

Za varno, dostopno
in povezano skupnost
brez meja

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE RAZKRIŽJE 2025–2032



junij 2025



“

Razkrižje je občina na stičišču kultur z visoko kakovostjo bivanja, ki jo določa zeleno in privlačno okolje ter podpira varen prometni sistem, dostopen vsem prebivalcem in obiskovalcem.”

Vizija občinske
celostne prometne
strategije Občine
Razkrižje 2025–2032

KAZALO

Celostno načrtovanje prometa kot naša priložnost	7
Prednosti celostnega pogleda na promet	12
Za varno, dostopno in povezano skupnost brez meja	15
Dosežki, izzivi in priložnosti urejanja prometa	19
Aktivnosti za doseganje boljše kakovosti življenja	25
Prvi steber: Uveljavljanje celostnega načrtovanja prometa	27
Drugi steber: Zagotavljanje pogojev za hojo	35
Tretji steber: Urejanje povezav za kolesarjenje	41
Četrti steber: Krepitev javnega prevoza	47
Peti steber: Upravljanje cestnega prometa	53
Zaveze, ki uresničujejo vizijo	59



PROCES PRIPRAVE IN NAMEN DOKUMENTA

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA KOT NAŠA PRILOŽNOST

Občina Razkrižje se je s pripravo občinske celostne prometne strategije (OCPS) v letu 2024 prvič lotila procesa oblikovanja trajnostnega prometnega sistema. Pri tem je sodelovala s sosednjimi občinami Ljutomer, Veržej in Križevci. V dokumentu so celovito opredeljeni koraki načrtovanja in upravljanja prometa v občini. Ti temeljijo na jasno opredeljenih ciljih in viziji prihodnjega razvoja, poglobljeni strokovni analizi, tesnem sodelovanju z občinsko upravo in vključevanju zainteresirane javnosti, strokovni podpori ter izkušnjah sosednjih in drugih primerljivih slovenskih občin.

Pričujoči dokument predstavlja prvo OCPS Občine Razkrižje. Gre za strateški dokument, s katerim je občina opredelila ukrepe na področju prometa, ki ji bodo pomagali uresničiti celovite spremembe in posledično izboljšati kakovost bivanja. Priprava OCPS je ključni korak k prehodu na celostno prometno načrtovanje. Slednje izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih in slovenskih občin ter mest, ki uspešno uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop k soočanju z izzivi prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse z zagotavljanjem raznovrstnosti potovalnih načinov in dostopnosti območij oziroma storitev.

OZADJE

Občina Razkrižje je decembra 2023 skupaj s partnerji Občino Ljutomer, Občino Križevci in Občino Veržej uspešno kandidirala na javnem razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za sofinanciranje izdelave občinskih celostnih prometnih strategij (OCPS). Vir sofinanciranja

je predstavljal Kohezijski sklad, del Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji. Na razpisu za izvajalca OCPS je bil izbran konzorcij RA Sinergija, d. o. o., Urbanistični inštitut RS in ZUM, d. o. o.

Občina Razkrižje se tokrat prvič celovito ukvarja s celostnim načrtovanjem prometa. V konzorciju je pri pripravi OCPS sodelovala s tremi sosednjimi občinami. Občina Ljutomer je pred tem izdelala že dve OCPS (2012 in 2017), v konzorciju s sosednjimi občinami pa se je lotila strategije tretje generacije. Predhodno izkušnjo z OCPS ima tudi Občina Križevci, Občina Veržej pa jo je kot Občina Razkrižje pripravljala prvič.

Glavni razlog, da se je Občina Razkrižje odločila za skupno pripravo OCPS s sosednjimi občinami, je, da se veliko poti odvije preko meja občine, zato je pri pripravi OCPS smiselno obravnavati širše območje. Skupna priprava OCPS štirih sosednjih občin je ob tem okrepila njihovo sodelovanje in bodoče usklajevanje o zadevah skupnega interesa (denimo financiranje ukrepov, javni prevoz, skupne pobude, infrastruktura in podobno).

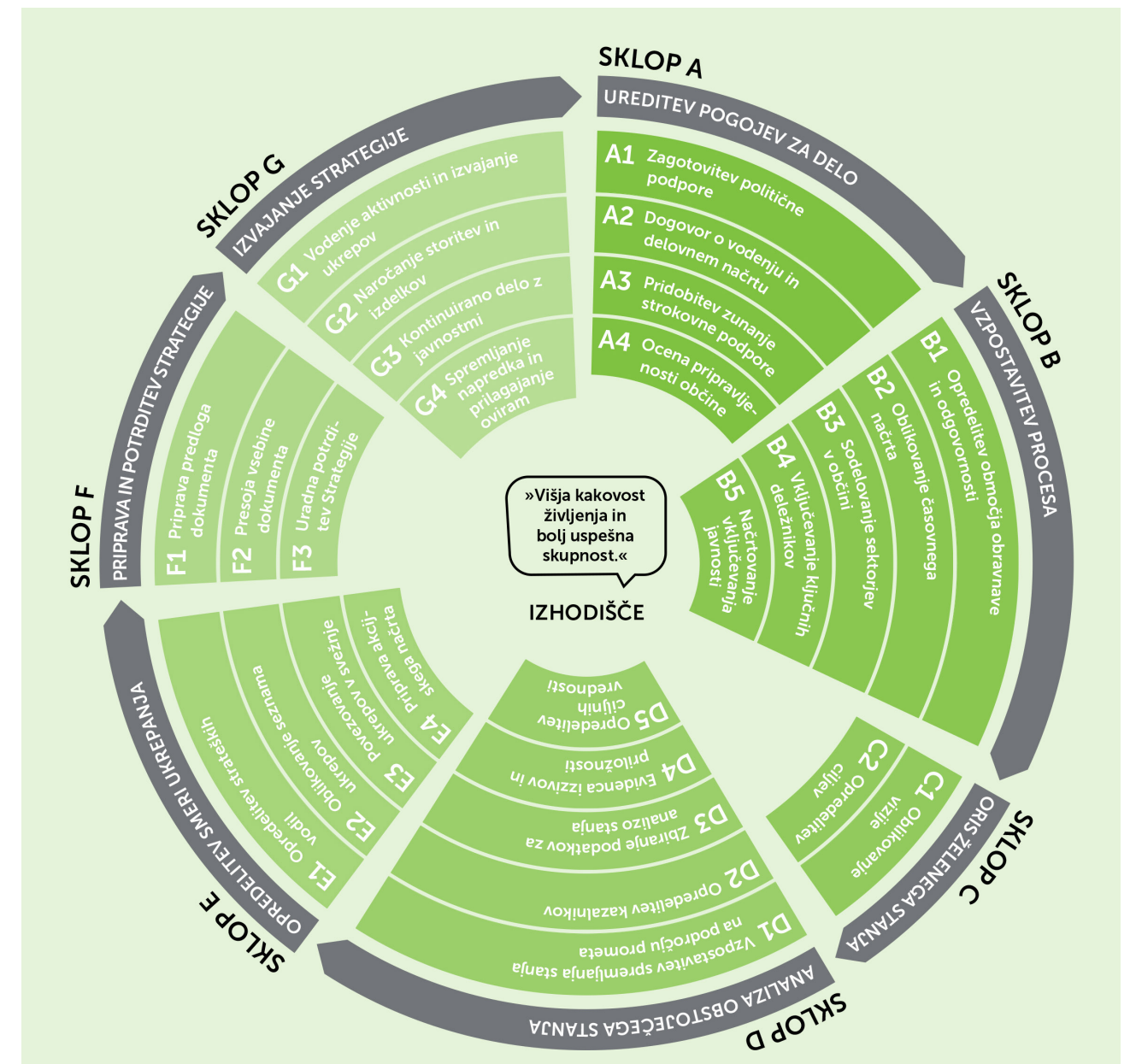
PROCES PRIPRAVE

Proces priprave OCPS se je pričel maja 2024 in je trajal do maja 2025. Sledil je korakom, priporočenim v dokumentu *Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije*, ki jih je izdalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo leta 2023.

Priprava strategije je obsegala šest sklopov aktivnosti, ki so predstavljeni tudi na sliki 1:

1. Ureditev pogojev za delo
2. Vzpostavitev procesa
3. Oris zelenega stanja
4. Analiza obstoječega stanja
5. Opredelitev smeri ukrepanja
6. Priprava in potrditev strategije

Priprava OCPS v veliki meri temelji na intenzivnem sodelovanju z javnostmi, ki krepí civilno družbo in lokalno politično kulturo. Z vključevanjem javnosti



Slika 1: Sedem sklopov aktivnosti priprave in izvajanja občinske celostne prometne strategije

ustvarimo pozitivno klimo, hkrati pa bistveno povečamo kakovost, uspešnost, stroškovno učinkovitost, transparentnost, sprejetost in legitimnost celostnega prometnega načrtovanja. Vse ključne segmente javnosti smo vključevali v celotnem procesu priprave OCPS, zato smo pripravili poseben Načrt vključevanja javnosti, v katerem smo opredelili to sodelovanje. V okviru analize stanja in izbire ukrepov je bila izvedena vrsta intervjujev in delavnic z glavnimi akterji na področju mobilnosti v občini ter s splošno javnostjo. Ključni deležniki so sodelovali tudi na delavnici za oblikovanje vizije in ciljev, rezultati

slednje pa so bili pozneje preverjeni še znotraj lokalne skupnosti. Ta je bila v pripravo strategije vključena z anketami in javnimi razpravami ter delavnicami, o samem procesu priprave pa je bila obveščena z razstavo o viziji in izhodiščih OCPS ter z več sporočili za javnost.

Smernice za pripravo nove generacije OCPS v Sloveniji dajejo velik poudarek spremljanju stanja na področju prometa. To omogoča občini razumevanje stanja in trendov in na podlagi teh tudi pravilno ukrepanje. Hkrati spremljanje omogoča preverjanje izvajanja strategije in učinkov njenih ukrepov. Sistematično spremljanje in vrednotenje

kazalnikov OCPS povečuje učinkovitost procesa načrtovanja in izvajanja ukrepov, pomaga optimizirati rabo virov ter zagotavlja dokaze za prihodnje načrtovanje in presojo ukrepov. Zato smo pri pripravi OCPS najprej opredelili kazalnike in pripravili Načrt spremljanja kazalnikov. Na tej osnovi smo izdelali analizo stanja, v kateri smo zbrali podatke, pregledali teren, dokumente in projekte, opravili intervjuje s ključnimi deležniki ter anketirali prebivalce.

Pripravo in izdelavo zaključnega dokumenta OCPS je spremljal neodvisen strokovnjak, ki ga je imenovalo pristojno ministrstvo, in preveril kakovost (priprave) strategije. Končni dokument je bil predstavljen, obravnavan in sprejet na občinskem svetu. Ta korak zagotavlja učinkovitejše izvajanje strategije in ukrepov, saj z njim dokument postane pravno zavezujoč. Splošni javnosti in ključnim deležnikom bo končna strategija predstavljena in promovirana na različne načine.

ČASOVNICA

Strategija obravnava več časovnih obdobij razvoja prometa. V izhodiščih postavlja dolgoročno vizijo razvoja prometa v Občini Razkrižje. Podrobnejši akcijski načrt, podan v poglavju Zaveze, ki uresničujejo vizijo, ima sedemletno perspektivo do konca leta 2032. Znotraj tega obdobja so opredeljene tudi ciljne vrednosti strateških ciljev ter strateških vodil OCPS. Po sedmih letih je predvidena prenova strategije.

OBMOČJE OBRAVNAVE

Območje obravnave OCPS sta prostor in prometni sistem celotne Občine Razkrižje. Regionalni prometni tokovi niso osrednja tema strategije, vendar jih dokument ne zanemara. Povezave in sinergije s sosednjimi občinami ter s širšo regijo so njegov sestavni del.

STRUKTURA DOKUMENTA

Struktura dokumenta sledi priporočilom nacionalnih smernic: vizija razvoja prometnega sistema, po pomembnosti razvrščeni strateški cilji, analiza stanja ter stebri, ki obravnavajo strateška vodila, ambicije in ključna področja ukrepanja za posamezne potovalne načine. Dokument zaključuje podroben akcijski načrt, ki je ključni del strategije, saj podrobno opredeljuje kratkoročne ukrepe za naslednjih sedem let.



CELOVITO NAČRTOVANJE PROMETA

PREDNOSTI CELOSTNEGA
POGLEDA NA PROMET

Celostno razumevanje in obravnava prometa sta ključni področji za izboljšanje kakovosti življenja ter pogojev za razvoj občine. Celostno načrtovanje prometa vključuje strateški in finančni premislek, v katerega so aktivno vključeni tudi prebivalci. Načrtovanje prometa žal mnogi še vedno razumejo kot izrazito tehnično področje, ki se ukvarja predvsem z gradnjo cest, mostov, parkirišč in krožišč. Strategija prinaša svež pogled, v katerem imajo pomembno vlogo tudi mehki ukrepi ter investicije v mrežo javnega prevoza ter povezav za hojo in kolesarjenje.

Izkušnje občin, ki so uspešno obravnavale problematiko prometa, kažejo na prednosti sodobnejšega in celovitega razmišljanja. Opazne spremembe dosegajo le skupnosti, ki so si upale zastaviti konkretne in uresničljive cilje. V ospredje obravnave so postavile ljudi in kakovost bivanja, promet pa so obravnavale kot orodje za doseganje teh ciljev.

Kadar se občine odločijo za celostno načrtovanje prometa, želijo s tovrstnim pristopom povečati svojo učinkovitost pri doseganju naslednjih koristí:

Boljša kakovost bivanja

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile ter promet. To se kaže na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, široki paleti različnih načinov potovanja, izboljšani varnosti, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobno.

