

OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA

OBČINE
TRNOVSKA
VAS

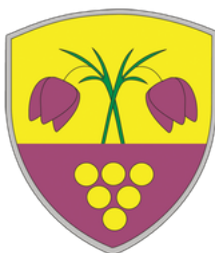




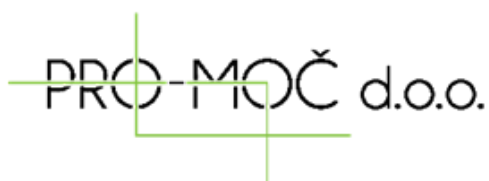
REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



MASTERPLAN D.O.O.
UREJANJE PROSTORA



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE TRNOVSKA VAS

Občinska celostna prometna strategija občine Trnovska vas je nastala v okviru razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo Občinskih celostnih prometnih strategij v slovenskih občinah.

Operacijo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

NAROČNIK

Občina Trnovska vas,
Trnovska vas 42
2254 Trnovska vas

IZVAJALCI

Masterplan d.o.o.
PRO-MOČ d.o.o.

AVTORJI

Marija Konečnik Kunst
Peter Cafuta
Vesna Čep
Špela Frumen
Aljaž Kunst
Urša Drvarič

OBLIKOVANJE

PRO-MOČ d.o.o.

FOTOGRAFIJE

Jošt Polak in Miha Gotlin,
občinski arhiv

LETO IZIDA

2026

KAZALO

	Nagovor župana	04
01	Uvod	06
02	Proces priprave	07
03	Delovne skupine	09
04	Vizija in cilji	10
05	Analiza obstoječega stanja	14
	5.1 Splošni podatki o občini	15
	5.2 Prometne značilnosti občine	17
	5.3 Potovalne navade	19
06	Pet stebrov ukrepanja	22
	6.1 Celostno prometno načrtovanje	24
	6.2 Hoja	28
	6.3 Kolesarjenje	32
	6.4 Javni prevoz	35
	6.5 Osebni motorni promet	38
07	Akcijski načrt	41

NAGOVOR ŽUPANA

Spoštovane občanke in občani.

Pred vami je občinska celostna prometna strategija, s katero Občina Trnovska vas celovito in dolgoročno naslavlja izzive ter priložnosti na področju prometa. K pripravi strategije smo pristopili z jasnim namenom izboljšati pogoje za vse udeležence v prometu, povečati prometno varnost ter hkrati prispevati k višji kakovosti bivanja v naši občini. Strategija ima oblikovano dolgoročno vizijo prometa v naši občini, ki jo dopolnjujejo jasno opredeljeni cilji, usmerjeni v postopno in uravnoteženo izboljševanje prometnega sistema v korist vseh generacij.



Strategija je bila oblikovana na podlagi temeljite analize obstoječega stanja ter v tesnem sodelovanju s širšo javnostjo, ključnimi deležniki, občinsko upravo in zunanjimi strokovnjaki. Posebno zahvalo namenjam vsem občankam in občanom, ki ste s svojimi mnenji, predlogi in pobudami aktivno sodelovali v procesu priprave strategije ter tako prispevali k temu, da dokument odraža dejanske potrebe in pričakovanja lokalnega okolja.

Pomemben del strategije predstavlja tudi akcijski načrt, ki opredeljuje konkretne ukrepe za njeno izvajanje. Ti bodo postopoma in premišljeno prispevali k uresničevanju zastavljene vizije in ciljev ter omogočili, da se spremembe v prometnem prostoru uvajajo na izvedljiv, učinkovit in dolgoročno vzdržen način. Občinska celostna prometna strategija predstavlja trdno osnovo za ustvarjanje varnega, dostopnega ter kakovostnega bivalnega okolja in pomembno vodilo pri nadaljnjem razvoju prometa.

S spoštovanjem,
župan občine Trnovska vas
Alojz Benko, dipl.upr.org.



1 UVOD

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljnjem besedilu: OCPS) je strateški dokument, ki dolgoročno usmerja razvoj prometa in celovito obravnava promet ter mobilnost v občini za izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev. Namen je vzpostavitev varnega, učinkovitega in dostopnega prometnega sistema, ki spodbuja hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa ter prispeva k spremembi potovalnih navad in zmanjšanju negativnih vplivov motornega prometa na okolje ter zdravje ljudi.

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Strategija temelji na celostnem prometnem načrtovanju, ki vključuje celovit pristop k urejanju prostora in prometa ter temelji na rešitvah, usmerjenih k ljudem in njihovi kakovosti življenja. Tak pristop presega tradicionalno načrtovanje prometa, ki je pogosto usmerjeno predvsem v reševanje posameznih prometnih izzivov. Celostno načrtovanje se ne omejuje zgolj na izboljšanje prometne infrastrukture, temveč ustvarja uravnotežen prometni sistem, ki zagotavlja varnost vsem udeležencem in zmanjšuje odvisnost od osebnih avtomobilov. S sprejemom OCPS bo občina pristopila k razvoju prometa, ki bo usmerjen v dolgoročno izboljšanje mobilnosti ter dvig kakovosti bivanja za vse občane.

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 z drugimi sektorji
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Tabela 1: Primerjava tradicionalnega in celostnega načrtovanja prometa

2 PROCES PRIPRAVE

Postopek priprave OCPS poteka v skladu z nacionalnimi smernicami in je razdeljen na več vsebinskih sklopov. Vsak sklop predstavlja pomemben korak v procesu oblikovanja strategije, ki vključuje ključne deležnike, javnost in strokovno podporo.

Proces priprave je potekal od junija 2025 in se je zaključil s sprejemom strategije na občinskem svetu v letu 2026. Priprava OCPS je potekala v več vsebinsko zaokroženih sklopih, ki so omogočili sistematični razvoj strateškega dokumenta. Proces se je vodil skladno z nacionalnimi smernicami in je vključeval vse ključne korake, od začetnega organiziranja do končnega sprejema strategije.

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

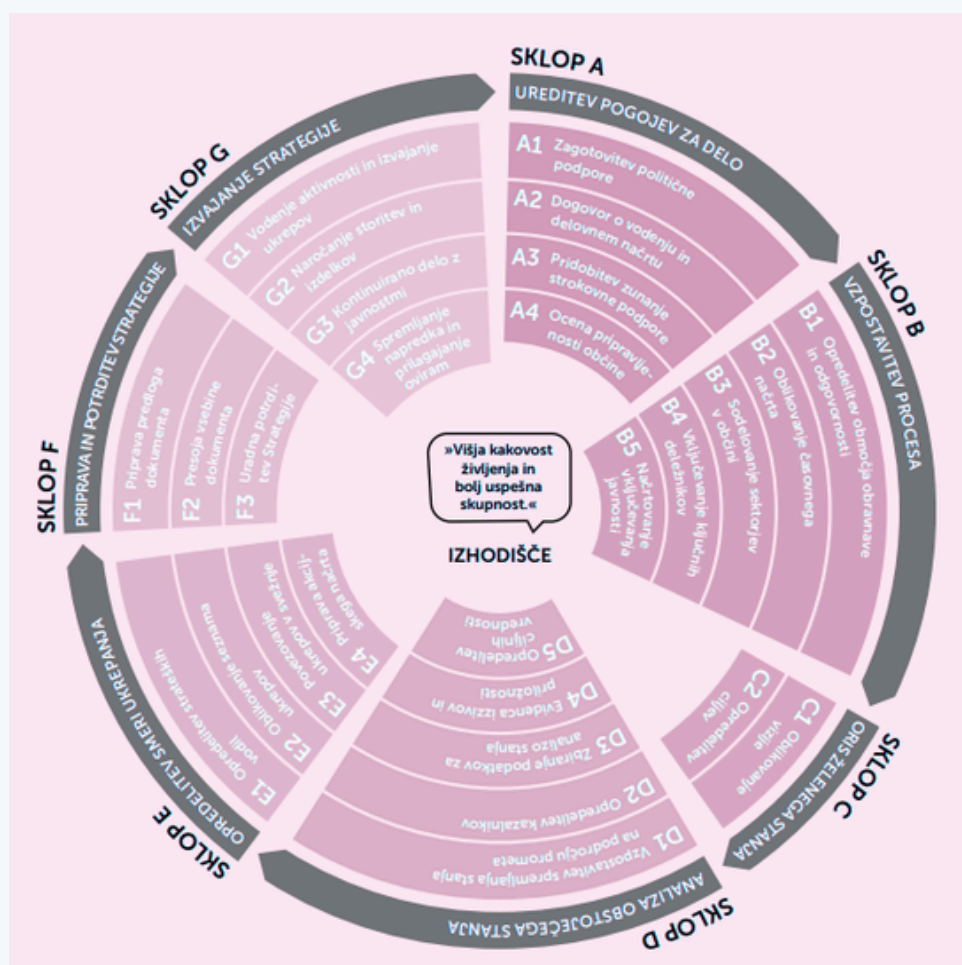


Diagram 1: Shematski prikaz procesa priprave OCPS, vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo ©Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo april 2023



UREDITEV POGOJEV ZA DELO (SKLOP A)

Na začetku procesa so bili vzpostavljeni temelji za uspešno pripravo strategije. Določena je bila organizacijska struktura, pristojnosti deležnikov in časovni okvir izvedbe. Občina je zagotovila potrebne vire in strokovno podporo za celoten proces priprave.



VZPOSTAVITEV PROCESA (SKLOP B)

V tej fazi je bilo vzpostavljeno sodelovanje z deležniki, ki so imeli ključno vlogo pri oblikovanju strategije. Določene so bile skupine, ki so sodelovale pri pripravi dokumenta, vključno z občinsko upravo, predstavniki različnih skupin, prometnimi strokovnjaki in širšo javnostjo. Pripravljene so bile smernice za vključevanje prebivalcev in zbiranje mnenj.



ORIS ŽELENEGA STANJA (SKLOP C)

Pomemben del priprave OCPS je bilo oblikovanje vizije in določitev strateških ciljev. Na podlagi predhodnih usmeritev in politik trajnostne mobilnosti so bile definirane ključne usmeritve za razvoj prometa v občini. Ta faza je zagotovila jasno podlago za nadaljnje korake pri oblikovanju strategije.



ANALIZA STANJA IN IDENTIFIKACIJA IZZIVOV (SKLOP D)

V sklopu analize obstoječega stanja so bili zbrani in obdelani podatki o prometnem sistemu občine. Izvedene so bile javne razprave, anketa splošne javnosti, terenski ogledi, ankete o potovalnih navadah zaposlenih in šolarjev, kordonsko štetje prometa, intervjuji in delavnice s ključnimi deležniki, s čimer so bili prepoznani ključni dosežki, izzivi in priložnosti v prometnem sistemu ter določene prioritete za razvoj prometnega sistema.



