



OBČINA ŽETALE
Žetale 4
2287 ŽETALE
tel.: (02) 795-32-80
fax.: (02) 795-32-85
e-pošta: info.zetale@zetale.si

Številka: 371-26/2025-1

Datum: 3.7. 2025

**Občinski svet
Občine Žetale**

ZADEVA: Predlog za obravnavo na 16. redni seji Občinskega sveta Občine Žetale

NASLOV: **Predlog Sklepa o potrditvi Občinske celostne prometne strategije Občine Žetale**

PRIPRAVIL: Občinska uprava

**PRAVNA
PODLAGA:** 24. člen Statuta Občine Žetale (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 54/17-uradno prečiščeno besedilo) ter 59. člen Poslovnika Občinskega sveta Občine Žetale (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 54/17)

POROČEVALEC: predstavnik podjetja MASTERPLAN d.o.o.

**PRISTOJNO
DELOVNO
TELO:** Odbor za infrastrukturo in gospodarstvo

**PREDLOG
SKLEPA:** Občinski svet Občine Žetale sprejme predlog Sklepa o potrditvi Občinske celostne prometne strategije Občine Žetale, v predloženem besedilu.

Anton Butolen
župan

Priloga:

- predlog sklepa,
- Občinska celostna prometna strategija Občine Žetale.

Predlog
julij 2025

Na podlagi 15. člena Statuta Občine Žetale (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 54/17 – uradno prečiščeno besedilo), je Občinski svet Občine Žetale na redni seji, dne, sprejel

SKLEP
o potrditvi Občinske celostne prometne strategije Občine Žetale

1.

Občinski svet Občine Žetale potrjuje Občinsko celostno prometno strategijo Občine Žetale.

2.

Ta sklep začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem glasilu slovenskih občin.

Številka:
Datum:

Anton Butolen
župan



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ŽETALE





Spoštovane občanke in občani,

Občinska celostna prometna strategija, ki smo jo v preteklih mesecih oblikovali skupaj z vami, predstavlja pomemben mejnik za našo skupnost, saj z njo načrtujemo razvoj prometa, ki bo varnejši, dostopnejši in prijaznejši do vseh generacij.

Strategija prinaša premišljene prometne rešitve, ki bodo izboljšale mobilnost v občini in prispevale k višji kakovosti življenja. Poudarek je na varnosti vseh udeležencev v prometu, boljši povezanosti naselij, lažjem dostopu do ključnih storitev ter spodbujanju trajnostnih načinov prevoza.

Posebej pomembno je, da strategija odraža dejanske potrebe naše skupnosti, saj smo jo oblikovali na podlagi vaših pobud, mnenj in izkušenj. Vaše sodelovanje v anketah, delavnicah in javnih razpravah je bilo ključno za to, da strategija ni le dokument, ampak skupna vizija, ki temelji na resničnih izzivih in priložnostih v naši občini.

V prihodnjih letih bomo postopoma izvajali konkretne ukrepe, ki bodo uresničevali zastavljene dolgoročne cilje.

Zahvaljujem se vsem, ki ste prispevali k nastanku strategije. Prepričan sem, da bomo z vašo podporo in sodelovanjem uspešno uresničili zastavljene cilje ter ustvarili še bolj povezano, varno in privlačno občino za življenje in delo.

Hvala in srečno na naši skupni poti!

župan Občine Žetale
Anton Butolen

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE ŽETALE

Občinska celostna prometna strategija Občine Žetale 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 Žetale, Žetale 4, 2287 Žetale

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

Avtorji:
Marija Konečnik Kunst
Peter Cafuta
Vesna Čep
Špela Frumen
Aljaž Kunst
Bernarda Gotlin
Damijan Gotlin

Fotografije
May Mahorič
občinski arhiv

Oblikovna zasnova in postavitve:
Proffile s.p.

Leto izida: 2025

Viri:
spletni viri



MASTERPLAN D.O.O.
UREJANJE PROSTORA



1	UVOD	5
2	PROCES PRIPRAVE	7
3	DELOVNE SKUPINE	9
4	VIZIJA IN CILJI	11
5	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	17
6	PET STEBROV UKREPANJA	31
7	AKCIJSKI NAČRT	45



Sofinancira
Evropska unija



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Občina
Žetale



Slika 1: Sončni zahod nad občino Žetale (foto: Marko Vindiš)

1 | Uvod

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljnjem besedilu: OCPS) je strateški dokument, ki določa usmeritve za razvoj prometnega sistema ter načrtuje ukrepe za izboljšanje mobilnosti v prihodnjih letih. Namen je zmanjšati odvisnost od osebnih avtomobilov, spremeniti potovalne navade prebivalcev ter spodbujati trajnostne oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in uporaba javnega prevoza.

Strategija temelji na dolgoročni viziji razvoja občine, ki zasleduje cilje bolj povezanega, varnega in dostopnega prometnega sistema. Njena uresničitev bo potekala skozi 7-letni akcijski načrt, ki vključuje celovit nabor ukrepov za izboljšanje prometnega sistema.

Z izdelano strategijo občina uvaja pristop celostnega prometnega načrtovanja, ki presega tradicionalne metode upravljanja prometa. Medtem ko se je preteklo načrtovanje osredotočalo predvsem na širjenje cestne infrastrukture in prilagajanje rasti prometa, celostni pristop obravnava promet v širšem kontekstu, pri čemer poudarja uravnoteženo rabo prostora, večjo prometno varnost in trajnostni razvoj. S tem prispeva k širšim družbenim in okoljskim izboljšavam ter omogoča učinkovite rešitve za dolgoročne prometne izzive.

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

Grafikon 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: Kolaž fotografij iz postopka priprave OCPS

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.

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 v občini.

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 ter pri celotnem procesu sledila predpisani metodologiji iz nacionalnih smernic.

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 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 splošne javnosti, terenski ogledi, ankete o potovalnih navadah zaposlenih in šolarjev, 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.

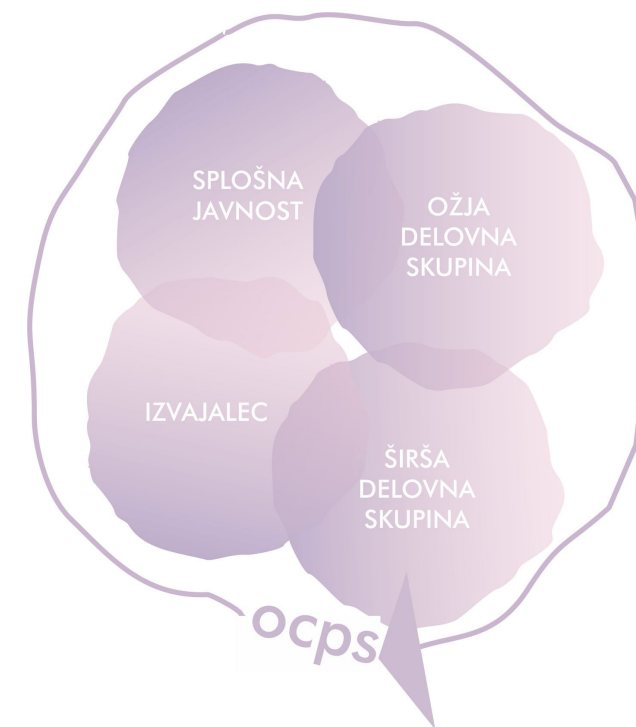




Slika 3: Pogled na naselje Žetale

3 | Delovne skupine za pripravo OCPS

Grafikon 2: 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. V širši delovni skupini so sodelovali predstavniki lokalnih društev in organizacij, med drugim Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, društva upokojencev, športnih in turističnih društev, izvajalca javnega prevoza, lokalne uprave, osnovne šole in vrtca ter prostovoljnega gasilskega društva.

SPLOŠNA JAVNOST

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



4 | 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.

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 Žetale

»Dostopnost in prenovljena prometna infrastruktura bosta ključni značilnosti Občine Žetale, kjer varne ceste podpirajo trajnostne načine mobilnosti.

Naš prometni sistem bo učinkovit in okolju prijazen, z varnimi potmi za vse prebivalce in obiskovalce. Starejši bodo s svojim odgovornim prometnim vedenjem zgled mlajšim generacijam.«

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.

Grafičkon 3: Ponazoritev procesa oblikovanja ciljev skozi različne korake v postopku

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

Slika 4: Zimski panoramski pogled na naselje Žetale z Donačko goro v ozadju

4.2 / OBRAZLOŽITEV VIZIJE

Občina Žetale si prizadeva za zagotavljanje varnega in dostopnega prometnega sistema, ki bo omogočal enakopravno vključevanje vseh udeležencev v prometu.

Z razvojem varnih in privlačnih poti za pešce in kolesarje bomo prebivalcem omogočili bolj aktivno in zdravo vsakdanje življenje. Starejši bodo s svojim odgovornim vedenjem v prometu zgled mlajšim generacijam, kar bo dolgoročno prispevalo k večji prometni varnosti.

Vizija hkrati izraža zavzetost občine za izboljšanje dostopa do osnovnih storitev in dejavnosti, kar bo omogočilo višjo raven socialne vključenosti in enostavnejšo vsakodnevno mobilnost prebivalcev. Prenovljen prometni sistem bo izboljšal pogoje za bivanje in delo ter omogočil boljšo povezanost znotraj občine in s sosednjimi občinami.

Poudarek je namenjen tudi spodbujanju uporabe trajnostnih oblik mobilnosti. S tem bodo vzpostavljeni temelji za trajnostni razvoj prometa v občini, ki bo v središče postavil dejanske potrebe ljudi in izboljšal kakovost njihovega vsakdana.



Slika 5: Izsek prometne ureditve ob Osnovni šoli Žetale

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.

Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost
Namen cilja je zagotoviti enake možnosti dostopa do storitev, delovnih mest in družabnega življenja za vse prebivalce, ne glede na njihove zmožnosti, starost ali socialni status. Pravičen in dostopen prometni sistem omogoča aktivno sodelovanje v družbenem življenju, olajšuje dostop do izobraževanja, zaposlitve in storitev ter omejuje prevozno revščino, kar pomeni nižje finančne obremenitve gospodinjstev za namen mobilnosti ter krepi povezanost skupnosti.

Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa
Občine Žetale stremi k ustvarjanju prometnega okolja, kjer se vsi udeleženci v prometu počutijo varno in zaščiteno. Varen prometni sistem zmanjšuje tveganje za nesreče in poškodbe ter prispeva k večjemu zaupanju v uporabo javnega prostora. Varne prometne razmere prav tako prispevajo k večji uporabi hoje in kolesarjenja, kar zmanjšuje prometno obremenjenost in izboljšuje kakovost življenja v občini.

Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti
Enostaven dostop do storitev, kot so zdravstvo, izobraževanje, trgovine in javne ustanove je temeljno merilo kakovostnega in funkcionalnega prometnega sistema. Z izboljšano dostopnostjo občina spodbuja socialno vključenost in povezanost skupnosti ter omogoča razvoj trajnostnih oblik mobilnosti, ki dolgoročno prispevajo k prijetnejšemu in bolj funkcionalnemu bivalnemu okolju.

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

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

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.

