

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE RADENCI



PREGLED STANJA, KLJUČNIH IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI SINTEZNO GRADIVO

ZEU DRUŽBA ZA NAČRTOVANJE IN INŽENIRING d.o.o.
PRO-MOČ d.o.o.
RAZVOJNA AGENCIJA SLOVENSKE GORICE d.o.o.



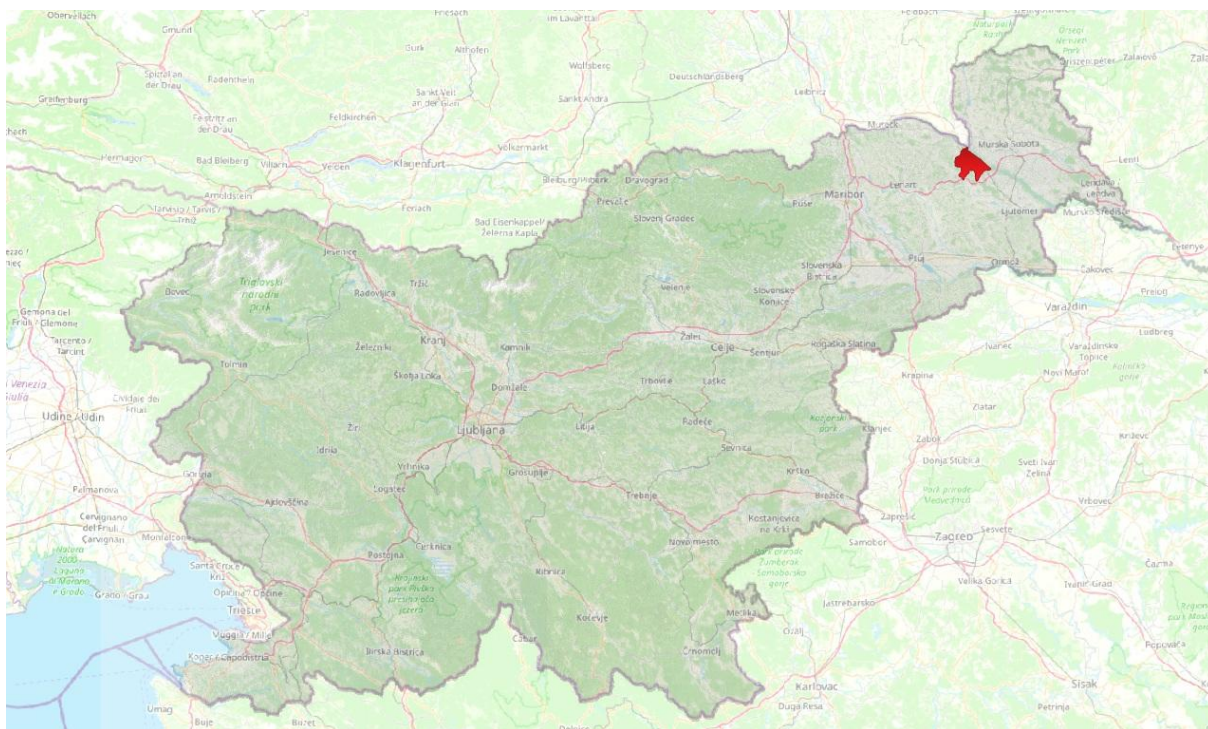
VSEBINA

VSEBINA.....	2
1. UVOD.....	3
2. STATISTIČNI PODATKI O OBČINI	6
2.1. DEMOGRAFIJA.....	6
2.2. DELOVNE MIGRACIJE	9
2.3. KAZALNIKI ZDRAVJA V OBČINI	11
2.4. TURISTIČNA OBREMENJENOST	11
3. CPS OBČINE RADENCI IZ LETA 2017	13
4. VIZIJA IN CILJI OCPS OBČINE RADENCI	15
5. KAZALNIKI IN CILJNE VREDNOSTI	16
6. KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI	18
7. PRIORITETE IN STRATEŠKA VODILA.....	20
8. DOSEŽKI, IZZIVI IN PRILOŽNOSTI PO STEBRIH STRATEGIJE	21
8.1. STEBER CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE.....	21
8.1.1. OBSTOJEČE STANJE	21
8.1.2. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV	22
8.2. STEBER HOJA	24
8.2.1. OBSTOJEČE STANJE	24
8.2.2. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV	32
8.3. STEBER KOLESARJENJE	35
8.3.1. OBSTOJEČE STANJE	35
8.3.2. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV	39
8.4. STEBER JAVNI POTNIŠKI PROMET.....	41
8.4.1. OBSTOJEČE STANJE	41
8.4.2. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV	46
8.4.3. DOSTOPNOST DO JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA	49
8.4.4. ANALIZA VOZNEGA REDA-AVTOBUS (AVTOBUSNA POSTAJA RADENCI)	50
8.5. STEBER MOTORNI PROMET	52
8.5.1. OBSTOJEČE STANJE	52
8.5.2. ANALITIČNI PODATKI MOTORNEGA PROMETA ZA OBČINO RADENCI.....	63
8.5.3. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV	72
9. ZAKLJUČEK	75



1. UVOD

Občina Radenci leži na severovzhodu Slovenije, v večji meri ob desnem bregu reke Mure, med občinami Gornja Radgona, Murska Sobota, Križevci, Sveti Jurij ob Ščavnici in Tišina. Obsega površino v skupni velikosti 33,74 km².



Slika 1: lega občine Radenci v Sloveniji, vir: GURS

Občina je razdeljena na 12 katastrskih občin. Po zadnjih podatkih SURS je v Občini Radenci leta 2024 živelo 5.104 prebivalcev v 12 naseljih, od tega več kot 40% v občinskem središču Radenci. Občino sestavljajo trije naravogeografski povsem različni deli:

- ravninski svet ob Muri,
- gričevnat svet Radgonsko - Kapelskih goric in
- del doline reke Ščavnice.

Na splošno je značilno, da so se prebivalstvo in različne dejavnosti skoncentrirale v ravninskem delu občine, medtem ko je gričevnat del ostal predvsem vinogradniški. Tak razvoj je povzročil, da je gričevnat del občine vedno bolj zaostajal za ravninskim delom, tako v gospodarskem kakor tudi v demografskem razvoju.

Radenci kot občinsko središče spadajo v slovenskem merilu med razvitejša lokalna središča, ki imajo sedež lokalne samouprave, šolske in športno-igralne kapacitete, osnovno socialno in zdravstveno opremo ter zadovoljive trgovinske in služnostne kapacitete. Gravitacijsko zaledje središča je



zadovoljivo. Poleg osnovnih zahtev za opredelitev vloge v zasnovi omrežja naselij v Sloveniji pa ima naselje tudi poudarjeno turistično-rekreacijsko funkcijo in zato svojstvena naselbinska obeležja ter prevladujočo gospodarsko in socialno usmerjenost v turistične dejavnosti



Slika 2: Občina Radenci

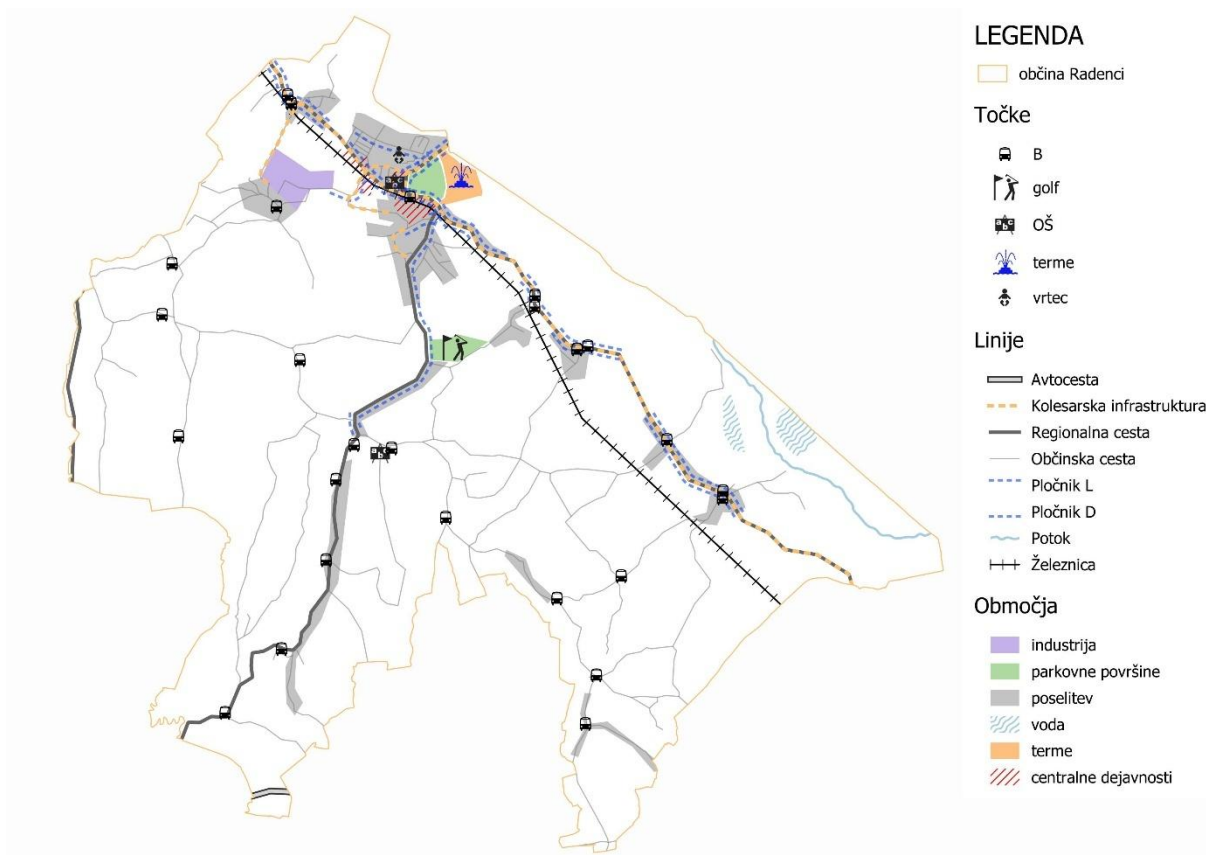
Občina Radenci leži prav tako ob V. panevropskem prometnem koridorju, ki ga pokrivajo glavne prometne povezave in mejni obodni prometni smeri zasnovani v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije. Mejni obodni obroč omogoča povezovanje obmejnih območij z osrednjim območjem države.

Preko območja občine Radenci poteka daljinska cestna povezava avtocesta A5 Maribor - Lenart - Cogetinci - Vučja vas - Murska Sobota - Lipovci (Beltinci - Pince). V širšem prostoru leži občina med mednarodnim prometnim vozliščem v Mariboru in regionalnim prometnim vozliščem v Murski Soboti.

Razvoj občine temelji na razvoju turizma in spremljajočih dejavnosti. Zdraviliški turizem in proizvodnja mineralne vode sta pomembni zaposlitveni panogi v občini, ki nudita ne le zaposlitev prebivalcem občinskega središča temveč tudi precejšnjemu delu prebivalcev iz drugih delov občin ter sosednjih občin. Vrelci mineralne vode se nahajajo na več različnih lokacijah po občini, kar je pogojevalo nastanek več vrtin, s tem pa tudi dodatna delovna mesta. Razen občinskega središča s pripadajočima naseljema, druga naselja ne predstavljajo pomembnih zaposlitvenih območij. Občina

se sooča s precej enolično strukturo dejavnosti, primanjkuje ji raznolikih dejavnosti. Precejšen del prebivalcev se vozi na delo v druge občine.

Dosedanje prometne povezave v občini in povezave s širšim območjem potekajo po cestnem omrežju predvsem v smeri proti ostalim regijskim centrom Maribor in Murska Sobota ter proti sosednji Avstriji. Po državnih (regionalnih) cestah poteka tranzitni promet s sosednjimi občinami ter sosednjo državo Avstrijo ter lokalni promet med naselji v občini. Tranzitne smeri so se spremenile z izgradnjo avtoceste, kar je razbremenilo predvsem občinsko središče Radence. Železniški promet služi pretežno tovarnemu prometu



Slika 3: Prikaz omrežja javne infrastrukture v občini Radenci, vir: DRSI

Občina Radenci je leta 2017 že sprejela celostno prometno strategijo občine Radenci, s katero je postavila temelje za trajnostno mobilnost in boljšo prometno dostopnost v občini. V tem dokumentu so bile opredeljene ključne smernice za zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa, spodbujanje hoje, kolesarjenja in javnega prevoza ter za oblikovanje kakovostnega in varnega prometnega okolja za vse prebivalce. Od sprejetja CPS je občina izvedla že vrsto ukrepov, ki so prispevali k izboljšanju prometne infrastrukture in dvigu zavesti o pomenu trajnostne mobilnosti.



Kljub temu nekateri načrtovani ukrepi iz prvotnega CPS niso bili v celoti realizirani. Razlogi za to so različni - od omejenih finančnih virov, kompleksnosti izvedbenih postopkov, do sprememb v zakonodaji ali drugih zunanjih dejavnikov, ki so vplivali na prioritizacijo določenih projektov. Vendar občina ostaja zavezana izvajanju trajnostne prometne politike, zato bo tudi ukrepe, ki jih do sedaj ni uspela uresničiti, ponovno vključila v prihodnje strateške načrte.

Zaradi želje po nadaljevanju razvoja v smeri okoljsko in prostorsko trajnostne občine ter s ciljem izboljšanja kakovosti življenja za vse prebivalce, se Občina Radenci podaja v izdelavo nove občinske celostne prometne strategije, ki bo nadgradila obstoječe cilje in ukrepe, jih prilagodil novim razmeram ter izzivom, s katerimi se občina sooča danes, hkrati pa zasledoval celovit in vključujoč pristop k prometnemu načrtovanju.

V nadaljevanju dokumenta bo predstavljen **pregled stanja ključnih izzivov in priložnosti**, ki vplivajo na razvojne možnosti občine Radenci in bodo pomembna podlaga za pripravo nove OCPS. S tem želi občina zagotoviti usklajen, vključujoč in dolgoročno vzdržan razvoj, ki bo občino oblikoval kot prijetno, varno in dostopno bivalno okolje za vse generacije.

Dokument ne predstavlja le analitične osnove, temveč tudi prvi korak k bolj strateškemu upravljanju prometa, vključevanju lokalne skupnosti ter uresničevanju dolgoročne vizije trajnostnega razvoja Občine Radenci.

2. STATISTIČNI PODATKI O OBČINI¹

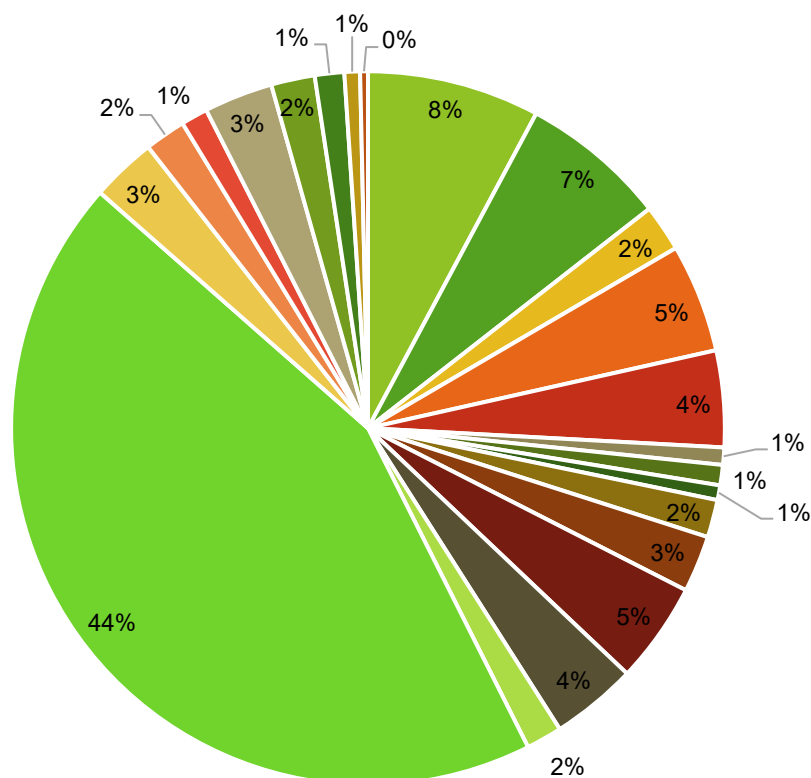
2.1. DEMOGRAFIJA

Občina Radenci je del pomurske statistične regije. Meri 33,74 km². Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 164. mesto.

Največji delež prebivalstva občine je skoncentriran na območju občinskega središča, to je naselja Radenci, kjer biva kar 44% vseh prebivalcev občine. Po številu prebivalcev ja drugo največje naselje v občini naselje Boračeva (8%), sledi Hrastje Mota (7%), Janžev Vrh (5%) in Kapelski Vrh (5%). Delež prebivalstva v ostalih naseljih občine je manjše od 5%.

¹ SURS: Radenci - Slovenske regije in občine v številkah (<https://www.stat.si/obcine/sl/Municip/Index/134>)

Delež prebivalcev v občini Radenci po naseljih v letu 2024



- | | | | | |
|------------------|------------------|-----------------|--------------|-----------------|
| ■ Boračeva | ■ Hrastje-Mota | ■ Hrašenski Vrh | ■ Janžev Vrh | ■ Kapelski Vrh |
| ■ Kobilščak | ■ Kocjan | ■ Melanjski Vrh | ■ Murski Vrh | ■ Murščak |
| ■ Okoslavci | ■ Paričjak | ■ Rački Vrh | ■ Radenci | ■ Radenski Vrh |
| ■ Rihtarovci | ■ Spodnji Kocjan | ■ Šratovci | ■ Turjanci | ■ Turjanski Vrh |
| ■ Zgornji Kocjan | ■ Žrnova | | | |

Statistični podatki za leto 2023 kažejo o tej občini tako sliko:

Sredi leta 2024 je imela občina približno 5.104 prebivalcev (približno 2.515 moških in 2.589 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 103. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 149 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu večja kot v celotni državi (105 prebivalcev na km²).

Število živorojenih je bilo nižje od števila umrlih. Naravni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej v tem letu negativen, znašal je -11,9 (v Sloveniji -2,2). Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo nižje od števila tistih, ki so se vanjo priselili. Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je



bil torej pozitiven, znašal je 3,6. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil negativen, znašal je -8,3 (v Sloveniji 3,2).

Tabela 1: Prebivalstvo po naseljih, vir: SURS

	Naselje	Prebivalstvo - na 1. 1. 2024
1	Boračeva	399
2	Hrastje-Mota	339
3	Hrašenski Vrh	108
4	Janžev Vrh	251
5	Kapelski Vrh	223
6	Kobilščak	40
7	Kocjan	47
8	Melanjski Vrh	34
9	Murski Vrh	87
10	Murščak	131
11	Okoslavci	233
12	Paričjak	199
13	Rački Vrh	83
14	Radenci	2240
15	Radenski Vrh	151
16	Rihtarovci	95
17	Spodnji Kocjan	62
18	Šratovci	159
19	Turjanci	101
20	Turjanski Vrh	68
21	Zgornji Kocjan	36
22	Žrnova	18
	Skupaj	5.104

Povprečna starost občanov je bila 49,1 leta in tako višja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,2 let).

Med prebivalci občine Radenci je bilo število najstarejših - tako kot v večini slovenskih občin - večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0-14 let, je prebivalo 252 oseb, starih 65 let ali več. To



razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino višja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je bila 147). Pove pa tudi, da se povprečna starost prebivalcev te občine dviga v povprečju hitreje kot v celotni Sloveniji. Podatki, prikazani po spolu, pokažejo, da je bila vrednost indeksa staranja za ženske v vseh slovenskih občinah, razen v šestih (Črna na Koroškem, Dobrovnik/Dobronak, Grad, Hodoš/Hodos, Jezersko in Mislinja), višja od indeksa staranja za moške. V občini je bilo - tako kot v večini slovenskih občin - med ženskami več takih, ki so bile stare 65 let ali več, kot takih, ki so bile stare manj kot 15 let; pri moških je bila slika enaka.

V občini delujeta 2 vrtca, ki ju obiskuje 168 otrok. Od vseh otrok v občini, ki so bili stari od 1-5 let, jih je bilo 87 % vključenih v vrtec, kar je več kot v vseh vrtcih v Sloveniji skupaj (83 %). V tamkajšnjih osnovnih šolah se je v šolskem letu 2024/2025 izobraževalo približno 388 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo okoli 160 dijakov. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo 33 študentov in 7 diplomantov; v celotni Sloveniji je bilo na 1.000 prebivalcev povprečno 39 študentov in 8 diplomantov.

Med osebami v starosti 15-64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 61,2 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), to je manj od slovenskega povprečja (70 %).

Povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, je bila v tej občini v bruto znesku za približno 11,5 % nižja od letnega povprečja mesečnih plač v Sloveniji, v neto znesku pa za približno 10 % nižja.

Med 1.000 prebivalci občine jih je 620 imelo osebni avtomobil. Ta je bil star povprečno 11 let.

2.2. DELOVNE MIGRACIJE

V letu 2024 je v občini Radenci 1.754 **delovno aktivnih prebivalcev**, ki ne vključujejo kmetov. Na tem območju je 1.297 **delovnih mest**, od katerih jih 479 (oz. 37 %) pripada domačim prebivalcem občine Radenci, preostalih 818 (oz. 63 %) pa je zasedenih s prebivalci drugih občin.

Tabela 2: Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov], RADENCI, leto 2024, vir: SURS

RADENCI skupaj	2023						
	Delovno aktivno prebival stvo [brez kmetov] po občini prebival išča	Delovno aktivno prebivals tvo [brez kmetov] po občini delovneg a mesta	Delovno aktivno prebivals tvo [brez kmetov], katerih delovno mesto je v občini	Medobčin ski delovni migranti po občini prebivališ ča	Medobčin ski delovni migranti po občini delovneg a mesta	Delež delovno aktivnega prebivals tva [brez kmetov], katerih delovno mesto je v občini	Indeks delovn e migraci je



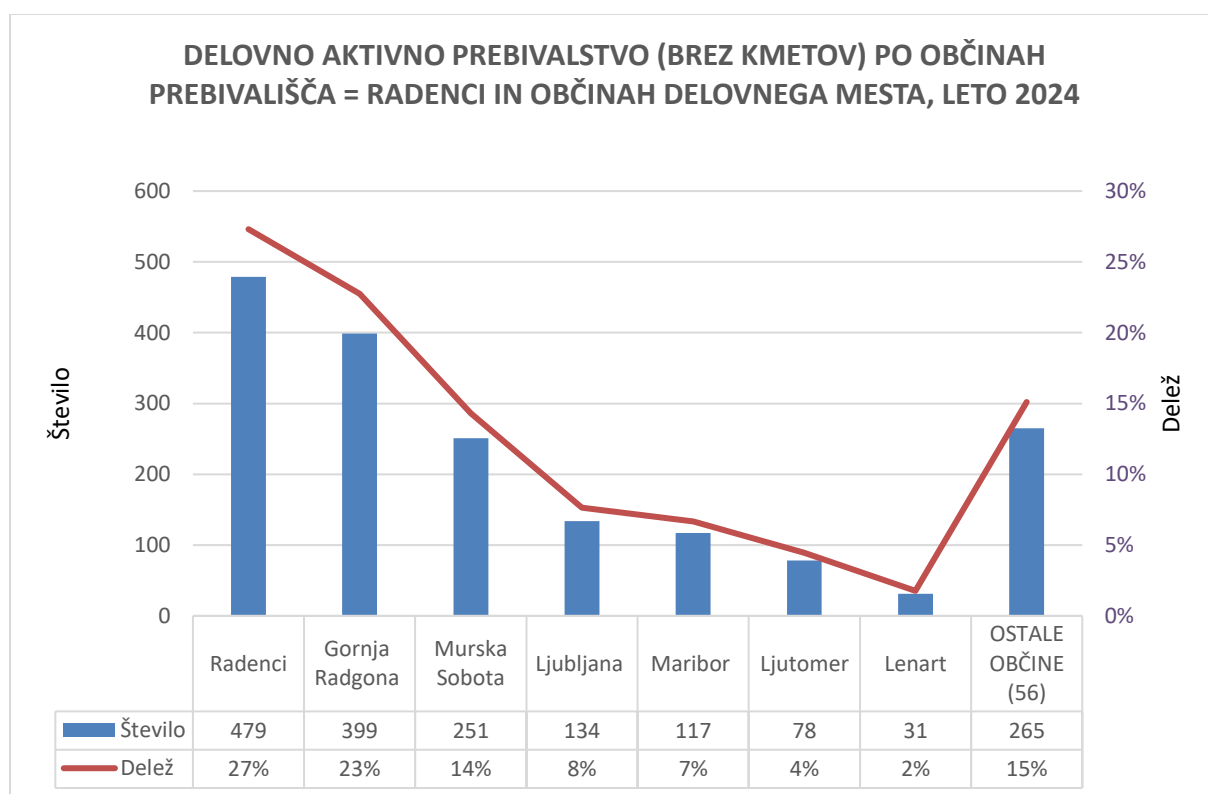
			prebivališ ča			prebivališ ča	
	1754	1297	479	1275	818	27,3	73,9

Od 1.754 delovno aktivnih prebivalcev občine jih 1.275 dela izven občine Radenci.

Indeks delovne migracije v občini Radenci znaša 73,9, kar pomeni, da število delovnih mest v občini predstavlja 73,9% števila delovno aktivnih prebivalcev. Glede na ta indeks, lahko občino Radenci uvrstimo v kategorijo **zmerno bivalnih**, kar pomeni, da ima občina manj delovnih mest v primerjavi z aktivnim prebivalstvom.

Analizirali smo delovno mobilnost prebivalcev občine Radenci, kjer je bila preučena razporeditev delovnih mest, ki so zasedena s prebivalci te občine. V nadaljevanju so predstavljene ključne ugotovitve glede tega, v katerih občinah prebivalci Radenci najpogosteje iščejo zaposlitev.

Grafikon 1: delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov) občine Radenci po občinah delovnega mesta, vir: SURS



V letu 2024 je v občini Radenci zaposlenih 479 domačinov, kar predstavlja 27 % vseh delovno aktivnih prebivalcev občine. Največ prebivalcev iz območja občine Radenci je zaposlenih prav doma, sledijo Gornja Radgona (399 oseb oz. 23 %), Murska Sobota (251 oseb oz. 14 %), Ljubljana (134 oseb oz. 8 %) in Maribor (117 oseb oz. 7 %). Manjši delež prebivalcev dela v Ljutomeru (78 oseb oz. 4 %) in Lenartu



(31 oseb oz. 2 %). V drugih 56 občinah dela še 265 prebivalcev, kar predstavlja 15 % vseh delovno aktivnih prebivalcev občine Radenci.

2.3. KAZALNIKI ZDRAVJA V OBČINI²

Zdravstveno stanje in umrljivost

- bolniška odsotnost delovno aktivnih prebivalcev je trajala povprečno 24,6 koledarskih dni na leto, v Sloveniji pa 19,0 dni.
- delež oseb, ki prejemajo zdravlila zaradi povišanega krvnega tlaka, je bil blizu slovenskemu povprečju, za sladkorno bolezen pa nižji od slovenskega povprečja.
- stopnja bolnišničnih obravnav zaradi srčne kapi je bila 3,0 na 1000 prebivalcev, starih 35 do 74 let, v Sloveniji pa 1,9.
- pri starejših prebivalcih občine je bila stopnja bolnišničnih obravnav zaradi zlomov kolka 4,2 na 1000, v Sloveniji pa 6,1.
- delež uporabnikov pomoči na domu je bil blizu slovenskemu povprečju.
- stopnja umrljivosti zaradi samomora je bila 16 na 100.000 prebivalcev, v Sloveniji pa 18.

Dejavniki tveganja za zdravje in preventiva

- telesni fitnes otrok je bil blizu slovenskemu povprečju.
- stopnja bolnišničnih obravnav zaradi poškodb v transportnih nezgodah je bila 0,6 na 1000 prebivalcev, v Sloveniji pa 1,0.
- delež prometnih nezgod z alkoholiziranimi povzročitelji je bil višji od slovenskega povprečja.
- odzivnost v Programu Svit - presejanje za raka debelega črevesa in danke je bila 67,3 %, v Sloveniji pa 65,3 %.
- presejanost v Programu Zora - presejanje za raka materničnega vratu je bila 73,9 %, v Sloveniji pa 74,5 %.

2.4. TURISTIČNA OBREMENJENOST

Turistična obremenjenost³ prikazuje obremenjenost občin, regij in držav s prometom, ki ga povzročajo turistični tokovi. Turizem ima pomemben vpliv na promet, saj povečuje gostoto prometa, obremenjuje infrastrukturo in zahteva prilagoditve v prometnem sistemu. V turistično priljubljenih destinacijah se ob povečanem številu obiskovalcev poveča tudi prometna obremenitev, kar lahko povzroči zastoje, pomanjkanje parkirnih mest in večjo obremenitev javnega prevoza. Turizem lahko pozitivno vpliva na razvoj prometne infrastrukture, saj spodbuja vlaganja v ceste, železnice in

² NIJZ »Zdravje v občini 2025«: Radenci | Zdravje v občini | NIJZ

³ Skupina za transformativno prometno načrtovanje, Urbanistični inštitut Republike Slovenije: [Turistična obremenjenost](#) | [Observatorij mobilnosti](#)



letališča. Vendar pa lahko nepravilno upravljanje turističnega prometa povzroči negativne posledice, kot so onesnaženje, hrup in zmanjšanje kakovosti bivanja za lokalno prebivalstvo.

Turistično obremenjenost se izraža s številom turističnih prihodov na 1.000 prebivalcev v posameznem letu.

Grafikon 2: Število turističnih prihodov na 1.000 prebivalcev v posameznem letu

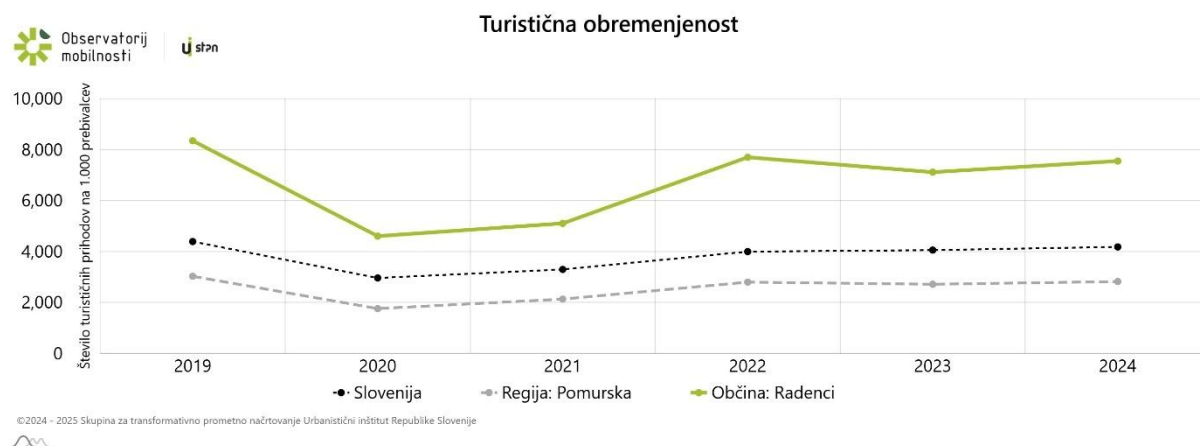


Tabela 3: Turistična obremenjenost v občini Radenci v primerjavi s Slovenijo in regijo za obdobje 2019-2024

Turistična obremenjenost:	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Slovenija	4.390,90	2.959,50	3.295,10	3.995,40	4.054,10	4.179,80
Pomurska regija	3.025,90	1.755,70	2.129,30	2.795,70	2.712,10	2.819,50
občina Radenci	8.349,70	4.603,30	5.104,20	7.702,10	7.116,10	7.554,10

Analiza turistične obremenjenosti v Občini Radenci v obdobju 2019-2024 potrjuje, da se občina uvršča med najbolj turistično obremenjene destinacije v Sloveniji. V primerjavi s slovenskim in regijskim povprečjem Radenci skozi celotno obdobje dosegajo več kot dvakrat višje vrednosti, kar potrjuje izjemno privlačnost destinacije, a hkrati razkriva tudi večje pritiske na lokalno infrastrukturo.

Medtem ko je pandemija leta 2020-2021 povzročila izrazit upad povsod, so se Radenci hitreje pobrali in že leta 2022 ponovno dosegli skoraj predpandemično raven. To kaže na privlačnost destinacije, ki temelji predvsem na zdraviliški in wellness ponudbi. Po letu 2022 so se vrednosti stabilizirale nad 7.000 prihodi na 1.000 prebivalcev, kar je več kot dvakrat nad slovenskim povprečjem in skoraj trikrat nad regijskim.

Za občino to pomeni strateško priložnost - turizem ostaja pomemben gospodarski motor, ki spodbuja vlaganja v prometno in spremljajočo infrastrukturo. Obenem pa zahteva premišljeno upravljanje turističnih tokov, da se preprečijo prometni zastoji, javnega potniškega prometa (cestni in železniški) in mirujočega prometa. Ključna usmeritev občine mora zato biti iskanje ravnovesja med nadaljnjo rastjo turizma in trajnostnim upravljanjem prostora ter infrastrukture



3. CPS OBČINE RADENCI IZ LETA 2017

Celostna prometna strategija (CPS) občine Radenci, sprejeta leta 2017, je predstavljala prvi korak k strateškemu in trajnostnemu upravljanju prometa na območju občine. Temeljala je na načelih trajnostnega razvoja, izboljševanja kakovosti življenja občanov in spodbujanja okolju ter zdravju prijaznejših oblik mobilnosti. Strategija je bila pripravljena z aktivnim vključevanjem javnosti, deležnikov in strokovnjakov, s ciljem oblikovati dolgoročno vizijo trajnostne mobilnosti v občini.

Strateški cilji CPS Radenci 2017 so bili jasno zastavljeni in usmerjeni v izboljšanje prometnih razmer ter dolgoročni razvoj kakovostnega in vključujočega prometnega sistema, to so:

Trajnostni	R azvoj
Prometna	A lternativa
Vključujoča	D ružba
Družbena	E nakost
Mobilnostne	N avade
Infrastrukturna	C elovitost
Aktivno	I zvajanje

Prednostna področja delovanja Občine Radenci pri realizaciji prometne strategije so bila zbrana v petih vsebinskih sklopih, in sicer:

- Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja
- Peš promet, hoja
- Kolesarski promet
- Javni potniški promet
- Racionalna raba motoriziranega prometa
- Promocijsko - izobraževalne aktivnosti

Vsak sklop ima svoj pomen in prispevek k uresničitvi vizije.

Cilj vzpostavitve celostnega prometnega načrtovanja je bil spremeniti in nadgraditi obstoječe načrtovalske prakse, povečanje transparentnosti pri odločanju, uveljavljanje novih metod in postopkov, kot so spremljanje učinkov, presoje projektov in upravljanje mobilnosti.

Občina Radenci se je zavezala povečati površine, namenjenih varnemu pešačenju.

Cilj uveljavljanja kolesarjenja kot potovalnega sredstva je bil vzpostavitev pogojev in zagotovitev varnosti kolesarjev.

Cilj učinkovitega javnega potniškega prometa je bilo povečanje uporabe javnega potniškega prometa, izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa, izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa za gibalno ovirane osebe, izboljšanje prepoznavnosti javnega potniškega prometa in zavedanja o njegovih prednostih.



Cilj racionalne rabe motoriziranega prometa je bilo zmanjšati odvisnosti od uporabe osebnega vozila.

Za vsako področje so bili opredeljeni konkretni **ukrepi**, izvedljivi v **petletnem obdobju**, ki so - ob ustrezni implementaciji - prispevali k uresničitvi vizije trajnostno mobilne občine.

Tabela 4: Nabor ukrepov iz CPS občine Radenci leta 2017

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	sprejetje strategije, revizija in prenova strategije
	delež proračunskih izdatkov povezanih s prometom, ki bo namenjenih ukrepom trajnostne mobilnosti
	imenovanje koordinatorja trajnostnega načrtovanja mobilnosti
	izvedba informacijsko-promocijskih aktivnosti
	udeležba v evropskih projektih, ki promovirajo trajnostno mobilnost (ETM, Dan brez avtomobila, Dan zemlje,...)
	izvedba akcij s področja trajnostne mobilnosti, ki povezuje več deležnikov (šole, društva,...)
	udeležba koordinatorja nalog s področja TM na izobraževalnih dogodkih
	usklajevanje ukrepov trajnostne mobilnosti z drugimi občinami
UVELJAVITEV HOJE	ureditev prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi
	ureditev varnejših poti za pešce, vključno z varnimi šolskimi potmi (vertikalna in horizontalna signalizacija)
	označitev ali odstranitev konfliktnih točk med pešci in motoriziranim prometom
	izgradnja ali ureditev javne razsvetljave
	prilagoditev infrastrukture gibalno oviranim osebam
UVELJAVITEV KOLESARJENJA	postavitev kolesarnic pri pomembnejših objektih (avtobusna postaja,...)
	ureditev varnejših poti za kolesarje, vključno z varnimi šolskimi potmi z ureditvijo obstoječe horizontalne in vertikalne prometne signalizacije
	označitev ali odstranitev konfliktnih točk med kolesarji in motoriziranim prometom
	preveritev potreb po sistemu izposoje koles in možnosti skupne uvedbe s sosednjimi občinami
UČINKOVIT JAVNI POTNIŠKI PROMET	izvedba manjkajočih ureditev postajališč JPP (nadstrešnice, koši)
	spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k uporabi okolju prijaznejših vozil
	preveritev potreb in možnosti vzpostavitve železniškega potniškega prometa
MOTORIZIRAN PROMET	izvedba ukrepov umirjanja osebnega in tovornega prometa v naseljih, prioriteto na območjih šolskih poti in stanovanjske gradnje



	izvajanje ne-infrastrukturnih ukrepov umirjanja prometa kot npr.: merjenje hitrosti, redarska služba
	spodbujanje novih oblik prevozov
	polnilnice za elektro vozila
	zagotavljanje novih in urejanje obstoječih parkirnih površin
	izdelava projektne dokumentacije za ureditev kritičnega odseka/točke na lokalni ali državni cesti
OSTALI INFRASTRUKTURNI UKREPI	izgradnja manjkajočih površin za pešce znotraj vseh naselij, prioriteto na območju šolskih poti in strnjenih naselij
	izgradnja manjkajočih kolesarskih stez znotraj vseh naselij, prioriteto na območju šolskih poti in strnjenih naselij
	vključitev lokalnega kolesarskega omrežja v državno kolesarsko omrežje
	izvedba ukrepov iz prostorskega načrta (krožišča,...) in ostale investicije v infrastrukturo
	izvedba ostalih potrebnih ukrepov vzdrževanja infrastrukture (PP 13029001+ 1302 KS Kapela + 1302 KS Radenci)

Čeprav je bila strategija v nekaterih delih uspešno uresničena - predvsem na področju urejanja kolesarskih in pešpoti ter izboljšanja prometne varnosti v središču mesta - ostaja še veliko možnosti za nadaljnjo nadgradnjo in širšo implementacijo ukrepov.

CPS iz leta 2017 je postavila pomembne temelje za dolgoročno vizijo trajnostnega razvoja mobilnosti v Občini Radenci in služi kot osnova za prihodnje posodobitve ter ukrepe v skladu z novimi potrebami in razvojnimi izzivi občine.

4. VIZIJA IN CILJI OCPS OBČINE RADENCI

Vizija in cilji predstavljajo temelj za oblikovanje strategije, ki usmerja nadaljnji trajnostni prometni razvoj občine Radenci. Vizija opredeljuje želeno prihodnje stanje občine na področju mobilnosti, pri čemer izhaja iz lokalnih posebnosti, vrednot in potreb prebivalcev.

Cilji konkretizirajo vizijo z opredelitvijo jasnih, dosegljivih in merljivih korakov, ki bodo omogočili njeno uresničitev. Služijo kot usmeritev pri oblikovanju ukrepov, določanju prioritet in spremljanju napredka pri razvoju trajnostne mobilnosti v občini.

VIZIJA OBČINE RADENCI je:

»Občina Radenci bo razvila varen, dostopen in trajnostno naravnan prometni sistem, ki bo vsem prebivalcem omogočal enakovreden dostop do storitev in aktivnosti, povezoval center z gričevnatim delom občine, temeljil na učinkovitem javnem prevozu ter ustvarjal boljše pogoje za hojo in kolesarjenje.«

Obrazložitev vizije:



Vizija občine Radenci temelji na razvoju prometnega sistema, ki bo varen, dostopen in trajnostno naravnan ter bo vsem prebivalcem omogočal enakovreden dostop do storitev in dejavnosti. Poseben poudarek občina namenja boljši povezanosti med središčem in gričevnatim delom občine, pri čemer bo ključno vlogo imel učinkovit in zanesljiv javni prevoz. Hkrati želi občina spodbujati trajnostne oblike mobilnosti ter postopno ustvarjati boljše pogoje za varno, udobno in prijetno hojo ter kolesarjenje. S takšno usmeritvijo bo občina prispevala k višji kakovosti bivanja, zmanjševanju okoljskih vplivov ter večji povezanosti in vključenosti skupnosti.

