



Občina Slovenska Bistrica

Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica

Občinski svet

22. redna seja občinskega sveta 15. april 2026

Gradivo za 10. točko dnevnega reda

ZADEVA: Občinska celostna prometna strategija Občine Slovenska Bistrica

POROČEVALCA: mag. Sebastian Toplak, Fakulteta za gradbeništvo, prometno
inženirstvo in arhitekturo
mag. Branko Žnidar, direktor občinske uprave



Občina Slovenska Bistrica

Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica

Oddelek za okolje in prostor

Številka: 22/2026-MP

Datum: 31.03.2026

Občina Slovenska Bistrica

Občinski svet

ZADEVA: Občinska celostna prometna strategija Občine Slovenska Bistrica

I. PREDLAGATELJ

Župan dr. Ivan Žagar

II. DELOVNO TELO, PRISTOJNO ZA OBRAVNAVO

Odbor za okolje in prostor

III. VRSTA POSTOPKA

Enofazni

IV. PRAVNE PODLAGE

- Zakon o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 76/08, 79/09, 51/10, 40/12 – ZUJF, 11/14 – popr., 14/15 – ZUUJFO, 11/18 – ZSPDSLS-1, 30/18, 61/20 – ZIUZEOP-A, 80/20 – ZIUOOPE, 62/24 – odl. US, 102/24 – ZLV-K, 83/25 – ZOUL in 10/26),
- Statut Občine Slovenska Bistrica (Uradni list RS, št. 79/19).

V. NAMEN, CILJI SPREJEMA

Občina Slovenska Bistrica je v preteklem obdobju že pristopila k celostnemu prometnemu načrtovanju in s tem vzpostavila temeljni strateški okvir za urejanje prometa ter razvoj trajnostne mobilnosti na svojem območju. Zaradi spremenjenih razvojnih potreb, novih zakonodajnih zahtev ter potrebe po sistematični nadgradnji obstoječih rešitev je občina pristopila k pripravi oziroma posodobitvi Občinske celostne prometne strategije (v nadaljevanju: OCPS).

S tem namenom je skupaj s partnerskimi občinami Poljčane, Oplotnica in Makole uspešno kandidirala na javnem razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za sofinanciranje priprave občinskih celostnih prometnih strategij. Na podlagi tega je za pripravo prenovljene OCPS Občine Slovenska Bistrica pridobila nepovratna sredstva v višini 30.100,00 EUR.

Priprava OCPS je potekala skladno z veljavnim normativnim okvirom, zlasti z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju ter podzakonskimi akti in nacionalnimi smernicami, ki določajo vsebino, metodologijo in minimalne standarde priprave strategije. Dokument je bil pripravljen po celostnem, interdisciplinarnem in vključujočem pristopu, ki predstavlja temelj sodobnega prometnega načrtovanja.

V procesu priprave OCPS je bila zagotovljena široka vključenost strokovne in splošne javnosti ter ključnih deležnikov. Izvedene so bile številne aktivnosti, kot so delavnice, javne razprave, ankete, terenski ogledi in sodelovanje z občinsko upravo, kar je omogočilo celovito razumevanje obstoječega stanja, prepoznanje ključnih izzivov ter oblikovanje skupne vizije prometnega razvoja občine. Takšen vključujoč pristop je eden ključnih elementov celostnega prometnega načrtovanja, saj prispeva k večji legitimnosti in učinkovitosti sprejetih odločitev. OCPS predstavlja temeljni strateški dokument občine na področju prometa, katerega namen je vzpostaviti dolgoročno vizijo razvoja prometnega sistema ter opredeliti cilje, kazalnike, strateška vodila in ukrepe za izboljšanje dostopnosti, prometne varnosti, kakovosti bivanja ter zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje. Poseben poudarek je namenjen spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in uporaba javnega potniškega prometa, ter učinkovitemu upravljanju motornega prometa.

Strategija temelji na celoviti analizi prometnega sistema v občini, vključuje opredelitev ključnih izzivov in priložnosti ter določa nabor kratkoročnih, srednjeročnih in dolgoročnih ukrepov, ki so povezani v akcijski načrt z jasno določenimi nosilci, časovnico in okvirnimi finančnimi ocenami. Dokument hkrati vzpostavlja sistem spremljanja kazalnikov, ki omogoča redno vrednotenje uspešnosti izvajanja ukrepov in doseganja zastavljenih ciljev.

S sprejemom OCPS Občina Slovenska Bistrica pridobiva strateški razvojni dokument, ki bo služil kot strokovna podlaga za načrtovanje prometnih ureditev, usmerjanje investicij ter usklajevanje prometnega in prostorskega razvoja. Hkrati predstavlja pomembno osnovo za pridobivanje nacionalnih in evropskih finančnih sredstev na področju trajnostne mobilnosti, saj se tovrstni dokumenti zahtevajo kot pogoj za sofinanciranje projektov.

VI. *FINANČNE POSLEDICE*

Sprejetje predlagane Celostne prometne strategije direktno nima vpliva na občinski proračun.

Vpliv na občinski proračun bo posreden, in bo skladen z izvedenimi aktivnostmi v tekočem letu.

VII. PREDLOG SKLEPOV

Občinskemu svetu predlagamo, da predloženo gradivo obravnava, o njem razpravlja ter sprejme naslednji

S K L E P

1. Občinski svet Občine Slovenska Bistrica potrdi Občinsko celostno prometno strategijo občine Slovenska Bistrica.

S spoštovanjem,

Pripravil:
Marko Pučnik

mag. Branko Žnidar
direktor občinske uprave

Priloga:

- Občinska celostna prometna strategija občine Slovenska Bistrica



OBČINA SLOVENSKA BISTRICA



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA



Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

OBČINE SLOVENSKA BISTRICA



Marec, 2026



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



Naslov projekta:	Občinske celostne prometne strategije občin Slovenska Bistrica, Poljčane, Makole in Oplotnica
Vrsta projekta:	Strateška študija
Št. pogodbe:	Št. naročnika: 430-88/2023 Št. izvajalca: 13-2024-ST-DDP
Trajanje projekta:	Od 21. 8. 2024 do 20. 3. 2026 Občina Slovenska Bistrica
Naročnik:	Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica
Odgovorna oseba naročnika:	dr. Ivan Žagar
Skrbnica pogodbe:	Janja Mlaker Univerza v Mariboru,
Izvajalec projekta:	Fakulteta za gradbeništvo, prometni inženirstvo in arhitekturo Smetanova ulica 17, 2000 Maribor
Vodja projekta:	viš. pred. mag. Sebastian Toplak, univ. dipl. inž. prom.
Projektni sodelavci:	dr. Marjan Lep, mag. Vlasta Rodošek, Dimitar Novakovski



KAZALO

1. Vloga občinske celostne prometne strategije	4
1.2 Ozadje in motivi	4
1.2 Proces priprave	5
1.3 Območje obravnave	6
2. Prednosti celostnega prometnega načrtovanja	6
3. Oris zelenega stanja	7
4. Vrednote in cilji	7
5. Strateška vodila	8
6. Trenutno stanje v občini	12
6.1 Demografski trendi	12
6.2 Kazalniki zdravja	13
6.3 Mobilnostne navade in motorizacija	14
6.4 Prometna varnost	18
7. Pet strateških stebrov ukrepanja	19
7.1 Celostno prometno načrtovanje	19
7.2 Spodbujanje hoje	22
7.3 Podpora kolesarjenju	24
7.4 Prilagodljiv javni prevoz	26
8.5 Upravljan motoriziran promet	31
8. Akcijski načrt	36



1. Vloga občinske celostne prometne strategije

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

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

Sestavni del OCPS je tudi 7-letni akcijski načrt, ki določa konkretne ukrepe, pristojnosti nosilcev in časovnico njihove izvedbe. Dokument temelji na določilih Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/2022) in podzakonskih aktov¹ ter Nacionalnih smernicah za pripravo OCPS² in Minimalnih standardih za OCPS³.

1.2 Ozadje in motivi

Občina Slovenska Bistrica je leta 2017 sprejela svojo prvo celostno prometno strategijo. Leta 2024 je pristopila k njeni prenovi. Prenova je bila pripravljena v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE) za izdelavo OCPS v slovenskih občinah (JR OCPS, 2023). Projekt sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

S prenovno strategije se Občina Slovenska Bistrica navezuje na številne aktivnosti na področju celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti, ki se izvajajo tako na nacionalni kot na evropski ravni. Prenovljena strategija je zasnovana kot realen, izvedljiv in usklajen dokument, ki ne predstavlja zgolj seznama želja, temveč opredeljuje cilje, ki so dosegljivi z razpoložljivimi pristojnostmi in viri. Pri tem je pomembno poudariti, da številni vzvodi uresničevanja ciljev presegajo pristojnosti občine in so v domeni nacionalnih institucij ter drugih ključnih deležnikov v ožjem in širšem prostoru.

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

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

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



Glavni motiv za pripravo prenovljene OCPS je krepitev zmogljivosti za kakovostno in učinkovito občinsko prometno načrtovanje ter upravljanje trajnostne mobilnosti. Dodatni motiv predstavlja možnost pridobivanja evropskih sredstev in sodelovanja v mednarodnih projektih na področju trajnostne mobilnosti.

1.2 Proces priprave

Priprava OCPS je bila razdeljena na sedem vsebinskih sklopov:

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

Sklop B: Vzpostavitev procesa – priprava načrta vključevanja javnosti.

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

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

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

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

Sklop G: Izvajanje in spremljanje napredka.

Strategija bo izvajana v obdobju 2026–2033, s predvideno prenovo po sedmih letih.



Slika 1-1: Prva javna razprava na temo vizije in ciljev OCPS

Vir: FGPA



1.3 Območje obravnave

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

2. Prednosti celostnega prometnega načrtovanja⁴

Ključne prednosti celostnega prometnega načrtovanja:

1**Višja kakovost bivanja**

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

2**Pozitivni vplivi na okolje in zdravje**

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

3**Izboljšana prometna varnost**

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

4**Boljša dostopnost in mobilnost za vse**

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

5**Krepitev lokalnega gospodarstva**

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

6**Višja podpora javnosti in legitimnost odločitev**

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

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



3. Oris zelenega stanja

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

Vizija razvoja prometa v Občini Slovenska Bistrica:

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

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

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

4. Vrednote in cilji

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

Najpomembnejše vrednote po mnenju javnosti in deležnikov so:

- **Varnost otrok in ranljivih skupin** – prometni sistem mora zagotavljati varne šolske poti ter varnost pešcev, kolesarjev, starejših in oseb z oviranostmi.
- **Zdravje prebivalcev** – zmanjševanje onesnaženosti zraka, hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti (hoja, kolesarjenje) kot osnove za bolj zdravo življenje.
- **Dostopnost in enakost** – prometne storitve morajo biti dostopne vsem, tudi prebivalcem oddaljenih zaselkov ter gospodinjstvom brez avtomobila.
- **Kakovost bivanja** – oblikovanje prijetnega, mirnega in varnega bivalnega okolja z urejenimi javnimi površinami in umirjenim prometom.
- **Razvojne priložnosti** – prometni sistem naj podpira lokalno gospodarstvo, kmetijstvo in turizem ter krepi čezmejno povezanost.

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



Na nacionalni ravni je bil oblikovan nabor sedmih obveznih ciljev, ki jih morajo upoštevati vse občinske strategije, da se nacionalna prizadevanja podprejo in udejanjijo tudi na lokalni ravni. V občini Slovenska Bistrica so cilji, skladno z vizijo in vrednotami občanov, razvrščeni po pomembnosti. Za vseh sedem ciljev so bile določene izhodiščne in ciljne vrednosti kazalnikov do leta 2033, ki omogočajo kvantifikacijo ambicij in sistematično spremljanje napredka.

Poseben poudarek bo namenjen uresničevanju prvih treh ciljev, ki so jih kot najpomembnejše prepoznali javnost in stroka. To pomeni, da bodo ukrepi prednostno usmerjeni v izboljšanje prometne varnosti, vsem dostopen prometni sistem ter izboljšanje kakovosti življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti, ob hkratnem uresničevanju tudi preostalih ciljev.