Pozitivni učinki na okolje in zdravje

Če nam uspe izboljšati kakovost zraka, zmanjšati hrup, doseči aktivno mobilnost prebivalcev (peš ali s kolesom), potem smo ustvarili razmere za bolj zdravo skupnost in prihranke na področju zdravstva.

Izboljšana prometna varnost

Dokazano je, da umirjanje in zmanjševanje obsega avtomobilskega prometa ter kakovostna infrastruktura za hojo in kolesarjenje učinkovito zmanjšajo nevarnosti in število nesreč v mestu.

Izboljšana dostopnost

Celostno prometno načrtovanje vsem prebivalcem lajša dostopnost do posameznih območij in storitev, kar ob drugih koristih krepi lokalno gospodarstvo in zmanjšuje brezposelnost.

Izboljšana podoba občine

Občina, ki si aktivno prizadeva za celostno načrtovanje prometa, je v očeh javnosti prepoznana kot bolj inovativna in napredna.

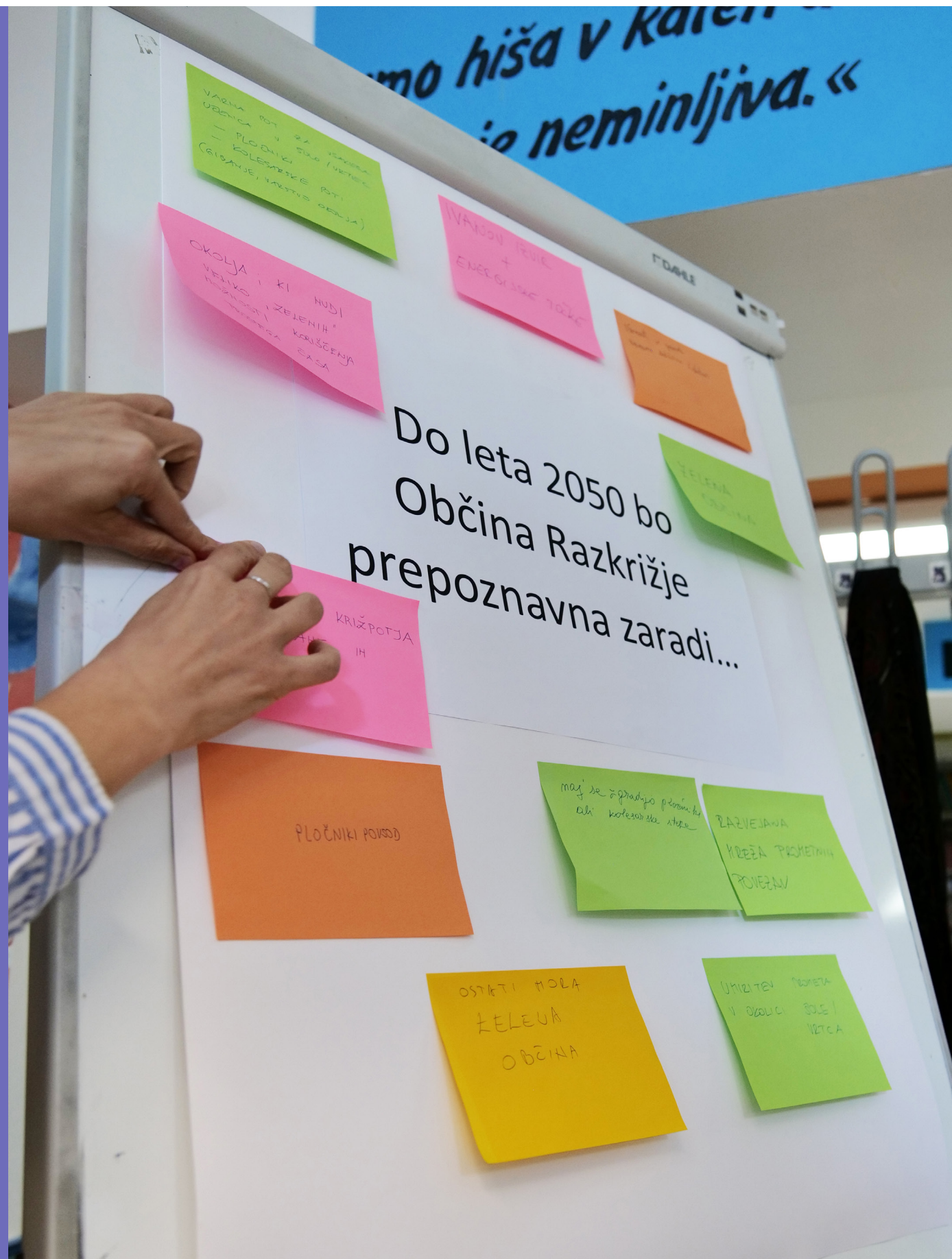
Odločitve, ki jih javnost podpira

Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ukrepe na področju prometa v občinah ali proti njim pridobijo pomembno stopnjo javne podpore.

Učinkovito obravnavanje obveznosti

Izdelava OCPS je učinkovit način ukvarjanja z različnimi obveznostmi občine, kot so podnebne zaveze, programi prometne varnosti, predpisi o kakovosti zraka ali nadzoru nad hrupom.





VIZIJA ZA DRUGAČNO PRIHODNOST

ZA VARNO, DOSTOPNO
IN POVEZANO SKUPNOST
BREZ MEJA

Vizija in cilji razvoja prometa so bili v Občini Razkrižje oblikovani v sodelovanju z lokalnimi deležniki. Kot izhodišče so bile uporabljene obvezne vsebine in druge usmeritve na nacionalni ravni. Zapis vizije je bil preverjen v javnosti in potrjen z anketo med prebivalci. Ustreznost vizije in ciljev je bila preverjena tudi z izborom vrednot po mnenju javnosti, ki dobro dopolnjujejo in hkrati podpirajo tako vizijo kot cilje.

VIZIJA IN VREDNOTE

»Razkrižje je občina na stičišču kultur z visoko kakovostjo bivanja, ki jo določa zeleno in privlačno okolje ter podpira varen prometni sistem, dostopen vsem prebivalcem in obiskovalcem.«

Prvi del vizije izpostavlja ključno značilnost občine (stičišče kultur), ki jo občina nadgrajuje z zagotavljanjem zdravega in podpornega bivalnega okolja (visoka kakovost bivanja).

Drugi del postavlja v ospredje značilnosti kakovostnega bivalnega okolja, ki omogoča uresničevanje trajnostne prihodnosti občine. Te značilnosti so skrb za okolje (ki je zato zeleno in privlačno), zagotavljanje prometne varnosti (kar posledično podpira pogostejšo uporabo trajnostnih potovalnih načinov) in omogočanje dostopnosti za vse (tako za različne skupine prebivalcev kot tudi za občane in obiskovalce iz Slovenije in tujine). Vse navedeno tvori temelj bivalnega okolja, v katerem živijo zdravi občani, ki več hodijo in kolesarijo, s tem pa sočasno ohranjajo naravo ter zagotavljajo izjemno privlačnost občine za bivanje in turizem.

Ustreznost zapisa vizije in rangiranja ciljev, podanega v nadaljevanju, je bila preverjena in potrjena z izborom najpomembnejših vrednot po mnenju javnosti, ki dobro dopolnjujejo in hkrati podpirajo tako vizijo kot cilje.

Te vrednote so:

- Enostaven dostop do pomembnih ustanov.
- Varnost pešcev in kolesarjev.
- Varnost otrok.
- Kakovost bivanja v občini.
- Za vse uporabnike ustrezne prometne ureditve.

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

Določitev ciljev in ciljnih vrednosti je ključnega pomena za usmerjanje strateškega razvoja, spremljanje napredka in doseganje vizije na določenem področju. Strateški cilji celostnega prometnega načrtovanja, opredeljeni na nacionalni ravni, so bili razvrščeni glede na njihovo pomembnost za Občino Razkrižje, pri čemer so bili posebej izpostavljeni trije prednostni cilji.

Po pomembnosti razvrščeni strateški cilji so:

1. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
2. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
3. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
4. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
5. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
6. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.
7. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

V preglednici 1 je vsak cilj povezan z enim ali več kazalnikov, ki omogočajo spremljanje in vrednotenje dosežkov v časovnem obdobju veljavnosti OCPS. Ti podatki zagotavljajo preglednost in omogočajo izbor ter usmerjanje ukrepov k učinkovitemu doseganju strateških usmeritev.

Preglednica 1: Opredelitev ciljev, kazalnikov in ciljnih vrednosti za OCPS Občine Razkrižje 2025–2032

CILJ	KAZALNIK	OPIS CILJNE VREDNOSTI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje št. vseh prometnih nesreč na največ 3 do leta 2032 (povprečje let 2029-2031 glede na povprečje let 2020-2022)	5 (2020-2022)	3 (2029-2031)
		Zmanjšanje št. prometnih nesreč v naselju na največ 1,8 do leta 2032 (povprečje let 2029-2031 glede na povprečje let 2020-2022)	2,7 (2020-2022)	1,8 (2029-2031)
		Zmanjšanje št. prometnih nesreč izven naselja na največ 1,5 do leta 2032 (povprečje let 2029-2031 glede na povprečje let 2020-2022)	2,3 (2020-2022)	1,5 (2029-2031)
	Hitrost motornega prometa	Zmanjšanje števila prekoračitev hitrosti v naseljih za 30 % do leta 2032	56 % (2024)	39 % (2031)
	Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo peš ali s kolesom in brez spremstva odraslih, za 15 % do leta 2032	35 % (2024)	40 % (2031)
Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa	Povečanje povprečne ocene zadovoljstva na 3,2 do leta 2031	2,8 (2024)	3,2 (2031)
Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Dostopnost prebivalcev do JPP	Povečanje deleža prebivalcev z zadovoljivo ali primerno dostopnostjo do JPP na 7 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	0 % (2024)	7 % (2031)
Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 7 % do leta 2032	45 % (2024)	42 % (2031)
	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo sami v avtomobilih, za 7 % do leta 2032	90 % (2024)	84 % (2031)
Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež delovnih migrantov v druge občine	Zmanjšanje deleža delovnih migrantov v druge občine, ki niso sosednje, za 7 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2023)	48 % (2023)	45 % (2031)
Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža pešcev na glavnih prometnicah v občini za 100 % do leta 2031 (glede na stanje leta 2024)	0,6 % (2024)	1,2 % (2031)
		Povečanje deleža kolesarjev na glavnih prometnicah v občini za 50 % do leta 2031 (glede na stanje leta 2024)	5 % (2024)	7 % (2031)
Znižane lokalne emisije onesnaževal in TGP iz prometa	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Zmanjšanje deleža potnikov v osebnih avtomobilih na glavnih prometnicah v občini za 5 % do leta 2032	88 % (2024)	84 % (2031)



STANJE PROMETA V OBČINI RAZKRIŽJE

DOSEŽKI, IZZIVI IN PRILOŽNOSTI UREJANJA PROMETA

Izboljšanje kakovosti življenja je eden temeljnih ciljev OCPS. V širokem naboru dejavnikov, ki kakovost življenja opredeljujejo, ima dostopnost pomembno vlogo. Ugodne razmere zanjo so posledica urejenosti prostorskega in prometnega sistema občine. Zavzetost vodstva in sodelavcev občine, podpora prebivalstva ter izkušnje zunanjih strokovnjakov s pripravo tovrstnih dokumentov nudijo obetavne temelje za ambiciozne spremembe prometa in prostora v Občini Razkrižje. Pri soočanju z izzivi se bo občina oprla na prednosti majhne občine, kot so učinkovitost, kratke poti, medobčinska povezanost in dobre izkušnje z novjšimi projekti. V veliko pomoč bo tudi finančna podpora regionalnih, državnih in evropskih virov.

DOSEŽKI

1. Podpora vodstva občine in javnosti celostnemu prometnemu načrtovanju

Občina se je odločila aktivno delovati na področju celostnega prometnega načrtovanja. Zato je pristopila k pripravi prve občinske celostne prometne strategije, s katero namerava doseči pomembne izboljšave prometnega sistema. Prebivalci so v anketi izrazili jasno podporo predlagani viziji razvoja prometa v občini, ki vključuje visoko kakovost življenja, zeleno okolje, prometno varnost, kakovostno infrastrukturo vseh potovalnih načinov in skrb za zagotavljanje dostopnosti vsem generacijam.

2. Zadovoljstvo prebivalcev s prometom v občini

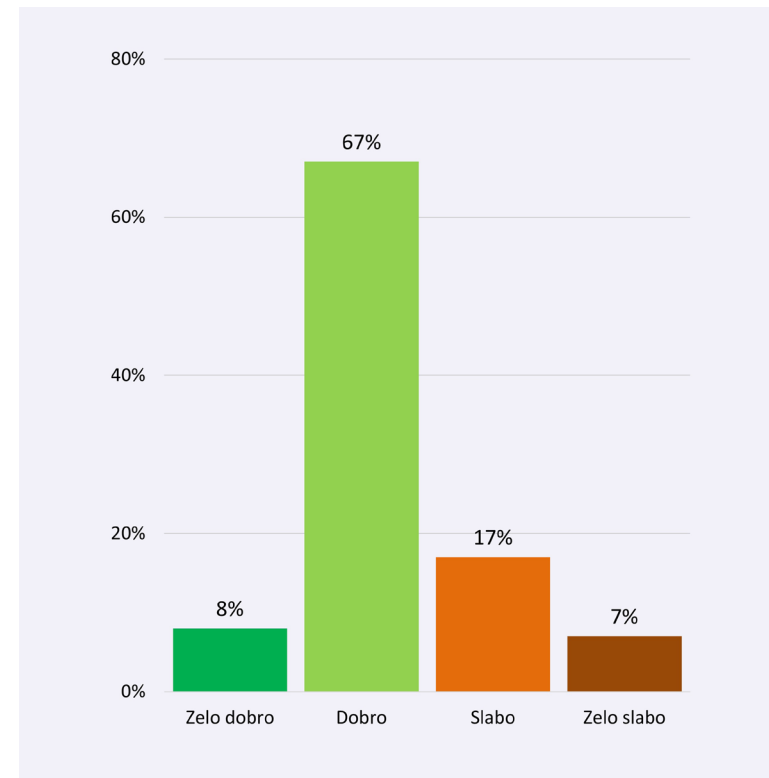
Podatki o zadovoljstvu s prometom v občini, pridobljeni z anketo med prebivalci, kažejo na zadovoljstvo občanov s stanjem. 67 % jih stanje ocenjuje kot dobro, še 8 % jih meni, da je stanje zelo dobro. Nezadovoljna je četrтина občanov – 17 % jih stanje ocenjuje kot slabo in 7 % kot zelo slabo. K takšnemu rezultatu nedvomno prispevajo kontinuirana prizadevanja občine za izboljševanje prometnih razmer v občini. Občani so najbolj zadovoljni s področji urejanja prometa, ki obsegajo prometno signalizacijo, prometno varnost, pločnike in površine za pešce ter dostavo v središčih naselij (75 % ali več pozitivnih ocen). Hkrati si mnogo prebivalcev v naslednjih letih želi izboljšav, še posebej na področju omrežja kolesarskih poti, prenove in rednega vzdrževanje cest, urejanja manjkajočih prehodov za pešce ter pločnikov in drugih povezav za hojo.