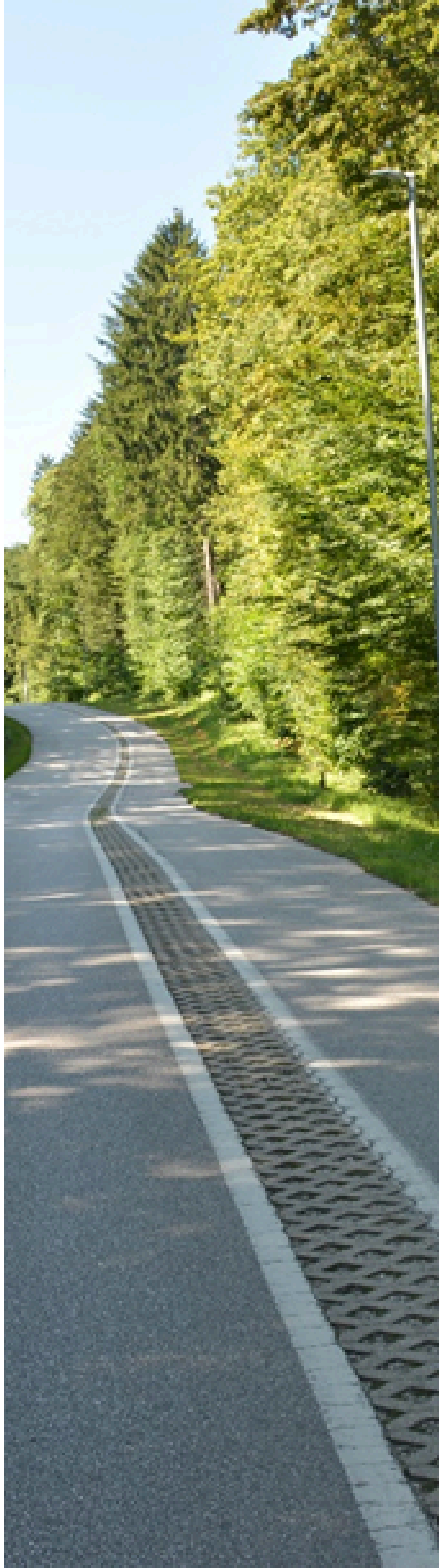
OPREDELITEV SMERI UKREPANJA (SKLOP E)

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



PRIPRAVA IN POTRDITEV STRATEGIJE (SKLOP F)

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



3 DELOVNE SKUPINE

V pripravo OCPS so bile vključene različne delovne skupine, ki so s svojimi znanji, izkušnjami in pogledi pomembno prispevale k oblikovanju vsebin. Skupine so imele širok spekter nalog, od zagotavljanja organizacijske in strokovne podpore do oblikovanja vsebinskih izhodišč in seznanjanja izvajalca z lokalnimi značilnostmi.



OŽJA DELOVNA SKUPINA

Ožjo delovno skupino so sestavljali člani občinske uprave, ki so zagotavljali operativno podporo pri pripravi OCPS. Njihova naloga je bila usklajevanje strategije z lokalnimi politikami, spremljanje poteka izdelave dokumenta, zagotavljanje podatkov ter informacij, ki so ključne za analizo in oblikovanje ukrepov. Prav tako so sodelovali pri administrativnih postopkih in organizaciji javnih posvetovanj ter potrditvi strategije na občinskem svetu.

ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Širša delovna skupina, sestavljena iz ključnih deležnikov, je bila vključena v več faz procesa priprave OCPS. Aktivno je sodelovala pri oblikovanju vizije in ciljev strategije, določanju ciljnih vrednosti, prepoznavanju ključnih izzivov in priložnosti ter oblikovanju strateških usmeritev. Poleg tega je prispevala strokovne in praktične vpogleds pri oblikovanju konkretnih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini.

IZVAJALEC

Izvajalec je vodil pripravo naloge in skrbel za strokovno izvedbo celotnega procesa. Njegove naloge so vključevale metodološko usmerjanje, oblikovanje vizije in strateških ciljev, analizo obstoječega stanja, pripravo nabora ukrepov ter usklajevanje vsebine dokumenta. Prav tako je izvajalec koordiniral sodelovanje različnih deležnikov in občanov, zagotavljal strokovno podporo in pripravljal končno verzijo strategije.

SPLOŠNA JAVNOST

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



4 VIZIJA IN CILJI

Vizija in cilji so temelj vsakega strateškega načrtovanja, saj določajo smer razvoja in dolgoročne prioritete. Vizija predstavlja želene prihodnje razmere, ki jih želimo doseči, in deluje kot skupni cilj, h kateremu stremimo, cilji pa so konkretne usmeritve in merila, s katerimi vizijo postopoma uresničujemo. Njihova pomembnost se kaže predvsem v usmerjanju odločanja in načrtovanja, saj omogočajo, da se ukrepi in razvojna strategija izvajajo premišljeno in v skladu z dolgoročnimi potrebami.

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

VIZIJA OCPS OBČINE TRNOVSKA VAS

Trnovska vas bo imela varen, dostopen in trajnosten prometni sistem, ki povezuje vse generacije, spodbuja odgovorno vožnjo in ustvarja skupnost varnih poti.

Vizija občine Trnovska vas poudarja razvoj prometnega sistema, ki bo varen, dostopen in trajnostno naraven. Usmerjena je v zagotavljanje enakovrednih možnosti mobilnosti za vse generacije, od otrok do starejših ter v spodbujanje odgovorne vožnje in uporabe trajnostnih oblik prevoza. Poseben poudarek je namenjen oblikovanju skupnosti, v kateri se prebivalci počutijo varno in imajo na voljo mrežo urejenih, privlačnih in varnih poti za hojo, kolesarjenje in druge oblike aktivnega gibanja.



CILJI OCPS OBČINE TRNOVSKA VAS

Z namenom uskladitve občinskih strategij s prizadevanji na nacionalni ravni je bil v okviru metodologije za izdelavo OCPS pripravljen nabor sedmih ciljev, ki so bili prevzeti in razvrščeni glede na njihovo pomembnost za občino. V ospredje razvoja občinske vizije so postavljeni trije prioritetni cilji, ki imajo ključno vlogo pri usmerjanju razvoja na lokalni ravni. Poleg teh so bili po redu pomembnosti razvrščeni tudi preostali cilji, ki bodo skupaj s prioritetnimi cilji prispevali k celovitemu uresničevanju vizije.



CILJNE VREDNOSTI ZASTAVLJENIH CILJEV

Vsak cilj OCPS je podprt s pripadajočimi ciljnimi vrednostmi, ki temeljijo na analizi obstoječega stanja in so usklajene z nacionalnimi ter evropskimi usmeritvami celostnega načrtovanja prometa. S tem se zagotavlja sistematično spremljanje in prilagajanje strategije glede na dejanske rezultate ter potrebe občine. Ciljne vrednosti predstavljajo ključne učinke, s katerimi bo občina spremljala napredek pri uresničevanju ciljev strategije. Določajo merljive in dosegljive spremembe na področju izbranih ciljev, ter omogočajo objektivno vrednotenje učinkovitosti izvedenih ukrepov.

Za namen spremljanja učinkov je bil opredeljen ožji izbor kazalnikov. Za leto 2025 so bile izmerjene izhodiščne vrednosti na podlagi kordonskega štetja prometa, anket o potovalnih navadah šolarjev in zaposlenih ter statističnih podatkov o količini prometnih nesreč. Na tej osnovi so bile za leto 2032 oblikovane ciljne vrednosti, ki odražajo želene spremembe v prometu.

Zap. št.	Cilji po vrstnem redu pomembnosti	Kazalnik	Ciljna vrednost		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2025	Ciljna vrednost v letu 2032
1	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	3 v letih 2020-2024	0 v letih 2028-2032
		Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih	33,3 %	50,0 %
2	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	3,5 %	5,0 %
			Povečati delež uporabe aktivnih oblik mobilnosti v prometu (seštevek deleža uporabe hoje in kolesa)	7,4 %	11,0 %
3	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	100,0 %	85,0 %
			Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	0,0 %	10,0 %
4	Bolj zdravi in aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	4,9 %	7,0 %
5	Izboljšana kakovost bivanja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	33,3 %	50,0 %
6	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo	0,0 %	7,0 %
7	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	82,8 %	77,0 %

Tabela 2: Razvrstitev ciljev glede na pomembnost, kazalniki spremljanja učinkov ter izhodiščne vrednosti za leto 2025 in ciljne vrednosti za leto 2032

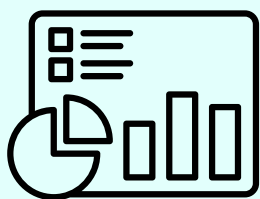


5 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

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

Pri pripravi analize so bili uporabljeni različni viri in metode, kot so kordonsko štetje prometa, ankete o potovalnih navadah zaposlenih in šolarjev, anketa splošne javnosti, poglobljeni intervjuji s ključnimi deležniki, javne razprave in terenski ogledi. Zbrani podatki so bili analizirani z namenom prepoznavanja ključnih vzorcev vedenja, ocene dejanskega stanja prometnega sistema ter poglobljenega razumevanja težav in potreb, s katerimi se občani srečujejo pri vsakodnevni mobilnosti.

V okviru analize so v ospredje postavljeni ključni dejavniki, ki vplivajo na oblikovanje prometne politike, med njimi značilnosti poselitve, demografska sestava, migracijski vzorci in potovalne navade v občini. Na podlagi ugotovitev analize bodo v naslednjem poglavju predstavljene prepoznane učinkovite obstoječe ureditve, izpostavljeni ključni izzivi ter opredeljene konkretne priložnosti za nadaljnji razvoj prometnega sistema.



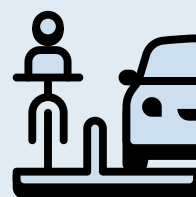
SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Osnovne prostorske, demografske in migracijske značilnosti občine



PROMETNE ZNAČILNOSTI OBČINE

Pregled obstoječega prometnega sistema, prometnih tokov in prometne varnosti v občini



POTOVALNE NAVADE

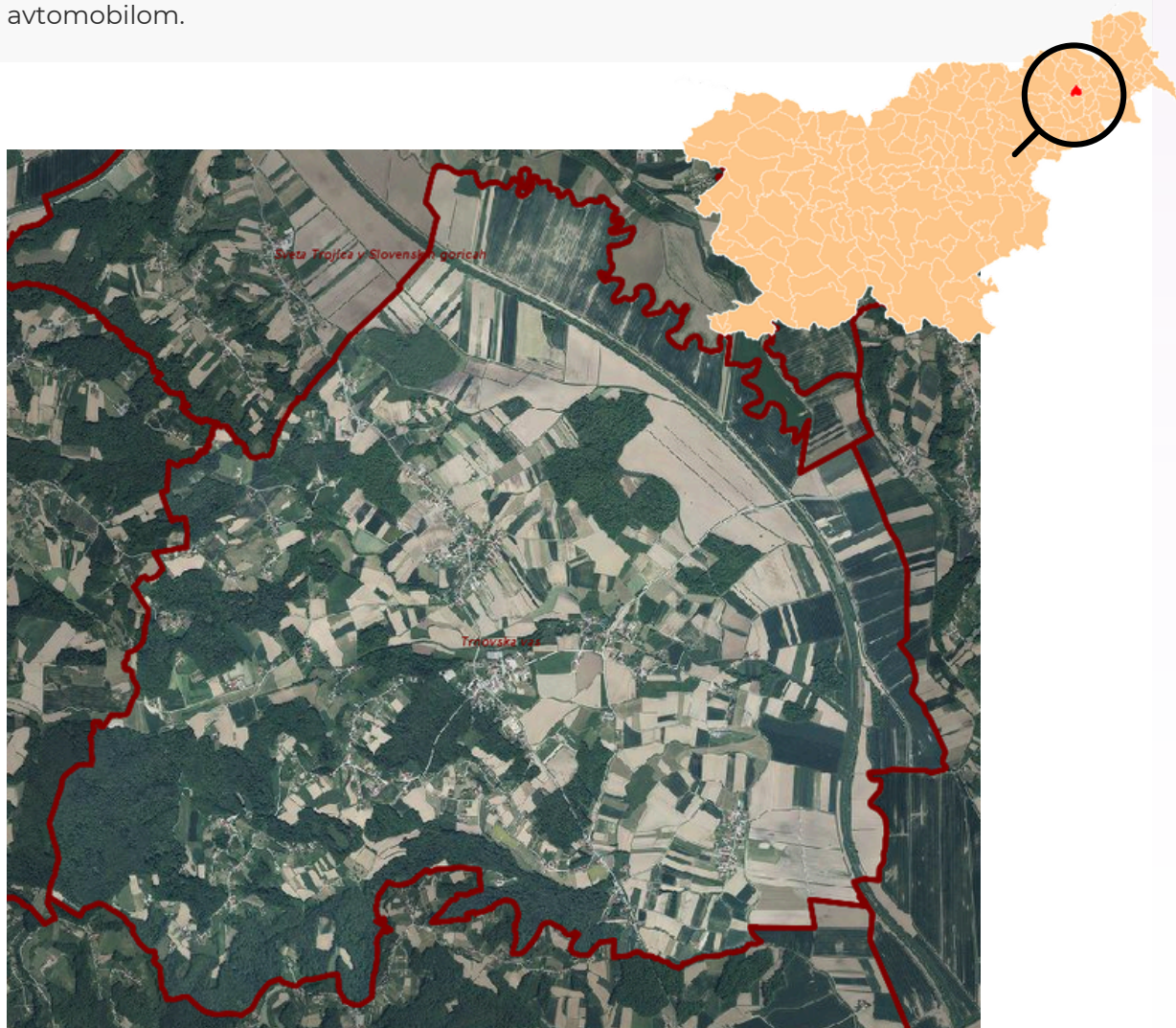
Značilnosti potovalnih navad prebivalcev, izbira prevoznih sredstev in vzorci dnevnih potovanj

