

OBČINA SVETI TOMAŽ
OBČINSKI SVET

Na podlagi 21. in 29. člena Zakona o lokalni samoupravi Uradni list RS, št. 94/07 – UPB, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF, 11/14 – popr., 14/15 – ZUUJFO, 11/18 – ZSPDSLS-1, 30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A, 80/20 – ZIUOOPE, 62/24 – odl. US in 102/24 – ZLV) in 23. člena Statuta občine Sveti Tomaž (Uradni vestnik občine Ormož, šte. 7/07 in Uradno glasilo občine Sveti Tomaž št. 20/2017, 9/18 in 6/25) je Občinski svet na svoji 22. redni seji, dne 06.11.2025 sprejel naslednji

SKLEP

1.

Sprejme se Občinska celostna prometna strategija občine Sveti Tomaž, ki jo je izdelala Univerza Maribor, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo v mesecu novembru 2025, in je sestavni del tega sklepa.

2.

Ta sklep velja takoj.

Štev: 419-0087/2024
Sveti Tomaž, dne 06.11.2025

Mirko CVETKO
ŽUPAN OBČINE SVETI TOMAŽ





Univerza v Mariboru

Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo



Občina Sveti Tomaž

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE SVETI TOMAŽ

November, 2025



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

KAZALO

1	VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	3
1.1	Ozadje in motiv	3
1.2	Proces priprave in časovni okvir	3
1.3	Območje obravnave	4
2	PREDNOSTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA	5
3	ORIS ŽELENEGA STANJA	6
4	VREDNOTE IN CILJI	7
5	TRENTNO STANJE V OBČINI	10
5.1	Demografski trendi	10
5.2	Kazalniki zdravja	11
5.3	Mobilnostne navade in motorizacija	11
5.4	Prometna varnost	13
5.5	Ocena nujnosti ukrepanja po posameznem stebru mobilnosti	14
6	PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA	16
6.1	Strateška vodila	17
6.2	Strateško celostno prometno načrtovanje	20
6.3	Spodbujanje hoje	22
6.4	Podpora kolesarjenju	24
6.5	Prilagodljiv javni prevoz	26
6.6	Upravljanje motornega prometa	27
7	AKCIJSKI NAČRT	30
8	VIRI IN LITERATURA	35

1 VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občinska celostna prometna strategija Občine Sveti Tomaž (v nadaljevanju: OCPS) je strateški dokument, ki temelji na načelih celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti. V ospredje postavlja človeka in kakovost njegovega bivanja, prometni sistem pa obravnava kot orodje za doseganje večje dostopnosti, spodbujanje trajnostne mobilnosti ter podporo prostorskemu in gospodarskemu razvoju občine.

S tem dokumentom Občina Sveti Tomaž določa premišljeno zaporedje ukrepov za izboljšanje prometnega sistema. Strategija celostno obravnava izzive, povezane s prometnimi tokovi, potovalnimi navadami prebivalcev, razpršeno poselitvijo in omejitvami prometne infrastrukture. V primerjavi z drugimi občinskimi dokumenti ima OCPS posebno vlogo kot dolgoročna prometna vizija in kot orodje za usklajevanje lokalnih ukrepov z nacionalnimi politikami trajnostne mobilnosti.

Sestavni del OCPS je tudi sedemletni akcijski načrt, ki določa konkretne ukrepe, pristojnosti nosilcev in časovnico njihove izvedbe. Dokument temelji na določilih Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Ur. list RS, št.130/2022) in podzakonskih aktih¹ ter Nacionalnimi smernicami za pripravo OCPS² in Minimalni standardi za OCPS³.

1.1 Ozadje in motiv

Občina Sveti Tomaž je leta 2024 prvič pristopila k pripravi svoje Občinske celostne prometne strategije (OCPS). Na javnem razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE) za pridobitev sredstev za izdelavo OCPS v slovenskih občinah (JR OCPS, 2023) je bila uspešna skupaj s konzorcijskima partnericama, Občino Ormož in Občino Središče ob Dravi. Projekt sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Priprava OCPS predstavlja pomemben mejnik, saj občina do sedaj še ni imela oblikovanega celostnega strateškega dokumenta na področju prometa in trajnostne mobilnosti. Strategija se navezuje na številne aktivnosti, ki se na tem področju izvajajo na nacionalni in evropski ravni, ter jih smiselno prilagaja lokalnim razmeram in potrebam manjše občine. Dokument je zasnovan kot realen, izvedljiv in usklajen načrt, ki ne predstavlja zgolj seznama želja, temveč določa cilje, ki jih je mogoče doseči z razpoložljivimi pristojnostmi in viri. Kljub temu je pomembno poudariti, da številni vzvodi za uresničevanje ciljev presegajo pristojnosti občine in so v domeni nacionalnih institucij ter drugih ključnih deležnikov v ožjem in širšem prostoru.

Glavni motiv za pripravo OCPS je krepitev zmogljivosti za kakovostno in učinkovito občinsko prometno načrtovanje ter upravljanje trajnostne mobilnosti v prihodnje. Dodatni motiv predstavlja možnost pridobivanja evropskih sredstev in sodelovanja v nacionalnih ter mednarodnih projektih s področja prometa in trajnostne mobilnosti.

1.2 Proces priprave in časovni okvir

Priprava OCPS je bila razdeljena na sedem vsebinskih sklopov:

¹ Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/2023 in 109/2023)

² Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje - Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023, dostopno na: https://www.sptm.si/application/files/3516/8431/7803/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZCPN_s_CIP.pdf

³ Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, dostopno na: https://www.sptm.si/application/files/3116/8664/0992/Minimalni_standardi_OCPS.pdf

Sklop A: Ureditev pogojev za delo – oblikovanje ožje in širše delovne skupine, politična podpora.

Sklop B: Vzpostavitev procesa – priprava načrta vključevanja javnosti.

Sklop C: Oris zelenega stanja - oblikovanje vizije in ciljev.

Sklop D: Analiza obstoječega stanja – ključni izzivi, kazalniki in ciljne vrednosti.

Sklop E: Opredelitev smeri ukrepanja - strateška vodila, nabor ukrepov in akcijski načrt.

Sklop F: Priprava končnega dokumenta in sprejem na občinskem svetu.

Sklop G: Izvajanje in spremljanje napredka.

Strategija bo izvajana v obdobju 2025–2032, s predvideno prenovo po sedmih letih.



Slika 1-1: Skupna delavnica o prometnem razvoju v občinah Ormož, Središče ob Dravi in Sveti Tomaž

Vir: Občina Ormož

1.3 Območje obravnave

Dokument se osredotoča na prostor in prometni sistem celotne Občine Sveti Tomaž s poudarkom na strnjenih naseljih, kjer je zgoščena večina prometnih tokov in so potrebe po ukrepanju največje. Regionalnih prometnih tokov strategija ne zanemara, vendar so v ospredju strateški cilji občine.

2 PREDNOSTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA⁴

Ključne prednosti celostnega prometnega načrtovanja:

1

Višja kakovost bivanja

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile. To se izraža v boljši kakovosti javnih prostorov ter v zmanjšanju hrupa in emisij v občini.

2

Pozitivni vplivi na okolje in zdravje

Izboljšanje kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti prispevajo k pozitivnim učinkom za ljudi in okolje. Predvsem pešačenje in kolesarjenje se izražata v boljšem zdravju ljudi ter prispevata k prihrankom za mobilnost.

3

Izboljšana prometna varnost

Z umirjanjem prometa, zmanjšanjem obsega avtomobilskih potovanj in gradnjo varne infrastrukture za pešce in kolesarje se zmanjšuje število prometnih nesreč, predvsem pa nevarnost za najbolj ranljive skupine – otroke, starejše, invalide in kolesarje.

4

Boljša dostopnost in mobilnost za vse

Celostno načrtovanje vsem prebivalcem – tudi tistim brez dostopa do osebnega avtomobila – zagotavlja lažji dostop do delovnih mest, izobraževanja, storitev in prostega časa.

5

Krepitev lokalnega gospodarstva

Z večjo dostopnostjo in boljšo prometno povezljivostjo se povečuje privlačnost občine za poslovne in turistične dejavnosti.

6

Višja podpora javnosti in legitimnost odločitev

Zaradi vključevanja prebivalcev in deležnikov v vse faze načrtovanja se povečuje legitimnost ukrepov in zaupanje v lokalno upravo.

⁴ Delno povzeto po vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje - Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023

3 ORIS ŽELENEGA STANJA

Vizija razvoja prometa daje odgovor na vprašanje, v kakšni občini želimo živeti v prihodnje. Temelji na vrednotah, ki so bile izpostavljene skozi širok proces vključevanja javnosti, strokovnih deležnikov in lokalnih skupnosti.

Vizija razvoja prometa v Občini Sveti Tomaž:

Občina Sveti Tomaž – prometno varna, zelena in povezana skupnost, kjer trajnostna mobilnost povečuje kakovost bivanja, omogoča vključujočo dostopnost za vse generacije ter spodbuja razvoj lokalnega gospodarstva in turizma.

V ospredju vizije je ustvarjanje prometnega sistema, ki prebivalcem in obiskovalcem omogoča:

- **Prometno varnost in dostopnost za vse** – poseben poudarek je na ranljivih skupinah (otroci, starejši, osebe z oviranostmi, pešci in kolesarji). Prometno okolje je zasnovano tako, da zmanjšuje hitrosti v naseljih, zagotavlja varne šolske poti ter omogoča pregledno in dobro vzdrževano infrastrukturo.
- **Zelena in trajnostno mobilnost** – s spodbujanjem hoje, kolesarjenja in javnega prevoza se bo zmanjšala odvisnost od osebnega avtomobila, kar prispeva k zmanjšanju emisij, hrupa in pregrevanja v naseljih. Pomemben element so tudi zelene površine ter zasaditve dreves za senco in prijetnejše bivanje v središču občine.
- **Povezanost in vključujoča mobilnost** – Prometni sistem bo zasnovan celostno in povezovalno, tako da bo omogočal učinkovite, varne in trajnostne povezave med vsemi naselji v občini ter z okoliškimi središči.
- **Razvojne priložnosti** – sodoben prometni sistem je temelj za konkurenčno gospodarstvo, logistično urejenost ter privlačnost za turizem. Boljša prometna urejenost in povezave omogočajo lažji dostop do naravnih in kulturnih znamenitosti ter krepijo prepoznavnost občine v regiji in čezmejnem prostoru.
- Vizija tako združuje prizadevanja za **varno, prijazno in zdravo bivalno okolje** ter ustvarja pogoje za **gospodarski in turistični razvoj** občine.