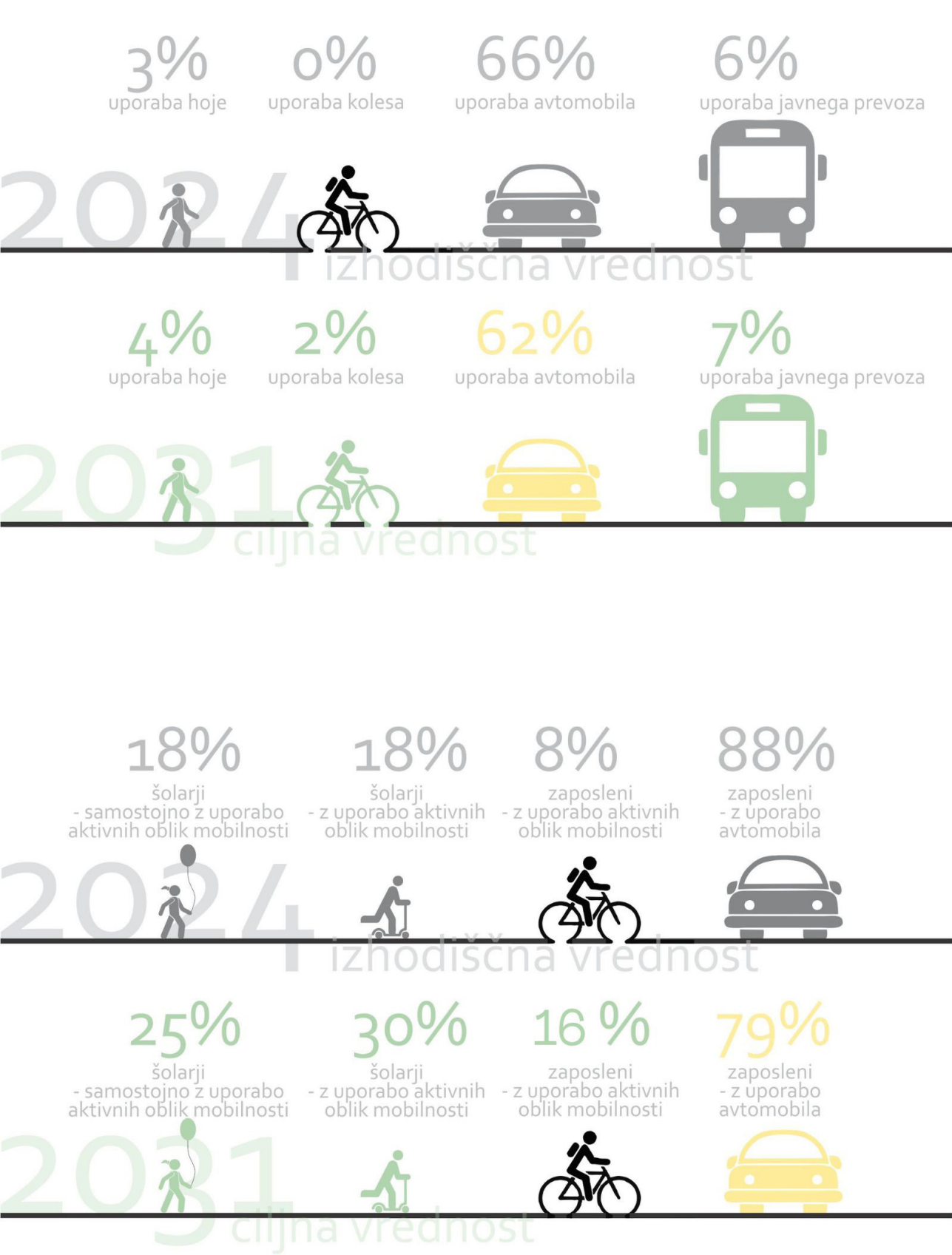
Ciljne vrednosti predstavljajo ključne učinke, s katerimi bo občina spremljala napredek pri uresničevanju ciljev strategije. Določajo merljive in dosegljive spremembe na področju izbranih ciljev, ter omogočajo objektivno vrednotenje učinkovitosti izvedenih ukrepov.

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 POMEMBNOСТИ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2024	Ciljna vrednost v letu 2031
1.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	6%	7%
2.	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Letno povprečje vseh tipov prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let	Znižati povprečno število vseh zabeleženih prometnih nesreč na leto v zaporednem obdobju 5 let	4,6 (med leti 2018 - 2022)	2,2 (med leti 2027- 2031)
		Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih	18%	25%
3.	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	88%	79%
		Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	18%	30%
4.	Izboljšana kakovost bivanja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	3%	4%
5.	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	0%	2%
6.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	8%	16%
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	66%	62%

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

Grafikon 4: Ponazoritev izhodiščnih in ciljnih vrednosti iz Tabele 1 s piktogrami





Slika 6: Ptičji pogled na lokalno cesto.

5 | Analiza obstoječega stanja

Analiza obstoječega stanja vključuje pregled prostorskih in demografskih značilnosti ter ključnih elementov prometnega sistema v občini Žetale. Namen analize je prepoznati obstoječe dosežke in izpostaviti ključne izzive obstoječega prometnega sistema ter opredeliti priložnosti za njegov nadaljnji 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, poglobljeni intervjuji s ključnimi deležniki, javne razprave in terenski ogledi. Zbrani podatki so bili analizirani z namenom prepoznavanja ključnih vzorcev vedenja, ocene dejanskega stanja prometnega sistema ter poglobljenega razumevanja težav in potreb, s katerimi se občani srečujejo pri vsakodnevni mobilnosti.

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

Vsebine analize pregleda obstoječega stanja so združene v naslednja podpoglavja:

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

5.1 / SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Občina Žetale leži v jugovzhodnem delu gozdnatih Haloz in je del podravske statistične regije. S površino 38 km² sodi med manjše slovenske občine. Po podatkih SURS iz leta 2023 v občini živi približno 1.300 prebivalcev, kar jo po številu prebivalcev uvršča na 201. mesto v Sloveniji. Gostota naseljenosti znaša 34 prebivalcev na km², kar je znatno manj od slovenskega povprečja (104 prebivalci na km²). Povprečna starost prebivalcev je 44,2 leta, kar je nekoliko nad državnim povprečjem.

Demografski kazalniki kažejo na relativno ugoden naravni prirast (1,5 na 1.000 prebivalcev), kar je pozitiven odmik od slovenskega povprečja (−2,3 na 1.000 prebivalcev). Kljub temu pa se občina sooča z negativnim selitvenim prirastom (−14,6 na 1.000 prebivalcev), kar vpliva na skupni prirast (−13,1 na 1.000 prebivalcev).

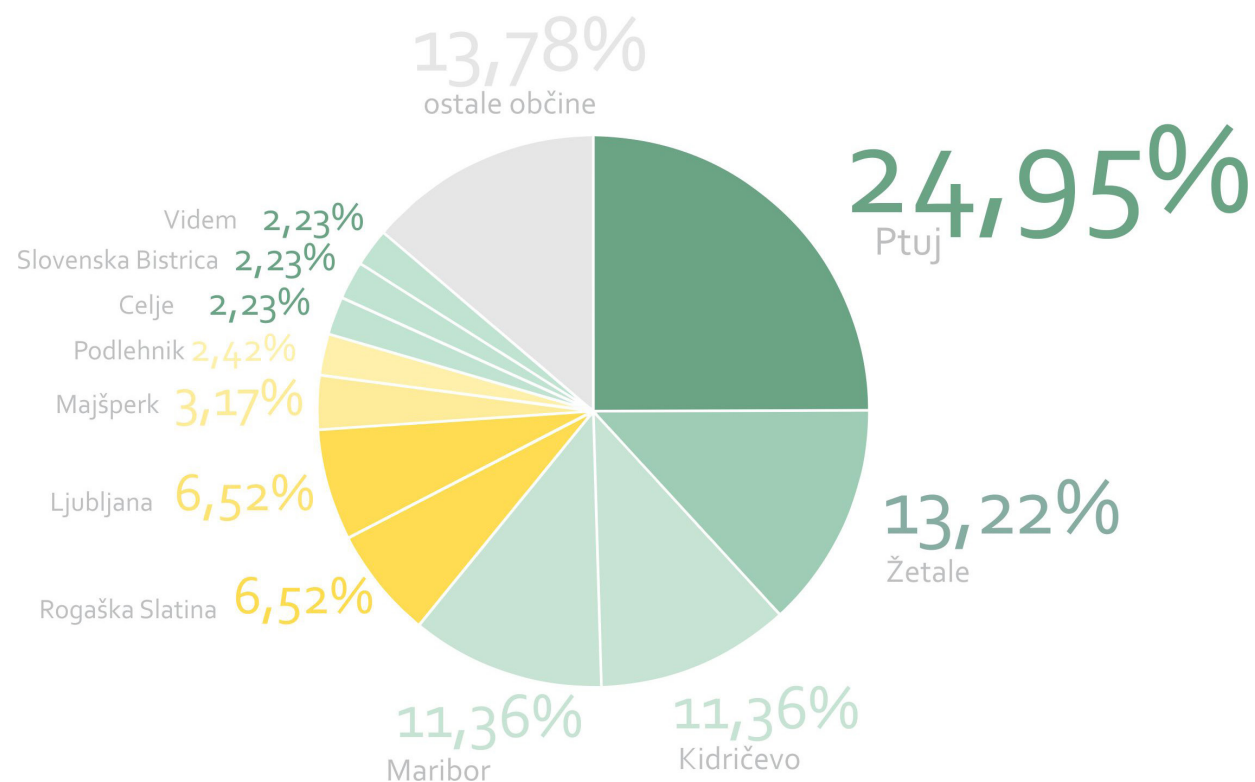
V občini delujeta Vrtec Žetale in Osnovna šola Žetale. Osnovno šolo je v šolskem letu 2022/2023 obiskovalo okoli 100 učencev, srednje šole pa približno 50 dijakov, pri čemer se dijaki izobražujejo izven občine. Na 1.000 prebivalcev je v občini 36 študentov, kar je primerljivo s slovenskim povprečjem.

Gospodarska slika občine za leto 2023 kaže, da je 67% oseb v starostni skupini od 15 do 64 let delovno aktivnih, kar je nekoliko pod slovenskim povprečjem. Na področju delovne mobilnosti podatki kažejo, da je od 537 delovno aktivnih prebivalcev le 13,2% zaposlenih znotraj občine, medtem ko se večina vozi na delo v druge občine. Največ delovnih migrantov je zaposlenih v Ptuj (134 oseb oziroma 24,95%), Kidričevem (61 oseb oziroma 11,36%) in Mariboru (61 oseb oziroma 11,36%). To pomeni, da občina močno gravitira k regionalnim središčem, kar povečuje potrebo po učinkovitih prometnih povezavah in dostopnih oblikah mobilnosti.

Občina Žetale ima razvejano cestno omrežje, ki obsega 90,8 javnih cest, od tega 9 km državnih in 81,8 km občinskih cest. Glavno prometno povezavo predstavlja regionalna cesta R3-689/6260, ki občino povezuje s Podlehnikom, Rogatcem in Ptujem. Cesta omogoča osnovno prometno povezljivost občine z regionalnimi središči in predstavlja ključno prometno os za prebivalce ter tranzitni promet.