Po pomembnosti razvrščeni splošni cilji občine Slovenska Bistrica so:

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

5. Strateška vodila

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

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



OBČINA SLOVENSKA BISTRICA



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA



Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo

Tabela 5-1: Seznam strateških vodil in kvantifikacija ambicij

STEBER UKEREPAJANJA	STRATEŠKO VODILO	CILJI (strateški in obvezni)	KAZALNIKI	OPIS KAZALNIKA	Izhodiščna vrednost (2025)	Ciljna vrednost (2032)
Celostno prometno načrtovanje (CPN)	<i>Krepitev načel celostnega prometnega načrtovanja v vsakodnevne odločitve za izboljšanje kakovosti izvedenih ukrepov in boljšo ozaveščenost prebivalcev</i>	Cilj: Vključevanje načel CPN v vsakodnevne odločitve za izboljšanje kakovosti izvedenih ukrepov in boljšo ozaveščenost prebivalcev	Kazalnik 9: število sestankov deležnikov (OCPS)	Kazalnik števila sestankov deležnikov, ki so vključeni v izvajanje strategije.	1 x sestanek / leto	3 x sestanka / leto
			Kazalnik 10: sporočilo za javnost (OCPS)	Redna obveščanja javnosti o napredku in rezultatih strategije s pomočjo priprave in širjenja sporočil za javnost.	1 x sporočilo / leto	3 x sporočilo / leto
			Kazalnik 3: Delež otrok, ki v šolo prihaja brez spremstva odraslih (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža otrok, ki v šolo prihaja peš, s kolesom (skiro, rolerji, kotalke, rolka), brez spremstva odraslih (sam ali s prijatelji) za 7 % do leta 2032.	28,8 % (vsota = hoja in kolo – sam (a) ali s prijatelji)	35,8 % (vsota = hoja in kolo – sam (a) ali s prijatelji)
Hoja	<i>Vzpostavitev varnih, privlačnih in povezanih pešpoti do ključnih ciljev v občini.</i>	<i>Cilj: Varne peš povezave do ključnih ciljev potovanj v občini</i>	Kazalnik 7: Podatki o prometnih nesrečah	Brez prometnih nesreč s smrtjo in hudimi telesnimi poškodbami z udeležbo pešcev. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (8/2020-8/2025), ki znaša = 1 smrtna žrtev (brez AC z 1 dodatno smrtno žrtvijo) in 8 hudo telesno poškodovanih (brez AC z 1 hudo telesno poškodovanim) z udeležbo pešca.	0,2 / leto (smrtne žrtve) 1,6 / leto (hudo telesno poškodovanih)	0 / leto (smrtnih žrtev) 0 / leto (hudo telesno poškodovanih)



STEBER UKEREPAJANJA	STRATEŠKO VODILO	CILJI (strateški in obvezni)	KAZALNIKI	OPIS KAZALNIKA	Izhodiščna vrednost (2025)	Ciljna vrednost (2032)
		<i>Cilj: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti (obvezni)</i>	Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža hoje vzdolž glavnih prometnic oz. ključnega prometnega prereza v občini za 3 % do leta 2032.	2,0 % (hoja)	5,0 % (hoja)
Kolesarjenje	Zagotavljanje varnih in privlačnih kolesarskih povezav ter spodbujanje kolesarjenja pri vsakodnevnih potovanjih ter prostocasnih in rekreacijskih aktivnostih.	<i>Cilj: Zagotavljanje varnih in privlačnih kolesarskih povezav ter spodbujanje kolesarjenja.</i>	Kazalnik 7: Podatki o prometnih nesrečah	Brez prometnih nesreč s smrtjo in hudimi telesnimi poškodbami z udeležbo kolesarjev. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (8/2020-8/2025).	0 / leto (smrtne žrtve) 2,0 / leto (s hudimi telesnimi poškodbami z udeležbo kolesarja)	0 / leto (smrtnih žrtev) 0 / leto (s hudimi telesnimi poškodbami z udeležbo kolesarja)
		<i>Cilj: Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci (obvezni)</i>	Kazalnik 2: Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo; (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža kolesarjenja pri poteh v šolo za 5 % do leta 2032.	2,9 % (kolo, tudi e-kolo in e-skiro)	7,9 % (kolo, tudi e-kolo in e-skiro)
Javni potniški promet	Izboljšanje ponudbe (dvig frekvence) in hitrosti potovanj z javnim potniškim prometom	<i>Cilj: Večji delež občanov za pot na delo uporablja JPP (avtobus)</i>	Kazalnik 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (obvezni)	Kazalnik povečanja deleža javnega prevoza (avtobusni) pri poteh na delo za 2 % do leta 2032.	1,1 %	3,1 %
Motorni promet	Zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje in varnost z ukrepi umirjanja prometa.	<i>Cilj: Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (obvezni)</i>	Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (obvezni)	Kazalnik zmanjšanja deleža osebnih in tovornih motornih vozil vzdolž glavnih prometnic oz. ključnih prometnih prereзов v občini za 7% do leta 2032, glede na izhodiščno leto 2025.	94,0 % (2025)	87,0 % (2032)

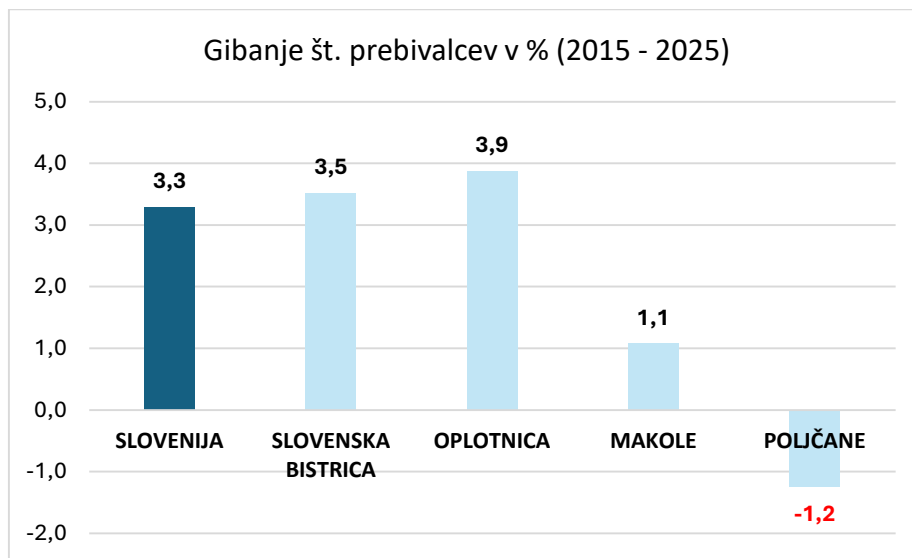


STEBER UKEREPAJANJA	STRATEŠKO VODILO	CILJI (strateški in obvezni)	KAZALNIKI	OPIS KAZALNIKA	Izhodiščna vrednost (2025)	Ciljna vrednost (2032)
		<i>Cilj: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa</i>	Kazalnik 7: Podatki o prometnih nesrečah (obvezni)	Brez prometnih nesreč s smrtjo in hudimi telesnimi poškodbami. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (8/2020-8/2025), ki znaša = 5 smrtnih žrtev (brez AC z 2 dodatnima smrtnima žrtvama) in 34 hudo telesno poškodovanih (brez AC s 5 dodatno hudo telesno poškodovanimi).	1,0 / leto (smrtne žrtve) 6,8 / leto (s hudimi telesnimi poškodbami)	0 / leto (smrtnih žrtev) 0 / leto (s hudimi telesnimi poškodbami)

6. Trenutno stanje v občini

6.1 Demografski trendi

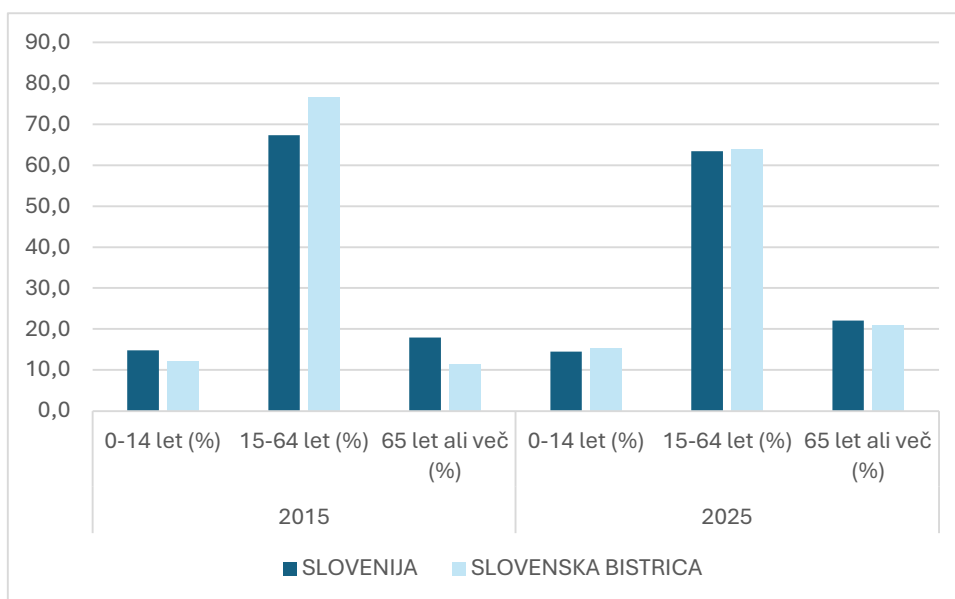
V občini Slovenska Bistrica se je število prebivalcev med letoma 2015 in 2025 povečalo za 3,5 %, kar je nad slovenskim povprečjem in z izjemo Oplotnice tudi višja rast v primerjavi s sosodnjimi občinami.



Slika 6-1: Gibanje števila prebivalcev v zadnjih 10 letih od 2015 do 2025

Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2025

Starostna sestava občine od leta 2015 nakazuje pozitiven trend. Delež mlajših od 15 let se je v tem obdobju povečal, delež starejših od 65 let pa zmanjšal.



Slika 6-2: Delež prebivalcev glede na starost v občini Slovenska Bistrica v letih 2015 in 2025



Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2025

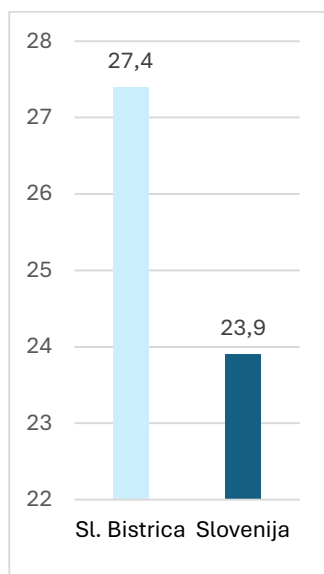
6.2 Kazalniki zdravja

Dobro je znano, da telesno neaktiven življenjski slog pomembno prispeva k poslabšanju zdravja prebivalstva. V Občini Slovenska Bistrica nekateri zdravstveni kazalniki odstopajo od slovenskega povprečja. V negativni smeri je treba izpostaviti prekomerno prehranjenost otrok in mladostnikov.

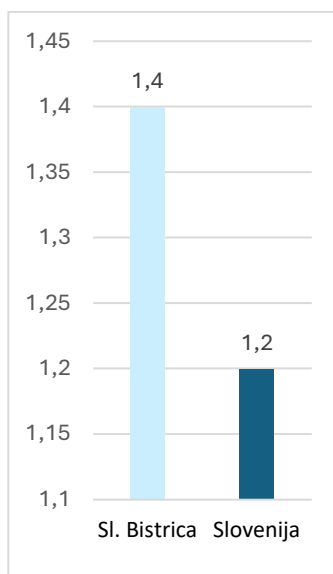
Delež **prekomerno prehranjenih otrok in mladostnikov** v občini znaša 27,4 %, medtem ko je slovensko povprečje 23,9 %. To pomeni +3,5 odstotne točke oziroma približno 15 % višjo vrednost od državnega povprečja.

Tudi **stopnja astma pri otrocih in mladostnikih** (0–19 let), ki znaša 1,4 na 1.000 prebivalcev, je nad slovenskim povprečjem z 1,2 na 1.000. Gre za +0,2 na 1.000 oziroma okoli 17 % nad povprečjem. Čeprav kazalnik ne omogoča neposrednega sklepanja o vzročnosti, je v kontekstu OCPS posebej relevanten zaradi znane občutljivosti dihal pri otrocih na okoljske obremenitve, predvsem izpostavljenost onesnaženemu zraku ter izpustom ob prometnicah.

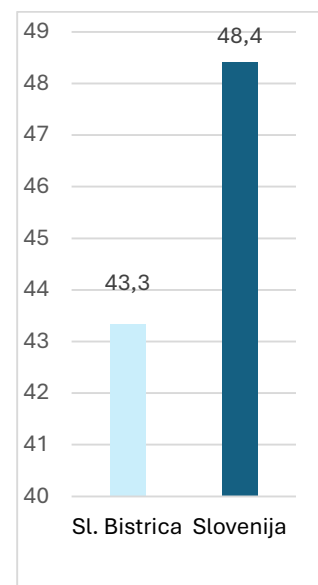
Prekomerna prehranjenost otrok 2024
(% med otroci in mladostniki v občini)



Astma pri otrocih in mladostnikih
(0-19 let, stopnja na 1.000 preb.)



