

Občina Šentilj bo zagotavljala nove ter obnovljala obstoječe površine za pešce znotraj naselij. Pločniki bodo urejeni tako, da omogočajo nemoteno uporabo vsem uporabnikom, vključno z osebam na invalidskih vozičkih, z izvedbo kontinuirane nivele in uporabo spuščenih robnikov namesto višinskih prehodov pri uvozu na zemljišča.



Slika 19: Izvedeni spušteni robniki v naselju Šentilj, ki zagotavljajo udobnejšo uporabo tako za kolesarje kot za osebe na invalidskih vozičkih

Na manjkajočih mestih bodo vzpostavljeni prehodi za pešce, pri čemer bodo prednostno obravnavane lokacije na regionalnih cestah in šolskih poteh. V območjih obstoječe in načrtovane pozidave bodo ohranjene in načrtovane bližnjice ter peš povezave. Javna razsvetljava in prometna signalizacija se bo umeščala zunaj hodnih površin, da se zagotovi ustrezna širina in nemotena uporaba pločnikov.

2 / VZPOSTAVLJANJE PEŠ POVEZAV MED POMEMBNEJŠIMI OBMOČJI V OBČINI

Občina Šentilj bo vzpostavila več pomembnih povezav za pešce med posameznimi območji v občini, s sosednjimi občinami ter z Avstrijo.

Za povezavi Pesnica–Kaniža–Štrihovec–Šentilj in Šentilj–Čeršak (do mostu preko reke Mure)–Selnica ob Muri–Sladki Vrh–Irate–Zgornja Velka se zagotovijo urejene pešpoti. Te povezave bodo omogočale povezavo do delovnih mest, storitev in izobraževalnih ustanov.

Predvidena je tudi izgradnja mostu čez Muro za neposredno čezmejno povezavo Čeršaka z Avstrijo ter izvedba nakhoda nad železniško progo za povezavo vzhodnega in zahodnega dela naselja Šentilj.

3 / ZAGOTAVLJANJE KVALITETNIH SPREHAJALNIH POTI

Občina Šentilj bo aktivno vzdrževala in obnovljala obstoječe ter razvijala nove sprehajalne poti. Površine za hojo bodo opremljene z ustrežno urbano opremo. Sprehajalne poti bodo služile povezovanju pomembnejših območij, izboljševanju dostopnosti in zagotavljanju možnosti za rekreacijo ter preživljanje prostega časa. Urejene poti bodo prispevale k privlačnosti prostora in spodbujale pohodništvo ter turizem. Po potrebi bo občina določila skrbnika kolesarskih in pohodniških poti.

Predvidena je ureditev naslednjih sprehajalnih poti: pot ob reki Muri, sprehajalna pot okoli ribnika Dražen vrh, Keltška pot, izvir potoka Velka, Šentiljska planinska pot, povezava Čeršak–Karavla–Šentilj ter druge lokalno pomembne povezave.

4 / OPREMLJANJE POVRŠIN ZA PEŠCE

Vse peš povezave bodo opremljene z urbano opremo, ustrezno izbrano glede na namen posamezne poti. Vzpostavljeni bodo tudi kažipoti za pešce, ki bodo olajšali orientacijo in spodbudili uporabo hoje pri vsakodnevnih opravkih in rekreaciji.

5 / ZAGOTAVLJANJE DODATNIH JAVNIH POVRŠIN

Občina Šentilj bo v prihodnjih letih zagotavljala dodatne javne površine, namenjene druženju in preživljanju prostega časa. Predvidena je rekonstrukcija osrednjega trga v Šentilju, ureditev trga v Velki ter vzpostavitev novega trga v Sladkem Vrhu. V sklopu športnega parka Šentilj je načrtovana tudi izvedba fitnesa na prostem.