Razpršena poselitev in delovne migracije nakazujejo potrebo po izboljšanju dostopnosti, okrepitvi povezav z regijskimi središči in učinkovitem prometnem načrtovanju.

Grafikon 5: Delovna migracija prebivalcev Občine Žetale po občinah zaposlitve za leto 2023. Vir: SURS.



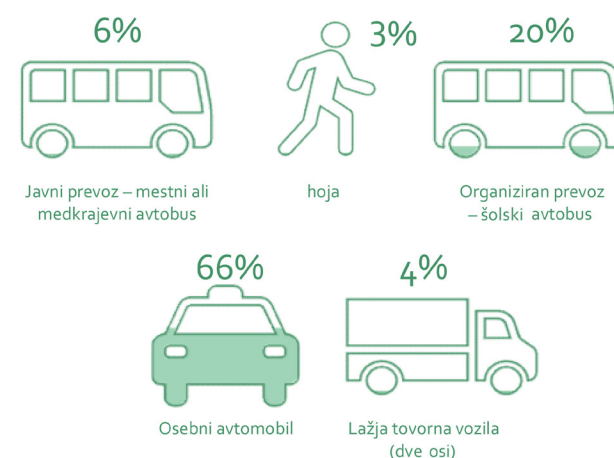
5.2 / POTOVALNE NAVADE V OBČINI

Potovalne navade prikazujejo strukturo vsakodnevnih potovalnih vzorcev. Izvedeno je bilo kordonsko štetje prometa na regionalni cesti R3-689/6260 ob OŠ Žetale. 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 OŠ Žetale. Anketa o potovalnih načinih pri poteh na delo je bila izvedena med zaposlenimi na OŠ Žetale, z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih ter o dolžinah poti na delo.

Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (rezultati kordonskega štetja prometa izvedenega 11.6.2024 pri OŠ Žetale na regionalni cesti R3-689/6260 v času jutranje in popoldanske prometne konice)

Večinski delež uporabe potovalnih načinov na glavni prometnici predstavlja avtomobil z 66%. Delež organiziranega šolskega prevoza predstavlja 20%, medtem ko delež javnega prevoza predstavlja 6%. Delež uporabe hoje predstavlja 3%, delež uporabe kolesa je zanemarljiv. 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.

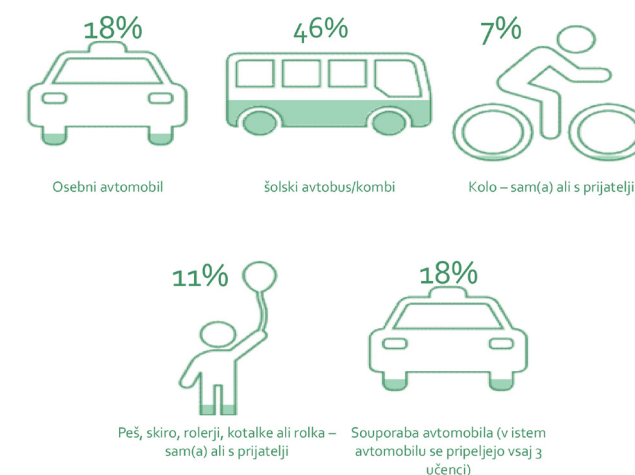
Piktogrami prikazujejo deleže in obseg prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini



Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo (rezultati ankete o potovalnih navadah učencev 3., 5. in 7. razreda OŠ Žetale na dan 10.6.2024)

Večinski delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo predstavlja šolski avtobus/kombi (46%). Sledi delež uporabe avtomobila (36%) in hoje (11%). Delež otrok, ki pri poteh v šolo uporabljajo kolo, je nizek (7%).

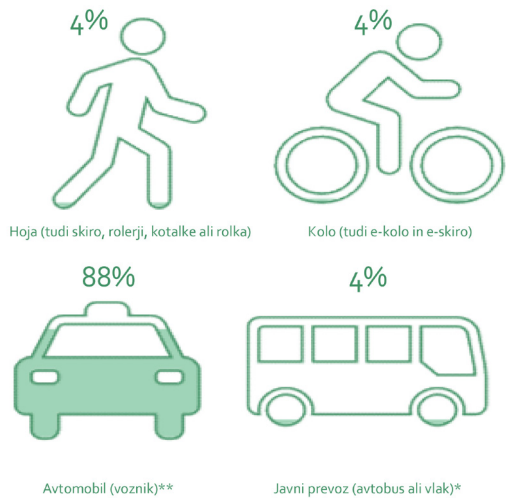
Piktogrami prikazujejo deleže uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo



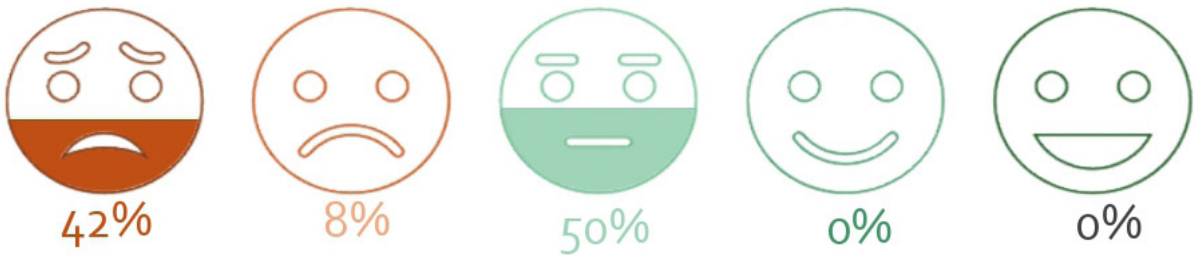
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (rezultati ankete potovalnih navadah zaposlenih, izvedeni v sredini meseca junija 2024 pri zaposlenih v OŠ Žetale)

Pri poteh na delo je delež uporabe avtomobila 88% (vsi kot vozniki, noben kot sopotnik v avtomobilu). Delež uporabe hoje, kolesa ali javnega prevoza znaša 4% za vsakega od naštetih načinov mobilnosti.

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



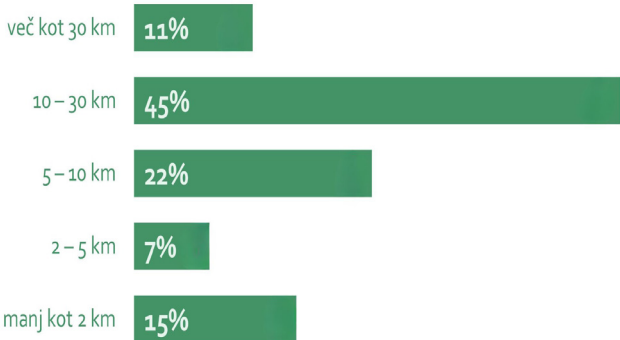
Grafikon 7: Zadovoljstvo občanov z izvajanjem ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti
vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)



Dolžine poti na delo (rezultati ankete potovalnih navadah zaposlenih, izvedeni v sredini meseca junija 2024 pri zaposlenih v OŠ Žetale)

Večina zaposlenih je od dela oddaljena 10km - 30km (45%). Več kot 30 km od dela je oddaljenih 11%, 5km - 10km 22%, 2km - 5km 7% in manj kot 2km 15%

Grafikon 6: Prikaz dolžin poti na delo.



Slika 7: Na sliki je razvidno, da vegetacija neposredno ob cestišču zasebne parcele sega v bermo ob lokalni cesti, in sicer na nepreglednem odseku v ovinku v desno. Takšno stanje zmanjšuje preglednost in lahko vpliva na varnost prometa. Priporočljivo je, da se zasaditve tega tipa umaknejo iz varovalnega pasu ceste v skladu z določili Zakona o cestah, ki določa, da obcestni prostor mora ostati prost ovir.

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 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 uravnoteženemu, dostopnemu in trajnostnemu prometnemu okolju.

- Ključni dosežki**
 - Vzpostavljena infrastruktura za pešce v vašem jedru in sprehajalne poti
 - Javni prevoz zagotavlja osnovno dostopnost do večjih upravnih središč
 - Ustrezno razvejano cestno omrežje
- Ključni izzivi**
 - Konfiguracija terena in razpršena poselitev
 - Slaba strateška lega
 - Slabi pogoji za vsakodnevno hojo in kolesarjenje
 - Nizka učinkovitost javnega prevoza
 - Sezonski prometni pritisk
- Ključne priložnosti**
 - Razvoj infrastrukture za hojo in kolesarjenje
 - Izboljšanje učinkovitosti javnega prevoza
 - Zniževanje individualne rabe osebnih vozil

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

VZPOSTAVLJENA INFRASTRUKTURA ZA PEŠCE V VAŠKEM JEDRU IN SPREHAJALNE POTI

2

JAVNI PREVOZ ZAGOTAVLJA OSNOVNO DOSTOPNOST DO VEČJIH UPRAVNIH SREDIŠČ

3

USTREZNO RAZVEJANO CESTNO OMREŽJE

1 / VZPOSTAVLJENA INFRASTRUKTURA ZA PEŠCE V VAŠKEM JEDRU IN SPREHAJALNE POTI

Občina Žetale je v preteklih letih naredila pomembne korake k izboljšanju pogojev za hojo ter s tem prispevala k večji varnosti in kakovosti bivanja. Ob regionalni cesti v središču Žetal so vzpostavljeni obojestranski pločniki, ki povezujejo ključne javne točke, kot so osnovna šola, gasilski dom, cerkev, občinska stavba in pošta. Pločniki so ustrezno osvetljeni z javno razsvetljavo in dopolnjeni s prehodi za pešce, kar omogoča bolj varno in udobno hojo po naselju.

Pomemben del infrastrukture za pešce predstavlja tudi razvita mreža tematskih in planinskih sprehajalnih poti, ki bogatijo turistično ponudbo ter spodbujajo aktiven življenjski slog prebivalcev. Med najpomembnejšimi izstopajo Ekološka pohodna pot, Gozdna učna pot k Debeli bukvi, Pot k izviru reke Sotle, Marijina romarska pot ter pohodne poti proti Donački gori. Te poti so označene, redno vzdrževane in med domačini ter obiskovalci priljubljene za rekreativne in sprostitvene sprehode.



Slika 8: Marijina romarska pot - obvestilna tabla

2 / JAVNI PREVOZ ZAGOTAVLJA OSNOVNO DOSTOPNOST DO VEČJIH UPRAVNIH SREDIŠČ

Občina Žetale je vključena v sistem javnega potniškega prometa, ki prebivalcem omogoča osnovno dostopnost do večjih upravnih, izobraževalnih in storitvenih središč. Vzpostavljena je neposredna avtobusna povezava do Ptuja in Celja, kar omogoča dostop do širših regionalnih storitev, delovnih mest ter izobraževalnih ustanov. Dostop do Maribora je prav tako možen, vendar zahteva prestop, kar nekoliko podaljša potovalni čas in zmanjšuje uporabniško udobje. Avtobusne linije potekajo po regionalni cesti R3-689/6260, ki na eni strani povezuje Žetale s Podlehnikom, na drugi strani pa z Rogatcem. S tem javni prevoz zagotavlja minimalno raven mobilnosti za prebivalce, ki nimajo dostopa do osebnega avtomobila, zlasti za starejše in šolarje. Ob Osnovni šoli Žetale je urejena avtobusna postaja, ki omogoča varen dostop orhaniziranemu šolskemu prevozu ter predstavlja pomembno točko za šolske in redne avtobusne linije.

