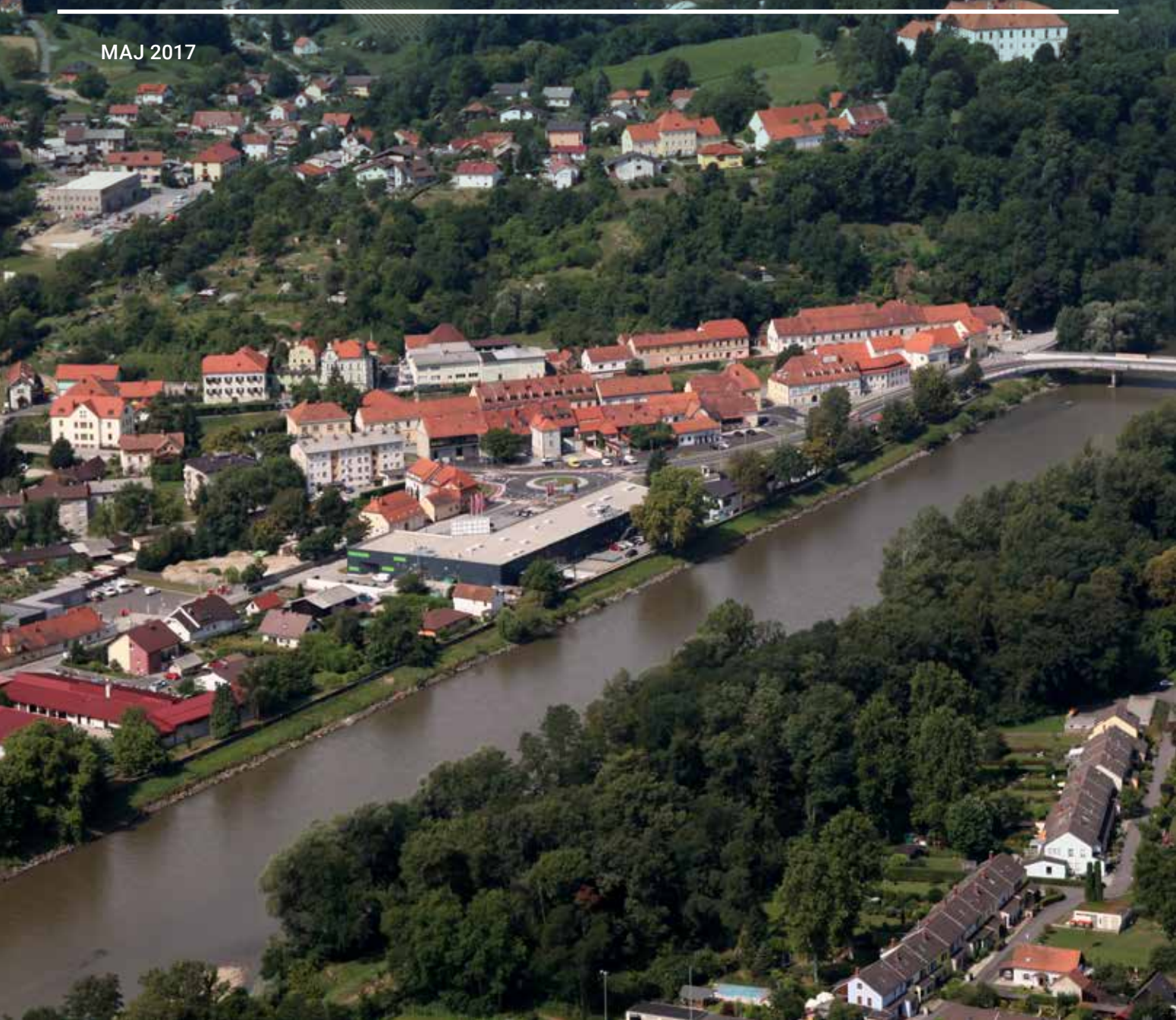


# S trajnostno mobilnostjo do urejenega, dostopnega in varnega prostora

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE GORNJA RADGONA

MAJ 2017



S trajnostno mobilnostjo do urejenega, dostopnega in varnega prostora  
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE GORNJA RADGONA

**ZALOŽNIK**

Občina Gornja Radgona  
Partizanska cesta 13  
9250 Gornja Radgona

Maj 2017

**NAKLADA**

200 izvodov

**AVTORJI**

Peter Beznec  
Leon Čigüt  
Darja Čerpnjak Horvat  
Simon Dettelbach  
Katja Karba  
Tadeja Madjar Stajnko  
Mojca Makovec Haložan  
Alenka Šumak

**SODELAVCI**

Valerija Gomboc  
Simona Kelemen  
Barbara Legen  
Tatjana Methans  
Silva Nemeš  
Robert Rijavec  
Simona Rožman  
Ana Šabjan  
Darja Šemrov

Prometna strategija občine Gornja Radgona je nastala v okviru projekta »Celostne prometne strategije«, naložbo »Izdelava Celostne prometne strategije« sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz kohezijskega sklada v okviru operativnega programa.

**IZVAJALCI**

ZEU družba za načrtovanje in inženiring d.o.o.  
Staneta Rozmana 5  
9000 Murska Sobota

Razvojna agencija Sinergija  
Kranjčeva ul. 3  
9226 Moravske Toplice

Center za zdravje in razvoj Murska Sobota  
Ulica arhitekta Novaka 2B  
9000 Murska Sobota

**PODIZVAJALCI**

Univerza v Ljubljani  
Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo  
Prometnotehniški inštitut  
Jamova 2  
1000 Ljubljana

**FOTOGRAFIJE**

Simon Dettelbach  
Katja Karba  
Milan Klemenčič  
Mojca Makovec Haložan  
Silva Nemeš  
Alenka Šumak

**VIRI**

[http://www.focus.si/files/Publikacije/trajnostna\\_mobilnost.pdf](http://www.focus.si/files/Publikacije/trajnostna_mobilnost.pdf)  
[http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/TM\\_Brosura\\_FINAL\\_Civitas.pdf](http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/TM_Brosura_FINAL_Civitas.pdf)  
Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ljubljana, 2012.

**OBDELAVA BESEDILA IN VSEBINSKA UREDITEV**

Termina, korporativno komuniciranje, Renate Toplak, s.p.

**OBLIKOVANJE IN GRAFIČNA POSTAVITEV**

INSTINKT d.o.o.

# S trajnostno mobilnostjo do urejenega, dostopnega in varnega prostora

## CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE GORNJA RADGONA

### KAZALO

Gornja Radgona prvič do celostne prometne strategije .....	5
Namen dokumenta celostna prometna strategija .....	6
Trajnostni razvoj in načrtovanje prometa .....	9
Pogled na sedanost za uspešno prihodnost – presek prometa .....	12
Trdni temelji za mehkejšo mobilnost – kaj pravijo prebivalci. ....	17
Izzivi in priložnosti pomenijo spremembe na bolje .....	19
V kakšni občini želimo bivati .....	21
5 strateških stebrov .....	23
Strateški steber: peš promet .....	24
Strateški steber: kolesarski promet .....	28
Strateški steber: javni potniški promet .....	33
Strateški steber: motorni promet .....	36
Strateški steber: skupni podporni ukrepi trajnostne mobilnosti. ....	39

## VSTOPIMO V OKOLJU PRIJAZNO NAČRTOVANJE PROMETA

Prihodnost ostaja mobilna, vendar trajnostna, kakovostna in skladna s potrebami okolja in prebivalcev. Pomembno je, da prisluhnemo tako ljudem kot naravi, saj lahko skupaj (so)oblikujemo naš življenjski prostor v skupnosti. Uspešno in premišljeno načrtovanje prometa bo imelo ključen vpliv na prihodnje odločitve in rešitve, ki bodo spreminjale in sooblikovale prihodnost ter življenje v občini Gornja Radgona. (V)stopite z nami v prometno prijazno prihodnost.

Ena izmed fizioloških potreb človeka je, da hodi ter dnevno uporablja svojo moč in telo – svoj »motor« za lastno premikanje. Pri tem ni treba izgubljati besed ter iskati in prikazovati rezultatov raziskav na tem področju, saj gibanje dokazano krepi telesno in mentalno zdravje ter spodbuja uspeh v šoli in službi, nenazadnje pa tisti, ki veliko hodijo peš in kolesarijo, preživijo tudi manj časa na bolniškem dopustu. Hoja in kolesarjenje vse našteto omogočita na celosten način, brez negativnih ter dodatnih vplivov na okolje, ki je že tako preobremenjeno z onesnaženostjo in avtomobilsko pločevino.

Občina Gornja Radgona se prvič premišljeno in učinkovito podaja na novo, drugačno pot – na pot trajnostne mobilnosti, ki si prizadeva predvsem za manj uporabe osebnih avtomobilov, saj si v prihodnje želi hoditi po tej poti.

Danes se v občini srečujemo z zastoji, hrupom in onesnaženjem bivalnega okolja zaradi motornega prometa, z neurejeno ali pomanjkljivo infrastrukturo za pešce ter kolesarje in z neuporabo oziroma upadom uporabe javnega prevoza. Vse našteto botruje prekomerni uporabi osebnih avtomobilov, predvsem pri opravljanju povsem vsakdanjih opravil, kot so pot v službo, trgovino, šolo in podobno.

Celostna prometna strategija občine Gornja Radgona namenja posebno pozornost hoji, kolesarjenju, javnemu potniškemu prometu in šele na koncu motornemu prometu, ki ga ta strategija sicer ne

izključuje v celoti, ga pa tudi ne izpostavlja. Celostna prometna strategija bo ustvarila temelje za trajnostni razvoj in za več socialne vključenosti ter boljši ekonomski položaj cele lokalne skupnosti.

Morda na prvi pogled ni opaziti, da bi se občina srečevala s prometnimi težavami, toda analiza je navkljub majhnosti občine pokazala, da se tudi Gornja Radgona spopada z ovirami tako na področju mobilnosti kot prometa.

»Prihodnost prometa v občini Gornja Radgona bo drugačna, saj trajnostna mobilnost vključuje vse oblike gibanja in ustvarja urejen, dostopen ter varen prostor.«

Pripravljen dokument stremi v smer trajnostnega upravljanja in načrtovanja prometa v mestu in občini. Dobri primeri prakse iz tujine in domačih krajev potrjujejo in izpostavljajo dejstvo, da je s trajnostno naravnano mobilnostjo lažje iskati rešitve in določati nadaljnje ukrepe. Finančna sredstva za tako oblikovane ukrepe so lahko nižja kot pri velikih infrastrukturnih investicijah, učinki pa večji in trajnostni. Najpomembnejše za naslednje generacije pa je to, da se s trajnostno mobilnostjo lahko izognemo večjim posegom v naravo in da so taki ukrepi prijazni do ljudi, saj izdatno prispevajo k boljši kakovosti bivanja in življenja v lokalni skupnosti.

## BODIMO MED PRVIMI MESTI PRI NAS, KI TRAJNOSTNO NAČRTUJEJO IN NAČRTOVANO IZVEDEJO

Pri pripravi Celostne prometne strategije v okviru mobilnosti v občini Gornja Radgona smo sledili vsem ustreznim sodobnim smernicam prostorskega in prometnega načrtovanja. Prostorsko in prometno načrtovanje bo aktivno vplivalo na oblikovanje bodočih potovalnih navad v naši občini. Pri načrtovanju in urejanju prometa bodo v prihodnje imeli prednost predvsem otroci, mladostniki, mame z dojenčki, osebe z omejeno mobilnostjo, starejši, pešci in kolesarji. Brez avtomobilov sicer tudi v prihodnosti ne bo šlo, vendar pa si prizadevamo, da bi bila njihova uporaba smotrnejša in prijaznejša do prebivalcev in okolja.

Z novim pristopom k načrtovanju prometa v Evropski uniji je tudi Slovenija prevzela celostno, novo in uspešno prakso načrtovanja prometa, ki je usmerjena v spodbujanje hoje, kolesarjenja, uporabe javnega prevoza in drugih alternativnih oblik potovanja.

Tako je načrtovanje trajnostne mobilnosti postalo prilagojeno slovenskemu prostoru, srednje velika in manjša mesta, kot je tudi Gornja Radgona, pa dobivajo priložnost za celovit pristop k načrtovanju razvoja mobilnosti. Takšno sodobno, celostno in učinkovito načrtovanje prometa bo v prihodnje ustvarjalo pogoje za trajnostni razvoj prometa v naši občini. V Sloveniji se je nekaj mest, ki so večja ali približno enako velika kot Gornja Radgona, že uspešno podalo na pot celostnega in načrtnega premika k trajnostnemu prometnemu sistemu. Pridružimo se jim tudi mi in bodimo med prvimi mesti, ki v svoji prometni ureditvi zajemamo vse oblike gibanja.

### OZADJE

Občina Gornja Radgona je leta 2015 uspešno kandidirala na javnem razpisu za sofinanciranje operacij »Celostne prometne strategije« v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, prednostna os št. 4.: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostna naložba št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi, specifični cilj:

razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih (v nadaljevanju: operativni program).

**Predmet javnega razpisa je bil izdelava Celostne prometne strategije za občino Gornja Radgona.**

Naložbo »Izdelava Celostne prometne strategije« sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada v okviru Operativnega programa.

Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije bo razpisalo tudi sredstva za izvedbo ukrepov, kot so varni dostopi do postaj in postajališč javnega potniškega prometa, stojala in nadstrešnice za kolesa, sistem P+R, postajališča javnega potniškega prometa, pločniki, kolesarske steze, ukrepi trajnostne parkirne politike, omejevanje prometa v mestnih jedrih za osebni promet, zelena mestna logistika, sodobne tehnologije za upravljanje mobilnosti in izobraževalno ozaveščevalne dejavnosti o trajnostni mobilnosti.