6 / ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE

Občina Šentilj bo z ustreznimi infrastrukturnimi prilagoditvami zagotavljala dostopnost za invalide v javni prostor in prometni sistem. Prilagoditve vključujejo spuščen robnike, taktilne oznake za slepe in slabovidne, klancine ter dostopna avtobusna postajališča. Pri načrtovanju infrastrukture se bodo upoštevale potrebe vseh uporabnikov, z zagotavljanjem nemotene dostopa do javnih objektov, prevozov in površin za pešce. Dostopnost bo omogočena do vseh javnih objektov, objekti, ki trenutno ne ustrezajo zahtevam, pa bodo postopoma prilagojeni. Dodatna pozornost bo namenjena naklonom dostopnih ramp, ki morajo biti oblikovani skladno s predpisi.

III. STEBER: Kolesarjenje

Občina Šentilj bo zagotavljala varno in povezano kolesarsko omrežje znotraj občine in v navezavi s sosednjimi občinami za spodbujanje aktivne mobilnosti. Površine za kolesarje bodo opremljene s počivališči, kjer bodo na voljo servisne postaje za kolesa. Zagotavljala se bodo parkirna mesta za kolesa, ki bodo med drugim omogočala tudi lažji prehod med različnimi oblikami mobilnosti (inter-modalnost). Sistem izposoje koles se bo dodatno razvijal in razširil v regijski sistem. Izvajala se bo promocija in izobraževanja za varno in bolj pogosto uporabo koles.

1

IZGRADNJA KOLESARSKE MREŽE
ZNOTRAJ OBČINE

2

IZGRADNJA KOLESARSKIH POTI Z
NAMENOM MEDOČINSKEGA
POVEZOVANJA

3

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

4

VZPOSTAVITEV SISTEMA
ZA IZPOSODO KOLES

5

PROMOCIJA IN
IZOBRÁŽEVANJA NA PODROČJU
KOLESA

1 / IZGRADNJA KOLESARSKE MREŽE ZNOTRAJ OBČINE

Občina Šentilj bo uredila ključne kolesarske trase in povezovalne poti z namenom vzpostavitve sklenjene in varne kolesarske mreže. Kolesarske povezave se bodo zagotavljale kot namenske površine za kolesarje ali kot deljen prostor na vozišču. Na križiščih bodo predvideni dvignjeni prehodi, ki prispevajo k umirjanju prometa. Kolesarske steze bodo izvedene gladko, brez motečih robov ali višinskih razlik in bodo jasno označene. Kolesarska mreža bo povezana z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti.

Ključne povezave vključujejo relacije Šentilj–Ceršak (do mostu preko reke Mure)–Selnica ob Muri–Sladki Vrh–Trate ter Šentilj–Jareninska cesta–Selnica ob Muri–Srebotje–Gradišče–Zgornja Velka–Sladki Vrh.

Kolesarske povezave se zaradi kompleksnosti in dolžine lahko izvajajo v več etapah.

2 / IZGRADNJA KOLESARSKIH POTI Z NAMENOM MEDOČINSKEGA POVEZOVANJA

Občina Šentilj bo vzpostavila kolesarske povezave do sosednjih občin z namenom izboljšanja dostopnosti in spodbujanja vsakodnevnega kolesarjenja na relacijah med občinami. Povezovalne poti bodo omogočale varno in učinkovito dnevno migracijo do lokalnih in regijskih središč ter prispevale k zmanjšanju odvisnosti od motornih vozil.

V sodelovanju z Direkcijo RS za infrastrukturo bo urejena kolesarska povezava Šentilj–Pesnica ob regionalni cesti. Dodatno bo občina uredila tudi povezavo stari del Šentilja–Kresnica–Kungota.

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

Občina Šentilj bo vzpostavila parkirna mesta za kolesa, kar bo omogočalo zanesljivo shranjevanje koles in zmanjšalo tveganje za krajo ali poškodbe. Parkirišča bodo umeščena ob železniških postajah, ključnih avtobusnih postajališčih ter ob pomembnih točkah, kot so šole, športni objekti, upravne stavbe, turistične stavbe itd.