S strateškim načrtovanjem občina Radenci ustvarja okolje, ki prebivalcem omogoča bolj zdravo in aktivno življenje, izboljšuje kakovost javnega prostora in zagotavlja prometno varnost. Tako oblikovan prometni sistem prispeva k trajnostnemu razvoju občine ter ustvarja privlačno, zeleno in povezano skupnost za sedanje in prihodnje generacije.

Občina stremi k dolgoročni izvedljivosti OCPS, ki vključuje sodelovanje širše javnosti in lokalnih skupnosti, šol in drugih ključnih deležnikov ter dodatno ozaveščanje vseh akterjev v prometu za spreminjanje potovalnih navad. S tem se oblikuje trajnosten prometni sistem, ki bo prebivalcem omogočil kakovostno in varno mobilnost.

Na podlagi te vizije so opredeljeni naslednji cilji, ki predstavljajo konkretne usmeritve:

C1. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.

C2. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

C3. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.

C4. Bolj zdravi in aktivni prebivalci.

C5. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.

C6. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

C7. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

5. KAZALNIKI IN CILJNE VREDNOSTI

Kazalniki, s katerimi bomo merili uspešnost izvajanja strategije in pripadajoče ciljne vrednosti, ki so skladne z opredeljenimi cilji:

- Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let
- Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih
- Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah
- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo



Ciljne vrednosti so:

Tabela 5: kazalniki s pripadajočimi ciljnim vrednostmi

Zaporedna številka	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBNOСТИ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2025	Ciljna vrednost v letu 2032
1.	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	6 v letih 2020-2024	0 v letih 2028-2032
		Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih	29,6%	40%
2.	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	84,6%	75%
			Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	10,7%	18%
3.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	2,4%	4%
			Povečati delež uporabe aktivnih oblik mobilnosti v prometu (seštevek deleža uporabe hoje in kolesa)	3,8%	8%



4.	Bolj zdravi in aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	3,1%	6%
5.	Izboljšana kakovost bivanja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	31,5%	45%
6.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo	8,3%	14%
7.	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	80,1%	74%

6. KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI

Prometna slika občine Radenci razkriva razmeroma kompleksno prepletanje prostorske razpršenosti, spreminjajočih se mobilnostnih potreb prebivalcev ter raznolikih stopenj razvitosti prometne infrastrukture. Rezultati ankete, ki je bila izvedena med prebivalci občine kažejo, da so obstoječe prometne ureditve večinoma ocenjene kot povprečne, kar pomeni, da sistem sicer omogoča osnovno funkcionalnost, vendar nujno potrebuje celovito nadgradnjo, usmerjeno v trajnostni razvoj. Hkrati pa ti rezultati odpirajo pomembne razvojne priložnosti, saj prebivalci jasno izražajo usmerjenost k aktivni mobilnosti ter prepoznavanje pomena kakovostnega javnega prostora.

Eden izmed najvidnejših izzivov je neenotna kakovost infrastrukture za pešce. Pločniki in pešpoti so ponekod neprekinjeni in ustrezno urejeni, v številnih okoliških naseljih pa ostajajo ozki, poškodovani ali celo manjkajo, kar posebej obremenjuje ranljive skupine, kot so starejši, invalidi in otroci. Pomanjkljiva dostopnost, odsotnost klančin, senčnih površin, razsvetljave in taktilnih oznak zmanjšujejo varnost ter omejujejo uporabo hoje kot vsakodnevnega načina mobilnosti. Priložnosti za



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija

napredek se kažejo v povezovanju obstoječih pešpoti v enotno mrežo, njihovem razširjanju, izboljšanju opreme ter vzpostavitvi varnih šolskih poti.

Podobno stanje je na področju kolesarske infrastrukture, ki je zunaj občinskega središča nepovezana, prekinjena in pogosto neurejena. Kolesarjenje je zato manj privlačno kot prevozno sredstvo, še posebej zaradi prometno obremenjenih državnih cest in pomanjkanja varovanih odsekov. Kljub temu občina razpolaga z izjemnimi prostorskimi in naravnimi danostmi, ki omogočajo razvoj celovite mreže kolesarskih povezav med naselji ter z bližnjimi občinami. Ključne priložnosti vključujejo izgradnjo novih kolesarskih površin, umirjanje prometa na nevarnih odsekih, ureditev servisnih točk ter spodbujanje kolesarjenja skozi promocijske dejavnosti.

Javni potniški promet ostaja eden najbolj problematičnih segmentov. Redke linije, neustrezni intervali voženj, pomanjkanje informacijskih sistemov ter omejena dostopnost postajališč zmanjšujejo uporabnost avtobusnih povezav, zlasti za prebivalce oddaljenih naselij. Izboljšave so možne z optimizacijo voznih redov, digitalizacijo informacij, posodobitvijo postajališč, uvedbo bolj prilagodljivih oblik prevoza ter večjo integracijo z drugimi načini mobilnosti. Občina ima pomembno priložnost tudi v ponovnem razmisleku o čezregionalni železniški poveztljivosti ter boljšem povezovanju z regionalnimi središči.

Na področju motornega in mirujočega prometa se občina sooča z visoko odvisnostjo od osebnih vozil ter obremenitvami zaradi tranzitnega prometa, kar vpliva na kakovost bivanja, varnost in obremenjenost cest. Neurejen parkirni režim, pomanjkanje kratkotrajnega parkiranja ter visoke hitrosti na lokalnih cestah so izzivi, ki jih je mogoče nasloviti z uvedbo con umirjenega prometa, sistematičnim upravljanjem parkirišč, preusmerjanjem tovornega prometa in rednim vzdrževanjem cest. Posebna priložnost je spodbujanje kombinirane mobilnosti, denimo vzpostavitev P+R točk in razvoja sopotništva.

Načrtovanje prometa v občini mora slediti širšim okoljskim in podnebnim ciljem. Promet je eden glavnih virov emisij toplogrednih plinov, zato je prehod na trajnostne oblike mobilnosti (hoja, kolesarjenje, javni prevoz, e-mobilnost) nujen za dolgoročno okoljsko vzdržnost. Zmanjšanje uporabe osebnih avtomobilov ter razvoj alternativnih rešitev sta ključna ukrepa za izboljšanje kakovosti zraka, zmanjšanje hrupa ter ustvarjanje bolj zdravega in prijetnega bivalnega okolja.

Občina Radenci ima tako kljub trenutnim izzivom pomembne priložnosti za razvoj sodobnega prometnega sistema. S celostnim pristopom, ki vključuje nadgradnjo peš in kolesarske infrastrukture, optimizacijo javnega prevoza, izboljšanje dostopnosti za ranljive skupine ter strateško upravljanje motornega prometa, je mogoče oblikovati prometni sistem, ki bo varnejši, bolj vključujoč in dolgoročno trajnosten. Pri tem je ključna tudi aktivna vključenost lokalnih prebivalcev, saj tako oblikovane rešitve najbolj učinkovito odgovarjajo na njihove dejanske potrebe. Rezultati analize zato predstavljajo trdno osnovo za pripravo nove celostne prometne strategije, ki bo usmerjena v kakovostno izboljšanje mobilnosti in življenjskega okolja v občini.

V nadaljevanju gradiva so podrobneje predstavljeni dodatni izzivi in priložnosti po posameznih stebrih, in sicer: celostno prometno načrtovanje, hoje, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet.



7. PRIORITETE IN STRATEŠKA VODILA

V okviru strateškega načrtovanja trajnostne mobilnosti so bile za vsak steber OCPS občine Radenci opredeljene ključne razvojne prioritete, ki odražajo specifične prostorske, družbene in prometne značilnosti občine ter hkrati podpirajo uresničevanje zastavljene vizije in ciljev.

Strateško vodilo posameznega stebra OCPS izhaja iz več ciljev Strategije in odraža prioritete, ki si jih zada občina. Prav zato strateška vodila vzpostavljajo podlago za odločanje o najprimernejših rešitvah. Strateška vodila odražajo ambicije posameznih stebrov Strategije in hkrati izražajo pristop, ki mu bo občina sledila pri doseganju njenih ciljev.

V nadaljevanju so predstavljene prednostne usmeritve oz. razvojne prioritete in strateška vodila po posameznih stebrih občinske celostne prometne strategije občine Radenci, ki izhajajo iz analize obstoječega stanja ter neposredno podpirajo doseganje vizije trajnostne mobilnosti in strateških ciljev občine.

Tabela 6: pregled prioritet po posameznem stebru strategije

STEBER	PRIORITETA	STRATEŠKO VODILO
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	➤ Izboljšano vključevanje javnosti in ključnih deležnikov v oblikovanje prometnih rešitev ➤ Okrepljeno ozaveščanje o pomenu trajnostnih oblik mobilnosti	Občina Radenci bo promet načrtovala celostno in pregledno, ob aktivnem sodelovanju prebivalcev in deležnikov, ter spodbujala trajnostne oblike mobilnosti z jasnim poudarkom na varnosti, dostopnosti in vključevanju vseh skupin uporabnikov.
HOJA	➤ Vzpostavitev povezane mreže poti za hojo ➤ Nadgradnja površin za hojo z namenom izboljšanja udobja hoje	Občina Radenci bo z urejanjem varnih, udobnih in medsebojno povezanih pešpoti spodbujala hojo kot osnovni način premikanja ter krepila dostopnost do storitev in aktivnosti za vse prebivalce.
KOLESARJENJE	➤ Vzpostavitev povezane mreže poti za kolesarjenje znotraj občine in v povezavi s sosednjimi občinami ➤ Zagotavljanje podporne infrastrukture za izboljšano kolesarsko izkušnjo	Občina Radenci bo z razvojem varnih, medsebojno povezanih kolesarskih povezav ter z vzpostavitvijo ustrezne podporne infrastrukture izboljšala pogoje za kolesarjenje in ga spodbujala kot privlačen ter dostopen način mobilnosti za vse.



JAVNI POTNIŠKI PROMET	➤ Izboljšanje učinkovitosti javnega prevoza ➤ Iskanje alternativnih rešitev za izboljšanje dostopnosti na lokacijah, kjer je frekvenca javnega prevoza slabša	Občina Radenci bo z izboljšanjem učinkovitosti javnega prevoza ter z uvajanjem prilagojenih alternativnih rešitev na slabše dostopnih območjih zagotavljala zanesljivejšo in bolj dostopno mobilnost za vse prebivalce.
MOTORNI PROMET	➤ Sistematično umirjanje hitrosti ➤ Zmanjševanje prednosti avtomobila v primerjavi s trajnostnimi oblikami mobilnosti ➤ Učinkovito upravljanje parkiranja	Občina Radenci bo s sistematičnim umirjanjem hitrosti, premišljenim upravljanjem parkiranja in zmanjševanjem prednosti avtomobila pred trajnostnimi oblikami mobilnosti ustvarjala varnejše, uravnotežene in okolju prijaznejše prometne razmere.

8. DOSEŽKI, IZZIVI IN PRILOŽNOSTI PO STEBRIH STRATEGIJE

8.1. STEBER CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

8.1.1. OBSTOJEČE STANJE

Občina Radenci se v zadnjih letih vse bolj zaveda pomena celostnega prometnega načrtovanja kot temeljnega orodja za zagotavljanje trajnostnega razvoja, urejanja prostora ter izboljšanja kakovosti življenja prebivalcev. Kot občina z izrazito razpršeno poselitvijo, pomembnimi turističnimi območji in prometnimi tokovi, ki presegajo občinske meje, se sooča s številnimi izzivi mobilnosti, ki zahtevajo usklajen, dolgoročen in celovit pristop.

Celostno prometno načrtovanje vključuje povezovanje različnih oblik mobilnosti - hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa, motoriziranega prometa ter mirujočega prometa - z namenom ustvarjanja varnega, učinkovitega in trajnostno naravnane prometnega sistema. Občina Radenci se je s sprejetjem prve Celostne prometne strategije leta 2017 vključila v sodobne trende načrtovanja mobilnosti ter postavila temelje za bolj uravnotežen razvoj prometne infrastrukture in uvajanje mehkih ukrepov.

Občina Radenci se v zadnjih letih vse bolj zaveda pomena celostnega prometnega načrtovanja kot ključnega orodja za usmerjanje trajnostnega razvoja mobilnosti in prostora. Kot občina s prostorsko razpršeno strukturo in specifičnimi demografskimi, gospodarskimi ter prometnimi značilnostmi se v Radencih soočajo z vrsto izzivov, ki zahtevajo celovit in dolgoročno usmerjen pristop k prometnemu načrtovanju.



Celostno prometno načrtovanje vključuje povezovanje različnih vidikov mobilnosti - od motornega prometa, hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa do mirujočega prometa - z namenom zagotavljanja bolj usklajenega, učinkovitega, varnega in trajnostno naravnane prometnega sistema. V tem okviru je Občina Radenci že v letu 2017 sprejela prvo Celostno prometno strategijo, ki je opredelila glavne smernice, cilje in ukrepe za razvoj prometa na trajnostnih temeljih.

Pregled trenutnega stanja v prometnem sistemu občine kaže na določene pomanjkljivosti, ki vplivajo na kakovost mobilnosti in s tem neposredno tudi na kakovost življenja občanov. Občina se še vedno v veliki meri sooča z odvisnostjo prebivalcev od osebnega avtomobila kot glavnega prevoznega sredstva, kar povzroča prometne obremenitve v naseljih, zmanjšuje prometno varnost in prispeva k okoljskim pritiskom. Na drugi strani pa so alternative, kot so javni potniški promet, kolesarjenje in hoja, infrastrukturno in funkcionalno še vedno šibko razvite, predvsem v naseljih občine, ki ni občinsko središče, ter v praksi pogosto ne predstavljajo konkurenčne izbire za vsakodnevno mobilnost.

Obstoječe cestno omrežje je v nekaterih delih zastarelo, razdrobljeno in pomanjkljivo vzdrževano, kar dodatno omejuje prometno varnost in dostopnost, predvsem za ranljive udeležence v prometu. Kolesarska infrastruktura je večinoma nepovezana in pomanjkljiva, zlasti izven središča Radencev oz. v gričevnatem predelu občine. Prav tako izven občinskega središča primanjkuje sistemsko urejenih povezovalnih pešpoti in varnih prehodov. Javna potniška mreža ne zadostuje potrebam po mobilnosti vseh skupin prebivalstva, saj je pogosto slabo usklajena, redka in neustrezno povezana s ključnimi storitvenimi točkami.

Zaradi razpršenosti poselitve ter prostorskih in družbenih značilnosti ima občina edinstveno prometno dinamiko, ki zahteva lokalno prilagojene rešitve.

Vse navedeno kaže na potrebo po posodobitvi in nadgradnji obstoječe prometne strategije. Občina Radenci z novo OCPS stremi k celostni preobrazbi prometnega sistema, ki bo bolj odziven na potrebe lokalnega prebivalstva, prispeval k večji prometni varnosti, izboljšal dostopnost in obenem podpiral trajnostno rabo prostora in virov.

8.1.2. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV

Pregled ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti na področju celostnega prometnega načrtovanja v občini Radenci ponazarja, da se občina že več let zaveda pomena trajnostnega razvoja mobilnosti ter postopno gradi temelje za dolgoročno prometno preobrazbo. Med dosežki izstopa predvsem sprejetje Celostne prometne strategije iz leta 2017, ki je vzpostavila smernice za urejanje prometa, podprte tudi z realizacijo izbranih ukrepov. Aktivno vključevanje javnosti v prostorsko in prometno načrtovanje kaže na zrelost upravljanja prostora in razumevanje, da so spremembe na tem področju najbolj učinkovite, kadar so oblikovane v dialogu s prebivalci. H kvaliteti načrtovanja dodatno prispevajo zagotovljena proračunska sredstva za vzdrževanje cestne infrastrukture ter vse bolj jasna zavest občinske uprave o pomenu celostnega prometnega pristopa. Posamezne vzorne ureditve v stanovanjskih območjih in visoka kakovost bivanja v središču Radencev potrjujejo, da občina premore pomembne gradnike za nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti.

Kljub napredku pa pregled identificira več strukturnih izzivov, ki vplivajo na možnosti nadaljnjega razvoja. Neugodni demografski trendi - predvsem staranje prebivalstva - ustvarjajo nove potrebe po



dostopnejšem, varnejšem in bolj prilagojenem prometnem omrežju. Hkrati razpršena poselitev v gričevnatem delu občine otežuje vzpostavljanje učinkovitih storitev javnega potniškega prometa ter omejuje potenciale aktivne mobilnosti pri daljših razdaljah. Občina se sooča tudi z omejenimi proračunskimi in sofinancerskimi možnostmi, kar zahteva preiščljeno prioritarno načrtovanje, selekcijo ukrepov ter širše sodelovanje z deležniki. Dodatna kompleksnost izhaja iz potrebe po boljši koordinaciji med različnimi akterji v prostoru, saj trajnostni prometni razvoj zahteva usklajene odločitve urbanizma, infrastrukture, prometa, turizma, izobraževanja in drugih sektorjev.

Identificirane priložnosti pa kažejo, da lahko občina z relativno nizkimi organizacijskimi in strateškimi vložki doseže pomembne učinke. Vzpostavitev sistematičnega spremljanja izvajanja ukrepov in učinkov OCPS bi omogočila boljše vrednotenje napredka, pravočasno prilagajanje ukrepov ter učinkovitejše utemeljevanje pridobivanja finančnih virov. Krepitev sodelovanja s ključnimi deležniki - od šol, turističnih ponudnikov do regionalnih institucij - predstavlja ključno pot do boljših prometnih rešitev, ki presegajo meje posamičnih sektorjev. Ozaveščanje o zdravem življenjskem slogu, zlasti med mladimi, lahko dolgoročno vodi k spremembam potovalnih navad ter večji uporabi aktivnih oblik mobilnosti. Aktivno udeleževanje na strokovnih posvetih in izobraževalnih programih pa utrjuje strokovne kompetence občine in omogoča prenos dobrih praks v lokalno okolje.

Skupni pregled torej razkriva, da ima občina Radenci dobre temelje za nadgradnjo svoje prometne politike, ob tem pa tudi jasno opredeljene izzive, ki jih je mogoče premostiti s sistematičnim, usklajenim in dolgoročno usmerjenim delovanjem. Priložnosti nakazujejo smeri, po katerih lahko občina še naprej krepí kakovost bivanja, prometno varnost ter trajnostno mobilnost, skladno z razvojnimi cilji in potrebami prebivalcev.

Tabela 7: pregled ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju celostnega prometnega načrtovanja

KLJUČNI DOSEŽKI	- Sprejeta celostna prometna strategija v letu 2017, zasledovanje zastavljenih ciljev (realizacija nekaterih) - Vključevanje javnosti v prostorsko in prometno načrtovanje - V proračunu so predvidena sredstva za vzdrževanje vse vrste cestne infrastrukture - Seznanitev občinske uprave o pomembnosti celostnega prometnega načrtovanja - Vzorne ureditve posameznih stanovanjskih naselij v središču Radencev - Visoka kakovost bivanja v občinskem središču
KLJUČNI IZZIVI	- Neugodni demografski trendi, predvsem staranje prebivalstva - Omejena občinska sredstva in sofinanciranje - Razpršena poselitev v gričevnatem delu občine - Omejene možnosti aktivne mobilnosti pri daljših razdaljah - Koordinacija med posameznimi deležniki v prostoru
KLJUČNE PRILOŽNOSTI	- Vzpostavitev sistematičnega spremljanja izvajanja ukrepov in učinkov OCPS - Krepitev sodelovanja s ključnimi deležniki prometa - Ozaveščanje o zdravem življenju in vključevanje mladih (v vrtcih in šolah) - Aktivno sodelovanje na strokovnih posvetih in izobraževanje na področju prometnega načrtovanja

8.2. STEBER HOJA

8.2.1. OBSTOJEČE STANJE

Hoja predstavlja najbolj osnovno in dostopno obliko mobilnosti, ki ima ključno vlogo pri spodbujanju trajnostnega prometa, zagotavljanju zdravja prebivalstva ter oblikovanju kakovostnega javnega prostora. V Občini Radenci, kjer je nekaj naselij razpršenih, obcestnih in pretežno podeželskih, hoja pogosto predstavlja nujno povezovalno fazo v multimodalnih potovanjih - bodisi do postaj javnega prevoza, kolesarskih poti ali osnovnih storitev v naselju.

V središču Radencev je infrastruktura za pešce precej razvita, z urejenimi pločniki in prehodi, vendar zunaj urbanega jedra ostajajo pomembne vrzeli v omrežju pešpoti. V številnih naseljih peš površine niso ločene od vozišča, kar zmanjšuje varnost, še posebej za ranljive skupine, kot so otroci, starejši in gibalno ovirane osebe. Pogosta težava so tudi pomanjkljiva osvetlitev, dotrajana oprema ter neurejene javne površine, kar zmanjšuje udobje in privlačnost hoje.