Slika 3-1: Cona 30 na regionalni cesti skozi središče občine Sveti Tomaž

Vir: UM-FGPA

4 VREDNOTE IN CILJI

Vizija in cilji razvoja prometa v Občini Sveti Tomaž so bili oblikovani v sodelovanju z lokalnimi deležniki. Temeljno izhodišče pri pripravi OCPS so obvezni nacionalni cilji, ki se na lokalni ravni udeležajo glede na posebnosti občine. Predlagani zapis vizije je bil preverjen v širši javnosti in potrjen z izvedbo ankete med prebivalci. Njeno ustreznost so dodatno potrdile vrednote, ki jih je izbrala javnost, saj dopolnjujejo in podpirajo zastavljene cilje.

Najpomembnejše vrednote po mnenju javnosti in deležnikov so:

- **Varnost otrok in ranljivih skupin** – prometni sistem mora zagotavljati varne šolske poti ter varnost pešcev, kolesarjev, starejših in oseb z oviranostmi.
- **Zdravje prebivalcev** – zmanjševanje onesnaženosti zraka, hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti (hoja, kolesarjenje) kot osnove za bolj zdravo življenje.
- **Dostopnost in enakost** – pri načrtovanju prometnega sistema bo občina stremela k čim večji dostopnosti prometnih storitev za vse prebivalce.
- **Kakovost bivanja** – oblikovanje prijetnega, mirnega in varnega bivalnega okolja z urejenimi javnimi površinami in umirjenim prometom.
- **Razvojne priložnosti** – prometni sistem naj podpira lokalno gospodarstvo, kmetijstvo in turizem ter krepi čezmejno povezanost.

Obvezni splošni cilji opredeljujejo temeljne spremembe, ki jih želi občina doseči z uresničevanjem OCPS. Predstavljajo povezavo med dolgoročno vizijo in merljivimi rezultati na področjih prometne varnosti, dostopnosti storitev, aktivne mobilnosti, zdravja prebivalcev, socialne vključenosti ter okoljske in gospodarske trajnosti.

Na nacionalni ravni je bil oblikovan nabor sedmih obveznih ciljev, ki jih morajo upoštevati vse občinske strategije, da se nacionalna prizadevanja podprejo in udeležijo tudi na lokalni ravni. V občini Sveti Tomaž so cilji, skladno z vizijo in vrednotami občanov, razvrščeni po pomembnosti. Za vseh sedem ciljev so bile določene izhodiščne in ciljne vrednosti kazalnikov do leta 2032, ki omogočajo kvantifikacijo ambicij in sistematično spremljanje napredka.

Poseben poudarek bo namenjen uresničevanju prvih treh ciljev, ki so jih kot najpomembnejše prepoznali javnost in stroka. To pomeni, da bodo ukrepi prednostno usmerjeni v izboljšanje prometne varnosti, kakovosti življenja v privlačni skupnosti ter zdravja in aktivne mobilnosti prebivalcev, ob hkratnem uresničevanju tudi preostalih ciljev.

Po pomembnosti razvrščeni splošni cilji občine Sveti Tomaž so:

- **večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa,**
- **znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa,**
- **vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost,**
- izboljšana dostopnost osnovnih storitev in dejavnosti,
- bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci,
- izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti,
- okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

Kazalniki, izhodiščne in ciljne vrednosti do leta 2032 za najpomembnejše cilje, ki bodo omogočali spremljanje napredka in ocenjevanje uspešnosti izvajanja strategije so prikazani v tabeli v nadaljevanju.

Tabela 4-1: Kazalniki za spremljanje obveznih ciljev OCPS

CILJI	KAZALNIKI	Opis kazalnika	Izhodiščna vrednost (2025)	Ciljna vrednost (2032)
Cilj: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Kazalnik 7: Podatki o prometnih nesrečah (število in tipi prometnih nesreč)	Brez prometnih nesreč s smrtnim izidom in hudo telesno poškodovanimi. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (2020-2024).	0 / leto (smrtne žrtve) 0,8 / leto (hudo telesno poškodovanih)	0 / leto (smrtnih žrtev) 0 / leto (hudo telesno poškodovanih)
Cilj: Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.	Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Kazalnik zmanjšanja deleža osebnih in tovornih motornih vozil vzdolž glavnih prometnic oz. ključnih prometnih prerezov v občini za 5% glede na izhodiščno leto 2025.	78,0 % (2025)	73,0 % (2032)
Cilj: Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Kazalnik 8: Dostopnost prebivalcev do JPP	Povečan delež prebivalcev z zadovoljivo frekvenco ⁵ JPP za 5% do leta 2032 (glede na stanje 2023 – zadnji javno dostopni podatki)	54,39% (2023)	59,39% (2032)
Cilj: Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti	Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Kazalnik povečanja deleža potovanj peš in s kolesom	14 % peš in kolo	20 % peš in kolo
Cilj: Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Kazalnik 2: Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Kazalnik povečanja deleža aktivne mobilnosti (hoje in kolesarjenja) pri poteh v šolo	11,1 % peš in kolo	16,1 % peš in kolo
	Kazalnik 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Kazalnik povečanja deleža aktivne mobilnosti (hoje in kolesarjenja) pri poteh na delo	23,3 % peš in kolo	28,3 % peš in kolo
Cilj: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Kazalnik povečanja deleža potovanj peš in s kolesom	14 % peš in kolo	20 % peš in kolo

⁵ Sprejemljiva dostopnost je izražena kot delež prebivalcev s postajališčem z vsaj zadovoljivo frekvenco voženj (16 ali več/dan) v oddaljenosti največ 1000 m po zračni razdalji od kraja bivanja, Geografskem inštitutu Antona Melika pri ZRC SAZU.

CILJI	KAZALNIKI	Opis kazalnika	Izhodiščna vrednost (2025)	Ciljna vrednost (2032)
Cilj: Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Kazalnik 5: Dolžine poti na delo	Dolžine poti občanov na delo se bodo zmanjšale zaradi večjega števila delovnih mest v regiji. Delež poti na delo dolžine <2 km se bo povečal za 5%.	<2 km 43% (2025)	<2 km 48% (2032)
	Kazalnik 9: Delež delovnih migrantov v druge občine	Zmanjšanje deleža delovnih migrantov v druge občine za 5% do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	90% (2024)	85% (2032)

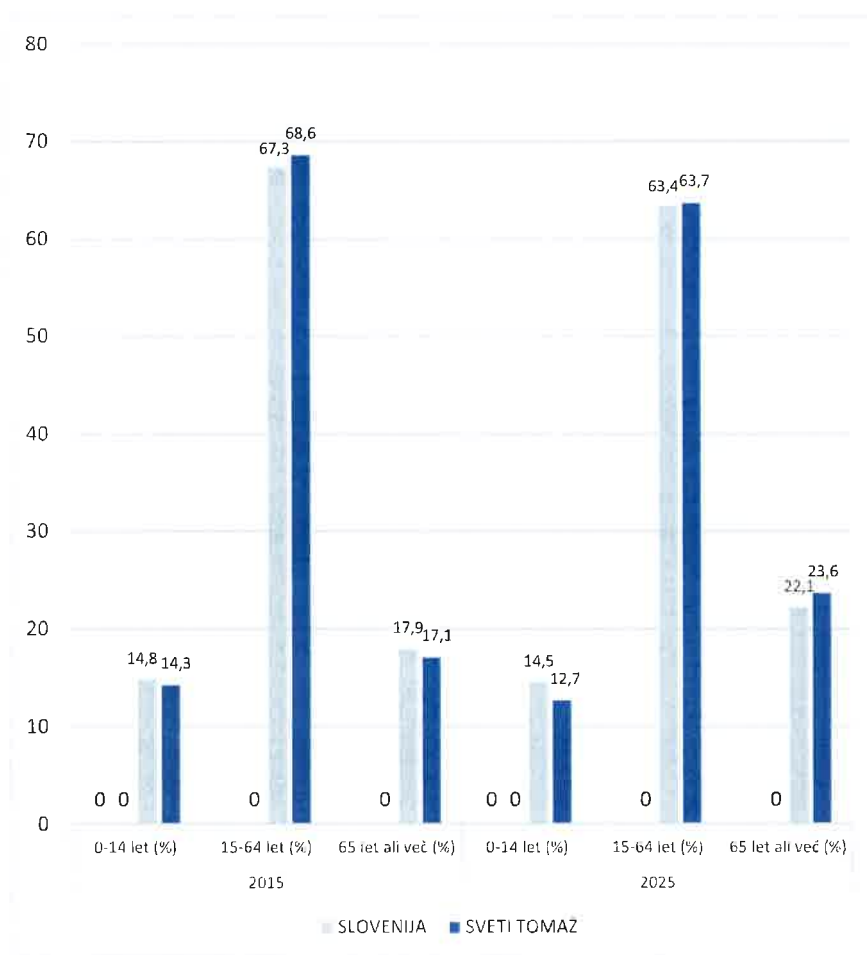
Učinkovitost strategije bo dosežena tudi z doslednim uresničevanjem vseh preostalih obveznih in strateških ciljev, ki so razporejeni v okviru posameznih mobilnostnih stebrov oziroma stebrov ukrepanja.

5 TRENUTNO STANJE V OBČINI

V okviru priprave OCPS so bile izvedene številne analize, terenski ogledi, ankete in javne razprave, ki skupaj omogočajo celovit vpogled v trenutno stanje prometnega sistema, prostorskih značilnosti ter mobilnostnih navad prebivalcev Občine Sveti Tomaž.

5.1 Demografski trendi

V občini Sveti Tomaž se je število prebivalcev med letoma 2015 in 2025 zmanjšalo za 3,1 %. Starostna sestava občine od leta 2015 nakazuje splošno razširjen trend staranja prebivalstva. V obravnavanem obdobju se je delež mlajših prebivalcev zmanjšal, delež starejših pa povečal. Povprečna starost občanov v letu 2025 znaša 46 let in je tako nekoliko nad slovenskim povprečjem, ki znaša 44,4 leta.



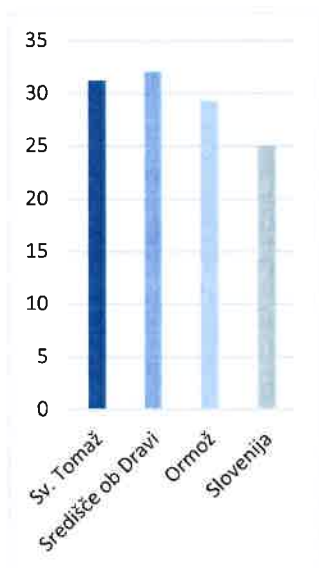
Slika 5-1: Delež prebivalcev glede na starost v občini Sveti Tomaž v letih 2015 in 2025
Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2025

Posledice spremembe starostne sestave se bodo začele kazati v spremenjenih mobilnostnih navadah prebivalcev. Pojavile se bodo tudi večje potrebe po prilagoditvi infrastrukture in ustrezni prometni ponudbi za ostarelo prebivalstvo.