3. Urejanje površin za hojo

Občina je v zadnjih letih poskrbela za ureditev zveznih površin za hojo ob glavni regionalni cesti skozi naselja Šafarsko, Gibina in Veščica ter v delu naselja Razkrižje. S tem je pomembno prispevala k izboljšanju varnosti pešcev ter še posebej otrok na šolskih poteh. V občini je urejenih tudi več turistično-rekreacijskih poti. Med njimi je najbolj poznana pot kulturne in naravne dediščine Razkriški kot, ki je urejena izven naselij ob reki Ščavnici od Ivanovega izvira do sotočja z Muro, z navezavami do posameznih interesnih točk v naseljih. V času priprave dokumenta je bila javnosti predstavljena tudi pot »Sotočje«, ki vodi do privlačnih in neokrnjenih delov narave.

4. Osnovna ponudba javnega prevoza

V občini se ohranja osnovna dostopnost večine prebivalcev do javnega prevoza, ki jo označuje do osem parov voženj dnevno. Konec leta 2024 se je ponudba javnega prevoza v občini pomembno izboljšala, saj je prišlo do povečanja števila voženj do Ljutomera in regionalnega središča Murska Sobota. Občina zagotavlja tudi šolske prevoze.



Slika 2: Zadovoljstvo prebivalcev s stanjem prometa v občini leta 2024



5. Uveljavljeno vključevanje javnosti

Praksa vključevanja javnosti v odločitve na področju prometa se skozi leta izboljšuje in nadgrajuje s sodelovanjem v pobudi Evropski teden mobilnosti (ETM). Na podlagi izvedenih aktivnosti v ETM je bila občina leta 2022 izbrana za najbolj aktivno majhno občino v Sloveniji na tem področju. Takrat je bilo uvedenih in promoviranih več trajnih in drugih ukrepov, s katerimi so se izboljšale razmere za uporabo trajnostnih potovalnih načinov. Občina je aktivnosti izvajala tudi v daljšem obdobju pred ETM in po njem, v aktivnosti pa je vključila različne skupine prebivalcev – otroke in mlade, starejše, društva, javne ustanove.

IZZIVI

1. Zahtevne razmere na stičišču regij in držav

Občina Razkrižje je ena izmed najmanjših občin v Sloveniji, umeščena v obmejni pas med reko Muro in slovensko-hrvaško mejo. Kljub majhnosti se sooča z nekaterimi širšimi prometnimi izzivi. Prometna infrastruktura je ponekod zastarela, prostorsko omejena ter dodatno obremenjena z vlogo obmejnega območja, ponovnim vzpostavljanjem čezmejnih sodelovanj in poplavnimi tveganji, posamezni cestni odseki pa so hkrati protipoplavni nasipi.

Naravna krajina in bogata kulturna dediščina predstavljata dodaten izziv za usklajevanje prometnega razvoja z varstvom okolja. Skupne investicije s sosednjo občino Štrigova na Hrvaškem so nujne za modernizacijo lokalnih cest, zlasti v okviru turistične cone, ki je vitalnega pomena za razvoj območja. Brez ustrezne prometne podpore ostaja razvojni potencial občine, vključno z uresničevanjem regionalnih spodbud, omejen.

2. Omejene pristojnosti za ukrepanje

Pristojnosti občine so omejene na urejanje občinskega prometnega omrežja. Za urejanje regionalnih cest skozi občino (te potekajo skozi večino naselij) in cest v obmejnih območjih je pristojna država. Uresničevanje projektov v pristojnosti države, tudi že dogovorjenih in z izdelanimi načrti, predstavlja občini kontinuiran izziv predvsem zaradi dolgotrajnosti načrtovanja in izvedbe. V tem času se stanje pogosto še poslabša, že izdelani načrti pa postanejo zastareli.

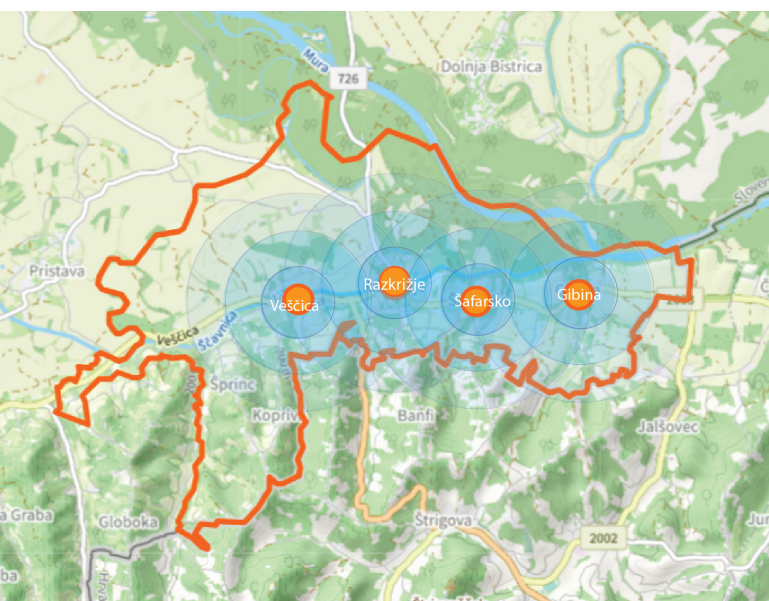
in neprilagojeni novim razmeram. Občina prav tako nima pristojnosti na področju javnega prevoza, razen dolžnosti zagotavljanja šolskih prevozov. Lahko pa podaja pobude upravitelju javnega prevoza.

Podobno kot v večini slovenskih občin je tudi v Občini Razkrižje večji del proračuna, namenjenega prometu, porabljen za redno vzdrževanje obstoječe infrastrukture in manjše nadgradnje sistema. Zato je še toliko bolj pomembno, da so ti projekti skrbno izbrani.

3. Slabi pogoji za hojo in kolesarjenje

Analiza stanja je pokazala, da bi hoja lahko postala pomemben način opravljanja vsakodnevnih poti, če bi izboljšali povezanost in urejenost še manjkajočih povezav za hojo. Večina opravljenih poti v občini je namreč kratkih. Trenutno omrežje povezav za hojo je urejeno ob regionalni cesti skozi naselja Gibina, Šafarsko, osrednji del Veščice ter v delu naselja Razkrižje, v drugih delih občine pa ga pogosto zaznamujejo nepovezanost, mešanje površin za hojo s površinami za motorni promet, pomanjkanje prehodov za pešce ter pomanjkljivo vzdrževanje. Zato je hoja tam neprijetna in jo zaznamuje ogroženost zaradi motornega prometa. Podobne razmere veljajo tudi za kolesarjenje, pri čemer pa za ta potovalni način v občini sploh ni urejenih namenskih površin.

Slika 3: Radiji 5, 10 in 15-minutne dostopnosti peš



4. Nezdrave potovalne navade prebivalcev

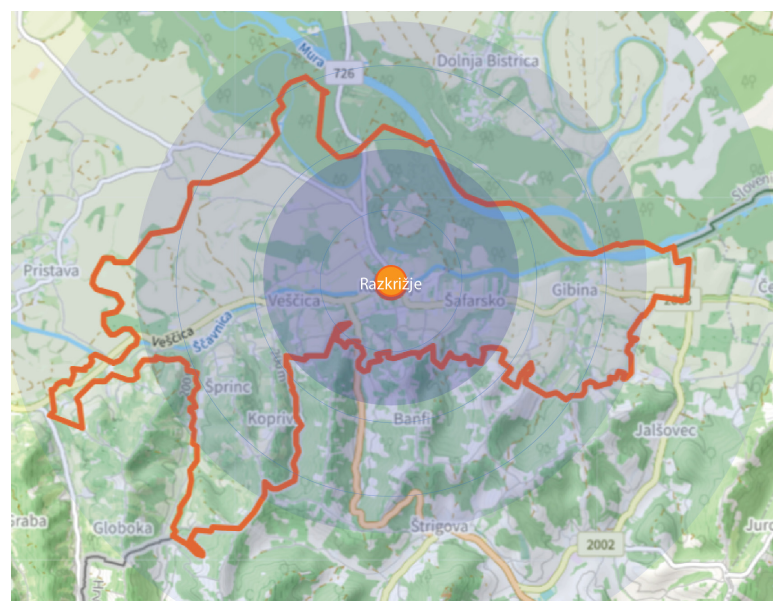
Prebivalci občine večinski delež poti opravljajo z osebnim avtomobilom, precej majhen delež pa aktivno s kolesom ali peš. Osební avto uporabljajo tudi v primerih, ko so njihove poti kratke in bi jih lahko zato dokaj preprosto opravili peš ali s kolesom. Take potovalne navade škodijo zdravju, saj zmanjšujejo telesno aktivnost v času, ko vse bolj prevladuje sedeč način življenja. Posebej skrb vzbujajoči so ti trendi med mladimi, ki so vse bolj obremenjeni s čezmerno prehranjenostjo in debelostjo.

5. Škodljivi vplivi motornega prometa

Razmere v občini zaznamujeta rast števila avtomobilov in njihova vse večja uporaba. Stopnja motorizacije v občini je le malo pod državnim povprečjem, ki je visoko tudi v evropskem merilu. To povzroča številne negativne posledice.

Prometna varnost v občini je marsikje ogrožena zaradi kombinacije neurejenih površin za hojo in kolesarjenje ter prevelike hitrosti motornega prometa. K tem težavam veliko prispevajo tudi prebivalci sami, ko avtomobil uporabljajo tudi za kratke razdalje. Kakovost bivanja prebivalcev ob prometnih cestah dodatno zmanjšujeta hrup in slabša kakovost zraka.

Slika 4: Radiji 5, 10 in 15-minutne dostopnosti s kolesom



PRILOŽNOSTI

1. Sodelovanje s sosednjimi občinami

Občina pri različnih projektih skupnega interesa že tradicionalno sodeluje s sosednjimi občinami, še posebej pa z občino Štrigova na Hrvaškem. V sodelovanju z občinami Prlekije je pripravila OCPS. Medobčinsko in čezmejno sodelovanje pri načrtovanju prometa in nanj vezanih aktivnosti (predvsem turizma) je koristno in smiselno, saj lahko več manjših občin s skupnim načrtovanjem in izvajanjem aktivnosti, pa tudi skupnimi pobudami na državni ravni, doseže bistveno več. Občine so se med pripravo OCPS večkrat srečale in razpravljale o projektih, kjer je tako sodelovanje nujno potrebno. Hkrati bodo konec leta 2025 pričele sodelovati pri pripravi regionalne celostne prometne strategije (RCPS), ki bo priložnost za še bolj poglobljeno sodelovanje.

2. Razvoj pozitivnih izkušenj

Občina Razkrižje v svojem delovanju zelo poudarja vključevanje v projekte in izvedbo aktivnosti za zdrav življenjski slog, dvig kakovosti življenja prebivalcev ter ustvarjanje razmer za privabljanje mladih družin. Ima tudi bogate izkušnje s sodelovanjem v pobudi ETM. Z aktivnim sodelovanjem v ETM občina kontinuirano krepí razumevanje tematike in spremljanje trendov na področju celostnega prometnega načrtovanja. Priprava OCPS bo omogočila, da bodo navedene aktivnosti v prihodnje med sabo še bolj povezane in usklajene.

3. Izkoriščanje prednosti kratkih poti

V Občini Razkrižje so poselitev in dejavnosti skoncentrirane v ravninskem delu, razdalje so zaradi majhnosti občine kratke. Glavne točke v občini so zato enostavno dostopne s kolesom in peš. Zaradi reliefa in strmih vzponov ter spustov so slabše dostopni le kraji v južnem delu občine. Celotna območja naselij in večinoma tudi sosednja naselja so dostopna v 10 minutah hoje. V naselju Razkrižje je denimo v desetih minutah iz središča naselja dosegljiv širok nabor javnih storitev: občina, osnovna šola, vrtec, pošta, zdravstvena ambulanta, živilska trgovina, avtobusna postaja, knjižnica. Za poti do drugih naselij v občini zadostuje že 10 minut kolesarjenja, v slabe pol ure

je moč prekolesariti celotno občino. To pomeni, da lahko z zagotavljanjem primerne infrastrukture hoja in kolesarjenje postaneta pomemben način premikanja velikega deleža prebivalcev občine za večino dnevnih poti znotraj občine.