### ZAKAJ JE CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA DRUGAČNA

Sofinanciranje priprave Celostnih prometnih strategij je eden prvih večjih projektov, ki podpirajo in spodbujajo trajnostno mobilnost v Sloveniji. Doslej so se namreč, posebej na ravni občin, izvajali le posamezni mobilnostni ukrepi. S pripravo celostnih prometnih strategij pa se je pričelo strateško načrtovanje, ki daje potrebno podlago za izvajanje

### POGLEJMO V EVROPSKO UNIJO

Evropa je že sredi 90-ih ugotovila, da se duši v izpušnih plinih in hrupu avtomobilov, ne da bi se pri tem njena mobilnost povečevala. Bela knjiga o transportu iz leta 1992 je kot osnovni cilj evropske transportne politike postavila odpiranje trga transportnih storitev. Rezultat so bile nižje cene transporta in večje povpraševanje po cestnem prometu. Zaradi tega je Evropska Komisija leta 2001 izdelala novo transportno politiko - belo knjigo Evropska transportna politika za 2010: čas za odločitve. Le-ta predlaga okoli 60 ukrepov, ki bi nas lahko pripeljali do bolj trajnostne mobilnosti. Na osnovi bele knjige iz 2001 je Evropska komisija izdala še vrsto strategij in programov, katerih glavne smernice so:

- spodbujanje preprečevanja, ne pa reševanje posledic,
- zaščita okolja in povečanje učinkovitosti,
- razcepiti vez med gospodarskim razvojem in povečanjem transporta,
- enakopravnost različnih vrst transporta,
- novi regulativni in marketinški pristopi,
- sprememba trendov v rasti števila vozil in lastnine vozil,
- zmanjšanje odvisnosti od nafte in cestnega prometa.

### KAKO JE PRI NAS?

Vstop v EU je zaradi nepripravljenosti na posledice vstopa na področju transporta povzročil 70% dvig cestnega prevoza. Poleg tega Slovenija v zadnjih letih ugotavlja, da prav tako ni imuna na druge negativne učinke prometa. Zato je Ministrstvo za promet pripravilo novo Resolucijo o prometni politiki RS – Predvidljivo v skupno prihodnost. Resolucija Predvidljivo v skupno prihodnost je prvi poskus Slovenije, da bi se področje mobilnosti strateško uredilo. Ta resolucija sicer še ni sprejeta, je pa dober kazalnik, v katero smer se obrača naša prometna politika. Temeljni cilji prometne politike so:

- zagotavljanje zadovoljive mobilnosti
- učinkovita oskrba gospodarstva
- racionalna uporaba prometne infrastrukture
- varnost in učinkovitost prometnega sistema
- varovanje naravnega in kulturnega okolja
- smotrna raba javnih financ
- zviševanje dodane vrednosti storitev in
- zaposlovanje v prometnih dejavnostih.

VIR: [http://www.focus.si/files/Publikacije/trajnostna\\_mobilnost.pdf](http://www.focus.si/files/Publikacije/trajnostna_mobilnost.pdf)

posameznih ukrepov v praksi. Tako so ti ukrepi dobili tudi neko stopnjo legitimnosti, z dejstvom, da jih sprejema tako splošna kot strokovna javnost, pa še toliko večjo in močnejšo veljavo.

Celostna prometna strategija je strateški dokument, katerega osnovni cilj je vzpostaviti trajnostno načrtovanje prometa v občini. S Celostno prometno strategijo občina oriše svojo vizijo in cilje na področju prometa ter učinkovito zaporedje ukrepov, ki bodo zagotovili spremembo potovalnih navad prebivalcev v korist uporabe »mehkih« oblik prometa ter večje mobilnosti, dostopnosti, prometne varnosti in boljše podobe občine ter s tem poskrbeli tudi za manjši vpliv na okolje in za izboljšanje zdravja, pa tudi boljše kakovost bivanja.

Celostna prometna strategija pomeni preskok iz tradicionalnega v sodobno načrtovanje prometa, zato je taka strategija zelo pomembna za občino, ki lahko z njo vstopi v prihodnost in postane zgled drugim občinam na evropski ravni.

### KAJ ZAJEMA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Dokument Celostne prometne strategije vključuje analizo stanja, pomembne vrednote, razdelano vizijo prometnega razvoja, strateške cilje in pet ključnih stebrov ukrepanja. Glavni del Cestno prometne strategije zajema akcijski načrt ukrepov, ki so razdeljeni na pet osnovnih stebrov in predstavljajo konkretiziran del Celostne prometne strategije, ter podlago in vodilo za izvedbo zastavljenih ukrepov v roku naslednjih pet let.

### PREDNOSTI CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE ZA OBČINO GORNJA RADGONA

- Zmanjšanje prometnih zastojev
- Prijaznejše mesto z boljšo kakovostjo bivanja
- Omejitev onesnaženja in zmanjšanje porabe energije
- Izboljšana podoba in konkurenčnost mesta
- Aktivna vključitev prebivalcev in ključnih deležnikov v odločitve, ki so pomembne za njih
- Čistejše okolje in boljši zdravstveni pogoji za prebivalce
- Dostop do evropskih sredstev
- Dostopnost, varnost in urejenost mesta

Občina Gornja Radgona ima z že sprejetimi razvojnimi strategijami in dokumenti jasno začrtane smernice razvoja prometa v prihodnjih letih.

Te smernice potrjujejo, da je občina prepoznala potrebo po trajnostnem načrtovanju prometa in zagotavljanju boljših pogojev za kakovostno, urejeno, dostopno in varno življenje vseh skupin prebivalcev.

Danes ima občina ustrezne pogoje za razvoj učinkovitega, celostnega integriranega prometnega sistema, ki bo zadovoljil potrebe vseh skupin prebivalcev in podprl povečano povpraševanje v gospodarskih dejavnostih.

K trajnostnemu načrtovanju je občina pristopila tudi s pripravo in sprejemom *Občinskega prostorskega načrta Občine Gornja Radgona*, kjer so v določila odloka vključena načela trajnostnega pristopa načrtovanja prometa v občini. V okviru preteklega načrtovanja so bili sicer izdelani posamezni projekti, ki pa so podajali le parcialne rešitve in se vsebinsko med seboj niso povezovali. Tako so bili zgrajeni posamezni odseki kolesarskih stez in urejene pešpoti ter nekateri infrastrukturni objekti in naprave.

»Izvedba Celostne prometne strategije bo prispevala k ravnovesju med družbeno enakostjo, kakovostjo življenjskega okolja in uspešnem gospodarskem razvoju občine.«

Celostna prometna strategija predvideva prednostne ukrepe, ki so celostno naravnani ter hkrati izvedljivi, saj upoštevajo potrebe razvoja na eni strani ter razpoložljive finančne in človeške vire na drugi strani. V sklopu strategije je nastal strateški dokument, ki vključuje nov pristop k načrtovanju prometa in uvaja nove trajnostne metode načrtovanja.

Tovrstno načrtovanje pomeni, da bo v prihodnje v sooblikovanje prometa v občini aktivno vključeno prebivalstvo s svojimi potrebami in posebnostmi. Zavedamo se, da potovalnih navad ljudi ni mogoče spremeniti čez noč, zato ta pristop omogoča postopno sprejemanje in uvedbo zelenih pozitivnih sprememb. Ta cilj bomo dosegli na premišljen in strateški način, saj so pri tem potrebni tudi podpora z najvišje politične ravni občine, finančna sredstva, človeški viri in znanje. Prometna strategija, ki ponuja priložnost za prehod v sodobno in celovito načrtovanje prometa, se bo izvajala dolgoročno in premišljeno.

## KAKO POSKRBE TI, DA BO IMEL NOV PRISTOP ZA OBČINO POZITIVEN UČINEK

Celostno načrtovanje prometa je nov, drugačen in predvsem svež pristop, ki nadgrajuje obstoječe metode načrtovanja in upošteva načela vključevanja in sodelovanja različnih skupin javnosti ter strateškega razmišljanja in nenazadnje tudi (pre)vrednotenja. Celostno načrtovanje prometa s tem izpolnjuje potrebo naše občine po boljši kakovosti bivanja za današnje in prihodnje generacije. Za namene trajnostnega načrtovanja prometa je bil izbran preizkušen instrument Celostnega načrtovanja prometa (krajše CPN), na podlagi evropskih smernic pa so nastale tudi slovenskemu prostoru in občini prilagojene smernice za izdelavo pričujoče Celostne prometne strategije.

Vpeljava premišljenega in dobro razdelanega pristopa k sodobnemu načrtovanju prometa zagotavlja zelo dobre rezultate, ki se kažejo v pozitivnih izkušnjah drugih mest in držav, ki so se v preteklih letih že uspešno spopadla s tovrstno problematiko. Pri tem je treba poudariti, da vidne spremembe dosegajo samo tiste lokalne in mestne skupnosti, ki so si upale zastaviti in uresničiti konkretne cilje ter ukrepe, vsem njim pa je skupno vodilo to, da so na prvem mestu ljudje oziroma prebivalci ter lokalna skupnost in kakovostno življenje v njej, medtem ko sta promet in mobilnost orodji, ki prispevata k doseganju zastavljenih ciljev.

Pri procesu priprave občinske Celostne prometne strategije so bila upoštevana načela zgoraj prikazanega trajnostnega načrtovanja. S celovito in celostno strateško pripravo smo presegli stare modele in načine načrtovanja ter jih smiselno in smotno nadomestili s sodobnimi in preizkušenimi pristopi ter cilji.

Odločitve so bile sprejete v sodelovanju s ključnimi deležniki in prebivalci občine. Namen novega pristopa je jasen – izboljšati splošno javno podobo občine, kakovost bivanja za občane, mobilnost in dostopnost ter zagotoviti pozitivne učinke na okolje in zdravje prebivalcev.

### Ključne razlike med trajnostnim in tradicionalnim načinom načrtovanja prometa

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE MESTNEGA PROMETA	TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE MESTNEGA PROMETA
Osrednji predmet obravnave je infrastruktura	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem vseh relevantnih 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 sektorjev za zdravje, okolje in prostor
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje opcij glede na zastavljene cilje

VIR: [http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/TM\\_Brosura\\_FINAL\\_Civitas.pdf](http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/TM_Brosura_FINAL_Civitas.pdf)

# Kako smo se v občini lotili procesa novega načrtovanja prometa

## PROCES PRIPRAVE IN VKLJUČEVANJE STROKOVNE TER SPLOŠNE JAVNOSTI

Oblikovanje in izvedba priprave Celostne prometne strategije občine Gornja Radgona sta trajala eno leto. Pri pripravi dokumenta smo se zgledovali po smernicah Evropske unije, izkušnjah strateškega načrtovanja mestnega prometa v izbranih državah Evropske unije (Nemčija, Avstrija, Nizozemska, Francija ipd.) ter slovenskih smernicah za pripravo dokumenta.

Proces priprave je sestavljen iz 11 sklopov dejavnosti ter posameznih korakov znotraj vsakega sklopa. Dejavnosti priprave so potekale v časovnem in logičnem zaporedju ter na podlagi minimalnih standardov, ki jih je določilo Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije.

Koraki, ključni za pripravo dokumenta, obsegajo analizo stanja, opredelitev vrednot, vizije in ciljev, pripravo akcijskega načrta, izdelavo strategije ter sistema spremljanja in vrednotenja ter sprejetje osnutka dokumenta na seji občinskega sveta občine Gornja Radgona, na kateri je bil dokument obravnavan, 11. maja 2017 pa sta sledila razprava in njegovo sprejetje. Strategija je tako postala zakonita in sledila je razdelitev odgovornosti.

Na podlagi minimalnih standardov Ministrstva za infrastrukturo Republike Slovenije so bili v potek procesa vključeni številni javni dogodki, kot so javne razprave, delavnice s ključnimi deležniki, razstava, intervjuji, prireditve na prostem ter srečanja s predstavniki občine. Takšen celosten in celovit pristop je bil tudi za občino Gornja Radgona nekaj novega.

Vključevanje javnosti kot bistvenega elementa celostnega prometnega načrtovanja se v fazi projektiranja posameznih infrastrukturnih objektov ni izvajalo. Javnost je bila s posameznimi segmenti prometnih ureditev seznanjena le prek javno razgrnjenih prostorskih aktov lokalne skupnosti, občinskih prostorskih načrtov (krajše OPN) in občinskih podrobnih prostorskih načrtov (krajše OPPN).



V sklopu priprave Celostne prometne strategije dokumenta je eden ključnih procesov tudi vključevanje javnosti in ostalih ključnih deležnikov v občini. Strokovna javnost je bila vključena z izvedbo intervjujev.

Zainteresirana in splošna javnost je bila vključena z razpošiljanjem zloženek in izvedbo anket o analizi stanja prometa in potovalnih navadah prebivalcev v občini ter z objavo sporočil za javnost. V sklopu priprave so bili k procesu vabljeni tudi vidnejši deležniki iz različnih sektorjev – podjetja, društva in javne institucije. Njihova stališča in pogledi so občutno vplivali na potek procesa, izhodišča ter končne rezultate. Deležniki so ciljna skupina, ki ima pomembno nalogo pri odločanju in skupnem oblikovanju občinske prometne prihodnosti, saj slednjo Celostna prometna strategija v veliki meri gradi tudi zanje.

Splošna javnost oziroma prebivalci občine so tako dobili možnost sodelovanja tudi pri soodločanju, kar je za novo prometno strategijo tudi najpomembnejše. Na ta način bodo namreč prebivalci kasneje raje sodelovali pri izvedbi ukrepov.