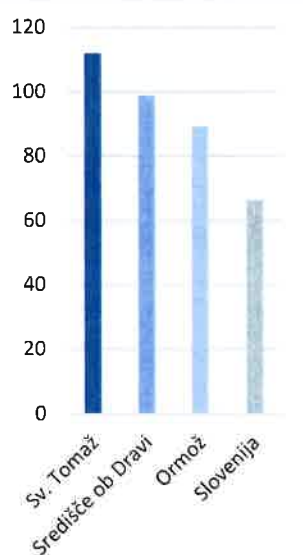
5.2 Kazalniki zdravja

Dobro je znano, da telesno neaktiven življenjski slog pomembno prispeva k poslabšanju zdravja prebivalstva. V Občini Sveti Tomaž nekateri zdravstveni kazalniki odstopajo od slovenskega povprečja. Med neugodne kazalnike sodijo povečana pojavnost prekomerne telesne teže in slabši telesni fitnes pri otrocih. Pri starejši populaciji izstopa povišana umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja.

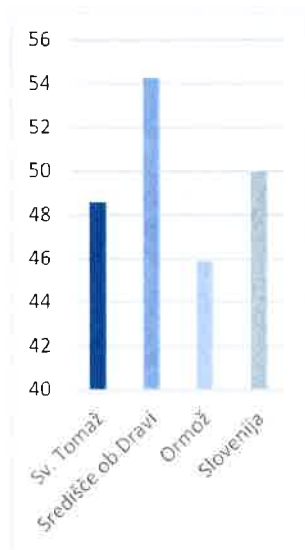
Prekomerna prehranjenost otrok 2024
(% med otroci in mladostniki v občini)



Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja
(0-74 let)
(stopnja na 1.000 prebivalcev)



Telesni fitnes otrok
(med 6. in 15. letom)



(Občina Sveti Tomaž - temno modra; povprečje Slovenije - siva)

Grafikon 5-1: Kazalniki zdravja v občinah Sveti Tomaž, Središče ob Dravi in Ormož
vir: NIJZ, Zdravje občin 2024

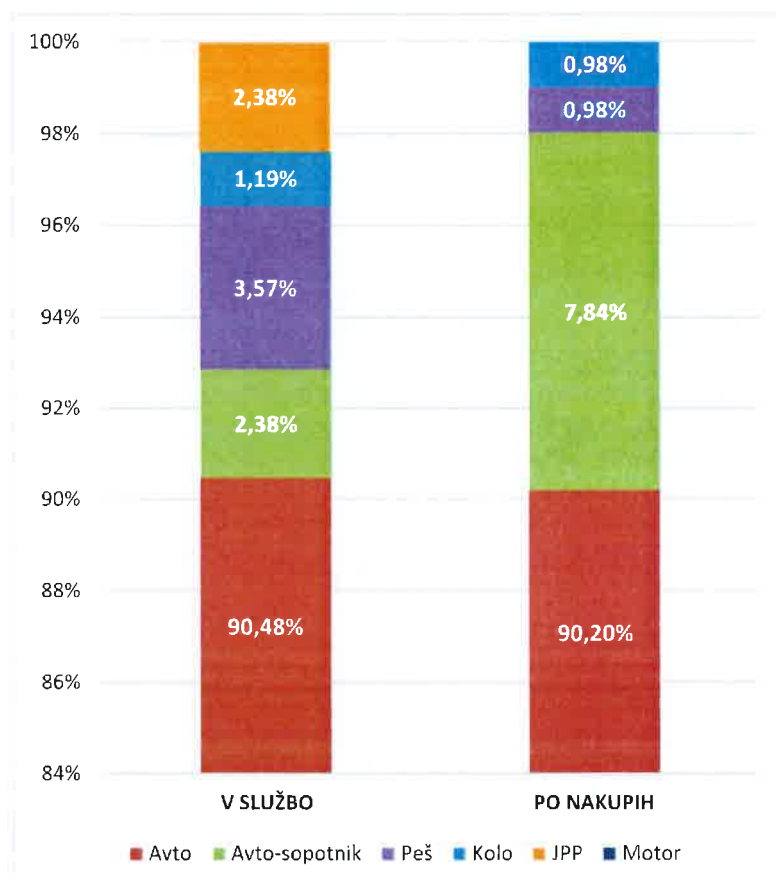
Z izboljšanjem pogojev za **aktivno mobilnost** – predvsem hoje in kolesarjenja – ter z zmanjševanjem izpostavljenosti prebivalcev prometnim onesnaževalcem, hrupu in tresljajem želimo dolgoročno prispevati k boljšemu zdravju in počutju občanov.

Prekomerna telesna teža pri otrocih ter mladostnikih sta v veliki meri posledica nezadostne telesne aktivnosti. To je mogoče izboljšati s **povečanjem deleža hoje in kolesarjenja pri vsakodnevni poteh v šolo**. Spodbujanje varnega in privlačnega okolja za aktivno mobilnost otrok zato predstavlja eno ključnih javnozdravstvenih prioritet v občini.

5.3 Mobilnostne navade in motorizacija

Rezultati anket so potrdili izrazito odvisnost prebivalcev občine Sveti Tomaž od osebnega avtomobila. Pri tem je treba poudariti, da je število dnevnih potovanj na delo in izobraževanje z osebnim avtomobilom (nekaj čez 90,48 %) višje, kot v okoliških in primerljivih podeželskih občinah.

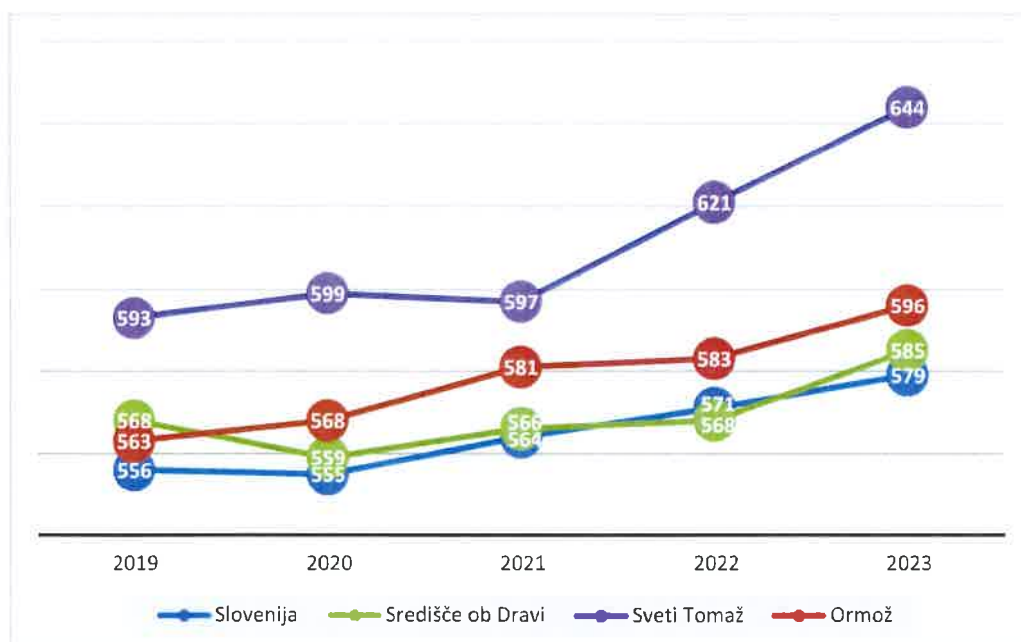
Pri potovanjih z namenom nakupovanja je odvisnost od osebnega avtomobila zelo podobna in znaša 90,2% vseh opravljenih poti. Tako visoka uporaba avtomobila je predvsem posledica razpršene poselitve, oddaljenosti do bližnjih središč (Ormož, Ptuj, Maribor) in zelo slabe ponudbe javnega potniškega prometa na teh poteh oziroma relacijah. Neki omejen del k temu prispeva tudi neobstoje varnih in privlačnih kolesarskih povezav, saj je mogoče sklepati, da bi občani na krajših potovanjih pogosteje uporabljali kolo ob izgrajenih privlačnih kolesarskih povezavah.



Slika 5-2: Načini potovanja na delo in po nakupih v občini Sveti Tomaž

Vir: Anketa za splošno javnost 2025, UM FGPA

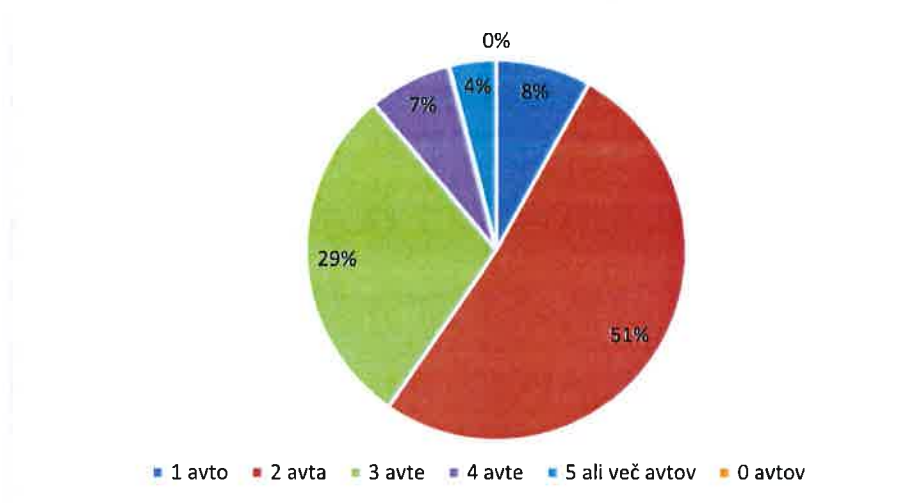
Stopnja motorizacije je v Občini Sveti Tomaž z 644 osebnimi avtomobili na 1.000 prebivalcev, daleč najvišja med konzorcijskimi občinami in tudi krepko nad slovenskim povprečjem (579 avtomobilov na 1.000 prebivalcev v letu 2023). Število registriranih vozil se v zadnjih letih konstantno povečuje, kar potrjuje trend vse večje motorizacije v Sloveniji in tudi znotraj EU. Tak razvoj predstavlja pomemben izziv za prometni sistem, saj povečuje obremenitev cest, vpliva na prometno varnost ter ima negativne posledice za okolje in kakovost bivanja.



Slika 5-3: Stopnja motorizacije v občinah Sveti Tomaž, Ormož in Središče ob Dravi v letih 2019-2023

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Iz podrobnejše analize lastništva osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Občini Sveti Tomaž je razvidno, da ima 91 % gospodinjstev v lasti dva ali več osebnih avtomobilov.