4. Razvoj kakovostnega omrežja poti za aktivno mobilnost

Velik potencial za nadgradnjo prometa v občini ponuja razvoj povezanega omrežja sprehajalnih in kolesarskih poti, namenjenih dnevnim potem prebivalcev, popoldanski rekreaciji in turizmu. Nekaj tovrstnih povezav je v občini že urejenih in označenih, tudi mnogi turisti jih že prepoznavajo. Nadaljnji razvoj omrežja varnih, ločenih in prijetnih povezav za hojo in kolesarjenje med ključnimi točkami v občini ter tudi do okoliških turističnih in drugih pomembnih točk (tudi v sosednjih občinah v Sloveniji in na Hrvaškem) je zato za občino izredno pomemben. Tovrstne izboljšave ne bodo prispevale le k spreminjanju dnevnih potovalnih navad občanov, temveč bodo doprinesle tudi k doseganju ciljev občine na področjih izboljšanja kakovosti življenja in zdravja občanov, razvoja športa in turizma ter ustvarjanja dobrih razmer za mlade družine.

5. Dostop do sredstev za izvajanje ukrepov

Z izvajanjem in osveževanjem OCPS bo imela občina možnost dostopa do nacionalnih in evropskih virov, za katere je pogoj obstoj tovrstnega dokumenta. Pristojno državno ministrstvo zagotavlja podporo občinam pri tovrstnih aktivnostih, s prometom na lokalni ravni se vse intenzivneje ukvarja tudi Evropska unija. To omogoča vse boljši dostop do znanj, informacij, izkušenj in sredstev za celostno načrtovanje prometa. Izkušnje z evropskimi projekti na področju mobilnosti kažejo na velik pomen in potencial evropskih iniciativ pri doseganju preobrazbe prometnega sistema v občinah.



PET STRATEŠKIH STEBROV

AKTIVNOSTI ZA DOSEGANJE BOLJŠE KAKOVOSTI ŽIVLJENJA

Občinska celostna prometna strategija Občine Razkrižje opredeljuje pet področij ukrepanja za prehod v sodobno in celostno organiziran promet v občini. Ta področja so med seboj tesno povezana in se dopolnjujejo. Osredotočajo se na ukrepe, ki so pogosto upravljavski ali organizacijski ter presegajo tradicionalno gradnjo infrastrukture. Izpostavljeni so ukrepi, ki so manj obremenjujoči za okolje in hkrati zagotavljajo večjo učinkovitost ter dostopnost prometnega sistema.

Strateški stebri prometne strategije so:

- 01** UVELJAVLJANJE CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA
- 02** ZAGOTAVLJANJE POGOJEV ZA HOJO
- 03** UREJANJE POVEZAV ZA KOLESARJENJE
- 04** KREPITEV JAVNEGA PREVOZA
- 05** UPRAVLJANJE CESTNEGA PROMETA



PET STRATEŠKIH STEBROV

PRVI STEBER:
UVELJAVLJANJE
CELOSTNEGA
NAČRTOVANJA
PROMETA

01

Zagotavljanje kakovostne dostopnosti za vse prebivalce in obiskovalce občine je naša strateška naloga. Dosegli jo bomo s spremembo pristopa k prometnemu in prostorskemu načrtovanju. Načrtovalsko prakso bomo nadgradili s sodobnimi postopki in metodami ter jo povezali z drugimi sektorji, predvsem prostorskim. Za preseganje lastnih kadrovskih omejitev se bomo povezovali s sosednjimi in drugimi primerljivimi občinami ter strokovnjaki na regionalni in državni ravni. Transparentno odločanje in redno vključevanje javnosti bosta postala redna praksa. Redno bomo merili, vrednotili in promovirali dosežke.

IZZIVI

V tem stebru bomo obravnavali izzive, povezane z načrtovanjem prometa v občini. Osrednji izziv predstavlja dejstvo, da občina še nima izkušenj s celostnim načrtovanjem prometa. Dosedanje strateške odločitve na področju prometa so se oblikovale v okviru prostorskih aktov občine in strategije razvoja občine, v katerih je bilo v ospredju načrtovanje za avtomobilski promet, drugi potovalni načini pa niso bili obravnavani enakovredno. Občina se je osredotočala na dvig kakovosti občinskih cest.

Naslednji izziv je majhnost občine, ki zaradi omejenih kadrov in finančnih sredstev otežuje ukvarjanje s vsemi področji prometa. Zmogljivosti zaposlenih za vse naloge, ki jih zahteva celovita obravnava prometa, so omejene. Več prometnih izzivov tudi presega meje občine, zato bo potrebno intenzivnejše sodelovanje na medobčinski in regionalni ravni ter financiranje z višjih ravni

Prav tako se v občini v preteklosti ni sistematično spremljalo področja prometa, potovalnih navad prebivalcev ter učinkov prometnih investicij in ukrepov. Vključevanje javnosti v odločitve o prometu je prisotno, vendar ga je treba dvigniti na višjo raven.

DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Najpomembnejši dosežek je odločitev, da občina pripravi OCPS. Pri tem ima pomembno vlogo podpora vodstva občine, saj to zagotavlja potrebna sredstva, legitimnost in izvajanje ukrepov v naslednjih letih. Brez politične podpore bi bilo težje doseči učinkovito sodelovanje ključnih deležnikov, odziv splošne javnosti bi bil slabši. Hkrati ima majhnost občine kljub številnim pomanjkljivostim dober potencial za izvajanje OCPS. Delovanje občine je bolj transparentno, deležniki so med seboj bolje povezani, pripravljalne faze strategije so pokazale pripravljenost sodelovanja lokalnih deležnikov na področju prometa tudi v bodoče. Vse to predstavlja odličen temelj za uspešno izvajanje strategijew.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

Ob upoštevanju vizije in ciljev, ključnih izzivov in priložnosti ter zastavljene smeri ukrepanja se bo občina v prihodnjih letih na področju načrtovanja prometa osredotočila na tri glavne prioritete:

- **Merjenje, vrednotenje in promocija dosežkov.**
- **Sprememba načrtovalske paradigme.**
- **Vključevanje javnosti.**

SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju celostnega prometnega načrtovanja bomo spremljali z uporabo petih kazalnikov. Prav tako smo opredelili ciljne vrednosti, ki jih želimo doseči v okviru sedemletnega obdobja uresničevanja strategije.

Preglednica 2: Pet kazalnikov spremljanja učinkovitosti strategije na področju prometnega načrtovanja

KAZALNIK	OPIS CILJNE VREDNOSTI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Zmanjšanje deleža potnikov v osebnih avtomobilih na glavnih prometnicah v občini za 5 % do leta 2032	88 % (2024)	84 % (2031)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 7 % do leta 2032	45 % (2024)	42 % (2031)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo sami v avtomobilih, za 7 % do leta 2032	90 % (2024)	84 % (2031)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila vseh prometnih nesreč na največ 3 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	5 (2020–2022)	3 (2029–2031)
	Zmanjšanje števila prometnih nesreč v naselju na največ 1,8 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022).	2,7 (2020–2022)	1,8 (2029–2031)
Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa	Povečanje povprečne ocene zadovoljstva na 3,2 do leta 2031	2,8 (2024)	3,2 (2031)



SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti glede njihove izvedbe so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju Zaveze, ki uresničujejo vizijo, na koncu dokumenta.

Komunikacija z višjimi upravnimi ravni glede financiranja in izvedbe projektov

Občina Razkrižje v sodelovanju z državo načrtuje vrsto ukrepov za izboljšanje prometne infrastrukture ter uvajanje izboljšav, ki ne bodo koristile le lokalni skupnosti, ampak tudi širši regiji. Prednostna območja so tisti odseki, ki so ključni za povečanje varnosti in izboljšanje dostopnosti za vse prebivalce. Ker so ti projekti odvisni od državnih sredstev, bo občina za pospešitev njihove izvedbe še naprej aktivno sodelovala s pristojnimi državnimi in regionalnimi institucijami, prizadevala pa si bo tudi za nove projekte.

Med projekti v teku so najbolj aktualni trije. Prvi obsega severni del naselja Razkrižje, kjer je predvidena ureditev državne ceste s krožiščem, kolesarskim pasom in pločnikom. S tem projektom želi občina zagotoviti varnejše razmere za vse prometne udeležence, predvsem za kolesarje in pešce, za katere površine trenutno niso urejene. Drugi obsega ureditev občinskih cest na podlagi s sporazumom dogovorjenih arbitražnih cest (ZUVRAS). Tretji obsega ureditve v naseljih Gibina, Razkrižje, Stročja vas (križišče za Presiko).

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- *Prizadevanje za hitrejšo uresničitev že načrtovanih in z državo dogovorjenih projektov: državna cesta s krožiščem, kolesarskim pasom in hodnikom za pešce na območju Razkrižje sever.*
- *Prizadevanje za hitrejšo uresničitev že načrtovanih in z državo dogovorjenih projektov: investicije v občinske ceste na podlagi s sporazumom dogovorjenih arbitražnih cest (ZUVRAS).*
- *Prizadevanje za hitrejšo uresničitev že načrtovanih in z državo dogovorjenih projektov: ureditve v naseljih Gibina, Razkrižje, Stročja vas (križišče za Presiko).*
- *Prizadevanje na regionalni in nacionalni ravni za povečanje državnih sredstev za izvedbo s prometom povezanih projektov.*

Strateško celostno prometno načrtovanje

Občina Razkrižje načrtuje celostno prenovo prometnega sistema. Ključni cilj je zagotavljanje kakovostne dostopnosti ter s tem boljše kakovosti življenja za vse prebivalce in obiskovalce občine. To bo doseženo s spremembo načrtovalske paradigme in povezovanjem z drugimi sektorji, predvsem prostorskim. Z izdelavo OCPS se občina prvič srečuje s celostnim pristopom k načrtovanju prometa. Tak pristop prometne izzive obravnava celovito – upošteva vse udeležence v prometu, s posebnim poudarkom na najranljivejših, in povezuje načrtovanje na občinski ter regionalni ravni (priprava RCPS). Hkrati predvideva tudi

vzpostavitev sistema za redno izvajanje ukrepov, spremljanje in vrednotenje njihovih učinkov, komuniciranje dosežkov ter posodabljanje OCPS v prihodnosti.

Za učinkovito izvajanje strategije je ključno, da se ukrepi iz akcijskega načrta redno vključujejo v občinski proračun. V prihodnjih letih je predvideno postopno prestrukturiranje proračuna, ki bo zagotovilo uravnoteženo vlaganje v vse oblike mobilnosti ter povečalo delež sredstev za mehke ukrepe, kot so promocija trajnostne mobilnosti in izobraževanje prebivalcev.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- *Izdelava in prenova OCPS.*
- *Imenovanje in delovanje odgovornih oseb za izvajanje, objavo in spremljanje učinkov OCPS.*
- *Zagotovitev izvajanja OCPS z rednim vključevanjem ukrepov v vsakoletni proračun.*
- *Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi RCPS.*

Celoviti ukrepi

Ključna značilnost celovitih ukrepov je, da hkrati urejajo razmere za več področij mobilnosti in potovalnih načinov. To jih zaradi sinergijskih učinkov uvršča med najučinkovitejše ukrepe za upravljanje prometa. Mednje sodijo predvsem vzpostavljanje območij umirjenega prometa, priprava mobilnostnih načrtov, parkirne politike ter uravnotežena obravnava vseh potovalnih načinov pri načrtovanju in izvajanju prometne infrastrukture. Občina Razkrižje bo v okviru svoje prve OCPS pristopila k izvedbi sedmih celovitih ukrepov in z njimi poskrbela za bolj urejeno, zeleno in privlačno okolje, ki bo prijazno tako prebivalcem kot obiskovalcem.

Izdelana bo celovita zasnova omrežja za aktivno mobilnost. Zajemala bo različne vrste povezav – vsakodneвне poti za prebivalce, varne šolske poti, turistično-rekreativne povezave. Cilj bo ustvariti varno, udobno, privlačno in sodobno omrežje za hojo in kolesarjenje, ki bo pomembno prispevalo k izboljšanju razmer ter posledično k povečanju uporabe teh potovalnih načinov. K izboljšanju razmer za vse uporabnike bodo prispevali še projekti urejanja in ozelenjevanja javnega prostora

v naseljih s posebnim poudarkom na vaških jedrih. To bosta denimo ureditev upravnega občinskega središča v okviru razpisa Zelena preobrazba Šafarskega in ureditev vaškega jedra Razkrižje.

Za zagotavljanje finančne podpore pri izvajanju celovitih in drugih ukrepov bo občina skrbela za pripravo kakovostne projektne dokumentacije, s katero bo lahko kandidirala na državnih in drugih razpisih za sofinanciranje izvedbe. Posebna pozornost bo pri pripravi načrtov namenjena uravnoteženosti med posameznimi potovalnimi načini glede na strateška izhodišča, opredeljena v OCPS, s poudarkom na aktivni mobilnosti ter območjih z večjo koncentracijo dnevnih migracij, kjer so urejanje in izboljšave najbolj potrebni.

Drugi ukrepi bodo obsegali še sistematično izboljševanje razmer na področju prometne varnosti ter redno posodabljanje načrta šolskih poti, ki bo vključevalo sodelovanje otrok, staršev in učiteljev. Občina po uredila tudi prenos lastništva občinskih javnih poti, kar ji bo omogočilo večji nadzor nad upravljanjem in vzdrževanjem prometne infrastrukture.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- *Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje v občini in navezav v druge občine.*
- *Urejanje in ozelenitev javnega prostora ter vaških jeder.*
- *Priprava projektne dokumentacije za državne razpise izvajanja OCPS.*
- *Celostno načrtovanje infrastrukture s poudarkom na urejanju površin za hojo in kolesarjenje.*
- *Izvajanje presoj prometne varnosti in izvedba ukrepov.*
- *Posodabljanje načrta šolskih poti.*
- *Prenos lastništva občinskih javnih poti.*

Krepitev lokalnega gospodarstva

Občina Razkrižje bo z razvojem turističnih atrakcij in vzpostavitvijo industrijske cone aktivno krepila lokalno gospodarstvo. S tem bo prispevala k večji gospodarski aktivnosti ter ustvarjanju novih delovnih mest, posledično pa k izboljšanju razmer za življenje v občini.