Vzporedno z razvojem kolesarskega omrežja bodo vzpostavljena počivališča za kolesarje, opremljena z urbano opremo. Servisne postaje za osnovno vzdrževanje koles se bodo umeščale tako na počivališčih, kot tudi ob drugih ključnih točkah v občini.

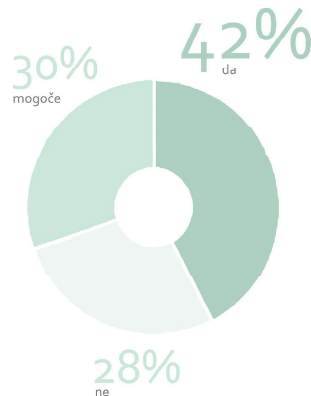
4 / VZPOSTAVITEV SISTEMA ZA IZPOSODO KOLES

Občina Šentilj bo v sodelovanju z občinami, s katerimi bo vzpostavljena kolesarska povezava, uvedla enoten sistem za izposodo koles. Na podlagi izraženega interesa prebivalcev je predvidena predvsem izposoja električnih koles, kar je smiselno zaradi konfiguracije terena in večjih razdalj med posameznimi naselji in občinami. Po vzpostavitvi ustrezne kolesarske infrastrukture se bo sistem izposoje omogočil v območjih strnjene poselitve, kjer so urejene kolesarske povezave.

5 / PROMOCIJA IN IZOBRÁŽEVANJA NA PODROČJU KOLESA

Občina Šentilj bo izvajala redna izobraževanja za občane o pravilni uporabi kolesarskih poti in cestnišč, kjer so označeni kolesarski pasovi ali "sharrow-i". Izobraževanja bodo potekala enkrat letno in bodo vsebovala teoretični ter praktični del. V teoretičnem delu bodo predstavljena prometna pravila za kolesarje, pomen posameznih vrst kolesarskih površin in talnih oznak. Praktični del bo potekal pod vodstvom usposobljenih inštruktorjev, kjer bodo udeleženci v realnem prometnem okolju vadili vožnjo po različnih vrstah kolesarskih površin ter pravilno interakcijo z drugimi udeleženci v prometu. Občina bo sodelovala z lokalnimi šolami pri vključevanju kolesarskih vsebin v izobraževalne programe.

Bi bili pripravljeni uporabljati sistem
soutporabe koles, če bi bil na voljo?



Grafikon 12: Pripravljenost po uporabi sistema za izposodo koles, vir: Anketa splošne javnosti (junij–avgust 2024)

IV. STEBER: Javni prevoz

Občina Šentilj bo stremela k izboljšanju pogojev za uporabo javnega potniškega prometa. Prizadevala si bo k izboljšanju frekvenc in dodatnih linij avtobusnega prevoza, pri železniškem potniškem prometu pa si bo prizadevala za pogostejše ustavljanje potniškega vlaka v Šentilju. Za izboljšano dostopnost se bodo šolski prevozi integrirali z javnim potniškim prometom, ki bodo namenjeni predvsem starejšim občanom in jim bodo omogočali dostop do osnovnih storitev in aktivnosti.

1

IZBOLJŠANJE PONUDBE
AVTOBUSNEGA PREVOZA

2

PRENOVA AVTOBUSNIH
POSTAJALIŠČ IN
VZPOSTAVITEV NOVIH

3

IZBOLJŠANJE PONUDBE
ŽELEZNIŠKEGA POTNIŠKEGA
PROMETA

4

INTEGRACIJA ŠOLSKIH PREVOZOV Z
JAVNIM POTNIŠKIM PROMETOM

1 / IZBOLJŠANJE PONUDBE AVTOBUSNEGA PREVOZA

Občina Šentilj bo stremela k izboljšanju avtobusnega prevoza z večjo pogostostjo linij. Preučila bo tudi možnosti uvedbe nočne linije ob vikendih s ciljem omogočiti varne in zanesljive prevoze v večernih urah. V sodelovanju z Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) bo občina stremela k optimizaciji obstoječih voznih redov ter preučila možnosti uvedbe dodatnih povezav glede na potrebe prebivalcev. Dodatna pozornost bo namenjena rednemu spremljanju uporabe in zadovoljstva uporabnikov ter ažurnemu obveščanju javnosti o vseh spremembah in novostih.