Slika 5-4: Število avtomobilov v gospodinjstvih anketirancev iz Občine Sveti Tomaž

Vir: Anketa za splošno javnost 2025, UM FGPA

5.4 Prometna varnost

V petletnem obdobju (1.1.2020 – 31.12.2024) se je na območju občine pripetilo 32 prometnih nesreč. Med njimi ni bilo smrtnih žrtev; štiri osebe so bile huje poškodovane, 15 pa lažje. Kar 32 nesreč se je končalo brez telesnih poškodb. Ranljivih udeležencev je bilo v nesrečah malo – evidentirana sta bila

dva, od tega en hudo in en lažje telesno poškodovan kolesar. Ti podatki potrjujejo, da je formalno stanje prometne varnosti v občini dobro.



Slika 5-5: Zemljevid (lokacije) prometnih nesreč v Občini Sveti Tomaž od leta 2005

Vir: Prostorsko informacijski sistem - PISO

Občutena varnost. Kljub ugodni statistiki je treba opozoriti na pomemben vidik subjektivne prometne varnosti. Ankete med prebivalci kažejo, da se številni ranljivi udeleženci (pešci, kolesarji, otroci in starejši) v prometu ne počutijo varno. To zmanjšuje pripravljenost prebivalcev za uporabo aktivnih oblik mobilnosti (hoja in kolesarjenje). Značilen je tudi primer ravnanja staršev, ki zaradi pomanjkanja zaupanja v varnost šolskih poti otroke pogosto vozijo z avtomobilom do šole. Pri tem je treba hkrati poudariti, da je delež hoje otrok v šolo z 11,1% relativno spodbuden.

Izboljšanje prometne varnosti, še posebej ranljivih udeležencev v prometu (pešci in kolesarji), je eden ključnih ciljev OCPS.

5.5 Ocena nujnosti ukrepanja po posameznem stebru mobilnosti

V okviru participativnega procesa priprave OCPS so različni deležniki – predstavniki javnih zavodov, gospodarstva, civilne družbe in občinske uprave – opredelili področja, kjer je ukrepanje najnujnejše. V ospredju se je izoblikovala potreba po izboljšanju **kolesarskega prometa**, ki je bil ocenjen kot ključno področje za ukrepanje. Največje pomanjkljivosti so bile prepoznane v nezadostnih in med seboj ne sklenjenih kolesarskih površinah ter pomanjkanju varnih odstavnih mest – parkirišč za kolesa.

Na drugo mesto po nujnosti ukrepanja so deležniki uvrstili **javni potniški promet**. Izpostavili so predvsem omejeno ponudbo prevozov, zlasti ob koncih tedna, slabšo dostopnost prebivalcev iz bolj oddaljenih zaselkov do postajališč JPP ter predolgi potovalnih časih, ki ne omogočajo konkurenčnosti z osebnim avtomobilom. Pri tem je treba poudariti, da občina na področju medkrajevnega linijskega prometa nima neposrednih pristojnosti, njena vloga pa je predvsem pobudniška in koordinacijska – v sodelovanju z regijskimi in državnimi institucijami.

Na **tretjem mestu** po oceni nujnosti sledi področje **peš prometa**, kjer so bili izpostavljeni ukrepi za postopno vzpostavljanje varne, privlačne in sklenjene mreže peš povezav. Posebna pozornost bo posvečena zagotavljanju varnih šolskih poti.

Na **četrtem mestu**, sicer s precejšnjim odmikom, sledi področje **motornega prometa**, kjer so bili kot ključni poudarki navedeni slaba navezanost občine na daljinske cestne povezave (avtoceste in hitre ceste), slabe ozaveščenosti in »kultura« voznikov ter oviranje vožnje s strani traktorjev in kmetijskih strojev.

Na **zadnjem mestu** po nujnosti ukrepanja so deležniki ocenili področje **celostnega prometnega načrtovanja**. Kljub najnižji oceni po nujnosti to področje ostaja pomembno z vidika systemskega in dolgoročnega pristopa k razvoju trajnostne mobilnosti, saj omogoča usklajevanje prometnih ukrepov z urbanističnim, gospodarskim in prostorskim razvojem občine.

Tabela 5-1: Razvrstitev nujnosti ukrepanja po posameznem mobilnostnem stebru – ocena deležnikov

1.	<i>Kolesarski promet</i>	2,37
2.	<i>Javni potniški promet</i>	2,35
3.	<i>Peš promet</i>	2,32
4.	<i>Motoriziran promet</i>	1,99
5.	<i>Celostno prometno načrtovanje</i>	1,89

6 PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA

V tem poglavju je opredeljenih pet ključnih področij oziroma stebrov ukrepanja. Ukrepi so usmerjeni v celostno prometno načrtovanje, spodbujanje hoje, podporo kolesarjenju, razvoju prilagodljivega javnega prevoza ter upravljanju motornega prometa. Posamezni stebri se med seboj povezujejo in na številnih ravneh dopolnjujejo, s čimer tvorijo celovit in usklajen pristop k načrtovanju prometa v občini.



Slika 6-1: Stebri ukrepanja prometne strategije

1. Strateško celostno prometno načrtovanje

- Ukrepanje na področju izboljšanja načrtovalskih praks: krepitev povezovanja prometnega in prostorskega načrtovanja, sistematično spremljanje podatkov in razvoj lokalnih kapacitet za upravljanje prometa.

2. Spodbujanje hoje

- Ukrepi za izboljšanje varnosti in udobja za pešce: urejanje varnih šolskih poti, skrajševanje razdalj med naselji in storitvami, oblikovanje kakovostnega javnega prostora za pešce.

3. Podpora kolesarjenju

- Ukrepi za večjo varnost, dostopnost in privlačnost kolesarskega prometa: razvoj osnovnega omrežja, umirjanje prometa, promocija kolesarjenja v vsakodnevni mobilnosti.

4. Prilagodljiv javni prevoz

- Ukrepi za nadgradnjo in optimizacijo javnega potniškega prometa: izboljšanje povezav z regionalnimi središči, kakovostna avtobusna postajališča, usklajevanje voznih redov z dejanskimi potrebami prebivalcev.

5. Upravljanje motornega prometa

- Ukrepi za umirjanje, preusmerjanje in racionalizacijo motornega prometa: izboljšanje prometne varnosti, zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje, zagotavljanje enakovrednih pogojev za vse udeležence v prometu in ustreznejša prometna navezava Sveti Tomaž z bližnjimi regijskimi središči v Sloveniji in širše.

6.1 Strateška vodila

Strateška vodila usmerjajo izvajanje celostne prometne strategije 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 ter bodo omogočale učinkovito spremljanje napredka v fazi izvajanja strategije.

Tabela 6-1: Kazalniki za spremljanje strateških ciljev po posameznem stebru ukrepanja

STEBER UKREPANJA	STRATEŠKO VODILO	CILJ (strateški in obvezni)	KAZALNIKI	OPIS KAZALNIKA	Izhodiščna vrednost (2025)	Ciljna vrednost (2032)
Celostno prometno načrtovanje (CPN)	Krepitev načel celostnega prometnega načrtovanja v vsakodnevnem odločanju občine in izboljšanje komunikacije z javnostjo.	Cilj: Vključevanje načel CPN v vsakodnevne odločitve za izboljšanje kakovosti izvedenih ukrepov in boljšo ozaveščenost prebivalcev	Kazalnik 9: število sestankov deležnikov (OCPs)	Kazalnik števila sestankov deležnikov, ki so vključeni v izvajanje strategije.	1 x sestanek / leto	2 x sestanek / leto
			Kazalnik 10: sporočilo za javnost (OCPs)	Redna obveščanja javnosti o napredku in rezultatih strategije s pomočjo priprave in širjenja sporočil za javnost.	1 x sporočilo / leto	2 x sporočilo / leto
			Kazalnik 3: Delež otrok, ki v šolo prihaja brez spremljevalca odraslih (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža otrok, ki v šolo prihaja peš, s kolesom (skiro, rollerji, kotalke, rolka), brez spremljevalca odraslih (sam ali s prijetelji) za 5 % do leta 2032.	11,1 % (vsota = hoja in kolo – sam (a) ali s prijatelji)	16,1 % (vsota = hoja in kolo – sam (a) ali s prijatelji)
Hoja	Vzpostaviš varnih, privlačnih in povezanih pешpoti do ključnih ciljev v občini.	Cilj: Varne peš povezave do ključnih ciljev potovanj v občini	Kazalnik 7: Podatki o prometnih nesrečah	Brez prometnih nesreč s smrtjo in hudimi telesnimi poškodbami z udeležbo pešcev. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (2020-2024), ki znaša = 0 smrtnih žrtev in 0 hudo telesno poškodovanih z udeležbo pešca.	0 / leto (smrtne žrtve) 0 / leto (hudo telesno poškodovanih)	0 / leto (smrtnih žrtev) 0 / leto (hudo telesno poškodovanih)
		Cilj: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti (obvezni)	Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža hoje vzdolž glavnih prometnic oz. ključnega prometnega prereza v občini za 2 % do leta 2032.	9 % (hoja)	11 % (hoja)

Kolesarjenje	Zagotavljanje varnih in privlačnih kolesarskih povezav ter spodbujanje kolesarjenja pri vsakodnevnih potovanjih ter prostoračasnih in rekreacijskih aktivnosti.	Cilj: Zagotavljanje varnih in privlačnih kolesarskih povezav ter spodbujanje kolesarjenja.	Kazalnik 7: Podatki o prometnih nesrečah	Brez prometnih nesreč s smrtjo in hudiimi telesnimi poškodbami z udeležbo kolesarjev. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (2020-2024).	0 / leto (smrtne žrtve) 0,2 / leto (s hudiimi telesnimi poškodbami z udeležbo kolesarja)	0 / leto (smrtnih žrtve) 0 / leto (s hudiimi telesnimi poškodbami z udeležbo kolesarja)
		Cilj: Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci (obvezni)	Kazalnik 2: Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo; (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža kolesarjenja pri poteh v šolo za 2,5 % do leta 2032.	0 % (kolo, tudi e-kolo in e-skiro)	2,5 % (kolo, tudi e-kolo in e-skiro)
Javni potniški promet	Izboljšanje ponudbe (dvig frekvence) in hitrosti potovanj z javnim potniškim prometom	Cilj: Večji delež občanov za pot na delo uporablja JPP (avtobus)	Kazalnik 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža javnega prevoza (avtobusni) pri poteh na delo za 2 % do leta 2032.	0 %	2 %
Motorni promet	Zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje in varnost z ukrepi umirjanja prometa.	Cilj: Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (obvezni)	Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (obvezni)	Kazalnik zmanjšanja deleža osebnih in tovornih motornih vozil vzdolž glavnih prometnic oz. ključnih prometnih prevezov v občini za 5% do leta 2032, glede na izhodiščno leto 2025.	78 % (2025)	73 % (2032)
		Cilj: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Kazalnik 7: Podatki o prometnih nesrečah (obvezni)	Brez prometnih nesreč s smrtjo in hudiimi telesnimi poškodbami. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (2020-2024).	0 / leto (smrtne žrtve) 0,8 / leto (s hudiimi telesnimi poškodbami)	0 / leto (smrtnih žrtve) 0 / leto (s hudiimi telesnimi poškodbami)

6.2 Strateško celostno prometno načrtovanje

Krepitev načel celostnega prometnega načrtovanja v vsakodnevem odločanju občine ter izboljšanje komunikacije z javnostjo in deležniki je osrednje vodilo tega poglavja.

