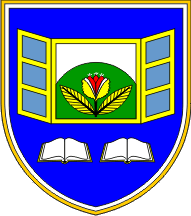
**Občinska celostna prometna strategija**

**Občin Ormož, Središče ob Dravi ter Sveti Tomaž**



**Občina Sveti Tomaž**

**SKLOP D**

**PREGLED STRATEŠKIH VODIL**

maj, 2025

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Naslov projekta:** | | Občinska celostna prometna strategija Občin Ormož, Središče ob Dravi in Sveti Tomaž |
| **Vrsta projekta:** | | Strateška študija |
| **Naslov poročila:** | | Sklop D – Pregled strateških vodil |
| **Št. pogodbe:** | | Št. naročnika: 430-0011/2024  Št. izvajalca: 04-2024-ST-DDP |
| **Trajanje projekta:** | | Od 05. 04. 2024 do 4. 3. 2025 |
| **Naročnik:** | | Občina Ormož  Ptujska cesta 6,  2270 Ormož |
| **Odgovorna oseba naročnika:** | | Danijel Vrbnjak, mag. |
| **Skrbnik pogodbe:** | | Boris Novak, u.d.i.g. |
| **Izvajalec projekta** | | Univerza v Mariboru,  Fakulteta za gradbeništvo, prometni inženirstvo in arhitekturo, Smetanova ulica 17, 2000 Maribor |
| **Vodja projekta:** | | viš. pred. mag. Sebastian Toplak, u.d.i.p. |
| **Projektni sodelavci:** | | dr. Marjan Lep, dr. Drago Sever, mag. Vlasta Rodošek, Danijel Hojski, Dimitar Novakovski |
| **Datum izdelave:** | | Maj 2025 |
|  | |  | | |
|  | |  | | |
|  | |  | | |
|  | |  | | |
|  | |  | | |
|  | |  | | |

**KAZALO**

[1. SPLOŠNO 4](#_Toc201928366)

[2. STRATEŠKA VODILA 4](#_Toc201928367)

[3. OBRAZLOŽITEV STRATEŠKIH VODIL IN KVANTIFICIRANIH AMBICIJ 5](#_Toc201928368)

[3.1 Celostno prometno načrtovanje 5](#_Toc201928369)

[3.2 Hoja 6](#_Toc201928370)

[3.3 Kolesarjenje 6](#_Toc201928371)

[3.4 Javni potniški promet 6](#_Toc201928372)

[3.5 Motorni promet 6](#_Toc201928373)

# SPLOŠNO

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

Pri oblikovanju strateških vodil so bili upoštevani specifični pogoji občine, vključno z razvojnimi potenciali, analiziranimi v okviru obstoječega stanja. Vodila so opredeljena tako, da omogočajo kvantifikacijo dolgoročnih ambicij občine na področju prometa in mobilnosti. V ta namen so jim pripisane ciljne vrednosti, ki so merljive in preverljive, kar bo omogočalo učinkovito spremljanje napredka v nadaljnjih fazah izvajanja strategije.

# STRATEŠKA VODILA

Tabela 1: Seznam strateških vodil in kvantifikacija ambicij

| **STEBER MOBILNOSTI** | **STRATEŠKO VODILO** | **KVANTIFIKACIJA AMBICIJ** | **STRATEŠKI CILJI** |
| --- | --- | --- | --- |
| **Celostno prometno načrtovanje (CPN)** | ***Krepitev načel celostnega prometnega načrtovanja v vsakodnevnem odločanju občine in izboljšanje komunikacije z javnostjo.*** | Vsaj 1 sestanek z deležniki letno; redna obveščanja javnosti (1 x na 3 mesece).  Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih: iz 69,9 % (2025) na 75 % (2032). | **Cilj 4:** Vključevanje načel CPN v vsakodnevne odločitve za izboljšanje kakovosti izvedenih ukrepov in boljšo ozaveščenost prebivalcev |
| **Hoja** | ***Vzpostavitev varnih, privlačnih in povezanih pešpoti do ključnih ciljev potovanj v občini.*** | Brez prometnih nesreč z udeleženimi pešci (izhodiščno stanje za 5 letno obdobje 2020-2024 znaša = 0 nesreč).  Povečanje hoje na glavnih prometnicah iz sedanjih 9 % (2025) na 14 % (2032). | **Cilj 5:** Varne peš povezave do ključnih ciljev potovanj |
| **Kolesarjenje** | ***Izgradnja varnih in uporabnih kolesarskih povezav ter spodbujanje kolesarjenja kot vsakodnevne izbire.*** | Brez prometnih nesreč z udeleženimi kolesarji (izhodiščno stanje za 5 letno obdobje 2020-2024 znaša = 2 nesreči (1 s hujšimi in 1 z lažjimi telesnimi poškodbami).  Povečanje kolesarjenja v šolo iz sedanjih 0 % (2025) na 5 % (2032) in povečanje kolesarjenja na delo iz sedanjih 2 % (2025) na 6 % (2032). | **Cilj 6:** Varnejše in udobnejše kolesarske povezave v občini |
| **Javni potniški promet** | ***Izboljšanje dostopnosti, kakovosti in informacij o storitvah javnega potniškega prometa.*** | Povečanje uporabe JPP pri poteh na delo iz sedanjih 0 % (2025) na 3 % (2032). | **Cilj 7:** Večji delež občanov za pot na delo uporablja javni prevoz |
| **Motorni promet** | ***Zmanjšanje negativnih vplivov osebnega in tovornega motornega prometa na okolje in varnost z ukrepi umirjanja prometa.*** | Zmanjšanje deleža osebnih in tovornih motornih vozil na glavnih prometnicah (iz sedanjih 72 % na 65 %);  Brez prometnih nesreč s smrtnim izidom ter 50% zmanjšanje števila prometnih nesreč s telesnimi poškodbami (izhodiščno stanje za 5 letno obdobje 2020 – 2024 znaša: 0 smrtnih žrtev in 19 s telesnimi poškodbami). | **Cilj 8:** Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa  *(obvezni)* |