Specifika občine Radenci, kot je razpršena poselitev in naravna geografska razgibanost, dodatno vpliva na možnosti za vsakodnevno hojo - zlasti v gričevnatih in turistično zanimivih predelih, kjer je dostopnost storitev in prometna infrastruktura omejena. Hkrati pa ti predeli ponujajo potencial za razvoj kakovostnega javnega prostora, sprehajalnih poti in rekreativnih povezav, ki bi lahko prispevali k višji rabi hoje, tako med lokalnim prebivalstvom kot obiskovalci.



Slika 4: Urejen prehod za pešce s spuščnim robnikom na Mladinski ulici v Radencih z vertikalnim prometnim znakom, ki označuje območje umirjenega prometa



Slika 5: Urejen deniveliran pločnik na Mladinski ulici v Radencih z urejenim drevoredom, ki zagotavlja hladilno in senčno funkcijo v vročih poletnih mesecih



Slika 6: Urejeno območje za počitek z urbano opremo in zelenimi površinami v središču naselja Radenci



Slika 7: Urejene parkovne površine v Radencih - asfaltirana senčena pot z robniki, grmovjem in razsvetljavo



Slika 8: Urejen deniveliran pločnik ob Panonski cesti v Radencih z ločilnimi črtami, ki jasno označujejo površine za pešce in kolesarje, pri čemer prometni znaki ne posegajo v prometni profil pešca



Slika 9: Urejene parkovne površine v Radencih – asfaltirana senčena pot z robniki, grmovjem, razsvetljavo, koši za smeti, klopami in tlakovanimi površinami; na desni strani urejene tudi površine za mini golf



Slika 10: Urejen urbani prostor za počitek s klopmi, pitnikom, tlakovanimi površinami, košem za smeti, razsvetljavo in informativno tablo



Slika 11: Deniveliran prehod za pešce s taktilnimi označbami za slepe in slabovidne na Panonski cesti v Radencih, ki povezuje zdraviliško naselje s Cankarjevo ulico in zalednim stanovanjskim naseljem ter umirja promet ob vstopu v središče naselja



Slika 12: Prehod za pešce s taktilnimi označbami za slepe in slabovidne na Radgonski cesti, na vhodu na avtobusno postajo Radenci



Slika 13: Zavarovan prehod za pešce ob železniških tirih z jekleno ograjo in vertikalno prometno signalizacijo, postavljeno tako, da ne posega v prometni profil pešca ali kolesarja



Slika 14: Ustrezno urejen prehod za pešce v križišču s krožnim prometom na Radgonski cesti v Radencih in s srčki označena varna šolska pot na deniveliranem hodniku za pešce



Slika 15: Urejen prehod za pešce na državni regionalni cesti R1-230/1308 Radenci-Vučja vas za varno in vodeno prečkanje ceste



Slika 16: Urejen 3D prehod za pešce z ustrezno prometno signalizacijo



Slika 17: Urejen obojestranski deniveliran hodnik za pešce ob državni cesti R1-230/1308 Radenci-Vučja vas znotraj naselja Turjanci



Slika 18: Označena varna šolska pot ob državni regionalni cesti RT-941/1541 Grabonoš - Radenci



Slika 19: Urejena asfaltirana peš pot do cerkve Sv. Marije Magdalene na Kapelskem vrhu

8.2.2. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV

Analiza ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti na področju hoje v Občini Radenci jasno izpostavlja, da občina prepoznava hojo kot temeljno obliko trajnostne mobilnosti in kakovosti bivanja. V zadnjih letih so bili doseženi pomembni premiki, predvsem v središču Radencev, kjer so urejene površine za pešce, ustrezno preurejen park ter dodatne rekreativne in pohodniške poti, ki združujejo socialne, zdravstvene in turistične funkcije prostora. Poti med vrelci, trim steze ter povezave ob reki Muri in med Kapelskim ter Radenskim vrhom nadgrajujejo prepoznavnost občine kot privlačne destinacije aktivnega preživljanja časa. V središču naselja so nekatere poti že delno prilagojene starejšim in gibalno oviranim osebam, kar kaže na razumevanje demografskih potreb. Zasaditve in urbana oprema ob površinah za pešce dodatno prispevajo k prijetnejšemu, varnejšemu in bolj privlačnemu peš okolju.

Kljub temu ostaja področje hoje eden najzahtevnejših segmentov prometnega urejanja v občini. Največji izziv predstavlja nepovezanost in neurejenost pešpoti zunaj občinskega središča, kjer so dostopnost, varnost in kontinuiteta peš infrastrukture pogosto pomanjkljive. V številnih okoliških naseljih manjkajo osnovni pločniki, varni prehodi ter ustrezna širina površin za pešce, kar občutno zmanjšuje možnosti za hojo kot vsakodnevno obliko mobilnosti. Pomanjkanje klopi, senčnih površin in druge urbane opreme zunaj centra dodatno otežuje uporabo teh poti, zlasti za starejše, otroke in gibalno ovirane. Nizka prilagojenost površin invalidom ter pomanjkljivo urejene šolske poti predstavljajo pomemben varnostni in sociološki izziv, saj zmanjšujejo samostojnost najranljivejših skupin. Vse to prispeva k nižji rabi hoje kot primarnega načina mobilnosti, čeprav ima ta številne koristi za zdravje, družbeno povezanost in zmanjšanje prometnih obremenitev.



Priložnosti pa nakazujejo jasno smer nadaljnjega razvoja. Obnova in razširitev obstoječih površin za hojo ter vzpostavitev enotne, logično povezane mreže pešpoti bi predstavljali pomemben kvalitativni preskok. Nadgradnja infrastrukture s klopmi, zasaditvami, razsvetljavo in zaščito pred vremenskimi vplivi bi še dodatno povečala privlačnost hoje. Zagotovitev univerzalne dostopnosti s taktilnimi oznakami, klančinami in premišljeno oblikovanimi prehodi bi izboljšala mobilnost starejših ter gibalno oviranih, kar je ključno v občini z izrazitimi demografskimi spremembami. Vzpostavitev celovitega sistema varnih šolskih poti bi neposredno vplivala na varnost otrok in spodbujala zdrav način prihoda v šolo. Priložnosti se kažejo tudi v družbenem angažmaju: organizacija pohodov, športnih in družabnih dogodkov ter akcij za osnovnošolske otroke bi lahko krepila kulturo hoje in preoblikovala potovalne navade. Posebno pomembna je tudi izboljšana peš dostopnost za stanovalce Doma starejših občanov, saj ta skupina najbolj potrebuje varno, udobno in povezano peš infrastrukturo do vseh ključnih storitev v občini.

Občina Radenci na področju hoje že vzpostavljene pomembne temelje, a tudi velike razvojne rezerve. Sistematična nadgradnja peš mreže, izboljšanje dostopnosti za ranljive skupine ter povezovanje hoje z družabnimi, zdravstvenimi in vzgojno-izobraževalnimi vsebinami lahko občini prinese dolgoročne koristi: večjo prometno varnost, boljše zdravje prebivalcev, večjo socialno vključenost in višjo kakovost bivanja. Hkrati pa hojo uveljavlja kot ključen element celostnega prometnega načrtovanja, ki je usmerjeno v trajnostni razvoj in dobrobit celotne skupnosti.

Tabela 8: Pregled ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju stebra hoje

KLJUČNI DOSEŽKI	- Urejene površine za pešce v središču naselja Radenci - Ureditev parka v Radencih - Ureditev pohodniških in rekreativnih poti (trim steze, poti med vrelci, ob reki Muri ter Kapelski vrh - Radenski vrh) - V središču naselja Radenci delno prilagojene poti za starejše in gibalno ovirane osebe - Zasaditve in urbana oprema ob površinah za pešce
KLJUČNI IZZIVI	- Nepovezane in neurejene površine za pešce v naseljih občine, ki niso občinsko središče - Manjkajoča infrastruktura za pešce predvsem v okoliških naseljih občine - Pomanjkanje klopi, senčnih površin in urbane opreme predvsem izven občinskega središča - Nizka prilagojenost površin invalidom in starejšim - Neurejene šolske poti in pomanjkljiva varnost otrok - Nizka uporaba hoje kot vsakodnevne oblike mobilnosti
KLJUČNE PRILOŽNOSTI	- Obnova in razširitev obstoječih površin za hojo - Povezovanje obstoječih poti v enotno mrežo - Nadgradnja pešpoti s klopmi, razsvetljavo, zasaditve - Zagotovitev univerzalne dostopnosti (taktilne oznake, klančine) - Vzpostavitev varnih šolskih poti - Organizacija družabnih in športnih dogodkov, akcij in skupinskih pohodov - Spodbujanje osnovnošolskih otrok, da se v šolo odpravljajo peš - Izboljšanje dostopnosti za prebivalce DSO do ključnih točk v občini

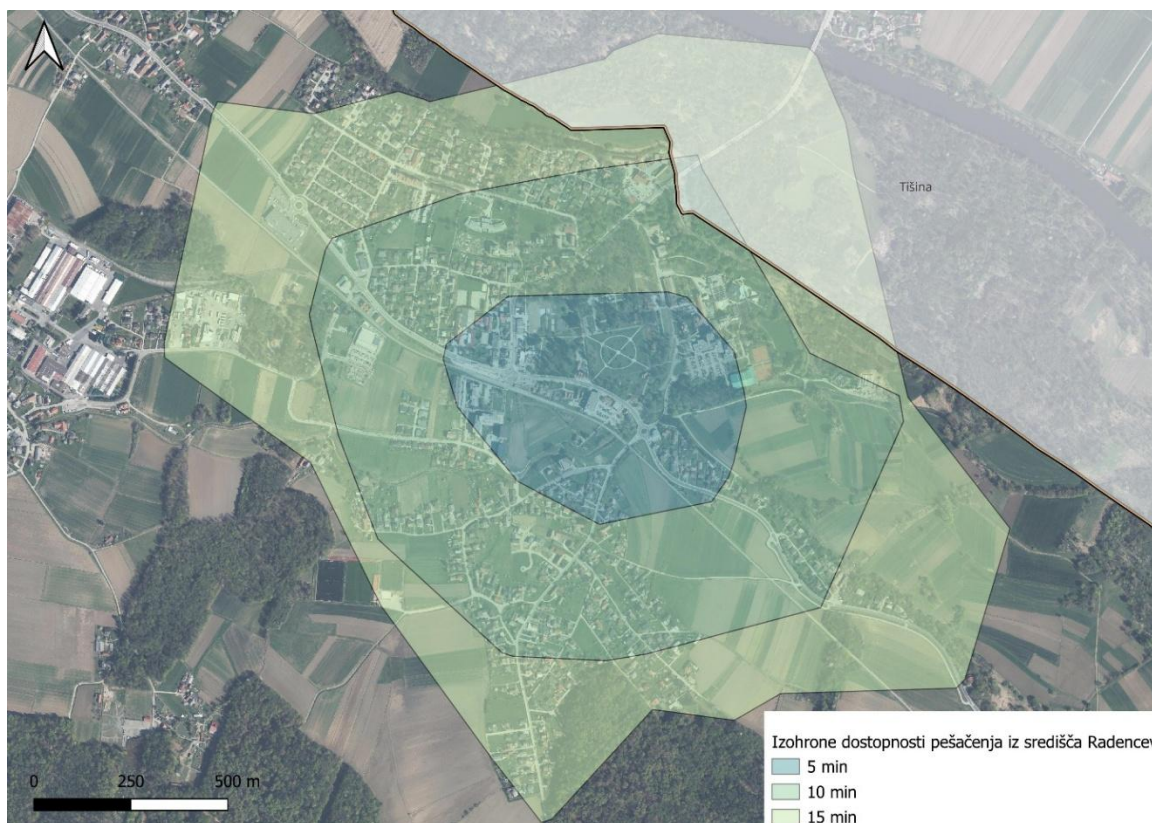
Iz podatkov izvedenega kordonskega štetja prometa izhaja, da hoja predstavlja 3 % vseh prometnih udeležencev, kar kaže na nizko uporabo hoje. Med anketiranimi zaposlenimi je delež hoje še nižji, saj samo nekaj več kot 2 % anketiranih zaposlenih prihaja na delo peš, med anketiranimi učenci OŠ pa je ta delež bolj vzpodbudnih 28 %.

Analiza izohron dostopnosti pešačenja iz občinskega središča Radencev prikazuje, da je večina ključnih javnih storitev in vsakodnevnih destinacij (šole, trgovine, zdravstvene in kulturne ustanove) dostopna v 5-15 minutah hoje, kar kaže na velik prostorski potencial za povečanje deleža hoje.

Da bi ta potencial izkoristili in dosegli večji delež hoje, so potrebni ciljno usmerjeni ukrepi, kot so:

- vzpostavitev varnih, neprekinjenih in privlačnih pešpovezav med stanovanjskimi območji, delovnimi mesti, šolami in storitvami,
- označevanje poti in promocija hoje kot zdrave in dostopne oblike mobilnosti,
- uvajanje programov spodbujanja aktivnega prihoda v šolo in službo (npr. programi "pešbus", nagrajevanje hoje znotraj delovnih okolij).

Z usmerjeno promocijo in izboljšano infrastrukturo je mogoče hojo dvigniti na raven vsakodnevne izbire - ne le zaradi okolja in zdravja, temveč tudi zaradi udobja in kakovosti bivanja.



Slika 20: Izohrone dostopnosti pešačenja iz občinskega središča Radencev



8.3. STEBER KOLESARJENJE

8.3.1. OBSTOJEČE STANJE

Kolesarjenje predstavlja enega izmed ključnih trajnostnih načinov prevoza, ki ne prispeva le k zmanjšanju prometnih obremenitev in onesnaženja, temveč tudi k izboljšanju zdravja prebivalcev in kakovosti življenjskega okolja. V občini Radenci so bili že izvedeni nekateri ukrepi za spodbujanje kolesarske mobilnosti, vendar pa se še vedno soočamo z izzivi na tem področju, ki vplivajo na širšo uporabo kolesa kot prevoznega sredstva.

Obstoječe stanje na področju kolesarjenja v občini kaže na pomanjkanje povezanih kolesarskih poti, ki bi omogočile varno in udobno gibanje tako v središču mesta kot tudi v obrobni naseljih. Kljub temu pa so na voljo določene kolesarske povezave, predvsem v okolici urbanega središča. Nekateri odseki cestišč (predvsem izven občinskega središča) še vedno predstavljajo varnostno tveganje za kolesarje, saj niso ločeni od motornega prometa, kolesarske steze pa so pogosto neurejene ali neprekinjene.

V nadaljevanju poglavja so zajeti primeri ureditve kolesarske infrastrukture v občini Radenci.



Slika 21: Obojestransko zarisani kolesarski pasovi na Mladinski ulici v Radencih, ki zožuje vozišče za motorizirani promet in posledično zmanjšuje hitrost vozil



Slika 22: Urejen prehod za kolesarje s piktogrami na kolesarskem pasu ob Radgonski cesti v Radencih



Slika 23: Informativna predstavljena tabla Amazon of Europe Bike Trail s stojalom za kolesa ob Radgonski cesti v Radencih



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija



Slika 24: Obojestranski kolesarski pas na lokalni cesti JP-844721 Šratovci-Boračeva z bankino, utrjeno s tlakovcem, ki umirja motorizirani promet ter daje več prostora kolesarjem in pešcem



Slika 25: Kolesarska steza ob zbirni krajevni cesti LZ 345311 Radenci-Prisojna ulica.



Slika 26: Križišče cest v gričevnatem predelu občine Radenci s smerokazi ter označeno kolesarsko potjo »Pot Traminca« in Vinsko turistično potjo



Slika 27: Urejena vertikalna prometna signalizacija za kolesarje ter podpora lokalnemu turizmu



8.3.2. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV

Občina Radenci ima že vzpostavljeno pomembno osnovo za razvoj trajnostne kolesarske mobilnosti, hkrati pa še vedno razpolaga z velikim neizkoriščenim potencialom za izboljšanje vsakodnevne rabe kolesa. Med ključnimi dosežki posebej izstopa vzpostavljen sistem izposoje električnih koles, ki omogoča širši dostop do kolesarjenja in zmanjšuje vpliv reliefnih ovir, značilnih za gričevnat del občine. Turistične in rekreativne kolesarske poti, kot so Pot Traminac, Od slatine do vina, Pot Škrata Radina, Radenski krog, Od Ravnice do Goric ter Murska kolesarska pot, predstavljajo pomembno osnovo za nadgradnjo turistične ponudbe ter dodatno motivacijo za lokalno prebivalstvo k aktivni mobilnosti. Prisotnost stojal za kolesa pri šolah in javnih ustanovah ter sanacija občinskih cest z vključevanjem površin za kolesarje pričata o postopnem izboljševanju pogojev za varno uporabo kolesa. K varnosti prispevajo tudi izboljšave talnih označb in prometne signalizacije ter dobra povezanost kolesarskih poti ob reki Muri, ki že sedaj predstavlja eno najbolj urejenih osi mehke mobilnosti v občini.

Kljub tem pozitivnim premikom pa analiza razkriva več izrazitih izzivov, ki omejujejo prehod iz rekreativnega kolesarjenja v vsakodnevno uporabo kolesa kot prevoznega sredstva. Največji izziv ostaja nepovezanost kolesarskega omrežja v naseljih izven občinskega središča, kjer so kolesarske površine pogosto prekinjene, neustrezne ali povsem odsotne. Nezaščiten prometna varnost - zlasti na državni cesti skozi občino in preko Kapele - predstavlja resno tveganje za kolesarje in zmanjšuje privlačnost te oblike mobilnosti. Pomanjkanje stojal, servisnih mest in kolesarskih postajališč zmanjšuje funkcionalnost obstoječe mreže, kar se odraža tudi v izredno nizkem deležu uporabe kolesa za vsakdanje poti, ki znaša le približno 4 %. Posebne izzive predstavlja tudi urejanje kolesarskih površin v gričevnatem predelu občine, kjer je zaradi reliefnih značilnosti potrebna dodatna prometna in urbanistična premišljenost.

Razvoj celovite mreže kolesarskih poti, ki bi povezala vsa naselja in ključne točke v občini, je osrednja strateška pot do večje uporabe kolesa. Nadaljevanje z umirjanjem prometa ter vključevanjem ločenih kolesarskih površin omogoča postopno povečevanje varnosti in privlačnosti kolesarjenja. Sistematično nadgrajevanje podporne infrastrukture - od kolesarnic do servisnih točk - dviguje uporabnost in udobje za prebivalce in obiskovalce. Pomemben razvojni potencial predstavlja tudi promocija kolesarjenja kot vsakodnevne prevoznega sredstva, kar bi lahko učinkovito spremenilo potovalne navade, zlasti v kombinaciji z izboljšano infrastrukturo. Možnost povezovanja kolesarskih poti s sosednjimi občinami, kot sta Gornja Radgona in Kapela, ponuja priložnost za oblikovanje širše regionalne kolesarske mreže, kar bi povečalo mobilnost ter turistično privlačnost območja. Naravne danosti občine omogočajo razvoj varnih, atraktivnih in razgibanih kolesarskih tras, ki lahko privabijo tako rekreativce kot tiste, ki iščejo vsakodnevno alternativo avtomobilu. Med ključne razvojne projekte se uvrščata ureditev državne ceste Grabonoš-Radenci ter izgradnja dodatnih ločenih kolesarskih odsekov, ki bodo bistveno izboljšali prometno varnost.

Celovito gledano ima Občina Radenci odlične temelje za nadaljnji razvoj kolesarske mobilnosti, vendar so za doseg višje ravni prometne varnosti, dostopnosti in uporabe kolesa potrebni povezani, strateško usmerjeni in dolgoročno načrtovani ukrepi. Izpostavljene priložnosti nakazujejo, da lahko občina s premišljeno nadgradnjo omrežja, izboljšanjem podporne infrastrukture ter učinkovito



promocijo doseže prehod iz pretežno rekreativnega kolesarjenja v trajnostno in vsakodnevno rabo kolesa, skladno z vizijo OCPS Radenci.

Tabela 9: Pregled ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju stebra kolesarjenje

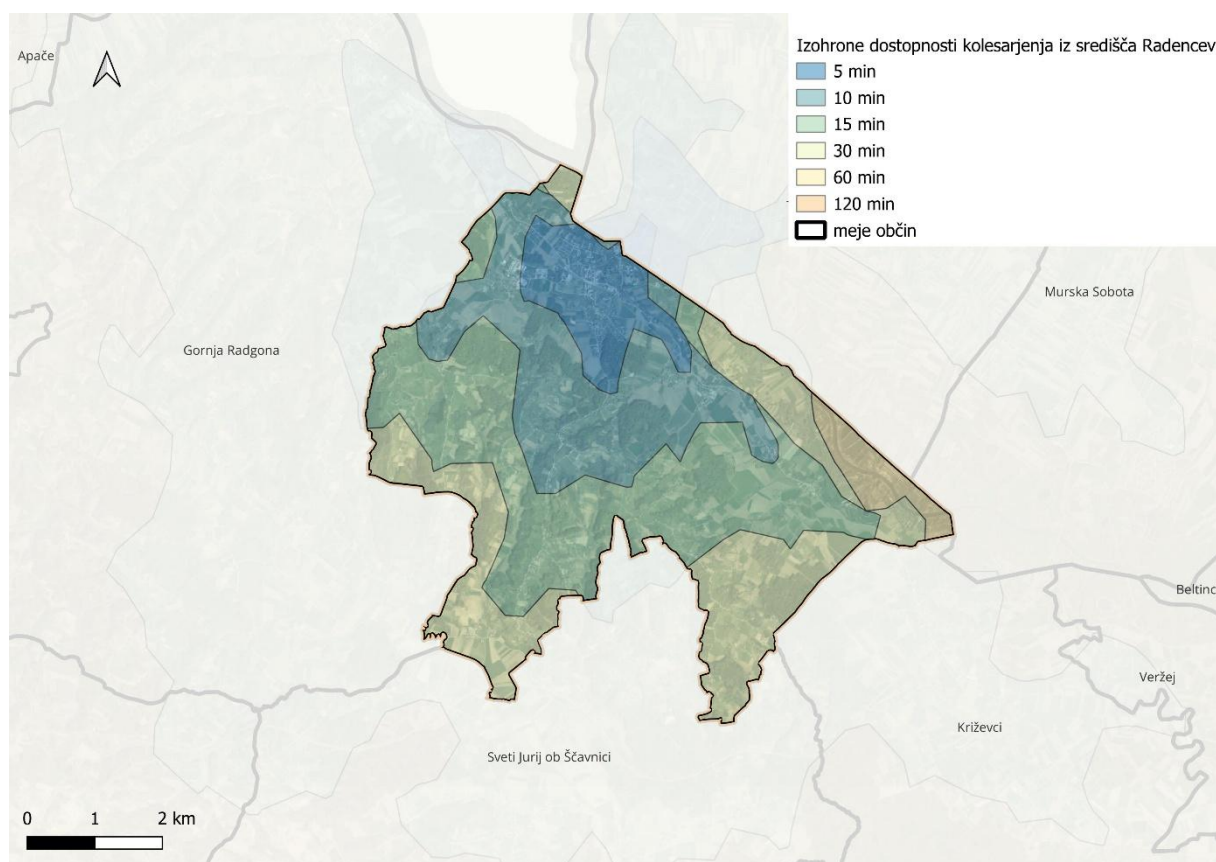
KLJUČNI DOSEŽKI	- Vzpostavljen sistem izposoje električnih koles - Prisotne kolesarske poti za rekreacijo in turizem: - o POT TRAMINCA - o OD SLATINE DO VINA - o POT ŠKRATA RADINA - o RADENSKI KROG - o OD RAVNICE DO GORIC - o MURSKA KOLESARSKA POT - Stojala za kolesa pri šolah in javnih ustanovah - Sanacija občinskih cest z umestitvijo površin za kolesarje - Izboljšave talnih označb in prometne signalizacije za večjo varnost - Povezanost kolesarskih poti ob Muri
KLJUČNI IZZIVI	- Nepovezano kolesarsko omrežje predvsem v naseljih občine, ki ni občinsko središče - Nezadostna prometna varnost za kolesarje (državna cesta skozi občino in preko Kapele) - Premalo stojal in servisnih mest - Nizka uporaba kolesa kot prevoznega sredstva (4 %) - Ureditev kolesarskih površin v gričevnatem predelu občine - Pomanjkanje kolesarskih postojank
KLJUČNE PRILOŽNOSTI	- Razvoj celovite mreže kolesarskih poti po občini - Nadaljevanje z umirjanjem prometa z vključitvijo ločenih kolesarskih površin - Sistematično nadgrajevanje infrastrukture in razširitev podporne infrastrukture (kolesarnice, servisne točke) - Promocija kolesarjenja v vsakdanji mobilnosti - Povezovanje s sosednjimi občinami/kraji (Gornja Radgona, Kapela) - Izkoriščanje naravnih danosti za razvoj varnih in atraktivnih poti - Izgradnja novih kolesarskih površin - Ureditev državne ceste Grabonoš-Radenci - Ureditev dodatnih varnih odsekov kolesarskih površin ločenih od cestnega prometa.

Iz podatkov izvedenega kordonskega štetja prometa izhaja, da so kolesarji izredno redki prometni udeleženci, njihov delež je pod 1 %. Med anketiranimi zaposlenimi jih dobrih 8 % uporablja kolo za prihod na delo, med anketiranimi učenci OŠ pa je delež uporabe kolesa za pot v šolo skromnih 4 %. Ti podatki nakazujejo, da kolo še vedno ni široko uveljavljeno kot vsakodnevno prevozno sredstvo, zlasti v primerjavi z osebnimi avtomobili.

Vendar izohrone dostopnosti s kolesom iz središča Radencev razkrivajo povsem drugačno sliko glede potencialov. Zaradi razmeroma ravninskega terena in kompaktne urbanistične strukture se večji del naselij v občini nahaja znotraj 10- do 15-minutne kolesarske dostopnosti, kar predstavlja izredno ugodno izhodišče za razvoj trajnostne mobilnosti. Izohrone jasno prikazujejo, da je večina ključnih

funkcij - kot so šole, delovna mesta, trgovine, storitve in rekreacijske površine - dostopna s kolesom hitro, varno in udobno.

Na podlagi tega lahko ocenimo, da ima občina Radenci izjemen prostorski in funkcionalni potencial za povečanje uporabe kolesa kot vsakodnevnega sredstva mobilnosti. Ob ustreznih ukrepih, kot so nadgradnja kolesarske infrastrukture, odprava prekinitev v omrežju, izboljšanje varnosti, uvedba spodbud za uporabnike in promocija kolesarjenja v lokalni skupnosti, bi se delež kolesarjev lahko dolgoročno bistveno povečal. Tak razvoj bi pomembno prispeval k zmanjševanju prometnih obremenitev, izboljšanju javnega zdravja ter večji okoljski trajnosti občine.



Slika 28: Izohrone dostopnosti kolesarjenja iz občinskega središča občine Radenci

8.4. STEBER JAVNI POTNIŠKI PROMET

8.4.1. OBSTOJEČE STANJE

Javni potniški promet predstavlja ključen element trajnostne mobilnosti, saj omogoča dostopnost do storitev, dela, izobraževanja in drugih dejavnosti tudi prebivalcem brez lastnega prevoznega sredstva. V občini Radenci je sistem javnega potniškega prometa v veliki meri vezan na medkrajeвне avtobusne povezave dveh prevoznikov (Arriva in Avtobusni promet Murska Sobota), ki služijo predvsem

povezovanju krajev z regijskimi središči ter osnovno pokritostjo podeželskih naselij. Notranja povezanost znotraj občine je omejena, saj lokalnih oziroma občinskih linij praviloma ni, kar zmanjšuje dostopnost javnega prevoza za številne skupine prebivalcev, zlasti starejše, mladino in socialno ogrožene.

Obstoječi vozni redi pogosto niso usklajeni z vsakodnevnimi potovalnimi potrebami (npr. delovni čas, šolski urniki, prestopi), kar zmanjšuje konkurenčnost javnega prometa v primerjavi z osebnim avtomobilom. Poleg tega je ponudba storitev v večini primerov redka, s slabšo časovno pokritostjo v popoldanskih urah, ob koncih tedna in praznikih.

V nadaljevanju je podrobneje predstavljen obstoječi sistem javnega potniškega prometa.



Slika 29: Avtobusna postaja v Radencih z urejenim vhodom s prehodom za pešce in kolesarje (s taktilnimi označbami za slepe in slabovidne) ter deniveliranim, pokritim peronom, ki se zlije s hodnikom za pešce. Na levi strani urejeno parkirišče za mirujoči promet



Slika 30: Avtobusna postaja z dvema zarisanim postajališčema za avtobus, opremljena s klopcami, koši za smeti in lokali



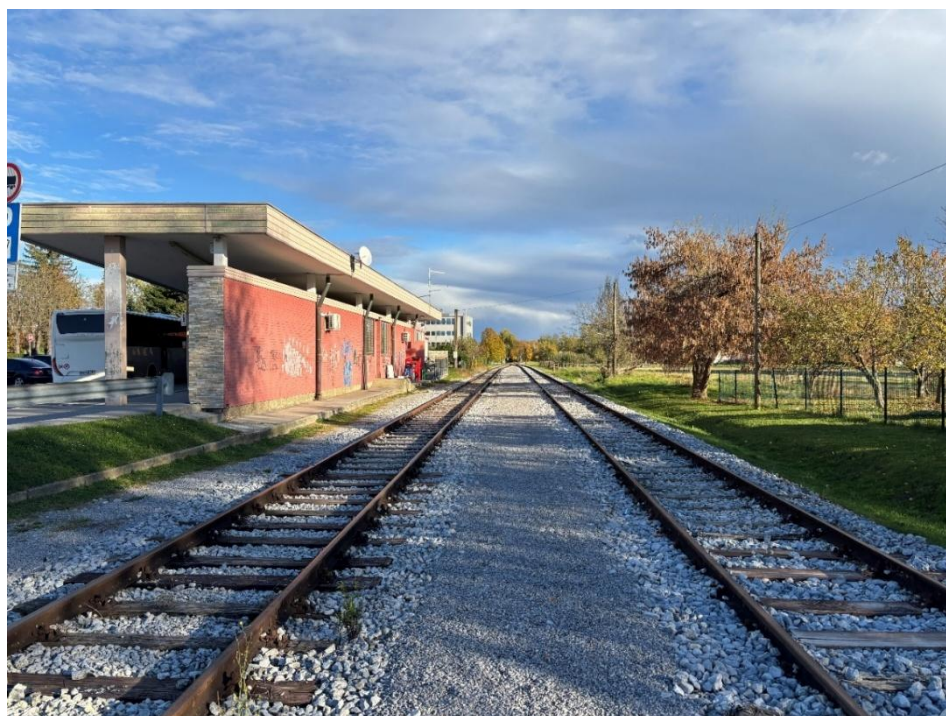
Slika 31: Avtobusno postajališče ob državni cesti R1-230/1308 Radenci-Vučja vas v Rihtarovcih brez pokritega postajališča



Slika 32: Pokrito avtobusno postajališče v Radenskem Vrhu ob lokalni občinski cesti LC344012 Paričjak-Janžev Vrh-Ptuj



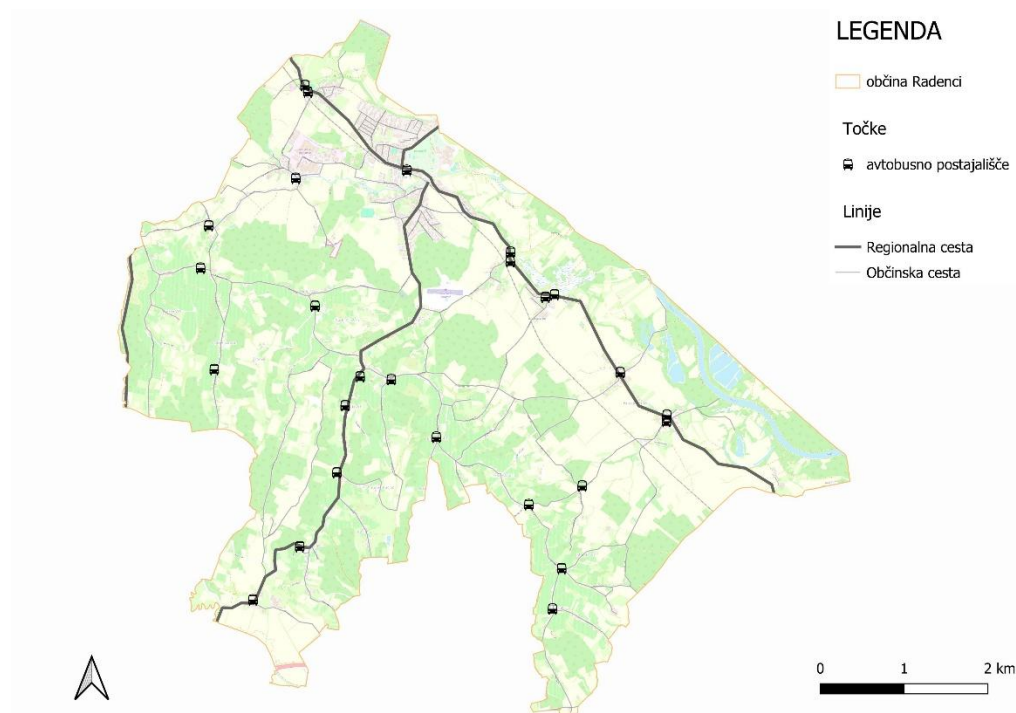
Slika 33: Poslikava na delu cestišča, namenjenem šolskemu avtobusu pri OŠ Kapela



Slika 34: Železniški tiri v Radencih, večinoma namenjeni logistiki in tovornemu promet.



Slika 35: prikaz železniškega omrežja na območju občine Radenci



Slika 36: prikaz registriranih avtobusnih postaj in postajališč na območju občine Radenci

8.4.2. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV

regled ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti na področju javnega potniškega prometa v Občini Radenci razkriva, da se občina zaveda pomena dostopnega, zanesljivega in uporabniku prijaznega javnega prevoza za mobilnost prebivalcev in trajnostni razvoj prostora. Med dosežki izstopa dobro organiziran sistem šolskih prevozov, ki zagotavlja varne in zanesljive prevoze najmlajšim uporabnikom. Prav tako so relacije proti Murski Soboti, Gornji Radgoni in Ljutomeru razmeroma dobro pokrite, kar omogoča osnovno regionalno poveztljivost. Urejena avtobusna postaja v središču Radencev in razvita mreža avtobusnih postajališč potrjujeta dosedanje napore občine k zagotavljanju dostopne infrastrukture. Sistem Prostofer dodatno krepi mobilnost starejših in gibalno oviranih, kar je posebej pomembno v občini s starajočo se populacijo. Vključenost v regionalno mrežo avtobusnih prevozov pa predstavlja temelj za nadaljnje izboljšanje ponudbe in integracijo z drugimi oblikami mobilnosti.

Kljub tem pozitivnim elementom pa se javni potniški promet sooča s številnimi izzivi, ki pomembno vplivajo na njegovo uporabnost in privlačnost. Redke linije in nizka frekvenca prevozov v manj poseljenih naseljih zmanjšujejo dostopnost in omejujejo možnost uporabe JPP za vsakodnevne potrebe. Pomanjkanje informacijskih sistemov o prihodih avtobusov zmanjšuje preglednost in zanesljivost storitev, kar dodatno odvrta uporabnike. Neurejene ali nevarne peš poti do postajališč zmanjšujejo varnost, še posebej za otroke, starejše in gibalno ovirane. Obstoječi vozni redi pogosto ne omogočajo pravočasnih prihodov na delo ali v šolo, zaradi česar je JPP za številne prebivalce nepraktičen. Nizko zadovoljstvo z dostopnostjo, udobjem ter slaba integracija z drugimi načini mobilnosti (kolo, hoja) omejujejo možnosti za razvoj intermodalnih povezav. Ob nedeljah in praznikih



prevozov skorajda ni, kar še dodatno zmanjšuje funkcionalnost sistema. Pomembna ovira je tudi neobstoječa neposredna povezava Radencev z Ljubljano, kar povzroča prestopanja in daljše potovalne čase. Prav tako so Radenci slabše povezani s Podravsko regijo, saj so potrebni prestopi v Gornji Radgoni, kar zmanjšuje hitrost in konkurenčnost prevoza.

Optimizacija vozniških redov glede na dejanske potrebe prebivalcev predstavlja ključen korak k boljšemu prilagajanju storitve lokalnim potovalnim navadam. Digitalizacija, zlasti uvedba prikaza prihodov v realnem času, povečuje preglednost, zanesljivost in uporabniško izkušnjo. Ureditev varnih pešpoti do postajališč pomeni pomemben prispevek k dostopnosti in varnosti ranljivih skupin. Prenova in standardizacija avtobusnih postajališč, skupaj z izboljšanjem udobja in informiranosti, lahko povečata privlačnost JPP. Večja frekvenca prevozov, tudi v poznih popoldanskih urah in ob koncih tedna, bi zagotovila boljšo prilagojenost potrebam delovno aktivnega prebivalstva in mladih. Spodbujanje intermodalnosti pri urejanju postajališč bi omogočilo lažje kombiniranje hoje, kolesa in javnega prevoza. Dolgoročna priložnost predstavlja tudi morebitna oživitve železniškega potniškega prometa, ki bi lahko pomembno izboljšala regionalno in medkrajevno dostopnost.

Celovita analiza tako kaže, da ima Občina Radenci na področju javnega potniškega prometa vzpostavljene ključne temelje, vendar je za nadaljnji razvoj nujno potrebno povečanje učinkovitosti, pogostosti in uporabnosti storitev. Z usmerjenimi ukrepi, strateškim načrtovanjem in nadgradnjo infrastrukture lahko občina bistveno okrepi vlogo JPP in ga približa potrebam prebivalcev, hkrati pa podpre širše cilje trajnostne mobilnosti, prometne varnosti in zmanjšanja odvisnosti od osebne avtomobila.



Tabela 10: pregled ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju stebra javnega potniškega prometa

KLJUČNI DOSEŽKI	- Šolski prevozi so ustrezno organizirani - Relacije proti Murski Soboti, Gornji Radgoni in Ljutomeru so ustrezno pokrite - Urejena avtobusna postaja v središču osrednjega naselja Radenci - Razvita osnovna mreža avtobusnih postajališč - Uveden sistem Prostofer - Vključenost v mrežo regionalnih avtobusnih prevozov
KLJUČNI IZZIVI	- Redke linije in slaba frekvenca prevozov v manj obljudenih naseljih - Odsotnost informacijskih sistemov o prihodih avtobusov - Pomanjkanje varnih poti do postajališč - Povezave pogosto ne omogočajo pravočasnih prihodov na delo ali v šolo - Nizko zadovoljstvo z dostopnostjo in udobjem - Omejena integracija z drugimi oblikami mobilnosti (kolo, hoja) - Ob nedeljah in praznikih pa prevozov skorajda ni - Ni neposredne povezave Radencev z Ljubljano, zato so ljudje prisiljeni prestopati, kar podaljšuje čas potovanja in zmanjšuje privlačnost JPP. - Slabša povezanost Radencev s Podravsko regijo (potrebni prestopi v Gornji Radgoni)
KLJUČNE PRILOŽNOSTI	- Optimizacija voznih redov glede na dejanske potrebe prebivalcev - Digitalizacija - prikaz voznih redov v realnem času - Ureditev pešpoti do postajališč - Prenova in standardizacija avtobusnih postajališč - Izboljšati udobje, informiranost in prilagoditi povezave tudi ob koncih tedna - Večja frekvenca avtobusnih prevozov (tudi v pozno popoldanskem času in za vikend) - Spodbujanje intermodalnost pri urejanju avtobusnih postajališčih - Oživitev železnice tudi za potniški promet

Po izvedenem kordonskem štetju je evidentirano, da javni prevoz, v obliki medkrajevnega avtobusa, uporablja le 2,44 % prebivalcev, kar nakazuje na nizko uporabo. Skromen delež, to je pod 4 %, je uporabnikov avtobusa med anketiranimi zaposlenimi. Med anketiranimi učenci OŠ je delež uporabnikov avtobusnih prevozov 4 %.

Javni prevoz v občini Radenci zagotavlja povezave v več smereh ter omogoča dostop do bližnjih središč, kot so Murska Sobota, Gornja Radgona, Ljutomer ter naselja Kapela, Okoslavci in Sv. Jurij ob Ščavnici. Splošno lahko ugotovimo, da je vozni red zasnovan izrazito šolsko in delovno usmerjeno. Med tednom zagotavlja široko dostopnost in frekventnost voženj, ob vikendih in praznikih pa se mreža skrči na osnovne povezave, kar prebivalcem močno omeji mobilnost.

Šolski prevozi se uporabljajo za prevoz otrok za OŠ Kapela in otrok širšega območja, kateri obiskujejo Center za sluh in govor. Posebni linijski šolski prevozi šolarjev OS Kajetana Koviča Radenci niso organizirani. Nekateri učenci, predvidoma tisti, kateri so se v času šole odselili iz Radencev, a ostali učenci OŠ, uporabljajo za prihod v šolo redne avtobusne linije

Občina Radenci se je 17. 1. 2022 priključila projektu zavoda Zlata mreža, PROSTOFER (prostovoljni šofer). Za ta namen je Občina Radenci zagotovila električno osebno vozilo, prevoze opravlja pet



prostovoljcev. V letu 2024 je bilo opravljenih 182 prevozov, v letu 2025, do 27. 8. 2025 pa 170 prevozov.

8.4.3. DOSTOPNOST DO JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Merjenje dostopnosti do JPP omogoča oceno, kako hitro in enostavno lahko prebivalci dosežejo postajališča in s tem sistem JPP. Koristno je za načrtovanje spreminjanja potovalnih navad, za usmerjanje poselitve in za izboljšanje ponudbe JPP.

Podatki o dostopnosti do JPP v slovenskih regijah in občinah temeljijo na podatkih, ki so jih za leta 2019, 2021 in 2023 zbrali in obdelali na Geografskem inštitutu Antona Melika pri ZRC SAZU. Izraženi so kot delež prebivalcev s postajališčem z vsaj zadovoljivo frekvenco voženj (16 ali več) ter s primerno frekvenco voženj (46 ali več) v oddaljenosti največ 1000 m po zračni razdalji.

Grafikon 3: Dostopnost z javnim potniškim prometom: primerna frekvenca, vir: observatorij mobilnosti - <https://www.observatorij-mobilnosti.si/podatki/dostopnost-do-javnega-potniskega-prometa#charts>

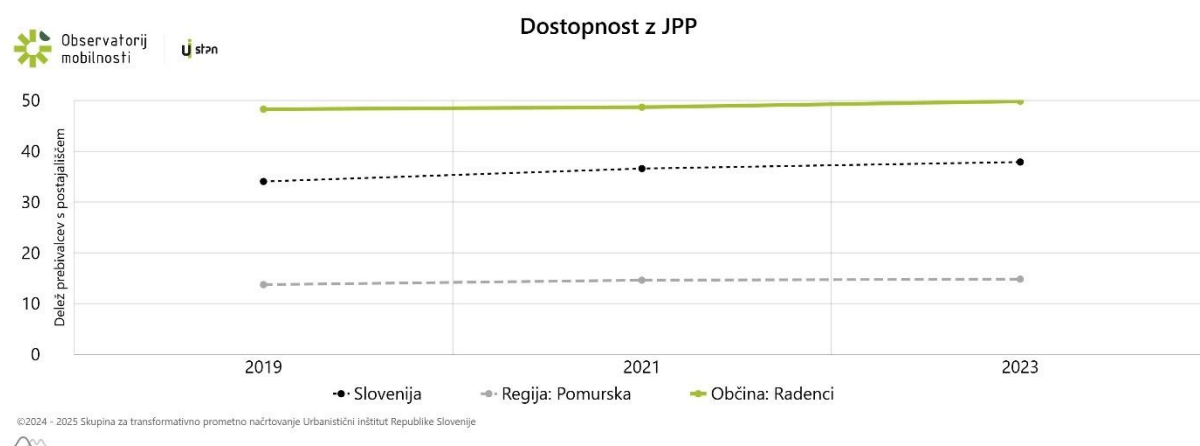


Tabela 11: Dostopnost z javnim potniškim prometom: primerna frekvenca, vir: observatorij mobilnosti - <https://www.observatorij-mobilnosti.si/podatki/dostopnost-do-javnega-potniskega-prometa#charts>

Dostopnost z javnim potniškim prometom: Primerna frekvenca	2019	2021	2023
Slovenija	34,06	36,61	37,89
Pomurska regija	13,75	14,63	14,83
občina Radenci	48,29	48,69	49,85

Primerna frekvenca pomeni dostop do postajališča z vsaj 46 vožnjami - torej takšna pogostost, ki omogoča dejansko redno in fleksibilno uporabo javnega prevoza za delo, šolo, opravke itd. Občina Radenci izstopa pozitivno, saj je imela leta 2019 že 48,29 % prebivalcev z dostopom do primerne frekvence, ta delež pa se je do leta 2023 povečal na 49,85 %. To pomeni, da Radenci presegajo tako regijsko kot tudi državno povprečje.



Grafikon 4: Dostopnost z javnim potniškim prometom: zadovoljiva frekvenca, vir: observatorij mobilnosti - <https://www.observatorij-mobilnosti.si/podatki/dostopnost-do-javnega-potniskega-prometa#charts>

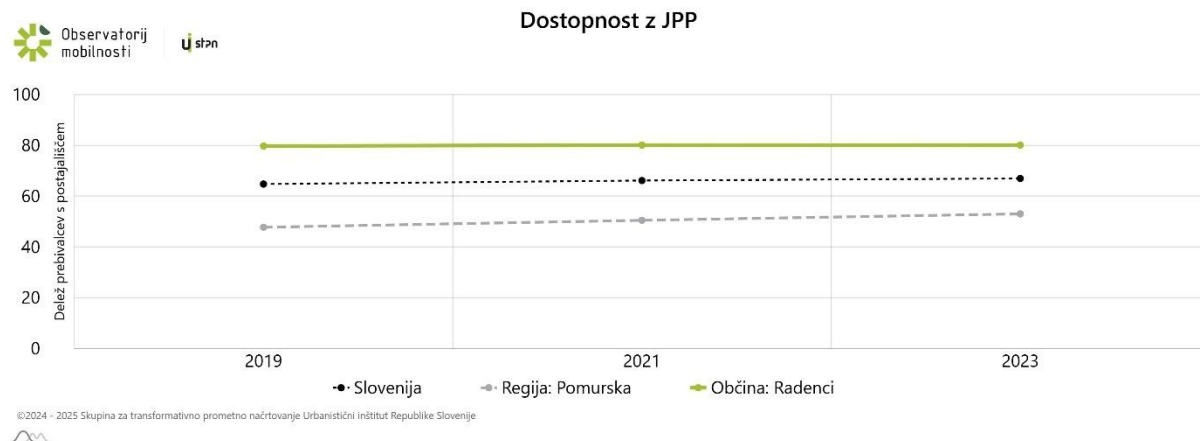


Tabela 12: Dostopnost z javnim potniškim prometom: zadovoljiva frekvenca, vir: observatorij mobilnosti - <https://www.observatorij-mobilnosti.si/podatki/dostopnost-do-javnega-potniskega-prometa#charts>

Dostopnost z javnim potniškim prometom: Primerna frekvenca	2019	2021	2023
Slovenija	64,75	66,13	66,93
Pomurska regija	47,73	50,47	53
občina Radenci	79,71	80,1	80,08

Zadovoljiva frekvenca pomeni dostop do postajališča z vsaj 16 vožnjami na razdalji največ 1000 metrov po zračni črti. Ta kazalnik odraža osnovno dostopnost prebivalcev do javnega prometa. V občini Radenci je bilo leta 2019 zadovoljivo pokritih 79,71 % prebivalcev, leta 2023 pa 80,08 %. S tem Radenci bistveno presegajo tako regijsko kot tudi državno povprečje.

8.4.4. ANALIZA VOZNEGA REDA-AVTOBUS (AVTOBUSNA POSTAJA RADENCI)

Analizirali smo vozni red odhodov avtobusov iz glavne avtobusne postaje v Radencih.



Tabela 13: Vozni redi iz glavne avtobusne postaje v Radencih

Odhod avtobusa v smeri	Ponedeljek - Petek	Sobota	Nedelja + praznik
Gornja Radgona	04:17 (DŠ); 04:37; 05:07 (DŠP); 05:22 (DŠ); 05:31; 05:32; 05:44; 06:07 (DŠ); 06:22; 06:26; 06:47 (DŠ); 07:02; 07:14; 07:41 (DŠ); 08:07; 08:20; 08:41; 09:07; 09:20; 09:54; 10:07; 10:20; 11:07; 11:22 (DŠ); 11:41; 12:07; 12:20; 12:37 (DŠ); 13:07; 13:15; 13:37; 13:49 (DŠ); 14:07; 14:25 (DŠ); 14:36; 14:37; 14:47; 15:20; 15:29 (DŠP); 15:37; 15:41; 15:59 (DŠ); 16:07; 16:37; 16:41; 17:07; 17:20; 17:37; 18:07; 18:20; 19:07; 19:22; 20:07; 20:32; 20:36; 21:07; 21:32; 22:06 (DŠ); 22:07; 23:07	05:32, 10:07, 12:07, 13:07, 17:07, 21:07	05:32; 10:07; 12:07; 13:07; 17:07; 18:14 (NEPŠ); 19:02 (NEPŠ); 19:02 (NEPŠ); 19:02 (NEPŠ); 21:07
Kapele	6:15; 09:10; 13:10 (DŠ); 14:17 (DŠ); 14:25; 15:55		
Ljubljana AP			18:14 (NEPŠ)
Ljutomer	05:10; 06:20; 06:30 (DŠ); 07:50 (DŠ); 09:35 (DŠ); 10:30; 13:30; 15:20; 16:20; 16:20; 19:30; 21:00		
Maribor AP			19:02 (NEPŠ); 19:02 (NEPŠ)
Murska Sobota AP	04:40; 05:20 (DŠ); 05:30 (DŠP); 05:55 (DŠ); 06:15; 06:15 (DŠ); 06:25 (DŠ); 06:30; 06:45 (DŠ); 07:00; 07:35; 08:00 (DŠ); 08:30; 09:30; 10:30; 11:30; 12:30; 13:00 (DŠ); 13:30; 14:00; 14:30; 15:00; 15:30; 16:00; 16:30; 17:00; 17:30; 18:00; 18:30; 18:52 (PEPŠ); 19:00; 19:30; 20:00; 20:30; 20:55; 21:30; 22:02; 22:30	06:30, 10:30, 12:30, 13:30, 17:30, 21:30	06:30, 10:30, 12:30, 13:30, 17:30, 21:30, 23:45 (NEPŠ)
Murska Sobota Ekonomska šola	06:15 (DŠ); 06:25 (DŠ)		
Okoslavci	06:15; 09:10; 13:10 (DŠ); 14:25; 15:55		
Ruše Šolski center			19:02 (NEPŠ)
Sv. Jurij ob Ščavnici	06:15; 09:10; 13:10 (DŠ); 14:17 (DŠ); 14:25; 15:55		
DŠ - Vozi ob delavnikih, razen ob sobotah, od 1. septembra do 24. junija. Ne vozi v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic.			
DŠP - Vozi ob delavnikih, razen ob sobotah, od 26. junija do 31. avgusta, ter v času novoletnih in prvomajskih šolskih počitnic.			
NEPŠ - Vozi ob nedeljah in zadnji dan praznika od 1. 9. do 24. 6. Vozi, če je naslednji dan šolski pouk. Vozi tudi 31. 8.			
PEPŠ - Vozi ob petkih in dan pred praznikom. Vozi, če je bil ta dan šolski pouk (vsa območja).			



Vozni red iz glavne avtobusne postaje Radenci je organiziran tako, da v največji meri podpira vsakodnevne potrebe prebivalcev, predvsem pa dijakov in študentov. Osnovno ogrodje voznega reda je zasnovano na delavnikih, kjer je povezljivost najgostejša, posebej v jutranjih urah, ko so vožnje prilagojene šolskim obveznostim in prevozom na delo. V tem času so vpeljene tudi posebne linije, ki vozijo izključno v času šole oziroma pouka, medtem ko druge vozijo ne glede na obdobje šolskega leta.

Ob sobotah je ponudba bistveno okrnjena, saj ostajajo na voljo le posamezne povezave do najbližjih krajevnih središč. Namenjene so predvsem osnovnim potrebam prebivalcev, kot so dostop do trgovin, storitev ali obiskov.

Ob nedeljah in praznikih je vozni red še bolj omejen. Povezave so zasnovane predvsem z mislijo na dijake in študente, ki se ob koncu tedna vračajo v kraje šolanja, kot sta Maribor in Ljubljana. Ob tem so nekatere vožnje vezane izključno na čas šole, saj v času počitnic ne vozijo.

Iz drugih postajališč in naselij v občini je dostopnost slabša.

Splošno gledano je sistem javnega prevoza v Radencih izrazito naravnani na delavnike in na šolski ritem. Med tednom zagotavlja dovolj možnosti za prevoz v šolo, na delo in v bližnja središča, med vikendi in prazniki pa se omrežje skrči na osnovne linije, ki pokrivajo le nujne potrebe in vračanje mladih v kraje izobraževanja.

8.5. STEBER MOTORNI PROMET

8.5.1. OBSTOJEČE STANJE

Motorni promet predstavlja enega ključnih sestavnih delov prometnega sistema Občine Radenci, saj pomembno vpliva na mobilnost prebivalcev, dostopnost storitev, funkcionalnost prostora, turistično ponudbo ter splošno kakovost bivanja. Občina razpolaga z dobro razvito cestno mrežo, ki povezuje večino naselij in omogoča enostaven dostop do regijskih središč in širšega prostora. Kljub temu pa se jasno kaže potreba po bolj usklajenem upravljanju prometa, zlasti zaradi želje občine, da se razvija kot varno, privlačno in turistično usmerjeno okolje z visoko kakovostjo bivanja.

a) Osebni motorni promet

Večina prebivalcev ocenjuje, da so razmere za osebni motorni promet v občini Radenci dobre in da promet poteka tekoče ter brez večjih zastojev. Cestna infrastruktura omogoča relativno visoko pretočnost, prometni tokovi pa so po ocenah anketirancev obvladljivi in znotraj sprejemljivih meja. Kot prednost je prepoznana tudi dobra prometna dostopnost do turističnih, rekreativnih in zdravstvenih storitev v občinskem središču.

Kljub pozitivnim ocenam pa so izraziti tudi določeni pomisleki. Prebivalci občine opozarjajo, da motorni promet mestoma ne ustreza značaju Radencev kot zdraviliško-turističnega kraja, kjer bi moral biti poudarek na mirnem, varnem in človeku prijaznem prometnem okolju. Opaža se neprilagojena vožnja nekaterih voznikov, prehitra vožnja na posameznih lokalnih cestah ter trenutna prekomerna raba osebnih vozil za kratke razdalje, kar zmanjšuje prometno varnost in negativno vpliva na kakovost bivanja.



Posebej izpostavljen problem je visoka odvisnost prebivalcev od osebnega avtomobila, ki v občini presega 80 %. Tak trend zmanjšuje delež hoje, kolesarjenja in rabe javnega potniškega prometa ter dolgoročno povečuje obremenjenost cestne infrastrukture. V območjih z večjo gostoto prometa - zlasti v osrednjem delu Radencev - se pojavljajo težave z organizacijo prometa, konfliktnimi točkami ter potrebo po dodatnem umirjanju prometa.

Čeprav osebni motorni promet v Radencih še ne presega kritične zmogljivosti, pa so že prisotni negativni vplivi na hrup, kakovost zraka in občutek varnosti. V odzivih prebivalcev je pogosto izražena skrb za varnost otrok in kolesarjev, saj starši zaradi gostote prometa mlajšim ne dovolijo samostojnega gibanja ali kolesarjenja, kar vpliva na njihove potovalne navade in samostojnost.

b) Tovorni promet

Vpliv tovornega prometa v občini Radenci je po oceni prebivalcev danes bistveno manjši kot v preteklosti, predvsem zaradi izgradnje avtoceste na relaciji Murska Sobota-Maribor, ki je deloma preusmerila tranzitni promet iz občinskih naselij. Ta razbremenitev je pomembno izboljšala bivalne razmere in zmanjšala obremenjenost lokalnih cest.

Kljub temu pa tovorni promet ostaja izziv, zlasti na odsekih državnih cest ter na povezavah med Gornjo Radgono, Kapelo in Radenci. Posamezniki opozarjajo na nespoštovanje prometnih pravil s strani voznikov tovornih vozil, kar zmanjšuje občutek varnosti in povečuje obremenitev okolja. Povečana prisotnost težkih vozil je posebej moteča v turističnem kontekstu, saj negativno vpliva na percepcijo kraja kot mirnega zdraviliškega okolja.

Izziv predstavlja tudi lokalni tovorni promet, vključno s kmetijsko mehanizacijo, ki se zaradi razpršene poselitve pogosto odvija po lokalnih cestah in skozi naselja. Tak promet je počasnejši, zavzema širše vozne površine in povzroča več konfliktnih situacij z osebniimi vozili, pešci in kolesarji. Za dolgoročno izboljšanje razmer bo potrebna boljša ločitev prometnih tokov, izboljšanje prometnega režima ter dodatne usmeritve za omejevanje tovornega prometa skozi občinsko središče.

c) Mirujoči promet

Razmere za parkiranje v občini Radenci so razmeroma obvladljive, vendar heterogene glede na lokacijo. V širšem prostoru občine je parkirnih površin dovolj, medtem ko je v središču Radencev pogosto zaznati pomanjkanje parkirnih mest in neustrezno organizacijo parkiranja. Več občanov je opozorilo na slabo označevanje parkirišč, pomanjkanje nadzora ter improvizirane ureditve, ki posegajo v zelene površine ali zmanjšujejo funkcionalnost prostora.

Parkirna mesta pri trgovskih centrih predstavljajo največji kapacitetni vir, vendar parkiranje v samem centru občine ni sistemsko urejeno. Izpostavljene so pobude za uvedbo plačljivega parkiranja ali časovno omejenega parkiranja, kar bi omogočilo boljše upravljanje mirujočega prometa in zmanjšanje pritiska na najbolj obremenjena območja.

Skupna ocena je, da občina sicer razpolaga z osnovnimi parkirnimi kapacitetami, vendar bo za dolgoročno skladnost s trajnostnimi cilji potrebno strukturirano upravljanje parkiranja, usklajevanje prometnega režima in večja podpora alternativnim oblikam mobilnosti.

Analiza trenutnega stanja motornega prometa je temelj za oblikovanje ukrepov, ki bodo omogočili bolj trajnostno, varno in učinkovito mobilnost, skladno z razvojnimi cilji občine in širšimi usmeritvami trajnostnega prometnega načrtovanja.



Slika 37: Urejene površine za mirujoči promet v središču Radencev z enosmernim prometom in postavljenimi koriti, ki preprečujejo nenadzorovano parkiranje na površinah za pešce



Slika 38: Prikazovalnik hitrosti na Radgonski cesti v Radencih za umirjanje prometa v središču naselja



Slika 39: Merilnik hitrosti v naselju Hrastje-Mota ob državni cesti R1-230/1308 Radenci-Vučja Vas



Slika 40: Nepregledno križišče na državni cesti RT-941/1541 Grabonoš-Radenci v naselju Paričjak



Slika 41: Omejitev hitrosti za celotno naselje Hrašenski Vrh (primeren ukrep na ozkih gričevnatih cestah)



Slika 42: Omejitev hitrosti za celotno naselje Rački Vrh (primeren ukrep na ozkih gričevnatih cestah)



Slika 43: Križišče lokalnih občinskih cest LC 344031 Turjanski Vrh-Zasadi in LC 388012 Hrašenski Vrh-Hrastje Mota v Murskem Vrhu



Slika 44: Urejeni obojestranski kolesarski pas na lokalni cesti JP-844721 Šratovci-Boračeva, ki zooža prometni profil motoriziranemu prometu, posledično pa zmanjša tudi njegovo hitrost in daje več prostora trajnostnim oblikam mobilnosti



Slika 45: Andrejev križ pred nivojskim preходом ceste čez železniško progo v Šratovcih



Slika 46: Območje omejene hitrosti 30 km/h v Radencih v območju SeneCura Doma starejših občanov



Slika 47: Označitev konca območja umirjenega prometa z omejitvijo hitrosti 20 km/h in križišče s krožnim prometom na Gubčevi cesti v Radencih



Slika 48: Označbe mest za vzdolžno parkiranje ob Gubčevi cesti v območju stanovanjskih hiš v Radencih. Urejene zelene površine na desni strani



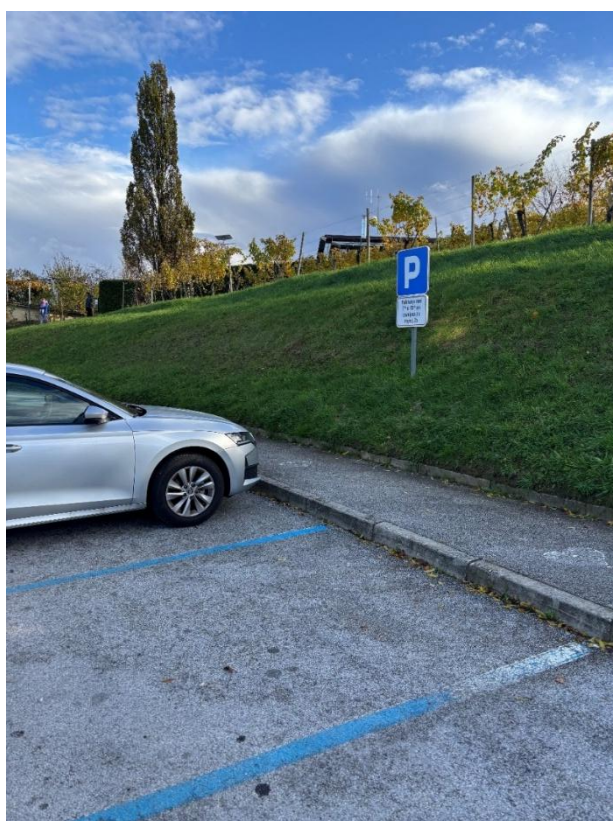
Slika 49: Dotrajano vozišče državne ceste RT-941/1541 Grabonoš-Radenci, brez površin namenjenih kolesarjem



Slika 50: Urejene površine za mirujoči promet pri parku v Radencih.



Slika 51: Označeno območje umirjenega prometa pri OŠ Kapela



Slika 52: urejene površine za mirujoči promet z označbo parkirnega režima pri Vinski fontani na Kapeli



Slika 53: Ozka gričevnata cesta - Radenski Vrh



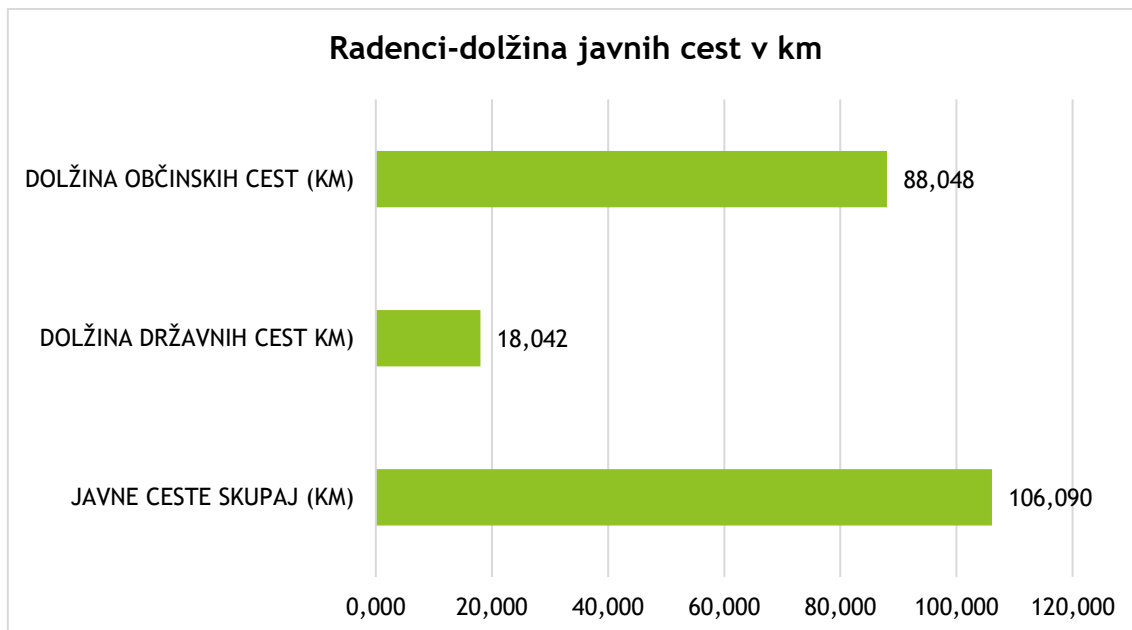
Slika 54: Ozka gričevnata cesta v Melanjskem vrhu s prometno signalizacijo za prikaz prednosti vožnje



8.5.2. ANALITIČNI PODATKI MOTORNEGA PROMETA ZA OBČINO RADENCI

Cestno omrežje na območju občine Radenci: (vir: <https://podatki.gov.si/dataset/dolzine-javnih-cest-po-obcinah-od-leta-2002> ; za leto 2024)

Grafikon 5: cestno omrežje na območju občine Radenci



Dolžina regionalnih cest v naselju⁴ je 12.320 m od skupno 17.682 m, kar pomeni, da skoraj 70 % regionalnih cest poteka preko naselij.

Tabela 14: Javne ceste glede na kategorijo ceste in po dolžinah na območju občine Radenci, brez AC priključkov, AC počivališč, samo AC vozni pasovi, brez krožišča rondo Radenci (vir: <https://podatki.gov.si/dataset/dolzine-javnih-cest-po-obcinah-od-leta-2002> ; za leto 2024)

TIP	CESTA	ODSEK	OPIS	DOLZINA v m
AC	A5	0809	SVETI JURIJ OB ŠČAVNICI - VUČJA VAS	360
R1	230	0366	GORNJA RADGONA - RADENCI	1.940
R1	230	1164	RADENCI	453
R1	230	1308	RADENCI - VUČJA VAS	5.910
R1	235	0317	RADENCI - PETANJCI	710
R3	714	2807	SPODNJI IVANJCI - GORNJA RADGONA	1.850

⁴ Vir: <https://podatki.gov.si/dataset/pregled-obcinskih-cest-po-vrstah-cest-od-leta-2002> (na 31. 12. 2024)



TIP	CESTA	ODSEK	OPIS	DOLZINA v m
RT	941	1541	GRABONOŠ - RADENCI	6.819
LC			Občinske ceste: Lokalne ceste	23.859
LG			Občinske ceste: Glavne mestne ceste	0
LZ			Občinske ceste: Zbirne mestne ceste	3.030
LK			Občinske ceste: Mestne (krajevne) ceste	6.020
JP			Občinske ceste: Javne poti	55.139
KJ			Občinske ceste: Javne poti za kolesarje	0
			SKUPAJ	106.090

V nadaljevanju so prikazane obremenitve najpomembnejših cest na območju občine Radenci; (Vir: DRSI Državne ceste PLDP <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev> za leto 2024

Tabela 15: Obremenitev najpomembnejših cest na območju občine Radenci, cesta R1-230/0366 ; (Vir: DRSI Državne ceste PLDP <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev> , za leto 2015, 2019, 2021 in 2023)

	2015	2019	2021	2023
Kat. ceste	R1	R1	R1	R1
Štev. ceste	230	230	230	230
Štev. odseka	0366	0366	366	0366
Prometni odsek	GORNJA RADGONA - RADENCI	GORNJA RADGONA - RADENCI	GORNJA RADGONA - RADENCI	GORNJA RADGONA - RADENCI
Ime števnege mesta	Šratovci	Šratovci	Šratovci	Šratovci
Vsa vozila (PLDP)⁵	6.675	7.258	7.799	7.768
Motorji	58	69	63	68
Osebna vozila	5.780	6.383	6.871	6.834
Avtobusi	61	71	67	74
Lah. tov. < 3,5t	397	419	481	482
Sr. tov. 3,5-7t	107	87	85	81
Tež. tov. nad 7t	95	83	85	84
Tov. s prik.	49	36	39	34
Vlačilci	128	110	108	111
Dnevni NOO⁶	205	230	256	303

⁵ PLDP - Povp. letni dnevni promet vseh motornih vozil

⁶ Dnevni NOO- Nominalna osna obremenitev, narejena na pov. dnevnem nivoju



Grafikon 6: Primerjava povprečnega letnega dnevnega prometa na R1-230/0366 Gornja Radgona-Radenci po letih

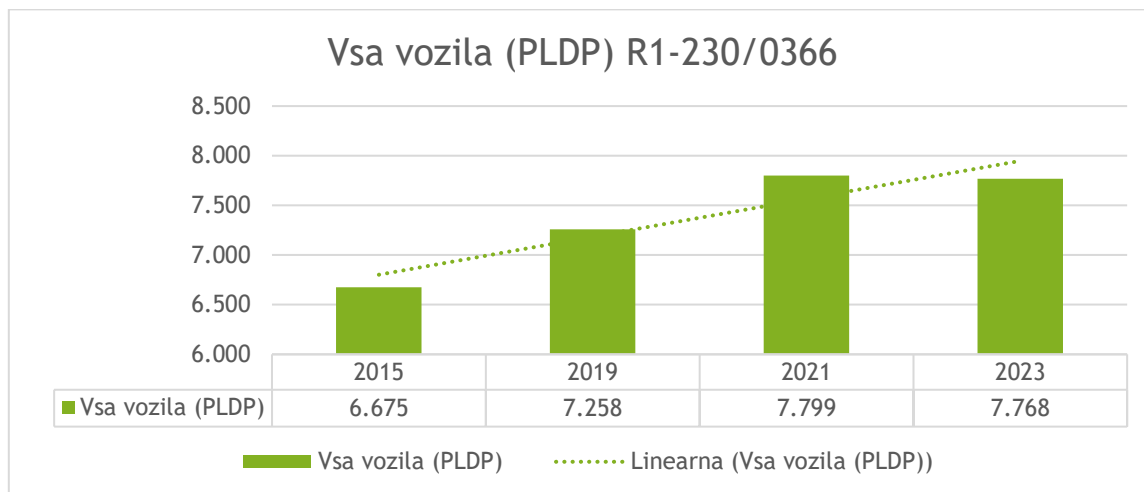
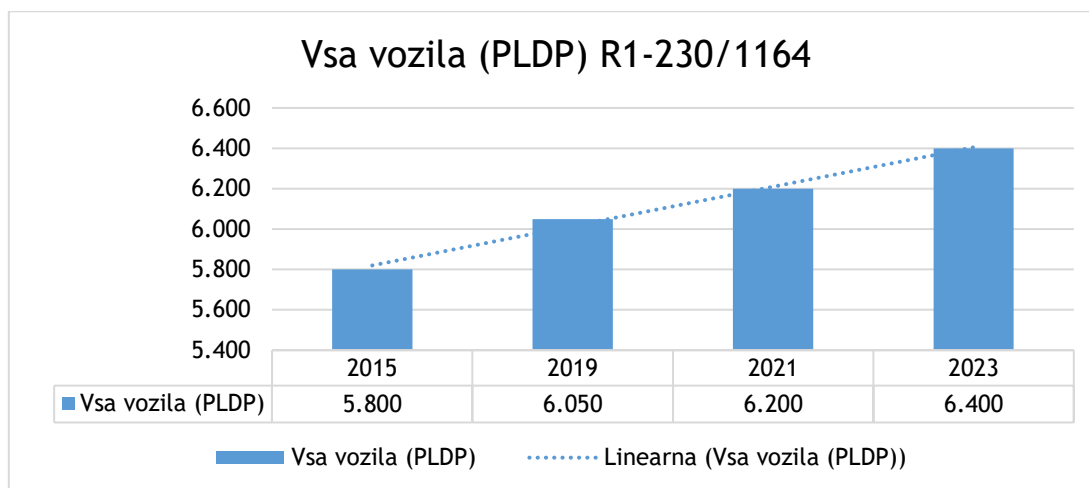


Tabela 16: Obremenitev najpomembnejših cest na območju občine Radenci, cesta R1-230/1164 ; (Vir: DRSI Državne ceste PLDP <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>, za leto 2015, 2019, 2021 in 2023)

	2015	2019	2021	2023
Kat. ceste	R1	R1	R1	R1
Štev. ceste	230	230	230	230
Štev. odseka	1164	1164	1164	1164
Prometni odsek	RADENCI	RADENCI	RADENCI	RADENCI
Ime števnege mesta				
Vsa vozila (PLDP)	5.800	6.050	6.200	6.400
Motorji	50	50	40	40
Osebna vozila	5.075	5.360	5.510	5.715
Avtobusi	45	50	30	30
Lah. tov. < 3,5t	300	320	350	350
Sr. tov. 3,5-7t	105	85	80	75
Tež. tov. nad 7t	70	60	60	60
Tov. s prik.	45	30	35	30
Vlačilci	110	95	95	100
Dnevni NOO	172	147	140	233

Grafikon 7: Primerjava povprečnega letnega dnevnega prometa na R1-230/1164 Radenci po letih

Tabela 17: Obremenitev najpomembnejših cest na območju občine Radenci, cesta R1-230/1308 ; (Vir: DRSI Državne ceste PLDP <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>, za leto 2015, 2019, 2021 in 2023)

	2015	2019	2021	2023
Kat. ceste	R1	R1	R1	R1
Štev. ceste	230	230	230	230
Štev. odseka	1308	1308	1308	1308
Prometni odsek	RADENCI - VUČJA VAS	RADENCI - VUČJA VAS	RADENCI - VUČJA VAS	RADENCI - VUČJA VAS
Ime števnege mesta	Radenci	Radenci	Radenci	Radenci
Vsa vozila (PLDP)	3.664	4.085	3.671	3.982
Motorji	44	49	35	40
Osebna vozila	3.109	3.552	3.154	3.439
Avtobusi	16	15	12	18
Lah. tov. < 3,5t	241	261	260	272
Sr. tov. 3,5-7t	64	42	41	37
Tež. tov. nad 7t	54	47	45	44
Tov. s prik.	36	26	30	29
Vlačilci	100	93	94	103
Dnevni NOO	132	144	161	200



Grafikon 8: Primerjava povprečnega letnega dnevnega prometa na R1-230/1308 Radenci-Vučja vas po letih

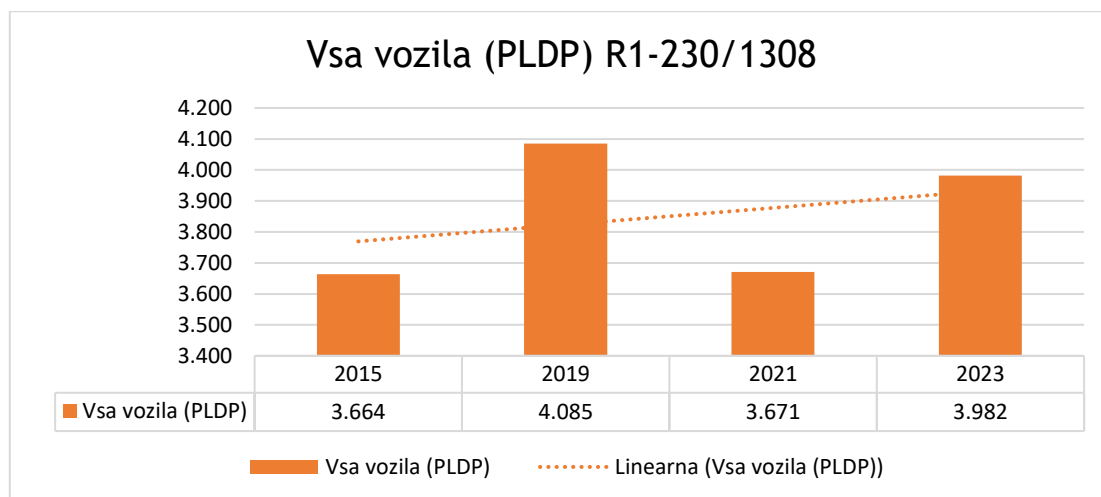
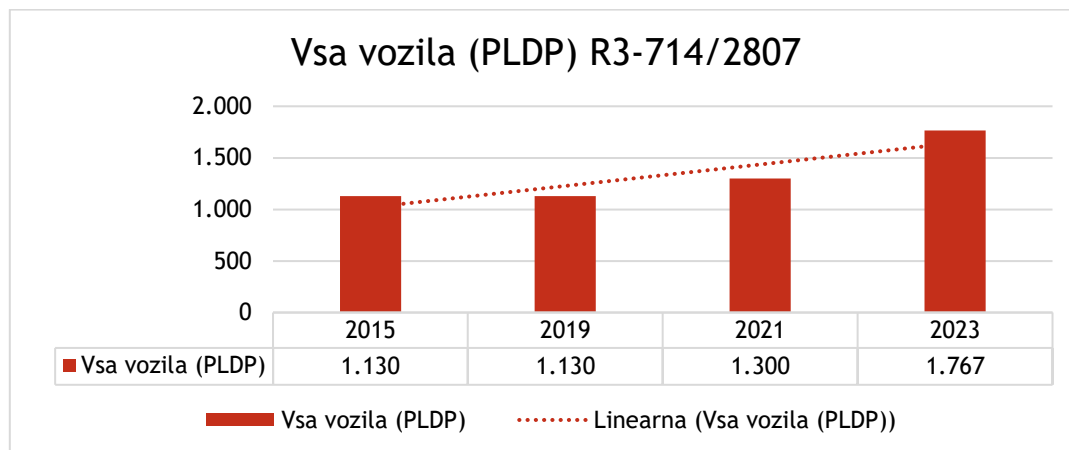


Tabela 18: Obremenitev najpomembnejših cest na območju občine Radenci, cesta R3-714/2807; (Vir: DRSI Državne ceste PLDP <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>, za leto 2015, 2019, 2021 in 2023)

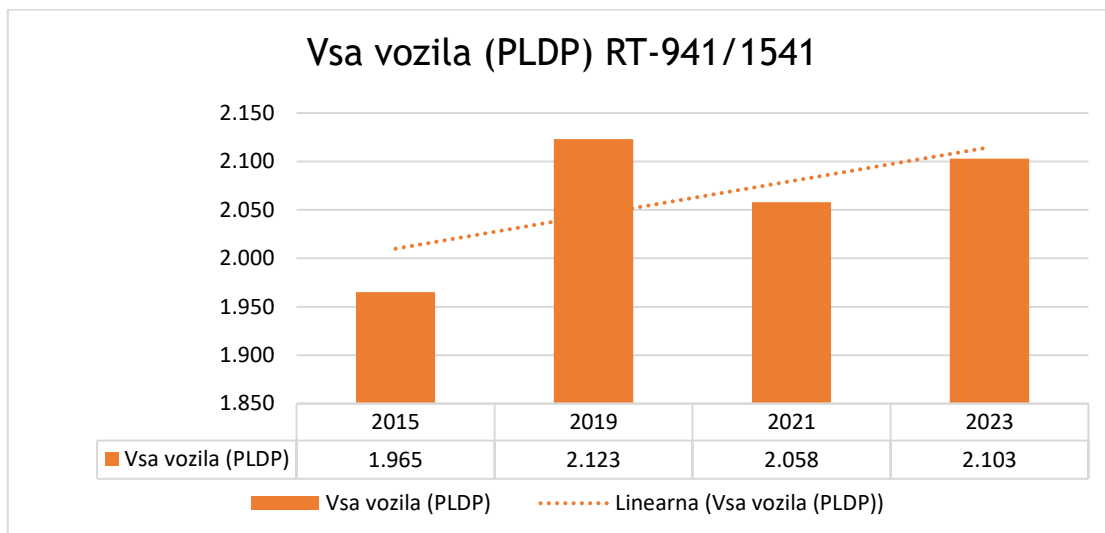
	2015	2019	2021	2023
Kat. ceste	R3	R3	R3	R3
Štev. ceste	714	714	714	714
Štev. odseka	2807	2807	2807	2807
Prometni odsek	SP.IVANJCI - GORNJA RADGONA	SP.IVANJCI - GORNJA RADGONA	SP.IVANJCI - GORNJA RADGONA	SP.IVANJCI - GORNJA RADGONA
Ime števnege mesta	Spodnji Ivanjci - 2	Spodnji Ivanjci - 2	Spodnji Ivanjci - 2	Spodnji Ivanjci - 2
Vsa vozila (PLDP)	1.130	1.130	1.300	1.767
Motorji	21	21	21	21
Osebna vozila	971	971	1.041	1.533
Avtobusi	19	19	15	10
Lah. tov. < 3,5t	62	62	170	145
Sr. tov. 3,5-7t	36	36	20	18
Tež. tov. nad 7t	12	12	25	25
Tov. s prik.	6	6	5	6
Vlačilci	3	3	3	9
Dnevni NOO	27	27	28	30

Grafikon 9: Primerjava povprečnega letnega dnevnega prometa na R3-714/2807 Sp. Ivanjci - Gornja Radgona po letih

Tabela 19: Obremenitev najpomembnejših cest na območju občine Radenci, cesta RT-941/1541 ; (Vir: DRSI Državne ceste PLDP <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev> za leto 2015, 2019, 2021 in 2023)

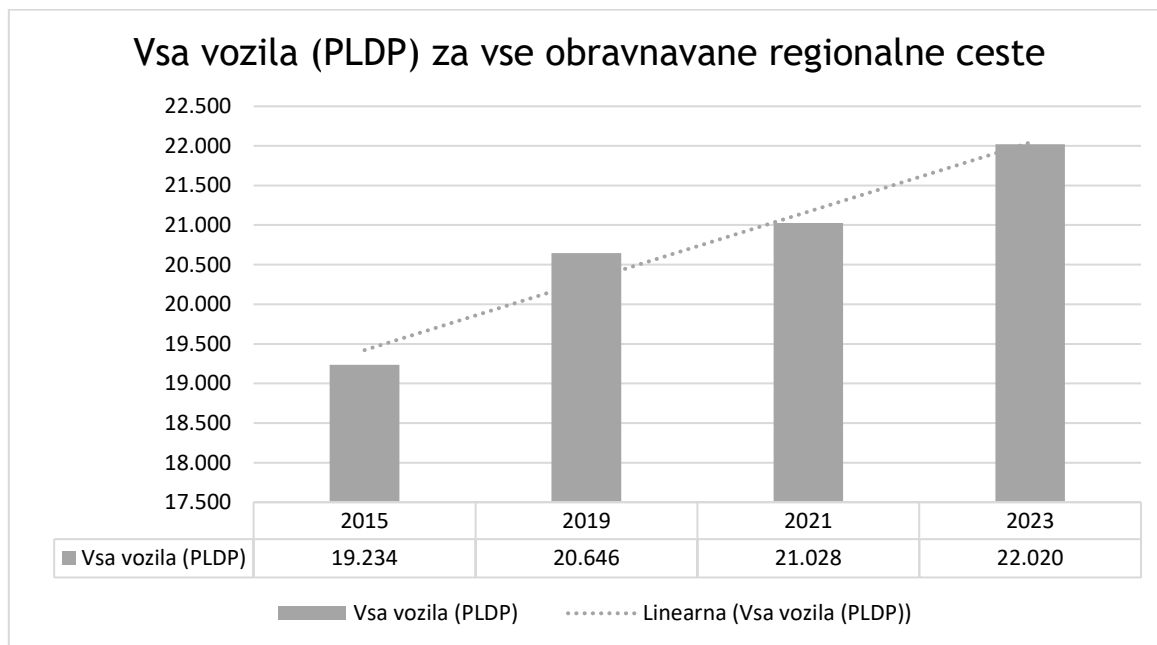
	2015	2019	2021	2023
Kat. ceste	RT	RT	RT	RT
Štev. ceste	941	941	941	941
Štev. odseka	1541	1541	1541	1541
Prometni odsek	GRABONOŠ - RADENCI	GRABONOŠ - RADENCI	GRABONOŠ - RADENCI	GRABONOŠ - RADENCI
Ime števnege mesta	Kapelski Vrh	Kapelski Vrh	Kapelski Vrh	Kapelski Vrh
Vsa vozila (PLDP)	1.965	2.123	2.058	2.103
Motorji	36	40	29	31
Osebna vozila	1.740	1.919	1.820	1.883
Avtobusi	13	15	9	11
Lah. tov. < 3,5t	89	98	169	154
Sr. tov. 3,5-7t	54	33	12	10
Tež. tov. nad 7t	24	14	13	9
Tov. s prik.	5	2	3	3
Vlačilci	4	2	3	2
Dnevni NOO	29	23	16	15

Grafikon 10: Primerjava povprečnega letnega dnevnega prometa na RT-941/1541 Grabonoš - Radenci

Tabela 20: Obremenitev najpomembnejših cest na območju občine Radenci, skupaj na obravnavanih cestah ; (Vir: DRSI Državne ceste PLDP <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>, za leto 2015, 2019, 2021 in 2023)

	2015	2019	2021	2023
cesta	Vse obravnavane ceste (R1-230/0366, R1-230/1164, R1-230/1308, R3-714/2807, RT-941/1541)			
Vsa vozila (PLDP)	19.234	20.646	21.028	22.020
Motorji	209	229	188	200
Osebna vozila	16.675	18.185	18.396	19.404
Avtobusi	154	170	133	143
Lah. tov. < 3,5t	1.089	1.160	1.430	1.403
Sr. tov. 3,5-7t	366	283	238	221
Tež. tov. nad 7t	255	216	228	222
Tov. s prik.	141	100	112	102
Vlačilci	345	303	303	325
Dnevni NOO	565	570	601	781

Grafikon 11: Primerjava povprečnega letnega dnevnega prometa na vseh obravnavanih državnih cestah v občini Radenci po letih



Prometne obremenitve na območju občine Radenci se v zadnjih letih merijo z indeksom PLDP - povprečni letni dnevni promet vseh motornih vozil, ki prikazuje povprečno število vozil, ki vsak dan prevozijo obravnavane regionalne ceste. Analiza podatkov za obdobje 2015-2023 jasno kaže trend naraščanja obremenitev. Leta 2015 je bilo na cestah v povprečju 19.234 vozil dnevno, leta 2019 že 20.646, v letu 2021 21.028, do leta 2023 pa se je povprečje povzpelo na 22.020 vozil na dan. To pomeni, da se je promet v osmih letih povečal za približno 14,5 %, kar v praksi pomeni skoraj 2.800 dodatnih vozil vsak dan v primerjavi z letom 2015.

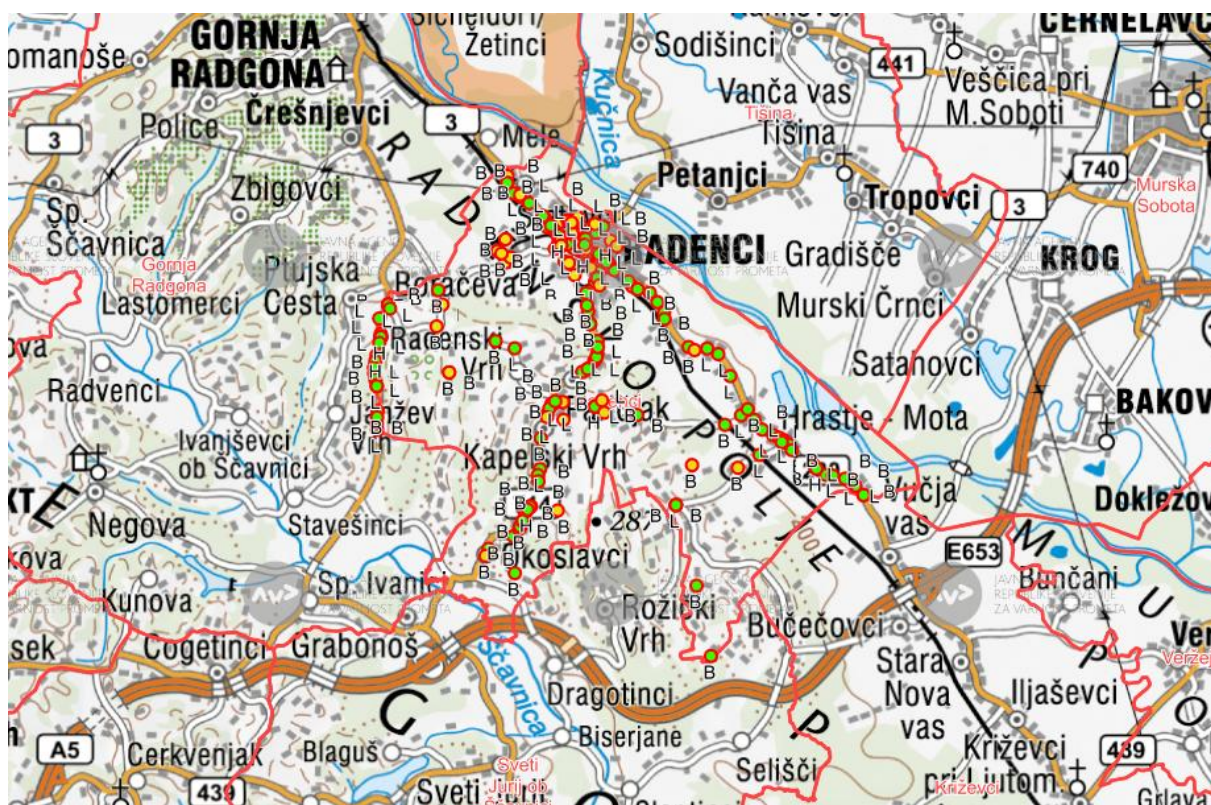
Rast je najbolj izrazita pri osebnih vozilih, ki predstavljajo glavnino prometa, saj se je njihovo število povečalo z 16.675 na 19.404. Pomembno rast beležijo tudi lahka tovorna vozila do 3,5 tone, kjer se je število povečalo za skoraj 30 %, kar je mogoče povezati z razvojem dostavnih služb in spletne trgovine. Medtem pa so se srednje težka tovorna vozila (3,5-7 t) zmanjšala za približno 40 %, kar nakazuje prestrukturiranje tovornega prometa. Avtobusi in težja tovorna vozila nad 7 t so v zadnjih letih prav tako v rahlem upadu, kar lahko pomeni manjšo uporabo javnega potniškega prevoza ter spremembo logističnih tokov. Stabilno ostaja število motorjev, medtem ko so vlačilci in kategorija dnevni NOO zabeležili zmeren porast.

Ti podatki kažejo, da se občina Radenci sooča s postopnim, a stalnim povečevanjem prometa. Pritisk na cestno infrastrukturo se tako krepi, kar pomeni hitrejšo obrabo cest in večje potrebe po vzdrževanju. Poleg tega se povečujejo tudi izzivi prometne varnosti, saj večje število vozil na cestah prinaša višje tveganje za nesreče. Ne gre zanemariti niti okoljskih vplivov, predvsem zaradi rasti števila osebnih in dostavnih vozil, ki prinašajo več izpustov in hrupa. Če se bo trend nadaljeval s



podobno dinamiko, lahko v prihodnjem desetletju pričakujemo povprečne dnevne prometne obremenitve nad 25.000 vozil.

Prebivalci so močno odvisni od avtomobilov, kar potrjujejo tudi podatki iz kordonskega štetja prometa: približno 83,5 % potnikov uporablja osebne avtomobile ali kombije. Med zaposlenimi jih skoraj 85 % na delo prihaja z osebnim vozilom - večinoma le kot vozniki brez sopotnikov. Tudi med učenci je avtomobil najbolj pogost način prevoza v šolo, saj ga uporablja približno 64 %. Vendar pa je souporaba vozil nizka - v istem avtomobilu potujejo najmanj trije učenci le v okoli 7 % primerov.



Slika 55: Mesta prometnih nesreč na območju občine Radenci za obdobje 2019-2024



Tabela 21: Prometne nesreče, po številu, vzrokih, posledicah in udeležencih, obdobje 2019-2024, za Radence (prirejeno po podatkih AJP: <http://nesrece.avp-rs.si/>, brez nesreč na avtocesti)

Leto	Število prometnih nesreč	VZROKI PN						POSLEDICE PN				Število udeležencev PN	Mesto nesreče	
		Nepravilna stran in smer vožnje (SV)	Hitrost (HI)	Neupoštevanje pravil o prednosti (PD)	Premik z vozilom (PV)	Neustrezna varnost na razdalja (VR)	Druge vzroki (OS)	Brezpoškodb (B)	Lažja telesna poškodba (L)	Huda telesna poškodba (H)	Smrt (S)		V naselju	Izven naselja
2019	26	11	5	1	3	1	5	19	6	1		39	17	9
2020	16	4	6	1	1	1	3	13	3			26	14	2
2021	18	3	8	4	1	1	1	11	3	4		31	16	2
2022	18	3	4	4	5	1	1	10	7	1		30	13	5
2023	36	7	4	3	17	1	4	32	3	1		51	23	10
2024	23	6	3	7	1	3	3	16	7			37	15	8

8.5.3. IDENTIFIKACIJA KLJUČNIH IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKOV

Izgradnja avtoceste na relaciji Murska Sobota-Maribor je prispevala k zmanjšanju vpliva tovarnega tranzitnega prometa znotraj občine, kar pozitivno vpliva na prometno varnost in kakovost bivanja. V središču kraja so urejena parkirišča ter kakovostno oblikovane cestne površine, kar omogoča boljši nadzor nad mirujočim prometom in večjo preglednost prostora. Uvedba krožišč na glavnih prometnicah je povečala pretočnost prometa in zmanjšala konfliktna točka, medtem ko omejevanje hitrosti v strnjenih delih naselja prispeva k večji varnosti ranljivih udeležencev. Posebej pomembne so tudi ureditve izbranih občinskih cest, kjer je bilo uvedeno umirjanje prometa in določitev kolesarskih pasov, kar podpira prehod v bolj trajnostne oblike mobilnosti.

Kljub dobrim infrastrukturnim osnovam se občina sooča s številnimi izzivi, ki vplivajo na prometno varnost, učinkovitost in trajnostni razvoj. Najizrazitejši izziv je visoka odvisnost prebivalcev od osebnega avtomobila, ki dosega kar 81 %, kar povečuje prometne obremenitve, zahteve po parkirnih površinah in vpliv na okolje. Pomanjkanje urejenega parkirnega režima in sistematičnega upravljanja s parkiranjem vodi v neučinkovito rabo prostora, še posebej v bližini turističnih objektov in večjih ustanov. Določeni deli občine so še naprej izpostavljeni vplivom tranzitnega tovarnega prometa, kar zmanjšuje kakovost bivanja in povečuje varnostna tveganja. Previsoke hitrosti na lokalnih cestah in



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija

pomanjkljivo vzdrževanje cestne infrastrukture dodatno poslabšujeta varnost ter zmanjšujeta udobje potovanja, predvsem za pešce, kolesarje in voznike v ruralnih območjih.

Umirjanje prometa v naseljih s postavitvijo naprav za umirjanje, vzpostavitvijo con 30 km/h ter izboljšanjem prometne signalizacije lahko bistveno izboljša varnost in prijaznost cestnega prostora. Vzpostavitev sistema kratkotrajnega parkiranja ter parkirišč tipa P+R predstavlja pomemben korak k racionalizaciji mirujočega prometa in spodbujanju kombinirane mobilnosti. Redno vzdrževanje in posodobitev cestne infrastrukture, zlasti izven občinskega središča, je ključnega pomena za zagotavljanje enakomerne prometne kakovosti v celotni občini. Spodbujanje sopotništva ponuja realistično možnost za zmanjšanje števila vozil v prometu, zlasti pri dnevnih migracijah. Na infrastrukturni ravni predstavljata analiza in odprava nevarnih točk ter prometno urejanje s poudarkom na varnosti pešcev in kolesarjev bistvene razvojne priložnosti. Dodatno, preusmeritev tovornega prometa na železnico in ureditev državne ceste Radenci-Grabonoš bi dolgoročno zmanjšala obremenitve motornega prometa ter izboljšala prometno pretočnost in varnost.

Celovita analiza tako potrjuje, da ima Občina Radenci na področju motornega prometa vzpostavljene dobre razvojne temelje, a tudi jasne izzive, ki zahtevajo strateško načrtovanje in usmerjene ukrepe. S postopnim preusmerjanjem prometa v bolj trajnostne, varne in učinkovite oblike mobilnosti lahko občina izboljša kakovost bivanja, razbremeni prometno infrastrukturo ter podpre cilje OCPS Radenci na področju celostnega prometnega načrtovanja.



Tabela 22: pregled ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju motornega prometa

KLJUČNI DOSEŽKI	- Dobro razvito cestno omrežje, ki povezuje vsa naselja - Urejena parkirišča pri večjih objektih in v središču kraja - Zmanjšanje vpliva tovornega prometa z izgradnjo avtoceste na relaciji Murska Sobota-Maribor - Dobra prometna dostopnost za turiste in dnevne migrante - Omejevanje hitrosti v strnjenih delih naselja Radenci - Za večjo pretočnost uvedba krožišč na glavnih prometnicah - Umiritev prometa in določitev kolesarskih pasov na določenih občinskih cestah - Ureditev parkirnih prostorov in cestnih površin v središču Radencev
KLJUČNI IZZIVI	- Visoka odvisnost od osebnega avtomobila (81 %) - Pomanjkanje parkirnega režima in upravljanja s parkiranjem - "Visoka obremenjenost s tranzitnim oz. tovrnim tranzitnim prometom, ki zmanjšuje kakovost bivanja in povečuje prometne nevarnosti" - Previsoke hitrosti na lokalnih cestah - Pomanjkljivo vzdrževanje lokalnih cest
KLJUČNE PRILOŽNOSTI	- Umirjanje prometa v naseljih (naprave za umirjanje, vzpostavitev con 30 km/h) - Vzpostavitev sistema kratkotrajnega parkiranja in parkirišč P+R - Redno vzdrževanje in posodobitev infrastrukture tudi izven občinskega središča - Spodbujanje sopotništva - Analiza in odprava nevarnih (konfliktnih) točk - Prometno urejanje s poudarkom na varnosti pešcev in kolesarjev - Preusmeritev tovornega prometa na železnico - Ureditev državne ceste Radenci - Grabonoš

Avtomobil je daleč najpogostejši način potovanja v vseh kategorijah. Kar 89 % anketiranih prebivalcev občine Radenci ga uporablja pri potovanjih po opravkih, 65 % za pot na delo in 75 % za pot na druženje. Avtomobil se uporablja tudi pri prostih dejavnostih - 33 % prebivalcev se z njim vozi na rekreacijo, 18 % pa ga uporablja za pot v šolo. Takšna odvisnost od osebnega vozila kaže na dejstvo, da je avtomobil trenutno prevladujoča oblika mobilnosti. To pa hkrati pomeni, da bi z izboljšanjem javnega prevoza, razvojem varnih kolesarskih in peš povezav ter spodbujanjem sopotniških voženj lahko dosegli postopno spremembo potovalnih navad prebivalcev. Pomembno vlogo pri tem imajo tudi izobraževalne in ozaveščevalne kampanje, ki prebivalce spodbujajo k razmisleku o svojih potovalnih odločitvah, souporabi vozil, kombiniranju različnih oblik mobilnosti ter razumevanju vplivov motornega prometa na zdravje, okolje in prometno varnost. Takšen pristop celostno podpira prehod občine v smeri trajnostne mobilnosti in višje kakovosti bivanja.

Srednjeročno bi bilo smiselno usmeriti razvoj parkirne politike v uravnoteženo upravljanje mirujočega prometa ob hkratnem spodbujanju kombinirane mobilnosti ter omejevanju (dolgotrajnega) parkiranja na kritičnih mestih.



9. ZAKLJUČEK

Občina Radenci razpolaga z dobro izhodiščno prometno infrastrukturo ter številnimi funkcionalnimi elementi prometnega sistema, ki omogočajo stabilno podlago za nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti. Občina je na več področjih dosegla vidne premike - tako na področju motornega prometa, kolesarjenja, hoje kot javnega potniškega prometa - pri čemer so ti dosežki najmočnejši v zagotavljanju osnovne prometne povezanosti, izboljšanju prometne varnosti, urejanju površin v naseljih ter razvoju izbranih podpornih sistemov za alternativne oblike mobilnosti.

Pregled izzivov hkrati razkriva, da razvoj prometnega sistema še ni celovit in da se občina sooča z vrsto strukturnih omejitev, ki vplivajo na kakovost bivanja, prometno varnost ter privlačnost trajnostnih oblik mobilnosti. Med ključne probleme sodijo visoka odvisnost od osebnega avtomobila, nepovezanost omrežij za hojo in kolesarjenje, njihova omejena vloga v vsakdanjih potovanjih ter regionalno omejena frekvenca javnega potniškega prometa. Pomanjkljiva integracija med različnimi oblikami mobilnosti in pomanjkanje podporne infrastrukture - tako na področju parkiranja koles kot upravljanja mirujočega prometa - dodatno zavirata prehod v bolj trajnostne potovalne navade. V ruralnih predelih občine se izzivi kažejo predvsem v pomanjkljivih povezavah, varnostnih tveganjih ter odvisnosti od motoriziranega prometa zaradi razpršene poselitve.

Kljub temu analiza priložnosti jasno potrjuje, da ima občina Radenci izjemen razvojni potencial za oblikovanje sodobnega, trajnostno naravnega prometnega sistema. Priložnosti vključujejo sistematično nadgradnjo infrastrukture za kolesarje in pešce, izboljšanje javnega potniškega prometa s prilagoditvijo voznorednih sistemov dejanskim potrebam prebivalcev, širitev digitalnih rešitev ter krepitev intermodalnosti med različnimi oblikami mobilnosti. Občina ima tudi možnost izboljšati upravljanje s parkirno politiko, umiriti promet v naseljih ter vzpostaviti bolj prijazno in varno prometno okolje za vse skupine udeležencev, še posebej za ranljive. Posebno perspektivo ponuja čezmejna in regionalna povezanost, ki lahko poveča privlačnost občine za turistične, gospodarske in vsakodnevne migracije, ob hkratnem zmanjševanju negativnih vplivov prometa na okolje in prostor.

V celoti gledano, pregled stanja potrjuje, da se občina nahaja na pomembni razvojni točki: obstoječa prometna ureditev omogoča stabilno osnovo, vendar pa ključni kazalniki kažejo, da je nujen strateški prehod iz prometnega sistema, ki temelji pretežno na osebnem avtomobilu, v sistem, ki enakovredno podpira hojo, kolesarjenje, javni potniški promet ter nove oblike deljene mobilnosti. Celostni pristop, usklajen z vizijo trajnostnega razvoja, bo omogočil, da občina izboljša prometno varnost, zmanjša okoljske obremenitve, okrepi socialno vključenost ter dvigne kakovost bivanja prebivalcev.

Gradivo pripravili:

Stanislav Hozjan, mag. gosp. inž.

Aljaž Kunst, mag. posl. ved.

mag. Srečko Aleksander Padovnik