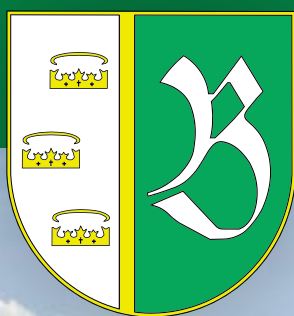


Občinska celostna prometna strategija Občine Benedikt



Junij 2025



Občinske celostne
prometne strategije
občin
Gornje Radgona,
Sv. Jurija ob Ščavnici,
Benedikta ter
Apač



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE BENEDIKT

| | |
|---------------|--|
| Naročnik: | Občina Benedikt Čolnikov trg 5, 2234 Benedikt |
| Izvajalec: | ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. Grajska ulica 7, 2000 Maribor |
| Podizvajalec: | Društvo Mariborska kolesarska mreža Partizanska cesta 21, Maribor, 2000 Maribor |
| Avtorji: | Gašper Žemva Sanja Božić Josip Rotar |
| Fotografije: | Gašper Žemva Josip Rotar Občina Benedikt |
| Fotomontaža: | Gašper Žemva |
| Leto izida: | 2025 |

KAZALO

| | |
|--|----|
| Namen celostne prometne strategije | 3 |
| Postopek priprave celostne prometne strategije | 4 |
| Oris zelenega stanja | 6 |
| Vizija razvoja prometa | 6 |
| Strateški cilji | 6 |
| Ključna sporočila analize obstoječega stanja | 8 |
| Dosežki, ključni izzivi in priložnosti | 16 |
| Pet stebrov ukrepanja | 18 |
| Strateška vodila | 19 |
| I. Strateški steber: Celostno načrtovanje mobilnosti | 20 |
| II. Strateški steber: Kakovostne razmere za hojo | 23 |
| III. Strateški steber: Urejeni pogoji za kolesarjenje | 24 |
| IV. Strateški steber: Privlačnejši javni potniški prevoz | 26 |
| V. Strateški steber: Upravljan motorni promet | 27 |
| Akcijski načrt celostne prometne strategije | 29 |



Namen celostne prometne strategije

Načrtovanje prometa žal še vedno prepogosto razumemo kot izrazito tehnično področje. Vidimo ga v gradbenih projektih, s katerimi zagotavljamo pretočnost vozil oz. povečujemo zmogljivost cest in parkirišč. Kljub velikim investicijam pa je zrak vse bolj onesnažen, hrup nadležen, kakovost bivanja okrnjena.

Občina Benedikt želi tovrstno prakso preseči in vzpostaviti trajnostno načrtovanje prometa s pomočjo izdelanega strateškega dokumenta, to je Občinska celostna prometna strategija (OCPS).

Celostno načrtovanje prometa temelji na obstoječih metodah prometnega načrtovanja in jih dopolnjuje z obravnavo in zagotavljanjem raznovrstnih prometnih načinov, mobilnosti

prebivalcev in dostopnosti pomembnih ciljev potovanj. Odlikujejo ga naslednje koristi: boljša kakovost bivanja, pozitivni učinki na okolje in zdravje, izboljšana prometna varnost, vključno z varnostjo ranljivejših skupin občanov in občanov, izboljšana mobilnost in dostopnost, izboljšana podoba občine, učinkovito naslavljanje obveznosti, podpora javnosti, nove in celovite politične vizije in izboljšanje dostopa do državnih in evropskih sredstev.

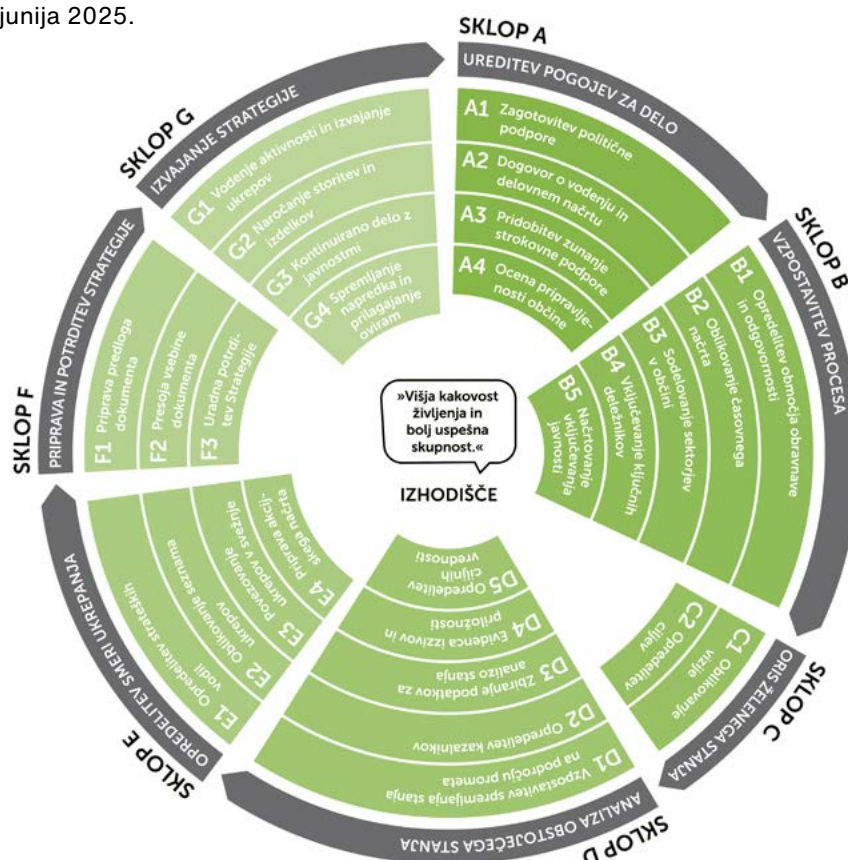
Postopek priprave in uresničitve OCPS namreč odlikujejo trajnosten, integriran, uravnotežen in vključujoč pristop, jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev, spremljanje in vrednotenje, strokovnost in kakovost.

Tabela 1: Celostno prometno načrtovanje spreminja usmerjenost tradicionalnega načrtovanja prometa

| 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 sta dostopnost in kakovost bivanja |
| Osredotočenost na avtomobile | Osredotočenost na človeka |
| Investicijsko intenzivno načrtovanje | Stroškovno učinkovito načrtovanje |
| 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 |

Postopek priprave celostne prometne strategije

Postopek priprave OCPS je potekal v skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije.¹ Razdeljen je bil na več sklopov, in sicer na ureditev pogojev za delo, vzpostavitev postopka, oris želenega stanja, ki podaja pogled v prihodnost, analizo obstoječega stanja z opredelitvijo ključnih izzivov in priložnosti ter opredelitev smeri ukrepanja z ukrepi in akcijskim načrtom. Sledili sta priprava in potrditev strategije v občinskem svetu junija 2025.



Shematska predstavitev ključnih korakov priprave Celostne prometne strategije²

¹ Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023)

² Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023), str. 12



Delavnica s širšo delovno skupino o oblikovanju vizije in ciljev



Prireditev v sklopu Evropskega tedna mobilnosti o pripravi in pomenu OCPS



Postopek priprave OCPS je potekal od maja 2024 do maja 2025. V začetku priprave OCPS je bila ustanovljena širša delovna skupina, ki je bila aktivno vključena v vse faze priprave OCPS. Vanjo so bili s sklepom župana imenovani predstavniki ključnih deležnikov, tj. občinske uprave, občinskega sveta, osnovne šole, vrtca, policije, redarstva, društva upokojencev, izvajalca šolskih prevozov in drugih.

Postopek priprave OCPS je vključeval številne aktivnosti sodelovanja ter komuniciranja s strokovno in splošno javnostjo ter ciljnim skupinami v obliki javne razprave, delavnic, izvedbe intervjujev, anketiranja, predstavitev,

delovnih sestankov ter objav v elektronskih medijih. Splošna javnost je bila najintenzivneje vključena prek ankete v začetni fazi postopka. Izpolnilo jo je 137 občanov (5,1 % vseh prebivalcev občine), ki so podali svoja mnenja o urejenosti prometa v občini, navedli ključne izzive in predloge za ukrepanje, se opredelili do vrednot urejanja prometa in navedli podatke o svojih potovalnih navadah. Izvedene so bile tudi ankete o potovalnih navadah zaposlenih in osnovnošolcev. Izvedlo se je tudi štetje prometa. V fazi opredelitve ukrepov je bila izvedena javna razprava, na kateri so občani podali svoje predloge za ukrepanje.

Oris želenega stanja

Vizija razvoja prometa in strateški cilji podajajo dolgoročni pogled na razvoj urejanja prometa v občini Benedikt in odgovor na vprašanj, v kakšni občini želimo živeti. Vizija razvoja prometa je bila oblikovana na podlagi vrednot, ki so jih podali člani širše delovne skupine priprave OCPS.

Vizija razvoja prometa

V občini Benedikt dajemo prednost razvoju in ohranjanju naravnih in kulturnih potencialov, zdravi in varni mobilnosti ter okrepljenemu gospodarstvu, s čimer bomo zagotovili visoko kakovost bivanja prebivalcev.

Obrazložitev: Mobilnost naj omogoča varno dostopnost za prebivalstvo in gospodarstvo ter ob tem ne zmanjšuje kakovosti naravnega, bivalnega in kulturnega okolja. Mobilnost in prometna infrastruktura imata namreč lahko neželene učinke na okolje, torej na izrabo prostora, prometno varnost, hrupno in zračno onesnaževanje, poraba proračunskih sredstev, itd. Z ustreznim pristopom je mogoče negativne učinke prometa do neke stopnje omiliti.