2 / PRENOVA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ IN VZPOSTAVITEV NOVIH

Občina Šentilj bo celovito prenovila avtobusna postajališča z namenom izboljšanja udobja in varnosti za uporabnike javnega prevoza. Obstoječa in nova postajališča bodo sistematično opremljena z nadstreški, klopmi, jasno označenimi voznimi redi, koši za odpadke, stojali za kolesa ter ustrezno osvetlitvijo. Poskrbljeno bo tudi za urejene in varne dostope do avtobusnih postajališč. Na mestih, kjer avtobusna postajališča še ne obstajajo, pa bi bila glede na potrebe smiselna, jih bo občina umestila.

V Slakem Vrhu bo celostno prenovljena avtobusna postaja, ki bo opremljena z urbano opremo in pokrito kolesarnico. Če bodo prostorske razmere to omogočale, bo urejeno parkirišče po sistemu P&R, namenjeno tudi sopotništvu.



Slika 20: Primer urejenega zavežja na avtobusnem postajališču in opreme za kolesarje v naselju Jarenina

3 / IZBOLJŠANJE PONUDBE ŽELEZNIŠKEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Občina Šentilj bo stremela k izboljšanju železniškega potniškega prometa na relaciji Maribor–Spielfeld. V sodelovanju s Slovenskimi železnicami in pristojnimi institucijami si bo prizadevala za pogostejše ustavljanje potniških vlakov na železniških postajališčih Šentilj in Kaniža.



Slika 21: Obnovljena železniška infrastruktura v občini Šentilj

4 / INTEGRACIJA ŠOLSKIH PREVOZOV Z JAVNIM POTNIŠKIM PROMETOM

Občina Šentilj prepoznava možnosti za integracijo šolskih prevozov z javnim potniškim prometom. Takšna ureditev bi omogočila, da bi šolske prevoze poleg učencev uporabljali tudi drugi prebivalci, zlasti starejši.

Ukrep bi izboljšal dostopnost prevoza na območjih z manjšo gostoto poselitve in prispeval k zmanjševanju socialne izključenosti na podeželju, kjer je organizacija ločenega javnega prevoza pogosto stroškovno neupravičena.

V. STEBER:

Osební motorni promet

Občina Šentilj bo aktivno vzdrževala in rekonstruirala obstoječo cestno omrežje. Ob večjih posegih se bo preučilo tudi možnosti vključitve površin za pešce in kolesarje. Evidentirala in sanirala bo prometno nevarne točke, za zmanjšanje možnosti konfliktnih situacij. Izvajalo se bo sistematično umirjanje prometa, predvsem na območju naselij. Vzpostavil se bo sistem upravljanja s parkiranjem, kjer bodo vzpostavljena območja časovno omejenega oz. plačljivega parkiranja. Stremelo se bo k vzpostavitvi novega parkirišča namenjenega sopotništvu.

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE
IN REKONSTRUKCIJE
OBSTOJEČEGA
CESTNEGA OMREŽJA

2

EVIDENTIRANJE IN SANACIJA
PROMETNO NEVARNIH TOČK

3

IMPLEMENTACIJA UKREPOV
ZA UMIRJANJE PROMETA

4

UPRAVLJANJE S PARKIRANJEM

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE IN REKONSTRUKCIJE OBSTOJEČEGA CESTNEGA OMREŽJA

Občina Šentilj bo z načrtnim in dolgoročnim pristopom redno vzdrževala in posodabljal obstoječe cestno omrežje. Izvajala bo popravila vozišč, sanacije poškodb, kot so udarne jame, posedki in razpoke, ter vzdrževala pripadajočo občestno infrastrukturo, vključno z odvodnjavanjem, brežinami in prometno signalizacijo. Poleg tega bo pristopila k rekonstrukcijam najbolj dotrajanih cestnih odsekov.