Najbolj razveseljujoče od vsega je dejstvo, da so se prebivalci v fazi izvedbe anket o njihovih potovalnih navadah dobro odzvali, kar kaže na velik interes po

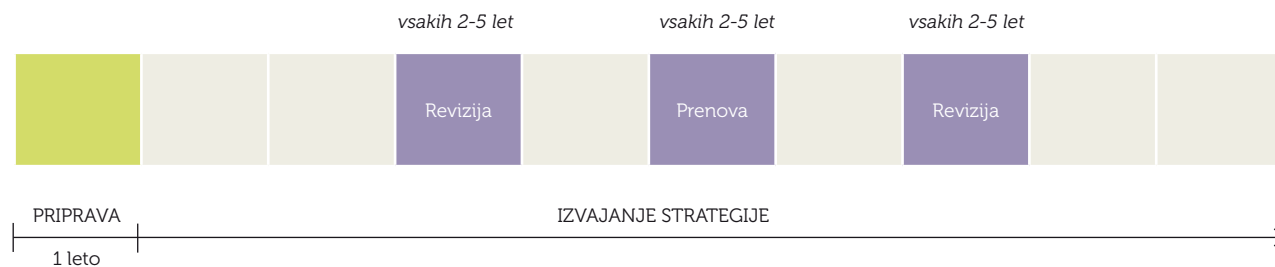
vključevanju javnosti v tovrstne dejavnosti in hkrati potrjuje, da je splošna javnost in s tem prebivalstvo občine Gornja Radgona pripravljeno na trajnostne in kakovostne spremembe v prihodnosti.

## OBMOČJE OBDELAVE

Dokument Celostne prometne strategije občine se osredotoča na prostor in prometni sistem občine Gornja Radgona v povezavi z regionalnim prometnim omrežjem. Dokument tako na podlagi navedenega zastavlja strateške in operative cilje, ciljne vrednosti ter ukrepe za celotno območje občine Gornja Radgona. V izvedbenem delu akta, tj. podrobnejšem »akcijskem načrtu« pa pripravljen strateški dokument vključuje posamezna območja mesta Gornja Radgona.

## ČASOVNI OKVIR

Dokument je izdelan kot dolgoročni strateški dokument za načrtovanje prometa. Tak pristop je razviden tudi iz zastavljenih ciljev in sprejete vizije. V podrobnejši in izvedbeni fazi »akcijski načrt« predvideva izvedbo ukrepov v petletnem časovnem obdobju. V času izvajanja Celostne prometne strategije občine Gornja Radgona je možna revizija dokumenta, po petih letih pa njegova prenova.



VIR: [http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/TM\\_Brosura\\_FINAL\\_Civitas.pdf](http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/TM_Brosura_FINAL_Civitas.pdf)

## PRESEK PROMETA V OBČINI GORNJA RADGONA

V preteklosti so bila urbana območja načrtovana tako, da so bila najbolj prijazna motornemu prometu in tudi občina Gornja Radgona je sledila takratnemu trendu. Zgrajene so bile prometnice in vpadnice, ki so bile prilagojene tranzitnemu ter obmejnemu prometu. Tovrstno načrtovanje in praksa pa sta v zadnjih desetletjih pokazala, da s takšnim načinom gradnje nismo rešili osnovnega problema prometne gneče, saj se je ta le povečala, posledično pa sta se povečala tudi onesnaževanje zaradi avtomobilskega prometa in število prometnih nesreč.

Občina Gornja Radgona je bila v prometnem smislu v času tranzicijskega obdobja, tj. skoraj dobri dve desetletji, žrtev tranzitnega prometa skozi mesto in okoliška naselja, kar je močno zaznamovalo to območje. Po dokončani avtocesti v smeri Maribor–Murska Sobota je bil pretežni del tranzitnega prometa speljan mimo mesta, kar je mesto in okoliška naselja zelo razbremenilo. Kljub trenutni razbremenitvi pa je treba razmisliti o dolgoročni rešitvi za preureditev razpršene prometne mreže mesta, tako da bo ta bolj logična, pretočna in tudi varna.

Osnovna prometna os skozi mesto še vedno poteka po regionalni cesti, tj. Partizanska cesta, ki povezuje mesti Maribor in Mursko Soboto, z njo pa sta neposredno povezana še odcepa za Avstrijo, ki

pomenita alternativno povezavo z Mursko Soboto in Slovenskimi goricami. S tem je osnovna prometna shema mesta videti kot dvojni prezrcaljeni »Y«, na katerega se navezuje preostalo prometno omrežje mesta.

Najbolj občutljivo je prometno stanje v starem mestnem jedru, kjer se je zaradi odstranitve carinskega bloka in nekaterih obremenjujočih dejavnosti sprostil prostor in preoblikovala njegova raba. Novo nastali prostor ponuja priložnost za premišljeno načrtovanje, kar pa vsekakor pogojuje nove prometne rešitve ožjega območja mesta glede na širšo vizijo njegove mobilnosti. Za občino in mesto Gornja Radgona je ključno tudi vprašanje avtobusne postaje, njene lokacije in dolgoročne ureditve.



### Motorni promet – edino prevozno sredstvo?

Osební avtomobil služi kot osnovno prevozno sredstvo tako prebivalcem občine Gornja Radgona kot večini državljanov Slovenije. Pogosto je osebni avtomobil poleg hoje edino možno sredstvo potovanja, ki predstavlja nekakšno ugodje in udobje, zaradi česar se je tovrstnemu načinu potovanja težko odpovedati.



Razgibani teren Slovenskih goric, ki zavzema večji del občine, ovira razvoj in porast okolju prijaznejših oblik mobilnosti, kot sta hoja, kolesarjenje ipd. Hitrost, dostopnost cilja in majhni, sprejemljivi stroški potovanja postavljajo osebni avtomobil daleč pred ostale načine potovanja.

Kljub slabim cestam je potovanje z osebnim avtomobilom še vedno najvarnejša oblika potovanja, če ne upoštevamo javnega potniškega prometa, pomanjkanje pločnikov in kolesarskih stez ter neutrujene bankine, nepregledne ceste ipd. pa prednostno izbiro osebnega avtomobila le še spodbujajo.

Občasno zgoščen promet in zastoji v občinskem središču voznikov ne odvrnejo od uporabe osebnega vozila. Mesto Gornja Radgona ima številne parkirne površine, ki so sicer neurejene, vendar omogočajo neposreden dostop do »vrat« izbrane točke. Na podlagi zgoraj naštetih dejstev tako večjega upada uporabe osebnih vozil pri potovanjih žal ni pričakovati, je pa z ustrezno prometno politiko mogoče spremeniti potovalne navade ljudi pri krajših potovanjih in na območju mestnega središča. Z ureditvijo ustreznih površin in omejevanjem brezplačnega parkiranja bomo v prihodnje skušali povečati delež kolesarjev in pešcev.



Z boljšo povezavo do avtoceste, predvsem za tovorna vozila iz vzhodnega dela mesta oziroma iz industrijske cone, se bodo možnosti za razvoj drugih načinov potovanj in mobilnega gibanja bistveno povečale.

## Javni potniški promet – nova priložnost za prebivalce na obeh straneh reke Mure

Razdrobljenost zaselkov in naselij v gričevnatem delu občine ne omogoča učinkovitega, časovno sprejemljivega in ekonomsko upravičenega javnega potniškega prometa. Ta je v minimalnem obsegu prisoten le na glavnih relacijah v nižinskem in ravninskem delu občine ter širše regije.

Veliko ljudi se zato namesto za avtobusni prevoz odloči za prevoz z osebnim avtomobilom, kar pa povzroča povečan obseg cestnega prometa, zastoje in posledično tudi počasnejši prevoz z javnimi cestnimi prevoznimi sredstvi. To je glavni razlog za upad avtobusnega prevoza. Negativna posledica takšnega trenda je npr. višanje cen avtobusnega prevoza zaradi kritja stroškov pri upadu potnikov, kar zopet privede do dodatnega zmanjšanja števila potnikov.

Glavnina javnega potniškega prometa v občini so trenutno šolski prevozi do dveh osnovnih šol.

Zastarela in dotrajana glavna avtobusna postaja odvrtača še tiste uporabnike, ki nimajo druge možnosti in ki so primorani uporabljati javni potniški promet. Kakovost javnega potniškega prometa je v tujini eden od pomembnejših kazalnikov razvitosti in kakovosti bivanja v občini, mestu ali naseljih. Čeprav se z večmilijonskimi mesti ne gre primerjati, se je treba zavedati dejstva, da lahko hitrejši, cenejši, varnejši in udobnejši javni potniški promet prinese vrsto ekonomskih, okoljskih in socialnih koristi.



Velika in še neizkoriščena priložnost za javni potniški promet je tudi možnost meddržavnega sodelovanja in povezovanja. Obseg dnevnih migracij delavcev iz občine z osebnimi avtomobili na levo stran reke Mure, tj. v Avstrijo, je mogoče z uvedbo sodobnih oblik javnega potniškega prometa ter multimodalnosti v prihodnje bistveno zmanjšati. Razvoj javnega potniškega prometa v tej smeri lahko v prihodnje privede tudi do medkulturnega in gospodarskega povezovanja obeh držav, sinergijski učinki takšnega sodelovanja pa so lahko dolgoročni ter strateško pomembni za obe državi.

Morebitna ponovna izgradnja železniškega mostu čez reko Muro ter povezava »slepega in mrtvega« tira z avstrijskim železniškim omrežjem bi prav tako spodbudili pomen te vizije.

Mesto Gornja Radgona je sicer premajhno, da bi lahko razvilo lasten primestni promet, lahko pa bi razvoj spodbudili z združitvijo tovrstnega prometa s sosednjo avstrijsko Radgono. Kljub temu pa znatnega povečanja primestnih potovanj z javnim potniškim prometom iz zalednih vasi v središče občine ni mogoče pričakovati.

## Hoja – neprivlačna, nepovezana, neurejena in neustrezna oblika potovanja, a hkrati tudi največja priložnost in izziv za prihodnost

Hoja med prebivalci občine Gornja Radgona ni prepoznana kot oblika potovanja, saj ne predstavlja privlačnega načina, ki bi si ga prebivalci izbrali za premagovanje vsakodnevnih kratkih relacij. Ugodni vplivi, ki jih ima hoja na zdravje, storilnost in okolje, prav tako niso prepoznani in ne uživajo večjega pomena. Za vsakodnevna kratka potovanja prebivalci tako običajno še vedno uporabljajo osebna vozila, tej odločitvi pa dodatno botrujejo še razpršenost naselij, razpršena poselitev oddaljenih zaselkov, nepovezano omrežje pešpoti in medsebojna oddaljenost nekaterih pomembnejših javnih institucij v mestu, na primer občine, zdravstvenega doma, osnovne šole, centra za socialno delo ipd.

Gost promet na relacijah Lomanoše–Gornja Radgona, Lutverci–Podgrad–Gornja Radgona, Črešnjevci–Gornja Radgona in Radenci–Gornja Radgona še dodatno krepi občutek »ogroženosti« in prebivalce odvrtača od hoje, kar je posebej opazno pri starejših udeležencih v cestnem prometu ter starših s soloobveznimi otroci.

Cestne povezave med naselji v zaledju, tj. Črešnjevci, Orehovci, Stavešinci, Negova, Zgornji Ivanjci, Spodnji Ivanjci, Radvenci, Lastomeri, Aženski Vrh, Police,

Spodnja Ščavnica itn., imajo urejene pešpoti le na krajših odsekih, pa še te večinoma potekajo znotraj naselij in ne med njimi.

Na nekaterih mestih hojo ovirajo tudi pomanjkljiva in neustrezno umeščena javna razsvetljava, preozke pešpoti, visoki robniki in slabo vzdrževana horizontalna prometna signalizacija. Prečkanje cest je marsikje oteženo zaradi neprimerno umeščenih in manjkajočih prehodov za pešce, gostega motornega prometa, pomanjkljive horizontalne prometne signalizacije in zbledelih talnih označb. Med prepletanjem kolesarjev in pešcev na skupnih prometnih površinah lahko nastanejo »konflikti«. Sprejeti načrti varnih šolskih poti predvidevajo gibanje učencev na lokacijah, kjer ni urejenih pločnikov, zato otroci hodijo ob robu ceste, kjer je hitrost omejena na 50 km/h ali več, in uporabljajo neurejene bankine ter nevarne, neutrjene bližnjice. Posledica neurejenih šolskih poti so zastoji pred vhodi v osnovne šole in vrtce, saj starši svoje otroke v osnovne šole in vrtce iz omenjenega razloga raje vozijo z osebnimi vozili in otroke odlagajo neposredno pred vhodi v institucije.





## Promet kolesarjev – razpršenost naselij in neustrezna infrastruktura občutno zmanjšujeta potrebo po uporabi kolesa

Udeleženci v cestnem prometu v občini Gornja Radgona se poslužujejo predvsem motoriziranih oblik prevoza. Promet kolesarjev v občini se odvija delno po kolesarskih stezah, delno pa po cestah in pešpoteh. Ključne ovire za povečanje privlačnosti kolesarjenja v občini so nedokončana kolesarska infrastruktura, razgiban gričevnati relief, ki zaradi

na katerih so po določenem času kolesarji zopet preusmerjeni nazaj na vozišče, kjer vožnjo nadaljujejo po cesti. Takšni prehodi in prepletanja različnih prometnih sistemov so nepredvidljivi in nevarni, zato se kolesarji raje odločijo za nadaljevanje po pešpoti, če je ta na voljo.

Dostop do šol in drugih javnih institucij je za kolesarje omejen, manj atraktiven in velikokrat tudi nevaren, saj so kolesarske steze in njihove krivine na nekaterih odsekih in prehodih čez cesto izvedene v ostrih zavojih, ki za udeležence v prometu predstavljajo nevarnost padca. Prav tako v bližini šol ni urejene sodobne kolesarske infrastrukture, kot so pokrita stojala za kolesa in ostala infrastruktura, ki je potrebna za varno in udobno kolesarjenje.

V občini in v okolici pomembnejših generatorjev prometa ni zagotovljenega varnega parkiranja koles. Stojala za kolesa na javnih površinah so neprivačna, slabo vzdrževana ter zaradi odmaknjenosti od vhodov velikokrat neopazna.

klancev odvrta prebivalce od uporabe kolesa kot načina prevoza, in razpršenost naselij ter poselitve. Nepovezano omrežje kolesarskih stez omogoča varno kolesarjenje le na nekaterih krajših odsekih (npr. Gornja Radgona–Bad Radkersburg, Gornja Radgona–Radenci, Gornja Radgona–Podgrad),

Na javnih površinah in na zelo obleganih mestnih ulicah ni mogoče zaslediti večjih urejenih pokritih kolesarnic, ki bi izboljšale mestno podobo Gornje Radgone in posledično omogočale hitrejši dostop do nekaterih ključnih javnih institucij.