Strateški cilji

Cilji strategije opredeljujejo konkretne izboljšave, ki naj bi jih dosegli z uresničevanjem OCPS. Za lažje in učinkovitejše delo občin je bil na nacionalni ravni pripravljen poseben zbir sedmih obveznih ciljev z namenom uskladiti cilje občinskih strategij s prizadevanji na nacionalni ravni³:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti
- Zmanjšanje emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa na lokalni ravni
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa
- Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti

³ Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023), str. 31

Tem ciljem sledi tudi OCPS Benedikt, pri čemer pa so predstavniki Občine in ključni deležniki naslednje tri cilje opredelili kot prioritete in takšne, katerih doseganje bo najbolj prispevalo k uresničitvi zastavljene vizije razvoja prometa v občini.

1.

Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti

Doseganje prioritetnega cilja bo občina preverjala s spremljanjem sprememb deležev aktivno mobilnih prebivalcev s ciljem večje aktivne mobilnosti, torej uporabe koles in hoje otrok na poti v šolo ter prebivalcev občine na delovno mesto.

2.

Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo

Promet in gospodarstvo sta neločljivo povezana, saj prometna infrastruktura in prometna sredstva (v kombinaciji z dostopnimi viri energije) omogočajo premike prebivalstva, surovin in blaga. Predvideni ukrepi iz akcijskega načrta naj omogočajo nadaljnjo dostopnost do gospodarskih subjektov.

3.

Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

Doseganje prioritetnega cilja je skladno s pobudo Evropske komisije, da se število mrtvih in hudo poškodovanih prometnih udeležencev v Evropi do leta 2030 prepolovi in do leta 2050 popolnoma odpravi. Skladno s tem naj bi predvideni ukrepi iz akcijskega načrta omogočali nadaljnje povečevanje prometne varnosti.

Ključna sporočila analize obstoječega stanja

Analiza stanja v okviru priprave OCPS je obsegala več aktivnosti, ki so prispevale k razumevanju trenutnega stanja na področju mobilnosti in dostopnosti v občini. Te aktivnosti so bile vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa, opredelitev kazalnikov in zbiranje podatkov za analizo stanja s kabinetnim delom, anketami, intervjuji in terenskimi ogledi. Analiza stanja je obsegala evidentiranje in analizo splošnih podatkov in informacij, relevantnih za celostno načrtovanje prometa oziroma za vse načine prevoza, kot so na primer demografski podatki, prometna varnost, mobilnost ciljnih skupin ipd., ter analizo pogojev urejanja posameznih načinov prevoza, kot so cestni motorni promet, hoja, kolesarjenje in javni potniški promet. Analiza stanja je vodila k evidenci dosežkov, ključnih izzivov in priložnosti, ki jih zdaj naslavlja OCPS.

1. Demografski trendi in dnevne migracije

Število prebivalcev v občini v zadnjih letih narašča. Povečalo se je iz 2.430 leta 2011 na 2.728 leta 2024. Občina ima 13 naselij. Največ prebivalstva živi v naselju Benedikt (1.142 prebivalcev). Gostota poselitve v občini je 113 preb./km².

Prav tako narašča število prebivalcev v vseh glavnih skupinah prebivalstva – mlajši od 14 let, tisti, stari od 15 do 64, let ter ljudje, starejši od 65 let.

Najintenzivnejše delovne migracije iz občine Benedikt potekajo v Lenart in Maribor, v obratno

smer (v Benedikt) pa se vozi največ občanov iz Gornje Radgone in Maribora. Znotraj občine je zaposlenih samo 19 % občanov, delovnih mest v občini pa je 60 % manj kot delovno aktivnega prebivalstva.

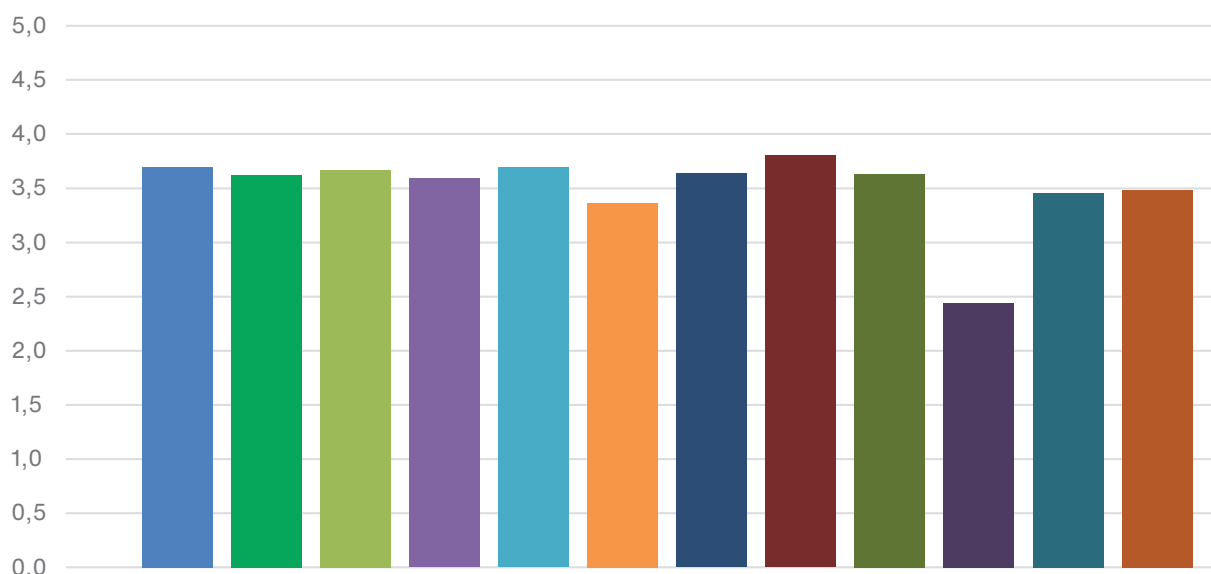
2. Splošno prometno varnost je mogoče izboljšati

Od leta 2018 do leta 2022 je bilo na območju občine Benedikt obravnavanih 84 prometnih nesreč. Največ nesreč je bilo leta 2022, in sicer 23, najmanj nesreč pa leta 2020 (13).

Največ nesreč je bilo na regionalni cesti Lenart–Gornja Radgona ter na Nasipni ulici in Lovski cesti. Najpogostejši vzroki nesreč so bili nepravilna stran oz. smer vožnje, neprilagojena hitrost in neupoštevanje pravil o prednosti.

V analiziranem obdobju med udeleženci prometnih nesreč na območju občine Benedikt ni bilo nobene smrtne žrtve.

V navedenem obdobju sta nastali dve nesreči, v katerih je bil udeležen pešec, ter dve nesreči, pri katerih je bil udeležen kolesar. Najpogostejša poškodba kolesarjev in pešcev v prometnih nesrečah je bila lažja telesna poškodba, najpogostejši vzrok nesreč z udeleženiimi pešci je bilo neupoštevanje pravil o prednosti, pri nesrečah z udeleženiimi kolesarji pa nepravilna stran oz. smer vožnje.



Zadovoljstvo občanov s prometnimi podsystemi leta 2025

Prometna varnost je s strani občanov ocenjena kot dobra, saj so jo občani ocenili s 3,7 točkami od petih. Kljub temu je dejanska varnost kolesarjev zaradi pomanjkanja kolesarske infrastrukture nekoliko slabša.

3. Pomembni sta varnost šibkejših prometnih udeležencev in kakovost bivanja

Anketa splošne javnosti je pokazala, da so prebivalci občine Benedikt razmeroma zadovoljni s splošnim stanjem urejenosti prometa ter dosedanjimi občinskimi prometnimi ukrepi: občini so dodelili oceni 3,7 in 3,6 od petih možnih točk. Kot najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa so navedli varnost pešcev in kolesarjev, varnost otrok in kakovost bivanja v občini.

Občani so najvišje ocenili možnosti parkiranja, kolesarske povezave, trge in ploščadi ter prometno varnost, medtem ko sta najslabše ocene prejeli urejenost cest ter taksi služba.

To se odraža tudi skozi nezadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo kolesarskih povezav, rekreativnih poti za pešce in kolesarje in urejenostjo javnega potniškega prometa.

- Prometna varnost
- Pločniki
- Druge peš površine (trgi, ploščadi)
- Rekreativne poti za pešce in kolesarje
- Kolesarske povezave
- Ceste
- Prometna signalizacija
- Parkiranje
- Javni potniški promet
- Taksi služba
- Tovorni promet in dostava
- Obveščanje prebivalstva o prometnih ukrepih

4. Analiza uporabe prevoznih sredstev pri vsakodnevni potovanjih kaže na veliko odvisnost od osebnih motornih vozil



Javna površina v središču naselja Benedikt



Čolnikov trg v Benediktu

Na vsakih 1000 oseb je v občini 590 motornih vozil, kar je enako povprečni stopnji motorizacije v Republiki Sloveniji.