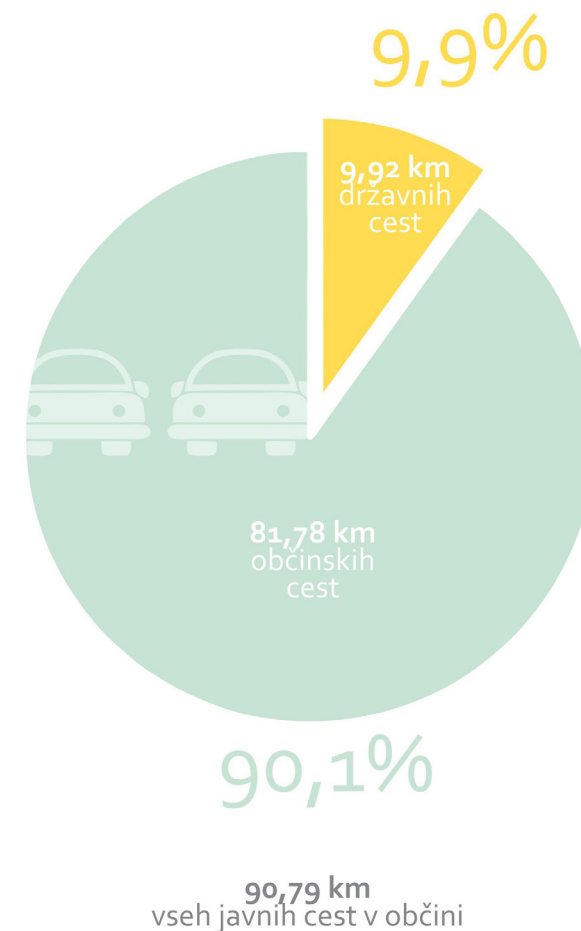
3 / USTREZNO RAZVEJANO CESTNO OMREŽJE

Prometni sistem v občini Žetale zagotavlja osnovno raven povezljivosti in dostopnosti za prebivalce, kljub zahtevnim geografskim in poselitvenim značilnostim. Občina razpolaga z razvejanim cestnim omrežjem, ki skupno meri 90,97 kilometrov javnih cest, pri čemer prevladujejo občinske ceste (81,78 km), ki tvorijo hrbtenico lokalne prometne infrastrukture in povezujejo številna razpršena naselja ter zaselke.

Osrednjo povezovalno vlogo opravlja regionalna cesta R3-689/6260, ki predstavlja glavno prometno os občine in omogoča povezavo z bližnjimi urbanimi in upravnimi središči. Na severni strani cesta povezuje Žetale s Podlehnikom, od tam pa naprej s Ptujsko nižino in avtocestnim omrežjem, medtem ko na južni strani vodi proti Rogatcu in Savinjski regiji. Ta povezava je ključnega pomena za dnevne migracije, dostop do storitev, logistiko in gospodarsko dejavnost.

Lokalne in krajevne ceste dopolnjujejo osnovno cestno omrežje in zagotavljajo dostopnost do bolj oddaljenih in hribovitih območij občine. Kljub omejenim dimenzijam in pogosto zahtevnim voznim pogojem (npr. ožine, klanci, nepregledni odseki), te ceste omogočajo mobilnost tudi prebivalcem razpršene poselitve, kar je ključnega pomena za zagotavljanje enakopravne prometne dostopnosti.

Grafikon 8: Cestno omrežje v občini Žetale



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

KONFIGURACIJA
TERENA IN RAZPRŠENA
POSELITEV

2

SLABA STRATEŠKA
LEGA

3

SLABI POGOJI ZA
VSAKODNEVNO HOJO
IN KOLESARJENJE

4

NIZKA UČINKOVITOST
JAVNEGA PREVOZA

5

SEZONSKI PROMETNI
PRITISK

1 / KONFIGURACIJA TERENA IN RAZPRŠENA POSELITEV

Občina Žetale se nahaja v območju razgibanega reliefa in razpršene poselitve, kar predstavlja poseben izziv pri načrtovanju in vzdrževanju prometne infrastrukture. Takšna prostorska ureditev zahteva obsežno cestno omrežje, ki pa zaradi nizke gostote prebivalstva prinaša visoke stroške vzdrževanja in gradnje ob hkrati omejenih proračunskih virih. To dodatno otežuje razvoj in financiranje novih prometnih površin, zlasti tistih, namenjenih bolj trajnostnim oblikam mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje.

Razpršena poselitev pomembno omejuje možnosti vzpostavitve celovitih in varnih peš in kolesarskih povezav med naselji. Posledično so prebivalci pri vsakodnevnih poteh pogosto prisiljeni uporabljati osebna vozila, kar povečuje prometne obremenitve na občinskih cestah ter krepi avtomobilsko odvisnost. Zaradi večjih razdalj med posameznimi naselji in razpršene prostorske strukture je otežen tudi dostop do osnovnih storitev, delovnih mest in izobraževalnih ustanov. Ta prostorska ureditev vpliva tako na prometno kot tudi širšo družbeno organizacijo občine, saj krepi potrebe po motoriziranem prevozu in zmanjšuje možnosti za uporabo alternativnih oblik mobilnosti.

2 / SLABA STRATEŠKA LEGA

Občina Žetale leži na obrobju regije in države. Zaradi oddaljenosti od glavnih prometnih tokov se pogosto sooča z zapostavljenostjo pri vključevanju v širše prometno-regionalne razvojne projekte. Njeno ozemlje ne predstavlja pomembnega tranzitnega območja za sosednje občine, saj promet proti večjim upravnim in gospodarskim središčem poteka mimo Žetal, kar pomeni, da občina pogosto ostane ob strani pri načrtovanju infrastrukturnih vlaganj na regionalni in državni ravni.

Ravno zaradi te periferne lege je Občina Žetale večkrat izključena tudi iz regijskih in državnih projektov, ki so usmerjeni v izboljšanje prometne povezanosti ali spodbujanje trajnostne mobilnosti. Tipičen primer tega je regionalna cesta, ki poteka skozi središče občine – čeprav je to glavna prometna os za lokalno prebivalstvo, država ob njej ne zagotavlja ustrezne infrastrukture za varno hojo in kolesarjenje.

Slaba strateška lega tako ni le prostorska danost, temveč konkretna ovira pri pridobivanju razvojnih sredstev in izvajanju ukrepov, ki bi občini omogočili boljšo dostopnost, povezljivost ter kakovostno mobilnost za vse prebivalce.



Slika 9: Žetale spadajo v regijo Haloze, ki se nahajajo v vzhodnem delu Slovenije. Relief v Žetalah je hribovit, z vinorodnimi pobočji in slikovitimi dolinami. (foto: Marko Vindiš)

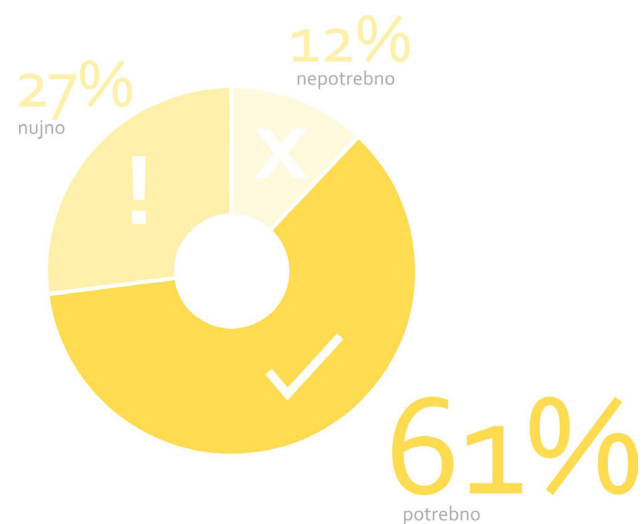
3 / SLABI POGOJI ZA VSAKODNEVNO HOJO IN KOLESARJENJE

Pogoji za vsakodnevno hojo v občini Žetale so nezadostni, kar pomembno omejuje uporabo te osnovne oblike mobilnosti. Izven središča naselja Žetale so pešpoti med posameznimi naselji slabo razvite ali povsem neobstoječe. Krajši pločniki so urejeni le ob regionalni cesti skozi središče kraja. Zaradi razpršene poselitve, večjih razdalj med naselji ter pomanjkanja ustrezne infrastrukture so pešci pogosto prisiljeni hoditi po vozišču ali po neurejenih bankinah, kar predstavlja resno tveganje za prometno varnost.

Tudi pogoji za kolesarjenje so v občini neustrezni za vsakodnevno mobilnost. Namensko urejenih kolesarskih površin ni, zato so kolesarji prisiljeni uporabljati cestno infrastrukturo, namenjeno predvsem motornemu prometu. Najpomembnejša prometna os občine – regionalna cesta, ki povezuje Žetale s Podlehnikom in Rogatcem je ozka, ima številne nepregledne ovinke, pogosto previsoke hitrosti vozil in ob tem ni opremljena z ločenimi kolesarskimi stezami. V poletnih mesecih se prometna obremenjenost dodatno poveča zaradi tranzitnega prometa, kar še povečuje tveganje za kolesarje, ki jo pogosto uporabljajo za rekreativno kolesarjenje. Zaradi razgibanega terena in razpršene poselitve so razdalje med naselji večje, poti pa fizično zahtevnejše, kar uporabo kolesa za vsakodnevne potrebe dodatno otežuje. Obstoječe kolesarske poti, kot so VTC Haloze, Modra pot in Rdeča kolesarska pot, so namenjene predvsem rekreativni in turistični rabi, saj potekajo po prometnicah brez prilagojene prometne ureditve za kolesarje.

Grafikon 9: Ocenjevanje potreb po dodatnih površinah za pešce, vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

Kako potrebno se vam zdi urediti več površin za pešce?