»Občina Gornja Radgona ima nedvomno ustrezne pogoje za razvoj učinkovitega celostnega integriranega prometnega sistema, ki bo zadovoljil potrebe vseh skupin prebivalcev in se odzval na povečano povpraševanje na gospodarskem področju.«

## S POSLUHOM DO VSEH UDELEŽENCEV V PROMETU

Prihodnost občine Gornja Radgona je jasno začrtana. Razvoj prometa in infrastrukture načrtujemo celostno in za ljudi, ki so v prometu udeleženi vsak dan. Naše načrtovanje vzpostavlja, neguje in ureja trajnostno mobilnost ter vodi do uspešne in zadovoljne skupnosti. Na eni strani omogoča nadaljnji in uspešen razvoj gospodarstva, na drugi pa izkazuje posebno skrb za varnost pešcev, otrok in kolesarjev. Takšna bo občina Gornja Radgona v prihodnje, vse smeri in poti so odprte in uprte v doseg tega cilja za prihodnje generacije. Trdni temelji za trajnostni razvoj in mehkejšo mobilnost. Naj se popotovanje začne!

### KAKO JE BILA PREHOJENA POT

Za pripravo celostne analize izhodiščnega stanja vseh vrst in oblik prometa ter splošne mobilnosti v občini Gornja Radgona smo uporabili sodobne, inovativne in sistematično povezane ocenjevalne metode. Izvedli smo pregled ključnih dokumentov, postopkov ter lokalnih in državnih politik, kvantificirali trenutne razmere na področju varnosti v cestnem prometu ter pregledali in analizirali potovalne navede. Za natančen in celosten vpogled v posamezne lokacije smo si ogledali stanje na terenu in opravili intervjuje med lokalnimi deležniki. Probleme, ki smo jih zaznali v prometu pešcev, kolesarjev in osebnih avtomobilov ter javnem potniškem prometu, smo zabeležili in dokumentirali s fotografskimi posnetki.

Z vzporednim izvajanjem smo pridobivali podatke in informacije o potovalnih navadah prebivalcev ter o dostopnosti ključnih točk in poti, ki jih prebivalci in obiskovalci občine uporabljajo najpogosteje, za značilne skupine prebivalcev pa predstavljajo vsakodnevne poti. Med vsemi skupinami prebivalstva smo preverili, ali trenutne infrastrukturne razmere spodbujajo okolju in ljudem prijaznejše oblike potovanja. Z ocenjevanjem trenutnih razmer za določeno izbiro prometnega sredstva lahko oblikujemo vizijo prihodnjega upravljanja in prihodnje izbire prometnih sredstev za hitrejše, varnejše in okolju prijaznejše premikanje ter mobilnost na območju občine.

»Vse med seboj povezane dejavnosti smo izvedli s skupnim ciljem; da bi pripravili kakovostno, razvojno naravnano in izvedljivo Celostno prometno strategijo na območju celotne občine.«

»Želja občine Gornja Radgona je jasna, želimo kakovostno nadgraditi prakso načrtovanja prometa. Poleg zagotovitve celovitosti smo želeli vanj vključiti tudi širok krog občanov, ki so z različnimi pogledi prispevali k izboru najustreznejših in najuspešnejših rešitev.«





## PRILOŽNOSTI

### AVTO PUSTIMO DOMA – KRATKE RAZDALJE PREMAGUJMO PEŠ ALI S KOLESOM

Kljub odsotnosti velikih infrastrukturnih objektov (avtoceste) je zemljepisna lega občine in mesta strateškega pomena predvsem zaradi obmejne lege s sosednjo Avstrijo. Tako kot celotna občina je tudi mesto primerno za kolesarjenje in peš promet.

»Mesto Gornja Radgona spada med manjša in tako za pot od obrobja do centra potrebujemo od osem do dvanajst minut peš ter še manj, če skozi mesto potujemo s kolesom.«

V mestu najdemo pešpoti, ki so jih občani z tiranjem bližnjic oblikovali kar sami. Smiselno bi jih bilo urediti, izboljšati in označiti, da bi tako postale privlačnejše ter varnejše. Nekoliko težje dostopno ter manj primerno za kolesarjenje je zaledje zaradi gričevnate konfiguracije terena v neposredni bližini mesta. Peš promet in kolesarjenje bi tako lahko še dodatno spodbujali na poti v šolo in službo ter tudi na najbolj voznih razdaljah.

### VARNOST IN INFRASTRUKTURNA UREJENOST – TEMELJ PROMETA

Prebivalci so kot problematični izpostavili predvsem porabo časa za doseg cilja in varnost potovanja. Ob vsakodnevnih prometnih konicah in še posebno ob sejmskih dogodkih prebivalci občutijo gnečo na cesti. Popolna zopora prometa brez možnosti preusmeritve se lahko zgodi tudi ob prometni



#### Primer izgradnje brvi v občini Ljutomer

Celostna prometna strategija občine Ljutomer je eden izmed prvih dokumentov pri nas, ki je bil v preteklih letih potrjen na občinskem svetu in je v nekaj letih učinkovito vplival na nove potovalne navade prebivalcev. Eden izmed takšnih ukrepov je vzpostavitev peš povezave med železniško postajo in Gimnazijo Franca Miklošiča Ljutomer. Izgradnja brvi je skrajšala pot med postajo in gimnazijo ter vodi skozi mestni park, namenjena pa je tudi prostočasnim dejavnostim in je odlično sprejeta med dijaki gimnazije.

nesreči. Z uvedbo in ureditvijo površin za kolesarje in za pešce bi pripomogli k spremembam potovalnih navad in s tem izbire prevoznega sredstva. Ali bi ob sklenjeni ter urejeni mreži peš in kolesarskih poti izbrali drugo prevozno sredstvo? Vsekakor bi ponudba takšne mreže prispevala k novim in dodatnim možnostim. Ponuja se edinstvena priložnost, ki jo je treba izkoristiti.

### JAVNI POTNIŠKI PREVOZ – LOKALNO IN MEDDRŽAVNO? ZAKAJ PA NE!

Vzpostavitev mestnega prometa v tako majhnem mestu ni donosna, lahko pa bi se izplačala ob morebitni povezavi s tovrstnim prometom v sosednji Republiki Avstriji. Trenutno je na območju občine organiziran javni potniški promet, ki se uporablja tudi za šolske prevoze. V tem delu je občina že naredila korak naprej z vidika trajnostne mobilnosti. Zaradi staranja prebivalstva ter umeščanja oskrbnih in drugih podpornih dejavnosti na obrobje mesta narašča težnja po potovanju z javnim potniškim prevozom. Odpira se torej nekaj priložnosti, da bi z izvedbo ukrepov Celostne prometne strategije občine Gornja Radgona izboljšali ponudbo uporabe javnega potniškega prometa.

### BOLJŠE ZDRAVJE IN OKOLJE – OBOJE ZA KAKOVOSTNEJŠO PRIHODNOST

V skrbi za naše zdravje in okolje ni nikoli česar preveč, obstajajo pa temelji, ki so nujno potrebni za boljšo mobilnost v lokalni skupnosti. Priložnosti je veliko, saj že z zagotovitvijo neoviranega dostopa do vseh javnih ustanov in pomembnih točk v občini, dviga splošnega zdravja prebivalstva, čistejšega zraka in okolja skrbimo, da je občina privlačna za domačine, obiskovalce in gospodarstvenike. Prednostna naloga in nedvomno pogoj, ki ga s Celostno prometno strategijo lahko izpolnimo, pa je varnost otrok, pešcev in kolesarjev.

### Z IDEJAMI IN INOVATIVNOSTJO POVEČAJMO MOŽNOST PRIDOBITVE SREDSTEV

S sprejeto strategijo se občini Gornja Radgona poleg novega, celovitega načrtovanja prometa s spodbujanjem pešačenja, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa ponujajo dodatne možnosti za pridobitev finančnih sredstev. Občina se je o smiselnosti novega postopka lahko prepričala pri primerih, ki so jih izvedli v sosednjih, bližnjih občinah.

V KAKŠNI OBČINI ŽELIMO BIVATI

## INFRASTRUKTURNO UREJENA, Z ZDRAVIM IN VARNIM BIVALNIM OKOLJEM

Pri ustvarjanju vizije v občini je bilo glavno vodilo: »V kakšni občini želimo bivati, kako naj bo videti in za kaj naj (po)skrbimo?« Zastavljena vizija je osrednji element priprave Celostne prometne strategije občine Gornje Radgone, saj so jo skupaj oblikovali odgovorni za promet v občini in prebivalci občine s svojimi izhodiščnimi željami. Deležniki in občani so sodelovali na delavnicah, sestankih in javnih razpravah ter tako sooblikovali predstavo, ki je usklajena s pričakovanji in potrebami skupnosti.

Promet je v občini prvič postavljen v širši kontekst urbanega in družbenega razvoja. Pri viziji občine so v kar največji meri upoštevana vsa področja, zlasti pa v okviru politike prostorskega načrtovanja, gospodarskega razvoja, varstva okolja, socialne vključenosti, enakopravnosti spolov, zdravja in varnosti. Veliko od naštetega je bilo v letu 2015 vključeno v usmeritve po prej naštetih področjih v občinskih prostorskih načrtih.

»Celostna prometna strategija občine Gornja Radgona temelji na dolgoročni viziji razvoja vseh oblik prometa na celotnem območju poselitve.«

## VREDNOTE IN VIZIJA

### v katerih se prepozna občina Gornja Radgona

#### ZDRAVJE

Občina aktivnih in zdravih ljudi

Nova ali prijaznejša infrastruktura za pešačenje in kolesarjenje bo z možnostjo uporabe novih oblik prevoznih sredstev prebivalce spodbudila k temu, da bodo postali dejavnejši, in pripomogla k izboljšanju njihovega zdravstvenega stanja.

»S spremembo potovalnih navad bo občina prispevala k čistejšemu in prijaznejšemu bivalnemu okolju. Poskrbela bo za manj onesnaževanja, hrupa in nesreč. S trajnostnim načrtovanjem prometa se bodo izboljšale razmere za zdravo življenje in bivanje v občini.«

#### ENAKOPRAVNOST / OZAVEŠČANJE / IZOBRAŽEVANJE

Občina, kjer so vsi udeleženci v prometu zastopani enakopravno

Naša naloga je zagotoviti razmere za razvoj mobilnosti pri vseh vrstah potovanj. Vse starostne skupine ozaveščamo in izobražujemo o pomenu in dolgoročnih pozitivnih učinkih trajnostne mobilnosti.

#### INFRASTRUKTURA

Občina z urejeno prometno infrastrukturo za vse vrste prometa

Urejena in opremljena infrastruktura je temelj in hkrati tudi spodbuda spremembe potovalnih navad. Zelene razgibane kolesarske in peš poti, boljša in primernejša prometna infrastruktura, varnejša urejenost pločnikov in ureditev klančin je le nekaj korakov v varnejšo mobilnost.

#### SODELOVANJE / NAČRTOVANJE

Načrtovanje prometa v občini poteka s sodelovanjem

Sodelovanje in medsebojen posluš sta za načrtovanje mreženja vseh poti obvezna in edina smer, ki povezuje uporabnike in načrtovalce vseh vrst mobilne infrastrukture.

»Ključni so partnerstvo med uporabniki, socialna enakopravnost, sodelovanje med ciljnim skupinami in medgeneracijsko sodelovanje.«

# VIZIJA občine Gornja Radgona

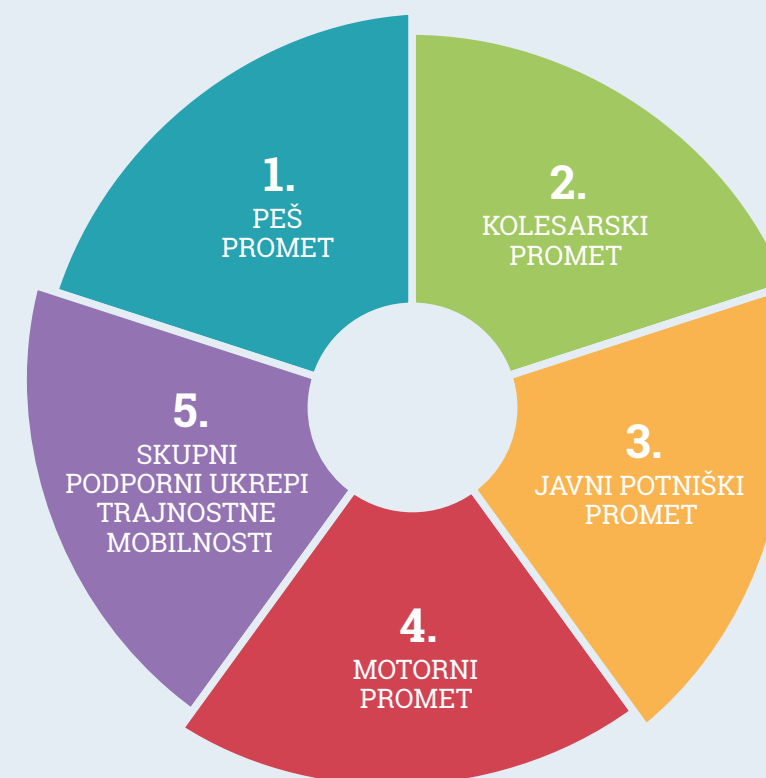
»Občina Gornja Radgona bo čez dvajset let infrastrukturno urejena. S sodelovanjem vseh ciljnih skupin enakopravno obravnava vse udeležence v prometu ter jim zagotavlja zdravo in varno bivalno okolje.«

## DOLGOROČNA POT, KI JO BOMO PREHODILI

Občina Gornja Radgona bo v prihodnje na področju trajnostne mobilnosti sledila petim strateškim stebrom. Ureditve, ki se jih bomo lotili, bodo prinesle učinkovite spremembe organiziranega načrtovanja prometa in s tem zmanjšale vpliv prometa na okolje. Ključne spremembe se bodo (po)kazale z novo mrežo povezanih kolesarskih in peš poti ter posledično večjo vključenostjo prebivalcev v uporabo obeh načinov potovanja. Javni potniški promet bo sodoben, povezan in krožen sistem, ki bo deloval kot uporabna in učinkovita alternativna možnost prevoza za vse generacije na obeh straneh reke Mure. Motorni potniški promet seveda ne bo odpravljen, vendar pa ne bo več tako intenziven in prevladujoč.