Glavne ugotovitve v okviru analize uporabe prevoznih sredstev ciljnih skupin pri vsakodnevni potovanjih:

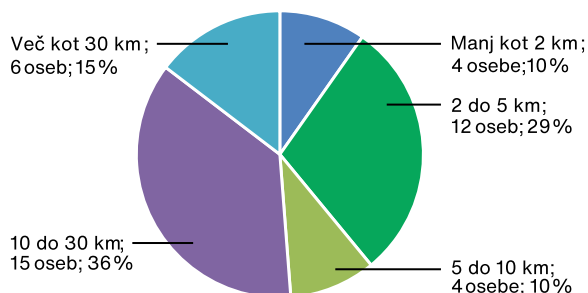
- Visoka uporaba osebnih avtomobilov in nizka povprečna zasedenost avtomobilov

Septembra se je izvajalo kordonsko štetje na lokalni cesti 203062 Benedikt–Krožišče (Čolnikov trg pri Pošti). Iz štetja je razvidno, da prevladuje uporaba osebnih avtomobilov (**74 %** osebnih avtomobilov oz. 68 % potnikov v osebnih avtomobilih). Povprečna zasedenost avtomobilov je zelo nizka in znaša 1,26 potnikov na avtomobil. Kolesari in hodi le 10 do 15 % oseb. V jutranji konici je zabeležen večji delež potnikov v avtobusih, predvsem na račun otrok v šolskem avtobusu, skupno pa je bilo z avtobusi prepeljanih 4 % oseb. Delež lažjih tovornih vozil, kar so večinoma dostavna vozila, znaša 5 %. Tovornih in kmetijskih vozil je bilo v popoldanski konici nekoliko manj kot v dopoldanski.

- Avtomobil je glavni način potovanja na delo

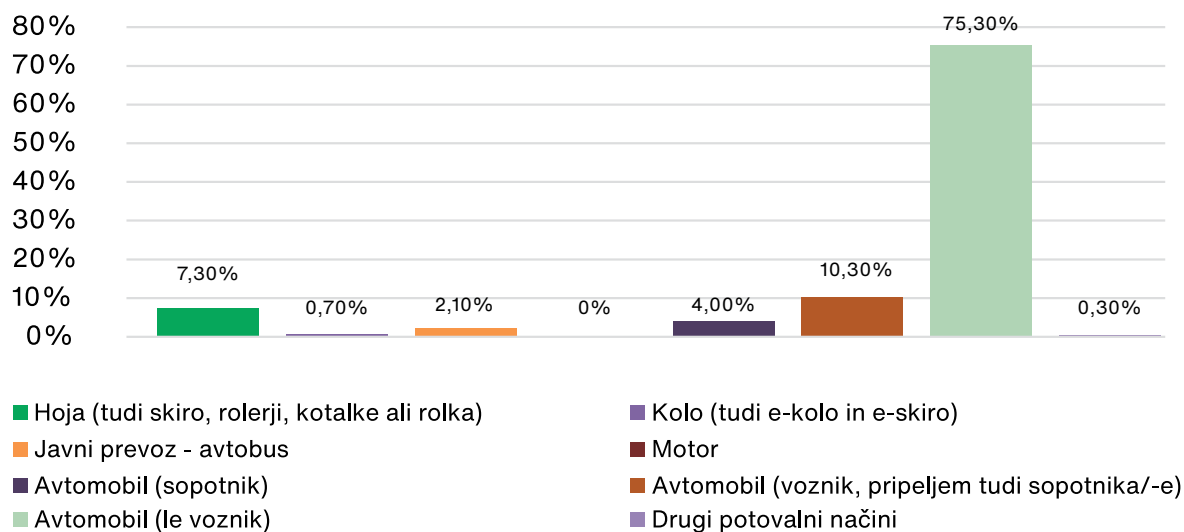
Iz ankete med zaposlenimi pri največjem zaposlovalcu na območju občine Benedikt izhaja, da se zaposleni večinoma vozijo na delo z avtomobili, pri tem pa so v avtu večinoma sami (75 %). Na delovno mesto pripešachi 7 % zaposlenih, uporabljajo pa tudi druge oblike prevoza; v desetih odstotkih se na delovno mesto pripeljejo kot sopotniki v osebnih avtomobilih. Približno tretjina zaposlenih prebiva v kraju, ki je od delovnega mesta oddaljen manj kot 5 km. Razdalje, ki jih je mogoče opraviti na trajnostno aktiven način (peš oz. s kolesom), znašajo običajno do 5 km. Največ zaposlenih se na delo vozi iz krajev, ki so od 10 km do 30 km oddaljeni od zaposlovalca.

DOLŽINA POTI NA DELOVNO MESTO



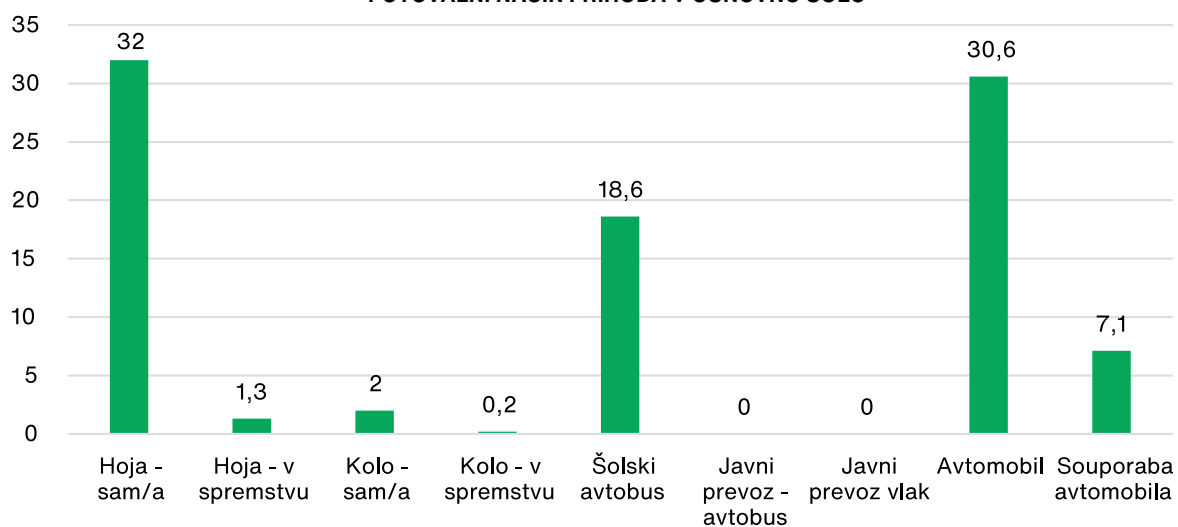
Značilnosti potovanj na delo zaposlenih v občini Benedikt

NAČIN POTOVANJA NA DELOVNO MESTO



Značilnosti potovanj na delo zaposlenih v občini
Benedikt

POTOVALNI NAČIN PRIHODA V OSNOVNO ŠOLO



Uporaba potovalnih načinov pri
prihodu v osnovno šolo

■ Prihodi (delež)

**– V osnovni šoli se spodbuja aktivna mobilnost,
največ otrok pa pride v šolo peš in z avtomobilom**

Osnovna šola se vključuje v projekte trajnostne mobilnosti. Največji delež otrok hodi v šolo peš, na drugem mestu so šolarji, ki se v šolo pripeljejo z avtomobilom, četrtnina šolarjev pa v šolo pripotuje s šolskim avtobusom. Razmeroma malo otrok prihaja peš v šolo v spremstvu staršev oz. odraslih. Samo dva odstotka otrok v šolo prikolesari.



Kolesarska steza v Ženjaku

5. Izboljšanje pogojev za hojo in urejene kolesarske povezave predstavljajo največji izziv

Trajnostna prometna piramida je sestavljena iz štirih glavnih sklopov; na dnu piramide so avtomobili, katerih uporaba (sploh če se v njih vozi samo en voznik) prinaša največ neželenih učinkov (izpusti, poraba prostora, stroški goriva, hrup itd.). Na naslednji stopnji je javni promet, ki je energetskega nekoliko bolj učinkovit, nad slednjim se nahaja kolesarjenje, na vrhu piramide pa je pešačenje, ki zahteva najmanj infrastrukture, goriva in prostora. Kljub temu je zaradi hitrega tempa življenja in razpršene poselitve uporaba avtomobila v manj poseljenih predelih Slovenije neizogibna in nujno potrebna. Ker je proračunskih sredstev za ureditev vseh prometnih podsistemov premalo, je infrastruktura za osebni motorni promet bistveno bolj razvita kot infrastruktura za pešačenje in kolesarjenje.

T.i. »kolesarski križ«, ki poteka skozi občino (smer Lenart–Benedikt–Gornja Radgona in smer Drvanja–Benedikt–Obrat) večinoma še ni zgrajen. Zunaj vzpostavljenih kolesarskih površin se kolesarji vozijo le po voziščih, kar pa je, vsaj

v primeru regionalne ceste, lahko nevarno. Le redki cilji potovanj imajo urejena odstavna mesta za kolesa, a tudi ti v nezadostnem številu. Druge infrastrukture za hrambo koles ni. K slabi izkoriščenosti kolesarskega potenciala prispeva tudi neopremljenost prestopnih točk, kot so avtobusna postajališča.

Infrastruktura za pešce še ni popolnoma dodelana; v manjših naseljih ni na voljo ločene infrastrukture za pešce oziroma pločnikov, prav tako niso vzpostavljeni vaški trgi. Tudi trg v Benediktu še ni vzpostavljen, urbane opreme za pešce pa je malo.

Veliko cest ima uničen zgornji ustroj, kar je prav tako nevarno za kolesarje in pešce. Prometno varnost pešcev in kolesarjev zmanjšujejo nepregledni priključki in križišča ter ponekod ozke ceste. Trenutno je delež kolesarjenja in hoje pri opravljanju vsakodnevnih poti nizek, kar so pokazali tako rezultati anket in štetja prometa kot rezultati opazovanja stanja na terenu.

Priložnost izboljšanja pogojev za hojo in kolesarjenje se poleg gradnje infrastrukture kaže v izvajanju ukrepov za povečanje varnosti pešcev in kolesarjev z umirjanjem prometa.