Razvoj turističnih atrakcij bo temeljil na izboljšanju obstoječe ponudbe in vzpostavitvi novih doživetij, ki bodo privabljala različne skupine obiskovalcev. Med prednostnimi lokacijami za razvoj turizma so naravne in kulturne točke v občini, ki bi jih bilo smiselno nadgraditi z urejenimi dostopi, informacijsko infrastrukturo ter boljšo promocijo. Občina bo podpirala projekte, ki vključujejo urejanje pohodniških in kolesarskih poti, interaktivne zgodovinske in etnološke predstavitve ter razvoj kulinaričnega turizma. Cilj je ustvariti

povezano turistično ponudbo, ki bo prispevala k povečanju števila obiskovalcev in podaljšanju njihovega bivanja v občini in regiji.

Poleg turizma bo občina zagotavljala tudi dobre pogoje za razvoj gospodarstva, pri čemer se bo osredotočila na izboljšanje infrastrukture, podporo lokalnim podjetnikom in privabljanje investorjev. Vzpostavitev industrijske cone predstavlja izziv, saj država ne omogoča več vzpostavitev novih industrijskih con, jih ne vključuje v državni prostorski načrt in tudi ne namenja finančnih sredstev za njihovo vzpostavitev ali razvoj. Občina bo zato iskala alternativne rešitve kot so partnerstva z zasebnimi vlagatelji, regionalno sodelovanje ali iskanje možnosti za umestitev manjših poslovnih območij znotraj obstoječega prostorskega načrta.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- *Razvijanje turističnih atrakcij.*
- *Ustanovitev industrijske cone.*

Spremljanje in vrednotenje učinkov

Sistem izvajanja, spremljanja in vrednotenja bo zagotovljen z rednim zbiranjem podatkov ter spremljanjem izbranih kazalnikov mobilnosti v občini. Ta sistem, ki je del OCPS in je opredeljen v ločenem dokumentu (Načrt spremljanja kazalnikov), bo vključeval zbiranje podatkov obveznih nacionalnih kazalnikov po predpisanih metodah ter uporabo javno dostopnih baz podatkov za dodatne kazalnike. Za izvajanje rednega štetja prometa ter spremljanje kakovosti zraka bo občina zagotovila nakup ustreznih števec, s katerimi bo v naslednjih letih spremljala stanje. Števec prometa bo enak kot je bil uporabljen za zajem izhodiščnega stanja, zato da

se bo zagotovila ustrezna kontinuiteta pridobivanja podatkov. Letno zbiranje podatkov bo spremljalo tudi obvezno poročanje pristojnemu ministrstvu, kar bo prispevalo k večji transparentnosti in primerljivosti prometnega načrtovanja.

Občina bo tudi podala pobudo pristojnemu ministrstvu za upravljanje zbirke podatkov o prometnih obremenitvah državnega cestnega omrežja. Števec, ki je nameščen na mejnem prehodu Gibina, namreč ni ustrezen za spremljanje prometnih obremenitev v središču občine. Pobuda bo vsebovala predlog, da se namesti dodatni števec in sicer na območju križanja treh regionalnih cest v naselju Razkrižje.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- *Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE.*
- *Nakup in postavitev števca prometa ter zbiranje podatkov.*
- *Nakup in postavitev merilca kakovosti zraka ter zbiranje podatkov.*
- *Ureditev državnih števec prometa.*

Vključevanje javnosti in promocija dosežkov

Občina Razkrižje bo okrepila sodelovanje s splošno javnostjo in zainteresiranimi deležniki ter vzpostavila redne oblike komunikacije pri načrtovanju in izvajanju prometnih ukrepov. S promocijo, ozaveščanjem, vključevanjem in izobraževanjem bo poskrbela za aktivno sodelovanje prebivalcev pri oblikovanju in izvajanju načrtovanih ukrepov. Obravnavana bo celotna OCPS ter vsi potovalni načini, posebej pa bodo nagovorjene ranljive skupine kot so starejši, otroci in osebe z zmanjšano mobilnostjo. Komunikacijski kanali bodo občinska spletna stran, družbena omrežja in tiskovine, občasno pa tudi lokalni radio in televizija ter spletni mediji.

Osrednji dogodek za promocijo izvajanja OCPS in dosežkov na področju trajnostne mobilnosti ter ozaveščanje prebivalcev in predstavitev dobrih praks bo vsakoletni Evropski teden mobilnosti. Tam se bodo skozi različne dogodke, delavnice in praktične prikaze promovirale okolju prijazne

oblike prevoza, kot so hoja, kolesarjenje in uporaba javnega prevoza. Občina bo med letom redno izpostavljala pomembne dosežke in inovativne rešitve tako na lokalni kot regionalni ravni ter izvajala redne izobraževalne aktivnosti. V osnovni šoli bodo otroci na delavnicah in praktičnih vajah pridobili znanje o varnem vedenju v prometu ter pomenu trajnostne mobilnosti. Splošna javnost pa bo deležna ozaveščanja glede ravnanja v cestnem prometu, ki bo obravnavalo vse vrste in vloge uporabnikov v prometu.

Poleg trajnostnega prometa bo občina poskrbela tudi za boljše digitalno opismenjevanje prebivalcev, kar je še posebej pomembno za starejše in tiste, ki nimajo veliko izkušenj z uporabo sodobnih tehnologij. S pomočjo delavnic in individualnega svetovanja bodo občani pridobili veščine za uporabo digitalnih storitev. To bo prispevalo k njihovi večji samostojnosti in dostopu do pomembnih informacij ter storitev s področja prometa in dostopnosti.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- *Promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne aktivnosti za vse stebre.*
- *Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja.*





PET STRATEŠKIH STEBROV

DRUGI STEBER: ZAGOTAVLJANJE POGOJEV ZA HOJO

02

Hojo bomo vrnili med glavne vsakodnevne načine premikanja v občini s kakovostnimi ureditvami za pešce in z umiritvijo prometa. Površine za pešce bodo neprekinjene, neposredne, široke, senčene, osvetljene, s kakovostno urbano opremo ter brez arhitektonskih ovir. Zaradi prioritetne obravnave pešcev se bomo pogosteje odločali za preureditev cestnih površin v prid površinam za hojo. Z umirjanjem motornega prometa v naseljih in ob križanjih s potmi za pešce in kolesarje bomo poskrbeli tudi za večjo prometno varnost. Ureditve za hojo bodo bolj ambiciozno izpostavljene že v načrtovalskih procesih, kjer bo poseben poudarek na zagotavljanju dobrih razmer za gibalno ovirane osebe ter na vzpostavljanju neposrednih povezav med cilji poti. Hoja bo tudi zaradi ozaveščanja in informiranja prepoznana kot zdrav in priljubljen način opravljanja poti.

IZZIVI

Osrednji izziv na področju hoje je njena podrejenost in neprepoznavnost tako v načrtovalskih procesih kot v javnosti. Prebivalci občine v hoji redko prepoznavajo način za opravljanje vsakodnevnih poti in se večinoma še ne zavedajo ugodnih vplivov hoje na splošno zdravje in počutje, delovno učinkovitost in okolje. Delež poti v občini, opravljenih peš, je le 5 %, in to kljub dejstvu, da so razdalje pogosto krajše od dveh kilometrov, kar je za hojo optimalno.

Načrtovanje kakovostnih pogojev za hojo do sedaj pogosto ni bilo ustrezno vključeno v prometno in prostorsko načrtovanje. To se kaže v pomanjkanju logičnih, varnih in najkrajših povezav do ključnih ciljev poti izven urejenih površin ob regionalnih cestah v naseljih Šafarsko, Gibina, Veščica in delu naselja Razkrižje. V prostoru je hoja podrejena

drugim oblikam prometa (predvsem cestnemu motornemu prometu), kar zmanjšuje varnost in privlačnost pešačenja. Analiza obstoječega stanja je pokazala na nepovezanost in slabo urejenost površin za hojo v več naseljih v občini. Opaženo je bilo tudi pomanjkanje varnih in osvetljenih prehodov za pešce ter neizvajanje ukrepov, opredeljenih v Načrtu šolskih poti za Osnovno šolo Razkrižje.

DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Gosteje poseljeni del Občine Razkrižje je pretežno ravninski, tako da so pomembne točke v občini dokaj lahko dostopne. Zaradi reliefa in strmih vzponov ter spustov so slabše dostopna le naselja na jugu občine. Naselja so med seboj oddaljena približno dva kilometra, vse javne storitve znotraj upravnega središča Šafarsko pa so večini prebivalcev dosegljive v 10 – 15 minutah hoje. Te razmere kažejo na velik potencial za uporabo hoje na dnevnih poteh. Pomembna priložnost je tudi neizkoriščen potencial hoje v službo, saj ima kar tretjina anketiranih zaposlenih do delovnega mesta manj kot dva kilometra daleč, pri čemer jih dejansko pešači v službo le 12 %. Ugotovitve kažejo še, da je želja po hoji zelo prisotna med osnovnošolci, med katerimi jih trenutno v šolo prihaja peš 22 %, pešačiti tja pa si jih želi kar 55 %. Podpora otrokom pri krepitvi njihove samostojnosti in izgradnji trajnostnih potovalnih vzorcev je tako ena od pomembnejših priložnosti občine na področju hoje.

Razmere za hojo so se v zadnjih letih izboljšale predvsem ob glavni – regionalni cesti ter na področjih turizma in rekreacije. V sodelovanju različnih deležnikov je bilo vzpostavljenih več sprehajalno-kolesarskih poti, najboljše je urejen Razkriški kot, ki povezuje številne kulturne, naravne in druge zanimivosti v občini.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

Ob upoštevanju vizije in ciljev, ključnih izzivov in priložnosti ter zastavljene smeri ukrepanja se bo občina v prihodnjih letih na področju hoje osredotočila na tri glavne prioritete::

- Hoja kot glavni način premikanja.
- Preurejanje obstoječih prometnih površin.
- Umirjanje motornega prometa.

SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju hoje bomo spremljali z uporabo enega kazalnika. Prav tako smo opredelili ciljno vrednost, ki bi jo radi dosegli v sedemletnem obdobju uresničevanja strategije.

Preglednica 3: Kazalnik spremljanja učinkovitosti strategije na področju hoje

KAZALNIK	OPIS CILJNE VREDNOSTI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža pešcev na glavnih prometnicah v občini za 100 % do leta 2031 (glede na stanje leta 2024)	0,6 % (2024)	1,2 % (2031)



SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti o izvedbi so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju Zaveze, ki uresničujejo vizijo, na koncu dokumenta.

Celovito načrtovanje na področju hoje

Za izboljšanje pogojev za hojo občina načrtuje nadaljevanje sistematičnega vzpostavljanja sklenjenega omrežja pločnikov, pešpoti in povezav za hojo. Krovna ukrepa sta predstavljena že v stebru o načrtovanju in obsegata izdelavo zasnove celovitega omrežja za hojo in kolesarjenje v občini in navezav v druge občine ter urejanje in ozelenitev javnega prostora in vaških jeder. Z njima bodo začrtani in uresničeni cilji glede zagotavljanja kakovostnih razmer za hojo v občini. To bo pomembno tako za vsakodnevne poti prebivalcev kot tudi za obiskovalce, ki v občino prihajajo zaradi kulturnih ter drugih turističnih znamenitosti in naravnih lepot.

Na operativni ravni bo ključen ukrep vzpostavljanja sklenjenega omrežja pločnikov, pešpoti in povezav za hojo prednostno bodo torej urejeni manjkajoči deli obstoječih povezav. Ob urejanju bo posebna pozornost namenjena zagotavljanju univerzalne dostopnosti – predvsem v okolici objektov v javni rabi. Primeri trenutno nepovezanega omrežja povezav za hojo so denimo v naseljih Razkrižje in Veščica, kjer deli naselij nimajo (sklenjenih)

pločnikov, manjkajo dostopi za pešce do nekaterih avtobusnih postajališč ter pločniki na območju pomembnega križišča regionalnih cest med obema naseljema. Razmere za hojo bo treba prioriteto urediti tudi na območju naselij Šprinc in Kopriva, kjer so občinske ceste bolj prometne zaradi vinogradniškega območja in turističnega tranzita do znamenitosti v občini Štrigova na Hrvaškem.

Eden pomembnih vidikov celovitega načrtovanja hoje je tudi urejanje varnih šolskih poti tako znotraj naselij kot med njimi, saj predstavljajo sistem povezav za najmlajše in najranljivejše udeležence v prometu, ki še vzpostavljajo svoje potovalne vzorce in navade. Večja varnost bo zagotovljena z ustrežno prometno signalizacijo, talnimi oznakami, osvetlitvijo prehodov za pešce in umiranjem motornega prometa. Prednostno bodo urejene šolske poti na Šafarskem iz smeri Ljutomera, na Razkrižju ob regionalni cesti Razkrižje–sever ter med Veščico in Stročjo vasjo, kamor v šolo hodi del otrok iz Občine Razkrižje. Urejena bo tudi od prometa ločena pešpot mimo Ivanovega izvira.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Vzpostavljanje sklenjenega omrežja pločnikov, pešpoti in povezav za hojo.
- Urejanje varnih šolskih poti v naseljih in med njimi.
- Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje v občini in navezav v druge občine.
- Urejanje in ozelenitev javnega prostora ter vaških jeder.

Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo

Za zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo je poleg vzpostavitve sklenjenega omrežja povezav ključno tudi redno vzdrževanje, zagotavljanje varnosti in univerzalne dostopnosti ter ustrezne osvetljenosti poti. Urejanje se bo prednostno osredotočalo na lokacije, kjer je potreba po varni in dostopni infrastrukturi za hojo največja. Pri tem bo občina sledila smernicam programov Zdrava mesta in Demenci prijazne točke, ki poudarjata pomen dostopnosti in prilagojenosti prostora za vse uporabnike. Z rednimi pregledi in odpravo pomanjkljivosti ter ovir za osebe z omejeno mobilnostjo bo občina poskrbela za varnost, udobje uporabe, dostopnost, pravočasna popravila, čiščenje poti in zimsko vzdrževanje, kar bo še posebej pomembno v bližini upravnega središča, šole in vrtca ter drugih pogosto obiskanih lokacij.

Vzpostavitev in ustrežna urejenost varnih prehodov za pešce, zlasti v ključnih križiščih in na bolj prometno obremenjenih cestah, je naslednji pomemben element zagotavljanja varnosti pešcev. Občina bo pri načrtovanju prehodov upoštevala tudi dejanske potrebe prebivalcev

in zagotovila, da bodo prehodi tam, kjer jih pešci dejansko potrebujejo. Prehodi bodo jasno označeni in osvetljeni, da bodo vidni tudi v slabših vremenskih razmerah in ponoči. Pomanjkanje prehodov za pešce je bilo ugotovljeno v bližini pomembnih točk kot so občina, turistične lokacije (npr. Razkriški kot), avtobusna postajališča (npr. v Veščici) in v nekaterih križiščih (npr. v križišču pri PGD Razkrižje ter v naseljih Šafarsko in Gibina pri dveh priključkih, ki vodita do območij poselitve od koder v šolo hodijo otroci, pri čemer pa je pločnik ob glavni cesti na nasprotni strani priključka).

Občina bo poskrbela tudi za izboljšanje ulične razsvetljave na površinah za pešce. Boljša osvetlitev bo pripomogla k večji varnosti ter zmanjšala občutek nelagodja pri hoji v večernih in nočnih urah. Neustrezna osvetljenost je bila izpostavljena ob regionalni cesti od Črenšovcev do Razkrižja in na nekaterih občinskih javnih poteh. Pri osvetlitvi javnih površin bo sicer v prihodnje poskrbljeno tudi za doseganje okoljskih zahtev glede časovne optimizacije osvetlitve, uporabe novih tehnologij, porabe energije ipd.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Redno vzdrževanje infrastrukture za hojo.
- Ureditev manjkajočih prehodov za pešce na varnih in smiselnih lokacijah.
- Izboljšanje ulične razsvetljave na površinah za hojo.
- Odprava ovir za osebe z omejeno mobilnostjo na ključnih povezavah za hojo.



PET STRATEŠKIH STEBROV

TRETJI STEBER: UREJANJE POVEZAV ZA KOLESARJENJE

03

Pričeli bomo s sistematičnim zagotavljanjem optimalnih pogojev za varno in udobno kolesarjenje. To bomo dosegli s celovitim načrtovanjem kolesarske infrastrukture, umirjenim motornim prometom in prometno kulturo, v kateri bo kolesarjenje enakovreden in varen način za opravljanje vsakodnevnih poti ter tudi uveljavljena oblika rekreacije in turizma. Ključni cilji poti v občini bodo opremljeni z varnimi parkirišči za kolesa. Gosto omrežje varnih, širokih, osvetljenih, od motornega prometa ločenih in ovir prostih kolesarskih povezav bo dobro razvito na območju celotne občine in redno vzdrževano. Vzpostavljene bodo povezave do sosednjih občin. Povečanje ugleda kolesarjenja bo podprto z ozaveščanjem in informiranjem, kar bo pripomoglo k doseganju kritične mase kolesarjev in posledično večji varnosti in sprejetosti kolesarjev med drugimi udeleženci v prometu ter sprejetosti področja kolesarjenja med načrtovalci.

IZZIVI

V prometu prevladujejo motorizirani udeleženci, kar kolesarjem zaradi neurejenih površin za kolesarjenje povzroča občutek ogroženosti in mnoge odvrča od uporabe kolesa na dnevnih poteh. Največji izziv predstavljajo že omenjene neurejene kolesarske povezave znotraj naselij in v njihovem zaledju, zaradi česar redki kolesarji uporabljajo vozišče ali pločnike. Izziv je tudi varno parkiranje koles.

Kljub okrepljeni promociji trajnostne mobilnosti zato vsakodnevno kolesarjenje še ni prepoznano kot del zdravega življenjskega sloga. Velik izziv in hkrati potencial predstavljajo mlajši, ki so v bližnji preteklosti pogosteje kolesarili v šolo, danes pa jih starši zaradi (ne)varnosti raje vozijo z osebnim

avtomobilom. Danes tako v šolo kolesari 15 % učencev, želje pa so skoraj dvakrat večje (27 %).

DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Relief, majhnost občine ter razvoj turizma predstavljajo veliko priložnost za razvoj kolesarjenja. Celotno naselje Šafarsko – upravno in vzgojno-izobraževalno središče občine – je s kolesom dostopno v 5 minutah, v 20 minutah pa je mogoče prekolesariti celoten ravninski del občine in doseči že nekatera naselja v sosednjih občinah. Glavne cestne povezave med naselji v občini namreč potekajo po ravnem, tako da relief ne vpliva prav dosti na zahtevnost ali hitrost kolesarjenja.

Potencial prihodov na delo s kolesom močno presega dejansko uporabo koles. S kolesom prihaja v službo 8 % anketiranih zaposlenih, pri čemer pa jih v ustrezni razdalji do 10 km (ob upoštevanju uporabe električnih koles za razdalje, daljše od 5 km) živi skoraj tri četrtine (73 %).

Razmere za kolesarjenje so se v zadnjih letih v občini izboljšale predvsem na področjih turizma in rekreacije, denimo urejanjem Razkriškega kota in promocijo medobčinskega turizma v navezavi z občino Štrigova na Hrvaškem. Prav turizem, rekreacija in šport, ki so v zadnjih letih v porastu, predstavljajo v občini velik potencial za razvoj kolesarjenja. Na regionalni in državni ravni se na tem področju namreč krepi obseg investicij, pri čemer pa ureditev infrastrukture za kolesarjenje izboljša razmere za vse uporabnike, dnevne in občasne.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

Ob upoštevanju vizije in ciljev, ključnih izzivov in priložnosti ter zastavljene smeri ukrepanja se bo občina v prihodnjih letih na področju kolesarjenja osredotočila na tri glavne prioritete:

- Vzpostavitev sklenjenega omrežja.
- Ozaveščanje o koristih kolesarjenja.
- Dostopnost in opremljenost glavnih ciljev poti.

SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju kolesarjenja bomo spremljali z uporabo treh kazalnikov. Prav tako smo opredelili ciljne vrednosti, ki jih želimo doseči v sedemletnem obdobju uresničevanja strategije.

Preglednica 4: Kazalnik spremljanja učinkovitosti strategije na področju kolesarjenja

KAZALNIK	OPIS CILJNE VREDNOSTI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža kolesarjev na glavnih prometnicah v občini za 50 % do leta 2031 (glede na stanje leta 2024)	5 % (2024)	7 % (2031)



SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti o izvedbi so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju Zaveze, ki uresničujejo vizijo na koncu dokumenta.

Celovito načrtovanje na področju kolesarjenja

Za celovito izboljšanje razmer za kolesarjenje občina načrtuje dva krovna ukrepa. Eden je predstavljen že v stebru o načrtovanju in obsega izdelavo zasnove celovitega omrežja za hojo in kolesarjenje v občini in navezav v druge občine. Drugi zajema pripravo strategije razvoja kolesarjenja, ki bo opredelila vizijo in cilje na področju razvoja kolesarjenja in vključevala vse ukrepe OCPS, vezane na kolesarjenje, ter druge podrobnejše in dolgoročne ukrepe. S tem bo občina uredila razmere za vzpostavitev celovitega kolesarskega omrežja, ki bo prebivalcem in obiskovalcem omogočalo varno in udobno kolesarjenje skozi vse leto. Celovit in strateški pristop k načrtovanju omrežja povezav za kolesarjenje bo občini v podporo tudi pri koordinaciji aktivnosti na področju vzpostavljanja državnega kolesarskega omrežja ter sodelovanja s sosednjimi občinami in drugimi ustanovami višjih upravnih ravni pri vzpostavljanju medobčinskih in čezmejnih povezav.

Kot prioritete so bile opredeljene povezave od naselja Razkrižje do naselij v več sosednjih občinah (Ljutomer, Gornja Bistrica, Črenšovci ter skozi Moto do Cvena, Banovcev in Križevcev) ter do razglednega stolpa na Mađerkinem bregu v občini Štrigova na Hrvaškem. Poleg tega bo

občina razvila kolesarske poti po in ob nasipu reke Mure, med vinogradi in v gozdnatem zaledju, kar bo dodatno prispevalo k razvoju rekreacije in turizma. Znotraj občine je bilo izpostavljeno naselje Šafarsko, kjer bi bilo v kratkem (zaradi nedavne preureditve ceste) mogoče kolesarske površine vzpostaviti le z označbo na vozišču, pri čemer pa bi bilo treba hkrati zmanjšati hitrost motornega prometa skozi naselje na 30 km/h.

Občina si bo še naprej prizadevala, da državna kolesarska mreža poteka skozi Občino Razkrižje. Predvidena povezava med Ljutomerom, Razkrižjem in Črenšovci bi namreč zagotovila kakovostno povezavo za dnevne migrante in turiste. Pomembna navezava bo tudi Murska kolesarska pot, ki bo skozi Občino Razkrižje vodila proti Svetemu Martinu na Muri in omogočala povezavo s hrvaškim kolesarskim sistemom.

Da bi občina dosegla večjo privlačnost kolesarjenja, bo pri načrtovanju posebej pozorna na zagotavljanje estetske in turistične vrednosti kolesarskih povezav. Ureditve bodo vključevale informativne table, razgledne točke in postajališča za počitek, pa tudi servisne postaje in polnilnice za vse bolj priljubljena električna kolesa. S takšnim pristopom bo Razkrižje postalo pomembno vozlišče kolesarskega prometa v regiji.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Strategija razvoja kolesarjenja v občini in naveza na sosednja območja.
- Aktivnosti občine pri vzpostavljanju državne kolesarske mreže skozi Občino Razkrižje.
- Koordinacija občine pri vzpostavljanju sklenjene mreže kolesarskih povezav znotraj občine in do drugih občin.
- Koordinacija občine pri razvoju kolesarskih povezav s poudarjeno estetsko in turistično vrednostjo.
- Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje v občini in navezav v druge občine.

Zagotavljanje kakovostne infrastrukture in podpornih storitev za kolesarjenje

Osrednji ukrep tega svežnja bo redno vzdrževanje in nadgradnja kolesarske infrastrukture. To bo vključevalo sistematično pregledovanje obstoječih kolesarskih povezav, sanacijo poškodb na vozišču, odstranjevanje nevarnih neravnin ter zagotavljanje prevoznosti poti. Uvedeno bo redno čiščenje kolesarskih površin, še posebej v zimskih mesecih, ko lahko sneg, led ali razsuti material otežijo varno uporabo koles.

Poleg kakovostnih poti bo občina poskrbela tudi za ureditev varnih prečkanj cest za kolesarje v križiščih, kjer že sedaj pogosto prihaja do nevarnih situacij.

Križišča bodo opremljena z ustrežno prometno signalizacijo, talnimi označbami in dodatnimi varnostnimi ukrepi, kot so umirjanje prometa ali dvignjeni prehodi. Za spodbujanje uporabe koles se bodo na ključnih točkah po občini uredila kakovostna stojala za kolesa, ki bodo omogočala stabilen naslon in varno priklepanje koles. Občina bo kupila tudi električna kolesa, ki bodo občanom na voljo za izposajo, ter vzpostavila sistem izposoje koles. Slednji bo namenjen tako prebivalcem kot turistom, postajališča pa bodo umeščena na lokacije, ki se že sedaj izkazujejo kot najbolj obiskane in privlačne.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Redno vzdrževanje in nadgradnja kolesarske infrastrukture.
- Ureditve varnih prečkanj cest za kolesarje v križiščih.
- Opremljanje ciljev poti s kakovostnimi stojali za kolesa.
- Nabava električnih koles in izposoja občanom.
- Vzpostavitev sistema izposoje koles.





PET STRATEŠKIH STEBROV

ČETRТИ STEBER: KREPITEV JAVNEGA PREVOZA

04

Zaradi velikega dela prebivalcev, ki kljub rasti števila vozil ne morejo ali nočejo uporabljati osebnega avtomobila, bomo v občini – s pomočjo koncesionarja izvajanja javnega prevoza – ponovno vzpostavili kakovosten javni prevoz. Prebivalci bodo imeli na voljo sodoben, cenovno in stroškovno ugoden ter poselitvenemu vzorcu prilagojen javni prevoz. Središče občine in naselja ob glavnih cestnih povezavah bodo enostavno dostopni, pogostost voženj bo primerna, sistem pa bo privlačen tudi za osebe z zmanjšano mobilnostjo. Povezave bodo dobro integrirane z regionalnim in državnim sistemom javnega prevoza (povezanost prog, prestopi in vozni redi). Za preseganje omejitev se bomo povezovali s sosednjimi občinami ter državnim upravljavcem javnega prevoza. Sistem bo redno spremljan, podatki pa uporabljeni pri načrtovanju nadaljnjega razvoja.

IZZIVI

V zadnjih osmih letih se je število avtomobilov v Občini Razkrižje na tisoč prebivalcev povečalo za tretjino. Sočasno je bistveno upadla ponudba javnega prevoza. Prebivalci občine nimajo na voljo primerne ponudbe javnega prevoza, kar bi pomenilo več kot 22 parov voženj na običajen delovni dan. Večina prebivalcev (93 %) ima nezadovoljivo frekvenco voženj, ki je pod 8 pari dnevno, preostali pa so celo brez povezav.