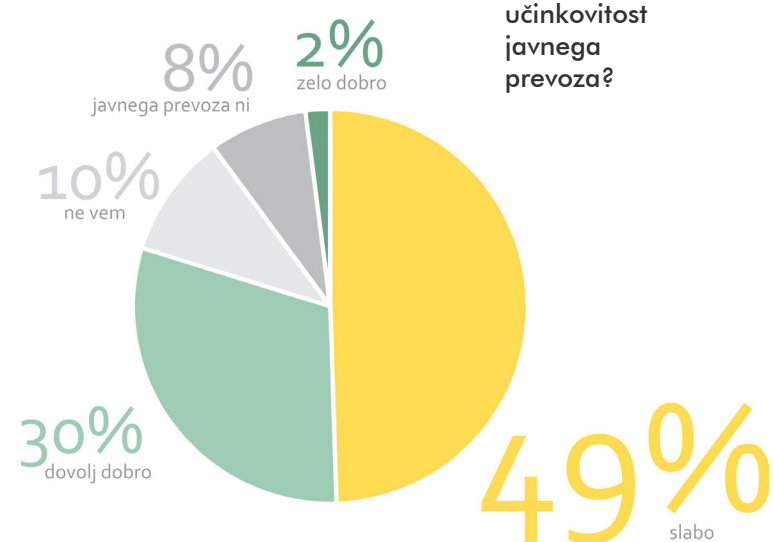


4 / NIZKA UČINKOVITOST JAVNEGA PREVOZA

Javni potniški promet v občini Žetale je omejen tako po obsegu kot po prilagojenosti dejanskim potrebam prebivalcev, kar se kaže v njegovi nizki učinkovitosti. Avtobusne povezave so redke, urniki pa pogosto niso usklajeni z delovnim časom, šolskimi obveznostmi ali drugimi vsakodnevnimi opravki. Zaradi razpršene poselitve večji del prebivalcev tudi nima neposrednega dostopa do postajališč, kar dodatno zmanjšuje uporabnost storitve. Poleg omejenega števila voženj je problematična tudi časovna neučinkovitost – dostop do večjih upravnih in izobraževalnih središč pogosto vključuje dolge potovalne čase, slabo usklajene prestopne ali vožnje z neustrezno frekvenco. Pomembna vrzel v omrežju predstavlja tudi odsotnost neposredne avtobusne povezave z bližnjim Majšperkom, ki je sicer pomembno lokalno središče z dostopom do trgovin, storitev in prometnih povezav naprej proti Kidričevemu in Ptujju. Kljub kratki razdalji je za pot v Majšperk potreben prestop, kar odvrta potencialne uporabnike in še dodatno zmanjšuje uporabnost sistema.

Javni prevoz tako pogosto ne predstavlja konkurenčne alternative osebnemu vozilu, zlasti za občane, ki se vsakodnevno vozijo na delo ali v šolo izven občine. Zaradi nizke učinkovitosti se javni prevoz uporablja predvsem iz nujne – na primer med dijaki, starejšimi in tistimi brez lastnega prevoza – ne pa kot običajna izbira večine prebivalcev. Učinkovitost storitve dodatno zmanjšujejo tudi neustrezno urejena avtobusna postajališča izven vaškega jedra in nevarni dostopi do njih. Mnoga postajališča nimajo nadstrešnic, označb, osvetlitve ali varnih čakalnih površin. Pogosto prav tako manjkajo urejeni pločniki in prehodi za pešce, kar pomeni, da se morajo potniki do postajališča odpraviti po vozišču, kar ogroža njihovo varnost.

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



Slika 10,11: Avtobusna postajališča na vozišču



Slika 12: Avtobusna postaja v Žetalah – za izboljšanje dostopa do avtobusne postaje v Žetalah bi bilo smiselno zaključiti povezavo s severne strani, da pešci ne bi potrebovali daljšega obhoda. Razsvetljava in talna označbe so že izvedeni, kar izdatno prispeva k varnosti.

5 / SEZONSKI PROMETNI PRITISK

Občina Žetale se v poletnih mesecih sooča z izrazitim sezonskim prometnim pritiskom, ki ga povzroča tranzitni turistični promet na poti proti Hrvaški. Namesto da bi uporabljali glavni avtocestni mejni prehod Gruškovje, številni vozniki zlasti ob zastoju na mejah ali v času poletnih konic, zapustijo avtocesto na zadnjem izvozu v Podlehniku, ki vodi na lokalno cesto in naprej skozi občino Žetale. Ta cestni odsek postane alternativna tranzitna pot, ki jo številni turisti uporabljajo za prehod na Hrvaško preko manjšega in manj obremenjenega mejnega prehoda.

Posledično se prometna obremenitev lokalne in regionalne cestne infrastrukture v občini močno poveča, čeprav ceste niso načrtovane za tovrstne prometne tokove, kar povzroča višje stroške vzdrževanja cest. Gre za ozke in ovinkaste ceste z nepreglednimi odseki, ki pogosto potekajo skozi naselja brez ustreznih površin za pešce ali kolesarje. Poleg hrupa in izpustov iz prometa se pojavlja tudi občutek prometne utesnjenosti, zlasti v središču Žetal in drugih naseljenih območjih vzdolž te poti.

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 želene spremembe.

1

**RAZVOJ INFRASTRUKTURE
ZA HOJO IN KOLESARJENJE**

2

**IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI
JAVNEGA PREVOZA**

3

**ZNIŽEVANJE INDIVIDUALNE
RABE OSEBNIH VOZIL**

1 / RAZVOJ INFRASTRUKTURE ZA HOJO IN KOLESARJENJE

Občina Žetale ima številne priložnosti za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje, tako za vsakodnevne potrebe lokalnega prebivalstva kot za spodbujanje rekreacije in turizma. Ključna priložnost je širitev obstoječe infrastrukture, zlasti ureditev novih pločnikov in varnih šolskih poti ter povezovalnih pešpoti znotraj območij gostejše poselitve in med njimi, ki bi zagotovile varnejšo in bolj dostopno mobilnost za pešce vseh starosti.

Sprehajalne poti bi lahko ob tem igrale pomembno vlogo ne le v vsakdanji mobilnosti, temveč tudi kot prostor za aktivno preživljanje prostega časa in spodbujanje zdravega življenjskega sloga. Ustrezno načrtovane, z umeščanjem v naravno in kulturno okolje, bi sprehajalne poti predstavljale tudi osnovo za nadaljnji razvoj turistične ponudbe občine. Pomemben del razvoja infrastrukture za pešce je tudi namestitev kakovostne urbane opreme, ki prispeva k varnosti, udobju in estetski urejenosti javnega prostora. Klopi za počitek, pitniki, koši za odpadke, senčna zavetja ter informativne in usmerjevalne table z zemljevidi in vsebinami o lokalni kulturni in naravni dediščini lahko bistveno izboljšajo uporabniško izkušnjo.

Posebna priložnost se kaže predvsem v vzpostavitvi kolesarske povezave ob regionalni cesti, s čimer bi občina pridobila neposredno navezavo na širše državno kolesarsko omrežje. Takšna ureditev bi omogočila varnejšo in funkcionalno kolesarsko povezavo med občinami, olajšala dnevno kolesarsko mobilnost ter hkrati odprla dodatne možnosti za razvoj kolesarskega turizma, ki se v zadnjih letih intenzivno razvija tudi na podeželju. Razvoj kolesarske infrastrukture lahko dodatno podpre vzpostavitev spremljevalnih elementov, kot so počivališča z urbano opremo, servisna stojala, informacijske točke ter stojala za kolesa pri javnih objektih.



2 / IZBOLJŠANJE UČINKOVITOSTI JAVNEGA PREVOZA

Občina Žetale ima priložnost, da okrepi vlogo javnega potniškega prometa kot trajnostne in dostopne oblike mobilnosti za širši krog prebivalcev. Glede na razdalje do večjih upravnih in storitvenih središč, kot so Ptuj, Celje in Maribor, lahko javni prevoz ob ustrezni nadgradnji postane realna in uporabna alternativa avtomobilu. Občina ima možnost okrepiti neposredne avtobusne povezave z bližnjimi občinami ter izboljšati povezljivost z regionalnim omrežjem. Priložnost se kaže tudi v optimizaciji voznih redov in večji usklajenosti z delovnimi migracijami, šolskimi urniki ter prestopi na druge linije. Dodaten potencial predstavlja učinkovita izraba obstoječih šolskih linij, ki bi lahko z ustreznim prilagajanjem urnikov in dostopnostjo tudi za širšo javnost služile kot dopolnilo javnemu potniškemu prometu. Za izboljšanje prilagodljivosti in dostopnosti v prometno slabše pokritih območjih se kot ena izmed priložnosti kaže tudi uvedba prevoza na klic.

Poleg izboljšanja povezav bi celovita prenova avtobusnih postajališč z nadstrešnicami, osvetlitvijo, klopmi in informacijskimi tablamami in ustrezno opremo uporabnikom zagotovila večje udobje in občutek varnosti.

3 / ZNIŽEVANJE INDIVIDUALNE RABE OSEBNIH VOZIL

Zaradi razpršene poselitve in omejenih možnosti za uporabo trajnostnih oblik mobilnosti se prebivalci občine Žetale v veliki meri zanašajo na osebni avtomobil kot glavno prevozno sredstvo. Kljub temu pa se tudi v takšnem prostorskem kontekstu kažejo priložnosti za postopno zmanjševanje individualne rabe avtomobila, zlasti pri vsakodnevnih poteh do dela, šole in storitev.

Ena izmed priložnosti je spodbujanje sopotništva vzpostavitev urejenih in dostopnih parkirišč ob glavnih prometnicah, kjer bi se lahko potniki srečevali in skupaj nadaljevali pot. Takšna točka za prestop na skupno vožnjo bi lahko delovala kot izhodišče za deljenje prevozov med sodelavci ali študenti, ki se dnevno vozijo v isto smer. Poleg tega se kot priložnost kaže kombiniranje različnih oblik mobilnosti, na primer povezovanje javnega prevoza s kolesarjenjem ali z avtomobilom do postajališč. Vzpostavitev parkirišč tipa parkiraj in pelji dalje (P+R), varnih stoja za kolesa in kolesarnic ob avtobusnih postajališčih ter jasno označenih dostopnih poti za pešce bi pripomogla k temu, da se del poti opravi na trajnosten način.

Slika 13: Površine za pešce ob osnovni šoli Žetale. Za šolo in vrtec bi bilo smiselno usmeriti prizadevanja k ureditvi varnih površin ob šolah v skladu s priročnikom "Varneje v šolo", ki ga je pripravila Agencija za varnost v prometu. Takšna ureditev bi pomembno prispevala k večji varnosti učencev ter zmanjšala tveganja v prometu.



Slika 14: Pogled na gričevnat relief občine

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

Predstavljena so strateška vodila za vsako od petih vsebinskih področij, skupaj s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije po posameznih stebrih. V nadaljevanju so za vse stebre strategije predstavljeni ukrepi, namenjeni postopnemu izboljšanju prometnega sistema. Ukrepi, ki v času veljavnosti te strategije ne bodo izvedeni, bodo služili kot izhodišče ter usmeritev za pripravo nove OCPS.

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. Ambicije se merijo na podlagi kazalnikov, ki zajemajo deleže in obseg uporabe posameznih potovalnih načinov ter podatkov v prometu, pri poteh na delo in v osnovno šolo.

Tabela 2: Prikaz strateških vodil in kvantificiranih ambicij

STEBER UKREPANJA	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFICIRANE AMBICIJE			KAZALNIKI
		Opis	Izhodiščna vrednost 2024	Ciljna vrednost 2031	
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	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 načinov mobilnosti v prometu (seštevek deleža uporabe hoje, kolesa in javnega prevoza)	9%	13%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
HOJA	Vzpostavitev varne in dostopne infrastrukture za pešce na prometnih poteh in izven njih	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo hojo	4%	8%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
		Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo hojo	11%	18%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
KOLESARJENJE	Vzpostavitev varnih in označenih kolesarskih povezav za izboljšano dostopnost	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo	4%	8%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
		Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo kolo	7%	12%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
JAVNI PREVOZ	Izboljšanje učinkovitosti, varnosti in dostopnosti javnega prevoza	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	6%	7%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
OSEBNI MOTORNI PROMET	Z ustreznim upravljanjem prometa in umirjanjem hitrosti zmanjševati odvisnost od osebnih avtomobilov	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	66%	62%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini



Slika 15: Občina Žetale se sooča z zahtevno nalogo vzdrževanja cest v hribovitem okolju, kjer se prepletajo ozke in vijugaste ceste. Ta izziv zahteva redno vzdrževanje asfaltnih površin, da se zagotovi varna in udobna prevoznost za vse uporabnike.