Strateški stebri Celostne prometne strategije v občini Gornja Radgona so:

1. Peš promet
2. Kolesarski promet
3. Javni potniški promet
4. Motorni promet
5. Skupni podporni ukrepi trajnostne mobilnosti



## STRATEŠKI STEBER: PEŠ PROMET

## S hojo do prepoznavanja ugodnih vplivov, ki jih ima na zdravje, storilnost in okolje

Hoja velja za najprimernejšo obliko aktivne mobilnosti na kratkih, vsakodnevnikih poteh v mestih, vaseh in naseljih. Hoja ne obremenjuje okolja in ne zahteva posebnih infrastrukturnih ureditev. V primerjavi z drugimi oblikami potovanja pri hoji ni treba iskati prostih parkirnih mest, kar omogoča lažji in hitrejši dostop do cilja. Hojo je možno preprosto kombinirati z drugimi oblikami potovanja, saj se praktično vsaka pot začne in konča peš. Hoja predstavlja naravno, aktivno in cenovno najdostopnejšo mobilnost, v občini Gornja Radgona pa se danes zanjo odločajo že številni njeni prebivalci. Z izgradnjo dodatnih površin za pešce in preureditvijo določenih predelov v območja umirjenega prometa se bo še povečalo prepoznavanje njenih ugodnih vplivov.

### Današnje stanje na področju peš prometa v občini

Hoja je med prebivalci občine Gornja Radgona že postala priljubljen način premikanja na poti v šolo, službo, po nakupih in v druge namene, saj vsakodnevna potovanja peš opravlja kar 20 odstotkov prebivalcev. Kljub temu dejstvu pa pri vsakodnevnikih kratkih potovanjih še vedno prevladuje motoriziran promet. Med glavne ovire za dodatno povečanje števila pešcev na vsakodnevnikih poteh lahko uvrstimo razpršeno poselitev naselij v zaledju občine, razpršenost delovnih mest na širšem območju regije, nepovezано omrežje obstoječih peš povezav, reliefno razgibano okolje in oddaljenost nekaterih pomembnejših javnih institucij v občini (npr. občina, zdravstveni dom, osnovna šola, center za socialno delo itd.). Gosti prometni tokovi na povezavah Lomanoše–Gornja Radgona, Lutverci–Podgrad–Gornja Radgona, Črešnjevci–Gornja Radgona in Radenci–Gornja Radgona krepijo občutek ogroženosti in

ljudi dodatno odvrtačajo od hoje, kar je še posebno opazno pri starejših udeležencih v cestnem prometu in med starši, ki imajo šoloobvezne in predšolske otroke. Cestne povezave med naselji v zaledju (Črešnjevci, Orehovci, Stavešinci, Negova, Zgornji Ivanjci, Spodnji Ivanjci, Radvenci, Lastomerci, Aženski Vrh, Police, Spodnja Ščavnica itd.) imajo peš poti prav tako urejene le na krajših odsekih, večinoma znotraj naselij in ob posameznih avtobusnih postajališčih.

Na nekaterih mestih hojo ovira pomanjkljiva in neustrezno umeščena javna razsvetljava, preozke peš povezave, visoki robniki ter slabo vzdrževana horizontalna in vertikalna prometna signalizacija. Prečkanje cest je marsikje težavno zaradi neprimerne umeščenih ali manjkajočih prehodov za pešce.

### Vizija razvoja peš prometa

Da bi povečali delež pešcev v občini Gornja Radgona in jim olajšali dostopnost, je treba načrtovati dodatne površine, namenjene prometu pešcev. Podobno kot za promet kolesarjev je treba obstoječe omrežje peš povezav posodobiti.

Na posamezna mesta v občini je tako treba umestiti dodatne in z bičem opremljene prehode čez cesto

ter na območjih umirjenega prometa, kjer se razvijajo velike hitrosti in kjer zaradi pomanjkanja prostora ni možna ureditev peš povezav, izvesti ukrepe za dodatno umirjanje prometa (zožitev voznih pasov, omejitev hitrosti na 30 km/h, uvedba hitrostnih ovir, postavitve stacionarnih prikazovalnikov hitrosti ipd.). Prav tako je pred prehodi za pešce v bližnji in daljni okolici osnovnih šol na obeh straneh v širini prehoda

treba zagotoviti čakalne površine za pešce in zagibalno ovirane ljudi znižati robnike na obstoječih prehodih za pešce ter ob stopnicah v najbolj obiskane javne institucije urediti klančine. Z izgradnjo manjkajočih odsekov peš povezav, utrditvijo naravno oblikovanih peš povezav, umestitvijo dodatnih prehodov za pešce in postavitvijo prometno-varnostne signalizacije bi obstoječe omrežje peš poti povezali,

s čimer bi pešcem zagotovili večjo varnost in dostopnost do nekaterih pomembnejših lokacij v občini. Da bi čim več šoloobveznih in predšolskih otrok spodbudili k hoji v osnovne šole in vrtce, je treba sedanje varne šolske poti nadgraditi z dodatnimi peš površinami in jih označiti z ustrezno prometno signalizacijo.

### Cilji in ciljne vrednosti

V želji po rednem spremljanju dejavnosti v peš prometu so se oblikovali cilji in ciljne vrednosti, ki jih bo občina uporabljala kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvajanja izbranih ukrepov s področja peš prometa.



## Opis ukrepov vključenih v akcijski načrt

### Ureditev površin, namenjenih prometu pešcev

Izvedeni bosta sanacija in rekonstrukcija obstoječih površin za pešce ter zgrajene dodatne površine za pešce. Manjkajoči odseki peš povezav bodo najprej zgrajeni v smeri Podgrad in Trate ter v smeri Črešnjevci – industrijsko območje in ureditev poti ob pokopališču do šole. V želji po izboljšanju prometne varnosti najšibkejših udeležencev v prometu in zagotavljanju učinkovite dostopnosti peš v občini bo izboljšana vidljivost prehodov za pešce. Pri urejanju površin za pešce bodo upoštevane tudi potrebe gibalo oviranih oseb po aktivni mobilnosti in enakopravni dostopnosti, zato bodo obstoječe peš površine prilagojene njihovim gibalnim zmožnostim. V ta namen bodo sanirane klančine in držala ob stopniščih, pred prehodi za pešce bodo znižani robniki, urejene pa bodo tudi dodatne klančine na javnih mestih. Na peš povezavah bodo odstranjene ovire, kot so korita za rože in stebriči.

### Promocijske in ozaveščevalne dejavnosti hoje za osnovne šole in širšo javnost

Podobno kot pri kolesarjenju je izvedba promocijskih, ozaveščevalnih in komunikacijskih delavnic in dejavnosti pomembna tudi za dvig prepoznavnosti hoje kot učinkovite oblike urbane mobilnosti med prebivalci. Veliko pozornosti bo zato namenjene izvedbi izobraževanj in promocijskih dejavnosti, ob pomoči katerih bodo otroci v vrtcih in šolah, delovno aktivno prebivalstvo in starejši prebivalci spoznali vse prednosti in koristi hoje za storilnost, zdravje in okolje.

Promocijske in ozaveščevalne delavnice ter dejavnosti bodo potekale skupaj s promocijo kolesarskega prometa v osnovnih šolah in za širšo javnost v sklopu

občinskega praznika ter Evropskega tedna mobilnosti. Prebivalci in obiskovalci prireditve bodo pri tem prejeli odsevnik kot opozorilo, da jih je treba nositi pri hoji in kolesarjenju v nočnem času. Ena izmed takih načrtovanih akcij je akcija Peš-bus za osnovnošolske otroke.

### Ureditev varnih šolskih poti

Vrtci in osnovne šole predstavljajo ciljno skupino prebivalstva, pri kateri je mogoče pričakovati dolgoročne in trajnostne rezultate, če se ji znamo ustrezno približati in izbrati zanjo primerne izobraževalne dejavnosti. Ti najmlajši prebivalci občine so se vedno pripravljani učiti in s svojim iskrenim prizadevanjem za spremembe lahko vplivajo tudi na svoje starše ter druge družinske člane. Ob primernih promocijskih in izobraževalnih dejavnostih bodo otroci že v svoji zgodnji mladosti spoznali vse prednosti in koristi hoje. Načrtovane delavnice bodo zato podprte z nadgradnjo varnih šolskih poti, ki bodo v bližnji in daljni okolici osnovnih šol in vrtcev označene s poenoteno vodoravno prometno signalizacijo v obliki belih srčkov. Pri tem bodo upoštevana navodila Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (publikacija izdana februarja 2016), da bi kar največ šoloobveznih in predšolskih otrok spodbudili k hoji oziroma kolesarjenju v osnovne šole in vrtce, pa bodo varne šolske poti še dodatno nadgrajene in označene z navpično prometno signalizacijo.

### Umiritve motornega prometa na najbolj uporabljenih prehodih za pešce in kolesarje

Pešci so najbolj izpostavljeni na prehodih čez cesto, zato je na teh točkah načrtovana umiritve motornega prometa.



## Akcijski načrt izvedbe ukrepov za peš promet

Akcijski načrt za peš promet podrobno opisuje izbrane ukrepe, ki so bili določeni na podlagi opravljene analize stanja na področju peš prometa, zastavljene vizije razvoja peš prometa v občini in oblikovanih ciljev. Poleg seznama ukrepov akcijski načrt vključuje še navedbo lokacije izvedbe ukrepa, oceno stroška, rok izvedbe, delitev odgovornosti in opis zaznane sinergije glede na druge zvrsti prometa.

### Akcijski načrt: peš promet

UKREPI	LOKACIJA IZVEDBE UKREPA	OCENA STROŠKA BREZ DDV			ROK IZVEDBE	ODGOVORNOST	SINERGIJA Z DRUGIMI ZVRSTMI PROMETA
		SKUPAJ	OBČINSKI PRORAČUN	DRUGI VIRI <sup>1</sup>			
1. Ureditev obstoječe peš povezave ob pokopališču (postavitev ograje, utrditev poti, postavitev prometne signalizacije)	Pokopališče, šola v Gornji Radgoni	20.000 €	3.000 €	17.000 €	2019	OGR	Povečanje privlačnosti kolesarskih površin
2. Ozaveščevalna dejavnost za osnovne šole Peš-bus	Osnovna šola	1.333 €	200 €	1.133 €	Vsako leto	OŠ Gornja Radgona, OŠ Negova	Zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom
3. Umirjanje motornega prometa na območju prehodov	Krožno križišče: Mladinska ulica – Kocljeva ulica	133.333 €	20.000 €	113.333 €	2018–2021	OGR	Izboljšanje prometne varnosti najšibkejših udeležencev v cestnem prometu
	Gornja Radgona – Vrtna ulica (umestitev hitrostne ovire)	33.333 €	5.000 €	28.333 €	2017	OGR	
4. Označitev varnih šolskih poti	Šolski okoliši (označitev varnih šolskih poti)	6.667 €	1.000 €	5.667 €	Vsako leto	OGR	
5. Izgradnja manjkajočih odsekov peš povezav	V smeri Podgrad – Trate v smeri Črešnjevci – industrijsko območje	200.000 €	30.000 €	170.000 €	2018–2019	OGR	Povečanje privlačnosti kolesarskih površin
6. Odprava kritičnih točk na šolskih in drugih poteh	Bližnja in daljna okolica šol	3.333 €	500 €	2.833 €	2018	OGR	
7. Spodbujanje nošenja odsevnikov za pešce ponoči	Nabava in deljenje odsevnikov	3.333 €	500 €	2.833 €	Štirikrat na leto	OGR, OŠ Gornja Radgona, SPVCP	
8. Rekonstrukcija vseh klančin, ki niso primerne	Več lokacij	33.333 €	5.000 €	28.333 €	2018–2021	OGR	
9. Odstranjevanje ovir na peš povezavah	Odstranitev korit, hortikulture, kandelabrov, itd.	20.000 €	3.000 €	17.000 €	2018–2021	OGR	

#### ZAHTEVNOST

■ ZAHTEVEN, ■ MANJ ZAHTEVEN, ■ ENOSTAVEN

#### LEGENDA

OGR – Občina Gornja Radgona, SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, OŠ – osnovna šola

## STRATEŠKI STEBER: KOLESARSKI PROMET

## S KOLESARJENJEM DO OBLIKOVANJA NOVIH POTOVALNIH TRENDOV URBANE MOBILNOSTI

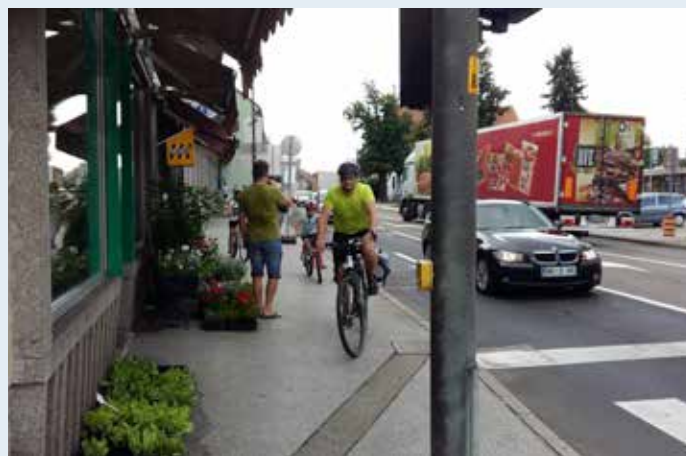
Potovalne navade ljudi so se s časom močno spreminjale in se še spreminjajo. Med prebivalci se zato pojavlja vse močnejša potreba po ureditvi prometnega prostora po njihovi meri, ki bi zagotovila učinkovito dostopnost in boljše možnosti za bivanje v občini. Ena od oblik urbane in aktivne mobilnosti je kolesarjenje, ki pozitivno vpliva na družbeno okolje in spodbuja zdrav življenjski slog, saj ob ustreznih infrastrukturnih razmerah lahko omogoči učinkovito, predvsem pa enakopravno potovanje. Predstavlja hitro, privlačno in cenovno dostopno mobilnost, ki jo v občini Gornja Radgona uporabljamo že danes, tako pri vsakodnevnih potovanjih kot pri rekreativnih vožnjah. Z izgradnjo potrebne kolesarske infrastrukture ter izvedbo ustreznih izobraževalnih in promocijskih dejavnosti se bo v občini med prebivalci še dodatno dvignila kolesarska kultura in kolesarjenje bo postalo konkurenčno zasebnemu motoriziranemu prometu.