Kljub povečevanju števila osebnih avtomobilov precejšnjemu deležu prebivalcev, predvsem mladostnim in starejšim, pogosto ostaja javni prevoz edina možnost prevoza na srednje in večje razdalje. Zaradi staranja prebivalstva postajata slaba ponudba javnega prevoza in neprilagojenost vozil gibalno oviranim osebam tudi vse večji družbeni problem.

DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

V občini se je jeseni leta 2024 izboljšala ponudba javnega prevoza do Ljutomera in Murske Sobote, kar je izboljšalo potencial njegove uporabe na dnevnih poteh. Občina tudi zagotavlja prevoz otrok v osnovno šolo.

Priložnost za izboljšanje javnega prevoza v prihodnosti je v pobudah za nadaljnje povečanje pogostosti in prilagoditev urnikov avtobusnih povezav. Za območja, ki jih je težko oskrbeti s klasičnim javnim prevozom, predstavlja priložnost vzpostavitev ponudbe prevozov na klic, ki je v pripravi.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

- Ob upoštevanju vizije in ciljev, ključnih izzivov in priložnosti ter zastavljene smeri ukrepanja se bo občina v prihodnjih letih na področju javnega prevoza osredotočila na tri glavne prioritete:
- Prilagojenost vzorcu poselitve.
 - Povezanost z regionalnim in državnim sistemom.
 - Spremljanje in prilagajanje.



SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju javnega prevoza bomo spremljali z uporabo enega kazalnika. Prav tako smo opredelili ciljno vrednost, ki bi jo radi dosegli v sedemletnem obdobju uresničevanja strategije.

Preglednica 5: Kazalnik spremljanja učinkovitosti strategije na področju javnega prevoza

KAZALNIK	OPIS CILJNE VREDNOSTI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Dostopnost prebivalcev do JPP	Povečanje deleža prebivalcev z zadovoljivo ali primerno dostopnostjo do JPP na 7 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	0 % (2024)	7 % (2031)



SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti o izvedbi so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju *Zaveze, ki uresničujejo vizijo* na koncu dokumenta.

Upravljanje in izboljšanje ponudbe javnega prevoza

Ukrepi na področju upravljanja in izboljšanja javnega prevoza so usmerjeni v pobude za izboljšanje avtobusnih povezav v javnem prevozu ter v zagotavljanje in upravljanje šolskih prevozov in prevozov za starejše. Občina je prve uspehe na tem področju dosegla že jeseni leta 2024, ko se je izboljšala pogostost povezav do sosednjih občin.

Ker javni prevoz ni v pristojnosti občine, bo njena ključna vloga usmerjena v oblikovanje in posredovanje občanom prilagojenih predlogov in pobud za optimizacijo avtobusnih povezav ter v aktivno sodelovanje z avtobusnim prevoznikom na ravni regije. Namen teh pobud bo izboljšati pogostost, učinkovitost in dostopnost javnega prevoza ter tako zagotoviti kakovostnejše povezave z večjimi regijskimi središči kot so

Ljutomer, Murska Sobota, Lendava in Gornja Radgona, kamor dnevno migrira skoraj polovica delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov).

Občina bo še naprej zagotavljala šolske prevoze, pri čemer je cilj, da se do leta 2029 vzpostavijo razmere za varno samostojno mobilnost otrok po občini, tako da potrebe po organiziranih prevozi v šolo v kasnejših letih ne bo več. Vzpostavljen bo sistem prevozov na klic za starejše. Ta bo namenjen vsem tistim starejšim, ki ne vozijo sami, nimajo sorodnikov, imajo nizke mesečne dohodke ter slabše ali neobstoječe povezave z javnim prevozom. S tem jim bodo omogočeni brezplačni prevozi do zdravniške oskrbe, javnih ustanov, trgovin in podobno.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Pobude za izboljšanje avtobusnih povezav.
- Zagotavljanje in upravljanje šolskih prevozov.
- Zagotavljanje in upravljanje prevozov za starejše.

Optimiziranje podporne infrastrukture za javni prevoz

Za povečanje kakovosti in udobja uporabe javnega prevoza bo občina v okviru tega svežnja skrbela za urejanje in redno vzdrževanje postajališč javnega prevoza. Te aktivnosti bodo obsegale prenovo in izboljšanje (opremljenosti) obstoječih postajališč z nadstrešnicami, točnim voznim redom, javno razsvetljavo in urbano opremo. Z ureditvijo kakovostnih parkirišč za kolesa se bo spodbujala integracija različnih oblik trajnostne

mobilnosti. Preureditev postajališč in njihove okolice bo izvedena skladno z načeli univerzalne dostopnosti, kar bo zagotovilo, da bodo prostori enakovredno dostopni vsem uporabnikom, ne glede na njihove gibalne, senzorne ali druge omejitve. Hkrati bo občina sistematično pristopila tudi k urejanju avtobusnih postajališč na primernih točkah izven naselij, predvsem v smeri Ljutomera.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Ureditev avtobusnih postajališč izven naselij.
- Urejanje opremljenosti avtobusnih postajališč.





PET STRATEŠKIH STEBROV

PETI STEBER: UPRAVLJANJE CESTNEGA PROMETA

05

Prizadevali si bomo za umiritev in zmanjšanje avtomobilskega prometa in njegovih negativnih posledic ter hkratno povečanje dostopnosti glavnih ciljev poti. Z umirjanjem prometa bomo izboljšali dostopnost za vse, tudi za ljudi z zmanjšano mobilnostjo ter za pešce in kolesarje. Povečali bomo prometno varnost, omejili konflikte motoriziranih in nemotoriziranih udeležencev ter dvignili prometno kulturo voznikov. Parkirne obremenitve okolice večjih povzročiteljev prometa bodo z upravljanjem parkiranja zmanjšane, parkirne površine ob novogradnjah pa bodo zagotovljene premišljeno. Zmanjšali bomo število motoriziranih voženj s poudarkom na odpravljanju tranzita skozi središča in stanovanjske dele naselij ter umirjanju prometa v teh območjih. Bistveno bo zmanjšano število prometnih nesreč in udeležencev v njih, nevarne točke pa bodo redno odstranjevane.

IZZIVI

Motorizacija prebivalstva v Sloveniji in Občini Razkrižje kljub visokim stroškom lastništva in uporabe avtomobila še vedno narašča. Delež izdatkov za mobilnost je v državi med višjimi v Evropi, prebivalci pa nimajo kakovostne alternative lastništvu osebnega avtomobila. Posledica visoke motorizacije je, da prebivalci osebni avtomobil uporabljajo tudi v primerih, ko so njihove poti kratke in bi jih lahko opravili peš ali s kolesom.

Rast števila avtomobilov in njihova prekomerna raba imata številne negativne posledice. Slabša se dostopnost za prebivalce, ki ne morejo ali ne smejo voziti avtomobila. Povečujejo se prevozna revščina in stroški gospodinjstev za mobilnost. Slabša se prometna varnost, predvsem za najbolj

ogrožene skupine prebivalcev. Krepijo se negativni vplivi na zdravje, prostor in okolje. Z osebniimi avtomobili je v Občini Razkrižje opravljena večina vseh dnevnih poti.

DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Občina pripravlja OCPS skupaj z občinami, ki imajo izkušnje z umirjanjem prometa in upravljanjem parkiranja. To predstavlja priložnost za prenos dobrih praks že med sosedi. Majhnost občine in kratke razdalje imajo ob predpostavki, da se izboljšajo infrastruktura za hojo in kolesarjenje ter povezave javnega prevoza, velik potencial za prenos znatnega dela poti iz avtomobilov na alternative.

Dosežki občine na tem področju obsegajo dolgoletni trud občine za urejanje in obnovo cestnega omrežja v občini, kar je še posebej zahtevno zaradi njene lege ob državni meji s Hrvaško ter s tem povezanimi arbitražnimi sporazumi. Občini je v osrednjem poseljenem območju, kjer sta tudi upravno in vzgojno-izobraževalno središče, uspelo v okviru prenove cest poleg vozišč urediti tudi avtobusna postajališča in ustrezno široke pločnike, izvedla pa je tudi že nekaj ukrepov upravljanja motornega prometa, denimo pri sedežu občine.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

- Ob upoštevanju vizije in ciljev, ključnih izzivov in priložnosti ter zastavljene smeri ukrepanja se bo občina v prihodnjih letih na področju cestnega prometa osredotočila na tri glavne prioritete:
- **Obravnava nevarnih točk.**
 - **Umirjanje in zmanjšanje avtomobilskega prometa.**
 - **Upravljanje tranzita.**

SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju cestnega prometa bomo spremljali z uporabo dveh kazalnikov. Prav tako smo opredelili ciljne vrednosti, ki jih želimo doseči v okviru sedemletnega obdobja uresničevanja strategije.

Preglednica 6: Kazalnika spremljanja učinkovitosti strategije na področju cestnega prometa

KAZALNIK	OPIS CILJNE VREDNOSTI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila prometnih nesreč izven naselja na največ 1,5 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	3 (2020–2022)	2 (2029–2031)
Hitrost motornega prometa	Zmanjšanje števila prekoračitev hitrosti v naseljih za 30 % do leta 2032	56 % (2024)	39 % (2031)



SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti o izvedbi so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju *Zaveze, ki uresničujejo vizijo* na koncu dokumenta.

Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

Splošno stanje cestnega omrežja v občini je slabo, veliko cestišč je poškodovanih ali dotrajanih, na nekaterih odsekih so ceste pogosto poplavljene. Zato bo občina na podlagi sistematičnih analiz prometne varnosti in ocene stanja infrastrukture prednostno izvajala obnovo najbolj kritičnih odsekov ter uvajala ciljno usmerjene varnostne ukrepe. To bo zajemalo redna popravila in sanacije poškodb na vozišču kot so razpoke, udarne jame in posedki, čiščenje odvodnih sistemov, urejanje bankin, vzdrževanje obcestnega rastja in odpravo poškodb, nastalih zaradi vremenskih vplivov (predvsem poplav in zime) ter vsakodnevne uporabe.

Sredstva za redno vzdrževanje cestne infrastrukture bodo usmerjena v optimizirano in dolgoročno učinkovito upravljanje, s ciljem podaljševanja življenjske dobe prometnic ter zniževanja stroškov. Sočasno bo ob vsakem tovrstnem posegu sistematično proučena možnost za izboljšanje pogojev za trajnostne oblike mobilnosti ter zagotovljena ustrezna prevoznost za potrebe intervencijskih služb.

Občina bo pristopila tudi k urejanju in sistematičnemu vzdrževanju javne razsvetljave s

poudarkom na energetski učinkovitosti, uporabi sodobnih tehnologij ter izboljšanju varnosti in kakovosti bivanja v javnem prostoru. Aktivnosti bodo vključevale postopno prenovu zastarelih svetilnih teles, optimizacijo svetlobnih tokov za zmanjševanje svetlobnega onesnaževanja ter zagotavljanje skladnosti razsvetljave s standardi trajnostnega urbanega razvoja.

Jasna in ustrezno nameščena prometna signalizacija ter dobro vidne talne oznake so ključne za zagotavljanje varnosti in pretočnosti prometa. Zato se bodo izvajali sistematično vzdrževanje, obnova ter nadgradnja vertikalne in horizontalne prometne signalizacije in svetlobne prometne opreme. Aktivnosti bodo obsegale redno posodabljanje prometnih znakov, signalizacijskih naprav ter talnih označb, s poudarkom na izboljšanju vidljivosti, preglednosti in usmerjanju prometnih tokov (s poudarkom na preusmerjanju tovornega prometa na glavne ceste). Posebna pozornost bo namenjena območjem v neposredni bližini vzgojno-izobraževalnih ustanov, križiščem ter prehodom za pešce, kjer je pomembno zagotavljati maksimalno varnost vseh udeležencev v prometu.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- *Izboljšanje prometne infrastrukture ter povečanje varnosti.*
- *Redno vzdrževanje cestnega omrežja.*
- *Ureditev in vzdrževanje javne razsvetljave.*
- *Izboljšanje prometne signalizacije in nadzora.*

Upravljanje motornega prometa

Umirjanje motornega prometa je ena od praks upravljanja motornega prometa, ki se v sodobnem času vse bolj razvija, saj njeni celoviti pristopi, ki vključujejo preobrazbo uličnega prostora, dokazano prispevajo k večji varnosti pešcev, kolesarjev in drugih udeležencev v prometu, hkrati pa zmanjšujejo hrup in onesnaženje zaradi motornega prometa. Intervencije vključujejo omejevanje hitrosti, preurejanje vozišč in križišč, uvajanje skupnega prometnega prostora, postavitve hitrostnih ovir, izboljšanje javnih odprtih površin. Njihov namen je ustvarjanje prijaznejšega in varnejšega okolja za vse uporabnike cestnega prostora. Posebna pozornost bo namenjena območju upravnega središča Šafarsko, šolskim potem ter osrednjim turističnim točkam. Upravljanje motornega prometa bo tudi del celovitega ukrepa urejanja in ozelenitve javnega prostora ter vaških jeder, opisanega v stebru o načrtovanju.