6.2 / UKREPI

Skozi aktivnosti priprave OCPS so se definiriali ključni izzivi in priložnosti ter določile prioritete in 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**
 - Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS
 - Krepitev medobčinskega sodelovanja
 - Sodelovanje v sklopu Evropskega tedna mobilnosti
 - Priprava dokumentacije in aktivno sodelovanje na razpisih za sofinanciranje ukrepov s področja prometa
 - Ureditev okolice Osnovne šole Žetale
- II. STEBER Hoja**
 - Vzdrževanje površin za hojo
 - Zagotavljanje pločnikov ob glavnih prometnicah
 - Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti
 - Opremljanje površin za pešce in zagotavljanje dodatnih javnih površin
 - Promocijske aktivnosti na področju hoje
- III. STEBER Kolesarjenje**
 - Vzdrževanje površin za kolesarjenje
 - Izgradnja kolesarskega omrežja
 - Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisno-polnilnih postaj za kolesa
 - Dodatna promocija in izobraževanje na področju kolesarjenja
- IV. STEBER Javni prevoz**
 - Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza
 - Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih
 - Preučitev možnosti širše uporabe šolskega prevoza
 - Preučitev potreb po sistemu "prevoza na klic"
 - Spodbujanje uporabe javnega prevoza
- V. STEBER Osebni motorni promet**
 - Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije cestnega omrežja
 - Izboljšanje varnosti križišč
 - Implementacija ukrepov za umirjanje prometa
 - Upravljanje parkiranja
 - Izobraževanja o varni vožnji in promocijske aktivnosti za zmanjševanje individualne uporabe avtomobila

I. STEBER: Celostno prometno načrtovanje

Prioriteta:
Upravljanje prometa z namenom zagotavljanja varnosti in dostopnosti najranljivejših skupin.

Občina Žetale bo v okviru celostnega prometnega načrtovanja vzpostavila učinkovit sistem spremljanja in vrednotenja izvajanja OCPS ter redno obveščala javnost o dosežkih. Okrepila bo medobčinsko sodelovanje z namenom usklajevanja ukrepov in razvoja skupnih projektov na področju prometnega sistema. Aktivno bo sodelovala v Evropskem tednu mobilnosti ter si prizadevala za čim uspešnejše pridobivanje državnih in evropskih sredstev. Posebno pozornost bo namenila tudi urejanju središča občine. Ti ukrepi skupaj predstavljajo trdno osnovo za usklajeno, dolgoročno in učinkovito načrtovanje prometa v občini.

Ukrepi za steber Celostno prometno načrtovanje:

1

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE
IZVAJANJA OCPS

2

KREPITEV MEDOBČINSKEGA
SODELOVANJA

3

SODELOVANJE V SKLOPU
EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI

4

PRIPRAVA DOKUMENTACIJE IN AKTIVNO
SODELOVANJE NA RAZPISIH ZA
SOFINANCIRANJE UKREPOV
S PODROČJA PROMETA

5

UREDITEV OKOLICE
OSNOVNE ŠOLE ŽETALE

1 / SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA OCPS

Po sprejetju občinske celostne prometne strategije na občinskem svetu se njeno izvajanje redno spremlja, pri čemer se enkrat letno pripravi poročilo o njenem napredku in učinkih. V skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja se beležijo obvezni kazalniki, ki jih občina posreduje pristojnemu ministertvu, ter dodatni kazalniki, ki so bili izbrani glede na izbrane cilje.

2 / KREPITEV MEDOBČINSKEGA SODELOVANJA

Občina Žetale bo vzpostavila redno koordinacijo s sosednjimi občinami z namenom usklajevanja ukrepov, izmenjave informacij in razvoja skupnih projektov na področju izboljšanja prometnega sistema. Sodelovanje bo omogočilo celostno načrtovanje čezmejnih povezav, skupno prijavljanje na razpise in učinkovitejše reševanje prometnih izzivov, ki presegajo občinske meje. Redni sestanki in skupna prizadevanja bodo prispevali k bolj povezanemu, varnemu in trajnostno naravnemu prometnemu prostoru v širši regiji.

3 / SODELOVANJE V SKLOPU EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI

Občina Žetale bo vsako leto aktivno sodelovala v Evropskem tednu mobilnosti z organizacijo ozaveščevalnih aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti. V okviru dogodkov bo poudarjena vloga hoje, kolesarjenja in javnega prevoza, s posebnim poudarkom na vključevanju otrok, mladih in lokalne skupnosti.

4 / PRIPRAVA DOKUMENTACIJE IN AKTIVNO SODELOVANJE NA RAZPISIH ZA SOFINANCIRANJE UKREPOV S PODROČJA PROMETA

Občina Žetale se bo aktivno prijavljala na evropske in državne razpise s področja prometa ter sodelovala pri projektih, ki prispevajo k razvoju prometnega sistema na območju občine. Za uspešno prijavo na razpise bo občina v proračunu načrtovala sredstva, namenjena pripravi ustrezne projektno-tehnične ter druge dokumentacije, ki sta ključni za uspešno kandidiranje na razpisih.

5 / UREDITEV OKOLICE OSNOVNE ŠOLE ŽETALE

Občina Žetale bo pristopila k celoviti ureditvi okolice Osnovne šole Žetale. V sodelovanju z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI) bo stremela k vzpostavitvi odseka z omejitvijo hitrosti 30 km/h na regionalni cesti med občinskim središčem in osnovno šolo. Iz ene smeri se predvideva postavitve hitrostnih ovir, z druge (smer proti Majšperku), pa bo preučena možnost izgradnje krožišča. Krožišče bi poleg umirjanja prometa prispevalo tudi k izboljšanju pretočnosti v času poletnih prometnih obremenitev. Pri šoli bodo vzpostavljene talne označbe po načelih programa »Varneje v šolo«, ki bodo dodatno poudarjale območje povečane pozornosti. Občina bo preučila možnosti izvedbe sistema »Kiss & Go« pri osnovni šoli ter možnost vzpostavitve nove povezovalne ceste do vrtca.



Slika 16: Predlog ureditve cestnega odseka med občinsko stavbo in Osnovno šolo Žetale - obstoječe križišče pred občinsko stavbo se preuredi v krožišče, ob cesti se vzpostavi dvosmerna kolesarska steza, hodnik za pešce se postavi na zunanji rob kolesarske steze ob zelenico, dodatno se lahko namesti dvignjeni plato na prehodu za pešce pred šolo in dodajo tudi vertikalne in horizontalne označbe.

II. STEBER: Hoja

Prioriteta:
Zagotavljanje varnih poti za hojo ob glavnih prometnicah.

Občina Žetale bo z vrsto ukrepov zagotavljala ustrezne pogoje za hojo, s čimer bo povečala varnost in dostopnost za pešce vseh generacij. Vzpostavila bo urejene in varne površine za hojo ob ključnih prometnicah ter poskrbela za dostopnost za invalide. Nadalje bo zagotavljala kakovostne sprehajalne poti, namenjene predvsem rekreaciji. Pešpoti bodo opremljene z urbano opremo za večje udobje uporabnikov. Na izbranih lokacijah bo uredila dodatne javne površine za preživljanje prostega časa.

Ukrepi za steber Hoja:

1

VZDRŽEVANJE POVRŠIN ZA HOJO

2

ZAGOTAVLJANJE PLOČNIKOV OB GLAVNIH PROMETNICAH

3

ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNIH SPREHAJALNIH POTI

4

OPREMLJANJE POVRŠIN ZA PEŠCE IN ZAGOTAVLJANJE DODATNIH JAVNIH POVRŠIN

5

PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI NA PODROČJU HOJE

1 / VZDRŽEVANJE POVRŠIN ZA HOJO

Občina Žetale bo s ciljem zagotavljanja varnih in prijetnih pogojev za hojo redno vzdrževala površine za pešce, pri čemer bo skrbela za sprotno odpravljanje poškodb, odstranjevanje ovir in zaraščene vegetacije ter zagotavljanje ustrezne zimske službe. Občina bo zagotavljala, da bodo pločniki in druge pešpoti vselej ustrezno označeni, očiščeni in prehodni, obenem pa bo po potrebi poskrbela tudi za sanacijo poškodovanih površin, prilagajanje robnikov, vzdrževanje protizdrsnih površin in izvajanje drugih ukrepov, ki bodo omogočali varno, udobno in dostopno hojo v vseh letnih časih tudi najranljivejšim skupinam.

2 / ZAGOTAVLJANJE PLOČNIKOV OB GLAVNIH PROMETNICAH

Občina Žetale bo z namenom zagotavljanja večje varnosti in dostopnosti za pešce uredila nove hodnike ob glavnih prometnicah, s posebnim poudarkom na izgradnji posameznih odsekov pločnikov ob državni cesti Kozminci–Žetale–Rogatec, predvsem v naseljih Čermožiče in Dobrina, ter na dostopih do avtobusnih postajališč. Ob rekonstrukciji ceste proti Majšperku bo zagotovila pločnike na poseljenih odsekih, pri čemer bo na ključnih mestih poskrbljeno tudi za javno razsvetljavo. Posebno pozornost bo namenila dostopnosti za invalide z izvedbo klančin, znižanih robnikov in protizdrsnih površin, s čimer bo občina prispevala k večji varnosti ter bolj vključujočemu in prijaznejšemu javnemu prostoru za vse uporabnike.

3 / ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNIH SPREHAJALNIH POTI

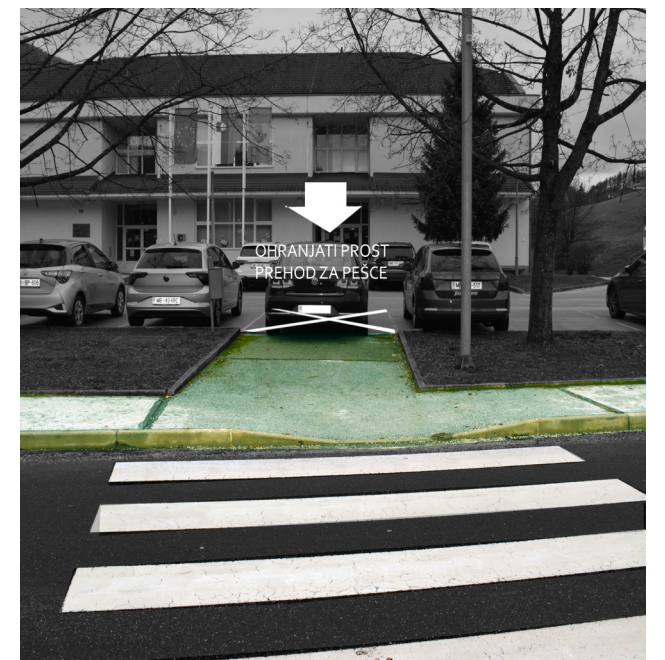
Občina Žetale bo skrbela za zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti ter v okviru ukrepa uredila in izvedla več novih pešpoti, ki bodo prebivalcem in obiskovalcem omogočale varno in prijetno gibanje v naravi. Med pomembnejšimi novimi povezavami izstopajo pešpot od igrišča pri OŠ Žetale do cerkve Marije Tolažnice, pot od igrišča OŠ Žetale do cerkve Svetega Mihaela ter pešpot od Pušnikove domačije do Nadol, pri čemer bodo vse poti ustrezno označene in opremljene z informativnimi tablamami za lažjo orientacijo. Občina bo zagotovila tudi promocijo celotnega omrežja s pripravo karte poti v tiskani in digitalni obliki ter se bo posebej posvetila evidentiranju in stalnemu vzdrževanju obstoječih povezav, s čimer bo prispevala k večji dostopnosti in privlačnosti za različne skupine uporabnikov ter spodbudila zdrav in aktiven življenjski slog v naravnem okolju.