5.1 Splošni podatki o občini

PROSTORSKE ZNAČILNOSTI OBČINE

Občina Trnovska vas leži v severovzhodnem delu Slovenije, v območju Slovenskih goric in Pesniške doline, ter meri približno 22,8 km², s čimer se po površini uvršča med manjše slovenske občine. Občina obsega sedem naselij: Biš, Bišečki Vrh, Črmlja, Ločič, Sovjak, Trnovska vas in Trnovski Vrh, pri čemer je Trnovska vas njeno upravno in funkcionalno središče. Leži ob regionalni prometni povezavi Ptuj–Lenart, kar ji zagotavlja osnovno prometno dostopnost, hkrati pa ohranja izrazit podeželski značaj.

Reliefno je območje občine pretežno gričevnato, z vmesnimi dolinskimi ravninami, kar pogojuje raznoliko rabo prostora. V občini Trnovska vas so razdalje med naselji, kot so Trnovska vas, Biš, Ločič in okoliški zaselki, razmeroma kratke, kar prebivalcem omogoča dobro lokalno dostopnost do osnovnih storitev, kot sta šola in trgovina. Za dostop do razširjenih storitev, kot so lekarna, večja trgovinska ponudba in bančne storitve, se prebivalci praviloma dnevno vozijo v Lenart, Ptuj ali Maribor. Te poti so zaradi razdalje in omejenega javnega prevoza večinoma opravljene z osebnim avtomobilom.



Slika 1: Geografska lokacija občine Trnovska vas; vir: iobcina, Wikipedia.

DEMOGRAFSKI STATISTIČNI PODATKI

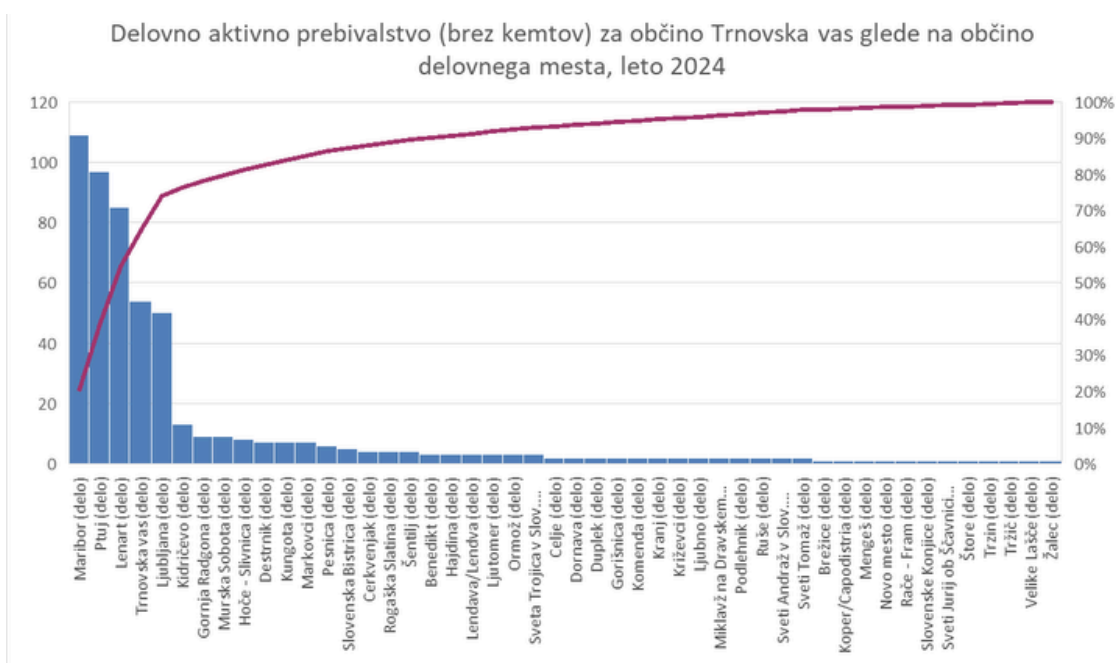
Po podatkih SURS je v letu 2023 v Občini Trnovska vas živel približno 1.400 prebivalcev. Gostota poselitve je znašala okoli 61 prebivalcev na km², kar je bistveno manj od slovenskega povprečja, ki znaša 105 prebivalcev na km². Občina je v tem letu beležila negativen naravni prirast (-2,9 na 1.000 prebivalcev), prav tako pa je bil negativen tudi selitveni prirast (-2,1 na 1.000 prebivalcev). Skupni prirast prebivalstva je tako znašal -5,0 na 1.000 prebivalcev, kar je slabše od državnega povprečja (3,3).

Povprečna starost prebivalcev je znašala 41,1 leta in je bila nižja od slovenskega povprečja (44,1 leta). V občini je deloval 1 vrtec, ki ga je obiskovalo 47 otrok. V osnovni šoli se je v šolskem letu 2023/2024 izobraževalo približno 90 učencev, srednje šole pa je obiskovalo okoli 60 dijakov. Med prebivalci, starimi od 15 do 64 let, je bilo približno 63 % delovno aktivnih, kar je manj od slovenskega povprečja (69 %). Občina se zaradi velikega deleža dnevnih migracij uvršča med izrazito bivalne občine.

DELOVNE MIGRACIJE

Po podatkih SURS je bilo v letu 2024 v Občini Trnovska vas približno 534 delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov). Podatki o kraju zaposlitve kažejo na izrazito dnevno delovno mobilnost prebivalcev, saj je večina delovno aktivnih oseb zaposlena izven občine stalnega prebivališča. V sami Občini Trnovska vas je bilo zaposlenih le 54 prebivalcev, kar pomeni približno 10 % vseh delovno aktivnih, medtem ko je kar 90 % prebivalcev delo opravljalo drugje.

Najpomembnejši zaposlitveni središči za prebivalce občine sta Mestna občina Maribor in Mestna občina Ptuj, kamor se dnevno vozi največ delovno aktivnih prebivalcev. Poleg tega so se prebivalci zaposlovali tudi v drugih bližnjih občinah severovzhodne Slovenije, kar dodatno potrjuje bivalni značaj občine ter njeno močno odvisnost od regionalnih zaposlitvenih središč. Takšna struktura zaposlovanja poudarja pomen prometne dostopnosti in učinkovite dnevne mobilnosti, hkrati pa kaže na omejene možnosti zaposlitve znotraj same občine.

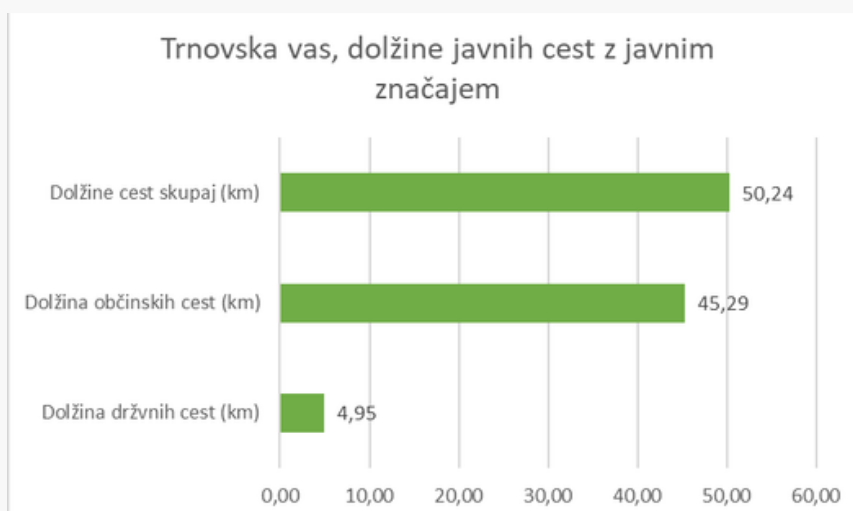


Grafikon 1: Prikaz delovno aktivnega prebivalstva v letu 2024 za občino Trnovska vas po občinah prebivališča, vir: SURS.

5.2 Prometne značilnosti občine

PROMETNO OMREŽJE

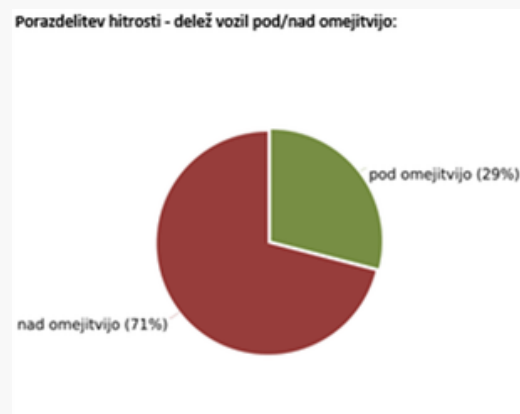
Občina Trnovska vas razpolaga s približno 50 kilometri javnega cestnega omrežja, od tega je okoli 5 kilometrov državnih cest, 45 kilometrov pa predstavljajo občinske ceste, ki zagotavljajo povezave med naselji in dostopnost do posameznih območij. Glavna prometna povezava skozi občino je regionalna cesta R1-229, ki povezuje sosednji občini Destrnik in Sveta Trojica v Slovenskih goricah ter poteka skozi naselji Trnovska vas in Biš, kar omogoča pomembno regionalno prometno povezanost. Občinske in lokalne ceste povezujejo preostala naselja (kot so Ločič, Trnovski Vrh, Bišečki Vrh, Sovjak in Črmlja) z regionalnim omrežjem ter med seboj.



Grafikon 2: Prikaz dolžin javnih cest v občini Trnovska vas, vir: <https://podatki.gov.si>.

Število osebnih avtomobilov v občini se v zadnjih letih povečuje. Na 1.000 prebivalcev je registriranih 634 osebnih vozil, povprečna starost voznega parka pa znaša 12,6 let. Povprečno gospodinjstvo ima 1,76 avtomobila, kar presega slovensko povprečje (1,5). Takšna stopnja motorizacije kaže na odvisnost prebivalcev od osebnih avtomobilov, kar je razumljivo glede na razpršeno poselitev oddaljenost od urbanih središč, kot so Maribor in Ptuj.