Za podporo ukrepom umirjanja prometa bo občina pristopila k nakupu in namestitvi stacionarnih merilnikov hitrosti ter prikazovalnikov hitrosti, ki bodo postavljeni na kritičnih lokacijah z vidika prometne varnosti. Cilj ukrepa je trajno znižanje povprečnih hitrosti, povečanje spoštovanja prometnih predpisov ter izboljšanje subjektivnega občutka varnosti ranljivih skupin v prometu. Uporaba teh tehnologij bo usklajena s podatkovno podprtimi analizami prometnih tokov in prednostnimi ocenjevalnimi kartami prometne varnosti.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- *Umirjanje motornega prometa.*
- *Nabava in namestitev stacionarnih radarjev ter prikazovalnikov hitrosti in vzdrževanje naprav.*
- *Upravljanje parkiranja na ključnih ciljnih poti.*
- *Urejanje e-polnilnic za osebne avtomobile.*
- *Urejanje in ozelenitev javnega prostora ter vaških jeder.*

Uporabniku prijazno upravljanje parkiranja zahteva celostno obravnavo parkiranja na celotnem območju naselja oziroma občine. S strožimi režimi in zadostno frekvenco nadzora zagotavlja razpoložljivost prostih mest na ključnih ciljnih poti, z označbami pa krajša iskalni čas parkirnega prostora. Zagotavlja tudi primerno lokacijo in opremljenost parkirišč za gibalno ovirane osebe, vozila na alternativni pogon ter za tovornjake in avtobuse. Z upravljanjem parkiranja lahko reguliramo delež poti, opravljenih z avtomobilom, in količino potrebnih parkirnih mest. Za izboljšanje dostopnosti ključnih ciljev poti bo občina uvedla elemente upravljanja parkiranja, kot so časovno omejeno parkiranje, nadzor nad parkiranimi vozili in usmerjanje uporabnikov na urejene parkirne površine. Proučene bodo obstoječe kapacitete in potrebe glede parkirnih mest, tako da bo občina lahko na področju urejanja parkirnih mest sprejela premišljene odločitve.

V okviru prehoda na trajnostno mobilnost in spodbujanja rabe električnih vozil bo občina načrtovala postavitve javno dostopnih e-polnilnic za osebne avtomobile na lokacijah kot so parkirišča javnih ustanov in turistične destinacije. Postavitev polnilnic bo potekala skladno s smernicami za razvoj pametnih omrežij in energetske učinkovitosti.



AKCIJSKI NAČRT

ZAVEZE, KI URESNIČUJEJO VIZIJO

Vsaka strategija postane uresničljiva z akcijskim načrtom. Podrobno načrtovanje odgovornosti, časovnih okvirov in finančnih obveznosti, ki izhajajo iz strateških odločitev, je nujno za uspešno uresničevanje zavez. OCPS zato vsebuje seznam ukrepov za izvedbo v naslednjih sedmih letih (do konca leta 2032), skupaj s predvidenimi stroški, časovnim razporedom po letih, odgovornostmi za izvedbo ter oceno zahtevnosti. Nabor ukrepov je izdelan tako, da kar najbolj učinkovito pripomore k doseganju strateških ciljev ter uresničevanju vizije razvoja prometa v občini. Ukrepi so bili opredeljeni na podlagi rezultatov analize obstoječega stanja, prioritet občine, potreb ključnih deležnikov, mnenja splošne javnosti in izkušenj od drugod. Znotraj posameznega stebra so združeni v svežnje, ki obravnavajo posamezno tematsko področje. Akcijski načrt je potrdil občinski svet.

UVELJAVLJANJE CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA

01

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028		2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
Komunikacija z višjimi upravnimi ravni glede financiranja in izvedbe projektov											
Prizadevanje za hitrejšo uresničitev že načrtovanih in z državo dogovorjenih projektov: državna cesta s krožiščem, kolesarskim pasom in hodnikom za pešce na območju Razkrižje sever	15.000 €	340.000 €	1.200.000 €							RS, OR	Velika
Prizadevanje za hitrejšo uresničitev že načrtovanih in z državo dogovorjenih projektov: investicije v občinske ceste na podlagi s sporazumom dogovorjenih arbitražnih cest (ZUVRAS)	17.000 €	2.100.000 €	2.100.000 €	2.000.000 €		2.000.000 €				RS, OR	Velika
Prizadevanje za hitrejšo uresničitev že načrtovanih in z državo dogovorjenih projektov: ureditve v naseljih Gibina, Razkrižje, Stroča vas (križišče za Presiko)			50.000 €	150.000 €		770.000 €				RS	Velika
Prizadevanje na regionalni in nacionalni ravni za povečanje državnih sredstev za izvedbo s prometom povezanih projektov	60.000 €	80.000 €	70.000 €	70.000 €						RS	Velika
Strateško celostno prometno načrtovanje											
Izdelava in prenova OCPS	21.700 €								30.000 €	OR, ZI	Srednja
Imenovanje in delovanje odgovornih oseb za izvajanje, objavo in spremljanje učinkov OCPS	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov		Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OR	Majhna
Zagotovitev izvajanja OCPS z rednim vključevanjem ukrepov v vsakoletni proračun	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov		Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OR	Velika
Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi RCPS	Brez stroškov	250 €								OR, ZI	Srednja
Celoviti ukrepi											
Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje v občini in navezav v druge občine	10.000 €	20.000 €	500 €	500 €		500 €	500 €	500 €	500 €	OR, ZI	Srednja
Urejanje in ozelenitev javnega prostora ter vaških jeder	120.000 €	715.000 €	255.000 €							OR	Velika
Priprava projektne dokumentacije za državne razpise izvajanja OCPS	1.500 €	3.500 €								OR	Srednja
Celostno načrtovanje infrastrukture s poudarkom na urejanju površin za hojo in kolesarjenje	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov		Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OR	Srednja
Izvajanje presoj prometne varnosti in realizacija ukrepov	7.000 €									OR	Srednja
Posodabljanje načrta šolskih poti	500 €					500 €				OR	Majhna
Prenos lastništva občinskih javnih poti	8.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €		5.000 €				OR	Srednja

Uporabljene kratice:

MOPE = Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo;

OCPS = občinska celostna prometna strategija;

OR = Občina Razkrižje;

RCPS = regionalna celostna prometna strategija;

RS = Republika Slovenija;

ZI = zunanji izvajalec.



Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028		2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
Krepitev lokalnega gospodarstva											
Razvijanje turističnih atrakcij	740 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €		740 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	RS, OR	Velika
Ustanovitev industrijske cone	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €		1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	RS, OR	Velika
Spremljanje in vrednotenje učinkov											
Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE	1.000 €	1000 €	1.000 €	1.000 €		1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	OR, ZI	Majhna
Nakup in postavitev števca prometa ter zbiranje podatkov	500 €	250 €	250 €	250 €		250 €	250 €	250 €	250 €	OR	Majhna
Nakup in postavitev merilca kakovosti zraka ter zbiranje podatkov	500 €	250 €	250 €	250 €		250 €	250 €	250 €	250 €	OR	Majhna
Ureditev državnih števcov prometa	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov							OR, RS	Srednja
Vključevanje javnosti in promocija dosežkov											
Promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne aktivnosti za vse stebre	12.200 €	500 €	500 €	500 €		500 €	500 €	500 €	500 €	OR, ZI	Srednja
Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja	200 €	200 €	200 €	200 €		200 €	200 €	200 €	200 €	OR, ZI	Srednja



ZAGOTAVLJANJE POGOJEV ZA HOJO

02

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028		2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
Celovito načrtovanje na področju hoje											
Vzpostavljanje sklenjenega omrežja pločnikov, pešpoti in povezav za hojo	500 €	500 €	10.000 €	1.000 €		1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	OR, ZI	Velika
Urejanje varnih šolskih poti v naseljih in med njimi	30.000 €	10.000 €	5.000 €	5.000 €		5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	OR, ZI	Srednja
Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje v občini in navezav v druge občine	*										
Urejanje in ozelenitev javnega prostora ter vaških jeder	*										
Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo											
Redno vzdrževanje infrastrukture za hojo	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €		1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	OR, ZI	Srednja
Ureditev manjkajočih prehodov za pešce na varnih in smiselnih lokacijah	20.000 €	30.000 €								OR, ZI	Srednja
Izboljšanje ulične razsvetljave na površinah za hojo	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €		5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	OR, ZI	Srednja
Odprava ovir za osebe z omejeno mobilnostjo na ključnih povezavah za hojo	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €		2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	OR, ZI	Srednja

Uporabljene kratice:

OR = Občina Razkrižje;

ZI = zunanji izvajalec.

* Opomba: Ukrep je del stebra načrtovanje, kjer je tudi podrobno opisan. Zaradi navezave na hojo je zapisan tudi na tem mestu.



UREJANJE POVEZAV ZA KOLESARJENJE

03

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028		2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
Celovito načrtovanje na področju kolesarjenja											
Strategija razvoja kolesarjenja v občini in navezav na sosednja območja	20.000 €									OR, ZI	Srednja
Aktivnosti občine pri vzpostavljanju državne kolesarske mreže skozi Občino Razkrižje	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €		1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	OR	Srednja
Koordinacija občine pri vzpostavljanju sklenjene mreže kolesarskih povezav znotraj občine in do drugih občin	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €		1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	OR	Srednja
Koordinacija občine pri razvoju kolesarskih povezav s poudarjeno estetsko in turistično vrednostjo	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €		1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	OR	Srednja
Urejanje in ozelenitev javnega prostora ter vaških jeder	*										
Zagotavljanje kakovostne infrastrukture in podpornih storitev za kolesarjenje											
Redno vzdrževanje in nadgradnja kolesarske infrastrukture	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €		2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	OR, ZI	Majhna
Ureditev varnih prečkanj cest za kolesarje v križiščih		5.000 €	5.000 €	5.000 €						OR, ZI	Majhna
Opremljanje ciljev poti s kakovostnimi stojali za kolesa	5.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €		1.000 €				OR, ZI	Majhna
Nabava električnih koles in izposoja občanom	12.000 €	12.000 €	12.000 €	12.000 €		500 €	500 €	500 €	500 €	OR	Srednja
Vzpostavitev sistema izposoje koles		2.000 €	2.000 €	500 €		500 €	500 €	500 €	500 €	OR, ZI	Srednja

Uporabljene kratice:

OR = Občina Razkrižje

ZI = zunanji izvajalec.

* Opomba: Ukrep je del stebra načrtovanje, kjer je tudi podrobno opisan. Zaradi navezave na hojo je zapisan tudi na tem mestu.



KREPITEV JAVNEGA PREVOZA

04

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028		2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
Upravljanje in izboljšanje ponudbe javnega prevoza											
Podajanje pobud za izboljšanje avtobusnih povezav	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov		Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OR	Majhna
Zagotavljanje in upravljanje šolskih prevozov	20.500 €	20.500 €	20.500 €	20.500 €						OV	Srednja
Zagotavljanje in upravljanje prevozov za starejše	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €		5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	OR	Velika
Upravljanje in izboljšanje ponudbe javnega prevoza											
Ureditev avtobusnih postajališč izven naselij		10.000 €								OR, ZI	Srednja
Urejanje opremljenosti avtobusnih postajališč		1.000 €				1.000 €			1.000 €	OR, ZI	Srednja

Uporabljene kratice:
OR = Občina Razkrižje
ZI = zunanji izvajalec.



UPRAVLJANJE CESTNEGA PROMETA

05

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028		2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja											
Izboljšanje prometne infrastrukture ter povečanje varnosti	5.000 €	10.000 €	10.000 €	7.000 €		7.000 €	7.000 €	7.000 €	7.000 €	OR, VOC	Srednja
Redno vzdrževanje cestnega omrežja	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €		15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	OR, VOC	Srednja
Ureditev in vzdrževanje javne razsvetljave	11.000 €	7.000 €	7.000 €	7.000 €		5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	OR, ZI	Srednja
Izboljšanje prometne signalizacije in nadzora	10.000 €	5.000 €	2.000 €	3.000 €		2.000 €	3.000 €	2.000 €	3.000 €	OR, VOC	Majhna
Upravljanje motornega prometa											
Umirjanje motornega prometa	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €						OR, ZI, VOC	Velika
Nabava in namestitev stacionarnih radarjev ter prikazovalnikov hitrosti in vzdrževanje naprav	3.000 €	40.000 €	1.000 €	1.000 €		1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	OR, VOC	Srednja
Upravljanje parkiranja na ključnih ciljnih poti	20.000 €	10.000 €								OR, ZI	Velika
Urejanje e-polnilnic za osebne avtomobile	12.000 €									OR, ZI	Srednja
Urejanje in ozelenitev javnega prostora ter vaških jeder	*										

Uporabljene kratice:
OR = Občina Razkrižje;
ZI = zunanji izvajalec.
VOC = vzdrževalec občinskih cest
* Opomba: Ukrep je del stebra načrtovanje, kjer je tudi podrobno opisan. Zaradi navezave na hojo je zapisan tudi na tem mestu.





Za varno, dostopno in povezano skupnost brez meja
OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE RAZKRIŽJE 2025–2032

IZDALA IN ZALOŽILA
Občina Razkrižje, Šafarsko 42, 9246 Razkrižje

junij 2025

AVTORJI
Mojca Balant, Aljaž Plevnik, Luka Mladenovič, Andraž Hudoklin (vsi UIRS)
Katja Karba, Tadeja Horvat, Patricija Pregelj (vse RA Sinergija, d. o. o.)
Mateja Kukovec (ZUM, d. o. o.)

PRESOJA KAKOVOSTI
Jernej Vozelj

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) za Občino Razkrižje je nastala v konzorcijskem partnerstvu občin Ljutomer, Križevci, Razkrižje in Veržej, ki je za izdelavo OCPS kandidiralo na javnem razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij. Operacijo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

IZVAJALCI
Razvojna agencija Sinergija, d. o. o., Martjanci
Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Ljubljana
ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje, d. o. o., Maribor

FOTOGRAFIJE
Teodor Žalik, Patricija Pregelj, arhiv Občine Razkrižje in arhiv avtorjev

OBLIKOVNA ZASNOVA IN POSTAVITEV
Veronika Ščetinin, Mojca Balant

UREDILA
Mateja Kurir



Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani
COBISS.SI-ID 241324547
ISBN 978-961-96105-3-4 (PDF)