4/ OPREMLJANJE POVRŠIN ZA PEŠCE IN ZAGOTAVLJANJE DODATNIH JAVNIH POVRŠIN

Občina Žetale bo poskrbela za opremljenost pešpoti z urbano opremo, kot so klopi, koši za smeti, informativne table in počivališča, kar bo izboljšalo udobje in uporabnost poti za vse generacije. Poleg tega bo zagotovila dodatne javne površine za rekreacijo in druženje, vključno z zelenimi otoki, igrali, telovadnimi napravami in stojali za kolesa. Med pomembnejšimi projekti bo izgradnja fitnesa na prostem v Žetalah.

5/ PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI NA PODROČJU HOJE

Občina Žetale bo izvajala ciljno usmerjene promocijske aktivnosti hoje. V sodelovanju z osnovno šolo bo organizirala skupinske pohode, s katerimi bo spodbujala gibanje ter ozaveščala o pomenu hoje za zdravje in varnost. Na oglasnih mestih v občini bo objavljala preprosta sporočila o prednostih hoje na kratkih razdaljah, s poudarkom na vsakodnevnih opravkih znotraj naselja. Za povečanje prepoznavnosti lokalnih pešpoti bo pripravila preproste zemljevide obstoječih sprehajalnih poti. Obenem bo organizirala pohodniške dneve, namenjene različnim ciljnim skupinam, s katerimi bo spodbujala aktivno preživljanje prostega časa ter utrjevala pomen hoje kot pomembnega dela lokalne identitete in turistične ponudbe.



Slika 17: Prikazuje primerno vodenje pešcev čez prehod in po hodniku za pešce, na delu parkirišča, ki pa je predviden za prehod do šole, je nepravilno in neustrezno parkirano vozilo. Takšna površina mora biti primerno označena s talno signalizacijo (X) in se mora ohranjati prosta za pešce.

III. STEBER: Kolesarjenje

Prioriteta: Vzpostavitev prvih kolesarskih povezav.

Občina Žetale bo z namenom spodbujanja trajnostne mobilnosti vzpostavila povezano in varno kolesarsko omrežje, ki ga bo aktivno vzdrževala. Vzporedno bo razvila spremljevalno infrastrukturo za izboljšanje uporabniške izkušnje. Poleg infrastrukture bo občina izvajala tudi promocijske in izobraževalne aktivnosti, s ciljem izboljšanja varnosti, znanja in zaupanja v vožnjo s kolesom.

Ukrepi za steber Kolesarjenje:

1

VZDRŽEVANJE POVRŠIN ZA
KOLESARJENJE

2

IZGRADNJA KOLESARKEGA
OMREŽJA

3

VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST ZA
KOLESARJE, KOLESARSKIH POČIVALIŠČ
IN SERVISNO-POLNILNIH POSTAJ ZA
KOLESARJE

4

DODATNA PROMOCIJA IN
IZOBRAŽEVANJE NA PODROČJU
KOLESARJENJA

1/ VZDRŽEVANJE POVRŠIN ZA KOLESARJENJE

Občina Žetale bo po vzpostavitvi površin za kolesarjenje zagotavljala njihovo redno vzdrževanje, kar vključuje sprotno odpravljanje poškodb, čiščenje poti, odstranitev morebitnih ovir in zaraščene vegetacije ter ustrezno zimsko službo. Posebna pozornost bo namenjena rednim pregledom kolesarskih poti ter zagotavljanju ustrezne signalizacije, s čimer bo občina prispevala k varni, udobni in privlačni uporabi kolesarskih površin za vse uporabnike skozi vse leto.

2/ IZGRADNJA KOLESARKEGA OMREŽJA

Občina Žetale bo postopno vzpostavila povezano in varno kolesarsko omrežje, namenjeno tako vsakodnevni mobilnosti kot rekreativnemu kolesarjenju. Prednostno bodo obravnavane strateške povezave z občinami Podlehnik, Rogatec in Majšperk na relacijah Kozminci–Žetale–Rogatec, Dobrina–Varvasela–Gruškovje ter Žetale–Majšperk, ki jih bo občina poskusila zagotavljati v sodelovanju z DRSI. Ob rekonstrukciji občinskih cest bo občina preučevala tudi možnosti za umestitev kolesarskih pasov tam, kjer bo to prostorsko in tehnično izvedljivo.

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

Občina Žetale bo sočasno z razvojem kolesarskega omrežja izboljšala tudi spremljevalno infrastrukturo. Na pomembnih lokacijah, kot so občinska stavba, šola, športna igrišča in turistične točke, bo uredila varna parkirišča za kolesarje. V Žetalah in Dobrini bodo nameščena nova stojala za kolesarje. Poleg tega bodo urejena kolesarska počivališča z urbano opremo ter servisno-polnilne postaje. Ukrepi se bodo izvajali sočasno z razvojem kolesarskega omrežja, kar bo zagotovilo boljšo uporabniško izkušnjo in celovitost infrastrukture.

4/ DODATNA PROMOCIJA IN IZOBRAŽEVANJE NA PODROČJU KOLESARJENJA

Občina Žetale bo okrepila promocijo kolesarjenja ter izvajala izobraževalne aktivnosti za vse starostne skupine z namenom večanja varnosti, samozavesti in zanimanja za kolesarjenje. V sodelovanju z osnovno šolo bodo organizirani kolesarski dnevi, prometne delavnice in spretnostne vožnje, medtem ko bodo za starejše potekale delavnice o varni vožnji, prometnih pravilih ter možnostih uporabe električnih koles.



Slika 18 in 19: Vizualizacija dvosmerne kolesarske steze ob obstoječi cesti v osrednjem delu občine Žetale kaže, da je prostorska umestitev varnih kolesarskih stez izvedljiva. To predstavlja pomembno priložnost za nadgradnjo prometne infrastrukture. Uvedba ločenih kolesarskih stez bi bistveno izboljšala varnost kolesarjev, saj bi jih umaknila iz neposrednega stika z motornim prometom.

IV. STEBER: Javni prevoz

Prioriteta:
Vzpostavitev učinkovitega javnega prevoza kot edine realne alternative osebnemu avtomobilu.

Občina Žetale bo izboljšala dostopnost in učinkovitost javnega prevoza, kot edine realne alternative osebnemu avtomobilu. Preučila bo možnosti za integracijo šolskih prevozov z ostalimi uporabniki ter izvedljivost sistema prevoza na klic. Obstoječa avtobusna postajališča bodo prenovljena, nova pa vzpostavljena na prometno pomembnih točkah, s poudarkom na opremljenosti, varnosti in dostopnosti za ranljive skupine. Za povečanje uporabe javnega prevoza se bodo izvajale tudi promocijske aktivnosti.

Ukrepi za steber Javni prevoz:

1

**IZBOLJŠANJE PONUDBE
AVTOBUSNEGA PREVOZA**

2

**PRENOVA AVTOBUSNIH
POSTAJALIŠČ IN
VZPOSTAVITEV NOVIH**

3

**PREUČITEV MOŽNOSTI ŠIRŠE UPORABE
ŠOLSKEGA PREVOZA**

4

**PREUČITEV POTREB PO SISTEMU
»PREVOZA NA KLIC«**

5

**SPODBUJANJE UPORABE JAVNEGA
PREVOZA**

1 / IZBOLJŠANJE PONUDBE AVTOBUSNEGA PREVOZA

Občina Žetale bo stremela k izboljšanju dostopnosti in pogostosti avtobusnega prevoza, da bi občanom zagotovila boljše možnosti za uporabo javnega prevoza, kot edine realne alternative osebnemu avtomobilu za daljše poti. Na Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) bo podana pobuda za vzpostavitev nove krožne avtobusne linije Ptuj-Podlehnik-Žetale-Majšperk-Kidričevo-Ptuj. S to povezavo bo občina vzpostavila boljšo navezavo na širši regijski prometni sistem in prebivalcem omogočila lažji dostop do delovnih mest, šol in storitev v sosednjih občinah in regijskem središču. Poleg nove linije bo občina stremela k vzpostavitvi aktivne vikend povezave skozi Žetale proti Ptuj, kar bo izboljšalo mobilnost v času, ko so možnosti prevoza trenutno omejene. V sodelovanju z DUJPP si bo občina prizadevala za usklajevanje voznih redov z dejanskimi potrebami prebivalcev in za povečanje frekvence linij v smeri Rogatca (Rogaške Slatine).

2 / PRENOVA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ IN VZPOSTAVITEV NOVIH

Občina Žetale bo prenovila obstoječa avtobusna postajališča ter vzpostavila nova na ključnih lokacijah, kjer je potreba po javnem prevozu največja. Poseben poudarek bo na postajališčih ob regionalni cesti Kozminci-Žetale-Rogatec, ki bodo urejena v sodelovanju z državnimi organi. Postajališča bodo opremljena z nadstreški, klopmi in osvetlitvijo ter dostopna prek varnih pešpoti, kar bo povečalo udobje in varnost za potnike. V Dobrini se bo ob rekonstrukciji avtobusnega postajališča vzpostavilo tudi parkirišče namenjeno kombiniranju avtomobila in javnega prevoza.

Slika 20: Avtobusna postajališča-vizualizacija postajališča z varnim zavetjem. Postajališče omogoča varen odmik avtobusnega vozila, nima pa ustreznega varnega zavetja, kar bi bilo ključno za udobje in zaščito pred vremenskimi vplivi.



3 / PREUČITEV MOŽNOSTI ŠIRŠE UPORABE ŠOLSKEGA PREVOZA

Občina Žetale bo preučila možnosti, da bi šolski prevozi na območjih z omejeno dostopnostjo javnega prevoza služili tudi ostalim občanom. Ukrep je namenjen predvsem potrebam starejših prebivalcev in prebivalcev brez lastnega prevoza, ki bi tako lažje dostopali do storitev v središču občine in se tam povezali z javnim prevozom. Ukrep bo izveden v sodelovanju s šolskimi institucijami in prevozniki, ob upoštevanju pravnih, organizacijskih in varnostnih vidikov. V sodelovanju z DUJPP se bo preverila možnost integracije katere od linij šolskega prevoza v sistem javnega potniškega prometa, s čimer bi občina lahko optimizirala že tako nadpovprečno visoke stroške šolskega prevoza.