Z izdelavo Občinske celostne prometne strategije (OCPS) Občina Sveti Tomaž uveljavlja celostno prometno načrtovanje na svojem območju. Tak pristop prometne izzive obravnava **celovito** – vključuje vse udeležence v prometu, s posebnim poudarkom na ranljivih skupinah (pešci, kolesarji, otroci, starejši) – ter na **več ravneh upravljanja** (občinski, medobčinski in regionalni). Pomembna značilnost pristopa je tudi **stalno spremljanje in vrednotenje izvajanja strategije** ter njena prenova vsakih sedem let, skladno z zakonskimi zahtevami.

Za učinkovito izvajanje OCPS bo občina imenovala **odgovorno osebo** za koordinacijo izvajanja ukrepov, redno komuniciranje z javnostjo in partnerji ter spremljanje doseganja zastavljenih ciljev. Naloge te osebe bodo vključevale tudi redno poročanje o napredku, spodbujanje vključevanja deležnikov ter predlaganje prilagoditev ukrepov glede na dejanske učinke in nove izzive.

Za zagotovitev doslednega izvajanja akcijskega načrta bo občina poskrbela, da bodo posamezni ukrepi OCPS v čim večji meri vključeni v vsakoletne proračunske načrte. To bo omogočilo pravočasno načrtovanje sredstev za prometne izboljšave ter njihovo sistematično izvajanje. Pomemben poudarek bo tudi na usklajenosti **prostorskih aktov** (občinski prostorski načrt in izvedbeni prostorski akti) z vizijo in cilji OCPS. Posamezni projekti bodo zato obravnavali prometne in prostorske vsebine celovito, z vidika trajnostne mobilnosti in kakovosti javnega prostora.

Občina bo aktivno sodelovala tudi pri pripravi **regionalne celostne prometne strategije** (RCPS), kar bo omogočilo boljšo povezanost občin, usklajene ukrepe na medobčinskih prometnih povezavah ter učinkovitejšo uporabo regionalnih finančnih sredstev. Prav tako bo občina še naprej dejavna partnerica v **nacionalnih in evropskih projektih** s področja trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja, kar bo omogočilo prenos dobrih praks, pridobivanje dodatnih sredstev ter večjo prepoznavnost občine na tem področju.

Trenutno stanje

Občina Sveti Tomaž še nima sprejete samostojne celostne prometne strategije, vendar s pristopom k pripravi Občinske celostne prometne strategije v skladu z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju izraža visoko stopnjo angažiranosti na področju trajnostne mobilnosti.

Ključni izzivi

Nezadostna horizontalna in vertikalna usklajenost med deležniki, pomanjkanje sistematičnega spremljanja prometnih podatkov, omejene zmogljivosti za izvajanje in evalvacijo ukrepov.

Priložnosti in potencialni ukrepi

Uvedba digitalnega spremljanja kazalnikov, krepitev kompetenc občinske uprave za vodenje in pripravo prometnih projektov, oblikovanje in krepitev medobčinskega sodelovanja in priprava ter vključitev v RCPS – Regijsko CPS.

Prioritete občine

- vzpostavitev stalne koordinacijske skupine za izvajanje in spremljanje ukrepov OCPS,
- vključevanje načel celostnega prometnega načrtovanja v občinske investicijske projekte,
- redno obveščanje javnosti o napredku, s poudarkom na vključevanju šole in lokalnih društev,
- priprava podlag in sodelovanje pri pripravi Regijske celostne prometne strategije (RCPS Podravje).

Ukrepi:

1.1 Izdelava zasnove celovitega omrežja peš in kolesarskih povezav vključno s potrebnimi ukrepi umirjanja motoriziranega prometa

Izdela se idejna zasnova peš in kolesarskih povezav z akcijskim načrtom. Z idejno zasnovo se opredeli celovito sklenjeno omrežje neposrednih, varnih ter privlačnih kolesarskih in peš povezav, ki obsegajo tudi sprehajalne in rekreacijske poti ter turistične povezave. Opredelijo se območja omejene hitrosti in umirjenega prometa. Določi se etapnost izvedbe na podlagi izbranih relevantnih kriterijev: poselitve, šolska pot, pomembnost povezave, stopnja predhodne izvedbe, predvideno povečanje prometne varnosti, zahtevnost izvedbe in možnost črpanja nacionalnih/evropskih sredstev.

1.2 Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja

Povezovanje in sodelovanje se bo izvajalo v obliki rednih koordinacijskih sestankov med sosednjimi občinami in širše. Osrednje teme medobčinskih sestankov bodo predvsem: kolesarska infrastruktura, potencialni javni sistem izposoje koles, javni potniški promet, storitev prevoza na poziv, urejanje državnih cest, urejanje površin za sopotništvo ob navezavah na bodočo hitro cesto Hajdina – Ormož. Po ustanovitvi regijskega centra mobilnosti bo občina sodelovala z njihovimi predstavniki na področju mobilnosti in dostopnosti na medobčinski ravni. Z občinami v regiji bo sodelovala pri pripravi regijske celostne prometne strategije (RCPS).

1.3 Uravnoteženo načrtovanje z vidika vseh uporabnikov javnih prometnih površin in prostora

Uravnoteženo načrtovanje pomeni enakovredno obravnavanje vseh udeležencev v prometu, aktivno vključevanje deležnikov pri izvedbi ukrepa in izvajanje več med seboj povezanih ukrepov hkrati. Ob izgradnji ali rekonstrukciji infrastrukture in/ali spremembi pogojev mobilnosti se enakovredno upošteva vse uporabnike prostora in potovalne načine, pri čemer se da prednost ranljivejšim skupinam udeležencev v prometu. Prioritete se določajo na podlagi strateških vodil strategije in pozitivnih sinergijskih učinkov za vse uporabnike (pešce, kolesarje, potnike JPP, voznike). Postopno se uvaja čim bolj uravnotežen proračun z enakovredno obravnavo vseh načinov potovanj v občini.

1.4 Delo z javnostjo – ozaveščanje o pomenu preventive na področju prometne varnosti

Ukrep vključuje izvajanje informativno-izobraževalnih aktivnosti za različne ciljne skupine z namenom povečanja zavesti o prometnih tveganjih in pomenu preventivnega ravnanja v prometu. S tem se krepí prometna kultura in spodbuja varnejše in odgovorno vedenje vseh udeležencev v prometu.

1.5 Aktivno sodelovanje v projektih in pobudah EU

Tudi v prihodnje je predvideno vključevanje v evropske projekte in pobude na temo celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti. Ukrep je namenjen pridobivanju sredstev za sofinanciranje ukrepov strategije.

1.6 Redna prenova strategije OCPS

Po 2-letnem obdobju je predvidena revizija (npr. manjši popravki ciljnih vrednosti kazalnikov) in pred iztekom 7-letnega planskega obdobja se pristopi k prenovi obstoječe strategije.

1.7 Spremljanje kazalnikov OCPS (merjenje učinka)

Vzpostavitev sistema rednega spremljanja, vrednotenja in poročanja kazalnikov OCPS pristojnemu ministrstvu.

1.8 Delo z javnostjo – ozaveščanje o pomenu celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti

Ukrep zajema aktivnosti obveščanja in vključevanja javnosti z namenom povečanja razumevanja koristi trajnostne mobilnosti ter vloge celostnega prometnega načrtovanja pri oblikovanju bolj dostopnega, varnega in zdravega bivalnega okolja. Ključna je krepitev podpore lokalne skupnosti pri prehodu na trajnostne prometne rešitve.

1.9 Krepitev kompetenc občinske uprave in povečanje integracije med sektorji na občini

Predvidijo se redna izobraževanja, študijski obiski, ogledi dobrih praks s področja celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti za zaposlene v občinski upravi.

1.10 Promocija dosežkov strategije OCPS

Aktivno se promovirajo dosežki OCPS pri doseganju zastavljenih ciljev.

1.11 Sodelovanje v kampanji – Evropski teden mobilnosti (ETM)

Vsako leto se Občina Sveti Tomaž aktivno vključi v kampanjo Evropskega tedna mobilnosti, katere osnovni namen je ozaveščanje širše javnosti o pomenu trajnostne mobilnosti.

6.3 Spodbujanje hoje

Vzpostavitev varnih, privlačnih in povezanih pešpoti do ključnih ciljev potovanj v občini je osrednje vodilo na področju hoje.

Hoja je osnovna oblika trajnostne mobilnosti, saj omogoča neposredno dostopnost do ciljev poti in hkrati prispeva k zdravemu življenjskemu slogu prebivalcev. Kakovostna, varna in celostno povezana infrastruktura za pešce je ključni predpogoj za spremembo potovalnih navad v smeri trajnostne mobilnosti.

Trenutno stanje

Infrastruktura za pešce je v osrednjem delu občine ustrezno urejena. Manjkajo povezave med naselji, ki so prostorsko sicer precej razpršena. Ponekod ob državni cesti R3-713/4910 Ljutomer – Savci – Ptuj je izgrajen le enostranski pločnik, kljub obojestranski pozidavi. Občani poročajo o povišanih vozniških hitrostih motoriziranega prometa skozi naselja, primakuje ukrepov za umirjanje prometa oz. celostno preurejen prometni prostor znotraj naselij.

Ključni izzivi

- manjkajoče povezave med naselji in do ključnih storitev in
- nevarnosti zaradi višjih hitrosti motoriziranega prometa znotraj naselij.

Priložnosti in potencialni ukrepi

- ureditev šolskih poti in izboljšanje infrastrukture (pločniki, prehodi) in
- umirjanje prometa skozi naselja.

Prioritete občine

Zagotavljanje varnosti otrok in ranljivih skupin, izboljšanje povezljivosti v občinskem središču in med naselji, dvig kakovosti bivanja in večja uporaba hoje, kot osnovnega načina mobilnosti. Sklenjeno omrežje pešpoti se bo vzpostavljalo postopno, poudarek bo posvečen osenčenju in osvetlitvi.