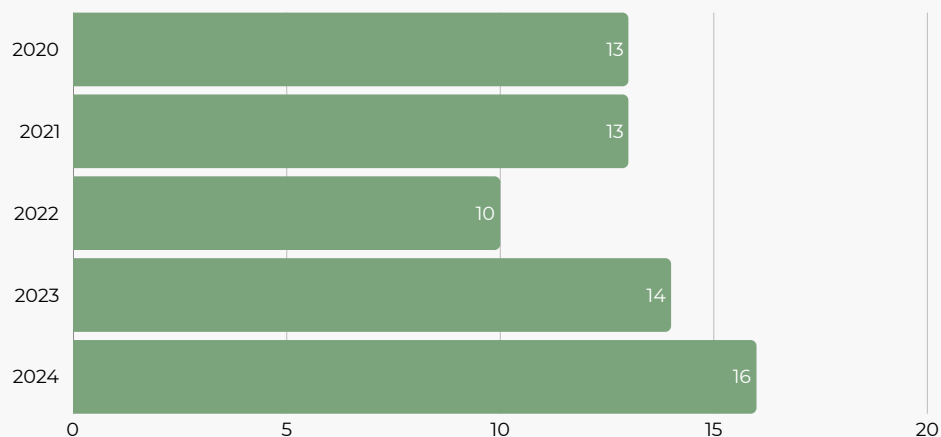
Občina se sooča z visoko obremenitvijo s tranzitnim in tovornim prometom, zlasti na državni cesti, ki poteka skozi njeno območje. Podobna obremenitev je prisotna tudi na lokalni cesti skozi naselje Ločič, kjer dnevni tranzitni promet dodatno vpliva na obrabo cestišča in varnost udeležencev v prometu. V občini so nameščeni trije prikazovalniki hitrosti, ki opozarjajo voznike in omogočajo spremljanje hitrosti vozil. Podatki prikazovalnikov hitrosti kažejo, da povprečne hitrosti vozil pogosto presegajo predpisane omejitve.



Grafikon 3: Rezultati prikazovalnika hitrosti, maj 2025 v naselju Ločič

PROMETNA VARNOST

Podatki o prometni varnosti v občini kažejo, da je bilo med letoma 2020 in 2024 skupno zabeleženih 72 prometnih nesreč, od tega so bile 3 z hudimi telesnimi poškodbami ali smrtjo. Med udeleženci je bilo zabeleženih 0 pešcev, 3 kolesarji ter 1 voznik avtobusa, preostalo so bili vozniki osebnih avtomobilov oziroma drugih vozil. Najpogostejše so kot problematični izpostavljeni previsoke hitrosti, dodatno tveganje pa predstavljajo tovorna vozila in kmetijska mehanizacija, ki uporabljajo ozke in slabo pregledne lokalne ceste.



Grafikon 4: Število prometnih nesreč med leti 2020 in 2024 v občini Trnovska vas, vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>.



Slika 2: Lokacija prometnih nesreč med leti 2020 in 2024 v občini Trnovska vas, vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>.

5.3 Potovalne navade v občini

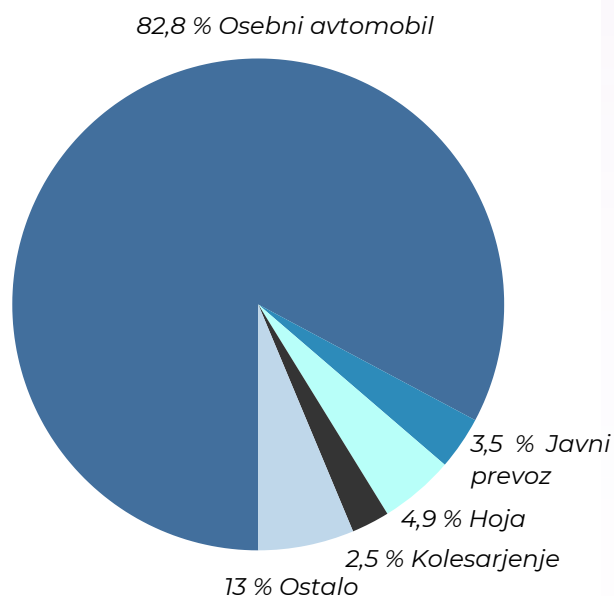
V okviru priprave OCPS so bile podrobneje proučene tudi potovalne navade v občini. Izvedeno je bilo kordonsko štetje prometa za pridobitev informacij o uporabi potovalnih načinov na glavni prometnici v občini. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih načinih pri poteh v šolo ter o deležu otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih je bila izvedena anketa med šolarji na PŠ Trnovska vas. Prav tako je na PŠ Trnovska vas bila izvedena anketa med zaposlenimi z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih.

KORDONSKO ŠTETJE PROMETA

Kordonsko štetje prometa je bilo izvedeno junija 2025 na lokaciji LC 060071, Trnovska vas, v bližini objekta h. št. 39. Štetje je potekalo v dveh časovnih intervalih, jutranjem (6:30–8:30) in popoldanskem (14:30–16:30). Rezultati štetja so pokazali, da je delež uporabe osebnega avtomobila najvišji, saj dosega 82,8 %, sledi delež uporabe hoje s 4,9 %, delež uporabe javnega prevoza s 3,5 % in delež uporabe kolesa z 2,5 %. Preostali delež predstavljajo motorji, potniški kombiji ter lažja in težja tovorna vozila.



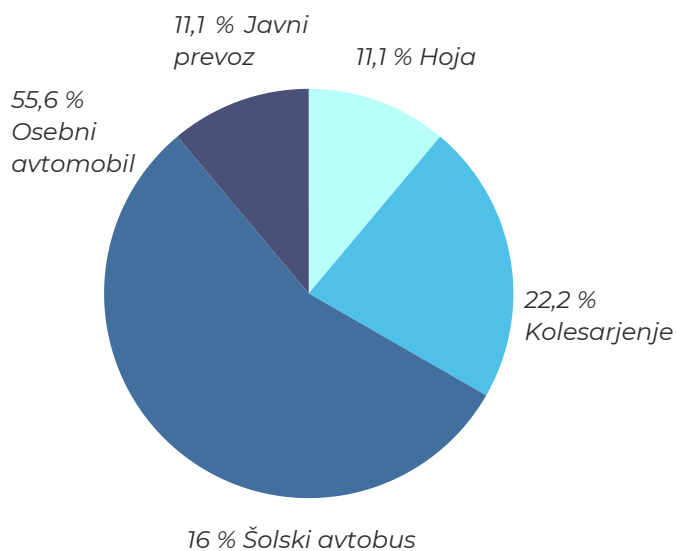
Slika 3: Prikaz lokacije izvedenega kordonskega štetja prometa, LC 060071, Trnovska vas



Grafikon 5: Deleži potovalnih načinov glede na rezultate kordonskega štetja prometa

ANKETA MED ŠOLARJI O POTEH V ŠOLO

Anketa o prihodih v osnovno šolo je bila izvedena junija 2025 med učenci 3., 5. in 7. razreda na PŠ Trnovska vas. Rezultati ankete so pokazali, da je delež uporabe osebnega avtomobila najvišji (55,6 %), sledi delež uporabe kolesa s 22,2 %. Delež uporabe javnega prevoza in delež uporabe hoje znašata vsak po 11,1 %.

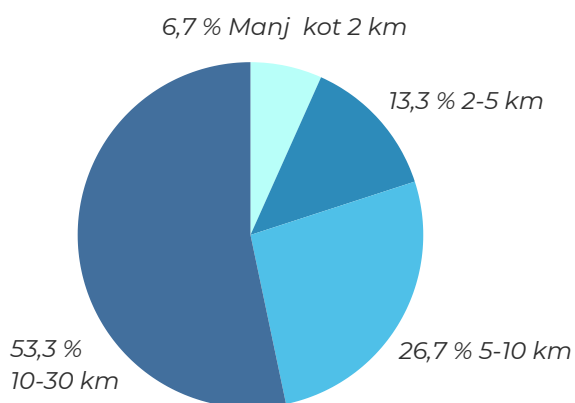


Grafikon 6: Deleži potovalnih načinov glede na rezultate ankete med šolarji na PŠ Trnovska vas

Slika 4: Ureditev prometa v območju PŠ Trnovska vas

ANKETA MED ZAPOSLENIMI O POTEH NA DELO

Anketa o poteh na delo je bila izvedena junija 2025 med zaposlenimi na PŠ Trnovska vas. Rezultati ankete so pokazali, da vsi anketirani za prihod na delo uporabljajo osebni avtomobil, kljub temu, da je 20 % zaposlenih oddaljenih od delovnega mesta manj kot 5 km, kar je razdalja, primerna za uporabo aktivnih oblik prevoza, kot so hoja ali kolesarjenje.



Grafikon 7: Oddaljenost zaposlenih od delovnega mesta med zaposlenimi na PŠ Trnovska vas



Slika 5: Urejena stojala za kolesa ob PŠ Trnovska vas



6 PET STEBROV UKREPANJA

Poglavje opredeljuje ključne stebre ukrepanja, ki predstavljajo osrednje vsebinske temelje strategije za doseganje vizije in ciljev OCPS občine Trnovska vas. Vsaka smer ukrepanja izhaja iz ugotovitev analize obstoječega stanja ter sledi strateškimi ciljem in opredeljenim prioritetam. Zajetih je pet vsebinskih področij, za vsako od teh so predstavljene ključne ugotovitve o trenutnem stanju prometnega sistema, pridobljene na podlagi analize obstoječega stanja ter umeščene v širši kontekst dosedanjih dosežkov, prepoznanih izzivov in razvojnih priložnosti. Za vsako področje so opredeljene prioritete, strateška vodila ter nabor ukrepov, namenjenih izvajanju v prihodnjem sedemletnem obdobju.

5 STEBROV UKREPANJA

Strategija je sestavljena iz krovnega stebra, ki obravnava celotno prometno načrtovanje in stebrov, ki obravnavajo potovalne načine v občini: hoja, kolesarjenje, javni prevoz in osebni motorni promet.

KLJUČNI DOSEŽKI, IZZIVI IN PRILOŽNOSTI TER PRIORITETE

Analiza prometnega sistema v občini omogoča poglobljen vpogled v njegovo obstoječe stanje ter prepoznavo ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti ter določitev prioritet za prihodnjo usmerjanje.



Grafikon 8: Pet stebrov ukrepanja OCPS

Ključni dosežki predstavljajo napredke na ključnih področjih mobilnosti v občini in omogočajo vpogled v obstoječe stanje, prepoznavanje uspešnih praks ter identifikacijo področij, kjer so potrebne nadaljnje izboljšave. Izzivi predstavljajo prepoznane pomanjkljivosti, ki vplivajo na neenakomerno razvitost prometnega sistema in omejujejo njegovo delovanje. Prepoznavanje osrednjih prometnih izzivov je bistveno za uresničevanje ciljev strategije in prilagajanje prometnega sistema dejanskim potrebam občine, saj omogoča prepoznavanje ključnih problematik ter vzpostavlja podlago za oblikovanje ustreznih strateških usmeritev. Priložnosti predstavljajo področja z razvojnim potencialom za izboljšave. Prepoznavanje ključnih priložnosti omogoča ciljno usmerjanje prihodnjega razvoja prometnega sistema. Opredeljene prioritete usmerjajo izvajanje ukrepov in opredeljujejo zelene spremembe v prometnem sistemu.

STRATEŠKA VODILA, AMBICIJE IN NABOR UKREPOV

Za vsak steber ukrepanja so določena strateška vodila in kvantificirane ambicije, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije. Strateška vodila služijo kot okvir za usmerjanje načrtovanja in izvajanja ukrepov ter določajo prednostna področja delovanja. Izhajajo iz vizije in ciljev in odražajo prioritete, ki si jih je zadala naša občina ter upoštevajo prepoznane izzive in priložnosti. Vsako strateško vodilo je opremljeno s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije. Ambicije se merijo na podlagi kazalnikov, ki zajemajo podatke o številu nesreč, deležih in obsegu uporabe posameznih potovalnih načinov na prometnici v občini ter deležih uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo in na delo.

Na podlagi izvedenih analiz in predhodnih opredelitev je določen nabor ukrepov za posamezen steber strategije, namenjen postopnemu izboljševanju prometnega sistema v prihodnjem sedemletnem obdobju. Ukrepi, ki se v tem obdobju ne izvedejo, bodo služili kot izhodišče in usmeritev za prihodnji razvoj in nadaljnje strateške aktivnosti. Ukrepi so razdeljeni po stebrih strategije in vsebujejo predviden nabor projektov za izvedbo in usmeritve za upravljanje s prometom.



Grafikon 9: Struktura OCPS po stebrih ukrepanja

6.1 Steber Celostno prometno načrtovanje

Steber celostnega prometnega načrtovanja predstavlja temelj usklajenega in dolgoročnega razvoja prometnega sistema v občini ter prispeva k trajnostnemu in učinkovitemu prometu, ki izboljšuje kakovost bivanja.



Občina Trnovska vas je že pričela z izvajanjem ukrepov za vse oblike mobilnosti, kar odraža celosten pristop k prometnemu urejanju, dodatno vrednost pa predstavlja aktivno vključevanje javnosti v razprave in procese odločanja, kar predstavlja dobro izhodišče za nadaljnje strateško načrtovanje. Zaradi majhnosti občine je občinska uprava dobro povezana in operativna, izvajanje občinskih politik pa delno že poteka v sodelovanju s ključnimi deležniki, kar omogoča učinkovitejše medsebojno sodelovanje ter hitrejše odzivanje na zaznane potrebe.

Slika 6: Spodbujanje kolesarjenja kot aktivne oblike mobilnosti z načrtovanjem občinskih dogodkov

DOSEŽKI

Na razvoj prometne infrastrukture v občini pomembno vplivata nizko število prebivalcev in omejena dostopnost razširjenih storitev. Prebivalci so namreč za njihovo uporabo pogosto odvisni od bližnjih večjih upravnih središč, kar otežuje vzpostavljanje učinkovitih prometnih sistemov, zlasti na področju hoje in kolesarjenja. Pomemben izziv pri prometnem načrtovanju predstavlja tudi omejena finančna zmožnost občinskega proračuna, ki zahteva skrbno načrtovanje ter zagotavljanje dodatnih virov financiranja.

IZZIVI

PRILOŽNOSTI

Lega občine ob regionalni prometni povezavi Ptuj–Lenart omogoča nadaljnji razvoj medobčinskih prometnih povezav, kratke razdalje med naselji znotraj občine pa ustvarjajo ugodne pogoje za povečanje rabe hoje in kolesarjenja. Pomembno priložnost predstavlja sodelovanje na razpisih s področja prometa za pridobivanje sofinancerskih sredstev ter krepitev sodelovanja z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo. Dodatno bi k razvoju celostnega prometnega načrtovanja prispevalo aktivno vključevanje širše javnosti in spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti ter načrtovanje ozaveščanje o pomenu aktivnega življenjskega sloga z vključevanjem otrok in mladih že v okviru vrtca in osnovne šole.



Slika 7: Kratke razdalje med naselji omogočajo uporabo aktivnih oblik mobilnosti, povezava Trnovska vas in Biš

Steber: Celostno prometno načrtovanje			
Prioritete			
Koriščenje evropskih sredstev za razvoj prometa			
Aktivno vključevanje ključnih deležnikov in javnosti			
Strateško vodilo			
Občina Trnovska vas bo promet načrtovala celostno in sodelovalno, pri čemer bo aktivno vključila javnost ter ključne deležnike ter dosledno izkoriščala evropska sredstva za razvoj varnega, dostopnega in trajnostnega prometnega sistema.			
Kvantificirane ambicije			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2025	2032	
Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti (uporaba hoje, kolesa, javnega prevoza) v prometu	10,9 %	16,0 %	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih	33,3 %	45,0 %	Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih
Znižati število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	3	0	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let
Nabor ukrepov			
Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS			
Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti			
Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk			
Okrepljeno sodelovanje s sosednjimi občinami			
Krepitev finančne podpore za izvajanje prometnih ukrepov			
Aktivno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov			
Celostna prometna ureditev v okolici Podružnične Osnovne šole Trnovska vas			

Tabela 3: Prioritete, strateško vodilo in kvantificirane ambicije ter nabor ukrepov za steber Celostno prometno načrtovanje

OPIS UKREPOV ZA STEBER CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Zap.št.	Opis ukrepa
1	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS
	Po sprejetju Občinske celostne prometne strategije (OCPS) na občinskem svetu se bo v občini Trnovska vas izvajanje strategije redno spremljalo, pri čemer bo enkrat letno pripravljeno poročilo o napredku in učinkih. Spremljanje bo potekalo v skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja, ki vključuje beleženje obveznih kazalnikov, predpisanih s strani pristojnega ministrstva, ter dodatnih kazalnikov, izbranih glede na cilje občine. Rezultati bodo služili za sprotne prilagajanje ukrepov in obveščanje javnosti o izvajanju strategije.
2	Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti
	Občina Trnovska vas bo z različnimi ukrepi spodbujala trajnostne oblike mobilnosti in zmanjševanje odvisnosti od osebnih vozil, s čimer bo prispevala k izboljšanju prometne varnosti, kakovosti zraka in bivalnega okolja. Skozi vse leto bo spodbujala uporabo hoje in kolesa pri vsakodnevnih poteh in rekreaciji ter ozaveščala občane o prednostih uporabe javnega prevoza v primerjavi z vožnjo z osebnim avtomobilom. V sklopu promocije trajnostne mobilnosti bo občina vsako leto sodelovala v Evropskem tednu mobilnosti, ki vključuje aktivnosti, kot so dan brez avtomobila, skupinske kolesarske vožnje, delavnice ter predstavitve dobrih praks. Z doslednim ozaveščanjem in ustvarjanjem pogojev za trajnostno mobilnost želi občina dolgoročno vplivati na spremembo potovalnih navad in prispevati k višji kakovosti življenja v lokalnem okolju.
3	Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk
	Občina Trnovska vas bo vzpostavila register prometno nevarnih točk, s katerim bo sistematično evidentirala lokacije, kjer lahko prihaja do potencialnih konfliktnih situacij za pešce, kolesarje, uporabnike javnega prevoza in motornega prometa. Temeljit bo na strokovnih analizah, podatkih o prometnih nesrečah in povratnih informacijah občanov. Na podlagi tega registra bo občina lažje načrtovala in izvajala ukrepe za izboljšanje prometne varnosti ter tako povečala varnost vseh udeležencev v prometu. Občina bo prioriteto sanirala že zaznane prometno nevarne točke na šolskih poteh.
4	Okrepljeno sodelovanje s sosednjimi občinami
	Občina Trnovska vas bo okrepila sodelovanje s sosednjimi občinami pri načrtovanju in izvajanju prometnih ukrepov, zlasti na območjih, kjer se prometni tokovi, infrastrukturne povezave in potovalne navade prebivalcev prepletajo prek občinskih meja. S skupnim usklajevanjem razvojnih usmeritev, izmenjavo podatkov in usklajenim izvajanjem projektov bo občina prispevala k bolj povezanemu, učinkovitemu in varnemu prometnemu sistemu širšega območja ter k doseganju ciljev trajnostne mobilnosti na regionalni ravni.

Zap.št.	Opis ukrepa
5	Krepitev finančne podpore za izvajanje prometnih ukrepov
	<p>Občina Trnovska vas bo redno spremljala in se prijavljala na razpise s področja prometa na državni in evropski ravni z namenom zagotavljanja dodatnih finančnih sredstev za načrtovanje, gradnjo in izboljševanje prometne infrastrukture ter izvajanje mehkih ukrepov trajnostne mobilnosti. Z aktivnim iskanjem virov sofinanciranja bo občina omogočala postopno uresničevanje ciljev OCPS, razbremenila občinski proračun in pospešila izvedbo ključnih projektov, ki prispevajo k večji prometni varnosti, dostopnosti in kakovosti bivanja.</p>
6	Aktivno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov
	<p>Občina Trnovska vas bo aktivno vključevala javnost in ključne deležnike v vse faze načrtovanja in izvajanja prometnih ukrepov, z namenom zagotavljanja preglednega odločanja ter oblikovanja rešitev, ki izhajajo iz dejanskih potreb prebivalcev, gospodarstva in drugih uporabnikov prostora. Z uporabo različnih oblik sodelovanja, kot so delavnice, javne razprave, posvetovanja in digitalna orodja, bo občina krepila zaupanje, spodbujala soodgovornost ter prispevala k večji sprejetosti in učinkovitosti ukrepov trajnostne mobilnosti.</p>
7	Celostna prometna ureditev v okolici Podružnične Osnovne šole Trnovska vas
	<p>Občina Trnovska vas bo preučila možnosti za celovitejšo ureditev prometa v okolici Podružnične Osnovne šole Trnovska vas, z namenom izboljšanja prometne varnosti in zmanjšanja gneče v času jutranjega prihoda učencev ter popoldanskega odhoda in pobiranja osnovnošolcev. V okviru preučitve bodo analizirani obstoječi prometni tokovi, način dostopa z osebnimi vozili, pogoji za varno hojo in kolesarjenje ter možnosti umiritve prometa, pri čemer bo poseben poudarek namenjen zmanjševanju konfliktov med pešci in motornim prometom. Na podlagi ugotovitev bodo oblikovani izvedljivi ukrepi, prilagojeni prostorskim in organizacijskim zmožnostim območja, ki bodo prispevali k boljši preglednosti, večji varnosti in bolj tekočemu prometu v času največjih obremenitev. Ob šolskih poteh bo občina preučila tudi možnosti za vzpostavitev ustreznih označb skladno s priročnikom »Varneje v šolo«.</p>



Slika 8: Na območju PŠ Trnovska vas bi se prometna varnost za ranljive udeležence v prometu lahko dodatno izboljšala s vzpostavitvijo ustreznih označb skladno s priročnikom »Varneje v šolo«

6.2 Steber Hoja

Hoja predstavlja enega izmed ključnih načinov mobilnosti na kratkih razdaljah. Kakovostno urejene površine za pešce omogočajo funkcionalno povezanost med dejavnostmi in zagotavljajo varen ter učinkovit dostop, zato je njihovo načrtovanje in urejanje pomemben del celostnega prometnega in prostorskega načrtovanja.



K pozitivnim vidikom sodijo urejeni pločniki v središčih naselij Biš in Trnovska vas ter ob regionalni cesti, ki zagotavljajo varnejše gibanje pešcev in predstavljajo hrbtenico peš povezav v občini. Obnovljene so tudi javne površine v središčih naselij ter vzpostavljene pešpoti v smeri pokopališča, Trnovskega Vrha in posameznih zaselkov, kar omogoča varnejše in bolj dostopno gibanje tudi v nižinskem delu občine. V sklopu obstoječih površin za pešce so prehodi za pešce po večini ustrezno primerno označeni in poudarjeni.

DOSEŽKI

Slika 9: Označen prehod za pešce, večnamenska dvorana Trnovska vas

IZZIVI

Hoja kot vsakodnevna oblika mobilnosti v občini se uporablja razmeroma redko, kar je predvsem posledica nepovezanosti obstoječih peš površin, zaradi česar je gibanje manj udobno in varno. Na posameznih odsekih so zaznane tudi visoke hitrosti motornih vozil ter nepregledne točke, kar dodatno zmanjšuje občutek varnosti, zlasti ob državni cesti Ptuj-Lenart ter na odsekih z izrazitim tranzitnim in tovrstnim prometom. Dodatne omejitve predstavlja pomanjkanje urbane opreme, kot so klopi in koši za odpadke in delno izvedene prilagoditve za gibalno ovirane, kar negativno vpliva na udobje in privlačnost hoje.



Slika 10: Prehod za pešce brez prilagoditve za gibalno ovirane ali otrok v otroških vozičkih, bližina PŠ Trnovska vas

Pomemben potencial predstavlja razširitev obstoječih površin za hojo ter njihovo povezovanje v enotno in pregledno mrežo pešpoti ter namestitev urbane opreme, razsvetljave in zasaditve. Območje ima poleg prometne tudi rekreativno vrednost, saj naravno okolje ponuja potencial za razvoj sprehajalnih povezav med naselji in do okoliških gozdnih ter poljskih površin. Kljub temu je za nadaljnji razvoj hoje kot privlačne in varne oblike mobilnosti ključna predvsem nadgradnja zveznih peš povezav, zmanjševanje prometnih hitrosti v naseljih, ureditev dodatne opreme ter zagotovitev boljše medsebojne povezanosti obstoječih površin za pešce, da bi hoja postala udobna, varna in uporabna za čim širši krog prebivalcev.

PRILOŽNOSTI

Steber: Hoja			
Prioritete			
Vzpostavitev povezane mreže poti za hojo			
Nadgradnja površin za hojo z namenom izboljšanja udobja hoje			
Strateško vodilo			
Občina Trnovska vas bo razvijala povezano in kakovostno mrežo pešpoti ter nadgrajevala obstoječe površine za hojo, da bo hoja varna, udobna in privlačna za vse prebivalce.			
Kvantificirane ambicije			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2025	2032	
Povečati delež uporabe hoje v prometu	4,9 %	7,0 %	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Ohraniti ničelno število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci v zaporednem obdobju 5 let	0,0	0,0	Število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci v zaporednem obdobju 5 let
Nabor ukrepov			
Aktivno vzdrževanje površin za hojo			
Zagotavljanje dodatnih površin za hojo			
Vzpostavitev in ureditev sprehajalnih poti			
Nadaljnje opremljanje površin za hojo in ozelenitev			
Zagotavljanje univerzalne dostopnosti			

Tabela 4: Prioritete, strateško vodilo in kvantificirane ambicije ter nabor ukrepov za steber Hoja

OPIS UKREPOV ZA STEBER HOJA

Zap.št.	Opis ukrepa
1	Aktivno vzdrževanje površin za hojo
	<p>Občina Trnovska vas bo namenila pozornost rednemu in aktivnemu vzdrževanju površin za hojo, saj te predstavljajo pomemben del vsakodnevne mobilnosti ter prispevajo k varnosti in udobju pešcev. Ukrepi bodo vključevali sprotno odpravljanje poškodb in neravnin, obrezovanje vegetacije, zagotavljanje ustrezne osvetlitve ter vzdrževanje horizontalnih ter vertikalnih označb in urbane opreme. S tem bo občina zagotavljala visoko raven uporabnosti in dostopnosti površin za hojo skozi vse leto še posebej v bližini javnih ustanov.</p>
2	Zagotavljanje dodatnih površin za hojo
	<p>Občina Trnovska vas bo kljub temu, da so površine za varno hojo na ključnih lokacijah že vzpostavljene, stremela k postopnemu zagotavljanju dodatnih površin za pešce z namenom zagotovitve povezane mreže pešpoti, zlasti na območjih gostejše poselitve ter ob pomembnejših lokalnih povezavah. Na relaciji Trnovska vas-Trnovci (Prečka) se bo uredil pločnik, s čimer se bo zagotovila večja prometna varnost in izboljšala povezanost znotraj naselja. Nadalje se bodo površine za pešce zagotovile tudi na relaciji Trnovska vas-Bišečki Vrh, pri čemer se bodo za izvedbo poiskale ustrezne tehnične rešitve ob upoštevanju prostorskih omejitev in zahtev prometne varnosti. Na manj prometno obremenjenih cestah se bodo površine za hojo predvidoma zagotavljale z ureditvijo območij skupnega prometnega prostora ali z jasnim vrisom pasov za pešce, kjer takšna ureditev ne bo predstavljala varnostnega tveganja. Na cestah z večjimi prometnimi obremenitvami oziroma tam, kjer tovrstne rešitve ne bodo ustrezne, se bodo uredili pločniki ali druge fizično ločene površine za pešce. V okviru ukrepa se bo celostno preverila tudi ustreznost obstoječih prehodov za pešce, pri čemer se bodo manjkajoči prehodi vzpostavili, neustrezni pa po potrebi preoblikovali ali prestavili na prometno varnejše in preglednejše lokacije, z namenom izboljšanja varnosti in udobja hoje v naselju.</p>
3	Vzpostavitev in ureditev sprehajalnih poti
	<p>Občina Trnovska vas bo sistematično iskala možnosti za vzpostavitev novih sprehajalnih poti, ki bodo prebivalcem omogočale varno, prijetno in neposredno gibanje v prostem času ter boljše peš povezave med posameznimi deli naselja in širšim podeželskim prostorom. V okviru ukrepa se bodo preučile tudi možnosti za obuditev in ponovno vzpostavitev obstoječih oziroma nekdanjih peš bližnjic med naselji, zaselki in pomembnimi cilji, ki danes niso več formalno urejene ali dovolj prepoznavne, a imajo velik potencial za izboljšanje dostopnosti in vsakdanje hoje. Nove in obstoječe sprehajalne poti se bodo urejale celostno, z upoštevanjem varnosti, preglednosti, navezave na obstoječe prometne in rekreacijske poti ter z vključevanjem naravnih in krajinskih značilnosti prostora, s ciljem izboljšanja kakovosti bivanja in spodbujanja aktivnega življenjskega sloga.</p>

Zap.št.	Opis ukrepa
4	<p style="text-align: center;">Nadaljnje opremljanje površin za hojo in ozelenitev</p> <p>Občina Trnovska vas bo nadaljevala z opremljanjem in nadgrajevanjem obstoječih ter novih površin za hojo, pri čemer bo poseben poudarek namenjen zagotavljanju dodatnih kakovostnih javnih površin za druženje, rekreacijo in vsakodnevno gibanje. Ključne ureditve bodo usmerjene v celostno ureditev okolice Osnovne šole Trnovska vas in športnega parka, kjer se bodo izboljšali pogoji za varno in prijetno hojo ter bivanje v javnem prostoru. V okviru ukrepa se bo vzpostavil fitnes na prostem oziroma druge enostavne rekreacijske ureditve, hkrati pa se bo izvajalo načrtno ozelenjevanje z zasaditvijo dreves in druge vegetacije, ki bo prispevala k senčenju, boljši mikroklimi in večji kakovosti prostora. Ureditve bodo zasnovane celostno, z upoštevanjem potreb različnih uporabnikov ter z namenom izboljšanja privlačnosti javnega prostora, spodbujanja aktivnega življenjskega sloga in krepitve socialnega življenja v naselju.</p>
5	<p style="text-align: center;">Zagotavljanje univerzalne dostopnosti</p> <p>Občina Trnovska vas bo pri načrtovanju in urejanju površin za hojo sistematično zagotavljala univerzalno dostopnost, s ciljem omogočiti varno, samostojno in udobno gibanje vsem uporabnikom javnega prostora, ne glede na njihove gibalne ali senzorne zmožnosti. Poseben poudarek bo namenjen postopnemu odpravljanju obstoječih arhitekturnih ovir, prilagajanju višin robnikov, urejanju ustreznih klančin ter izboljšanju prehodnosti in preglednosti pešpoti, pri čemer bo ob sanaciji posameznih pločnikov občina hkrati preučila tudi možnosti za njihovo razširitev, kjer prostorske razmere to dopuščajo, da bo zagotovljena ustrezna univerzalna dostopnost.</p>



Slika 11: Urejena skupna prometna površina za pešce in kolesarje, odsek Trnovska vas-Biš

6.3 Steber Kolesarjenje

Kolesarjenje je trajnostna oblika mobilnosti, primerna za kratke in srednje razdalje, ki hkrati spodbuja aktivni življenjski slog. Ustrezno urejene kolesarske površine povezujejo bivalna območja z javnimi storitvami, šolami, delovnimi mesti ter rekreativnimi in turističnimi destinacijami.

DOSEŽKI



Slika 12: Urejena dvosmerna kolesarska steza, Trnovska vas - Drbetinci

Ravninski teren in mirno podeželsko okolje v občini ustvarjata razmeroma ugodne pogoje za uporabo kolesa. V zadnjih letih so bile izvedene pomembne izboljšave, predvsem z ureditvijo kolesarskih poti ob regionalni cesti ter vzpostavitvijo povezav med Trnovsko vasjo, Bišem, Gočovo in delno proti Vitomarcem, kar zagotavlja varnejše gibanje kolesarjev in dobro povezljivost s sosednjimi občinami. Kolesarske površine so praviloma v dobrem stanju in izvedene v različnih nivojskih ali prostorsko ločenih oblikah, dodatno pa uporabo kolesa spodbuja zagotovljena stojala za kolesa v okolici osnovne šole in športnih površin.

IZZIVI

Površine za kolesarjenje po občini niso sklenjene, ponekod potekajo ob prometno obremenjenih cestah in jih tudi prečkajo, hkrati pa na več lokacijah kolesarske površine uporabljajo tudi pešci, kar zmanjšuje varnost in udobje za obe skupini. V občinskem središču primanjkuje stojal za kolesa, pokritih površin za parkiranje koles pa ni, kar zmanjšuje uporabnost v slabših vremenskih razmerah. Vodenje kolesarjev je na posameznih točkah nejasno, manjka tudi podpora v obliki spremljajoče infrastrukture (servisno-polnilne postaje, počivališče ipd..).

PRILOŽNOSTI

Ključni potencial predstavlja izgradnja manjkajočih odsekov kolesarskih povezav ob glavnih prometnicah ter vris kolesarskih pasov na posamezne lokalne ceste, s čimer bi se izboljšali zveznost, varnost in uporabnost kolesarskega omrežja. Razvoj vzporednih kolesarskih povezav ob prometnicah bi lahko smiselno dopolnil obstoječo mrežo in prispeval k zmanjšanju odvisnosti od glavnih prometnih koridorjev. Dodatne priložnosti se kažejo tudi v sistematični nadgradnji podporne kolesarske infrastrukture, kot so kolesarska stojala, servisne točke in ustrezna prometna signalizacija ter v uvedbi sistema izposoje koles in aktivnem spodbujanju kolesarjenja kot sestavnega dela vsakodneвне mobilnosti.



Slika 13: Želja je povezati kolesarske poti z občino Destrnik

Steber: Kolesarjenje			
Prioritete			
Vzpostavitev povezane mreže poti za kolesarjenje znotraj občine			
Zagotavljanje podporne infrastrukture za izboljšano kolesarsko izkušnjo			
Strateško vodilo			
Občina Trnovska vas bo vzpostavila povezano mrežo kolesarskih poti ter zagotovila ustrezno podporno infrastrukturo, da bo kolesarjenje varno, udobno in privlačno za vse uporabnike.			
Kvantificirane ambicije			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2025	2032	
Povečati delež uporabe kolesa v prometu	2,5 %	4,0 %	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Zmanjšati število prometnih nesreč z udeleženi kolesarji v zaporednem obdobju 5 let	3,0	0,0	Število prometnih nesreč z udeleženi kolesarji v zaporednem obdobju 5 let
Nabor ukrepov			
Aktivno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin			
Sklenitev kolesarskih površin			
Skrb za ustrezno vodenje kolesarjev			
Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles			
Preučitev možnosti za vzpostavitev sistema za izposajo koles			

Tabela 5: Prioritete, strateško vodilo in kvantificirane ambicije ter nabor ukrepov za steber Kolesarjenje

OPIS UKREPOV ZA STEBER KOLESARJENJE

Zap.št.	Opis ukrepa
1	Aktivno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin
	Občina Trnovska vas bo izvajala redno in kakovostno vzdrževanje obstoječih in novih kolesarskih površin z namenom zagotavljanja njihove varne, udobne in nemotene uporabe. Ukrepi bodo vključevali sprotno odpravljanje poškodb vozišča, kot so razpoke in udrtine, košnjo zaraščene vegetacije, redno čiščenje poti, vzdrževanje horizontalne in vertikalne signalizacije ter izboljšanje preglednosti na križiščih in priključkih. S tem bo občina prispevala k večji varnosti in večji uporabi kolesa kot trajnostnega načina mobilnosti.
2	Sklenitev kolesarskih površin
	Občina Trnovska vas bo prioriteto stremela k povezovanju in sklenitvi že obstoječih kolesarskih površin z namenom vzpostavitve varnega, logičnega in neprekinjenega kolesarskega omrežja v naselju in širšem prostoru. Poseben poudarek bo namenjen zagotovitvi manjkajočih odsekov državne kolesarske povezave Lenart–Ptuj na območju Biša, v občinskem središču in v Ločiču, s čimer se bo izboljšala regionalna povezljivost ter vsakodnevna uporabnost kolesa. Hkrati se bo izvedla kolesarska povezava Trnovska vas–Trnovci (Prečka) ter se uredile kolesarske površine na odseku mimo Osnovne šole Trnovska vas, predvidoma v obliki kolesarskih pasov, ki se bodo navezali na že obstoječo kolesarsko stezo v smeri občine Sveti Andraž v Slovenskih goricah. Na ostalih lokalnih cestah bo občina po potrebi zagotavljala večjo varnost kolesarjev z ukrepi umirjanja prometa ter z uporabo ustreznih talnih označb, kot so skupne prometne površine in označbe sharrow, kjer izvedba drugih oblik kolesarskih površin ne bo mogoča ali smiselna.
3	Skrb za ustrezno vodenje kolesarjev
	Občina Trnovska vas bo skrbela za jasno, pregledno in varno vodenje kolesarjev v cestnem prostoru z ustrezno prometno signalizacijo, talnimi označbami in logičnim potekom kolesarskih povezav. Poseben poudarek bo namenjen zagotavljanju kontinuitete kolesarskih poti na križiščih in drugih prometno zahtevnejših odsekih ter jasnemu vodenju kolesarjev tam, kjer potekajo po skupnih prometnih površinah, z namenom izboljšanja varnosti in razumljivosti prometne ureditve za vse udeležence.
4	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles
	Občina Trnovska vas bo postopno zagotavljala dodatna in varna parkirna mesta za kolesa, zlasti v obliki stojal ob javnih ustanovah, šoli, športnih in drugih pomembnejših javnih vsebinah. Na območju občinskega središča se po potrebi vzpostavi pokrita kolesarnica v neposredni bližini PŠ Trnovska vas namenjena predvsem uporabnikom, ki bi kombinirali kolesarjenje z javnim prevozom ali drugimi oblikami trajnostne mobilnosti. Ob kolesarskih površinah se bodo na logičnih razdaljah zagotovila tudi posamezna kolesarska počivališča ter servisno polnilne postaje za osnovna popravila koles in polnjenje električnih koles, s čimer se bo izboljšala uporabniška izkušnja in spodbudila vsakodnevna raba kolesa.
5	Preučitev možnosti za vzpostavitev sistema za izposajo koles
	Občina Trnovska vas bo preučila možnosti za vzpostavitev sistema za izposajo koles, pri čemer se bo preverilo, ali je smiselna vključitev v načrtovani regijski sistem izposoje koles oziroma vzpostavitev enostavnejše lokalne rešitve. V okviru ukrepa se bo ocenila tudi možnost nabave manjšega števila koles, predvidoma električnih, ki bi bila občanom na voljo za občasno uporabo, rekreacijo ali krajše izlete, zlasti ob koncih tedna, da se občanom približa uporabo kolesa.

6.4 Steber Javni prevoz

Steber javnega prevoza predstavlja pomemben del prometnega sistema občine in zagotavlja osnovno dostopnost ter povezljivost prebivalcev.

DOSEŽKI

Omrežje javnega potniškega prometa temelji na več avtobusnih postajališč ob glavni regionalni cesti, redne linije v smeri Lenarta in Ptuja pa zagotavljajo osnovno povezljivost z bližnjimi regionalnimi središči. Šolski prevozi so vključeni v sistem javnega potniškega prometa in zagotavljajo dobro dostopnost za šolarje. Pomemben dosežek predstavlja tudi razširitev JPP izven regionalne ceste, ki je bila v sodelovanju z Družbo za upravljanje javnih prevozov vzpostavljena z namenom izboljšanja povezanosti bolj oddaljenih območij. Večina avtobusnih postajališč je ustrezno opremljena z nadstreški in klopmi, do njih pa je v večini primerov zagotovljen varen dostop za pešce. Pomembno dopolnilno vlogo pri zagotavljanju mobilnosti, zlasti za ranljive skupine, predstavlja tudi medsebojna pomoč med občani.



Slika 15: Ustrezno urejeno avtobusno postajališče z dvignjenim ločilnim otokom in pokritim zavetjem, Biš



Slika 16: Avtobusno postajališče z zbledelo talno signalizacijo, Biš

Glavni izzivi javnega potniškega prometa izhajajo iz nizke pogostosti voženj, časovne omejenosti ponudbe ter slabe usklajenosti voznih redov z dejanskimi potovalnimi potrebami, zlasti v času jutranjih in popoldanskih konic ter v večernih in vikend terminih. Ker del naselij leži izven glavnih prometnih koridorjev, je dostop do javnega prevoza za nekatere prebivalce omejen. Pomanjkanje neposredne avtobusne povezave z Mariborom, obvezni prestopi za dijake in študente ter odsotnost sistemsko organiziranega prevoza za starejše dodatno zmanjšujejo privlačnost in učinkovitost sistema.

IZZIVI

PRILOŽNOSTI

Ob tem se odpirajo pomembne priložnosti za postopno izboljšanje javnega potniškega prometa. Optimizacija voznih redov glede na dejanske potovalne potrebe prebivalcev ter izboljšanje linijskih povezav bi lahko bistveno povečala uporabo javnega prevoza. Pomembne priložnosti se kažejo tudi v boljši integraciji javnega prevoza z drugimi oblikami mobilnosti, zlasti s kolesarjenjem in uporabo osebnih vozil, ter v izboljšanju udobja in informiranosti potnikov, kar bi prispevalo k boljši uporabniški izkušnji. Dolgoročni razvojni potencial predstavlja tudi uvedba sistema prevoza na klic, zlasti za starejše in druge ranljive skupine, kar bi povečalo dostopnost in socialno vključenost prebivalcev.

Steber: Javni prevoz			
Prioritete			
Izboljšanje učinkovitosti javnega prevoza			
Strateško vodilo			
Občina Trnovska vas bo s ciljnimi izboljšavami in sodelovanjem s pristojnimi institucijami stremela k okrepitvi učinkovitosti javnega prevoza okrepila učinkovitost javnega prevoza ter ga naredila dostopnejšega in bolj uporabniku prijaznega.			
Kvantificirane ambicije			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2025	2032	
Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	3,5 %	5,0 %	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Povečati število letnih validacij za javni potniški promet znotraj občine Trnovska vas	16.464	18.000	Število letnih validacij za javni potniški promet znotraj občine Trnovska vas
Nabor ukrepov			
Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza			
Vzdrževanje avtobusnih postajališč			
Integracija kolesarjenja in javnega prevoza			
Preučitev potreb po vzpostavitvi sistema prevozov na klic			

Tabela 6: Prioritete, strateško vodilo in kvantificirane ambicije ter nabor ukrepov za steber Javni prevoz

OPIS UKREPOV ZA STEBER JAVNI PREVOZ

Zap.št.	Opis ukrepa
1	<p style="text-align: center;">Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza</p> <p>Občina Trnovska vas bo stremela k izboljšanju ponudbe avtobusnega prevoza, predvsem z vidika pogostosti, zanesljivosti in ustreznosti povezav z bližnjimi središči. Poseben poudarek bo namenjen izboljšanju avtobusnih povezav v smeri Lenarta in Ptuja, hkrati pa bo občina v sodelovanju z drugimi pristojnimi deležniki stremela k vzpostavitvi nove, direktne avtobusne linije v smeri Maribora, ki bi bila časovno in vsebinsko prilagojena potrebam dijakov, študentov ter drugih dnevnih migrantov. S tem bo občina prispevala k večji privlačnosti javnega potniškega prometa ter zmanjševanju odvisnosti od osebne motornega prometa.</p>
2	<p style="text-align: center;">Vzdrževanje avtobusnih postajališč</p> <p>Občina Trnovska vas bo zagotavljala redno in sprotno vzdrževanje obstoječih avtobusnih postajališč, ki so v občini že ustrezno urejena, z namenom ohranjanja njihove funkcionalnosti, varnosti in urejenosti. Evidentiranje in ureditev avtobusnih postajališč v Trnovcih bo zagotovilo njihovo učinkovito upravljanje in varno uporabo. V primeru vzpostavitve nove avtobusne linije po severnem delu občine s smeri občine Destrnik se bo po potrebi zagotovila tudi ureditev novega para avtobusnih postajališč na območju Bišečkega Vrha, skladno s potrebami uporabnikov in veljavnimi tehničnimi ter prometnimi standardi.</p>
3	<p style="text-align: center;">Integracija kolesarjenja in javnega prevoza</p> <p>Občina Trnovska vas bo spodbujala integracijo kolesarjenja in javnega prevoza z namenom krepitve multimodalnosti ter omogočanja enostavnega kombiniranja različnih trajnostnih oblik mobilnosti. V ta namen bo v občinskem središču zagotovila pokrito kolesarnico, ki bo uporabnikom omogočala varen in udoben prestop s kolesa na javni prevoz. Na ključnih avtobusnih postajališčih pa bo poskrbela za vzpostavitev stojal za kolesa.</p>
4	<p style="text-align: center;">Preučitev potreb po vzpostavitvi sistema prevozov na klic</p> <p>Občina Trnovska vas bo preučila potrebe in možnosti za vzpostavitev sistema prevozov na klic, namenjenega predvsem prebivalcem z omejenim dostopom do rednih linij javnega potniškega prometa, starejšim, gibalno oviranim ter drugim ranljivim skupinam. V okviru preučitve bodo analizirane prostorske in demografske značilnosti občine, obstoječe prometne povezave ter organizacijske in finančne možnosti za uvedbo sistema. Na podlagi ugotovitev bo občina ocenila smiselnost in izvedljivost vzpostavitve prevozov na klic kot dopolnilne oblike mobilnosti, ki bi prispevala k večji dostopnosti osnovnih storitev, večji socialni vključenosti in izboljšani kakovosti bivanja prebivalcev, pri čemer bo po potrebi zagotovila tudi nadgradnjo občinskega voznega parka z dodatnim vozilom.</p>

6.5 Steber Osebni motorni promet

Steber osebnega motornega prometa ima v občini še vedno osrednjo vlogo pri zagotavljanju vsakodnevne mobilnosti prebivalcev, saj zagotavlja hitro in fleksibilno mobilnost prebivalcev ter temelji na dobro razvitih prometnih površinah.

DOSEŽKI

Prometne razmere so večinoma tekoče, pri čemer razvito cestno omrežje omogoča osnovno dostopnost do vseh delov občine. Državna cesta, ki poteka skozi občino, je v dobrem stanju in predstavlja glavno prometno os. V zadnjih letih so bile izvedene nekatere pomembne izboljšave, med katerimi izstopajo dodatna prometna signalizacija, izvedba talnih označb, izboljšani varnostni ukrepi v okolici osnovne šole ter postavitev elementov za umirjanje prometa. K večjemu nadzoru voznikov prispevajo tudi prikazovalniki hitrosti ter redne kontrole hitrosti.



Slika 17: Državna cesta, ki predstavlja glavno prometno os, je dobro vzdrževana



Slika 18: Zaznane visoke hitrosti in visoka frekvenca težkih vozil, regionalna cesta skozi naselje Trnovska vas

Kljub razmeroma zmernemu obsegu motornega prometa na lokalnih cestah predstavljajo previsoke hitrosti eno glavnih prometnih varnostnih izzivov v občini, ob tem pa pomembno obremenitev povzročata tudi tranzitni in tovorni promet na glavnih prometnicah ter nekaterih lokalnih cestah, zlasti skozi naselje Ločič. Poseben izziv predstavlja promet na regionalni cesti Ptuj–Lenart, kjer zaradi prehitrih voženj, nevarnih prehitevanj in visoke frekvence težkih vozil močno zmanjšujejo prometno varnost in povzročajo poškodbe cestišč in bankin, povečujejo hrup ter prašnost. Neupoštevanje prometnih omejitev pogosto vodi do nevarnih situacij, predvsem na območjih skozi Trnovsko vas, Biš in Ločič.

IZZIVI

PRILOŽNOSTI

Ključno priložnost predstavlja sistematično spremljanje hitrosti ter doslednejše uvajanje ukrepov za umirjanje prometa na celotnem območju občine. Pomemben korak k izboljšanju prometne varnosti predstavlja tudi bolj učinkovit nadzor tovarnega prometa. Prav tako je ključna identifikacija in odprava nevarnih oziroma konfliktnih točk ter redno vzdrževanje in posodabljanje vozišč za zagotovitev varne in nemotene pretočnosti prometa. Priložnosti se kažejo tudi v preučitvi potreb po uvedbi novih ali prilagojenih parkirnih režimov ter spodbujanju souporabe vozil kot ukrep za zniževanje individualne uporabe avtomobila.

Steber: Osebni motorni promet			
Prioritete			
Sistematično spremljanje in umirjanje hitrosti			
Strateško vodilo			
<p>Občina Trnovska vas bo sistematično spremljala prometne razmere ter z ukrepi za umirjanje hitrosti zagotavljala večjo varnost, hkrati pa bo zmanjševala konkurenčne prednosti avtomobila v primerjavi z drugimi oblikami mobilnosti, da bi spodbudila manjšo uporabo osebnega vozila.</p>			
Kvantificirane ambicije			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2025	2032	
Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	82,8 %	77,0 %	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Znižati število osebnih vozil na 1000 prebivalcev občine	616 (v letu 2023)	600	Število osebnih vozil na 1000 prebivalcev občine
Nabor ukrepov			
Aktivno vzdrževanje cestnega omrežja			
Implementacija ukrepov za umirjanje prometa			
Učinkovito upravljanje s parkiranjem			

Tabela 7: Prioritete, strateško vodilo in kvantificirane ambicije ter nabor ukrepov za steber Osebni motorni promet

OPIS UKREPOV ZA STEBER OSEBNI MOTORNI PROMET

Zap.št.	Opis ukrepa
1	<p style="text-align: center;">Aktivno vzdrževanje cestnega omrežja</p> <p>Občina Trnovska vas bo zagotavljala redno in sistematično vzdrževanje občinskega cestnega omrežja z namenom izboljšanja prometne varnosti in kakovosti cestne infrastrukture za vse udeležence v prometu. Sanirana bodo poškodovana in dotrajana vozišča, pri čemer bodo prenove in sanacije načrtovane in izvedene skladno z načeli trajnostne mobilnosti, kar vključuje tudi prizadevanja za zagotavljanje ustreznih površin za hojo in kolesarjenje ob večini rekonstrukcij cest. Dela bodo načrtovana na podlagi prometne obremenjenosti, stanja cestne infrastrukture in izraženih potreb lokalnega prebivalstva. Poleg tega bo občina izvajala ukrepe za izboljšanje preglednosti cest in križišč, kot so odstranjevanje zaraščene vegetacije in drugih vizualnih ovir, ter redno preverjala ustreznost osvetlitve in stanje prometne signalizacije, hkrati pa bo skrbela tudi za ustrezno vzdrževanje bankin in učinkovito odvodnjavanje cest, kar bo prispevalo k večji stabilnosti vozišč, boljši varnosti ter daljši življenjski dobi cestne infrastrukture.</p>
2	<p style="text-align: center;">Implementacija ukrepov za umirjanje prometa</p> <p>Občina Trnovska vas bo postopno uvajala ukrepe za umirjanje prometa, pri čemer bo za spremljanje dejanskih hitrostnih vzorcev dokupila dodatni prikazovalnik hitrosti, ki se bo po potrebi in na pobudo občanov premeščal na različne lokacije po občini. Na podlagi zbranih podatkov se bodo pripravili predlogi ustreznih ukrepov za umirjanje prometa, ki bodo predhodno usklajeni ter transparentno predstavljeni lokalni skupnosti. Na odsekih državne ceste bo občina hkrati spodbujala večjo prisotnost policijskega nadzora, z namenom izboljšanja spoštovanja prometnih predpisov in povečanja prometne varnosti vseh udeležencev.</p>
3	<p style="text-align: center;">Učinkovito upravljanje s parkiranjem</p> <p>Občina Trnovska vas bo po potrebi vzpostavila območja kratkotrajnega parkiranja, predvsem v neposredni bližini javnih ustanov in drugih pomembnejših dejavnosti, z namenom zagotavljanja razpoložljivih parkirnih mest za uporabnike, ki jih dejansko potrebujejo. V okviru ukrepa se bo spremljala raba obstoječih parkirnih površin ter po potrebi preučila tudi možnost ureditve manjšega parkirišča za sopotništvo, ki bi prispevalo k bolj učinkoviti rabi prostora in zmanjševanju pritiska na parkiranje v občinskem središču.</p>

7 AKCIJSKI NAČRT

Za uspešno uresničevanje občinske celostne prometne strategije je ključen sedemletni akcijski načrt, ki opredeljuje izvajanje izbranih ukrepov znotraj strateških stebrov. Načrt določa časovni okvir izvedbe, okvirne stroške, odgovorne nosilce, možne vire financiranja in predvideno stopnjo zahtevnosti ter učinkovitosti posameznega ukrepa. Ocene stroškov in časovni okvirji izvedbe so okvirni, saj za nekatere ukrepe trenutno še ni na voljo projektne ali investicijske dokumentacije in niso umeščeni v veljavni proračun občine. Pri načrtovanju so upoštevani proračun Občine Trnovska vas ter proračun Republike Slovenije.

Izvajanje ukrepov bo financirano iz lastnih proračunskih sredstev, državnih sredstev, preko prijav na razpise ali v sodelovanju z drugimi organizacijami in njihovimi viri. Predvideni so tudi ukrepi, ki ne zahtevajo neposrednih finančnih sredstev. Občina se bo v prihodnje aktivno prijavljala na razpise pristojnih ministrstev, evropske projekte ter druge razpise, da zagotovi dodatna sredstva za izvajanje strategije. Vsakemu ukrepu sta dodeljeni ocena zahtevnosti in predvidena stopnja učinkovitosti, ki sta služili kot merili pri izboru ukrepov. Ocenjujeta kompleksnost izvedbe posameznega ukrepa ter njegov prispevek k uresničevanju ciljev strategije.



Z.št.	Ukrep	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovor nost	Viri financiran ja	Zahtev nost	Stopnja učinko vitosti
I.	CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE											
I.1	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina, zunanji izvajalec	Občinski proračun	+	++
I.2	Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.3	Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk	/	/	3.000	/	/	/	/	Občina	Občinski proračun	++	+++
I.4	Okrepljeno sodelovanje s sosednjimi občinami	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	++	++
I.5	Krepitev finančne podpore za izvajanje prometnih ukrepov	/	/	20.000	/	/	15.000		Občina, zunanji izvajalec	Občinski proračun	++	+++
I.6	Aktivno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov	500	500	500	500	500	500	500	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.7	Celostna prometna ureditev v okolici Podružnične Osnovne šole Trnovska vas	/	/	/	100.000	50.000	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II.	HOJA											
II.1	Aktivno vzdrževanje površin za hojo	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	Občina	Občinski proračun	++	++
II.2	Zagotavljanje dodatnih površin za hojo	/	/	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II.3	Vzpostavitev in ureditev sprehajalnih poti	3.000	3.000	3.000	3.000	7.000	3.000	3.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
II.4	Nadaljnje opremljanje površin za hojo in ozelenitev	300.000	5.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
II.5	Zagotavljanje univerzalne dostopnosti	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	Občina	Občinski proračun	+	++

Z.št.	Ukrep	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovor nost	Viri financiran ja	Zahtev nost	Stopnja učinko vitosti
III.	KOLESARJENJE											
III.1	Aktivno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	++	++
III.2	Sklenitev kolesarskih površin	/	10.000	150.000	20.000	250.000	/	100.000	Občina	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
III.3	Skrb za ustrezno vodenje kolesarjev	1.500	1.500	3.000	1.500	1.500	3.000	1.500	Občina	Občinski proračun	+	++
III.4	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles	1.500	1.500	1.500	35.000	1.500	15.000	1.500	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
III.5	Preučitev možnosti za vzpostavitev sistema za izposajo koles	/	/	4.000	/	/	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	+++
IV.	JAVNI PREVOZ											
IV.1	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Občina, DUJPP	Sredstva niso predvidena	++	+++
IV.2	Vzdrževanje avtobusnih postajališč	2.000	10.000	2.000	10.000	2.000	10.000	2.000	Občina	Občinski proračun	++	++
IV.3	Integracija kolesarjenja in javnega prevoza	1.000	3.000	1.000	35.000	1.000	5.000	1.000	Občina	Občinski proračun	++	++
IV.4	Preučitev potreb po vzpostavitvi sistema prevoza na klic	/	/	4.000	/	/	/	/	Občina, zunanji izvajalec	Občinski proračun	+	++

Z.št.	Ukrep	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovor nost	Viri financiran ja	Zahtev nost	Stopnja učinko vitosti
V.	OSEBNI MOTORNI PROMET											
V.1	Aktivno vzdrževanje cestnega omrežja	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++
V.2	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa	10.000	25.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	Občina	Občinski proračun, sofinancers ka sredstva	++	+++
V.3	Učinkovito upravljanje parkiranja	1.000	1.000	5.000	1.000	1.500	3.000	1.500	Občina	Občinski proračun	+	++

Tabela 8: Akcijski načrt izvajanja ukrepov za obdobje 2026-2032

Opomba: Simbol / označuje, da se ukrep v navedenem letu ne izvaja.

OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA

OBČINE
TRNOVSKA
VAS