Regionalna cesta v Benediktu

6. Ceste so potrebne prenove z intenzivnim izvajanjem ukrepov umirjanja prometa

Tranzitni promet poteka pretežno po avtocesti in regionalni cesti Lenart–Benedikt–Gornja Radgona. Ceste, z izjemo regionalne ceste, so nizko prometne. Ustrezne elemente vozišča ima regionalna cesta in nekatere lokalne ceste. Ponekod elementi cest dopuščajo zelo visoke vozne hitrosti, kar so izpostavili tudi prebivalci občine v anketi in pobudah. Nekatere ceste skozi slemenska naselja (npr. Sveti Trije Kralji v Slovenskih goricah, Spodnja Bačkova) so ozke. Nekatere občinske ceste so v zelo slabem stanju (uničeno vozišče, udarne jame, neurejene bankine), nekatera križišča pa so slabo pregledna. Tam kjer ceste funkcionirajo kot skupne prometne površine, so te zaradi slabega stanja vozišča, preozkih vozišč in slabe preglednosti nevarne za kolesarje in pešce. Obvoziščni elementi za vodenje pešcev in kolesarjev niso urejeni povsod, kjer bi bilo treba (npr. ob regionalni cesti in pomembnejših lokalnih cestah).



Parkirišče ob Osnovni šoli Benedikt

7. Sistem upravljanja s parkirnimi površinami ni vzpostavljen

Parkirne površine so v Benediktu ustrezno razpršene. V dopoldanskem času, ko je največje povpraševanje po parkiriščih, jih večina ni polno zasedenih. Parkirišča so prezasedena v popoldanskem času pri večstanovanjskih stavbah, kar so pri izpolnjevanju anket izpostavili tudi občani.

Ukrepe upravljanja s parkiranjem (npr. časovno omejevanje parkiranja, plačilo parkirnine) v občini zaenkrat ne izvajamo.



Avtobusno postajališče Ženjak

8. Javni potniški promet omogoča alternativo individualnemu motornemu prometu

Občina Benedikt se nahaja na osi pomembnejšega avtobusnega koridorja Maribor–Lenart–Gornja Radgona, občinsko središče pa leži ob tem koridorju. Na delovni dan je proti Mariboru in Gornji Radgoni na voljo po 14 avtobusov v vsako smer. Preko vikenda se število zniža na devet povezav v vsako smer. Na delovni dan vozijo tudi trije avtobusi do Negove, smotrno pa bi bilo dodati še eno avtobusno povezavo z odhodom iz Negove med 06.30 in 06.45; slednji bi omogočil dijakom pravočasno in udobno pot v šolo brez nepotrebne čakanja.

Avtobusne povezave ob avtobusnem koridorju Maribor–Lenart–Gornja Radgona so tako razmeroma kar pogoste (z intervalom od 45 pa vse do 15 min med konicami). Sicer pa so občani izpostavili, da javni promet trenutno ne predstavlja resne alternative osebnemu motornemu prometu, ko so na poti v službo ali v trgovino.

Avtobusna postajališča ob koridorju Lenart–Benedikt–Gornja Radgona so na območju občine urejena, sicer brez stojal za kolesa, medtem ko so avtobusna postajališča zunaj tega koridorja (tudi za potrebe šolskega prevoza) trenutno neurejena (ni nadstreškov, klopi, voznih redov, posod za odpadke, odstavnih mest za kolesa).

Osnovna šola Benedikt ima organiziran šolski prevoz.

V občini zaenkrat še ne deluje storitev prevoza na klic za starejše

Dosežki, ključni izzivi in priložnosti

Dosežki

Uvodni koraki priprave OCPS so pokazali, da je Občina že pričela z izvajanjem ukrepov v smeri bolj trajnostno naravnane prometnega sistema, in sicer je izvedla ukrepe umirjanja prometa, poleg tega pa obnavlja občinsko cestno omrežje ter ureja urbano opremo in ploščadi za pešce in kolesarje, nekaj kolesarskih povezav ter omrežje pločnikov v naselju Benedikt. Do 12 % poti v naselju je že opravljenih peš. Število avtobusnih povezav proti Lenartu in Gornji Radgoni je večinoma ustrezno, prav tako so znotraj občine avtobusna postajališča na teh relacijah skoraj optimalno urejena. V OŠ Benedikt tudi že izvajajo aktivnosti za spodbujanje uporabe trajnostnih načinov prihoda v šolo.

Izzivi urejanja prometa

Analiza stanja je pokazala, da so prioritetni izzivi urejanja prometa naslednji:

- pomanjkanje ukrepov umirjanja prometa,
- pomanjkljiva infrastruktura za pešce na perifernem (ruralnem) delu občine,
- neobstoječi odseki kolesarskih povezav proti sosednjim občinam,
- premajhna ponudba javnega potniškega prometa,
- gost motorni promet skozi občinsko središče, posebej ob zaporah avtoceste,
- vzdrževanje in rekonstruiranje cest,
- visoke vozne hitrosti.

Drugi izzivi urejanja prometa:

- pomanjkanje parkirnih mest za kolesa in druge infrastrukture za hrambo koles,
- nizek delež kolesarskih potovanj po opravkih,
- preozka cestišča,
- makadamska cestišča.

Priložnosti

Priložnosti in potenciali za celostno prometno načrtovanje in uresničitev strateških ciljev se kažejo v naslednjih dejstvih:

- Aktivno (peš, s kolesom) prihaja na delo le 8 % zaposlenih pri največjem zaposlovalcu v občini, torej v Osnovno šolo Benedikt, čeprav skoraj 40 % zaposlenih živi na oddaljenosti do 5 km od delovnega mesta.
- Velik potencial za urejanje javnih površin ima središče naselja Benedikt, kjer je mogoče zgraditi oz. urediti osrednji trg. Poleg tega je mogoče dograditi manjkajočo infrastrukturo za pešce (pločnike) v ostalih manjših naseljih.
- Vzpostavi oz. izpolni se lahko osnovni »kolesarski križ« v občini.
- Pri večjih ustanovah ter pomembnejših avtobusnih postajališčih se lahko vzpostavi oz. nadgradi kolesarska parkirišča.
- Glavne delovne migracije so na relaciji proti občini Lenart oz. na razdalji 8 km, ki je primerna za uporabo alternativ – atraktivnejšega javnega potniškega prometa, za sopotništvo in tudi uporabo koles, predvsem e-koles ob ureditvi ustrezne infrastrukture.
- Občine v regiji se že povezujejo s pomočjo regionalne razvojne agencije, kar omogoča nadgradnjo medobčinskega in regionalnega sodelovanja tudi na področju mobilnosti.
- Načrtujejo in izvajajo se različni projekti, recimo Zeleni krog Benedikta, gradnja krožišč, izvedba ukrepov umirjanja prometa ter rekonstrukcija cest, kar predstavlja velik potencial za izboljšanje dostopnosti in prometne varnosti v vseh naseljih.
- V občinskem središču je možno urediti večmodalno vozlišče (prestopna točka za kolesarje, uporabnike javnega potniškega prometa in uporabnike osebnih motornih vozil).
- Promet v naseljih je mogoče umiriti.

Pet stebrov ukrepanja

Predlog ukrepanja je podan na podlagi oblikovane vizije in opredeljenih strateških ciljev, ključnih sporočil analize stanja prometa ter identificiranih izzivov in priložnosti za pet sklopov oz. strateških stebrov ukrepanja. Za posamezne stebre ukrepanja so bila opredeljena tudi strateška vodila. Strateška vodila odražajo naše ambicije in hkrati podajajo pristop za doseg strateških ciljev ter predstavljajo podlago za izbiro in izvajanje ukrepov. Strateška vodila so opremljena s kvantificiranimi ambicijami.

Strateški stebri ukrepanja

- I. Celostno načrtovanje mobilnosti
- II. Kakovostne razmere za hojo
- III. Urejeni pogoji za kolesarjenje
- IV. Privlačnejši javni potniški prevoz
- V. Upravljan motorni promet



Strateška vodila

| STEBER UKREPANJA | STRATEŠKO VODILO | KVANTIFIKACIJA STRATEŠKEGA VODILA |
|---|--|---|
| Celostno načrtovanje mobilnosti | S sodelovanjem na Evropskem tednu mobilnosti in v sodelovanju s sosednjimi občinami bomo izboljšali ozaveščenost prebivalstva o trajnostni mobilnosti ter izboljšali naše ukrepe na tem področju. | <ul style="list-style-type: none"> Vsakoletno sodelovanje na dogodku Evropski teden mobilnosti Vsakoletno sodelovanje na medobčinskih dogodkih za trajnostno urejanje prometa Vsakoletno zbiranje obveznih kazalnikov ter njihovo sporočanje pristojnemu ministrstvu Sodelovanje pri izdelavi Regionalne celostne prometne strategije |
| Kakovostne razmere za hojo | Z gradnjo pešpoti in njihovim opremljanjem si prizadevamo za povečanje deleža pešačenja kot načina potovanja v šolo, službo in po drugih opravkih. | <ul style="list-style-type: none"> Povečanje deleža pešačenja na glavnih prometnicah v občini na 14 % do leta 2031 Povečanje deleža šolarjev, ki v šolo pripešačijo, na 38 % do leta 2031 Povečanje deleža šolarjev, ki v šolo pripešačijo brez spremstva staršev, na 37 % do leta 2031 Povečanje deleža uslužbencev, ki na delo pripešačijo, na 12 % do leta 2031 |
| Urejeni pogoji za kolesarjenje | S povezovanjem kolesarskih poti in njihovim opremljanjem si prizadevamo za povečanje deleža kolesarjenja kot načina potovanja v šolo, službo in po drugih opravkih. | <ul style="list-style-type: none"> Povečanje deleža kolesarjenja na glavnih prometnicah v občini na 5 % do leta 2031 Povečanje deleža šolarjev, ki v šolo prikolesarijo, na 5 % do leta 2031 Povečanje deleža šolarjev, ki v šolo prikolesarijo brez spremstva staršev, na 5 % do leta 2031 Povečanje deleža uslužbencev, ki na delo prikolesarijo, na 4 % do leta 2031 |
| Privlačnejši javni potniški prevoz | Prizadevamo si za uvvedbo dodatnih avtobusnih povezav , ki potekajo skozi občino. | <ul style="list-style-type: none"> Povečanje uporabe javnega potniškega prometa za poti v službo na 3 % do leta 2031 |
| Upravljan motorni promet | S spodbujanjem trajnostne mobilnosti bomo zmanjšali prometne obremenitve zaradi osebnega motornega prometa. | <ul style="list-style-type: none"> Zmanjšanje deleža uporabe osebnih motornih vozil na glavnih prometnicah v občini na 64 % do leta 2031 Zmanjšanje deleža šolarjev, ki se v šolo pripeljejo v osebnih motornih vozilih, na 36 % do leta 2031 Zmanjšanje deleža uslužbencev, ki se na delo pripeljejo z osebnim motornim vozilom, na 81 % do leta 2031 |