Ukrepi:

2.1 Nadalnje vzpostavljanje varnih šolskih poti na celotnem območju občine

Na šolskih poteh oziroma vzdolž njih se intenzivno izvajajo ukrepe umirjanja prometa in zgradi oz. dogradi pločnike ali uredi pešpoti, ločeno od motornega prometa. Prioriteta so najbolj obremenjene ceste. Na izrazito malo prometnih cestah znotraj naselij se lahko zariše peš pasove na voziščih, ob ustreznem hitrostnem režimu (največ 30 km/h) ter izvedenih ukrepih umirjanja prometa. Uredi se dostopne peš površine do postajališč šolskih avtobusov.

2.2 Dograditev celovitega sklenjenega omrežja peš povezav

Ukrepi bodo prednostno usmerjeni v izboljšanje varnosti pešcev na ključnih nevarnih točkah v občini. Postopno bo vzpostavljeno celotno sklenjeno omrežje peš povezav tako, da bodo zgrajeni manjkajoči pločniki, obstoječi neustrezni bodo razširjeni, urejale se bodo pešpoti, ločene od motornega prometa. Kjer ni prostorskih možnosti se spremeni prometni režim in/ali intenzivno izvede ukrepe umirjanja prometa ter se pešce vodi po skupnih prometnih površinah. Prehode za pešce se zgošča in ureja preboje za pešce oziroma bližnjice. Poleg osnovnih vsakodnevnih poti bo občina proučila tudi možnost za razvoj prostočasnih in turističnih povezav, lahko tudi vzdolž oziroma skupaj s kolesarskimi povezavami, ki bodo obogatile ponudbo aktivnega preživljanja prostega časa v občini.

2.3 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe

Nadaljujeta se evidentiranje in odpravljanje funkcionalnih ovir pred javnimi objekti in na najpomembnejših peš povezavah v občini (poglobljeni pločniki, taktilne oznake,...). Zagotovi se zadostno število parkirnih mest za funkcionalno ovirane osebe z ustrežno peš navezavo do bližnjih objektov. Poleg spremljanja in zbiranja pobud gibalno oviranih se pripravi akcijski načrt za prilagajanje javnih površin za druge skupine invalidov, kot so slepi in slabovidni. Pri novogradnjah se posebna pozornost nameni vodenju vseh funkcionalno oviranih oseb.

2.4 Ureditev javnih površin

V večjih naseljih se uredijo kakovostne javne površine, namenjene druženju, srečevanju in varnemu zadrževanju prebivalcev vseh starosti, z omejenim ali izključenim motornim prometom. Javne površine se opremijo z zasaditvami, urbano opremo in senčnimi prostori. Poseben poudarek se nameni vključevanju lokalnega prebivalstva in ciljnih skupin v proces načrtovanja in urejanja prostora, s čimer se spodbuja občutek pripadnosti in krepi kakovost bivanja v celotni občini.

2.5 Opremljanje (urbana oprema) poti in trgov

Obstoječe peš povezave in druge javne površine za pešce, kot so trgi, ploščadi, javna zbirališča se opremi z urbano in drugo opremo kot na primer: vodni elementi, klopi, pitniki, koši za smeti, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke, informacijske table ipd.

Na obstoječih in načrtovanih peš povezavah in drugih javnih površinah za pešce (npr. javna zbirališča oziroma prostori za druženje) se preveri smotrnost umestitve ustrezne urbane in druge opreme kot na primer: vodni elementi, klopi, pitniki, koši za smeti, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke, informacijske table ipd. V primeru smotrnosti se opremljanje postopno izvede.

2.6 Označitev poti s kažipotmi

Ukrep zajema postavitve jasnih in enotno oblikovanih kažipotov za pešce, s ciljem izboljšanja orientacije in prepoznavnosti poti. Z navedbo časov hoje do pomembnih ciljev se dodatno spodbuja k hoji po občini.

2.7 Ozelenitev peš površin

Ukrep vključuje zasaditve ob pešpoteh in javnih površinah z namenom povečanja biotske raznovrstnosti, izboljšanja estetske podobe naselij in prispevka k zeleni preobrazbi prostora.

2.8 Javna razsvetljava vzdolž pešpoti in površin

Ukrep predvideva ureditev ustrezne javne razsvetljave ob pešpoteh in javnih površinah z namenom izboljšanja prometne varnosti ter povečanja občutka osebne varnosti pešcev, zlasti v večernem in nočnem času.

2.9 Osenčenje poti in peš površin

Ukrep zajema zasaditev dreves na izpostavljenih pešpoteh in javnih prostorih z namenom povečanja udobja in zaščite uporabnikov pred vročino ter sončno pripeko.

6.4 Podpora kolesarjenju

Izgradnja varnih, privlačnih in sklenjenih kolesarskih povezav ter spodbujanje kolesarjenja kot vsakodnevne izbire načina potovanja je osrednje vodilo tega poglavja.

Kolesarski promet postaja vse bolj priljubljen način mobilnosti. To velja tako za dnevna potovanja, kot prostočasne in turistične namene oziroma aktivnosti. Tudi kolesarski promet prispeva k zdravemu življenjskemu slogu prebivalcev. Kakovostne, varne in celostno povezane kolesarske površine pa so ključni predpogoj za spremembo potovalnih navad v smeri trajnostne in aktivne mobilnosti.

Trenutno stanje

Kolesarska infrastruktura je pomanjkljiva oz. je na območju občine ni. Če izvzamemo državno cesto, gre sicer po večini za t.i. malo prometne ceste, kjer ločene površine za kolesarje niso nujno potrebne. Je pa izgradnja ločenih kolesarskih površin, kljub temu, zaradi zagotavljanja višje ravni varnosti in udobja za kolesarje v interesu celostnega prometnega načrtovanja in zagotavljanja pogojev za bolj uravnoteženo in trajnostno mobilnost.

Ključni izzivi

- pomanjkanje samostojnih kolesarskih površin,
- nevarnosti zaradi nestrpnosti voznikov in deljene rabe cest in
- nizka raba kolesa za vsakodnevne potrebe.

Priložnosti in potencialni ukrepi

- vzpostavitev varne lokalne mreže poti,
- navezava na daljinske (regijske) povezave (daljinsko D8 pri Gomili in glavno G17 Ormož - Ljutomer) in
- gradnja kolesarnic, promocija kolesarjenja in izobraževanje/ozaveščanje voznikov.

Prioritete občine

Razvoj celovitega, varnega in uporabnega oz. do uporabnikov prijaznega kolesarskega omrežja, ki omogoča šolarjem, zaposlenim in rekreativcem varno uporabo kolesa; povezljivost okoliških naselij z občinskim središčem in med posameznimi naselji in navezava na daljinske in regijske povezave v bližini (daljinsko D8 pri Gomili in glavno G17 Ormož - Ljutomer).

V prihodnjih letih si bo občina prizadevala za vzpostavitev kakovostne mreže kolesarskih povezav, tako znotraj občine kot tudi v navezavi na sosednje občine. Prednost bodo imele relacije z največjim potencialom za dnevno mobilnost in turizem ter rekreacijo.

Proučena bo možnost izgradnje samostojnih, ločenih kolesarskih poti, ki ne bodo umeščene zgolj na pločnike, temveč bodo v čim večji meri potekale ločeno od motornega prometa ali po vozišču s posebnimi varnostnimi ukrepi. Cilj je zagotoviti varne in privlačne kolesarske površine, ki jih bodo lahko varno in samostojno uporabljali tudi otroci npr. na poti v šolo.

Preučena bo tudi možnost izgradnje rekreacijsko turističnih kolesarskih povezav in sprehajalnih poti, ki bi bile namenjene rekreativnim kolesarjem, turistom in pohodnikom ter bi dodatno prispevale k razvoju lokalnega turizma in promociji aktivne mobilnosti.

Ukrepi:

3.1. Dograditev celovitega kolesarskega omrežja na območju občine

V naseljih in med njimi se v skladu z finančnimi zmožnostmi in potrebami dogradi manjkajoča kolesarska infrastruktura, obstoječe površine pa se po potrebi nadgradijo ali razširijo. Kjer prostorske možnosti ne omogočajo gradnje ločenih kolesarskih poti, se prometni režim prilagodi v korist skupnih prometnih površin, s poudarkom na umirjanju motornega prometa. Občinsko kolesarsko omrežje se naveže na daljinske in regijske povezave ter tako oblikuje celovit sistem, ki omogoča varno, udobno in privlačno vsakodnevno ter prostočasno kolesarjenje.

3.2 Označitev kolesarskih povezav in kašipoti

Vzpostavi se jasna in pregledna prometna signalizacija ter namestijo kašipoti, ki uporabnikom omogočajo lažjo orientacijo in varnejšo uporabo kolesarskega omrežja.

3.3 Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarskega prometa

Izvajale se bodo informativne in ozaveševalne kampanje ter različni dogodki, namenjeni povečanju prepoznavnosti kolesarjenja kot trajnostnega načina mobilnosti in spodbujanju njegove uporabe v vsakodnevnih potovanjih.

3.4 Urejanje parkirnih mest za kolesa

Vzpostavijo se varna in dostopna parkirna mesta za kolesa na ključnih lokacijah v občini. Ta bodo omogočala enostavno, varno in pregledno parkiranje oziroma začasno odlaganje koles, s čimer se bo povečala njihova uporaba v vsakodnevni mobilnosti in pri opravkih po občini.

3.5 Ureditev kolesarskih počivališč

Občina si bo prizadevala za ureditev dodatnih kolesarskih počivališč (obstoječa so pri kulturnem domu, pri šoli in pri trgovini) predvsem ob pomembnejših turistično rekreativnih povezavah. Počivališča bodo opremljena s klopmi, mizami, stojali za kolesa, informacijskimi tablam, nadstreški in drugo opremo. Namenjena bodo, tako daljinskim kolesarjem, ki se bodo ob njih lahko ustavili ter spoznali turistične znamenitosti in ponudbo v občini, kot rekreacijskim kolesarjem, katerim bodo zagotavljala zaščito pred vremenskimi vplivi ter prijeten prostor za počitek in druženje.

6.5 Prilagodljiv javni prevoz

Izboljšanje dostopnosti, kakovosti in preglednosti informacij o storitvah javnega potniškega prometa predstavlja ključno vodilo na področju javnega prevoza.

Za doseg tega cilja bo občina sistematično razvijala mehanizme za zbiranje, oblikovanje in posredovanje pobud pristojnim za izboljšanje avtobusnih povezav znotraj občine ter do sosednjih občin in predvsem regionalnih središč.