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



Grafikon 6-1: Kazalniki zdravja v občini Slovenska Bistrica
vir: NIJZ, Zdravje občin 2025

Kot vidimo je **kazalnik telesnega fitnessa otrok** (6–15 let) v občini opazno nižji kot v Sloveniji: okoli 43,3 v Slovenski Bistrici v primerjavi z okoli 48,5 na ravni države (razlika približno –5,2 točke, tj. okrog –11 %). V interpretaciji to pomeni, da ima populacija otrok v občini v povprečju slabšo gibalno učinkovitost



oziroma nižjo splošno telesno pripravljenost, kar je skladno s povečanim deležem prekomerne prehranjenosti in nakazuje potrebo po sistematičnem izboljšanju pogojev za vsakodnevno gibanje.

Z vidika celostnega prometnega načrtovanja ti kazalniki utemnjujejo usmeritev v ukrepe, ki hkrati povečujejo vsakodnevno telesno dejavnost in zmanjšujejo okoljske obremenitve: varne in privlačne šolske poti, sklenjene povezave za hojo in kolesarjenje do "generatorjev prometa" (šole, športni objekti, rekreacijske površine), umirjanje prometa ter zmanjševanje motornega prometa na občutljivih območjih. Takšen pristop je skladen s ciljem, da **aktivna mobilnost prispeva k bolj zdravemu prebivalstvu**.

Tudi pri odrasli in starejši populaciji je v občini Slovenska Bistrica mogoče zaznati določena tveganja.

Splošna umrljivost v občini Slovenska Bistrica znaša 961,90 (na 100.000 prebivalcev), medtem ko je slovensko povprečje 922,3, kar predstavlja razliko +39,6 oziroma približno +4,3 % nad državnim povprečjem. Gre za sintetični kazalnik zdravstvenega stanja populacije, ki poleg bremena kroničnih bolezni odraža tudi demografsko strukturo (npr. delež starejših), socialno-ekonomske determinatne zdravja ter širše okoljske in vedenjske dejavnike.

V kontekstu OCPS je kazalnik relevanten predvsem zato, ker ukrepi, ki spodbujajo vsakodnevno telesno dejavnost (hoja, kolesarjenje) pozitivno vplivajo na zdravje in hkrati zmanjšujejo prometne emisije ter hrup, izboljšujejo prometno varnost, dolgoročno prispevajo k zmanjševanju zdravstvenih tveganj in s tem tudi k ugodnejšim trendom splošne umrljivosti.

Delež prejemnikov zdravil zaradi povišanega krvnega tlaka je z 24,12 prejemniki na 100 prebivalcev nad slovenskim povprečjem, ki znaša 22,47. Občina je torej nad državnim povprečjem za 1,65 (približno 7 % več). Takšna vrednost praviloma odraža večjo potrebo po farmakološkem zdravljenju, kar je ključen javnozdravstveni izziv, saj je povišan krvni tlak eden osrednjih dejavnikov tveganja za srčno-žilne bolezni.

Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja (0–74 let) v Slovenski Bistrici znaša 71,02 na 100.000 prebivalcev, kar je višje od slovenskega povprečja (64,78) za 6,24 (približno 10 %). Ker gre za kazalnik prezgodnje umrljivosti, je posebej pomemben, ker kaže na prostor za izboljšave pri obvladovanju srčno-žilnega tveganja in učinkovitega zdravljenja.

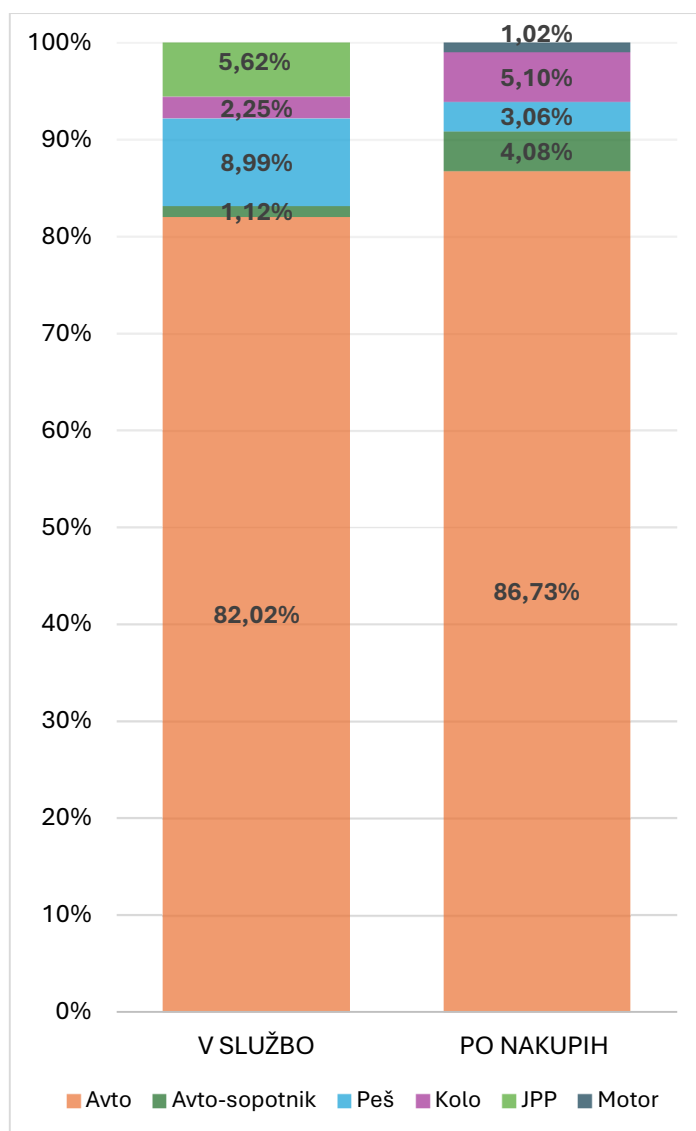
6.3 Mobilnostne navade in motorizacija

Rezultati anket so potrdili odvisnost prebivalcev občine Slovenska Bistrica od osebnega avtomobila. Delež dnevnih potovanj na delo in izobraževanje z osebnim avtomobilom znaša 83 %. Takšen delež avtomobilskih potovanj je sicer značilen in primerljiv s številnimi reliefno razgibanimi in razpršeno poseljenimi občinami.

Pri potovanjih z namenom nakupovanja je odvisnost od osebnega avtomobila višja in znaša preko 90 %. Tako visoko uporabo avtomobila je v določenem delu mogoče pripisati razpršeni poselitvi, pomanjkljivi ponudbi javnega potniškega prometa ter skromni in/ali nepriljubni kolesarski in peš infrastrukturi.

Pri tem je treba poudariti, da občina v zadnjem obdobju v okviru novogradenj in obnov prometne infrastrukture kontinuirano širi površine za pešce in kolesarje (pločniki, kolesarske steze). Hkrati se izvajajo tudi samostojne investicije v kolesarsko infrastrukturo, kot npr. daljinsko kolesarsko povezavo D1 oziroma EuroVelo 9.

Po drugi strani razgiban relief na delu območja občine omejuje potencial za širšo rabo kolesa, pri čemer na manj prometnih cestah ločene kolesarske površine niso vedno nujne ali ekonomsko upravičene.



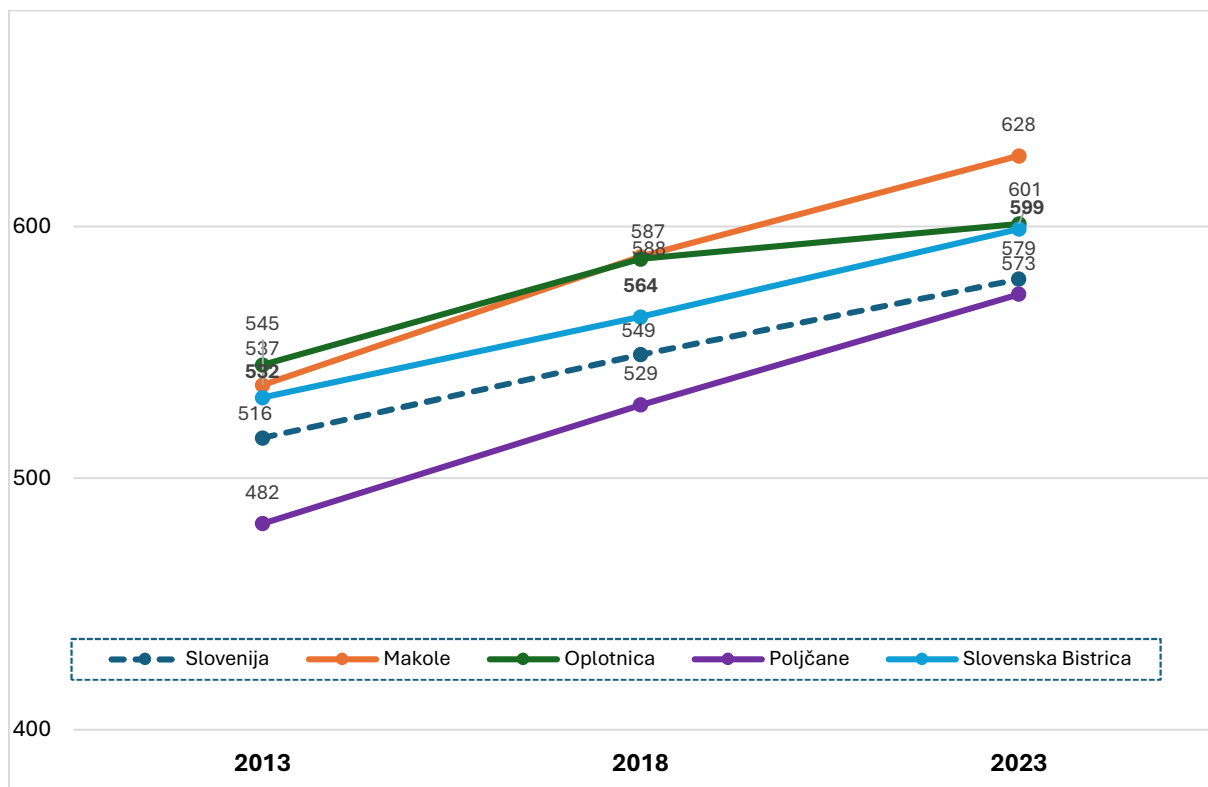
Slika 6-3: Načini potovanja na delo in po nakupih v občini Slovenska Bistrica

Vir: Anketa za splošno javnost 2025, Mobitra

Na podlagi zbranih podatkov je mogoče sklepati, da se osebni avtomobil v občini pogosto uporablja tudi za krajša potovanja, ki bi jih ob ustrezni infrastrukturi in spodbudah prebivalci lahko opravili s kolesom ali peš.



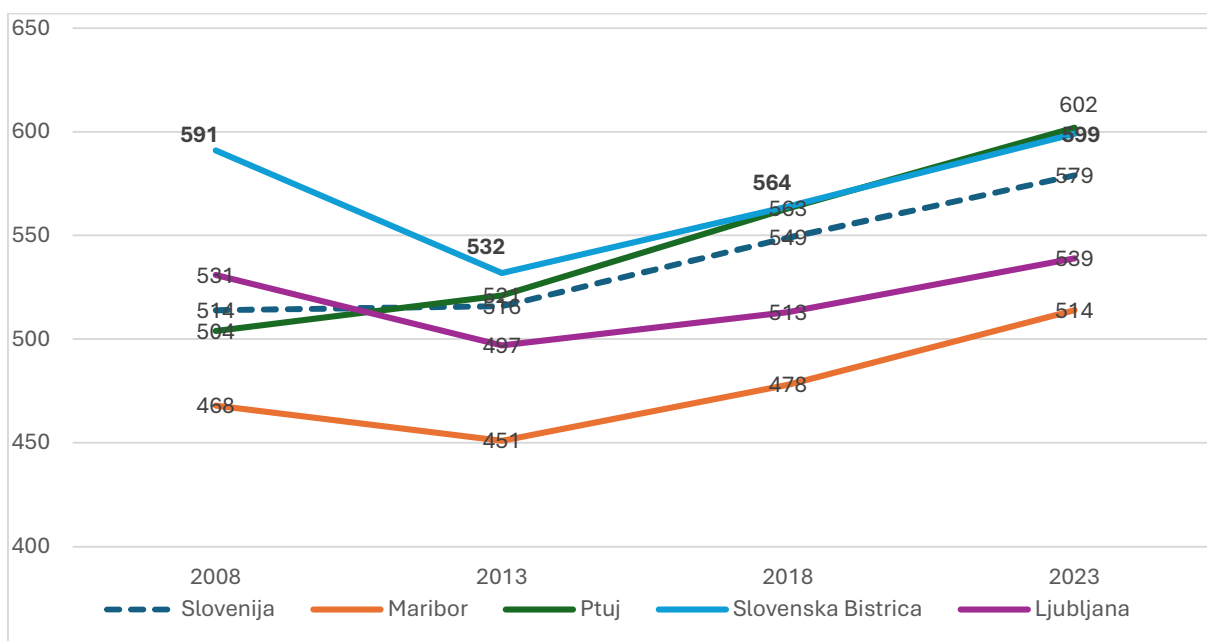
Stopnja motorizacije v občini Slovenska Bistrica znaša 599 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, kar je nad slovenskim povprečjem (579 avtomobilov na 1.000 prebivalcev v letu 2023), a vendar nižje, kot v večini manjših občin konzorcija.