Ob vsakem večjem posegu bo občina preučila možnosti za vključitev površin za pešce in kolesarje, kjer bo to smiselno ter prostorsko in prometno izvedljivo.

2 / EVIDENTIRANJE IN SANACIJA PROMETNO NEVARNIH TOČK

Občina Šentilj bo izvajala sistematično evidentiranje in odpravo prometno nevarnih točk – lokacij, kjer pogosto prihaja do nevarnih situacij, prometnih nesreč ali občutkov ogroženosti med udeleženci v prometu. Evidentiranje bo temeljilo na terenskih pregledih, strokovnih analizah, podatkih o prometnih nesrečah ter pobudah občanov, šol in drugih deležnikov.

Na podlagi zbranih podatkov bodo pripravljeni in izvedeni ukrepi, ki lahko vključujejo izboljšanje prometne signalizacije, preplastitve in rekonstrukcije nevarnih odsekov, ureditev preglednosti križišč in prehodov za pešce ter prometno-umirjalne ukrepe.

Posebna pozornost bo namenjena območjem v bližini vzgojno-izobraževalnih ustanov ter drugim točkam, kjer so udeleženci v prometu še posebej ranljivi.

3 / IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA

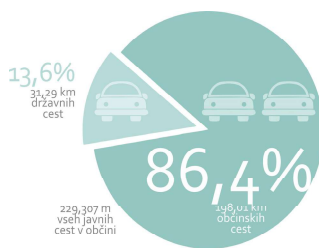
Občina Šentilj bo pričela s sistematičnim umirjanjem hitrosti na kritičnih odsekih po celotnem območju občine. Prednostno bodo obravnavane ceste, kjer ni zagotovljenih površin za pešce in kolesarje. Ukrepi bodo vključevali uvedbo območij z omejitvijo hitrosti ter izvedbo fizičnih in vizualnih elementov za umirjanje prometa.

Za spremljanje hitrosti in podporo pri načrtovanju nadaljnjih ukrepov bo občina dokupila nekaj prikazovalnikov hitrosti, ki bodo nameščeni na prometno obremenjenih in občutljivih odsekih.

4 / UPRAVLJANJE S PARKIRANJEM

Občina Šentilj bo vzpostavila časovno omejeno oziroma plačljivo parkiranje na vseh javnih parkiriščih v občini. Sprejet bo odlok o upravljanju s parkiranjem, ki bo določal merila in pogoje za njegovo izvajanje. Dodatna pozornost bo namenjena odstranjevanju nepravilno parkiranih vozil ter sankcioniranju voznikov, ki parkirajo na površinah, ki za to niso namenjene.

V Šentilju in Sladkem Vrhu bo občina vzpostavila parkirišča, namenjena uporabnikom, ki kombinirajo osebni prevoz z javnim potniškim prometom ("P&R") in skupnim prevozom na delo (sopotništvom). Parkirišča bodo umeščena v bližino glavnih prometnih povezav in postajališč javnega prevoza ter opremljena s stojali za kolesa.



Grafikon 13: Cestno omrežje v občini Šentilj obsega 229,30 km javnih cest, od tega 31,29 km državnih in 198,01 km občinskih cest (vir: <https://podatki.gov.si/dataset/dolzine-javnih-cest-po-obcinah-od-lela-2002>; za leto 2023)



Slika 22: Med vzdrževalna dela spada tudi obnova horizontalne signalizacije, ki pomembno prispeva k varnosti v prometu



Slika 23: Prenovljena železniška postaja v sklopu prenove železniške infrastrukture Maribor – Sentilj (vir: DKS)



7 | Akcijski načrt

Za uspešno uresničevanje OCPS 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, zahtevnost in stopnjo učinkovitosti. Ocene stroškov so okvirne, saj za nekatere ukrepe trenutno še ni na voljo projektne ali investicijske dokumentacije. Pri načrtovanju so upoštevani proračun Občine Sentilj ter proračun Republike Slovenije.