Ukrepanje bo zajemalo pobude za prilagoditev voznih redov, uvedbo novih linij in postajališč ter usklajevanje z avtobusnimi prevozniki in drugimi upravljavci javnega prevoza. Poseben poudarek bo namenjen izboljšanju dostopnosti v območjih s slabšo povezljivostjo, kjer bo občina z usmerjenimi pobudami in partnerskim sodelovanjem stremela k čim bolj enakopravni dostopnosti vseh občanov do javnega prevoza.

Za zagotavljanje varnega in dostopnega prevoza otrok v vzgojno-izobraževalne ustanove bo občina nadaljevala z organizacijo in upravljanjem sistema šolskih prevozov. Ta bo prilagojen dejanskim potrebam uporabnikov ter usklajen z najvišjimi standardi prometne varnosti. S ciljem racionalizacije stroškov bo izvajanje (vsaj delno) v lastni režiji oziroma s strani osnovne šole.

Trenutno stanje

Dostop do JPP je relativno dober, razen v bolj oddaljenih zaselkih. Ob delovnikih je potnikom na razpolago 11 voženj dnevno v smeri proti Ptuj in 8 v smeri proti Ormožu ter obratno. Ob vikendih te povezave žal v celoti odpadejo.

Delež občanov s sprejemljivo dostopnostjo⁶ do JPP je v letu 2023 znašal 54,39 % s trendom izboljšanja, saj je v letu 2019 ta delež znašal 53,30%. Delež občanov s primerno dostopnostjo⁷ do JPP pa je v letu 2023 znašal 23,52 %.

Ključni izzivi

Slaba frekvenca voženj predvsem ob koncih tedna, prevelika oddaljenost od postajališč v bolj oddaljenih zaselkih, slaba dostopnost postajališč za osebe z omejitvami in delno tudi starejše.

Priložnosti in potencialni ukrepi

Uvedba dodatnih prevozov do bližnjih središč Ptuj in Ormož, predvsem ob koncih tedna. Proučitev smotrnosti uvedbe prevozov na poziv in nadgradnja oziroma prenova postajališč.

Prioritete občine

Izboljšanje dostopnosti do javnega potniškega prometa (JPP) za šolarje, starejše in delovno aktivne prebivalce ostaja ena ključnih razvojnih nalog občine. Zaradi razpršene poselitve in večjih oddaljenosti med naselji mora občina v naslednjem obdobju izvajati ciljno usmerjene ukrepe, ki bodo postopno zmanjšali avtomobilsko odvisnost in zagotovili osnovno prometno povezanost vseh krajev. Pri tem je treba poudariti, da medkrajevni avtobusni linijski promet ni v pristojnosti občine in da ima občina pri tem le vlogo predlagatelja oziroma pobudnika posameznih ukrepov, pristojnost pa je na strani pristojnega ministrstva in Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa – DUJPP.

Za doseg tega cilja bo občina sistematično razvijala mehanizme za zbiranje, oblikovanje in posredovanje pobud pristojnim za izboljšanje avtobusnih povezav znotraj občine ter do sosednjih občin in regionalnih središč.

⁶ Sprejemljiva dostopnost je izražena kot delež prebivalcev s postajališčem z vsaj zadovoljivo frekvenco voženj (16 ali več/dan) v oddaljenosti največ 1000 m po zračni razdalji od kraja bivanja, Geografskem inštitutu Antona Melika pri ZRC SAZU.

⁷ Primerna dostopnost je izražena kot delež prebivalcev s postajališčem s primerno frekvenco voženj (46 ali več/dan) v oddaljenosti največ 1000 m po zračni razdalji od kraja bivanja, Geografskem inštitutu Antona Melika pri ZRC SAZU.

Ukrepanje bo zajemalo pobude za prilagoditev voznih redov, uvedbo novih linij in postajališč ter usklajevanje z avtobusnim prevoznikom. Poseben poudarek bo namenjen izboljšanju dostopnosti v območjih s slabšo povezljivostjo, kjer bo občina z usmerjenimi pobudami in partnerskim sodelovanjem stremela k enakopravni dostopnosti vseh občanov do javnega prevoza.

Za zagotavljanje varnega in dostopnega prevoza otrok v vzgojno-izobraževalne ustanove bo občina nadaljevala z organizacijo in upravljanjem sistema šolskih prevozov. Ta bo prilagojen dejanskim potrebam uporabnikov ter usklajen z najvišjimi standardi prometne varnosti. S ciljem racionalizacije stroškov bo izvajanje (vsaj delno) v lastni režiji oziroma s strani osnovne šole.

Ukrepi:

4.1 Pobude za izboljšanje javnega prevoza

Občina bo redno spremljala ponudbo javnega potniškega prometa ter sistematično zbirala pobude s strani večjih zaposlovalcev, osnovne šole in splošne javnosti za prilagoditev voznih redov. V sodelovanju s sosednjimi občinami bo oblikovala usklajene pobude, ki jih bo posredovala Družbi za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) z namenom izboljšanja obstoječe ponudbe in vzpostavitve boljših povezav.

4.2 Racionalizacija šolskih prevozov

Občina bo nadaljevala z aktivnostmi zniževanja stroškov šolskih prevozov, in sicer z izboljševanjem varnih šolskih poti, večjo integracijo šolskih prevozov z medkrajevnim linijskim avtobusnim prometom ter z lastnim izvajanjem šolskih prevozov s pomočjo potniškega kombija. Šolski prevozi se bodo odprli tudi za ostale potnike (brezplačni prevoz), s čimer se bo izboljšal osnovni prag mobilnosti prebivalcev, ki nimajo dostopa do osebnega avtomobila. Cilj ukrepa je zagotoviti stroškovno učinkovitejši, varen in dostopen prevoz otrok v šolo ter hkrati prispevati k večji prometni dostopnosti ranljivih skupin prebivalcev v občini.

4.3 Ureditev dostopov in opremljenosti avtobusnih postajališč

Občina bo pristopila k prenovi in ustrezni opremlitvi avtobusnih postajališč z namenom zagotavljanja večjega udobja, varnosti in dostopnosti za potnike. Posebna pozornost bo namenjena ureditvi varnih peš dostopov, kolesarskih stojal ter prilagoditvam za funkcionalno ovirane osebe. Postajališča bodo opremljena z nadstreški, klopmi, razsvetljavo, informacijskimi tablamami in bodo ustrezno osenčena npr. z zasaditvijo dreves.

6.6 Upravljanje motornega prometa

Zmanjšanje negativnih učinkov motoriziranega prometa na okolje ter izboljšanje prometne varnosti z izvajanjem ukrepov umirjanja prometa je osrednje vodilo stebra motorni promet.

Upravljanje motornega prometa v Občini Sveti Tomaž temelji na cilju zmanjšanja negativnih vplivov na okolje in zdravje ter na izboljšanju prometne varnosti. Ključna usmeritev je oblikovanje prometnega sistema, ki zmanjšuje prekomerno odvisnost od osebnega avtomobila, obenem pa zagotavlja varne in privlačne pogoje za druge oblike mobilnosti.

Trenutno stanje

Osebni avtomobil je glavno prevozno sredstvo pri prevozi na delo in izobraževanje (več kot 90 % delež) ter po nakupih (98% delež). Pomanjkanje ukrepov za umirjanje prometa.

Ključni izzivi

- visoka odvisnost od osebnega avtomobila in
- potencialne nevarnosti ranljivih udeležencev v prometu, zaradi povišanih vozniških hitrosti motornih vozil znotraj naselij.

Priložnosti in potencialni ukrepi

- umirjanje prometa znotraj naselij (omejitve hitrosti, preureditev križišč, izvedba ukrepov za umirjanje prometa) in
- spodbujanje brezemisijevih vozil (npr. elektro pogon).

Prioritete občine

- *Umirjanje prometa in izboljšanje prometne varnosti:* na odsekih, kjer prihaja do prekomernih hitrosti, bo občina uvedla ukrepe za umirjanje prometa, zlasti na vstopih v naselja. Uporaba fizičnih ovir (npr. trapezne ploščadi, dvignjeni prehodi) bo omejena na najbolj kritične točke, prednost pa bodo imele sistemske rešitve, kot so celovite prenove javnih prostorov in cestnih odsekov. Cilj je trajno znižanje hitrosti, izboljšanje prometne varnosti ter večja privlačnost središč naselij;
- *Preoblikovanje javnega prostora:* na posameznih območjih bo prometni prostor preoblikovan z namenom povečanja prometne varnosti in udobja pešcev ter kolesarjev. Ukrepi vključujejo širitev pločnikov, ozelenitve, ureditev počivališč in izboljšano osvetlitev. Javne površine bodo tako postale privlačnejše tudi za zadrževanje prebivalcev in obiskovalcev in
- *Vzdrževanje in prenova cestne infrastrukture:* občina bo redno izvajala prenovo poškodovanih cestnih odsekov ter izboljšala tekoče vzdrževanje, kar bo prispevalo k večji varnosti in udobju udeležencev v prometu ter podaljšalo življenjsko dobo prometne infrastrukture.

Ukrepi:

5.1 Izvedba ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja

Na kritičnih vstopnih odsekih se uvedejo ukrepi (optika, zožitve, šikane, talne označbe, prikazovalniki hitrosti; po potrebi tudi dvignjene ploščadi/otok ipd.). Na državni cesti R3-713/4910 Ljutomer - Savci občina, kot pobudnica sodeluje z državo; na občinskih cestah ukrepe izvaja postopno. Namen: trajno znižanje hitrosti, večja varnost pešcev/kolesarjev, boljše bivalno okolje.

5.2 Izvajanje ukrepov za zmanjšanje vozniških hitrosti motornega prometa v naseljih

Na odsekih s širokimi vozišči in dolgimi premimi se načrtujejo celovite prenove (zožitve, preureditve križišč, elementi za umirjanje, varnejše površine za hojo/kolesarjenje) ter vključevanje zelene infrastrukture (zasaditve, senčenje). Namen: trajno nižje hitrosti, večja varnost in kakovost javnega prostora.

5.3 Redno vzdrževanje in obnova cest

Redno tehnično-operativno vzdrževanje ter fazne celovite obnove (voziščna konstrukcija, odvodnjavanje, signalizacija, razsvetljava) za dvig varnosti, udobja in življenjske dobe.

5.4 Izgradnja večjega števila elektro polnilnic

Postopno se bo širila mreža javno dostopnih polnilnic za električna vozila, predvsem v bližini pomembnih ciljev potovanja (občinske zgradbe in večji zaposlovalci). S tem bo občina spodbujala prehod na okolju prijaznejše oblike motoriziranega prometa.

5.5 Izvajanje mehkih ukrepov na področju ozaveščanja, promocije in izobraževanja

Občina bo izvajala kampanje in dogodke (ETM, Dan brez avtomobila, šolske ulice) za krepitev prometne kulture, trajnostne mobilnosti in varnega vedenja v prometu. Poseben poudarek bo namenjen otrokom in starejšim, v sodelovanju z vzgojno-izobraževalnimi in socialno varstvenimi ustanovami ter društvi.