Slika 6-4: Stopnja motorizacije v konzorcijskih občinah Slovenska Bistrica, Poljčane, Makole in Oplotnica

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Če Občino Slovenska Bistrica primerjamo z večjimi npr. mestnimi občinami je mogoče ugotoviti, da je stopnja motorizacije vendarle nadpovprečna, kar je glede na strnjenost poselitve in ponudbo javnega prevoza razumljivo.

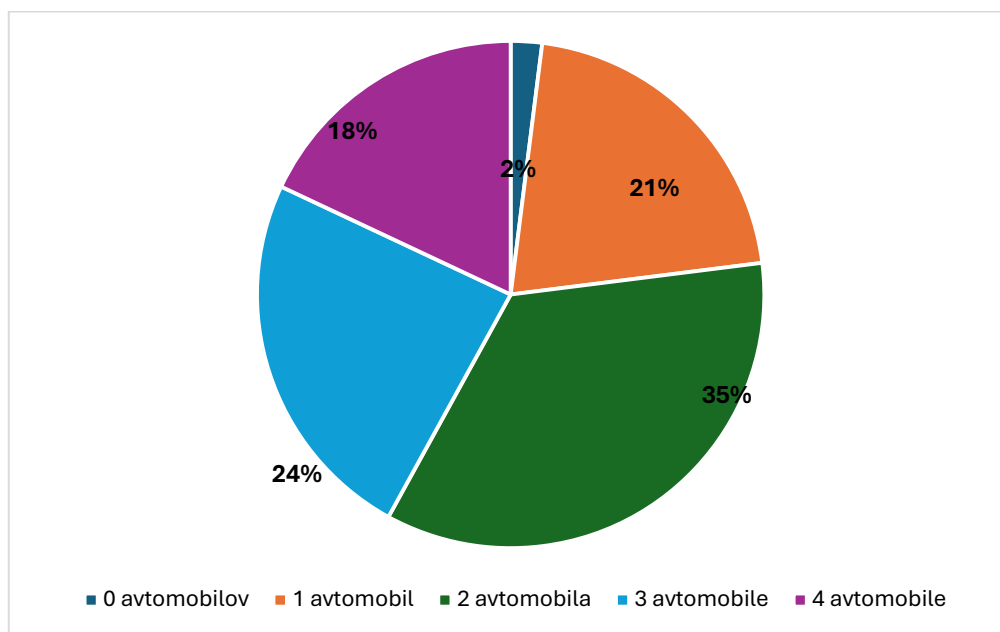


Slika 6-5: Stopnja motorizacije v večjih in mestnih občinah v Sloveniji

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Ugotoviti je mogoče, da se število registriranih vozil v zadnjih letih konstantno povečuje, kar potrjuje trend vse večje avtomobilske odvisnosti. Tak razvoj predstavlja tudi pomemben izziv za celotni prometni sistem, saj povečuje obremenitev cest in parkirišč ter negativno vpliva na okolje in kakovost bivanja.

Iz podrobnejše analize lastništva osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Občini Slovenska Bistrica je razvidno, da ima več kot tri četrtine gospodinjstev v lasti dva ali več osebnih avtomobilov.

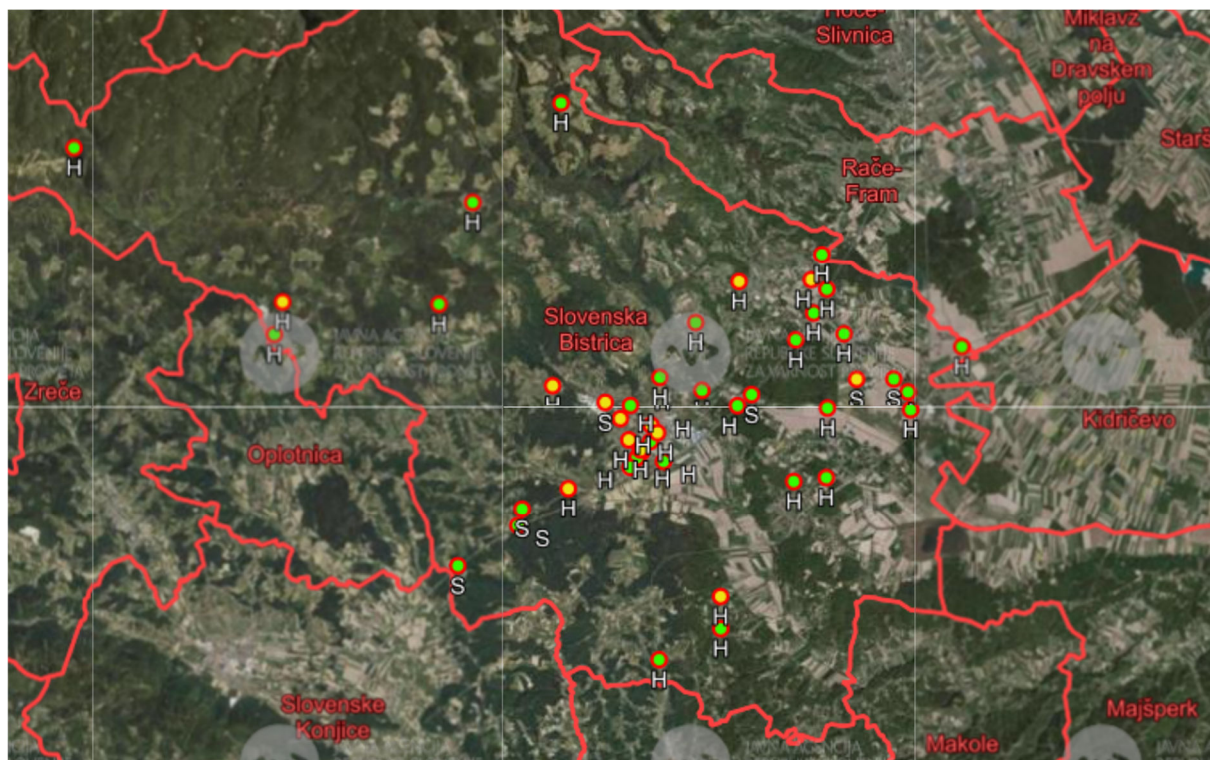


Slika 6-6: Število avtomobilov v gospodinjstvih anketirancev iz Občine Slovenska Bistrica

Vir: Anketa za splošno javnost 2025, FGPA

6.4 Prometna varnost

V petletnem obdobju (8/2020 – 8/2025) se je na območju občine pripetilo 1.498 prometnih nesreč, od tega 7 s smrtnim izidom (2 na AC) oziroma 0,19 smrtnih žrtev na 1.000 prebivalcev, 39 s hudimi telesnimi poškodbami (5 AC) in 343 z lažjimi telesnimi poškodbami (38 AC). Med njimi je bilo udeleženih 61 kolesarjev (0 smrti, 10 huda in 41 lažja telesna poškodba), 41 pešcev (2 smrtni žrtvi od tega 1 na AC, 9 s hudimi telesnimi poškodbami in 28 z lažjimi).



Slika 6-7: Zemljevid (lokacije) prometnih nesreč v Občini Slovenska Bistrica od leta 2020-2025

Vir: Zemljevid prometnih nesreč, AVP

Občutena varnost. Kljub sorazmerno ugodni statistiki je treba opozoriti na pomemben vidik subjektivne prometne varnosti. Ankete med prebivalci kažejo, da se številni ranljivi udeleženci (pešci, kolesarji, otroci in starejši) v prometu ne počutijo varno. To zmanjšuje pripravljenost prebivalcev za uporabo aktivnih oblik mobilnosti (hoja in kolesarjenje). Značilen je tudi primer ravnanja staršev, ki zaradi pomanjkanja zaupanja v varnost šolskih poti otroke pogosto vozijo z avtomobilom do šole oziroma šolskega praga.

7. Pet strateških stebrov ukrepanja

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



Slika 7-1: Stebri ukrepanja prometne strategije

7.1 Celostno prometno načrtovanje

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

Z izdelavo Občinske celostne prometne strategije (OCPS) Občina Slovenska Bistrica utrjuje in nadgrajuje uveljavljanje celostnega prometnega načrtovanja na svojem območju. Tak pristop prometne izzive obravnava **celovito** – vključuje vse udeležence v prometu, s posebnim poudarkom na ranljivih skupinah (pešci, kolesarji, otroci, starejši) – ter na **več ravneh upravljanja** (občinski, medobčinski in regionalni).



Pomembna značilnost pristopa je tudi **stalno spremljanje in vrednotenje izvajanja strategije** ter njena prenova vsakih sedem let, skladno z zakonskimi zahtevami.

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

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

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

Ukrepi:

1.1 Izdelava zasnove celovitega peš in kolesarskega omrežja vključno s potrebnimi ukrepi umirjanja motoriziranega prometa znotraj naselij

Izdela se idejna zasnova celovitega peš in kolesarskega omrežja vključno s potrebnimi ukrepi umirjanja motoriziranega prometa znotraj naselij. Z idejno zasnovo se opredeli celovito sklenjeno omrežje neposrednih, varnih ter privlačnih kolesarskih in peš povezav, ki obsegajo tudi sprehajalne in rekreacijske poti ter turistične kolesarsko sprehajalne povezave. Opredelijo se območja omejene hitrosti in načinov regulacije oz. izvedbe (npr. skupni prometni prostor, območje umirjenega prometa, ipd.). Določi se etapnost izvedbe na podlagi izbranih relevantnih kriterijev: poselitve, šolska pot, pomembnost povezave, stopnja predhodne izvedbe, predvideno povečanje prometne varnosti, zahtevnost izvedbe in možnost črpanja nacionalnih/evropskih sredstev.

1.2 Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja

Povezovanje in sodelovanje se bo izvajalo v obliki rednih koordinacijskih sestankov med sosednjimi občinami in širše. Osrednje teme medobčinskih sestankov bodo predvsem: kolesarska infrastruktura, javni sistem izposoje koles, javni potniški promet, storitev prevoza na poziv, urejanje državnih cest in predvsem avtoceste ter priključkov nanjo.

Po ustanovitvi regijskega centra mobilnosti bo občina sodelovala z njihovimi predstavniki na področju mobilnosti in dostopnosti na medobčinski ravni. Z občinami v regiji bo sodelovala pri pripravi regijske celostne prometne strategije (RCPS).

**1.3 Uravnoreženo načrtovanje z vidika vseh uporabnikov javnih prometnih površin in prostora**

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

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

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

1.5 Aktivno sodelovanje v projektih in pobudah EU

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

1.6 Redna prenova strategije OCPS

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

1.7 Spremljanje kazalnikov OCPS (merjenje učinka)

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

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

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

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

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

1.10 Promocija dosežkov strategije OCPS

Aktivno se promovirajo dosežki OCPS pri doseganju zastavljenih ciljev.

1.11 Sodelovanje v kampanji – Evropski teden mobilnosti (ETM)

Vsako leto se Občina Slovenska Bistrica aktivno vključi v kampanjo Evropskega tedna mobilnosti, katere osnovni namen je ozaveščanje širše javnosti o pomenu trajnostne in varne mobilnosti.



7.2 Spodbujanje hoje

Trenutno stanje

Površine za pešce so v mestu Slovenska Bistrica in preostalih gosto poseljenih območjih (središča krajevnih skupnosti) po večini izvedene in sicer v obliki pločnika na eni ali obeh straneh. Privlačnost in funkcionalnost ter občutek nezadostne prometne varnosti pešcev na zgrajenih površinah pogosto zmanjšujejo nezadostno široki pločniki, povišane hitrosti motoriziranega prometa ter visoki delež tovornega prometa, predvsem ob delavnikih. Na številnih odsekih so tako pešci še vedno v podrejenem položaju, kar ni v skladu s smernicami trajnostne mobilnosti.

Najpogostejši razlog za nezadostno širino pločnikov in/ali izvedbo le-teh zgolj na eni strani je v prostorski stiski (nezadostni širini), zaradi katere praktično ni mogoče doseči nobenega napredka, brez da bi posegli v obstoječe površine za motorni promet. Na teh območjih je treba rešitev iskati na več načinov: ožanje voznih pasov za motorni promet, sprememba prometnega režima ali v souporabi prometnih površin za kar pa je predhodno treba vzpostaviti ustrezne pogoje (zmanjšanje hitrosti motoriziranega prometa in/ali preusmeritev težkega tovornega prometa).

Ključni izzivi

Manjkajoči ali ozki pločniki, nevarna križišča in visoka izpostavljenost pešcev prometu, pogosto tovrnemu. Na številnih lokacijah – območjih manjka ustrezna dostopnost za invalide in ranljive udeležence ter taktilne oznake oziroma vodenje. Manjkajoči pločniki ali pešpoti povzročajo nepovezanost med glavnimi izvori in cilji potovanja znotraj naselij (šole, zdravstveni dom, trgovine, bivalna območja).

Priložnosti in potencialni ukrepi

Nadaljevanje prizadevanj za postopno ureditev celovitega omrežja ustreznih in privlačnih peš povezav pri čemer so prioriteta šolske poti. Gre za gradnjo pločnikov ob glavnih in zbirnih prometnicah s poudarkom na povezavah do pomembnih avtobusnih in železniških postajališč, gradnjo neposrednih in od motornega prometa tudi ločenih povezav (bližnjic), vzpostavljanje t. i. »območij umirjenega prometa« v središčih naselij ter skupnih prometnih prostorov.

Prioritete občine

Varnost otrok, povezovanje javnih storitev (šole, zdravstveni dom, trgovine) z bivalnimi območji in izboljšanje poveztivosti znotraj mesta Slovenska Bistrica ter strnjenih naselij (krajevnih skupnosti).

Ukrepi:

2.1 Nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti na celotnem območju občine

Na šolskih poteh se intenzivno izvaja ukrepe umirjanja prometa in zgradi oz. dogradi pločnike ali uredi pešpoti, ločeno od motornega prometa. Prioriteta so najbolj obremenjene ceste. Na izrazito malo



prometnih cestah se lahko zariše peš pasove na voziščih, ob ustreznem hitrostnem režimu ter izvedenih ukrepih umirjanja prometa. Uredi se dostopne peš površine do postajališč šolskih avtobusov. Prioritete na področju šolskih poti so podrobneje navedene v zgornjem poglavju.

2.2 Dograditev celovitega sklenjenega omrežja peš povezav

Ukrepi bodo prednostno usmerjeni v izboljšanje varnosti pešcev na ključnih nevarnih točkah v mestu Slovenska Bistrica in okoliških strnjenih naseljih. Postopno bo vzpostavljeno celostno sklenjeno omrežje peš povezav tako, da bodo zgrajeni manjkajoči pločniki, obstoječi neustrezni bodo razširjeni, urejale se bodo pešpoti, ločene od motornega prometa. Kjer ni prostorskih možnosti se spremeni prometni režim in/ali intenzivno izvede ukrepe umirjanja prometa ter se pešce vodi po skupnih prometnih površinah. Prehode za pešce se zgošča in ureja preboje za pešce oziroma bližnjice. Poleg osnovnih vsakodnevnih poti bo občina poskrbela tudi za razvoj turističnih kolesarsko sprehajalnih povezav, ki bodo obogatile ponudbo aktivnega preživljanja prostega časa. Prioritete dograditve celovito sklenjenega omrežja peš povezav so podrobneje predstavljene v zgornjem poglavju.

2.3 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe

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

2.4 Celovita preureditev okolice osnovnih šol

Ukrep predvideva preoblikovanje okolice osnovnih šol v varno, prijetno in funkcionalno območje za pešce, kjer bo motorni promet – tudi za starše in zaposlene – nekoliko odmaknjen ali pa vsaj postavljen v podrejeni položaj. Prostor bo zasnovan kot odprto šolsko dvorišče z urejenimi površinami za zadrževanje, senco, klopmi in varnimi dostopi za otroke.

2.5 Ureditev javnih površin

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

2.6 Opremljanje (urbana oprema) poti in trgov

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



2.7 Označitev poti s kažipoti

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

2.8 Ozelenitev peš površin

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

2.9 Javna razsvetljava vzdolž pešpoti in površin

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

2.10 Osenčenje poti in peš površin

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

2.11 Ureditev in ozelenitev mestnega jedra

Ukrep predvideva ureditev in ozelenitev mestnega jedra in ostalih središč strnjenih naselij.

7.3 Podpora kolesarjenju

Trenutno stanje

Občini Slovenska Bistrica je uspelo z nekaterimi izvedenimi infrastrukturnimi ukrepi izboljšati pogoje kolesarjenja. Kljub temu je za doseg cilja spodbujanja uporabe kolesa potrebna nadaljnja aktivnost za izboljšanje kakovosti kolesarskih površin in opreme. Za doseg celostnega kolesarskega omrežja bo treba izdelati načrt, ki bo na ravni celotne občine opredelil hierarhično mrežo povezanih kolesarskih površin in sicer tako znotraj strnjenih naselij kot med njimi samimi pri čemer je prioriteta povezava okoliških krajevnih skupnosti z mestom Slovenska Bistrica.

Ključni izzivi

Pomanjkanje ločenih in v skladu s pravili stroke izvedenih kolesarskih površin, nepovezanost omrežja, v številnih delih občine ni možnosti varnega odstavljanja koles, sistem izposoje mestnih koles ne deluje, delež kolesarskega prometa za potrebe dnevne mobilnosti, kot tudi prostočasne in turistične namene je razmeroma majhen.

Priložnosti in potencialni ukrepi

Postopna vzpostavitev celovite in med seboj povezane mreže kolesarskih povezav, izvedba pokritih varovanih kolesarnic ob najpomembnejših objektih v občini (osrednja avtobusna postaja, železniška



postaja, veliki zaposlovalci), izgradnja kolesarskih počivališč vzdolž najpomembnejših daljinskih povezav (Euro-velo 9 oz. DKP – D1), promocijske kampanje za uporabo kolesa in ozaveščanje voznikov avtomobilov.

Prioritete občine

Izgradnja manjkajočih kolesarskih površin ob najbolj prometnih odsekih cest (npr. med bencinskima servisoma ob Ljubljanski cesti), v okolici osnovnih šol, ob Kolodvorski ulici do železniške postaje ter nadaljnja izvedba državne kolesarske povezave D1 oz. EuroVelo 9 in navezava okoliških krajevnih skupnosti z mestom Slovenska Bistrica. Ključna je izgradnja ločene kolesarske infrastrukture na premostitvah (nadvozih) čez avtocesto (najbolj nujno pri nadvozu Zg. Polskava – Sp. Polskava, Kolodvorska ulica v centru in nadvozu za Poljčane oz. Rogaško Slatino).

Ukrepi:

3.1. Dograditev celovitega kolesarskega omrežja na območju občine

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

3.2 Odprava ovir in obnova obstoječih kolesarskih površin

Ukrep zajema odstranjevanje fizičnih in infrastrukturnih ovir ter prenovo obstoječih kolesarskih poti z namenom izboljšanja njihove varnosti, dostopnosti, udobja in splošne privlačnosti za kolesarje.

3.3 Označitev kolesarskih povezav in kažipot

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

3.4 Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarskega prometa

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

3.5 Urejanje parkirnih mest za kolesa

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



3.6 Ureditev kolesarskih počivališč

Občina bo poleg obstoječega pri Akumulacijskega jezera Požeg uredila še dodatna kolesarska počivališča ob daljinskih in mednarodni kolesarski povezavi (Euro-velo 9 oz. DKP – D1). Počivališča bodo opremljena s klopmi, mizami, stojali za kolesa, informacijskimi tablam, nadstreški in drugo opremo. Namenjena bodo predvsem daljinskim kolesarjem, ki se bodo ob njih lahko ustavili ter spoznali turistične znamenitosti in ponudbo v občini. Rekreativnim kolesarjem pa bodo zagotavljala zaščito pred vremenskimi vplivi ter prijeten prostor za počitek in druženje.

3.7 Ureditev varnih (zaprtih) kolesarnic

Vzpostavijo se varne, zaprte kolesarnice, namenjene zaščiti koles pred krajo in vremenskimi vplivi. Postavljene bodo predvsem na ključnih javnih lokacijah, kjer obstaja potreba po dolgoročnejšem parkiranju (npr. pri osrednji avtobusni postaji, železniški postaji,...), s čimer se bistveno zmanjša tveganje kraje koles.

3.8 Proučitev smotrnosti prenove javnega sistema izposoje koles

Občina bo proučila smotrnost prenove vzpostavljenega javnega sistema samopostrežne izposoje koles za potrebe dnevne mobilnosti. Sistem kratkoročne izposoje koles, ki omogoča enostaven dostop do koles in omejen čas brezplačno uporabo se je do sedaj uveljavil le v 2-dveh največjih slovenskih mestih (Ljubljana in Maribor). V manjših mestih se kaže večji potencial v izposoji električnih koles in koles za spust namenjenih prostočasnim aktivnostim ter razvoju turizma.

3.9 Izboljšanje podpornih storitev za kolesarje

Okrepijo in podprejo se podporne storitve za kolesarje, kot so samopostrežne servisne postaje za kolesa, kolesarski servisi, informacijska podpora ter promocijski dogodki (npr. kolesarski maratoni in tekmovanja).

7.4 Prilagodljiv javni prevoz

Javni potniški promet predstavlja enega ključnih stebrov trajnostnega prometnega sistema, saj zagotavlja dostopnost prebivalcem brez lastnega avtomobila ter pomembno prispeva k zmanjševanju prometnih obremenitev, emisij toplogrednih plinov in drugih negativnih vplivov prometa na okolje. Hkrati je bistven instrument za uresničevanje ciljev celostnega prometnega načrtovanja, ki v ospredje postavlja dostopnost in kakovost bivanja.

Na območju Občine Slovenska Bistrica je ponudba javnega potniškega prometa vezana na medkrajevni linijski avtobusni promet in železniški promet (predvsem Pragersko), ki občino povezuje z bližnjimi zaposlitvenimi in storitvenimi središči v regiji in državi.



Trenutno stanje

Po veljavnem voznem redu (delovni dan v času šolskega pouka) je Slovenska Bistrica z Mariborom povezana 63-krat z avtobusi in 24-krat z vlaki medkrajevnega javnega potniškega prometa. Ob sobotah, nedeljah in praznikih je teh povezav manj. Zasedenost avtobusov je za slovenske razmere dobra.

Potovalni časi so dokaj konkurenčni. Povprečni čas vožnje avtobusa znaša 37 minut, medtem ko z vlakom okoli 25 minut. Avtobusna hitra linija Ljubljana-Maribor (ustavi v Slovenski Bistrici), omenjeno pot naredi v 22 minutah. V Ljubljano pot traja uro in dvajset minut. Oba potovalna časa sta zelo konkurenčna z potovalnim časom osebnega avtomobila. Potovanje z vlakom traja občutno dlje in sicer vsaj slabi dve uri, po navadi s prestopanjem v Zidanem Mostu. Slovenska Bistrica je z neposredno linijo povezana tudi do Celja, Slovenskih Konjic, Ljubljane, Velenja, Ptuja, Zreč, Rogaške Slatine, Poljčan. Prav tako je predvsem na račun železniške postaje Krajevna skupnost Pragersko dobro navezana na bližnje centre. Navezava preostalih okoliških krajev je slabša.

Na avtobusni postaji Slovenska Bistrica je na delovni dan šolskega pouka več kot 150 postajnih dogodkov (prihodi/odhodi). Dokaj ne središčna (dislocirana) lokacija, predvsem pa izgled postaje sta za razmere osrednjega mestnega postajališča neustrezni. Izziv predstavlja tudi lokacija železniške postaje Slovenska Bistrica oziroma »navezava« do centra občinskega središča (razdalja štiri kilometre), dočim je Krajevna skupnost Pragersko z železniško postajo kakovostno navezana na železniško omrežje.

Izvajanje in ponudba javnega potniškega prevoza je odvisna od zakonodaje in pogojev upravljavca na državni ravni. Izvajalci – koncesionarji na območju so: avtobusni prevoz izvaja predvsem Arriva, d.d., pa tudi Nomago, d.o.o. (direktne linije) ter nekateri manjši prevozniki, železniškega pa v celoti SŽ – potniški promet, d.o.o. Oboji so vključeni v projekt integriranega javnega potniškega prometa IJPP, kar pomeni da lahko potniki za isto vozovnico/relacijo uporabljajo storitve obeh prometnih nosilcev in vseh prevoznikov.

Analiza dostopnosti kaže, da je v letu 2023 delež prebivalcev s sprejemljivo dostopnostjo do javnega potniškega prometa znašal 74,27 %. Delež prebivalcev z dobro oziroma visoko kakovostno dostopnostjo je nižji in znaša 50,93 %, kar Občino Slovenska Bistrica uvršča med dobro oziroma nadpovprečno dostopne občine v državi.

Kljub temu se pojavljajo pomembne prostorske in časovne omejitve. Prebivalci razpršenih naselij in zaselkov, ki niso neposredno ob osrednjih prometnicah oziroma v bližini avtobusnih in železniških postajališč, imajo bistveno slabšo dostopnost. V teh primerih je dostop do javnega prevoza pogosto pogojen z daljšimi peš razdaljami ali uporabo osebnega avtomobila, kar zmanjšuje njegovo konkurenčnost.

Dodatno omejitev predstavlja slabša ponudba ob koncih tedna, kar bistveno omejuje uporabnost javnega prevoza za priložnostne in t.i. socialne poti.

Pri tem je treba poudariti, da občina nima neposrednega vpliva na organizacijo medkrajevnega linijskega prometa, saj je ta v pristojnosti države. Vloga občine je zato predvsem podporna in usmerjena v izboljševanje dostopnosti do sistema, spodbujanje njegove uporabe ter aktivno sodelovanje z državnimi in regionalnimi akterji.



Šolski prevozi

Na območju občine so v skladu z zakonodajo organizirani tudi šolski prevozi, ki predstavljajo pomemben del prometno varnih prihodov v šolo, vendar hkrati tudi naraščajoč finančni izziv za občinski proračun. V tem kontekstu se vse bolj odpira vprašanje njihove optimizacije, integracije in širše uporabnosti.

Brezplačni prevozi na klic za starejše

Pomemben element dopolnjevanja javnega potniškega prometa v občini predstavlja tudi izvajanje brezplačnih prevozov na klic za starejše prebivalce v okviru projekta Metuljček. Gre za organizirano obliko prostovoljskega prevoza, pri kateri prostovoljci z občinsko podporo zagotavljajo prevoze starejšim osebam do ključnih storitev, kot so zdravstvene ustanove, trgovine in druge vsakodnevne opravke.

Ta oblika mobilnosti pomembno prispeva k socialni vključenosti starejših ter zmanjševanju njihove prometne izključenosti, zlasti na območjih z omejeno dostopnostjo do javnega potniškega prometa. Hkrati predstavlja učinkovit primer prilagodljive in uporabniku usmerjene storitve, ki dopolnjuje obstoječi sistem linijskega prevoza ter nakazuje smer razvoja prihodnjih rešitev na področju prilagodljive mobilnosti.

Ključni izzivi

Ključni izzivi javnega potniškega prometa v občini so naslednji:

- razpršena poselitev in razgiban relief, ki otežujeta organizacijo učinkovitega in dostopnega javnega prevoza za vse prebivalce,
- prostorska nedostopnost postajališč za prebivalce odmaknjenih območij,
- nizka konkurenčnost javnega prevoza (razen nekaj izjem) v primerjavi z osebnim avtomobilom,
- pomanjkljiva informiranost uporabnikov o voznih redih, prestopih in možnostih kombiniranja različnih oblik mobilnosti.

Ti izzivi odražajo širši problem ruralnih in razpršenih območij, kjer tradicionalni linijski sistemi pogosto ne morejo zagotoviti zadostne ravni dostopnosti.

Poleg tega se Občina Slovenska Bistrica sooča še z naslednjimi konkretnimi izzivi:

- potrebna izgradnja osrednje avtobusne postaje v mestu Slovenska Bistrica,
- ustreznejša povezanost mesta z železniško postajo Slovenska Bistrica (med drugim izgradnja kolesarske povezave) in
- proučitev ponovne vzpostavitve organiziranih javnih prevozov z manjšimi avtobusi ali kombiji med mestom in okoliškimi krajevnimi središči ter železniškima postajama (delno ali pa v celoti prilagodljivi prevozi na klic).

Priložnosti in potencialni ukrepi

Kljub navedenim omejitvam obstaja več razvojnih priložnosti, ki lahko pomembno prispevajo k izboljšanju dostopnosti in privlačnosti javnega potniškega prometa:

- razvoj prilagodljivih oblik mobilnosti (npr. nadgradnja prevozov na klic), ki predstavljajo učinkovito dopolnitev linijskega prometa na območjih z razpršeno poselitvijo,



- integracija šolskih prevozov v širši sistem javnega prevoza, vključno z možnostjo njihove delne odprtosti za druge skupine prebivalcev,
- optimizacija organizacije šolskih prevozov z vidika racionalizacije stroškov in večje učinkovitosti sistema (npr. delno izvajanje v lastni režiji),
- izboljšanje dostopnosti do postajališč z urejanjem varnih peš in kolesarskih povezav,
- nadgradnja kakovosti postajališč (varnost, opremljenost, dostopnost za ranljive skupine),
- izboljšanje informiranja uporabnikov (digitalne rešitve, enotni informacijski sistemi, jasna komunikacija voznih redov),
- aktivno sodelovanje občine pri oblikovanju regijskih prometnih rešitev in multimodalnih povezav.

Takšni ukrepi sledijo sodobnemu konceptu prehoda od mobilnosti k dostopnosti, kjer je ključni cilj omogočiti prebivalcem doseganje storitev in dejavnosti na čim bolj učinkovit in trajnosten način.

Prioritete občine

Na podlagi analiz, sodelovanja z deležniki in rezultatov anket so bile opredeljene naslednje ključne prioritetne usmeritve:

- izboljšanje prostorske dostopnosti do postajališč javnega potniškega prometa, predvsem z urejanjem varnih peš in kolesarskih povezav,
- razvoj in postopna nadgradnja prilagodljivih oblik prevoza (nadgradnja prevozov na klic z večjimi vozili npr. kombiji in/ali mini busi),
- izboljšanje informiranja uporabnikov,
- krepitev sodelovanja z državnimi in regionalnimi institucijami z namenom izboljšanja časovne in funkcionalne ustreznosti medkrajevnega prometa,
- postopno urejanje kakovostnih, varnih in dostopnih avtobusnih in železniških postajališč, kot ključnih točk intermodalnega povezovanja.

Ukrepi:

4.1 Pobude za izboljšanje javnega prevoza

Občina bo redno spremljala ponudbo javnega potniškega prometa ter sistematično zbirala pobude s strani večjih zaposlovalcev, izobraževalnih ustanov in splošne javnosti za prilagoditev voznih redov. V sodelovanju s sosednjimi občinami bo oblikovala usklajene pobude, ki jih bo posredovala Družbi za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) in Slovenskim železnicam z namenom izboljšanja obstoječe ponudbe in integracije ter zagotavljanja t.i. brez šivnih potovanj.

4.2 Racionalizacija šolskih prevozov

Občina bo proučila možnosti za znižanje stroškov šolskih prevozov, in sicer z izboljševanjem varnih šolskih poti, večjo integracijo šolskih prevozov z linijskimi avtobusnimi povezavami ter z možnostjo nakupa okolju prijaznih vozil s pomočjo evropskih in nacionalnih sofinancerskih sredstev ter izvajanjem šolskih prevozov (vsaj delno) v lastni režiji oz. s strani osnovnih šol.



Šolski prevozi se bodo postopno odpirali tudi za druge skupine prebivalcev, s čimer se bo izboljšal osnovni prag mobilnosti prebivalcev, ki nimajo dostopa do osebnega avtomobila. Cilj ukrepa je zagotoviti stroškovno učinkovitejši, varen in dostopen prevoz otrok v vzgojno-izobraževalne ustanove ter hkrati prispevati k večji prometni dostopnosti v občini.

4.3 Novogradnja osrednje avtobusne postaje in prenova ostalih postajališč

Občina bo pristopila k novogradnji osrednje avtobusne postaje Slovenska Bistrica ter k postopni prenovi in ustrezni opremljenosti vseh ostalih avtobusnih postajališč, ki so dotrajana oz. z namenom zagotavljanja večjega udobja, varnosti in dostopnosti za potnike. Posebna pozornost bo namenjena ureditvi varnih peš dostopov, kolesarskih stojal ter prilagoditvam za funkcionalno ovirane osebe. Postajališča bodo opremljena z nadstreški, klopmi, razsvetljavo, informacijskimi tablam in bodo tudi ustrezno osenčena z zasaditvijo dreves.

4.4 Pilotno izvajanje javnih prevozov na poziv

Občina bo sprva pilotno izvajala javne prevoze na poziv, ki bodo namenjeni vsem skupinam uporabnikov. Pri tem bo preverila možnosti za nadgradnjo storitve ter širitev sodelovanja z drugimi občinami v regiji ter pristojnim ministrstvom in DUJPP, s ciljem izboljšanja dostopnosti, ustreznije pokritosti območja in dolgoročne vzdržnosti sistema.

Dolgoročni cilj je postopni prehod iz obstoječega sistema, ki temelji na linijskem prometu, k bolj prilagodljivemu, uporabniku prijaznemu in dostopnemu sistemu javnega prevoza. Pri tem je ključnega pomena povečanje njegove uporabe pri vsakodnevni potih prebivalcev ter zmanjšanje odvisnosti od osebnega avtomobila, kar prispeva k višji kakovosti bivanja in trajnostnemu razvoju občine.

4.5 Izboljšanje dostopnosti do javnega prevoza (prvi in zadnji kilometer)

Občina bo spodbujala izboljšanje dostopnosti do postajališč javnega potniškega prometa z razvojem varnih, neposrednih in sklenjenih peš ter kolesarskih povezav.

Posebna pozornost bo namenjena povezovanju odmaknjenih naselij z najbližjimi postajališči ter zagotavljanju dostopnosti za ranljive skupine prebivalcev (otroci, starejši, funkcionalno ovirane osebe). Ukrepi vključujejo tudi urejanje osnovne kolesarske infrastrukture (npr. kolesarske poti, pasovi, umirjanje prometa na skupnih površinah) ter podporne infrastrukture ob postajališčih (kolesarska stojala, nadstreški), kar omogoča učinkovito kombiniranje kolesarjenja in javnega prevoza.

Ta ukrep je neposredno povezan z razvojem celovitega omrežja peš in kolesarskih povezav ter prispeva k večji dostopnosti, uporabi javnega prevoza in zmanjševanju odvisnosti od osebnega avtomobila.

4.6 Spodbujanje kombiniranih potovanj (brezplačna parkirišča)

Občina si bo prizadevala za izgradnjo dodatnih brezplačnih parkirnih mest v neposredni bližini osrednje avtobusne in železniške postaje Slovenska Bistrica (npr. po vzoru ŽP Pragersko), namenjenih potnikom, ki uporabljajo javni prevoz. V sodelovanju s Slovenskimi železnicami in koncesionarjem medkrajevnih avtobusnih prevozov bo občina podajala pobude ter si prizadevala za ureditev ustrezne parkirne infrastrukture. Na ta način se bo izboljšala dostopnost in povečala privlačnost uporabe javnega potniškega prometa ter spodbudila intermodalnost.



4.7 Ustreznejše informiranje o javnem prevozu

Občina bo zagotavljala ažurno, pregledno in uporabniku prijazno informiranje o javnem potniškem prometu preko različnih komunikacijskih kanalov.

Informacije bodo zajemale vozne rede, povezave, prestopne in cenike ter bodo prilagojene vsem skupinam uporabnikov.

4.8 Krepitev sodelovanja na regionalni ravni

Občina bo aktivno sodelovala pri pripravi regijskega prostorskega plana in regijske prometne strategije s ciljem učinkovitejšega javnega prevoza ter boljših povezavah z bližnjimi zaposlitvenimi središči.

8.5 Upravljan motoriziran promet

Trenutno stanje

Osební avtomobil je glavno prevozno sredstvo za veliko večino prebivalcev. Več središč naselij je obremenjeno s tranzitnim prometom, pri čemer posebej izstopa mesto Slovenska Bistrica. Pomemben izziv predstavlja predvsem prisotnost tranzitnega tovornega prometa, povezanega z industrijsko cono Impol, ki se kljub izgradnji zahodne obvoznice še vedno v precejšnji meri odvija skozi mestno središče in stanovanjska območja. Ob upoštevanju načrtovanega nadaljnjega razvoja gospodarskih dejavnosti je pričakovati dodatno povečanje prometnih obremenitev, zato je dolgoročno ključno zagotoviti učinkovite alternativne prometne povezave ter postopno preusmeriti tovorni promet iz občutljivih urbanih območij (izgradnja dodatnega avtocestnega priključka zahod, preureditev obstoječega AC priključka jug in prestavitve obstoječe državne regionalne ceste iz mesta na južno stran avtoceste).

Parkirna stiska v mestnem središču in blokovskih naseljih je bila v anketi občanov izpostavljena kot eden izmed izrazitejših izzivov. Dodatna parkirišča v mestnih središčih sicer praviloma niso skladna s smernicami trajnostne mobilnosti, vendar je eno parkirišče v bližini zdravstvenega doma tik pred izvedbo, zato predstavlja že sprejet (ireverzibilen) ukrep. Gre za t. i. zelena parkirišča, ki so zasnovana z večjim deležem zelenih površin, zasaditvijo dreves za senčenje ter uporabo, v določenih delih, vodoprepustnih (poroznih) utrjenih površin, ki omogočajo ponikanje padavinskih voda in zmanjšujejo obremenitve kanalizacijskega sistema ter pojav toplotnih otokov. Takšna ureditev prispeva k boljši okoljski učinkovitosti in kakovosti prostora.

Hkrati se ponuja možnost postopnega zmanjševanja parkiranja na ulicah ter njegovega preusmerjanja na obstoječe parkirne površine oziroma večje parkirne ploščadi (npr. pri občini, pri novem plezalnem centru). Te bi bilo mogoče nadgraditi tudi z dodatnimi parkirnimi etažami, kar omogoča učinkovitejšo rabo prostora in zmanjševanje pritiskov na javne površine.

V pretežno bivalnih območjih, zlasti v blokovskih naseljih, je treba postopno stremeti k umiku mirujočega prometa iz notranjih dvorišč in zelenih površin ter k njihovi ponovni ureditvi v kakovosten javni prostor.



Prav tako je smiselno preučiti možnost urejanja parkirnih površin na obrobju mestnega središča, z ustrežno navezavo na trajnostne načine dostopa (sistem *parkiraj in se pelji* – P+R ter *parkiraj in pojdi peš*). Tak pristop zmanjšuje prometne obremenitve v središču ter izboljšuje dostopnost.

Z namenom boljše izkoriščenosti parkirnih kapacitet in zmanjšanja nepotrebnih voženj pri iskanju parkirnega mesta se predlaga uvedba sistema za **upravljanje parkiranja**, ki vključuje dinamično vodenje do prostih parkirnih mest (prikaz zasedenosti) ter digitalne rešitve za uporabnike (npr. mobilne aplikacije).

V okviru razvoja turizma se predvideva tudi ureditev **postajališč za avtodome** (t. i. PZA – postajališče za avtodome) npr. v neposredni bližini grajskega parka, kar bo prispevalo k večji privlačnosti destinacije in urejenosti tovrstnega prometa.

Ključni izzivi

Preobremenjenost tranzitnih povezav skozi središča naselij, nevarnosti zaradi neprilagojenih hitrosti ter negativni vplivi motornega prometa na okolje in zdravje ostajajo ključni izzivi.

V mestu Slovenska Bistrica so ključni izzivi povezani z vzpostavitvijo prometnih površin, ki bodo omogočale varno, privlačno in uravnoteženo rabo prostora za vse udeležence v prometu, s poudarkom na pešcih in kolesarjih. Pri tem je treba poudariti, da je celovita preureditev obstoječih prometnih površin (t. i. transformacija prostora) pogojena z izvedbo ključnih infrastrukturnih ukrepov na širšem prometnem omrežju, in sicer izgradnjo dodatnega avtocestnega priključka zahod, preureditvijo obstoječega avtocestnega priključka jug ter prestavitvijo vzporedne državne regionalne ceste iz mestnega središča na južno stran avtoceste (na celotni potezi od novega AC priključka zahod do obstoječega AC priključka sever). Navedeni ukrepi so nujni za učinkovito preusmeritev tranzitnega in daljinskega prometa iz strnjenegega mestnega območja, kar predstavlja temeljni pogoj za nadaljnje prostorske in prometne ureditve v korist trajnostnih oblik mobilnosti.

Zmanjševanje odvisnosti od osebnega avtomobila ostaja eden izmed temeljnih ciljev celostnega prometnega načrtovanja, pri čemer gre za dolgoročen proces, odvisen od številnih dejavnikov, ki presegajo neposredne pristojnosti občine.

Priložnosti in potencialni ukrepi

Ključno razvojno priložnost predstavlja izvedba večjih infrastrukturnih ukrepov na širšem prometnem omrežju (izgradnja dodatnega avtocestnega priključka zahod, preureditev obstoječega priključka jug ter prestavitev vzporedne državne regionalne ceste na južno stran avtoceste), ki bodo omogočili učinkovito preusmeritev tranzitnega in daljinskega prometa iz mestnega središča.

Na tej osnovi se odpirajo možnosti za celovito preoblikovanje prometnih površin v urbanem prostoru, z uvajanjem ukrepov za umirjanje prometa (omejevanje hitrosti, preureditev križišč, fizični umiritveni ukrepi), izboljšanje pogojev za pešce in kolesarje ter povečanje kakovosti javnega prostora.

Dodatno priložnost predstavlja tudi spodbujanje prehoda na brezemisijška vozila (npr. električna mobilnost) ter uvajanje podporne infrastrukture, kar prispeva k zmanjševanju okoljskih vplivov prometa.



Prioritete občine

Prioritete občine so naslednje:

- Postopna vzpostavitev pogojev za preusmeritev tranzitnega in daljinskega prometa iz mestnega središča z izvedbo ključnih infrastrukturnih ukrepov;
- Celovita preureditev prometnih površin v urbanih središčih (transformacija prostora) v korist pešcev, kolesarjev in javnega prevoza;
- Zmanjšanje prometnih pritiskov v strnjenih naseljih ter izboljšanje prometne varnosti za vse udeležence;
- Zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa na okolje in zdravje;
- Spodbujanje prehoda na okolju prijaznejše oblike motoriziranega prometa;
- Ohranjanje ustrezne dostopnosti za prebivalce in gospodarske dejavnosti ob hkratnem zmanjševanju odvisnosti od osebnega avtomobila.

Ukrepi:

5.1 Preusmeritev tovornega prometa iz mestnega središča

Glavna prometna problematika naselja Slovenska Bistrica je povezana z izrazito prisotnostjo tranzitnega tovornega prometa na povezavah skozi mestno središče in bližnja stanovanjska območja, zlasti zaradi industrijske cone Impol v severozahodnem delu mesta. Najbolj obremenjene so Mariborska in Ljubljanska cesta, Trg svobode in Partizanska cesta, na zahodnem delu pa tudi povezave skozi stanovanjska naselja (npr. Kajuhova in Špindlerjeva ulica).

Z namenom razbremenitve mestnega središča je bila zgrajena zahodna obvoznica, ki povezuje kompleks Impol z Ljubljansko cesto in avtocestnim priključkom Slovenska Bistrica jug. Kljub temu obvoznica doslej še ni pritegnila pričakovanega obsega tovornega prometa, zato se ta še vedno v veliki meri odvija skozi gosto poseljena območja. Ob upoštevanju načrtovane širitve industrijske cone Impol je pričakovati dodatno povečanje prometnih obremenitev.

Za učinkovito preusmeritev tovornega in daljinskega prometa je ključno zagotoviti celovito vzpostavitev že načrtovanih alternativnih prometnih povezav. Na obstoječem cestnem omrežju znotraj mestnega središča ustreznih alternativ ni, zato bi parcialni ukrepi pomenili zgolj prerazporeditev prometnih obremenitev.

V nadaljevanju je treba pospešiti izvedbo ključnih infrastrukturnih projektov, kot so dodatni avtocestni priključek Slovenska Bistrica – zahod, preureditev obstoječega AC priključka Slovenska Bistrica – jug (v funkciji dostopa do mestnega središča in pridobitve dodatne premostitve čez avtocesto za lokalni promet ter v tem kontekstu tudi preimenovanje v AC priključek Center) ter nadgradnja navezav na zahodno obvoznico. Ti ukrepi bodo prispevali k večji učinkovitosti že izvedenih rešitev in povečali privlačnost zahodne obvoznice za tovorni promet.

Nujno je proučiti tudi celovito prestavitev obstoječe vzporedne državne regionalne ceste iz mestnega središča na južno stran avtoceste in sicer na odseku med predvidenim AC priključkom zahod in obstoječim AC priključkom sever.



5.2 Vzpostavitev območja »prijaznega prometa« v mestnem središču in nekaterih krajevnih središčih

Izvesti je treba restriktivne ukrepe zoper težki in daljinski tovorni promet ter preostali tranzitni motorni promet, zmanjšati hitrosti lokalnega motornega prometa in s tem ustvariti pogoje za vzpostavitev gostega omrežja poti za aktivno mobilnost, kot je hoja in kolesarjenje. Predvsem umik tranzitnega tovornega prometa je nujni predpogoj za nadaljnje preurejanje prometnih površin s ciljem zagotavljanja ustreznega prostora za pešce in kolesarje v urbanih središčih. Način preureditve prometnih površin oziroma prostora je treba podrediti ciljem zagotavljanja prometne varnosti ranljivih udeležencev v prometu.

5.3 Izvedba ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja

Ukrepi za umirjanje prometa se bodo prvenstveno izvajali na vstopih v naselja, kjer so zaznane povišane hitrosti vozil. Predvideni so različni prometno-tehnični ukrepi, ki se bodo izvajali postopoma in sicer najprej blažji (zožitve vozišč, šikane, optične zavore) in nato po potrebi tudi bolj invazivni (dvignjene ploščadi in grbine). Namen ukrepa je učinkovito zmanjšati vozne hitrosti motornih vozil ter z vizualnimi poudarki opozoriti voznike na vstop v območja z večjo prisotnostjo pešcev in kolesarjev. S tem se bo povečala prometna varnost ter izboljšala kakovost bivanja prebivalcev ob vstopnih odsekih v naselja.

5.4 Izvajanje ukrepov za zmanjšanje vozniških hitrosti motornega prometa v naseljih

Ukrepi se bodo izvajali predvsem na odsekih znotraj naselij, kjer zaradi širokih vozišč, dolgih premih odsekov in neustreznega prečnega profila cest prihaja do povišanih hitrosti motornih vozil. Predvideno je celostno preoblikovanje prometnih površin in širšega javnega prostora, ki vključuje zožitve vozišč, uvedbo elementov za umirjanje prometa, spremembe v organizaciji prometa, preureditev križišč ter umestitev površin za pešce in kolesarje.

Z namenom dodatne umiritve motornega prometa v mestu Slovenska Bistrica, izboljšanja prometne varnosti ter zmanjšanja privlačnosti mestnih cest za tranzitni promet bo proučena izgradnja krožnih križišč. Pri prenovah bodo vključeni tudi elementi zelene infrastrukture, kot so zasaditev dreves za osenčenje ulic, ureditev zelenih otokov in zasaditev ob robovih vozišč, s čimer se bo zmanjšalo pregrevanje mestnega središča in sedišč naselij ter povečala bivalna kakovost javnega prostora.

Cilj ukrepa je ustvariti prometno in prostorsko okolje, ki voznike spodbuja k nižjim hitrostim, hkrati pa povečuje varnost, udobje in privlačnost za pešce in kolesarje na eni ter prebivalce in obiskovalce na drugi strani. S tem bodo javne površine v naseljih postale prijaznejše za vsakodnevno uporabo, kakovostnejše za družbeno življenje ter odpornejše na podnebne spremembe.

5.5 Kakovostno vzdrževanje cest

Občina bo z rednim in kakovostnim tehničnim in operativnim vzdrževanjem občinskih cest zagotavljala varnost, pretočnost in dolgoročno uporabnost prometne infrastrukture. Vzdrževanje bo zajemalo pravočasno sanacijo poškodb vozišč, urejanje bankin in odvodnjavanja, vzdrževanje prometne signalizacije ter zagotavljanje zimske službe. S tem se bodo zmanjšale prometne nevarnosti, izboljšala udobnost vožnje in podaljšala življenjska cestne infrastrukture.



5.6 Obnova obstoječih cest

Občina bo izvajala celovite prenove poškodovanih cestnih odsekov z namenom izboljšanja prometne varnosti, udobja udeležencev v prometu in podaljšanja življenjske dobe prometne infrastrukture. Obnova bo vključevala zamenjavo dotrajanih voziščnih konstrukcij, ureditev odvodnjavanja, prometne signalizacije in javne razsvetljave. Ukrep presega redno vzdrževanje in predstavlja investicijsko posodobitev cestne infrastrukture.

5.7 Načrt izvajanja parkirne politike s postopnim urejanjem parkiranja

Občina bo pripravila načrt izvajanja parkirne politike (NIPP) v skladu z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju, veljavnim pravilnikom in načeli trajnostne mobilnosti. Dokument bo opredelil cilje, kazalnike in ukrepe na področju parkiranja, vključno z določanjem parkirnih režimov, oblikovanjem parkirnih con, usmeritvami za umeščanje parkirišč ter cenovno politiko parkiranja. Ukrepi se bodo izvajali postopno, glede na prioritete in finančne možnosti občine, pri čemer bo poseben poudarek namenjen izboljšanju dostopnosti za prebivalce, spodbujanju kratkotrajnega parkiranja v središču ter preusmerjanju dolgoročnega parkiranja na obrobje. Na ta način bo parkirna politika prispevala k večji prometni varnosti, učinkovitejši rabi prostora in doseganju trajnostnih ciljev.

5.8 Učinkovito upravljanje tovornega prometa in dostave (mestna logistika)

Ukrep vključuje celovito organizacijo tovornega prometa in dostav v mestnem središču Slovenska Bistrica ter v središčih naselij, z namenom zmanjšanja negativnih vplivov na prebivalce, okolje in kakovost javnega prostora.

Predviden je pregled in po potrebi prilagoditev obstoječih omejitev za težki tovorni promet v ožjem mestnem območju ter usmerjanje tranzitnega tovornega prometa na ustreznejše prometnice zunaj najbolj občutljivih delov mesta in naselij. Posebna pozornost bo namenjena jasnemu urejanju in označevanju dostavnih con, optimizaciji dostavnih režimov (morebitne časovne omejitve, usklajevanje z dejavnostmi v središču) ter iskanju rešitev za izboljšanje prometne varnosti za ostale udeležence v prometu ter zmanjšanju konfliktov z njimi.

Zaradi strateškega pomena področja bo preučena tudi možnost izdelave Načrta upravljanja mestne logistike (NUML) v skladu z nacionalnimi smernicami. Ta dokument bi omogočil sistematično obravnavo tovornega prometa, integracijo digitalnih rešitev za optimizacijo dostave ter podporo uvajanju okolju prijaznejših oblik mestne logistike (npr. dostava z električnimi vozili ali tovornimi kolesi v središču mesta).

5.9 Razširitev mreže elektro polnilnic

Občina bo postopno širila mrežo javno dostopnih polnilnic za električna vozila, pri čemer bo sodelovala z državnimi institucijami in zasebnimi ponudniki infrastrukture. Postavitev dodatnih polnilnic bo prednostno izvedena na lokacijah z večjo prometno obremenitvijo, v bližini javnih ustanov, večjih zaposlovalcev ter pri železniški postaji kot delu sistema intermodalnosti. Razvoj infrastrukture za e-mobilnost bo prebivalcem in obiskovalcem omogočal enostavnejši prehod na okolju prijaznejše oblike motoriziranega prometa ter prispeval k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in hrupa v občini – predvsem na nivoju ulice.



5.10 Izvajanje mehkih ukrepov na področju ozaveščanja, promocije in izobraževanja

Organizirana bodo različna izobraževalna, ozaveščevalna in promocijska dogajanja, namenjena spodbujanju odgovornega ravnanja v prometu ter zmanjševanju negativnih vplivov motoriziranega prometa na okolje in kakovost bivanja. Poseben poudarek bo na programih za otroke in mladino v vzgojno-izobraževalnih ustanovah, javnih kampanjah za varno in trajnostno mobilnost ter vključevanju lokalnih skupnosti v dogodke, kot sta Evropski teden mobilnosti in Dan brez avtomobila. Takšne aktivnosti bodo prispevale k dolgoročni spremembi potovalnih navad, krepitvi prometne kulture ter večji podpori uvajanju trajnostnih oblik mobilnosti.

8. Akcijski načrt

Za uspešno uresničevanje Občinske celostne prometne strategije (OCPS) je ključen 7-letni akcijski načrt, ki za nabor izbranih ukrepov po posameznih strateških stebrih mobilnosti podaja:

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

Tabela 8-1: Akcijski načrt občinske celostne prometne strategije

Steber 1 - Celostno prometno načrtovanje							
Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
1.1	Izdelava zasnove celovitega peš in kolesarskega omrežja vključno s potrebnimi ukrepi umirjanja motoriziranega prometa znotraj naselij	Srednja	20.000 €	Občina Slovenska Bistrica in zunanji izvajalci	2026 – 2027	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Prvo leto postopek javnega naročila, drugo leto izvedba
1.2	Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja	Majhna	2.226,45 €	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2027	Proračun občine	Sofinancerski delež Občine pri pripravi RCPS

**Steber 1 - Celostno prometno načrtovanje**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
				in sosednje/ostale občine			
1.3	Uravnoteženo načrtovanje z vidika uporabnikov javnih površin	Srednja	Brez stroška	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033		
1.4	Delo z javnostjo – ozaveščanje o pomenu preventive na področju prometne varnosti	Majhna	2.000 €/leto	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	
1.5	Aktivno sodelovanje v EU projektih in pobudah	Srednja	Glej opombo	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	Sofinancerski delež občine odvisen od vrednosti projektov
1.6	Redna prenova strategije OCPS	Majhna	30.100 €	Občina Slovenska Bistrica	2033	Proračun občine, MOPE, sredstva EU	
1.7	Spremljanje kazalnikov OCPS (merjenje učinka)	Majhna	2.000 €/leto	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	Proračun občine	
1.8	Delo z javnostjo – ozaveščanje o pomenu celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti	Majhna	2.000 €/leto	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	

**Steber 1 - Celostno prometno načrtovanje**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
1.9	Krepitev kompetenc občinske uprave in povečanje integracije med sektorji na občini	Majhna	2.000 €/leto	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	Proračun občine	Udeležba na izobraževanjih, seminarjih ipd.
1.10	Promocija dosežkov strategije OCPS	Majhna	3.000 €/leto	Občina Slovenska Bistrica	2027 – 2033	Proračun občine, MOPE, sredstva EU	Stroški za zunanjo pomoč pri promociji
1.11	Sodelovanje v kampanji – Evropski teden mobilnosti (ETM)	Majhna	7.000 €/leto	Občina Slovenska Bistrica	Vsako leto	MOPE, sredstva EU	Potrebna prijava na razpis MOPE



Steber 2 – Spodbujanje hoje

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
2.1	Nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti na celotnem območju občine	Zelo velika	Glej opombo	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Tudi v ukrepu št. 2.2 Načrt je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
2.2	Dograditev celovitega sklenjenega omrežja peš povezav	Zelo velika	Glej opombo	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Načrt je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
2.3	Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe	Srednja	10.000 €/leto	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2.4	Celovita preureditev okolice osnovnih šol	Zelo velika	300.000 € / šolo	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2029	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.5	Ureditev javnih površin	Velika	200.000 €/leto	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.6	Opremljanje (urbana oprema) poti in trgov	Srednja	18.000 €/leto	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v	Ocena

**Steber 2 – Spodbujanje hoje**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
						sestavi, sredstva EU	
2.7	Označitev poti s kažipot	Majhna	30.000 €	Občina Slovenska Bistrica	2027 – 2028	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.8	Ozelenitev peš površin	Majhna	15.000 €/leto	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.9	Javna razsvetljava vzdolž pešpoti in površin	Srednja	100.000 €/leto	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.10	Osenčenje poti in peš površin	Srednja	8.000 €/leto	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	Ocena
2.11	Ureditev in ozelenitev mestnega jedra	Velika	1 mio €	Občina Slovenska Bistrica	2028-2033	Nacionalni proračun, kohezijska sredstva EU + proračun občine	

**Steber 3 – Podpora kolesarjenju**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
3.1.	Dograditev celovitega kolesarskega omrežja na območju občine	Zelo velika	Glej opombo	Občina Slovenska Bistrica, MzI, DRSI	2026 – 2033	MzI, DRSI, sredstva EU, proračun občine	Načrt je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
3.2	Odprava ovir in obnova obstoječih kolesarskih površin	Srednja	40.000 €/leto	Občina Slovenska Bistrica, MzI, DRSI	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva, DRSI, sredstva EU	
3.3	Označitev kolesarskih povezav in kačipoti	Majhna	20.000 €	Občina Slovenska Bistrica, DRSI	2026 – 2033	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.4	Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarskega prometa	Majhna	2.000 €/leto	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.5	Urejanje parkirnih mest za kolesa	Majhna	20.000 €	Občina Slovenska Bistrica, SŽ	2026 – 2033	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.6	Ureditev kolesarskih počivališč	Srednja	30.000 €	Občina Slovenska Bistrica	2028 – 2033	Proračun občine, DRSI, ministrstva, sredstva EU	
3.7	Ureditev varnih (zaprtih) kolesarnic	Srednja	60.000 €	Občina Slovenska Bistrica, SŽ	2026 – 2033	Proračun občine, sredstva EU, sredstva SŽ	

**Steber 3 – Podpora kolesarjenju**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
3.8	Proučitev smotrnosti prenove javnega sistema izposoje koles	Srednja	Glej opombo	Občina Slovenska Bistrica, partnerske občine, SŽ	2026 – 2027	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU, partnerske občine, SŽ	Oceniti vrednost za izdelavo študije/načrta
3.9	Izboljšanje podpornih storitev za kolesarje	Srednja	5.000 €/leto	Občina Slovenska Bistrica, ministrstva, sredstva EU, sosednje in/ali partnerske občine	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU, partnerske občine	

Steber 4 – Prilagodljiv javni prevoz

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opombe
4.1	Pobude za izboljšanje javnega prevoza	Majhna	Brez stroška	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	MzI, DUJP, SŽ	
4.2	Racionalizacija šolskih prevozov	Zelo velika	Glej opombo	Občina Slovenska Bistrica, MzI, DUJP	2026 – 2033	Proračun občine MzI, DUJP	Predvideno znižanje stroškov
4.3	Novogradnja osrednje avtobusne postaje in prenova ostalih postajališč	Srednja	Glej opombo	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	MzI, DUJP, proračun občine	Višina ponudbe izbranega izvajalca del

**Steber 4 – Prilagodljiv javni prevoz**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opombe
4.4	Pilotno izvajanje javnih prevozov na poziv	Zelo velika	150.000 €	Občina Slovenska Bistrica	2027 – 2028	Proračun občine, MzI, DUJPP	Odvisno od sofinanciranja s strani MzI/DUJPP
4.5	Izboljšanje dostopnosti do javnega prevoza (prvi in zadnji kilometer)	Velika	Glej opombo	Občina Slovenska Bistrica	2027 – 2033	Razpisi (nacionalna in EU sredstva), ministrstva, proračun občine	Načrt je rezultat izvedbe ukrepa št. 1.1
4.6	Spodbujanje kombiniranih potovanj (brezplačna parkirišča)	Srednja	50.000 €	SŽ, Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	SŽ, MzI, EU razpisi, proračun občine	
4.7	Ustreznejše informiranje o javnem prevozu	Srednja	4.000 €	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	MzI, DUJP, SŽ	
4.8	Krepitev sodelovanja na regionalni ravni	Srednja	/	Občina Slovenska Bistrica, RRA	2026 – 2033	Občina, RRA, ostale občine	

Steber 5 – Upravljanje motornega prometa

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
5.1	Preusmeritev tovornega prometa iz mestnega središča	Zelo velika	Glej opombo	MzI / DRSI Občina Slovenska Bistrica	2027 – 2030	MzI, DRSI proračun občine	
5.2	Vzpostavitev območja »prijaznega	Zelo velika	Glej opombo	MzI / DRSI,	2030 – 2033	MzI, DRSI	

**Steber 5 – Upravljanje motornega prometa**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
	prometa» v mestnem središču in nekaterih krajevnih središčih			Občina Slovenska Bistrica		proračun občine	
5.3	Izvedba ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja	Velika	15.000 €/leto	MzI, DRSI Občina Slovenska Bistrica	2027 – 2033	MzI, DRSI proračun občine	
5.4	Izvajanje ukrepov za zmanjšanje voznih hitrosti motornega prometa v naseljih	Zelo velika	Glej opombo	Občina Slovenska Bistrica, pristojno ministrstvo, DRSI	2027 – 2033	Proračun občine, MzI, DRSI	Potrebna izvedba načrta - glej ukrep št. 1.1
5.5	Kakovostno vzdrževanje cest	Srednja	300.000 €/leto	Občina Slovenska Bistrica pristojno ministrstvo, DRSI	2026 – 2033	Proračun občine, MzI, DRSI	
5.6	Obnova obstoječih cest	Velika	1.5 mio €/leto	Občina Slovenska Bistrica, MzI, DRSI, MOPE	2026 – 2033	Proračun občine, MzI, DRSI	
5.7	Načrt izvajanja parkirne politike s postopnim urejanjem parkiranja	Velika	15.000 € Glej opombo	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	Proračun občine, sredstva EU, ministrstva	Sredstva za izdelavo načrta/študije. Brez izvajanja ukrepov.
5.8	Učinkovito upravljanje tovornega prometa in	Velika	12.000 € Glej opombo	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	Proračun občine, sredstva	Sredstva za izdelavo načrta/študije.

**Steber 5 – Upravljanje motornega prometa**

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
	dostave (mestna logistika)			MzI, DRSI, MOPE		EU, ministrstva	Brez izvajanja ukrepov.
5.9	Razširitev mreže elektro polnilnic	Velika	200.000 €	Zunanji izvajalec, občinski proračun	2026 – 2033	Ministrstva, sredstva EU, zunanji izvajalec	Potencialni vložek občine je zemljišče
5.10	Izvajanje mehkih ukrepov na področju ozaveščanja, promocije in izobraževanja	Majhna	Glej opombo	Občina Slovenska Bistrica	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, DRSI, sredstva EU	Glej ukrepe št. 1.4, 1.8, 1.10, 1.11 in 3.4