### Današnje stanje kolesarskega prometa v občini

Kolo kot prevozno sredstvo za vsakodnevno pot v šolo, službo, po nakupih in v druge namene uporablja šest odstotkov prebivalcev. Ključni oviri za povečanje privlačnosti kolesarjenja v občini predstavljata nepovezано omrežje kolesarskih poti v občini in oddaljenost lokacij potovanj, saj je 49 odstotkov vseh dnevnih potovanj daljših od pet kilometrov, kar že odločilno vpliva na izbiro ustreznega prevoznega sredstva. Iz zaledja občine v smeri občinskega središča in obratno kolesarjenje omejuje reliefno razgiban vinorodni okoliš, ki pa je zaradi klancev in

slikovitega okolja priljubljen predvsem med ljubitelji rekreativnega in gorskega kolesarjenja.

Sedanje omrežje kolesarskih povezav omogoča varno kolesarjenje le na določenih krajših odsekih mesta Gornja Radgona ter na povezavah Gornja Radgona–Mele (meja občine Radenci) in Gornja Radgona–Podgrad, zato se morajo kolesarji marsikje po zaključku kolesarske povezave preusmeriti na vozišče in vožnjo nadaljevati po prometnih cestah. Taki prehodi in prepletanja med različnimi prometnimi



površinami so nepredvidljivi, nepregledni in nevarni, saj lahko povzročijo številne konfliktne točke med kolesarji in motoriziranimi udeleženci v cestnem prometu. Dostop do šol, zdravstvenega doma in drugih javnih institucij je za kolesarje omejen, manj privlačen in tudi nevaren, saj posamezne kolesarske povezave in njihove krivine na nekaterih odsekih in prehodih čez cesto potekajo v ostrih, nepreglednih zavojih, zaradi česar lahko kolesar med vožnjo

pade. V občini na javnih površinah in na najpogosteje uporabljenih mestih ni mogoče zaslediti večjih pokritih kolesarnic, ki bi izboljšale podobo mesta ter omogočale parkiranje in shranjevanje koles za daljše časovno obdobje. Ob obstoječih kolesarskih povezavah manjkajo tudi ustrezna kolesarska postajališča s servisno-informacijskimi vsebinami in opremo.

### Vizija razvoja kolesarskega prometa v občini

Za to, da bi povečali delež potovanj s kolesom, privlačnost kolesarskega prometa in dostopnost s kolesi v občini, je ključna posodobitev sedanjega kolesarskega omrežja.

**Na posameznih mestih v občini je tako za varno vodenje kolesarjev treba urediti naslednje:**

- sanirati zgornji ustroj prometnih površin in jih razširiti,
- postaviti sodobno vodoravno in navpično prometno signalizacijo,
- urediti prehode z dodatnimi biči na mestih, kjer se kolesarska povezava križa s peš povezavo,
- betonske kolesarske podstavke na javnih površinah je potrebno zamenjati z vgrajenimi kolesarskimi stojali, ki bodo omogočali varnejše parkiranje koles,
- obstoječe omrežje kolesarskih povezav v občini je treba med seboj povezati.

Z izgradnjo manjkajočih odsekov kolesarskih povezav pa bo izboljšana prometna varnost vseh udeležencev v cestnem prometu, saj se bo zmanjšalo število konfliktnih točk med kolesarji, pešci in motoriziranimi udeleženci. Povezano omrežje kolesarskih povezav bo omogočilo daljša potovanja s kolesi skozi celotno občino in naprej v sosednje občine.

### Kaj pa parkirišča za kolesa oziroma kolesarnice?

Pokrita, varna parkirišča ter objekti za dolgotrajno parkiranje in shranjevanje koles zelo pozitivno vplivajo na uporabo kolesa kot prevoznega sredstva.

Dolgotrajno parkiranje pomeni, da gre za parkirišča, kjer je vsaj 50 odstotkov parkirnih mest pokritih in opremljenih z vgrajenimi varnostnimi mehanizmi v kolesarskih stojalih, urejeno razsvetljava in kamerami, ki omogočajo videonadzor. Lokacija parkirišča za dolgotrajno parkiranje koles mora biti ločena od motoriziranega prometa in od ciljne destinacije kolesarja oddaljena največ 250 metrov, zato je smiselna postavitev takšne kolesarnice na bolj obiskanih mestih (bližina postaje avtobusnega prometa, Trg svobode, TIC Gornja Radgona, Dom starejših občanov Gornja Radgona, zdravstveni dom, lekarna itd.).



Da bi izboljšali veščine in spretnosti mladih kolesarjev, bi bilo usposabljanje otrok za pridobitev kolesarskega izpita na osnovnih šolah lokalno smiselno nadgraditi z dodatnimi izobraževalnimi delavnicami in dejavnostmi s teoretičnimi ter praktičnimi vsebinami.

## Oblikovanje ciljev in določitev ciljnih vrednosti

Za redno spremljanje dejavnosti v kolesarskem prometu so bili oblikovani cilji in določene ciljne vrednosti, ki jih bo občina uporabljala kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvajanja izbranih ukrepov s področja kolesarskega prometa.

### STRATEŠKI CILJI

- Povečanje števila kolesarjev na vsakodnevni potovanjih
- Vzpostavitev medobčinskega sodelovanja pri načrtovanju izgradnje kolesarskega omrežja
- Izboljšanje prometne varnosti kolesarjev
- Dvig kulture vedenja kolesarjev v prometu
- Izboljšanje kolesarske povezanosti s sosednjo Avstrijo

### OPERATIVNI CILJI

- Do leta 2030 povečanje števila kolesarjev
- Do leta 2030 povečanje deleža osnovnošolcev, ki v šolo kolesarijo
- Do leta 2030 povečanje deleža zaposlenih, ki na delo kolesarijo
- Do leta 2020 izdelava medobčinskega načrta izgradnje kolesarskega omrežja in se kolesarsko povezati
- Do leta 2030 kolesarska povezava vseh krajev z občino Gornja Radgona
- Do leta 2030 zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeleženi kolesarji
- Do leta 2030 izboljšanje kulture vedenja kolesarjev v prometu
- Vzpostavitev dodatne kolesarske povezave s sosednjo Avstrijo

### CILJNE VREDNOSTI

- Povečanje deleža kolesarjev na vsakodnevni potovanjih za 50 % na razdalji do 4 km in za 10 % na razdalji do 10 km do leta 2030
- Povečanje deleža osnovnošolcev, ki v šolo kolesarijo, za 30 % do leta 2030
- Povečanje deleža zaposlenih, ki v službo kolesarijo, za 30 % do leta 2030
- Zagotavljanje možnosti dostopa s kolesom do vseh naselij v občini
- Sprejem medobčinskega strateškega dokumenta izgradnje kolesarskega omrežja do leta 2020
- Vzpostavitev sistema bike-sharing
- Zmanjšanje števila prometnih nesreč med kolesarji za 50 % do leta 2030
- Vzpostavitev vsaj ene dodatne kolesarske povezave s sosednjo Avstrijo

### UKREPI

- Izgradnja manjkajočih in ureditev obstoječih kolesarskih povezav
- Odprava kritičnih točk, kar zadeva varnost na celotnem kolesarskem omrežju
- Postavitev počivališč in informacijskih tabel za turiste
- Postavitev varnih in pokritih kolesarnic
- Promocija kolesarjenja v šolah
- Osnovnošolska akcija Kolo-bus
- Promocija kolesarjenja v podjetjih
- Izgradnja osnovne kolesarske mreže znotraj občine
- Aktivno sodelovanje občine pri pripravi potrebne dokumentacije za sprejem medobčinskega strateškega dokumenta za izgradnjo kolesarskega omrežja
- Priprava smernic za označevanje kolesarskih povezav na ravni občine in enotna usmerjevalna signalizacija
- Vzpostavitev medobčinskega sistema bike-sharing
- Označitev in vidnost vseh prehodov za kolesarje
- Spremljanje odnosa med voznikom in kolesarjem
- Postavitev brvi za kolesarje čez reko Muro

## Opis ukrepov vključenih v akcijski načrt

### Ureditev omrežja kolesarskih povezav in izgradnja manjkajočih ter odprava za varnost kritičnih točk na celotnem kolesarskem omrežju

Obstoječe omrežje kolesarskih povezav je potrebno povečati z izgradnjo dodatnih manjkajočih odsekov kolesarskih povezav v mestu in v smeri naselij v zaledju občine ter pri povezovanju s sosednjimi občinami in Avstrijo. Sklenjeno omrežje kolesarskih povezav bo omogočalo potovanja na večjih razdaljah z zanemarljivim številom konfliktnih točk med pešci, kolesarji in motoriziranimi udeleženci v cestnem prometu. V okviru izgradnje omrežja kolesarskih povezav bodo urejene in sanirane tudi površine za kolesarje ter odpravljene kritične točke, kar zadeva varnost, na celotnem kolesarskem omrežju. Ukrep za povečanje varnosti kolesarjev vključuje tudi označitev in povečanje vidnosti vseh prehodov za kolesarje.

### Postavitev varnih in pokritih kolesarnic

V občini je danes na številnih lokacijah mogoče zaslediti kolesarske podstavke in nepokrita stojala, ki parkiranih in shranjenih koles ne varujejo pred vremenskimi vplivi, zaradi manjkajočih varnostnih mehanizmov pa ne preprečujejo niti morebitnih tatvin. Občina bo zato uredila pokrite kolesarnice na javnih površinah, ki bodo zagotavljale varnost parkiranih in shranjenih koles. Za večjo privlačnost kolesarskega prometa v občini pa bodo ob obstoječih in na novo načrtovanih kolesarskih povezavah poskrbela kolesarska postajališča.

### Postavitev kolesarskih počivališč in informacijskih tabel za turiste

K razvoju kolesarskega turizma bodo pripomogla tudi počivališča za kolesarje na kolesarskem omrežju ter table za informiranje in usmerjanje turistov kolesarjev.

### Dejavno sodelovanje občine pri pripravi dokumentacije, potrebne za izdelavo učinkovitega medobčinskega kolesarskega omrežja

Občina Gornja Radgona leži na stičišču pomembnejših prometnih tokov, po katerih poteka zelo gost promet. Kakovostne cestne povezave s sosednjimi občinami omogočajo večjo pretočnost prometnih tokov, kar pa po drugi strani zaradi manjkajoče vzporedne kolesarske infrastrukture zmanjšuje prometno varnost najšibkejših prometnih udeležencev ter omejuje možnosti za razvoj kolesarskega prometa. V ta namen bo občina Gornja Radgona sodelovala pri pripravi strateških podlag za izdelavo medobčinskega načrta izgradnje omrežja kolesarskih povezav na širšem medobčinskem območju in v prihodnje tudi s sosednjo Avstrijo.

### S promocijskimi dejavnostmi do pogostejše uporabe koles

Promocijske, ozaveščevalne in komunikacijske delavnice ter dejavnosti, katerih cilj je spodbujanje uporabe kolesa na vsakodnevni poteh, so za občino Gornja Radgona zelo pomembne. Veliko pozornosti bo tako namenjene tudi izvedbi izobraževanj in promocij, ob katerih bodo otroci v vrtcih in šolah, delovno aktivno prebivalstvo in starejši prebivalci spoznali vse prednosti in koristi kolesarjenja. Tako bo kolesarjenje v občini postalo širše prepoznavno, zato se bo povečalo tudi število uporabnikov na vsakodnevni kratkih poteh. V izvedbo promocijskih dejavnosti se bodo vključile strokovne organizacije z interdisciplinarnimi znanji, ki bodo uporabnikom posredovale kakovostne vsebine.



## Akcijski načrt izvedbe ukrepov za kolesarski promet

Akcijski načrt za kolesarski promet podrobno opisuje izbrane ukrepe, ki so bili določeni na podlagi opravljene analize stanja na področju kolesarskega prometa, zastavljene vizije razvoja kolesarskega prometa v občini in oblikovanih ciljev.

Poleg seznama ukrepov akcijski načrt vključuje tudi navedbo lokacije izvedbe ukrepa, oceno stroška, rok izvedbe, delitev odgovornosti in opis zaznane sinergije glede na druge zvrsti prometa.