5.6 Spodbujanje rabe okolju prijaznih vozil

Spodbude lahko vključujejo informacijske in promocijske kampanje, ugodnosti pri parkiranju in/ali sofinanciranju manjših pilotnih projektov. Aktivnosti bodo dopolnjevale razvoj infrastrukture za e-mobilnost (ukrep 5.6) ter prispevale k širši prepoznavnosti in sprejetju okolju prijaznejših oblik motoriziranega prometa v občini.

7 AKCIJSKI NAČRT

Za uspešno uresničevanje Občinske celostne prometne strategije (OCPS) je ključen sedemletni akcijski načrt, ki za nabor izbranih ukrepov po posameznih strateških stebrih mobilnosti podaja:

- časovnico izvedbe,
- nosilce in odgovorne za izvajanje,
- okvirne stroške izvedbe,
- možne vire financiranja.

Tabela 7-1: Akcijski načrt občinske celostne prometne strategije

Steber 1 - Celostno prometno načrtovanje							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
1.1	Izdelava zasnove celovitega peš in kolesarskega omrežja vključno s potrebnimi ukrepi umirjanja motoriziranega prometa znotraj naselij	Srednja	10.000 €	Občina Sveti Tomaž in zunanji izvajalci	2026 – 2027	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Prvo leto postopek javnega naročila, drugo leto izvedba
1.2	Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja	Majhna	481,35 €	Občina Sveti Tomaž in sosednje/ostale občine	2026 – 2027	Proračun občine	Sofinancerski delež Občine pri pripravi RCPS
1.3	Uravnoteženo načrtovanje z vidika uporabnikov javnih površin	Srednja	Brez stroška	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032		
1.4	Delo z javnostjo – ozaveščanje o pomenu preventive na področju prometne varnosti	Majhna	1.000 €/leto	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	
1.5	Aktivno sodelovanje v EU projektih in pobudah	Srednja	Glej opombo	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	Sofinancerski delež občine odvisen od vrednosti projektov
1.6	Redna prenova strategije OCPS	Majhna	19.600 €	Občina Sveti Tomaž	2032	Proračun občine, MOPE, sredstva EU	
1.7	Spremljanje kazalnikov OCPS (merjenje učinka)	Majhna	1.000 €/leto	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Proračun občine	

Steber 1 - Celostno prometno načrtovanje

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
1.8	Delo z javnostjo – ozaveščanje o pomenu celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti	Majhna	500 €/leto	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	
1.9	Krepitev kompetenc občinske uprave in povečanje integracije med sektorji na občini	Majhna	1.000 €/leto	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Proračun občine	Udeležba na izobraževanjih, seminarjih ipd.
1.10	Promocija dosežkov strategije OCPS	Majhna	1.000 €/leto	Občina Sveti Tomaž	2027 – 2032	Proračun občine, MOPE, sredstva EU	Stroški za zunanjo pomoč pri promociji
1.11	Sodelovanje v kampanji – Evropski teden mobilnosti (ETM)	Majhna	500 €/leto	Občina Sveti Tomaž	Vsako leto	MOPE, sredstva EU	Potrebna prijava na razpis MOPE

Steber 2 – Spodbujanje hoje

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
2.1	Nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti na celotnem območju občine	Zelo velika	50.000 €	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Tudi v ukrepu št. 2.2
2.2	Dograditev celovitega sklenjenega omrežja peš povezav	Zelo velika	Glej opombo	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Načrt je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
2.3	Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe	Srednja	5.000 €/leto	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.4	Ureditev javnih površin	Velika	40.000 €/leto	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi,	Ocena

Steber 2 – Spodbujanje hoje							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
						sredstva EU	
2.5	Opremljanje (urbana oprema) poti in trgov	Srednja	3.000 €/leto	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.6	Označitev poti s kažipoti	Majhna	8.000 €	Občina Sveti Tomaž	2027 – 2028	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.7	Ozelenitev peš površin	Majhna	5.000 €/leto	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.8	Javna razsvetljava vzdolž pešpoti in površin	Srednja	7.000 €/leto	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.9	Osenčenje poti in peš površin	Srednja	4.000 €/leto	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	

Steber 3 – Podpora kolesarjenju							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
3.1.	Izgradnja kolesarskih povezav na območju občine	Zelo velika	Glej opombo	Občina Sveti Tomaž, MZI, DRSI	2026 – 2032	MZI, DRSI, sredstva EU, proračun občine	Dejanska potreba se preveri v načrtu pod ukrepom št. 1.1
3.2	Označitev kolesarskih povezav in kažipoti	Majhna	10.000 €	Občina Sveti Tomaž, DRSI	2026 – 2032	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	

Steber 3 – Podpora kolesarjenju

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
3.3	Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarskega prometa	Majhna	1.000 €/leto	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.4	Urejanje parkirnih mest za kolesa	Majhna	6.000 €	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.5	Ureditev kolesarskega počivališča	Srednja	Opomba	Občina Sveti Tomaž	2028 – 2032	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	Dejanska potreba se preveri v načrtu pod ukrepom št. 1.1

Steber 4 – Prilagodljiv javni prevoz

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opombe
4.1	Pobude za izboljšanje javnega prevoza	Majhna	Brez stroška	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Mzl, DUJP	
4.2	Racionalizacija šolskih prevozov	Zelo velika	160.000 €/leto (glej opombo)	Občina Sveti Tomaž, Mzl, DUJPP	2026 – 2032	Proračun občine Mzl, DUJPP	Predvideno znižanje teh stroškov
4.3	Ureditev dostopov in opremljenosti avtobusnih postajališč	Srednja	4.000 €/leto	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Mzl, DUJPP, proračun občine	

Steber 5 – Upravljanje motornega prometa

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
5.1	Izvedba ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja	Velika	10.000 €/leto	Mzl, DRSI Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Mzl, DRSI proračun občine	
5.2	Izvajanje ukrepov za zmanjšanje voznih hitrosti motoriziranega prometa v naseljih	Zelo velika	Glej opombo	Občina Sveti Tomaž, pristojno ministrstvo, DRSI	2026 – 2032	Proračun občine, Mzl, DRSI	Potrebna izvedba načrta - glej ukrep št. 1.1

Steber 5 – Upravljanje motornega prometa							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
5.3	Redno vzdrževanje in obnova cest	Srednja	150.000 €/leto	Občina Sveti Tomaž pristojno ministrstvo, DRSI	2026 – 2032	Proračun občine, MzI, DRSI	
5.4	Izgradnja večjega števila elektro polnilnic	Velika	100.000 €	Zunanji izvajalec, občinski proračun	2026 – 2032	Ministrstva, sredstva EU, zunanji izvajalec	Potencialni vložek občine je zemljišče
5.5	Izvajanje mehkih ukrepov na področju ozaveščanja, promocije in izobraževanja	Majhna	Glej opombo	Občina Sveti Tomaž	2026 – 2032	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, DRSI, sredstva EU	Glej ukrepe št. 1.4, 1.8, 1.10, 1.11 in 3.3
5.6	Spodbujanje rabe okolju prijaznih vozil	Majhna	500 €	Občina Sveti Tomaž, ministrstva	2026 – 2032	BORZEN, sredstva EU, proračun občine	

8 VIRI IN LITERATURA

- Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje – Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023;
- Zakon o celostnem prometnem načrtovanju – ZCPN (Ur.l. RS, št. 130/22 in 22/25);
- Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/2023 in 109/2023);
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, MOPE, 2023;
- Statistični urad RS, SI-STAT podatkovni portal, 2025, dostopen na <https://www.stat.si>;
- Nacionalni inštitut za javno zdravje, <https://obcine.nijz.si/kazalniki/>;
- Spletne strani Javne agencije RS za varnost prometa – baza podatkov o prometnih nesrečah (<http://nesrece.avp-rs.si/>);
- Direkcija RS za infrastrukturo, prometne obremenitve, e-publikacija »Štetje prometa«;
- Spletni portal PISO, <https://www.geoprostor.net>;
- Spletna stran Občine Sveti Tomaž, <https://sv-tomaz.si/>

Naslov projekta:	Občinska celostna prometna strategija občin Ormož, Sveti Tomaž in Sveti Tomaž
Vrsta projekta:	Strateška študija
Št. pogodbe:	Št. naročnika: 430-0011/2024 Št. izvajalca: 04-2024-ST-DDP
Trajanje projekta:	Od 01. 02. 2024 do 04. 11. 2025
Naročnik:	Občina Ormož Ptujška cesta 6, 2270 Ormož
Odgovorna oseba naročnika:	Danijel Vrbnjak, župan Občine Ormož
Skrbnik pogodbe:	Boris Novak, u.d.i.g.
Konzorcijski partner:	Občina Sveti Tomaž, Sveti Tomaž 37, 2258 Sveti Tomaž Mirko Cvetko, župan občine Sveti Tomaž Občina Središče ob Dravi, Trg talcev 4, 2277 Sveti Tomaž Toni Jelovica, župan Občine Središče ob Dravi
Izvajalec projekta	Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, Smetanova ulica 17, 2000 Maribor
Vodja projekta in avtor:	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:	November 2025
Presojevalec:	dr. Luka Mladenovič

Priprava občinske celostne prometne strategije Občine Sveti Tomaž 2025-2032 je nastala v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS, 2023) v slovenskih občinah. Operacijo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Kazalo slik

Slika 1-1: Skupna delavnica o prometnem razvoju v občinah Ormož, Središče ob Dravi in Sveti Tomaž	4
Slika 3-1: Cona 30 na regionalni cesti skozi središče občine Sveti Tomaž	6
Slika 5-1: Delež prebivalcev glede na starost v občini Sveti Tomaž v letih 2015 in 2025	10
Slika 5-2: Načini potovanja na delo in po nakupih v občini Sveti Tomaž	12
Slika 5-3: Stopnja motorizacije v občinah Sveti Tomaž, Ormož in Središče ob Dravi v letih 2019-2023	13
Slika 5-4: Število avtomobilov v gospodinjstvih anketirancev iz Občine Sveti Tomaž	13
Slika 5-5: Zemljevid (lokacije) prometnih nesreč v Občini Sveti Tomaž od leta 2005	14
Slika 6-1: Stebri ukrepanja prometne strategije	16

Kazalo tabel

Tabela 4-1: Kazalniki za spremljanje obveznih ciljev OCPS	8
Tabela 5-1: Razvrstitev nujnosti ukrepanja po posameznem mobilnostnem stebru – ocena deležnikov	15
Tabela 6-2: Kazalniki za spremljanje strateških ciljev po posameznem stebru ukrepanja	18
Tabela 7-1: Akcijski načrt občinske celostne prometne strategije	30