I. STRATEŠKI STEBER:**CELOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI**

Celostno načrtovanje mobilnosti kot samostojen steber podaja izhodišča in predstavlja okvir za izvajanje ukrepov v sklopu preostalih stebrov. Obsega organizacijske ukrepe, aktivnosti obveščanja in promocije, vključevanje v kampanje in uravnoteženo načrtovanje. Občina z izdelano občinsko celostno prometno strategijo za strateško in celostno načrtovanje pogloblja področje urejanja prometa. S poglobljanjem sodelovanja z drugimi občinami v regiji bo okrepila trenutno šibko regionalno sodelovanje na področju urejanja prometa. Obveščanje javnosti o trajnostni mobilnosti se sicer že izvaja na spletu in se bo tam tudi nadaljevalo.

Ukrepi s področja celostnega načrtovanja mobilnosti se tako nanašajo na nadgradnjo obstoječe načrtovalske prakse in sledijo strateškemu vodilu »izboljšanja ozaveščenosti prebivalstva o trajnostni mobilnosti ter izboljšanju ukrepov na prometnem področju«.

- Vsakoletno sodelovanje na dogodku Evropski teden mobilnosti
- Vsakoletno sodelovanje na medobčinskih dogodkih za trajnostno urejanje prometa
- Vsakoletno zbiranje obveznih kazalnikov ter njihovo sporočanje pristojnemu ministrstvu
- Obveščanje javnosti glede trajnostne mobilnosti
- Izdelava zasnove prijaznega prometa in brezemisijских con
- Sodelovanje pri izdelavi Regionalne celostne prometne strategije
- Zmanjšanje števila prometnih nesreč
- Večje zadovoljstvo občanov s prometno varnostjo

I.1 Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti

Evropski teden mobilnosti, največja mednarodna kampanja za spodbujanje trajnostne mobilnosti, poteka vsako leto med 16. in 22. septembrom. Namen kampanje je ozaveščanje in promocija trajnostne mobilnosti skozi izvajanje ukrepov, ki imajo dolgoročnejši vpliv na prebivalce v slovenskih občinah ter jih aktivno spodbujajo k spremembi potovalnih navad in bolj trajnostnemu načinu razmišljanja in delovanja. Predvideno je, da se Občina Benedikt vsako leto aktivno vključi v kampanjo, ob tem pripravi program in se vključi v aktivnosti pristojnega ministrstva.

I.2 Medobčinsko sodelovanje na področju trajnostnega urejanja prometa

Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja Občine Benedikt se vrši predvsem s sosednjimi občinami Lenart, Sveta Ana in Gornja Radgona. Povezovanje in sodelovanje naj se izvaja v obliki rednih koordinacijskih sestankov (npr. vsaj enkrat na leto) ali sestankov po potrebi, npr. v primeru načrtovane investicije z vplivom na druge občine. Osrednje teme medobčinskih sestankov naj bodo kolesarska infrastruktura, javni potniški promet, mobilnost in dostopnost, površine za sopotništvo, prevozi na klic. V primeru ustanovitve regijskega centra mobilnosti predstavniki občine sodelujejo z njihovimi predstavniki na področju mobilnosti in dostopnosti lokalnega in medobčinskega značaja ter v okviru različnih projektov in pobud. Občina namerava aktivno sodelovati tudi pri pripravi Regionalne celostne prometne strategije za Podravje.

I.3 Zbiranje obveznih kazalnikov ter njihovo sporočanje pristojnemu ministrstvu

Občina enkrat letno izdela poročilo o izvajanju in učinkih OCPS. V skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja se spremljajo obvezni kazalniki, ki se oddajo pristojnemu ministrstvu. O rezultatih se seznani občinsko upravo in vodstvo občine, občinski svet in javnost (vsaj z objavo na spletu). Po sedemletnem planskem obdobju se lahko pristopi k pripravi naslednje generacije OCPS.

I.4 Obveščanje javnosti glede trajnostne mobilnosti

Občina Benedikt bo javnost vsako leto obveščala o deležu realizacije ukrepov, predvidenih v OCPS, in napredku pri doseganju zastavljenih ciljnih vrednosti pri obveznih kazalnikih. Prav tako bo z medijskimi kampanjami spodbujala razvoj trajnostne mobilnosti v občini.

I.5 Izdelava zasnove območij prijaznega prometa in brezemisijjskih con

Občina Benedikt bo v sklopu naslednjih predvidenih sprememb in dopolnitev občinskega prostorskega načrta izdelala obvezno strokovno podlago zasnove območij prijaznega prometa in brezemisijjskih con. V tej strokovni podlagi se za urbana naselja opredelijo naslednje vsebine:

- usmeritve za načrtovanje prometnih tokov različnih udeležencev v prometu v naselju tako, da se zagotovijo območja prijaznega prometa,
- določitev območij prijaznega prometa (območje prijaznega prometa je del naselja, skozi katerega ne poteka tranzitni promet in kjer je lokalni motorni promet umirjen, ki ima začetek ali cilj znotraj območja, omrežje poti za aktivno mobilnost pa je gosto in povezano),
- usmeritve za urejanje območij, ki so pretežno namenjena za stanovanja, kot območij prijaznega prometa, pri čemer se motorni promet, ki ne izvira iz teh območij in ni namenjen vanje, usmerja mimo njih,
- usmeritve za hierarhično ureditev prometnega sistema v naselju, pri čemer se upoštevata omejevanje motornega prometa v območjih prijaznega prometa in izboljšana prehodnost prostora za aktivno mobilnost skozi območja prijaznega prometa,
- območja brezemisijjskih con, v katerih za ohranjanje kakovosti zunanjega zraka in zdravja prebivalcev omejijo promet glede na hrup, izpuste toplogrednih plinov in onesnaževal zunanjega zraka.

I.6 Sodelovanje pri izdelavi Regionalne celostne prometne strategije

V pripravi je Regionalna celostna prometna strategija Podravja. Občina Benedikt bo aktivno sodelovala pri njeni pripravi in si prizadevala za:

- nadaljnje povezovanje državnih kolesarskih povezav v smeri Lenarta in Gornje Radgone,
- krepitev avtobusnega prometa na relaciji Maribor–Benedikt–Gornja Radgona,
- vzpostavitev parkirišč za sopotništvo na bodočih večmodalnih točkah:
 - ob vseh avtocestnih priključkih v regiji,
 - ob večjih avtobusnih postajališčih, avtobusnih postajah in vseh železniških postajah v regiji,
 - ob vpadnicah na robovih večjih mest v Podravju kot npr. na robu Maribora, Lenarta itd.

I.7 Zmanjšanje števila prometnih nesreč

Občani so med postopkom izdelave OCPS večkrat poudarili previsoke vozne hitrosti na cestah znotraj občine. Neprilagojena hitrost je eden od glavnih vzrokov za nastanek prometnih nesreč. S krepitvijo trajnostne mobilnosti in izvajanjem ukrepov za izboljšanje prometne varnosti naj bi se število prometnih nesreč zmanjšalo.

I.8 Večje zadovoljstvo občanov s prometno varnostjo

Hkrati s krepitvijo prometne varnosti bomo preverjali, ali so občani bolj zadovoljni s stopnjo prometne varnosti v občini. Če bodo občani v anketi potrdili, da se je občutena prometna varnost v občini izboljšala, bo to pomenilo, da je Celostna prometna strategija dosegla enega svojih ključnih ciljev.



Medobčinski sestanek v okviru priprave OCPS

Tabela 2: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra Celostno načrtovanje mobilnosti

| Št. | Ukrep | Zahtevnost | Stopnja učinkovitosti |
|-----|---|------------|-----------------------|
| I.1 | Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti | srednja | + |
| I.2 | Medobčinsko sodelovanje na področju trajnostnega urejanja prometa | majhna | + |
| I.3 | Zbiranje obveznih kazalnikov ter njihovo sporočanje pristojnemu ministrstvu | srednja | + |
| I.4 | Obveščanje javnosti glede trajnostne mobilnosti | majhna | + |
| I.5 | Izdelava zasnove prijaznega prometa in brezemisijских con | majhna | + |
| I.6 | Sodelovanje pri izdelavi Regionalne celostne prometne strategije | majhna | + |

II. STRATEŠKI STEBER:**KAKOVOSTNE RAZMERE
ZA HOJO**

Hoja je osnovni način premikanja po prostoru. Pogoji za izvajanje hoje so enostavni: pešec mora imeti na voljo prostor za varno, udobno in dovolj hitro opravljanje poti. Poti, dolge do enega kilometra, so običajno najbolj primerne za pešačenje po opravkih. Z vzpostavitvijo udobnega, varnega in povezanega omrežja za pešce je mogoče povečati delež poti, opravljenih peš, občina pa bo prioriteto sledila strateškemu vodilu »povečanja deleža pešačenja kot načina potovanja v šolo, službo in po drugih opravkih«.

II.1 Zasnova lokalne infrastrukture za hojo

Občina Benedikt bo v sklopu naslednjih predvidenih sprememb in dopolnitev občinskega prostorskega načrta izdelala obvezno strokovno podlago zasnove lokalne infrastrukture za hojo. V tej strokovni podlagi se za urbana naselja opredelijo naslednje vsebine:

- sklenjeno in hierarhično urejeno omrežje površin za hojo v urbanih naseljih,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za hojo s sistemom omrežja odprtih javnih površin z navezavo na zeleni sistem in opremljenost z urbano opremo,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za hojo tako, da je infrastruktura zvezna in omogoča preprosto zaznavo in orientacijo, pri čemer je treba upoštevati zahteve funkcionalno oviranih oseb,
- območja, kjer se površina za hojo lahko zagotovi kot skupni prometni prostor ali območje umirjenega prometa, če v sklopu javne ceste ali nekategorizirane ceste, po kateri poteka površina za hojo, ni mogoče zagotoviti ločene površine za hojo primerne širine,

- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje tako, da je uporabnikom omogočena večmodalnost s preprostim prehajanjem med potovalnimi načini
- grafični prikaz sklenjenega in hierarhično urejenega omrežja površin za hojo.

II.2 Pridobitev statusa občine po meri invalidov

Cilj projekta »Občina po meri invalidov« spodbuja načrtno odzivanje občine na posebne potrebe invalidov za njihovo socialno vključevanje, sožitje in boljšo kakovost življenja vseh občanov. Občina bo preverila prisotnost in odpravila ovire za gibalno ovirane osebe na območjih, kjer se pojavljajo težave zaradi fizične neprilagojenosti infrastrukture za gibalno ovirane osebe, in si prizadevala za pridobitev naziva občine po meri invalidov. S temi ukrepi se prav tako izboljšujejo pogoji za hojo.

II.3 Zeleni krog Benedikta

Zeleni krog Benedikta povezuje območja znotraj naselja s pomočjo zelene infrastrukture, ki vključuje parkovne površine, poti ob vodotokih ter umestitev urbane opreme in gradnje trgov, kar bo omogočalo izbiro prijetnejših poti za vsakodnevne opravke.

II.4 Gradnja in nadgradnja površin za pešce v stanovanjskih območjih, v naseljih in med naselji

Pogoj za hojo je prisotnost varne, udobne in povezane infrastrukture za pešce, kar vključuje poti ter urbano opremo (klopi, javna razsvetljava, po potrebi igrala, ozelenitev, itd.). Vsa naselja še nimajo zgrajene infrastrukture za pešce (npr. Štajngrova, Benediški vrh, Sv. Trije Kralji v Slov. goricah itd.). S tem ukrepom se izboljšujejo pogoji za hojo. Infrastruktura za spodbujanje pešačenja se izvaja skladno s strokovno podlago »Zasnove lokalne infrastrukture za hojo« iz točke II.1

Tabela 3: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra Kakovostne razmere za hojo

| Št. | Ukrep | Zahtevnost | Stopnja učinkovitosti |
|------|--|------------|-----------------------|
| II.1 | Zasnova lokalne infrastrukture za hojo | majhna | + |
| II.2 | Pridobitev statusa občine po meri invalidov | srednja | ++ |
| II.3 | Zeleni krog Benedikta | velika | ++ |
| II.4 | Gradnja in nadgradnja površin za pešce v stanovanjskih območjih, v naseljih in med naselji | velika | +++ |

III. STRATEŠKI STEBER:**UREJENI POGOJI ZA KOLESARJENJE**

Kolesarjenje v občini ni dobro razvito. Na območju občine trenutno ni jasno opredeljenega omrežja kolesarskih povezav, kolesarska infrastruktura v naselju Benedikt, kot na primer steze in poti, ni zgrajena, premalo je parkirnih mest za kolesa, občani pa nimajo dostopa do javnega sistema za izposajo koles. Prav tako niso izkoriščeni potenciali kolesarjenja kot turistične ponudbe in njegovi potenciali za rekreacijo. Nekaj kolesarske infrastrukture ob potoku Drvanja, proti Lenartu in proti Sv. Trojici je že zgrajene, vendar omrežje ni povezano. Tako je kolesarjenje na ostalih povezavah možno le po obstoječih cestah, kjer pa se kolesarji zaradi visokih vozniških hitrosti motornih vozil in ponekod slabega stanja cest ne počutijo varne. Z urejeno infrastrukturo za kolesarjenje je moč pričakovati povečanje prihodov na posamezne cilje potovanja (zaposlitvena območja, šole) s kolesi.

Občina se zaveda tega potenciala in je že pristopila k izvedbi nekaterih kolesarskih povezav. Hkrati z izboljšanjem pogojev za kolesarjenje je treba več pozornosti nameniti promocijskim in ozaveščevalnim aktivnostim za spodbujanje kolesarjenja.

Občina bo ustvarila pogoje za varno in udobno kolesarjenje z osrednjim strateškim vodilom »povečanje deleža kolesarjenja kot načina potovanja v šolo, službo in po drugih opravkih«. Ukrepi obsegajo izgradnjo infrastrukture, postavitve opreme in izvajanje podpornih aktivnosti.

III.1 Zasnova lokalne infrastrukture za kolesarjenje

Občina Benedikt bo v sklopu naslednjih predvidenih sprememb in dopolnitev občinskega prostorskega načrta izdelala obvezno strokovno podlago zasnove lokalne infrastrukture za kolesarjenje. V tej strokovni podlagi se za urbana naselja opredelijo naslednje vsebine:

- sklenjeno in hierarhično urejeno omrežje površin za kolesarjenje v urbanih naseljih,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za kolesarjenje s sistemom omrežja odprtih javnih površin z navezavo na zeleni sistem in opremljenost z urbano opremo,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za kolesarjenje tako, da je uporabnikom omogočena večmodalnost s preprostim prehajanjem med potovalnimi načini;
- sklenjeno omrežje državnih in lokalnih kolesarskih povezav,
- območja, kjer se kolesarska povezava lahko vodi na cesti, upravljavec ceste pa predhodno izvede ustrezne ukrepe umirjanja prometa, če v sklopu javne ceste, po kateri poteka kolesarska povezava, ni mogoče zagotoviti ločenih površin za kolesarje v skladu s predpisi,
- grafični prikaz sklenjenega in hierarhično urejenega omrežja površin za hojo in kolesarjenje.

Kolesarske povezave se dimenzionirajo tako, da je njihova uporaba možna tudi za tovorna kolesa in kolesa invalidov. Na kolesarskih povezavah se na ambientalno privlačnih mestih uredijo in opremijo počivališča za kolesarje. Postavi se vsa potrebna signalizacija za označitev kolesarskih povezav ter za usmerjanje in vodenje kolesarjev.

III.2 Opremljanje s kolesarskimi parkirišči

Parkirna mesta za kolesa se uredijo oz. razširijo pred vsemi pomembnimi cilji poti:

- razširitev kolesarskega parkirišča pred Osnovno šolo Benedikt in Vrtcem Benedikt,
- razširitev kolesarskega parkirišča na prostoru med občinsko upravo in Pošto,
- vzpostavitev kolesarskega parkirišča pri pokopališču,
- postavitve kolesarskih stojal pri pomembnejših avtobusnih postajališčih.

Kolesarska parkirišča se uredijo kot odstavna mesta z ustreznimi nasloni. Večja parkirišča se nadkrijejo, vsa neprimerna stojala pa se zamenjajo z ustreznimi. Do vseh odstavnih mest se s kolesarskih povezav uredijo ustrezni dovozi.

III.3 Vzpostavitev občinske kolesarske mreže

Znotraj naselja Benedikt se vzpostavi osnovni »kolesarski križ«, ki sestoji iz povezave sever–jug in vzhod–zahod. V smeri vzhod–zahod poteka od krožišča pri vrelcu mineralne vode po Čolnikovem trgu vse do obstoječe kolesarske poti na lokalni cesti proti Sveti Trojici. V smeri sever–jug se kolesarska mreža vzpostavi na regionalni cesti Lenart–Gornja Radgona od krožišča pri potoku Drvanja do bencinske črpalke na severu naselja.

III.4 Gradnja kolesarske poti Benedikt–Gornja Radgona

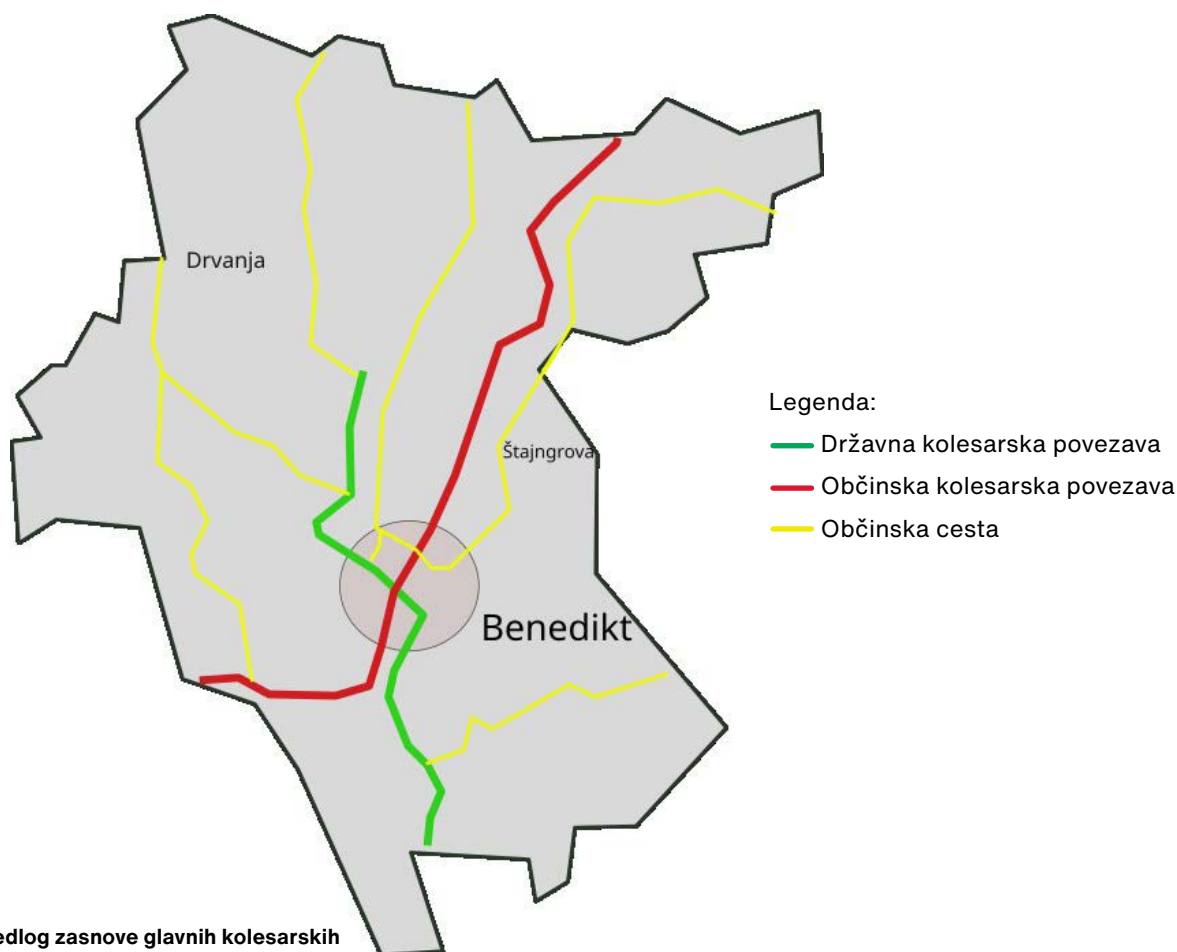
Pristopi se k uvrstitvi kolesarske povezave Benedikt–Gornja Radgona med državne kolesarske povezave. Po tej uvrstitvi se aktivno pomaga in spodbuja pristojno direkcijo za infrastrukturo k izvedbi te povezave.



Možna izvedba državne kolesarske povezave skozi Benedikt

Tabela 4: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra Urejeni pogoji za kolesarjenje

| Št. | Ukrep | Zahtevnost | Stopnja učinkovitosti |
|-------|---|-------------|-----------------------|
| III.1 | Zasnova lokalne infrastrukture za kolesarjenje | majhna | + |
| III.2 | Opremljanje s kolesarskimi parkirišči | majhna | ++ |
| III.3 | Vzpostavitev občinske kolesarske mreže | velika | ++ |
| III.4 | Gradnja kolesarske poti Benedikt–Gornja Radgona | zelo velika | ++ |



Predlog zasnove glavnih kolesarskih povezav v občini

IV. STRATEŠKI STEBER:**PRIVLAČNEJŠI JAVNI
POTNIŠKI PROMET**

Obstoječa ponudba javnega avtobusnega prometa je v smeri proti večjim naseljem (Maribor, Lenart, Gornja Radgona) s svojimi štirinajstimi avtobusi vsak delovni dan ustrezna. Edina druga avtobusna povezava, ki poteka skozi občino je proti Negovi, z dvema avtobusoma v eno smer. Večina manjših naselij v občini leži zunaj avtobusnih koridorjev.

IV.1 Podajanje pobud za izboljšanje avtobusnih linij

Občina Benedikt bo na pristojno agencijo za upravljanje javnega potniškega prometa pošiljala pobude za okrepitev vseh avtobusnih linij, ki potekajo skozi občino s ciljem povečanja privlačnosti in uporabe javnega potniškega prometa. Pobuda za uvedbo dodatne avtobusne povezave iz Negove proti Benediktu v zgodnjih dopoldanskih urah je tako leta 2025 že bila poslana na Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa.

IV.2 Nadaljevanje regresiranja avtobusnih prevozov

Občina Benedikt bo še naprej regresirala šolski prevoz šoloobveznih otrok.

IV.3 Vzpostavitev sistema prevoza na klic

Vzpostavitev sistema prevoza na klic je namenjena povezovanju starejših oseb, ki potrebujejo prevoz in ne zmorejo uporabljati javnih in plačljivih oblik prevoza, s prostovoljnimi šoferji, ki radi priskočijo na pomoč. Številni starejši imajo velike težave s prevozom, sploh če so doma tam, kjer avtobusno

omrežje ni razvito. Tisti bolj oddaljeni se velikokrat ne morejo odpraviti po opravkih, kadar si želijo, temveč se prilagajajo možnostim oziroma času, ko jim lahko pomagajo družinski člani ali prijatelji. Nekateri uporabljajo taksi, vendar pa je to za številne prevelik strošek.

Za vzpostavitev sistema prevoza na klic je treba nabaviti vozilo, zagotavljati gorivo in vzdrževanje vozila, angažirati prostovoljce, obveščati občane o storitvi ter se po potrebi povezati z ustanovo, ki izvaja podporo takšnim projektom (npr. Prostofer).

Zaradi omilitve prevozne revščine in spodbujanja uporabe javnega prevoza si bo Občina Benedikt prizadevala za vzpostavitev tovrstnega sistema.

IV.4 Vzdrževanje in nadgradnja opreme na pomembnejših avtobusnih postajališčih

Avtobusna postajališča ob regionalni cesti Lenart–Benedikt–Gornja Radgona so v dobrem stanju. Ostala avtobusna postajališča so neopremljena. Občina bo s ciljem okrepitve privlačnosti javnega prometa nadgradila opremo avtobusnih postajališč, obstoječo opremo pa redno vzdrževala. Ob avtobusna postajališča se bodo nameščali tudi nasloni za parkiranje koles.

Tabela 5: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra Privlačnejši javni potniški prevoz

| Št. | Ukrep | Zahtevnost | Stopnja učinkovitosti |
|------|---|-------------|-----------------------|
| IV.1 | Podajanje pobud za izboljšanje avtobusnih linij | majhna | + |
| IV.2 | Nadaljevanje regresiranja avtobusnih prevozov | velika | ++ |
| IV.3 | Vzpostavitev sistema prevoza na klic | zelo velika | + |
| IV.4 | Vzdrževanje in nadgradnja opreme na pomembnejših avtobusnih postajališčih | srednja | ++ |

V. STRATEŠKI STEBER:**UPRAVLJAN MOTORNI
PROMET**

Izzivi, opisani v predhodnih poglavjih, izhajajo iz prevladujoče rabe osebnih motornih vozil, ki so posledica ureditev, podrejenih potrebam motornega prometa na eni, in pomanjkanja urejenih alternativ na drugi strani. Ključni izziv so visoke vozne hitrosti, predvsem na državnem cestnem omrežju in na daljših ravniških odsekih občinskih cest. Občinske ceste so ponekod zelo ozke z uničenimi vozišči, v križiščih pa ponekod ni zagotovljene preglednosti. Občina je že pričela izvajati ukrepe umirjanja prometa, aktivno obnavlja in vzdržuje občinsko cestno omrežje ter se z upravljavcem državnih cest dogovarja za rekonstrukcije državnih cest. Z razvojem alternativnih oblik prevoza na eni ter izvajanjem intenzivnih ukrepov umirjanja prometa v naseljih, odpravljanjem črnih točk na cestnem omrežju s stališča vseh uporabnikov prometnih površin in upravljanjem prometa na drugi strani, se bodo lahko zmanjšale potrebe prebivalcev po nenehni uporabi osebnih motornih vozil.

Občina bo v okviru svojih pristojnosti izvajala ukrepe optimizacije motornega prometa z osrednjim strateškim vodenjem: »zmanjšanja prometnih obremenitev zaradi osebnega motornega prometa«.

V.1 Vzdrževanje, rekonstrukcije in novogradnje cestnega omrežja in javne razsvetljave

Poleg rednega vzdrževanja in čiščenja cest, javnih poti in javne razsvetljave so v skladu z načrti predvidene rekonstrukcije in novogradnje na občinskem cestnem omrežju, in sicer vsaj:

- sprememba prometnega režima na križišču regionalne ceste RII-449 – Kocbekova/Nasipna,
- izgradnja krožišča na regionalni cesti R2-449/0315 v km 7+230 (pri bencinski črpalki) (strošek Občine in DRSI).

Načrt vzdrževanja cest in javne razsvetljave mora opredeliti prioritete tam, kjer se lahko z vzdrževalnimi deli izboljšujejo tudi pogoji za varno vožnjo (kot npr. povečanje preglednosti) ter za udobno pešačenje in kolesarjenje.

V.2 Najem merilnikov hitrosti

S ciljem povečevanja prometne varnosti se bo obstoječi projekt najema radarjev za nadzor hitrosti nadaljeval v času izvajanja občinske celostne prometne strategije.

V.3 Umirjanje prometa ter celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti

Umirjanje prometa se bo izvajalo v naseljih tako na državnih kot na občinskih cestah, in sicer s ciljem povečanja prometne varnosti.

Okolica šole in stanovanjskih ulic, kjer ni tranzitnega prometa, se opredeli kot območje prijaznega prometa. Opredelijo se tudi druga območja umirjenega prometa ali območja skupnega prometnega prostora. V vseh naseljih in na šolskih poteh, še posebej na regionalni cesti in na ravniških odsekih občinskih cest, kjer so omejitve hitrosti bistveno prekoračene, se izvajajo ukrepi umirjanja prometa. Umirjanje prometa se lahko izvede tudi s preureditvijo ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti ob upoštevanju pristopov za spodbujanje pešačenja in kolesarjenja (npr. otoki, dvignjeni prehodi za pešce, zamik smernega vozišča, optične zavore). Izvajanje ukrepov spremlja intenzivno komuniciranje z javnostjo.

V.4 Gradnja novih cestnih površin v stanovanjskih območjih

Na jugu naselja Benedikt in na severu Štajngrove bosta v prihodnjih letih zgrajeni novi stanovanjski območji, ki bosta potrebovali svoje notranje cestno omrežje. S tem ukrepom se zagotavlja dostopnost teh območij.



Primer umirjanja prometa v stanovanjski ulici v Ljutomeru

Tabela 6: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov
stebra Upravljan motorni promet

| Št. | Ukrep | Zahtevnost | Stopnja učinkovitosti |
|-----|--|-------------|-----------------------|
| V.1 | Vzdrževanje, rekonstrukcije in novogradnje cestnega omrežja in javne razsvetljave | zelo velika | +++ |
| V.2 | Najem merilnikov hitrosti | srednja | ++ |
| V.3 | Umirjanje prometa ter celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti | srednja | ++ |
| V.4 | Gradnja novih cestnih površin v stanovanjskih območjih | srednja | + |

Akcijski načrt celostne prometne strategije

Za uspešno uresničevanje OCPS je ključen sedemletni akcijski načrt, ki za izbrani nabor ukrepov, predstavljen v okviru strateških stebrov, podaja obdobje izvedbe po letih z opredelitvijo okvirnih stroškov, odgovornosti za izvedbo in virov financiranja. Ocena stroškov je opredeljena kot okvirna vrednost, saj za nekatere ukrepe ni na voljo projektne in investicijske dokumentacije. Upoštevana sta tudi proračun Občine Benedikt in Načrt razvojnih programov Republike Slovenije.

Ukrepi se bodo financirali v okviru lastnih proračunskih sredstev, s prijavo na razpise ali pa skupaj z drugimi organizacijami in njihovimi sredstvi. Predvideni so tudi ukrepi, za katere finančna sredstva niso potrebna. V prihodnje se bomo v okviru uresničevanja OCPS intenzivno prijavljali na razpise pristojnih ministrstev, razpise za vključitev v Evropske projekte ter razpise drugih virov financiranja.

Legenda pri branju akcijskega načrta:

- Številka na začetku postavke (npr. 40361) označuje postavko iz občinskega proračuna
- Modro obarvana postavka nakazuje možnost sofinanciranja s strani Republike Slovenije oz. Evropske unije.
- Ukrepi so nanizani po prometnih stebrih.
- **Poudarjeno** besedilo prikazuje izdelavo strokovne podlage.
- Večja višina sredstev pomeni večjo zahtevnost izvedbe projekta.
- Za vse ukrepe je odgovorna Občina Benedikt, razen če je ukrep označen z zvezdicami (*).

| UKREPI za celotno prometno načrtovanje | Višina sredstev (EUR) leta | | | | | | |
|---|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
| 42080413 – Izdelava celostne prometne strategije | 25.559 | | | | | | |
| I.1 150204 Izvedba dogodka Evropski teden mobilnosti – Projekt LIFE IP CARE 4 CLIMATE | 12.200 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 | 10.000 |
| I.2 Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja | | | | | | | |
| I.3 Spremljanje kazalnikov OCPS, poročanje ministrstvu | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 |
| I.4 Obveščanje javnosti glede trajnostne mobilnosti | | | | | | | |
| I.4 40361 – Delovanje sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu | 2.970 | 3.000 | 3.100 | 3.100 | 3.200 | 3.200 | 3.300 |
| I.5 Izdelava Zasnove območij prijaznega prometa in brezemisijских con | | | 4.000 | | | | |
| I.6 413024 – Sodelovanje pri pripravi Regijske celostne prometne strategije za Podravje | 210 | | | | | | |

Za izvedbo ukrepa je odgovorna pristojna regionalna razvojna agencija.

| UKREPI za pešce | Višina sredstev (EUR) leta | | | | | | |
|---|----------------------------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|
| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
| II.1 Zasnova lokalne infrastrukture za hojo | | | 3.000 | | | | |
| II.2 Pridobitev statusa občine po meri invalidov | 5.000 | 5.000 | 5.000 | 5.000 | | | |
| II.3 415051 – Zeleni krog Benedikta (strošek občine) | 93.022 | 333.360 | 318.119 | | | | |
| II.4 Gradnja in nadgradnja površin za pešce v stanovanjskih območjih, v naseljih in med naselji | | | 60.000 | 60.000 | 60.000 | 50.000 | 25.000 |

| UKREPI za kolesarje | Višina sredstev (EUR) leta | | | | | | |
|---|----------------------------|------|-------|--------|---------|---------|---------|
| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
| III.1 Zasnova lokalne infrastrukture za kolesarjenje | | | 3.000 | | | | |
| III.2 Opremljanje s kolesarskimi parkirišči in počivališči | | | | 3.000 | 2.000 | 1.000 | 1.000 |
| III.3 Vzpostavitev občinske kolesarske mreže | | | | 96.000 | 96.000 | | |
| III.4 Gradnja kolesarske poti Benedikt–Gornja Radgona | | | | | 160.000 | 160.000 | 160.000 |

*Za izvedbo ukrepa je odgovorna Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo.

| UKREPI za javni promet | Višina sredstev (EUR) leta | | | | | | |
|--|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
| IV.1 Podajanje pobud za izboljšanje avtobusnih linij | | | | | | | |
| IV.2 41190001 – Regresiranje avtobusnih prevozov učencev OŠ Benedikt | 81.644 | 83.000 | 85.000 | 86.500 | 88.000 | 90.000 | 92.000 |
| IV.2 41190002 – Regresiranje avtobusnih oz. drugih prevozov učencev v šole s prilagojenim programom | 17.620 | 18.000 | 18.000 | 18.500 | 19.000 | 19.500 | 20.000 |
| IV.3 Vzpostavitev sistema prevoza na klic | | 12.000 | 8000 | 8000 | 8500 | 8500 | 8700 |
| IV.4 Vzdrževanje in nadgradnja opreme na pomembnejših avtobusnih postajališčih | | 7.000 | 7.000 | 3.500 | 3.500 | 3.500 | 3.500 |

| UKREPI za osebni motorni promet | Višina sredstev (EUR) leta | | | | | | |
|--|----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
| V.1 40250302 – Letno vzdrževanje občinskih cest | 130.000 | 133.000 | 135.000 | 138.000 | 140.000 | 143.000 | 146.000 |
| V.1 40250303 – Vzdrževanje javnih poti | 100.000 | 102.000 | 104.000 | 106.000 | 108.000 | 110.500 | 113.000 |
| V.1 40430 – Vzdrževanje objektov javne razsvetljave, javna razsvetljava | 10.600 | 10.800 | 11.000 | 11.300 | 11.500 | 11.700 | 12.000 |
| V.1 60636 – Vzdrževanje in čiščenje ulic ter cest | 17.000 | 17.000 | 17.500 | 18.000 | 18.500 | 19.000 | 19.000 |
| V.2 130216 – Najem merilnikov hitrosti | 2.428 | 2.500 | 2.500 | 2.600 | 2.600 | 2.700 | 2.700 |
| V.3 Sprememba prometnega režima na križišču regionalne ceste RII-449 – Kocbekova/ Nasipna (strošek občine) | | 200.000 | 150.000 | | | | |
| V.3 Ukrepi za spodbujanje trajnostne mobilnosti ter umirjanje prometa v naseljih vključno s celovitimi preureditvami ulic in cest | | 300.000 | 300.000 | 300.000 | 5.000 | 4.000 | 3.000 |
| V.3 Ukrepi za umirjanje prometa na državnih cestah znotraj naselij (strošek občine in DRSI) | 50.000 | 100.000 | | | | | |
| V.3 Sprememba prometnega režima na regionalni cesti R2-449/0315 v km 7+230 (pri bencinski črpalki) (strošek občine in DRSI) | | | 300.000 | 300.000 | | | |
| V.4 Gradnja novih cestnih površin na območjih sprejetih občinskih podrobnih prostorskih načrtov in na drugih območjih | | 100.000 | 100.000 | 100.000 | | | |
| V.4 Optimizacija občinskih parkirišč | | | | 150.000 | | | |

*Za izvedbo ukrepa je odgovorna Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo.

| Leto | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---------------------------------------|----------------|------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|
| Skupna okvirna višina sredstev (EUR): | 543.453 | 1.436.860 | 1.644.419 | 1.269.700 | 736.000 | 636.800 | 619.400 |





**Občinske celostne
prometne strategije
občin**
Gornje Radgona,
Sv. Jurija ob Ščavnici,
Beneditka ter
Apač



REPUBLIKA SLOVENIJA
**MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO**



**Sofinancira
Evropska unija**

**I FEEL
SLOVENIA**