Izvajanje ukrepov bo financirano iz lastnih proračunskih 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.

Šteber	Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Odgovornost	Viri financiranja	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE												
I.1	Vzpostavitev celostnega načrtovalskega pristopa	0	0	0	0	0	0	0	Občina	Stroški niso predvideni	++	+++
I.2	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	Občina, zunanji izvajalec	Občinski proračun	+	++
I.3	Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Občina	Občinski proračun	++	++
I.4	Digitalizacije in inovacije	1.500	1.500	10.000	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun	++	++
I.5	Sadelovanje v sklopu ETM	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
I.6	Celovito preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti	/	/	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
HOJA												
II.1	Zagotavljanje novih in obnavljanje obstoječih površin za pešce znotraj naselij	20.000	40.000	20.000	50.000	100.000	50.000	50.000	Občina/DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II.2	Vzpostavlanje peš povezav med pomembnimi območji v občini	40.000	30.000	150.000	300.000	250.000	50.000	50.000	Občina/DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II.3	Zagotavljanje kakovitih sprehajalnih poti	5.000	10.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun	++	+++
II.4	Opremljanje površin za pešce	3.000	3.000	15.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun	+	++
II.5	Zagotavljanje dodatnih javnih površin	/	200.000	150.000	/	/	200.000	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II.6	Zagotavljanje dostopnosti za invalide	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	Občina	Občinski proračun	++	++
KOLESARJENJE												
III.1	Izgradnja kolesarske mreže znotraj občine	/	15.000	300.000	1.500.000	200.000	/	/	Občina/DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
III.2	Izgradnja kolesarske mreže z namenom medobčinskega povezovanja	100.000	50.000	/	1.000.000	800.000	/	/	Občina/DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
III.3	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles	3.000	3.000	3.000	3.000	25.000	20.000	3.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
III.4	Vzpostavitev sistema za izposajo koles	/	/	/	/	50.000	20.000	20.000	Občina	Občinski proračun	++	+++
III.5	Promocija in izobraževanje na področju kolesarjenja	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	Občina	Občinski proračun	+	++
JAVNI PREVOZ												
IV.1	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza	/	0	0	0	0	0	0	Občina/DUJPP	Stroški niso predvideni	++	++
IV.2	Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih	/	15.000	15.000	15.000	100.000	15.000	15.000	Občina/DRSI	Občinski proračun, državni proračun	++	++
IV.3	Izboljšanje ponudbe železniškega potniškega prometa	/	0	0	0	0	0	0	Občina/DUJPP	Stroški niso predvideni	+	++
IV.4	Integracija šolskih prevozov v sistem javnega potniškega sistema	/	/	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	Občina	Občinski proračun	+	++
OSEBNI MOTORNI PROMET												
V.1	Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije obstoječega cestnega omrežja	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	Občina/DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	++
V.2	Evidentiranje in sanacija prometno nevarnih točk	/	5.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	Občina/DRSI	Občinski proračun, državni proračun	++	++
V.3	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa	10.000	30.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	Občina/DRSI	Občinski proračun, državni proračun	++	+++
V.4	Upravljanje s parkiranjem	50.000	20.000	20.000	20.000	100.000	100.000	20.000	Občina	Občinski proračun	++	+++

Tabela 3: Akcijski načrt

Opomba: Vrednost "0" v posamezni celici pomeni, da se ukrep v navedenem letu izvaja, vendar zanj niso predvidena finančna sredstva. Simbol "/" v posamezni celici pomeni, da se ukrep v navedenem letu ne izvaja.