4 / PREUČITEV POTREB PO SISTEMU »PREVOZA NA KLIC«

Občina Žetale bo preučila potrebe za uvedbo sistema prevoza na klic, ki bi omogočil bolj prilagodljivo mobilnost za prebivalce iz oddaljenih in prometno slabše dostopnih območij. Ukrep bo namenjen predvsem starejšim, gibalno oviranim, osebam brez lastnega prevoza in drugim ranljivim skupinam. Občina bo analizirala potrebe občanov, finančne in organizacijske možnosti ter modele izvajanja v sodelovanju z lokalnimi prevozniki, prostovoljci ali drugimi deležniki.

5 / SPODBUJANJE UPORABE JAVNEGA PREVOZA

Občina Žetale bo izvajala različne promocijske aktivnosti za povečanje prepoznavnosti in privlačnosti javnega prevoza, s ciljem spodbujanja njegove redne uporabe med prebivalci. Med ključnimi aktivnostmi bodo informacijske kampanje, organizacija brezplačnih ali ugodnih prevozov v času posebnih dogodkov ter ozaveščanje o okoljskih in ekonomskih prednostih javnega prevoza.

V. STEBER: Osebni motorni promet

Prioriteta:
Upravljanje prometa s ciljem zagotavljanja varnosti in zmanjševanja individualne uporabe avtomobila.

Občina Žetale bo izboljšala varnost motornega prometa z aktivnim vzdrževanjem in postopno rekonstrukcijo obstoječega cestnega omrežja. Izvajala bo ukrepe za sistematično umirjanje prometa ter povečevala varnost v križiščih. Za zmanjšanje individualne rabe osebnega avtomobila bo vzpostavila novo parkirišče, namenjeno spodbujanju sopotništva in uporabi sistema Park&Ride, pri čemer bo svoje prizadevanje za zniževanje individualne rabe avtomobila podkrepila z različnimi promocijskimi aktivnostmi.

Ukrepi za steber Osebni motorni promet:

1

**AKTIVNO VZDRŽEVANJE
IN REKONSTRUKCIJE
CESTNEGA OMREŽJA**

2

**IZBOLJŠANJE VARNOSTI
KRIŽIŠČ**

3

**IMPLEMENTACIJA UKREPOV
ZA UMIRJANJE PROMETA**

4

UPRAVLJANJE PARKIRANJA

5

**IZOBRAŽEVANJA O VARNI VOŽNJI
IN PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI ZA
ZMANJŠEVANJE INDIVIDUALNE
UPORABE AVTOMOBILA**

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE IN REKONSTRUKCIJE CESTNEGA OMREŽJA

Občina Žetale bo izvajala redno vzdrževanje in postopno rekonstrukcijo cestnega omrežja z namenom izboljšanja varnosti, dostopnosti in udobja za vse udeležence v prometu. Poseben poudarek bo na rekonstrukciji ceste proti Majšperku, ki je ena ključnih prometnih povezav občine. Ob vsakem posegu bo občina preučila tudi možnosti za ureditev površin za pešce in kolesarje, kjer bo to smiselno ter prostorsko in tehnično izvedljivo.

2 / IZBOLJŠANJE VARNOSTI KRIŽIŠČ

Občina Žetale bo izboljševala prometno varnost v manj preglednih križiščih, zlasti tam, kjer se občinske ceste priključujejo na državno cesto. Ukrepi bodo usmerjeni v izboljšanje preglednosti, umirjanje hitrosti ter jasno prometno signalizacijo, s čimer bo zmanjšano tveganje za prometne nesreče. Po potrebi bo občina v sodelovanju z upravljavcem državne ceste proučila možnosti za dodatne infrastrukturne posege, kot so prestavitve cestnih priključkov ali ureditev ogledal.

3 / IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA

Občina Žetale bo prometno varnost izboljševala s sistematičnim uvajanjem ukrepov za umirjanje prometa na celotnem območju občine. Posebna pozornost bo namenjena umiritvam prometa na odsekih, kjer se zaradi rekonstrukcije ali razširitve cest pričakuje povečano tveganje za višje hitrosti vožnje. Pri načrtovanju bo občina upoštevala različne oblike fizičnih in mehkih ukrepov, kot so zožitve vozišč, optični umiritveni ukrepi, prikazovalniki hitrosti in opozorilna signalizacija.

4 / UPRAVLJANJE PARKIRANJA

Občina Žetale bo preučila možnosti za boljši izkoristek obstoječih parkirnih površin v središču naselja z namenom izboljšanja dostopnosti in urejenosti prostora. V Dobrini bo ob novem avtobusnem postajališču vzpostavljeno novo parkirišče za sopotništvo in sistem P+R, ob katerem bo nameščena tudi polnilnica za električna vozila ter stojala za kolesa. Občina bo hkrati z ustrezno prometno signalizacijo in okrepljenim nadzorom poskrbela za preprečevanje nepravilnega parkiranja, zlasti na intervencijskih poteh.

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

Občina Žetale bo izvajala izobraževalne aktivnosti za voznike osebnih vozil, s poudarkom na doslednem upoštevanju cestnoprometnih predpisov, spoštljivi vožnji in odgovornem ravnanju v prometu. Posebna pozornost bo namenjena ozaveščanju o vplivu hitrosti na varnost vseh udeležencev v prometu. Občina bo aktivno spodbujala zmanjševanje individualne rabe avtomobila z zagotavljanjem informacij in promocijo sopotništva ter učinkovite kombinacije uporabe osebnega avtomobila in javnega potniškega prometa. S tem bo prispevala k zmanjšanju prometnih obremenitev, zmanjšanju emisij in izboljšanju kakovosti življenja v občini. Poleg tega bo z različnimi promocijskimi kampanjami ozaveščala občane o okoljskih, prostorskih, prometnih in finančnih vplivih prekomerne uporabe osebnih vozil ter spodbujala odgovoren in trajnosten pristop k mobilnosti. Celostni pristop bo usmerjen v dolgoročno izboljšanje vozniške kulture in trajnostnega razvoja lokalnega prometnega sistema.



Slika 21 in 22: Dotrajano cestišče in nevarna zasaditev grmovnic in drevesnic v varovalnem pasu ceste in v preglednem polju vozila na glavno prometno smer. Čiščenje obcestnih preglednih berm in zagotavljanje preglednosti je del aktivnega vzdrževanja lokalnih cest.



Slika 23: Pogled avtobusno postajo Žetale



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 ter oceno zahtevnosti in stopnjo učinkovitosti posameznega ukrepa. Ocene stroškov so okvirne, saj za nekatere ukrepe trenutno še ni na voljo projektne ali investicijske dokumentacije. Pri načrtovanju so upoštevani proračun Občine Žetale 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.

Vsakemu ukrepu sta dodeljeni ocena zahtevnosti in stopnja učinkovitosti, ki sta služili kot merili pri izboru ukrepov. Ocenjujeta kompleksnost izvedbe posameznega ukrepa ter njegov prispevek k uresničevanju ciljev strategije.

Tabela 3: Akcijski načrt

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	600	600	600	600	600	600	600	Občina Žetale	občinski proračun	+	++
I.2	Krepitev medobčinskega sodelovanja	200	200	200	200	200	200	200	Občina Žetale	občinski proračun	+	+++
I.3	Sodelovanje v sklopu ETM	400	400	400	400	400	400	400	Občina Žetale	občinski proračun	+	++
I.4	Priprava dokumentacije in aktivno sodelovanje na razpisih za sofinanciranje ukrepov s področja prometa	20.000	1.000	/	20.000	15.000	10.000	10.000	Občina Žetale	občinski proračun	++	+++
I.5	Ureditev okolice Osnovne šole Žetale	/	/	/	10.000	10.000	/	/	DRSI, Občina Žetale	državni in občinski proračun	+++	+++
II.	HOJA											
II.1	Vzdrževanje površin za hojo	500	500	500	500	500	500	500	Občina Žetale	občinski proračun	+	+
II.2	Zagotavljanje pločnikov ob glavnih prometnicah	/	50.000	100.000	/	50.000	/	50.000	DRSI, Občina Žetale	državni in občinski proračun	+++	+++
II.3	Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti	500	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina Žetale	občinski proračun	++	+++
II.4	Opremljanje površin za pešce in zagotavljanje dodatnih javnih površin	2.000	/	1.000	2.000	/	2.000	/	Občina Žetale	občinski proračun	+	++
II.5	Promocijske aktivnosti na področju hoje	500	500	500	500	500	500	500	Občina Žetale	občinski proračun	+	++
III.	KOLESARJENJE											
III.1	Vzdrževanje površin za kolesarje	/	/	/	/	1.000	1.000	1.000	Občina Žetale	občinski proračun	+	+
III.2	Izgradnja kolesarskega omrežja	/	/	7.000	/	300.000	400.000	100.000	DRSI, Občina Žetale	državni in občinski proračun	+++	+++
III.3	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisno-polnilnih postaj za kolesa	2.500	500	/	2.500	500	/	2.500	Občina Žetale	občinski proračun	++	+++
III.4	Dodatna promocija in izobraževanje na področju kolesarjenja	500	500	500	500	500	500	500	Občina Žetale	občinski proračun	+	++
IV.	JAVNI PREVOZ											
IV.1	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	DUJPP, Občina Žetale	Sredstva niso predvidena	++	+++
IV.2	Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih	2.000	20.000	20.000	4.000	6.000	6.000	4.000	DRSI, Občina Žetale	državni in občinski proračun	++	++
IV.3	Preučitev možnosti širše uporabe šolskih prevozov	137.000	147.000	157.000	167.000	177.000	187.000	197.000	Občina Žetale	občinski proračun	+	++
IV.4	Preučitev potreb po sistemu "prevoza na klic"	/	2.000	/	/	/	/	/	Občina Žetale	občinski proračun	+	++
IV.5	Spodbujanje uporabe javnega prevoza	500	500	500	500	500	500	500	Občina Žetale	občinski proračun	+	++
V.	OSEBNI MOTORNI PROMET											
V.1	Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije obstoječega cestnega omrežja	134.000	200.000	500.000	500.000	134.000	134.000	200.000	DRSI, Občina Žetale	državni in občinski proračun	+++	+++
V.2	Izboljšanje varnosti križišč	/	2.500	/	2.500	/	2.500	/	Občina Žetale	občinski proračun	+	++
V.3	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa	2.000	1.000	500	500	1.000	500	500	Občina Žetale	občinski proračun	+++	+++
V.4	Upravljanje parkiranja	500	/	/	300	5.000	100.000	300	Občina Žetale	občinski proračun	++	+++
V.5	Izobraževanja o varni vožnji in promocijske aktivnosti za zmanjševanje individualne uporabe avtomobila	500	500	500	500	500	500	500	Občina Žetale	občinski proračun	+	++

Opomba:
Simbol “/” v posamezni celici pomeni, da se ukrep v navedenem letu ne izvaja.



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA