

Občinska celostna prometna strategija Občine Gornja Radgona



Junij 2025



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



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE GORNJA RADGONA

Naročnik:	Občina Gornja Radgona Partizanska cesta 13, 9250 Gornja Radgona
Izvajalec:	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. Grajska ulica 7, 2000 Maribor
Podizvajalec:	Društvo Mariborska kolesarska mreža Partizanska cesta 21, Maribor, 2000 Maribor
Avtorji:	Gašper Žemva Sanja Božić Josip Rotar
Fotografije:	Gašper Žemva Žan Plevnik Josip Rotar Tija Bračič
Fotomontaža:	Gašper Žemva
Leto izida:	2025

KAZALO

Namen celostne prometne strategije	3
Postopek priprave celostne prometne strategije	4
Oris zelenega stanja	6
Vizija razvoja prometa	6
Strateški cilji	6
Ključna sporočila analize obstoječega stanja	8
Dosežki, ključni izzivi in priložnosti	18
Pet stebrov ukrepanja	20
Strateška vodila	21
I. Strateški steber: Celostno načrtovanje mobilnosti	22
II. Strateški steber: Kakovostne razmere za hojo	25
III. Strateški steber: Urejeni pogoji za kolesarjenje	26
IV. Strateški steber: Privlačnejši javni potniški prevoz	28
V. Strateški steber: Upravljan motorni promet	29
Akcijski načrt celostne prometne strategije	31



Namen celostne prometne strategije

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

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

Celostno načrtovanje prometa temelji na obstoječih metodah prometnega načrtovanja in jih dopolnjuje z obravnavo in zagotavljanjem

raznovrstnih prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti pomembnih ciljev potovanj. Odlikujejo ga naslednje koristi: boljša kakovost bivanja, pozitivni učinki na okolje in zdravje, izboljšana prometna varnost, izboljšana mobilnost in dostopnost, izboljšana podoba občine, učinkovito naslavljanje obveznosti, podpora javnosti, nove in celovite politične vizije ter izboljšanje dostopa do državnih in evropskih sredstev.

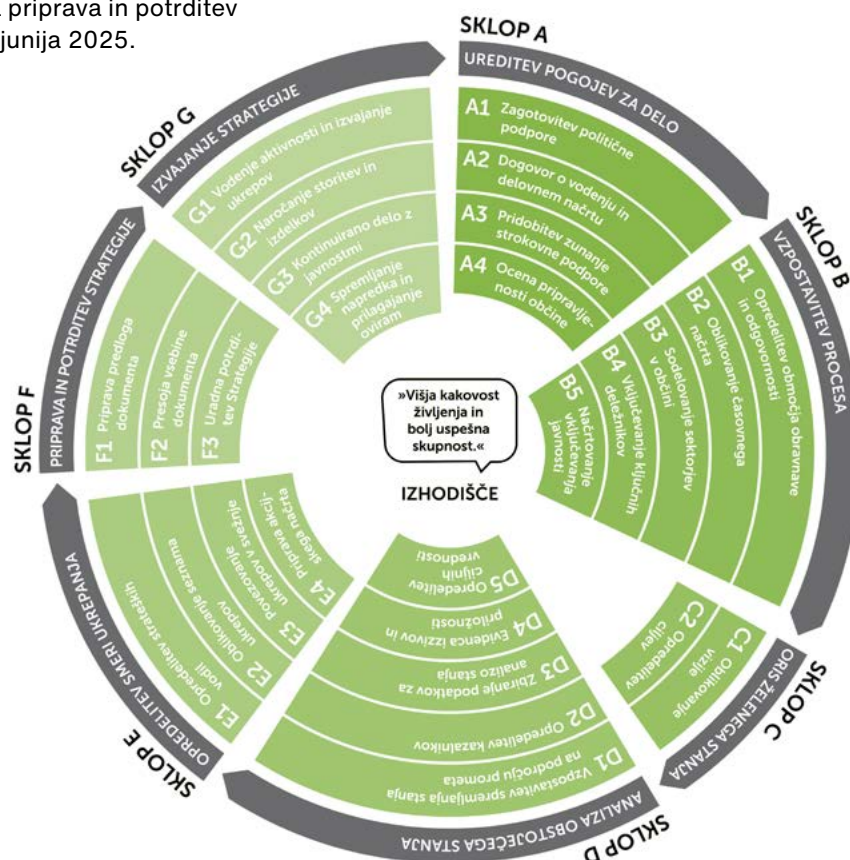
Postopek priprave in uresničitve OCPS namreč odlikujejo trajnosten, integriran, uravnotežen in vključujoč pristop, jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev, spremljanje in vrednotenje, strokovnost in kakovost.

Tabela 1: Celostno prometno načrtovanje spreminja usmerjenost tradicionalnega načrtovanja prometa

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA	CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Postopek priprave celostne prometne strategije

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



Shematska predstavitev ključnih korakov priprave Celostne prometne strategije²

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

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



Delavnica s širšo delovno skupino o oblikovanju vizije in ciljev OCPS



Predstavitev samoocene vodstvu Občine



Razstava o pripravi OCPS ter o izdelani viziji in ciljih

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

Postopek priprave OCPS je vključeval številne aktivnosti sodelovanja ter komuniciranja s strokovno in splošno javnostjo ter ciljnim

skupinami v obliki javne razprave, delavnic, izvedbe intervjujev, anketiranja, predstavitev, delovnih sestankov ter objav v elektronskih medijih. Splošna javnost je bila najintenzivneje vključena prek ankete v začetni fazi postopka. Izpolnili so jo 204 občani (2,4% vseh prebivalcev občine), ki so podali svoja mnenja o urejenosti prometa v občini, navedli ključne izzive in predloge za ukrepanje, se opredelili do vrednot urejanja prometa in navedli podatke o svojih potovalnih navadah. Izvedene so bile tudi ankete o potovalnih navadah zaposlenih in osnovnošolcev. Izvedlo se je tudi štetje prometa. V fazi opredelitve ukrepov je bila izvedena javna razprava, na kateri so občani podali svoje predloge za ukrepanje.

Oris želenega stanja

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

Vizija razvoja prometa

S trajnostno mobilnostjo do urejenega, dostopnega in varnega prostora ter zdravega prebivalstva

Strateški cilji

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

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

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

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

1.

Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti

Doseganje prioritete cilja bo občina preverjala s spremljanjem sprememb v deležu aktivno mobilnih prebivalcev s ciljem večje aktivne mobilnosti, to je uporabe koles in hoje otrok na poti v šolo ter prebivalcev občine na delovno mesto ter deleža potovalnih načinov pri kordonskem štetju prometa.

2.

Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

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

3.

Dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

Demografske spremembe in razpršena poselitev

Občina Gornja Radgona si bo prizadevala za razvoj dostopnega, vključujočega in trajnostno naravnega prometnega sistema, ki omogoča enakopravno mobilnost vsem prebivalcem, ne glede na starost, telesne zmožnosti ali socialni položaj. Staranje prebivalstva, vse večji izzivi zaradi naraščanja stroškov mobilnosti in razpršena poselitev namreč spodbujajo tveganje za nastanek prevozne revščine oz. družbene izolacije. Občina bo z nadaljnjim vlaganjem v trajnostne in vključujoče prometne rešitve prispevala k bolj pravični, povezani in dostopni prihodnosti za vse svoje prebivalce.

Ključna sporočila analize obstoječega stanja

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

1. Demografski trendi in dnevne migracije

Od leta 2008 do 2024 je opaziti rahel upad števila prebivalcev, in sicer za 250 občanov. Prav tako se prebivalstvo stara; delež mlajših od 14 let je stabilen, delež prebivalcev, starih od 15 do 64 let upada, delež starejših od 65 let pa narašča.

Najintenzivnejše delovne migracije iz občine Gornja Radgona potekajo v Maribor in Mursko Soboto, v obratno smer (v občino Gornja Radgona) pa se vozi največ občanov Maribora, Murske Sobote in Lenarta. V sami občini je zaposlenih polovica vseh občanov, delovnih mest v občini pa je 48 % več kot delovno aktivnega prebivalstva.

2. Splošno prometno varnost je mogoče izboljšati

Od leta 2018 do leta 2022 je bilo na območju občine Gornja Radgona obravnavanih 210 prometnih nesreč. Največ nesreč se je zgodilo leta 2018, in sicer 53, najmanj nesreč pa leta 2020 (36).

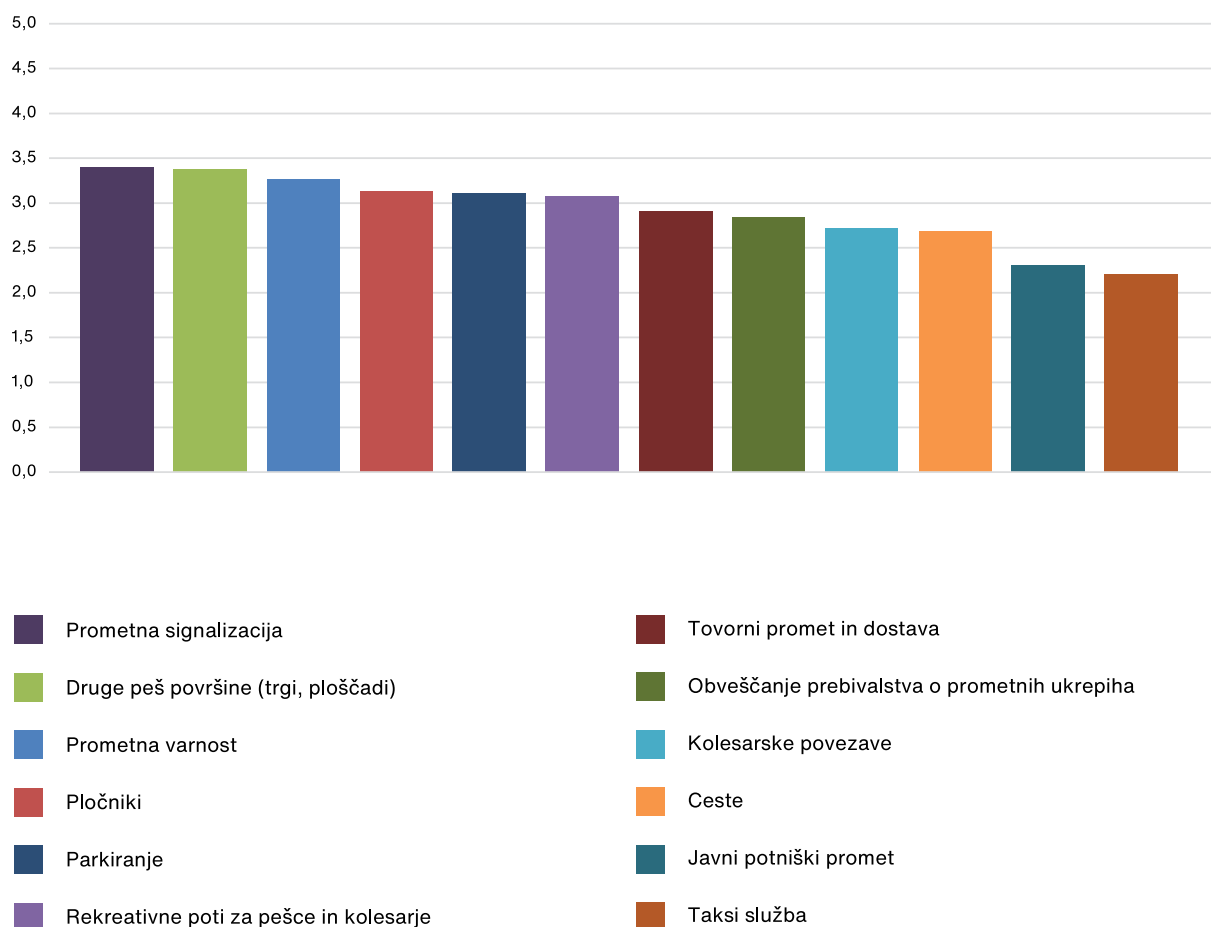
Največ nesreč se je pripetilo na odseku regionalnih cest Gornja Radgona–Radenci, Sp. Ivanjci–Gornja Radgona in Lenart–Gornja Radgona. Najpogostejši vzroki nesreč so bili nepravilna stran oz. smer vožnje, neprilagojena hitrost ter premiki z vozili.

V analiziranem obdobju je bila med udeleženci prometnih nesreč na območju občine zabeležena ena smrtna žrtev.

V navedenem obdobju so se zgodile ena nesreča, v kateri je bil udeležen pešec, ter dve nesreči pri katerih sta bila udeležena kolesarja. Najpogostejša poškodba kolesarjev in pešcev v prometnih nesrečah je bila huda telesna poškodba. Najpogostejši vzrok nesreč, pri katerih so bili udeleženi pešci, je bilo neupoštevanje pravil o prednosti, pri nesrečah, pri katerih so bili udeleženi kolesarji, pa nepravilna stran oz. smer vožnje.

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

ZADOVOLJSTVO OBČANOV S PROMETNIMI PODSISTEMI

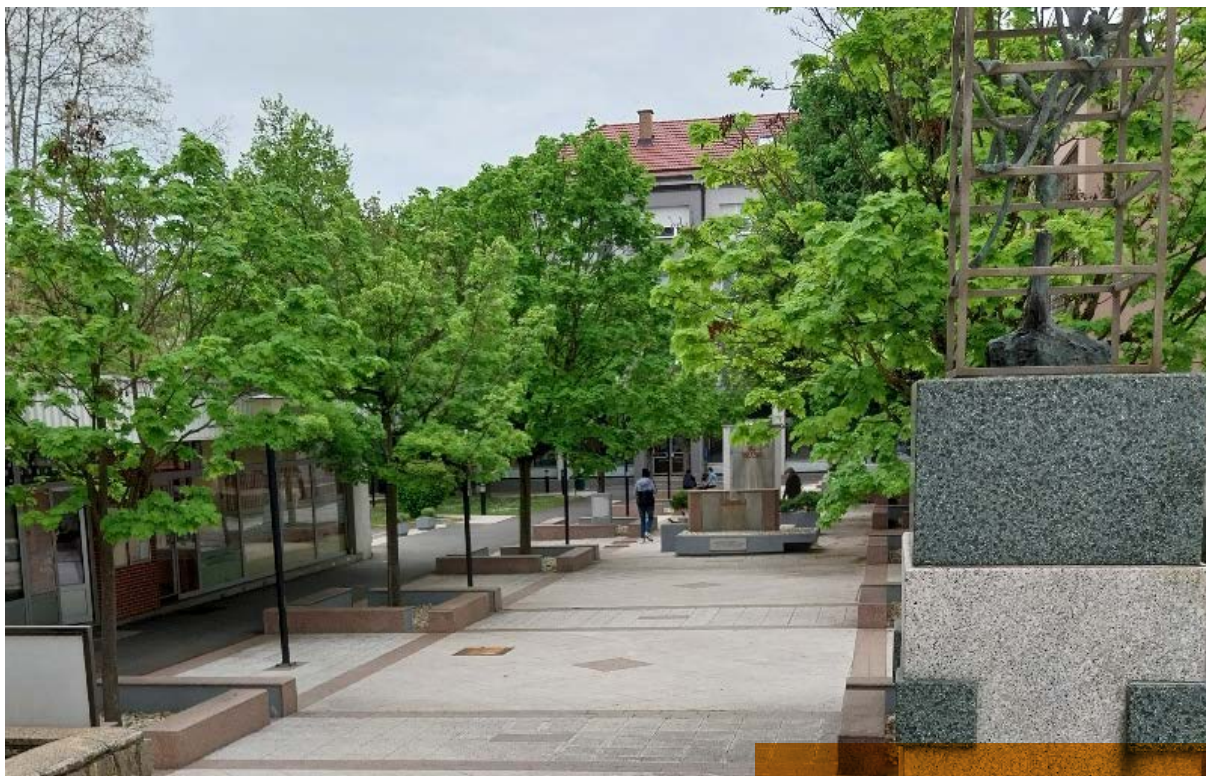


Zadovoljstvo občanov s prometnimi
podsistemi leta 2025

3. Pomembni sta varnost šibkejših prometnih udeležencev in kakovost bivanja

Anketa splošne javnosti je pokazala, da so prebivalci občine Gornja Radgona zadovoljni s splošnim stanjem urejenosti prometa ter dosedanjimi občinskimi prometnimi ukrepi. Občini so na teh področjih podelili oceno 3,0 od petih možnih točk. Kot najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa so navedli prometno varnost otrok, enostaven dostop do pomembnih (javnih) ustanov ter kakovost bivanja v občini.

Najvišje so ocenili urejenost prometne signalizacije, trgov in ploščadi ter prometno varnost, medtem ko je bila urejenost taksi službe, javnega potniškega prometa, kolesarskih povezav in cest ocenjena najslabše.



Osrednji trg Gornje Radgone

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

Na vsakih 1000 oseb je v občini 620 motornih vozil, kar je več od povprečne stopnje motorizacije v Republiki Sloveniji.

Glavne ugotovitve pri analizi uporabe prevoznih sredstev ciljnih skupin pri vsakodnevni potovanjih:

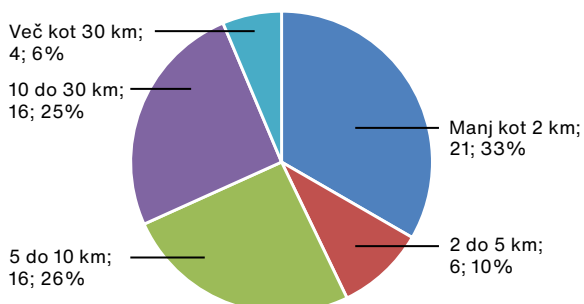
– Visoka uporaba osebnih avtomobilov in nizka povprečna zasedenost avtomobilov

Septembra se je izvajalo kordonsko štetje na Mladinski ulici pri železniškem prehodu in na Prešernovi cesti pri bančni izpostavi. Iz štetja je razvidno, da v prometu prevladuje uporaba osebnih avtomobilov (75 % osebnih avtomobilov oz. 77 % potnikov v osebnih avtomobilih). Povprečna zasedenost avtomobilov je zelo nizka in znaša 1,21 potnikov na avtomobil. Kolesari in hodi 15 % oseb. V jutranji konici je večji delež pešcev ter potnikov na avtobusih kot v popoldanski konici in sicer na račun manjšega deleža osebnih motornih vozil.

– Avtomobil je glavni način potovanja na delo

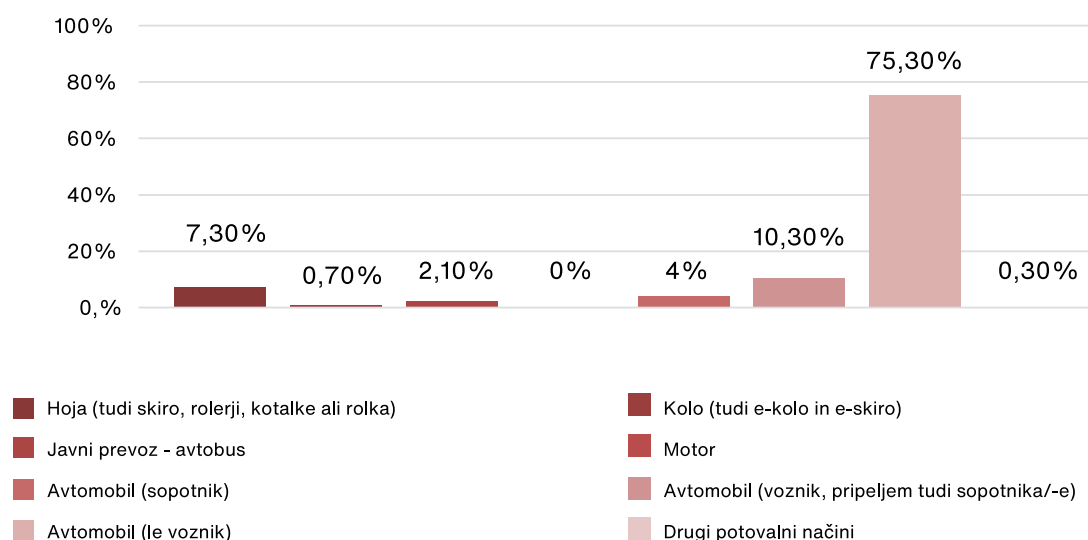
Iz ankete med zaposlenimi največjem zaposlovalcu na območju občine Gornja Radgona izhaja, da se zaposleni večinoma vozijo na delo z avtomobili, večinoma sami v avtu (79 %). Na delovno mesto pripešači 12 % zaposlenih, uporabljajo pa tudi druge načine prevoza, 2 % zaposlenih pripešači na delovno mesto, dodatna 2 % pa se tja pripeljeta z avtobusom. Dve petini zaposlenih prebiva na razdalji manjši od 5 km do delovnega mesta, od tega ena tretjina na razdalji veliki do 2 km. Razdalje, ki jih je možno opraviti na trajnostno aktivni način (peš oz. s kolesom) so običajno velike do 5 km.

KAKO DALEČ POTUJETE NA DELO?



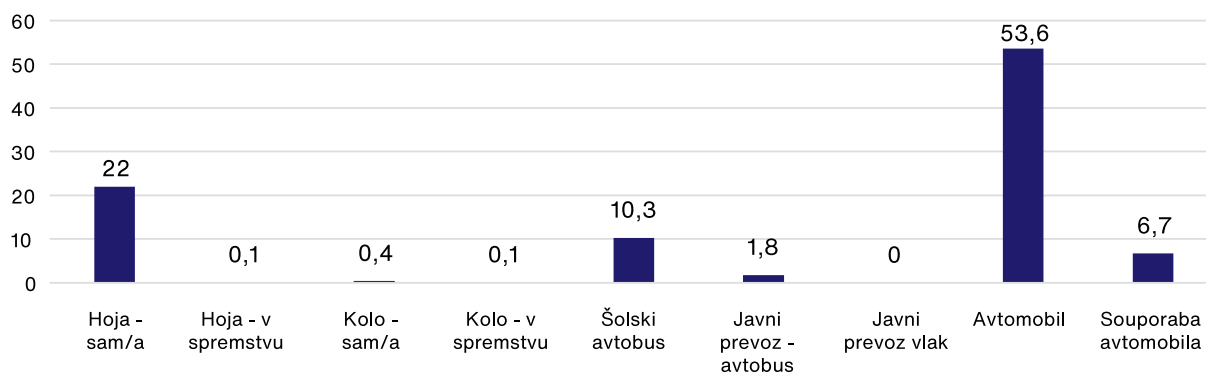
Značilnosti potovanja na delo zaposlenih v občini Gornja Radgona

NAČIN POTOVANJA NA DELOVNO MESTO



Značilnosti potovanj na delo zaposlenih v občini Gornja Radgona

POTOVALNI NAČIN PRIHODA V OSNOVNO ŠOLO



Uporaba potovalnih načinov pri prihodu v osnovno šolo

■ Prihodi (delež)

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

Osnovna šola se vključuje v projekte trajnostne mobilnosti. Malo več kot polovica otrok se v šolo pripelje z avtomobilom, petina šolarjev v šolo pripešači, desetina se pripelje s šolskim avtobusom, samo pol odstotka otrok pa v šolo prikolesari.



Skoraj polna kolesarnica na šolskem dvorišču



Cesta brez pločnikov v Ivanjševcih ob Ščavnici

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

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

Infrastruktura za pešce, ki je v Gornji Radgoni sicer vzpostavljena, bi lahko bila nadgrajena z dodatno urbano opremo (klopi, smerokazi itd.). Obstajajo zamisli pretvorbe Kerenčićeve ulice v cono za pešce, mesto je tudi presekano na dva dela zaradi železniške proge. Zunaj občinskega središča je infrastruktura za pešce ponekod pomanjkljiva, recimo v slemenskih naseljih (tudi v Negovi) in v dolini Ščavnice, ob lokalni cesti v naseljih od Spodnje Ščavnice do Očeslavcev v Podgradu ob regionalni cesti proti Apačam ni na voljo ločene infrastrukture za pešce, prav tako tam vaški trgi (če obstajajo) niso opremljeni. Urbane opreme za pešce v ruralnem delu občine ni veliko.



Kolesarska steza na Panonski ulici

Kolesarjenje ima v občini Gornja Radgona veliko potenciala, vendar trenutna infrastruktura tega še ne omogoča v zadostni meri.

Tako imenovana »kolesarska hrbtenica«, ki poteka skozi občino (smer Apače–Gornja Radgona–Radenci, tj. Murska Kolesarka pot) je večinoma zgrajena. Občina je sicer uredila tudi nekatere druge odseke kolesarskih povezav, vendar ti v številnih primerih niso povezani v neprekinjeno in varno omrežje. Na ključnih prometnih povezavah kolesarji pogosto nimajo na voljo ločenih površin, zato so prisiljeni uporabljati cestišča skupaj z motornimi vozili, kar zmanjšuje občutek varnosti in zavira širšo uporabo kolesa kot prevoznega sredstva.

Poleg tega pomanjkanje kakovostne infrastrukture otežuje razvoj kolesarske kulture v vsakdanjem življenju občanov. Kolesarjenje je še vedno v glavnem omejeno na rekreativne dejavnosti ob koncih tedna, saj primanjkuje varnih povezav za vsakodnevne poti, kot so vožnja v službo, šolo in trgovino ali obisk zdravnika.

Zunaj vzpostavljenih kolesarskih površin se kolesarji vozijo le po voziščih, kar pa je vsaj po regionalnih cestah lahko nevarno. Le redki cilji potovanj imajo urejena parkirna mesta za kolesa, vendar tudi ti v pomanjkljivem številu. Druge infrastrukture za hrambo koles ni. K slabi izkoriščenosti kolesarskega potenciala pripomore tudi neopremljenost prestopnih točk, kot so avtobusna postajališča.

Priložnosti za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje se poleg gradnje infrastrukture kažejo v izvajanju ukrepov za povečanje varnosti pešcev in kolesarjev z umirjanjem prometa.

S celovito ureditvijo kolesarske infrastrukture bi občina Gornja Radgona dobila priložnost postati vzor trajnostne mobilnosti, tako v regiji kot v širšem območju. Kolesarjenje ni le okolju prijazna izbira, temveč tudi priložnost za izboljšanje kakovosti življenja, zdravja in gospodarskega razvoja občine.



Apaška cesta v Gornji Radgoni



Lokalna cesta v Ivanjševcih ob gasilskem domu

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

Tranzitni promet poteka pretežno po avtocesti južno od občine, sicer pa je vezan na regionalne ceste, ki potekajo skozi občino. Ceste, z izjemo regionalne, so nizko prometne. Regionalna cesta in nekatere mestne lokalne ceste imajo ustrezne elemente vozišča. Ponekod elementi cest dopuščajo zelo visoke vozne hitrosti, kar lahko znižuje prometno varnost. Nekatere ceste, ki vodijo skozi slemenska naselja (npr. Negova, Zbigovci, Polička vas) ter naselja ob Ščavnici, so ozke. Nekatere občinske ceste so v zelo slabem stanju (uničeno vozišče, udarne jame, neurejene bankine), nekatera križišča pa so slabo pregledna. Tam, kjer ceste funkcionirajo kot skupne prometne površine, so zaradi slabega in preozkega vozišča ter slabe preglednosti nevarne za kolesarje in pešce. Obvoziščnih elementov za vodenje pešcev in kolesarjev še ni zgrajenih povsod, kjer bi bilo treba (npr. ob regionalni cesti in pomembnejših lokalnih cestah).

7. Sistem upravljanja s parkirnimi površinami je vzpostavljen

Parkirne površine v Gornji Radgoni so primerno razpršene, nekoliko več težav predstavlja parkiranje pri osnovni šoli in pri večjih industrijskih obratih v dopoldanski prometni konici, parkiranje v večstanovanjskih soseskah v popoldanskem času ter parkiranje v mestu v času sejamskih aktivnosti. Parkirani avti v Avstriji zaposlenih delavcev, ki parkirišča na slovenski strani meje uporabljajo kot parkirišča za sopotništvo, so v preteklosti predstavljali svojevrsten izziv. Občina je leta 2018 uvedla modre cone, ki urejajo parkiranje v središčnih delih mesta.



Trenutna avtobusna postaja v Gornji Radgoni

8. Urejanje javnega potniškega prometa predstavlja poseben izziv

Občina Gornja Radgona leži na območju, kjer potekata dve glavni medkrajevni avtobusni povezavi, in sicer ena proti Murski Soboti, druga proti Mariboru, kar omogoča razmeroma dobre intervale voženj ob delovnikih. Na relacijah Gornja Radgona–Murska Sobota in Gornja Radgona–Maribor se avtobusi vrstijo na vsakih 20 minut do 1 uro oziroma na 30 minut do 1 uro.

Poleg glavnih povezav so v občini na voljo tudi linije v druge smeri (npr. proti Ljutomeru, Tratam, Sv. Juriju ob Ščavnici), vendar so intervali avtobusov na njih precej redkejši (od 45 minut do 3,5 ure ali več), v posameznih primerih pa je omogočena le ena vožnja dnevno. Število voženj ob sobotah in praznikih je bistveno manjše, na nekaterih linijah pa jih sploh ni.

Čeprav avtobusni promet v Gornji Radgoni na glavnih koridorjih omogoča razmeroma dobro povezljivost, zlasti v času delovnikov, je splošna dostopnost do javnega prevoza za prebivalce občine še vedno preveč pomanjkljiva, da bi lahko

nadomestila potrebo po osebnem motornem prometu. Redke povezave do manjših naselij, neprilagojeni vozni redi za dnevne migracije ter pomanjkanje povezav med vikendi pomenijo, da javni promet ne predstavlja resne alternative za vsakodnevne poti v službo, šolo, trgovino ali po drugih opravkih.

Posebno pozornost si zasluži avtobusna postaja v Gornji Radgoni, ki je bila zaradi številnih zapletov prestavljena na začasno lokacijo. Trenutno je postaja v slabem stanju, kar vpliva na udobje, varnost in splošno uporabniško izkušnjo potnikov, zato je boljša infrastruktura avtobusne postaje nujna za krepitev javnega prometa in razvoj mesta kot regionalnega središča. Občina že načrtuje preselitev postaje na ustrezno in bolje opremljeno lokacijo.

Železniški promet je v občini prisoten, vendar je trenutno omejen zgolj na tovorni promet. Potniški vlaki vozijo samo občasno oz. v času sejmov. Lokacija železniške postaje, ki je v neposredni



Nekdanja avtobusna postaja v Gornji Radgoni

bližini avtobusne postaje v Gornji Radgoni, bi sicer omogočala udobno menjavanje med različnimi oblikami prevoza, vendar rednega potniškega železniškega prometa za vsakodnevno rabo trenutno ni. Dostop do železniškega omrežja je mogoč tudi prek avstrijske Radgone, kjer obstaja povezava proti Špilju in naprej proti Mariboru ter Gradcu.

Poseben izziv predstavlja lokacija železniške proge, ki deli mesto na dva dela in s tem predstavlja oviro za povezanost omrežja za pešce in kolesarskega omrežja. Trenutno obstajajo zamisli o prestavitvi železniške proge na vzhodni rob mesta, s čimer bi lahko območje zadnjega kilometra proge spremenili v območje za pešce in kolesarje z možnostjo izdatne zazelenitve.

Potencial za razvoj bolj dostopnega javnega potniškega prometa v Gornji Radgoni vsekakor obstaja, vendar bi bilo za resno alternativo individualnemu motornemu prometu treba zagotoviti:

- večjo pogostost voženj tudi na manj pomembnih avtobusnih povezavah,
- boljšo povezljivost vseh naselij v občini,
- redno železniško povezavo za potnike,
- izboljšanje infrastrukture avtobusnih postajališč tudi v manjših naseljih.

V trenutnih razmerah je tako uporaba osebnega avtomobila za večino prebivalcev občine še vedno nujna.

Osnovna šola Gornja Radgona ima organiziran šolski prevoz.

V občini deluje tudi storitev prevoza na klic za starejše.



Železniška proga deli mesto na dva prometno ločena dela

9. Občina je večinoma uspešno uresničila prvo celotno prometno strategijo

Občina Gornja Radgona je maja 2017 sprejela prvo celotno prometno strategijo, katere moto je bil »S trajnostno mobilnostjo do urejenega, dostopnega in varnega prostora«. Strategija je med drugim predvidevala naslednje cilje:

- zmanjšanje zasebnih izdatkov za prevoz; prebivalci bi porabili manj denarja za potovanja do določenih ciljev,
- zmanjšanje izgubljenega časa zaradi prometa; z izvedbo strategije je bilo predvidenih manj prometnih zastojev,
- dvig kazalnikov zdravja; z zmanjšanjem onesnaženosti zraka in spodbujanjem aktivnega potovanja bi bili prebivalci bolj zdravi,
- večjo dostopnost za vse prebivalce vključno s starejšimi, mlajšimi in osebami s funkcionalnimi težavami,
- smotrnejšo porabo občinskega proračuna; boljše upravljanje prometnega sistema bi pomenilo znižanje stroškov vzdrževanja in razvoja infrastrukture.

Občina, ki je sicer izvedla številne izmed ukrepov iz predhodne celotne prometne strategije, nekaterih od njih, na primer tistih na meddržavni ravni, ni mogla izvesti zaradi proračunskih in administrativnih omejitev, izvedla pa je več ukrepov za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje.

S trenutno občinsko celotno prometno strategijo občina nadaljuje s prizadevanji, ki so bila zastavljena v osnovni celotni prometni strategiji. Večina tam omenjenih, a neizvedenih ukrepov ostaja aktualnih, organizacijsko zahtevnejši ukrepi pa se v tokratni strategiji ne pojavljajo.

Dosežki, ključni izzivi in priložnosti

Dosežki

Uvodni koraki priprave OCPS so pokazali, da je občina s sprejetjem in implementacijo celostne prometne strategije iz leta 2017 že pričela z izvajanjem ukrepov v smeri bolj trajnostno naravnane prometnega sistema, in sicer je izvedla ukrepe umirjanja prometa ter pričela z obnovo občinskega cestnega omrežja, omrežje za pešce v občinskem središču je dobro urejeno, izvedenih je veliko kolesarskih povezav, avtobusna postaja pa je zaradi pravnih zapletov predstavljena na začasno lokacijo. Izvedene aktivnosti so pripomogle k temu, da prebivalci že 15 % poti v občinskem središču opravijo peš in s kolesom. V Gornji Radgoni se izvajajo tudi aktivnosti za spodbujanje trajnostnih načinov prihoda v šolo, na voljo je sistem za prevoz starejših Prostofer, v mestnem jedru je uveden sistem modrih con na občinskih parkiriščih, na voljo pa je tudi veliko avtobusov do Murske Sobote in Maribora.

Izzivi urejanja prometa

Analiza stanja je pokazala naslednje prioritete izzive urejanja prometa:

- pomanjkanje pločnikov v Podgradu in ruralnih delih občine,
- vaška središča, ki so neurejena za pešce,
- pomanjkljivo omrežje kolesarskih povezav v mestu in na podeželju,
- neizvedene kolesarske povezave proti sosednjim občinam ter proti Republiki Avstriji,
- nizek delež kolesarjenja po opravkih,
- neobstoječ železniški potniški promet,
- prometna razdeljenost mesta na dva dela zaradi železniške proge,
- prestavitev železniške postaje na vzhodni rob mesta,
- slabo stanje trenutne (začasne) avtobusne postaje,
- visok delež potovanj z osebnimi avtomobili,
- zelo gost motorni promet skozi mestno jedro, posebej ob sejamskih dnevih,
- obsežna potreba po rekonstrukcijah in vzdrževanju obstoječih cest.

Drugi izzivi pri urejanju prometa:

- nepovezanost slovenskega in avstrijskega javnega potniškega prometa,
- visoka zasedenost parkirišč,
- pomanjkanje parkirišč za sopotništvo.

Priložnosti

Priložnosti in potenciali za celostno prometno načrtovanje in uresničitev strateških ciljev:

- Gosta poselitev v Gornji Radgoni, kar omogoča večjo dostopnost do storitev znotraj mesta na trajnostne prometne načine
- Prenos dobrih prostorsko in prometno načrtovalski praks iz čezmejnega prostora
- Ureditev vaških jeder, ki bi spodbudno vplivala na trajnostno mobilnost
- Ureditev dodatnih kolesarskih počivališč in kolesarskih parkirišč.
- Vzpostavitev čezmejne avtobusne postaje med avtobusno postajo v Gornji Radgoni ter avtobusno oz. železniško postajo v avstrijski Radgoni
- Nadgradnja obstoječih parkirišč za sopotništvo
- Izboljšanje signalizacije na parkiriščih
- Umirjanje prometa v naseljih

Pet stebrov ukrepanja

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

Strateški stebri ukrepanja

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



Strateška vodila

STEBER UKREPANJA	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFIKACIJA STRATEŠKEGA VODILA
Celostno načrtovanje mobilnosti	S sodelovanjem na Evropskem tednu mobilnosti in v sodelovanju s sosednjimi občinami bomo izboljšali ozaveščenost prebivalstva o trajnostni mobilnosti ter izboljšali naše ukrepe na tem področju.	<ul style="list-style-type: none"> Vsakoletno sodelovanje na dogodku Evropski teden mobilnosti Vsakoletno sodelovanje na medobčinskih dogodkih za trajnostno urejanje prometa Vsakoletno zbiranje obveznih kazalnikov ter njihovo sporočanje pristojnemu ministrstvu Sodelovanje pri izdelavi Regionalne celostne prometne strategije
Kakovostne razmere za hojo	Z gradnjo pešpoti in njihovim opremljanjem si prizadevamo za povečanje deleža pešačenja kot načina potovanja v šolo, službo in po drugih opravkih.	<ul style="list-style-type: none"> Povečanje deleža pešačenja na glavnih prometnicah v občini na 14 % do leta 2031 Povečanje deleža šolarjev, ki v šolo pripešačijo, na 24 % do leta 2031 Povečanje deleža šolarjev, ki v šolo pripešačijo brez spremstva staršev, na 24 % do leta 2031 Povečanje deleža uslužbencev, ki na delo pripešačijo, na 15 % do leta 2031
Urejeni pogoji za kolesarjenje	S povezovanjem kolesarskih poti in njihovim opremljanjem si prizadevamo za povečanje deleža kolesarjenja kot načina potovanja v šolo, službo in po drugih opravkih.	<ul style="list-style-type: none"> Povečanje deleža kolesarjenja na glavnih prometnicah v občini na 4 % do leta 2031 Povečanje deleža šolarjev, ki v šolo prikolesarijo, na 1 % do leta 2031 Povečanje deleža šolarjev, ki v šolo prikolesarijo brez spremstva staršev, na 0,2 % do leta 2031 Povečanje deleža uslužbencev, ki na delo prikolesarijo, na 5 % do leta 2031
Privlačnejši javni potniški prevoz	Z nadgradnjo opreme na infrastrukturi za javni potniški promet in prizadevanjem za čezmejno in medregionalno povezovanje bomo povečali privlačnost javnega potniškega prometa.	<ul style="list-style-type: none"> Povečanje uporabe javnega potniškega prometa za poti v službo na 4 % do leta 2031
Upravljan motorni promet	S spodbujanjem trajnostne mobilnosti bomo zmanjšali prometne obremenitve zaradi osebnega motornega prometa.	<ul style="list-style-type: none"> Zmanjšanje deleža uporabe osebnih motornih vozil na glavnih prometnicah v občini na 72 % do leta 2031 Zmanjšanje deleža šolarjev, ki se v šolo pripeljejo v osebnih motornih vozilih, na 62 % do leta 2031 Zmanjšanje deleža uslužbencev, ki se na delo pripeljejo z osebnim motornim vozilom, na 66 % do leta 2031

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

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

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

- Vsakoletno sodelovanje na dogodku Evropski teden mobilnosti
- Vsakoletno sodelovanje na medobčinskih dogodkih za trajnostno urejanje prometa
- Vsakoletno zbiranje obveznih kazalnikov ter njihovo sporočanje pristojnemu ministrstvu
- Obveščanje javnosti glede trajnostne mobilnosti
- Izdelava zasnove prijaznega prometa in brezemisijjskih con
- Sodelovanje pri izdelavi Regionalne celostne prometne strategije

I.1 Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti

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

I.2 Medobčinsko sodelovanje na področju trajnostnega urejanja prometa

Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja Občine Gornja Radgona se vrši v sodelovanju s Pomurskim centrom mobilnosti ter sosednjimi občinami. Povezovanje in sodelovanje se naj izvaja v obliki rednih koordinacijskih sestankov (npr. vsaj enkrat na leto) ali sestankov po potrebi npr. v primeru načrtovane investicije z vplivom na druge občine. Osrednje teme medobčinskih sestankov naj bodo: kolesarska infrastruktura, javni potniški promet, mobilnost in dostopnost, površine za sopotništvo, prevozi na klic, prometno povezovanje z Republiko Avstrijo itd. Občina namerava aktivno sodelovati tudi pri pripravi Regionalne celostne prometne strategije za Pomurje.

I.3 Zbiranje obveznih kazalnikov ter njihovo sporočanje pristojnemu ministrstvu

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

I.4 Obveščanje javnosti glede trajnostne mobilnosti

Občina Gornja Radgona bo javnost vsako leto obveščala glede deleža realizacije ukrepov predvidenih v OCPS in napredka pri doseganju zastavljenih ciljnih vrednosti pri obveznih kazalnikih. Prav tako bo z medijskimi kampanjami spodbujala razvoj trajnostne mobilnosti v občini.

I.5 Izdelava zasnove območij prijaznega prometa in brezemisijских con

Občina Gornja Radgona bo v sklopu naslednjih predvidenih sprememb in dopolnitev občinskega prostorskega načrta izdelala obvezno strokovno podlago zasnove prijaznega prometa in brezemisijских con. V sklopu te strokovne podlage se za urbana naselja opredelijo naslednje vsebine:

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

I.6 Sodelovanje pri izdelavi Regionalne celostne prometne strategije

V pripravi je Regionalna celostna prometna strategija Pomurja. Občina Gornja Radgona bo aktivno sodelovala pri njeni pripravi in si prizadevala za:

- dokončanje Murske kolesarske poti,
- umestitev kolesarske povezave Benedikt–Gornja Radgona med državne kolesarske povezave,
- rešitev vprašanja prihodnosti železniške proge Ljutomer–Gornja Radgona,
- umestitev brvi oz. mostov prek reke Mure proti Republiki Avstriji,
- krepitev avtobusnega prometa v občini,
- vzpostavitev parkirišč za sopotništvo na bodočih večmodalnih točkah:
 - ob večjih avtobusnih postajališčih,
 - ob vpadnicah na robovih večjih naselij v Pomurju,
 - ob avtocestnih priključkih.



Medobčinski sestanek v okviru priprave OCPS

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

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

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

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

II.1 Zasnova lokalne infrastrukture za hojo

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

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

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

II.2 Pridobitev statusa občine po meri invalidov, vključno z izvedbo ukrepov na prometnem omrežju

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

II.3 Urejanje vaških jeder

Pešcem prijazna in urejena vaška središča spodbujajo hojo, vsaj tisto po krajših opravkih. Občina Gornja Radgona si bo prizadevala za nadgradnjo obstoječe urbane opreme v vseh vaških jedrih ter izvedbo kakovostnih površin za pešce, ki bodo tudi ustrezno ozelenjena.

II.4 Dopolnitev in nadgradnja občinskih peš povezav

Pogoj za hojo je varna, udobna in povezana infrastruktura za pešce, kar vključuje poti ter urbano opremo (klopi, javna razsvetljava, po potrebi igrala, ozelenitev itd.). Vsa naselja še nimajo zgrajene infrastrukture za pešce (npr. Ivanjševci, Stavešinci, Podgrad itd.). S tem ukrepom se izboljšujejo pogoji za hojo znotraj in med naselji v občini. Infrastruktura za spodbujanje pešačenja se izvaja skladno s strokovno podlago »Zasnova lokalne infrastrukture za hojo« iz točke II.1

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

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
II.1	Zasnova lokalne infrastrukture za hojo	majhna	+
II.2	Pridobitev statusa občine po meri invalidov	srednja	++
II.3	Urejanje vaških jeder	velika	++
II.4	Dopolnitev in nadgradnja občinskih peš povezav	zelo velika	+++

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

Kolesarjenje v občini se razvija, vendar kolesarsko omrežje na njenem območju trenutno še ni popolnoma povezano, predvsem pa ni sklenjeno znotraj mesta Gornja Radgona (npr. na delu Partizanske ceste). Poleg tega je premalo parkirnih mest za kolesa, občani pa nimajo dostopa do javnega sistema za izposajo koles. Prav tako niso izkoriščeni potenciali kolesarjenja kot turistične ponudbe in ponudbe za rekreacijo. Velik del kolesarske infrastrukture se nahaja ob reki Muri, manjka pa povezava proti Grabonošu in Benediktu. Tako je kolesarjenje na preostalih povezavah omogočeno le po obstoječih cestah, kjer pa se kolesarji zaradi visokih voznih hitrosti motornih vozil in ponekod slabega stanja cest ne počutijo varne. Z urejeno infrastrukturo za kolesarjenje je moč pričakovati povečanje prihodov na posamezne cilje potovanj (zaposlitvena območja, šole) s kolesi.

Občina, ki se zaveda tega potenciala, je že izvedla nekatere kolesarske povezave. Hkrati z izboljšanjem pogojev za kolesarjenje je treba nameniti več pozornosti promocijskim in ozaveščevalnim aktivnostim za spodbujanja kolesarjenja.

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

III.1 Zasnova lokalne infrastrukture za kolesarjenje

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

- sklenjeno in hierarhično urejeno omrežje površin za kolesarjenje v urbanih naseljih,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za kolesarjenje s sistemom omrežja odprtih javnih površin z navezavo na zeleni sistem in opremljenost z urbano opremo,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za kolesarjenje tako, da je

uporabnikom omogočena večmodalnost s preprostim prehajanjem med potovalnimi načini,

- sklenjeno omrežje državnih in lokalnih kolesarskih povezav,
- območja, kjer se kolesarska povezava lahko izvede na cesti, upravljavec ceste pa predhodno izvede ustrezne ukrepe umirjanja prometa, če v sklopu javne ceste, po kateri poteka kolesarska povezava, ni mogoče zagotoviti ločenih površin za kolesarje v skladu s predpisi,
- grafični prikaz sklenjenega in hierarhično urejenega omrežja površin za hojo in kolesarjenje.

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

III.2 Opremljanje in vzpostavljanje kolesarskih parkirišč

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

- razširitev kolesarskega parkirišča pred Osnovno šolo Gornja Radgona in vrtcem,
- razširitev kolesarskega parkirišča v bližini občinske uprave in upravne enote,
- vzpostavitev kolesarskega parkirišča pri pokopališču,
- vzpostavitev kolesarskega parkirišča pri trenutni avtobusni postaji,
- vzpostavitev kolesarskega parkirišča pri sejmišču,
- vzpostavitev kolesarskega parkirišča pri štadionu oz. športnemu centru,
- umestitev kolesarskih naslonov ob pomembnejših avtobusnih postajališčih.

Kolesarska parkirišča se uredijo kot parkirna mesta z ustreznimi nasloni. Večja parkirišča se nadkrijejo. Vsa neprimerna stojala se zamenjajo z ustreznimi. Do vseh parkirnih mest se s kolesarskih povezav uredijo ustrezni dovozi.

III.3 Gradnja in vzdrževanje občinskih kolesarskih povezav

V Gornji Radgoni se sklene mreža kolesarskih povezav (npr. na Partizanski cesti), ki se povežejo z bodočimi kolesarskimi povezavami v smeri Grabonoša in Benedikta.

Če bo sprejeta odločitev, da se železniška proga Ljutomer–Gornja Radgona iz mesta prestavi na njegov vzhodni rob, se novo pridobljeni koridor preoblikuje v površine za pešce in kolesarje ter poveže z obstoječo prometno mrežo.

III.4 Gradnja državnih kolesarskih povezav

Aktivno se pristopi k umeščanju državnih kolesarskih povezav v občini (Murska kolesarska pot, slovenjegoriške kolesarske poti itd).

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

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
III.1	Zasnova lokalne infrastrukture za kolesarjenje	majhna	+
III.2	Opremljanje s kolesarskimi parkirišči	majhna	++
III.3	Vzpostavitev občinske kolesarske mreže	zelo velika	+++
III.4	Gradnja državnih kolesarskih povezav	zelo velika	++

Legenda:

- Državna kolesarska povezava
- Občinska kolesarska povezava
- Občinska cesta

Predlog zasnove glavnih kolesarskih povezav v občini



Možna izvedba državne kolesarske povezave na delu Partizanske ceste



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

Obstoječa ponudba javnega avtobusnega prometa je v smeri proti večjim naseljem (Maribor, Lenart, Murska Sobota) večinoma ustrezna, v manjša naselja pa avtobus vozi manj pogosto. Večina manjših naselij v občini leži namreč zunaj avtobusnih koridorjev.

IV.1 Podajanje pobud za izboljšanje avtobusnih linij

Občina Gornja Radgona bo na pristojno agencijo za upravljanje javnega potniškega prometa pošiljala pobude za okrepitev vseh avtobusnih linij, ki potekajo skozi občino, s ciljem povečanja privlačnosti in uporabe javnega potniškega prometa.

IV.2 Nadaljevanje regresiranja avtobusnih prevozov

Občina Gornja Radgona bo še naprej regresirala šolski prevoz šoloobveznih otrok.

IV.3 Vzdrževanje sistema prevoza na klic

Sistem prevoza na klic je namenjen povezovanju starejših oseb, ki potrebujejo prevoz in ne zmorejo uporabljati javnega in plačljivega prevoza, in sicer z vozniki prostovoljci, ki radi priskočijo na pomoč. Številni starejši imajo velike težave s prevozom, sploh če so doma zunaj mestnih središč, kjer ni avtobusno omrežje ni razvito. Tisti bolj oddaljeni se

velikokrat ne morejo odpraviti po opravkih, kadar si želijo, temveč se morajo prilagajati možnostim oziroma času, ko jim lahko pomagajo družinski člani ali prijatelji. Nekateri uporabljajo taksi, vendar je to za številne prevelik strošek. Občina Gornja Radgona bo še naprej sodelovala pri obratovanju sistema prevoza na klic v občini.

IV.4 Vzdrževanje in nadgradnja opreme na pomembnejših avtobusnih postajališčih ter novogradnja avtobusne postaje

Avtobusna postajališča ob regionalni cesti Lenart–Gornja Radgona–Radenci so v dobrem stanju, preostala avtobusna postajališča pa so slabše opremljena. Občina bo s ciljem krepitve privlačnosti javnega prometa nadgradila opremo avtobusnih postajališč, obstoječo opremo pa redno vzdrževala. Ob avtobusna postajališča bodo nameščeni tudi nasloni za parkiranje koles, glavna avtobusna postaja pa bo prestavljena na novo lokacijo, ki bo ustrezno opremljena ter uporabnikom prijazna.

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

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

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

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

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

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

Poleg rednega vzdrževanja in čiščenja cest, javnih poti in javne razsvetljave so v skladu z načrti predvidene številne rekonstrukcije in novogradnje tako na občinskem kot na državnem cestnem omrežju.

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

V.2 Ukrepi trajnostnega urejanja in umirjanja prometa v občini

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

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

V.3 Ureditev in novogradnja parkirišč

Ob sejemske dni v mestu primanjkuje prostih parkirnih mest, ob drugih dneh pa je veliko občinskih parkirišč zasedeno delavci, ki se iz Gornje Radgone kot sopotniki vozijo v službo. Omenjene izzive se lahko reši s preureditvijo ali nadgraditvijo parkirišč, če se pa pokaže potreba, pa tudi tako, da se zgradijo nove površine za parkiranje.



Slika 3: Primer umirjanja prometa v stanovanjski ulici v Ljutomeru

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

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
V.1	Vzdrževanje, rekonstrukcije in novogradnje cestnega omrežja in javne razsvetljave	zelo velika	+++
V.2	Ukrepi trajnostnega urejanja in umirjanja prometa v občini	srednja	++
V.3	Ureditev in novogradnja parkirišč	srednja	+

Akcijski načrt celostne prometne strategije

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

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

Legenda pri branju akcijskega načrta:

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

UKREPI za celostno prometno načrtovanje	Višina sredstev (EUR) leta						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
I.1 1302138 – Izdelava Celostne prometne strategije za Občino Gornja Radgona	41.583						
I.1 Izvedba dogodka Evropski teden mobilnosti	1.000	1.000	1.050	1.050	1.100	1.100	1.100
I.2 Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja							
I.3 Spremljanje kazalnikov OCPS, poročanje ministrstvu	500	500	500	500	500	500	500
I.4 Obveščanje javnosti glede trajnostne mobilnosti							
I.4 080201 – Izvajanje preventive v cestnem prometu (Svet za preventivo)	3.000	3.100	3.100	3.200	3.250	3.300	3.400
I.5 Izdelava Zasnove območij prijaznega prometa in brezemisijских con			3.000				
I.6 Sodelovanje pri pripravi Regijske celostne prometne strategije za Pomurje*							

* za izvedbo ukrepa je odgovorna pristojna regionalna razvojna agencija

UKREPI za pešce	Višina sredstev (EUR) leta						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
II.1 Zasnova lokalne infrastrukture za hojo			3.000				
II.2 Pridobitev statusa občine po meri invalidov vključno z ukrepi na prometnem omrežju			20.000	15.000	10.000		
II.3 Urejanje vaških jeder				30.000	31.000	32.000	
II.4 dopolnitev in nadgradnja omrežja občinskih peš povezav				20.000	20.500	21.000	21.000
II.4 160602 – Vzdrževanje zelenih javnih površin	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000	190.000
II.4 1302122 – Javna snaga	60.000	61.000	62.000	64.000	65.000	66.000	68.000
II.4 1302166 – Ureditev prehoda za pešce pri glasbeni šoli	37.505						
II.4 140333 – Pot med jezери – tematska pot	5.000						
II.4 150223 – Pot med vrelci življenja	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000
II.4 130313 – Izgradnja manjkajočega dela pločnika v Črešnjevcih ob lokalni cesti LC104071 (od odcepa ceste pri domačiji Šadl do Vrtca Črešnjevec)	163.000						
II.4 160314 – Ozelenitev mesta Gornja Radgona	157.111	796.264	398.132	40.000	41.000	41.000	42.000
II.4 izgradnja meddržavne brvi preko reke Mure*							2.500.000

UKREPI za kolesarje	Višina sredstev (EUR) leta						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
III.1 Zasnova lokalne infrastrukture za kolesarjenje			3.000				
III.2 Opremljanje in vzpostavljanje kolesarskih parkirišč in počivališč				5.000	5.000	4.000	3.000
III.2 120605 – e-polnilnica (LAS Prlekija) za e-kolesa	3.000	3.100	3.100	3.200	3.250	3.300	3.400
III.3 sprememba železniške proge skozi mesto v rekreacijsko pot				52.000	67.000		
III.3 180575 – Urejanje kolesarskih poti v Gornji Radgoni	10.000	10.000	10.000	20.000	20.000	15.000	15.000
III.3 180580 – Urejanje kolesarskih povezav v SV Sloveniji	3.172						
III. 3 Izvedba kolesarske povezave Gornja Radgona–Spodnji Ivanjci–Grabonoš do meje z Občino Sveti Jurij ob Ščavnici				318.000	318.000	318.000	318.000
III.3 Izvedba kolesarske povezave Mele–Šratovci (manjkajoči del)	33.550	56.120	397.720				
III.3 Izvedba kolesarske povezave križišče Podgrad – Murska kolesarska pot				12.700			
III.3 Izvedba manjkajočega dela kolesarske povezave na Partizanski cesti (ZD – Parkirišče Kolbl)		32.000	32.000				
III.3 2415-05-0023 – Izvedba Kolesarske termalne poti (Radgona–Murska Sobota–Lendava–Lenti)*	strošek DRSI	strošek DRSI	strošek DRSI	strošek DRSI	strošek DRSI		
III.3 (2431) 2431-18-0132 Izvedba Murske kolesarske poti (prispevek občine)*					48.539		
III.3 (2431) 2431-19-0111 Izvedba Slovensko-goriške kolesarske poti (prispevek občine)*	1.633	47.482	142.112	133.044	124.374	179.581	
III.3 Izvedba kolesarske povezave Gornja Radgona – Benedikt*			344.000	344.000	344.000		

UKREPI za javni promet	Višina sredstev (EUR) leta						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
IV.1 Podajanje pobud za izboljšanje avtobusnih voznih redov							
IV.2 190650 – Regresiranje prevozov učencev	405.000	413.000	421.000	430.000	438.000	447.000	456.000
IV.3 200413 – Vzdrževanje sistema prevoza na klic Prostofer	5.000	5.100	5.200	5.300	5.400	5.500	5.600
IV.4 Vzdrževanje in nadgradnja opreme na pomembnejših avtobusnih postajališčih	5.000	5.100	5.200	5.300	5.400	5.500	5.600
IV.4 Izgradnja nove avtobusne postaje		500.000	500.000	500.000			

UKREPI za osebni motorni promet	Višina sredstev (EUR) leta						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
V.1 130206 – Vzdrževanje mestnih ulic in prometne signalizacije	130.000	132.600	135.000	138.000	141.000	143.000	146.000
V.1 1302071 – Vzdrževanje lokalnih cest in prometne signalizacije	310.000	316.200	322.000	329.000	335.000	342.000	350.000
V.1 1302072 – Vzdrževanje javnih poti, nekategoriziranih cest in prometne signalizacije	360.000	367.200	374.000	382.000	390.000	397.000	405.000
V.1 130390 – Geodetske odmere cest in podobno	10.000	10.200	10.500	10.500	11.000	11.000	11.000
V.1 1302074 – Investicijsko vzdrževanje mestnih ulic, lokalnih cest in javnih poti	50.000	51.000	52.000	53.000	54.000	55.000	56.000
V.1 13029004 – Vzdrževanje cestne razsvetljave	203.360	207.000	212.000	216.000	220.000	225.000	229.000
V.1 Modernizacija JP 605491 Zbigovci–Satlerjeva Graba–Lastomeri (Sotlarjeva graba)	34.000	120.000					
V.1 1302141 Modernizacija LZ 105051 Gornja Radgona – Ciril Metodova ulica	3.000	150.000	150.000				
V.1 Modernizacija LC 105231 Šlebingerjev breg, Rozmanova ulica	135.000						
V.1 Modernizacija JP 605211 Hercegovščak–domačija Zemljič			50.000	50.000			
V.1 Modernizacija JP 605221 Hercegovščak–Kozar			50.000	110.000			
V.1 Modernizacija JP 605611 Ptujška cesta Kežman–Kapl			30.000	30.000			

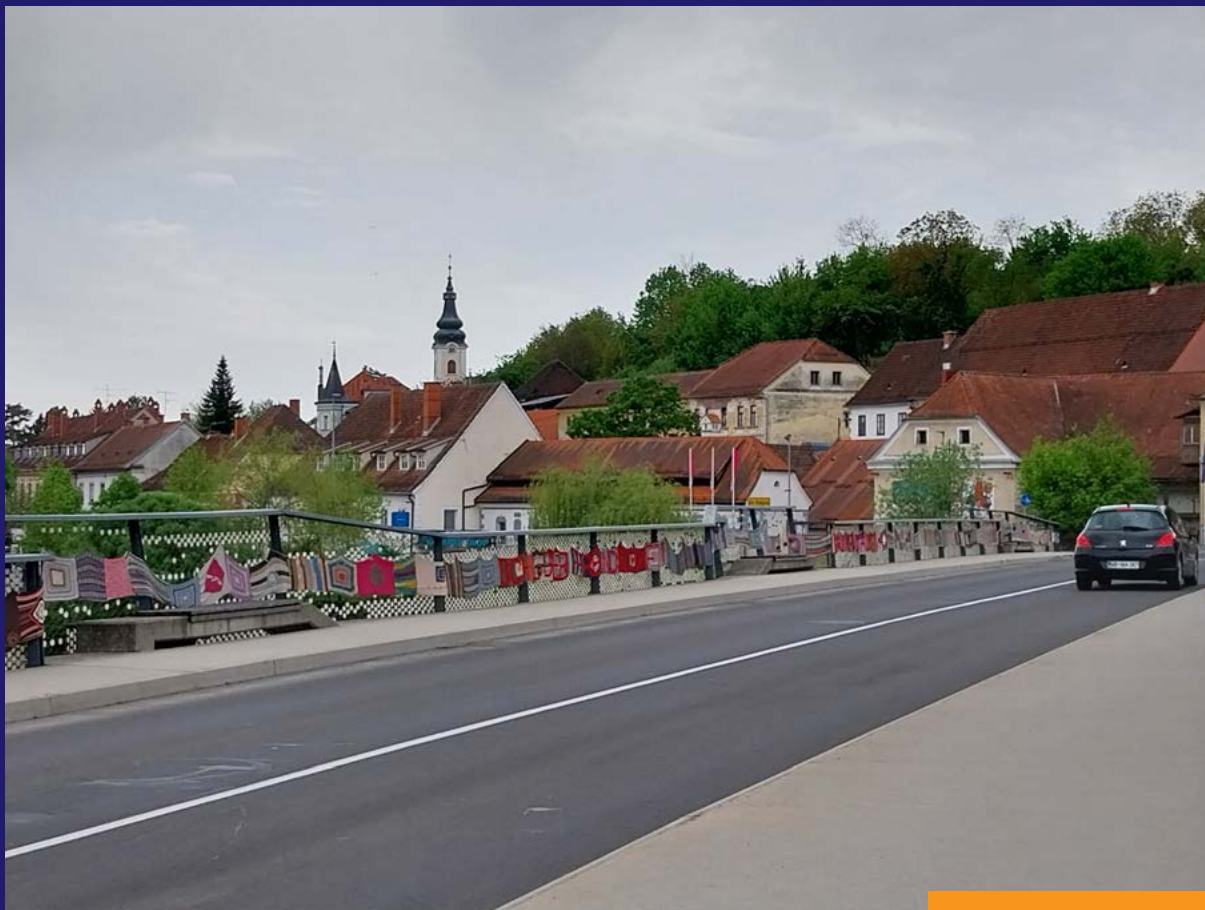
V.1 1302163 Modernizacija JP 606771 Negova–Mujhavec	39.082	90.000					
V.1 1302164 Modernizacija JP 606671 Ivanjševski Vrh–Ivanjševci	3.172	80.000	100.000				
V.1 1302165 Modernizacija JP 605161 Plitvički Vrh–domačija Caf	47.500	50.000	90.000				
V.1 1302167 Modernizacija LC 104101 Zagajski Vrh (od drž. c. Lenart-GR do h.š.16)	10.000	80.000	120.000				
V.1 130318 – Modernizacija dela javne poti JP605551 Orehovci–Orehovski Vrh		50.000	100.000				
V.1 Izgradnja pločnika in popravilo ceste LC 203021 Negova center – športno igrišče			50.000	150.000			
V.1 130321 – Modernizacija JP606141 Sp.Ivanjci–domačija Mir	34.000	30.000					
V.1 Zapora Jurkovičeve ulice za ves promet in izvedba izvoza iz Gubčeve ulice na most na Muri				80.000			
V.1 130326 Izgradnja povezovalne ceste Ob potoku do poslovnega objekta Lidl	24.827						
V.1 Rekonstrukcija in nadgradnja občinskih parkirišč			200.000	200.000	200.000		
V.1 (2431) 2415-10-0070 rekonstrukcija R3-714 Spodnji Ivanjci–Gornja Radgona (prispevek občine)*			769.000				
V.2 Ukrepi trajnostnega urejanja prometa in umirjanja prometa v občini**	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
V.3 Ureditev obstoječih parkirišč in novogradnja parkirišč			200.000	200.000	200.000		

*za izvedbo ukrepa je odgovorna Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

**za izvedbo ukrepa na območju državnih cest je odgovorna Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, na območju lokalnih cest pa Občina Gornja Radgona

Leto	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Skupna okvirna višina sredstev (EUR):	1.418.941	1.279.200	2.559.500	1.773.500	1.376.000	1.198.000	1.222.000





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



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

I FEEL
SLOVENIA