### Akcijski načrt: kolesarski promet

UKREPI	LOKACIJA IZVEDBE UKREPA	OCENA STROŠKA BREZ DDV			ROK IZVEDBE	ODGOVORNOST	SINERGIJA Z DRUGIMI ZVRSTMI PROMETA
		SKUPAJ	OBČINSKI PRORAČUN	DRUGI VIRI <sup>1</sup>			
1. Izgradnja manjkajočih odsekov kolesarskih povezav	Več lokacij	66.667 €	10.000 €	56.667 €	2018–2025	OGR	Povečanje privlačnosti površin za pešce, zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom
2. Ureditev in sanacija kritičnih točk glede varnosti na celotnem kolesarskem omrežju	Več lokacij	66.667 €	10.000 €	56.667 €	2018–2025	OGR	Povečanje privlačnosti površin za pešce, zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom
3. Postavitev kolesarskih počivališč in turistično-informativnih tabel za kolesarje	Ob kolesarskih povezavah	20.000 €	3.000 €	17.000 €	2018–2021	OGR	/
4. Postavitev pokritih in varnih kolesarnic	Ena kolesarnica na leto	66.667 €	10.000 €	56.667 €	2018–2021	OGR	Zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom
5. Promocija kolesarjenja v šolah. Izvedba ozaveščevalne dejavnosti Kaj več o prometu	V osnovni šoli	6.667 €	1.000 €	5.667 €	vsako leto	OŠ Gornja Radgona, OŠ Negova	Zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom
6. Izvedba ozaveščevalne dejavnosti Kolo-bus	V osnovni šoli	1.333 €	200 €	1.133 €	vsako leto	OŠ Gornja Radgona, OŠ Negova	Zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom
7. Dejavno sodelovanje občine pri pripravi potrebne dokumentacije	Na območju občine in v sosednjih občinah	0 €	0 €	0 €	2017	OGR	
8. Označitev in vidnost prehodov za kolesarje (postavitev prometne signalizacije, osvetlitev)	Več lokacij	13.333 €	2.000 €	11.333 €	2017–2021	OGR, DRSI	Povečanje prometne varnosti kolesarjev

#### ZAHTEVNOST

■ ZAHTEVEN, ■ MANJ ZAHTEVEN, ■ ENOSTAVEN

#### LEGENDA

OGR – Občina Gornja Radgona, OŠ – osnovna šola, DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

## STRATEŠKI STEBER: JAVNI POTNIŠKI PROMET

# Sodoben, povezan in krožen sistem, primeren in dostopen vsem generacijam

Javni potniški promet bo v prihodnje nadgrajen kot uporabna in učinkovita alternativna možnost prevoza. Znova bo vzpostavljen tako po železniških tirih kot po cesti, vendar krožno, načrtno in premišljeno. V prihodnjo povezavo bosta vključeni obmejni mesti na obeh straneh reke Mure.

### Današnje stanje na področju javnega potniškega prometa v občini

Delež potovanj z javnim potniškim prometom je zelo majhen. Javni potniški promet temelji na avtobusnem prometu, ki poteka skozi mesto in občino Gornja Radgona, oziroma na linijah med večjimi slovenskimi mesti (Murska Sobota, Maribor, Ljubljana). Kar velik delež javnega potniškega prometa

zavzema kombinirani šolski prevoz. Mesto Gornja Radgona ima avtobusno in železniško postajo, ki pa ne obratuje. Po območju občine poteka železniška proga Ljutomer–Gornja Radgona, ki pa je trenutno v uporabi le občasno in le za tovorni promet.

### Vizija razvoja javnega potniškega prometa v občini

Vizija občine Gornja Radgona na področju javnega potniškega prometa je ponovna vzpostavitev aktivne železniške potniške linije in ponovna povezava s sosednjo Avstrijo, gradnja nove železniške postaje

na območju industrijske cone ter prenova obstoječe železniške postaje in ob njej izgradnja nove avtobusne postaje.

### Oblikovanje ciljev in določitev ciljnih vrednosti ter ukrepov

Z namenom rednega spremljanja aktivnosti s področja javnega potniškega prometa so bili oblikovani cilji in določene ciljne vrednosti, ki bodo občini služile kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov

pri izvedbi izbranih ukrepov s področja javnega potniškega prometa.





- Povečanje deleža potovanj z javnim potniškim prometom
- Povezovanje s sosednjo Avstrijo
- Do leta 2025 povečati delež potovanj z javnim potniškim prometom znotraj in izven občine
- Do leta 2020 boljša povezanost s sosednjo Avstrijo z vidika javnega potniškega prometa
- Do leta 2030 nova železniška povezava s sosednjo Avstrijo
- Povečanje uporabe javnega potniškega prometa za vsaj 5 %
- Izdelava študije in priprava dokumentov za uvedbo krožne linije
- Uvedba krožne linije med Gornjo Radgono in avstrijsko Radgono (Bad Radkersburg)
- Sprejetje odločitev o postavitvi novega železniškega mostu čez Muro
- Izgradnja novih in rekonstrukcija obstoječih postajališč in postaj
- Sofinanciranje plačila vozovnic za starejše, dijake, študente in invalide
- Uvedba enotne kartice (vožnja z vsemi oblikami javnega potniškega prometa, plačilo parkiranja, plačilo izposoje avta ali kolesa ipd.)
- Uvedba enotnega informacijskega sistema (mobilna aplikacija, spletne strani, socialna omrežja, portali, itd.), ki bo vključeval vse oblike javnega prevoza
- Vzpostavitev intervalnega taktnega voznega reda na glavnih linijah
- Usklajenost voznih redov
- Nadgradnja obstoječega kombiniranega sistema šolskih prevozov in javnega potniškega prometa
- Uvedba vožnje na poziv
- Vzpostavitev komuniciranja s sosednjo Avstrijo glede vzpostavitve krožne linije
- Krožna linija med glavnimi ustanovami in trgovskimi centri po obeh Radgonah
- Izdelava dokumentacije za ponovno železniško povezavo s sosednjo Avstrijo

## Opis ukrepov vključenih v akcijski načrt

### Izgradnja novih in rekonstrukcija obstoječih postajališč in postaj

Za intenzivnejšo uporabo javnega potniškega prometa bo treba v prihodnosti zgraditi nove postaje in postajališča, obstoječe pa rekonstruirati. Vsa postajališča in postaje bodo dodatno označene z enotno signalizacijo in opremljene vsaj po minimalnih standardih.

### Uvedba enotnega informacijskega sistema (mobilna aplikacija, spletne strani, socialna omrežja, portali itd.), ki bo vključeval vse oblike javnega prevoza

Ukrep uvedbe enotnega informacijskega sistema bo uresničen z nadgradnjo občinske spletne strani in vključitvijo v enotni nacionalni informacijski sistem. Posledica tega bo preprostejša in potnikom bolj prijazna uporaba javnega potniškega prometa.

### Usklajenost voznih redov

Vozni redi bodo prilagojeni tako, da bodo kar najbolj ustrezali rednim uporabnikom javnega potniškega prometa (delavci v lokalnih podjetjih in industrijskih obratih, šolarji, dijaki ipd.).

### Nadgradnja obstoječega kombiniranega sistema šolskih prevozov in javnega potniškega prometa

Že sedaj dokaj dober kombiniran sistem šolskih prevozov je mogoče nagraditi tako, da bo pokrival še več krajev znotraj občine Gornja Radgona.

### Izdelava dokumentacije za ponovno železniško povezavo s sosednjo Avstrijo

Občina Gornja Radgona si že nekaj časa prizadeva za vnovično vzpostavitev železniške povezave z avstrijsko Radgono (Bad Radkersburg) oziroma Avstrijo. Prvi koraki je priprava vseh potrebnih dokumentov in študij.

## Akcijski načrt izvedbe ukrepov za javni potniški promet

Akcijski načrt za javni potniški promet je zbirka izbranih ukrepov z njihovimi opisi, ki so opredeljeni na podlagi opravljene analize stanja, zastavljene vizije in oblikovanih ciljev razvoja javnega potniškega prometa v občini Gornja Radgona. Akcijski načrt vsebuje seznam ukrepov, lokacije izvedbe ukrepa, oceno stroška, rok izvedbe, delitev odgovornosti ter opis zaznane sinergije glede na druge zvrsti prometa.

## Akcijski načrt: javni potniški promet

UKREPI	LOKACIJA IZVEDBE UKREPA	OCENA STROŠKA BREZ DDV			ROK IZVEDBE	ODGOVORNOST	SINERGIJA Z DRUGIMI ZVRSTMI PROMETA
		SKUPAJ	OBČINSKI PRORAČUN	DRUGI VIRI <sup>1</sup>			
1. Izgradnja novih in rekonstrukcija obstoječih postajališč in postaj	Izgradnja novih postajališč in postaj (dodatna označitev s prometno signalizacijo)	266.667 €	40.000 €	226.667 €	2020–2025	OGR	Zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom
2. Uvedba enotnega informacijskega sistema (mobilna aplikacija, spletne strani, socialna omrežja, portali itd.), ki bo vključeval vse oblike javnega prevoza	Nadgradnja občinske spletne strani, vključenost v nacionalni enotni informacijski sistem	20.000 €	3.000 €	17.000 €	2018–2021	OGR, MI	Zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom
3. Usklajenost voznih redov	Preverjanje po šolah in podjetjih ter usklajevanje s ponudniki JPP	0 €	0 €	0 €	Vsako leto	Avtobusni prevozniki	Zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom
4. Nadgradnja obstoječega kombiniranega sistema šolskih prevozov in JPP	Širitev in podaljšanje linij	13.333 €	2.000 €	11.333 €	2017–2021	OGR, Avtobusni prevozniki	Zmanjšanje števila voženj z osebnim avtomobilom
5. Izdelava dokumentacije za ponovno železniško povezavo s sosednjo Avstrijo		33.333 €	5.000 €	28.333 €	2018	OGR, SŽ, MI	Zmanjšanje tranzita težkih tovornjakov

### ZAHTEVNOST

■ ZAHTEVEN, ■ MANJ ZAHTEVEN, ■ ENOSTAVEN

### LEGENDA

OGR – Občina Gornja Radgona, JPP – javni potniški promet, SŽ – Slovenske železnice, MI – Ministrstvo za infrastrukturo

**STRATEŠKI STEBER: MOTORNI PROMET****Edina pot je varnejši,  
bolj zdrav in kulturni motorni promet  
v zmanjšanem obsegu**

Razvoj prometne infrastrukture in ureditve prometnic bo šel v smeri izboljšanja prometne varnosti ter zmanjšanja števila osebnih avtomobilov znotraj mesta in s tem tudi zmanjšanja vplivov na okolje. Poleg vseh drugih je bila oblikovana tudi vizija izboljšanja prometne kulture, ki upošteva vse udeležence in sooblikovalce motornega prometa. Dodelana in pregledna parkirna politika ter dostopnost do vseh upravno-administrativnih objektov v mestu v prihodnje ne bosta več odprto vprašanje, temveč nekaj običajnega, saj bo urejena infrastruktura v mestu naredila red. Prihodnost ostaja mobilna, vendar ne v takšni obliki, kot jo poznamo danes. Veselimo se sprememb za boljši in bolj zdrav način življenja za vse nas.

**Današnje stanje na področju motornega prometa**

Odkar je bil zgrajen avtocestni odsek Maribor–Murska Sobota, večina tranzitnega motornega prometa zaobide mesto Gornja Radgona. Tranzitne obremenitve skozi središče mesta so se zmanjšale za skoraj 90 %, vendar pa v zadnjem obdobju spet naraščajo, predvsem zaradi tovornega prometa iz industrijskih obratov na vzhodu mesta, ki išče najhitrejšo in najugodnejšo pot do avtoceste.

Osnovna prometna hrbtenica skozi mesto je regionalna cesta, imenovana Partizanska cesta, na katero se v središču Gornje Radgone neposredno navezuje odcep za mejni prehod z Avstrijo. Na celotnem območju občine sicer ni zaznani problemov z zmogljivostjo, pojavljajo pa se velike težave glede stanja vozišča oziroma uporabnih plasti cest, ki so v večini zelo dotrajane. Najbolj problematična je povezava do avtocestnega priključka Sveti Jurij ob Ščavnici. V centru Gornje Radgone je zelo neurejen tudi mirujoči promet.

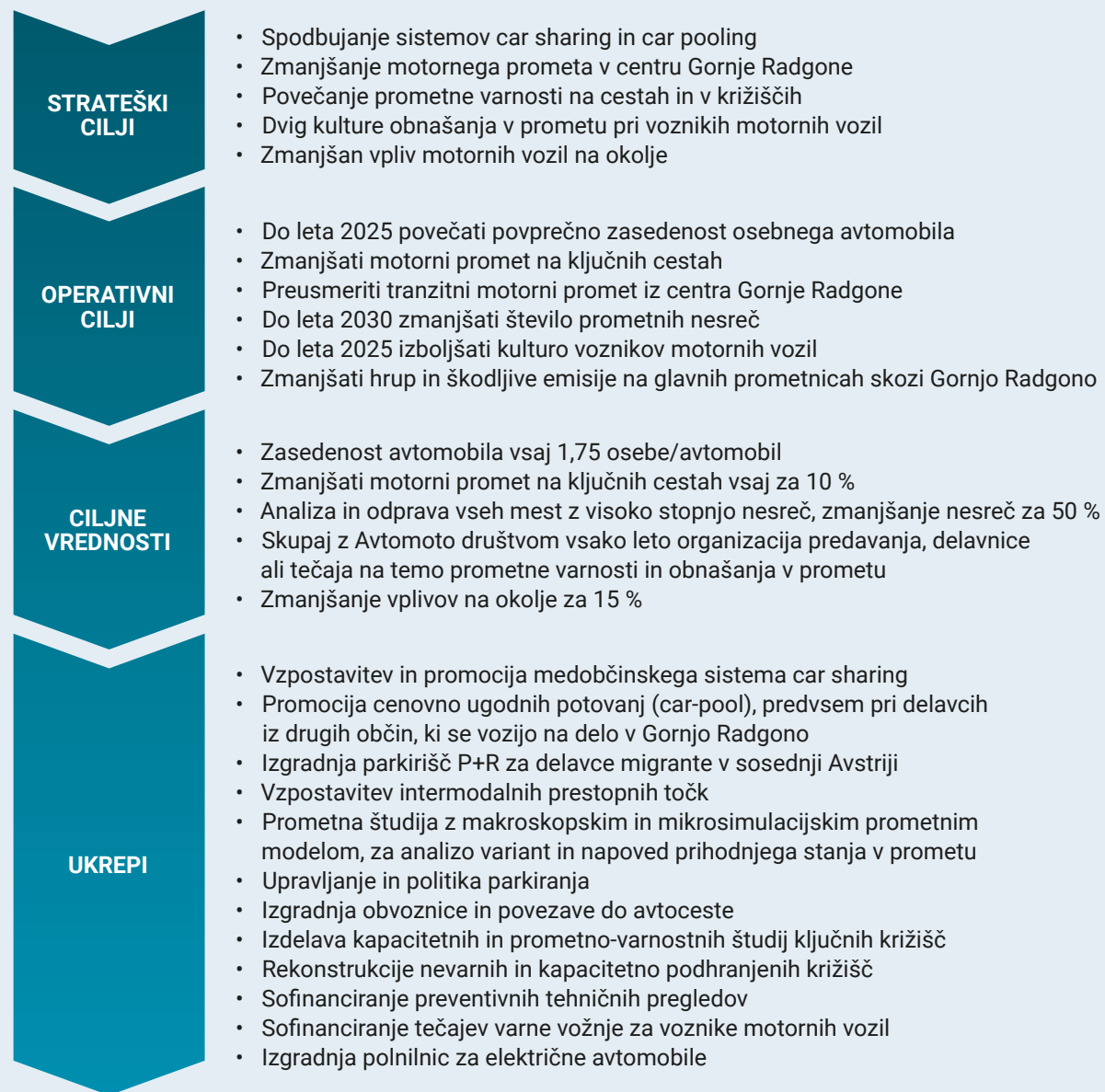
**Vizija razvoja motornega prometa v občini**

Razvoj prometne infrastrukture in ureditve prometnic gre v smeri izboljšanja prometne varnosti, zmanjšanja števila osebnih avtomobilov znotraj mesta in s tem tudi zmanjšanja vplivov na okolje. Poleg vseh drugih vizij je bila oblikovana tudi vizija izboljšanja prometne kulture, želja pa je tudi urediti

parkirno politiko in dostopnost do vseh upravno-administrativnih objektov v mestu.