# OBRAZLOŽITEV STRATEŠKIH VODIL IN KVANTIFICIRANIH AMBICIJ

Vizija razvoja prometa v Občini Sveti Tomaž je naslednja:

**»*Prometni sistem Občine Sveti Tomaž omogoča varno, okolju sprejemljivo in za ljudi vseh generacij vključujočo mobilnost, ki prispeva k boljši kakovosti bivanja in zdravju ter krepi razvojne priložnosti za gospodarstvo in turizem.*«**

In opredeljuje **varni prometni sistem,** kot ključno podporo **za kakovostnejše življenje in bivanje** v občini ter bolj **aktiven življenjski slog** in **boljše zdravje prebivalcev** ob hkratni **odprtosti za obiskovalce in turiste.** Kakovosten in uravnotežen prometni sistem bo tudi odlična **podpora za nadaljnji razvoj gospodarstva** in drugih dejavnosti v občini.

V skladu s to usmeritvijo so bila oblikovana strateška vodila, ki služijo kot **operacionalizacija ciljev** in usmerjajo pripravo konkretnih ukrepov znotraj posameznih stebrov mobilnosti.

Pri oblikovanju strateških vodil smo izhajali iz:

* analize obstoječega stanja;
* izraženih potreb javnosti in deležnikov;
* prioritetnih ciljev, potrjenih s strani vodstva občine (izboljšana kakovost življenja in večja prometna varnost v občini ter bolj zdravi in aktivni prebivalci);
* ter zahtev in priporočil nacionalnih smernic za pripravo OCPS.

Vsako vodilo je povezano z enim ali več strateškimi cilji in je opremljeno s **konkretno, merljivo ambicijo**, ki bo omogočila dolgoročno spremljanje napredka.

## **3.1 Celostno prometno načrtovanje**

Poudarek tega vodila je na **sistemskem pristopu k urejanju prometa** in vključevanju javnosti v odločevalske procese. Redno spremljanje, vključevanje deležnikov ter informiranje prebivalcev bodo temelj za dolgoročno uspešno izvajanje ukrepov. Ambicije se izražajo tudi v večji samostojnosti otrok pri vsakodnevnih poteh.

## **3.2 Hoja**

Hoja kot najdostopnejši način premikanja ima ključno vlogo v prometnem sistemu občine. Strateško vodilo naslavlja **varnost, udobje in povezljivost** omrežja pešpoti, zlasti v naseljih, do osnovnih storitev in izobraževalnih ustanov. Zmanjšanje števila nesreč in povečanje hoje na ključnih prerezih je merljiv kazalnik napredka.

## **3.3 Kolesarjenje**

Strateško vodilo spodbuja razvoj **celovitega in varnega kolesarskega omrežja** ter večjo uporabo kolesa pri vsakodnevnih poteh. Občina se zavezuje k izboljšanju infrastrukture, spodbujanju rabe e-koles in omogočanju varnega odstavljanja/parkiranja koles. Ambicija je povečati delež otrok in zaposlenih, ki kolesarijo, ter zmanjšati prometne nesreče z udeleženimi kolesarji.

## **3.4 Javni potniški promet**

Cilj vodila je izboljšati dostopnost do storitev javnega prevoza, **povečati frekvenco voženj in boljše prilagajanje potrebam oz. povpraševanju** ter krepiti informiranost javnosti. S tem želimo zmanjšati odvisnost od osebnih avtomobilov in povečati delež dnevnih migracij, opravljenih z javnim prevozom. Ambicije so postavljene glede na izhodiščno stanje in razpoložljivo ponudbo pri čemer je treba poudariti, da so vloga občine in njene pristojnosti omejene ter pogosto le na ravni podajalca pobud in opozarjanja.

## **3.5 Motorni promet**

Vodilo naslavlja izzive, povezane z **izboljšanjem prometne varnosti in znižanjem lokalnih emisij motornega prometa (hrup in prašni delci)** predvsem z zmanjšanjem voznih hitrosti znotraj naselij. Z zmanjšanjem voznih hitrosti motornega prometa skozi naselja bodo znižane emisije ter hrup, katerim so izpostavljeni prebivalci v naseljih.

Z ukrepi umirjanja prometa in preoblikovanja prometnih ter javnih površin znotraj naseljih, želimo izboljšati prometno varnost ter ustvariti prijaznejše življenjske pogoje za bivanje in zadrževanje v urbanih sredinah.