**Oblikovanje ciljev in določitev ciljnih vrednosti ter ukrepov**

Redno spremljanje aktivnosti na področju motornega prometa je privedlo do oblikovanja ciljev in določitve ciljnih vrednosti, ki bodo občini služile kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvedbe izbranih ukrepov na področju motornega prometa.

**Opis ukrepov vključenih v akcijski načrt****Izdelava kapacitetnih in prometno-varnostnih študij ključnih križišč**

S kapacitetnimi in prometno-varnostnimi študijami lahko zagotovimo ustrezno pretočnost in predvsem varnost na vseh križiščih ter odsekih cest. V občini Gornja Radgona sicer ni velikih problemov glede

zmogljivosti, pa vendar bi lahko nekatera križišča izboljšali ter tako skrajšali zamude oziroma potovalne čase za vse udeležence v prometu. Podobno velja tudi za področje prometne varnosti.

**Rekonstrukcija nevarnih in kapacitetno podhranjenih križišč**

Izdelane študije in analize še ne pomenijo tudi boljšega stanja na terenu. Zato so večinoma potrebni gradbeni ukrepi v smislu rekonstrukcij križišč in cestnih odsekov.

**Sofinanciranje preventivnih tehničnih pregledov**

Na prometno varnost vplivajo trije dejavniki, in sicer cesta, voznik in prevozno sredstvo. Brezhibnost slednjih je zagotovljena s preventivnimi tehničnimi pregledi. Več opravljenih preventivnih pregledov pomeni boljše prometno varnost.

**Sofinanciranje tečajev varne vožnje za voznike motornih vozil**

Ozaveščeni in dobri vozniki so eden od treh temeljev prometne varnosti. Tečaji varne vožnje na poligonih pripomorejo k boljši spretnosti voznikov motornih vozil.

**Izgradnja polnilnic za električne avtomobile**

Fosilna goriva se počasi umikajo alternativnim oblikam pogona vozil. Vse več je namreč vozil na električni pogon. S postavitvijo polnilnic za električne avtomobile na več lokacijah se bo odstotek okolju prijaznejših vozil v mestu Gornja Radgona v bodoče povečeval.

**Akcijski načrt izvedbe ukrepov za motorni promet**

Akcijski načrt za motorni promet je zbirka izbranih ukrepov z njihovimi opisi, ki so opredeljeni na podlagi opravljene analize stanja, zastavljene vizije in oblikovanih ciljev razvoja motornega prometa

v občini Gornja Radgona. Akcijski načrt vsebuje seznam ukrepov, lokacije izvedbe ukrepa, oceno stroška, rok izvedbe in delitev odgovornosti.

**Akcijski načrt: motorni promet**

UKREPI	LOKACIJA IZVEDBE UKREPA	OCENA STROŠKA BREZ DDV			ROK IZVEDBE	ODGOVORNOST	SINERGIJA Z DRUGIMI ZVRSTMI PROMETA
		SKUPAJ	OBČINSKI PRORAČUN	DRUGI VIRI <sup>1</sup>			
1. Izdelava kapacitetnih in prometno-varnostnih študij ključnih križišč	Analiza vsaj 2 križišč letno	133.333 €	20.000 €	113.333 €	2017–2021	OGR, DRSI	Povečanje varnosti tudi za pešce in kolesarje
2. Rekonstrukcija nevarnih in kapacitetno podhranjenih križišč	Rekonstrukcija križišč	1.333.333 €	200.000 €	1.133.333 €	2018–2021	OGR, DRSI	Povečanje varnosti tudi za pešce in kolesarje
3. Sofinanciranje preventivnih tehničnih pregledov	Preventivni tehnični pregledi	6.667 €	1.000 €	5.667 €	Vsako leto	OGR, SPVCP	Povečanje varnosti tudi za pešce in kolesarje
4. Sofinanciranje tečajev varne vožnje za voznike motornih vozil	Tečaji varne vožnje na poligonih	6.667 €	1.000 €	5.667 €	Vsako leto	OGR, SPVCP	Povečanje varnosti tudi za pešce in kolesarje
5. Izgradnja polnilnic za električne avtomobile	Več lokacij	6.667 €	1.000 €	5.667 €	2018–2021	OGR	Možnost polnjenja tudi el. koles in motorjev

**ZAHTEVNOST**

■ ZAHTEVEN, ■ MANJ ZAHTEVEN, ■ ENOSTAVEN

**LEGENDA**

OGR – Občina Gornja Radgona, DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

## STRATEŠKI STEBER: SKUPNI PODPORNİ UKREPI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

### Zdrav način razmišljanja vodi v bolj zdrave načine potovanja

Peti in zadnji steber strategije povezuje in vključuje vse mehke prijeme, ki so nujno potrebni za sistematično in realno izvedbo vseh strateških stebrov. Sodelovanje, izobraževanje, povezovanje, zdravo in konstruktivno razmišljanje ter varne in trajne prometne rešitve so usmeritve, ki jim bo občina sledila v prihodnje in ki ji bodo omogočale vpeljavo vseh zastavljenih sprememb za načrtno ureditev in izvedbo trajnostne mobilnosti v občini. Že danes se veselimo prihodnosti in novih načinov mobilnosti.

**Današnje stanje na področju skupnih podpornih ukrepov v občini**

Občina Gornja Radgona se dobro zaveda odgovornosti na področju trajnostne mobilnosti. V preteklih letih se je preko različnih lokalnih organizacij in podjetij kot obmejno mesto redno vključevala v različne evropske projekte, v okviru katerih so se v mestu in njeni okolici odvijale številne informacijske,

komunikacijske, promocijske in ozaveščevalne aktivnosti in kampanje. Cilj vseh teh dejavnosti je ozaveščanje prebivalstva in povečanje uporabe vseh oblik trajnostnih načinov potovanja. Z različnimi programi in vsebinami je občina že aktivno vključena v vseevropsko iniciativo »Evropski teden mobilnosti«.

**Vizija razvoja skupnih podpornih ukrepov v občini**

Cilj in vizija občine Gornja Radgona je dvigniti raven ozaveščenosti in povečati delež okolju prijaznih, zdravih in aktivnih načinov potovanja. V ta namen se že in se bo tudi v prihodnosti izvajala vrsta različnih projektov in aktivnosti.

## Oblikovanje ciljev in določitev ciljnih vrednosti ter ukrepov

Redno spremljanje aktivnosti na področju trajnostne mobilnosti je privedlo do oblikovanja ciljev in določitve ciljnih vrednosti, ki bodo občini služile kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvedbe izbranih ukrepov na področju trajnostne mobilnosti.



### Opis ukrepov vključenih v akcijski načrt

#### Vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja in izvajanja Celostne prometne strategije

Tako kot pri sprejemanju tega dokumenta je treba tudi pri izvedbi Celostne prometne strategije zagotoviti vključevanje javnosti. Le na tak način se bodo vsi prebivalci in obiskovalci občine Gornja Radgona počutili enakovredne ter koristne pri doseganju tako že zastavljenih kot tistih ciljev, ki bodo morebiti dodatni v prihodnje.

#### Redno spremljanje izpolnjevanja in doseganja ciljnih vrednosti

Ciljne vrednosti so določene realno. Na podlagi analize trenutnega stanja in z ustreznim monitoringom vseh izbranih ukrepov bo mogoče ugotoviti, ali so bile ciljne vrednosti do nastopa izbranega ciljnega leta dosežene oziroma izpolnjene.

#### Vključevanje v projekte Evropske unije na temo trajnostne mobilnosti

Občina Gornja Radgona se s sprejeto Celostno prometno strategijo pridružuje številnim evropskim mestom, ki so že pristopila k uresničevanju temeljnih ciljev na področju trajnostne mobilnosti. Evropska mesta se na tem področju povezujejo in prek projektov Evropske unije nadgrajujejo svojo osnovno prometno infrastrukturo v smeri trajnostne mobilnosti.

#### Vključevanje ciljev Celostne prometne strategije v lokalne akte

Eden od delov priprave lokalnih aktov je vključevanje in preverjanje vključenosti ciljev in ukrepov – vsi novo sprejeti lokalni akti morajo slediti sprejeti Celostni prometni strategiji.

#### Izobraževanje odgovornih za promet in prostor ter skupine za preventivo in vzgojo otrok na področju trajnostne mobilnosti

Naložba v znanje se vedno povrne, posebej če izobražujemo tiste, ki izobražujejo druge, saj je



učinek tako dvojni. Skozi izvedbo Celostne prometne strategije je treba zagotoviti trajno izobraževanje in izpopolnjevanje vseh odgovornih za promet in prostor ter skupine za preventivo in vzgojo otrok v smislu trajnostne mobilnosti.

#### Priprava medobčinske strategije pešačenja in kolesarjenja

Občina Gornja Radgona je tesno povezana z okoliškimi občinami ter sosednjo Avstrijo. Osnovni temelj za še boljše povezanost na področju urejanja hoje oziroma pešačenja, tj. urejanja pešpoti, ter na področju urejanja kolesarskih poti pa je komunikacija s sosednjimi občinami. Končni cilj komunikacije in sestankov mora biti skupni dokument – medobčinska strategija na področju pešačenja in kolesarjenja.

#### Analiza potovalnih navad občanov in dnevnih obiskovalcev občine

Temeljna podlaga za načrtovanje mobilnosti je dobro poznavanje potovalnih navad občanov in dnevnih obiskovalcev občine. Analiza obstoječega stanja in redni monitoring zagotavljata osnovne podatke za izbiro ustreznih ukrepov.



### Aksijski načrt izvedbe za skupne podporne ukrepe

Aksijski načrt za skupne podporne ukrepe trajnostne mobilnosti je zbirka izbranih ukrepov z njihovimi opisi, ki so opredeljeni na podlagi opravljene analize stanja, zastavljene vizije in oblikovanih ciljev

razvoja splošnih ukrepov trajnostne mobilnosti v občini Gornja Radgona. Načrt vsebuje seznam ukrepov, lokacije izvedbe ukrepa, oceno stroška, rok izvedbe ter delitev odgovornosti.

## Akcijski načrt: skupni podporni ukrepi trajnostne mobilnosti

UKREPI	LOKACIJA IZVEDBE UKREPA	OCENA STROŠKA BREZ DDV			ROK IZVEDBE	ODGOVORNOST
		SKUPAJ	OBČINSKI PRORAČUN	DRUGI VIRI <sup>1</sup>		
1. Vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja in izvedbe CPS		1.333 €	200 €	1.133 €	Vsako leto	OGR
2. Redno spremljanje izpolnjevanja in doseganja ciljnih vrednosti		0 €	0 €	0 €	Vsako leto	OGR
3. Vključevanje v projekte Evropske unije na temo trajnostne mobilnosti		1.333 €	200 €	1.133 €	Vsako leto	OGR
4. Vključevanje ciljev CPS v lokalne akte (priprava lokalnih aktov upošteva vključenost ciljev in ukrepov ter njihovo preverjanje – navezava na obstoječe poti, varne peš povezave, vključevanje kolesarskih poti itd.)		667 €	100 €	567 €	Vsako leto	OGR
5. Izobraževanje odgovornih za promet in prostor ter skupin za preventivo in vzgojo otrok na področju trajnostne mobilnosti	Predavanja, tečajji	1.333 €	200 €	1.133 €	Vsako leto	OGR, SPVCP
6. Priprava medobčinske strategije pešačenja	Izdelava dokumenta	4.000 €	600 €	3.400 €	2018 - 2021	OGR, sosednje občine, A
7. Priprava medobčinske strategije na področju kolesarjenja	Izdelava dokumenta	4.000 €	600 €	3.400 €	2018 - 2021	OGR, Sosednje občine, A
8. Analiza potovalnih navad občanov in dnevni obiskovalcev občine (anketa, podatki podjetij, šol, štetje uporabnikov ipd.)	Ankete, štetje, snemanja, spremljanje statistike	6.667 €	1.000 €	5.667 €	Vsako drugo leto	OGR, SPVCP

### ZAHTEVNOST

■ ZAHTEVEN, ■ MANJ ZAHTEVEN, ■ ENOSTAVEN

### LEGENDA

CPS – Celostna prometna strategija, OGR – Občina Gornja Radgona, SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, A – Avstrija



