

OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA



OBČINE

RADENCI



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL
SLOVENIA



Financira
Evropska unija

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE RADENCI

Občinska celostna prometna strategija Občine Radenci je nastala v okviru razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo Občinskih prometnih strategij v slovenskih občinah.

Operacijo sta sofinancirala Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

NAROČNIK

Občina Radenci
Radgonska cesta 9
9252 Radenci

IZVAJALCI

ZEU družba za načrtovanje in inženiring d.o.o.
PRO-MOČ d.o.o.
RAZVOJNA AGENCIJA SLOVENSKE GORICE d.o.o.

AVTORJI

Stanislav Hozjan, mag. gosp. inž.
Alenka Šumak, univ. dipl. inž. kraj. arh.
Leon Cigüt, univ. dipl.inž. arh.
Aljaž Kunst, mag. posl. ved.
Vesna Čep, mag. gosp. inž.
Špela Frumen, mag. inž. log.
mag. **Srečko Aleksander Padovnik**

FOTOGRAFIJE

Stanislav Hozjan
Aljaž Kunst
občinski arhiv

OBLIKOVANJE IN POSTAVITEV

INSTINKT d.o.o.

LETO IZIDA

2026



OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA



OBČINE
RADENCI

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE **RADENCI**

Kazalo

NAGOVOR ŽUPANA	5
1 UVOD	7
2 PROCES PRIPRAVE	8
3 DELOVNE SKUPINE	10
4 VIZIJA IN CILJI	11
4.1. Vizija	11
4.2. Obrazložitev vizije	11
4.3. Cilji	12
4.4. Ciljne vrednosti	12
5 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	15
5.1. Splošni podatki o občini	15
5.1.1 Delovne migracije	19
5.1.2 Kazalniki zdravja v občini	20
5.1.3 Turistična obremenjenost	21
5.2. Potovalne navade v občini	23
5.3 CPS občine Radenci iz leta 2017	27
6 PET STEBROV STRATEGIJE	31
6.1. Celostno prometno načrtovanje	31
6.2. Hoja	36
6.3. Kolesarjenje	40
6.4. Javni promet	48
6.5. Osebni motorni promet	53
7 AKCIJSKI NAČRT	60



OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE
RADENCI



Spoštovane občanke in občani,

pred nami je zaključno delo naše skupne poti – Občinska celostna prometna strategija Občine Radenci. Nastajala je skozi odprt dialog, poglobljene razmisleke ter izmenjavo številnih idej, pri čemer ste aktivno sodelovali vi, občanke in občani, skupaj s strokovnjaki, društvi ter predstavniki različnih ustanov. Prav ta široka vključenost ji daje posebno vrednost. Veseli me, da smo skupaj oblikovali dokument, ki ni le strateški dokument, temveč odsev skupne vizije in odgovornosti do prihodnosti našega kraja.

Radenci so prostor zdravja, naravne in kulturne dediščine ter povezanosti ljudi. Naše okolje, bogato z naravnimi danostmi in turističnim potencialom, zahteva premišljen in trajnosten pristop k razvoju prometa. Mobilnost nas povezuje, hkrati pa pred nas postavlja izzive, ki jih lahko uspešno rešujemo le z jasnimi cilji, sodelovanjem in dolgoročno usmerjenimi odločitvami.

Vizija, ki jo zasledujemo s to strategijo, je jasna: ustvariti občino, kjer bo mobilnost varna, dostopna in prijazna vsem – otrokom, zaposlenim, starejšim, obiskovalcem ter gibalno oviranim. Z izboljševanjem prometnih ureditev ne gradimo le infrastrukture, temveč vlagamo v zdravje ljudi, čistejše okolje, večjo prometno varnost, lokalni razvoj in višjo kakovost bivanja.

Prepričan sem, da bomo z doslednim uresničevanjem te strategije naredili pomemben korak k sodobni, povezani in odprti občini Radenci.

Naj bo ta strategija naš skupni vodič k boljši prihodnosti, v kateri bo mobilnost prijazna skupnosti in naravi.

Roman Leljak

župan občine Radenci





1 UVOD

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljevanju: OCPS) je ključni razvojni dokument, ki dolgoročno usmerja načrtovanje in upravljanje prometa v Občini Radenci. Njen osrednji cilj je vzpostaviti varen, učinkovit in vsem dostopen prometni sistem, ki daje prednost trajnostnim oblikam mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz, ter postopno zmanjšuje odvisnost od osebnega avtomobila.

Na ta način občina spodbuja bolj zdrav življenjski slog, prispeva k ohranjanju čistega in urejenega okolja ter ustvarja prijetnejše in varnejše bivalno okolje za vse generacije. Strategija predstavlja temelj za usklajen razvoj prometne infrastrukture, ki podpira lokalno skupnost, krepi povezanost naselij ter prispeva k dolgoročni kakovosti življenja v občini.

Strategija je nastala kot rezultat strokovnih analiz, aktivnega sodelovanja javnosti in vključevanja ključnih deležnikov. Prav ta odprt in vključujoč pristop zagotavlja, da so predlagane rešitve celovite, usklajene ter prilagojene prostorskim, gospodarskim in družbenim značilnostim občine Radenci.

OCPS promet obravnava širše kot zgolj infrastrukturno vprašanje – kot pomemben del družbenega, gospodarskega in okoljskega razvoja. Poudarek je na uravnoteženem razvoju vseh oblik mobilnosti, spodbujanju trajnostnih prometnih navad in kreptvi prometne varnosti.

Občina Radenci je s pripravo svoje prve OCPS začela junija 2025, s čimer je storila pomemben korak k strateškemu in trajnostnemu upravljanju prometa v prihodnosti.

Primerjava med tradicionalnim in celostnim načrtovanjem prometa jasno kaže premik od osredotočenosti na infrastrukturo in avtomobile k človeku, dostopnosti ter kakovosti bivanja,

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

TABELA 1:
Ključne značilnosti celostnega prometnega načrtovanja v primerjavi s tradicionalnim načrtovanjem prometa

VIR: Nacionalne smernice za pripravo OCPS, MOPE, april 2023

2 PROCES PRIPRAVE

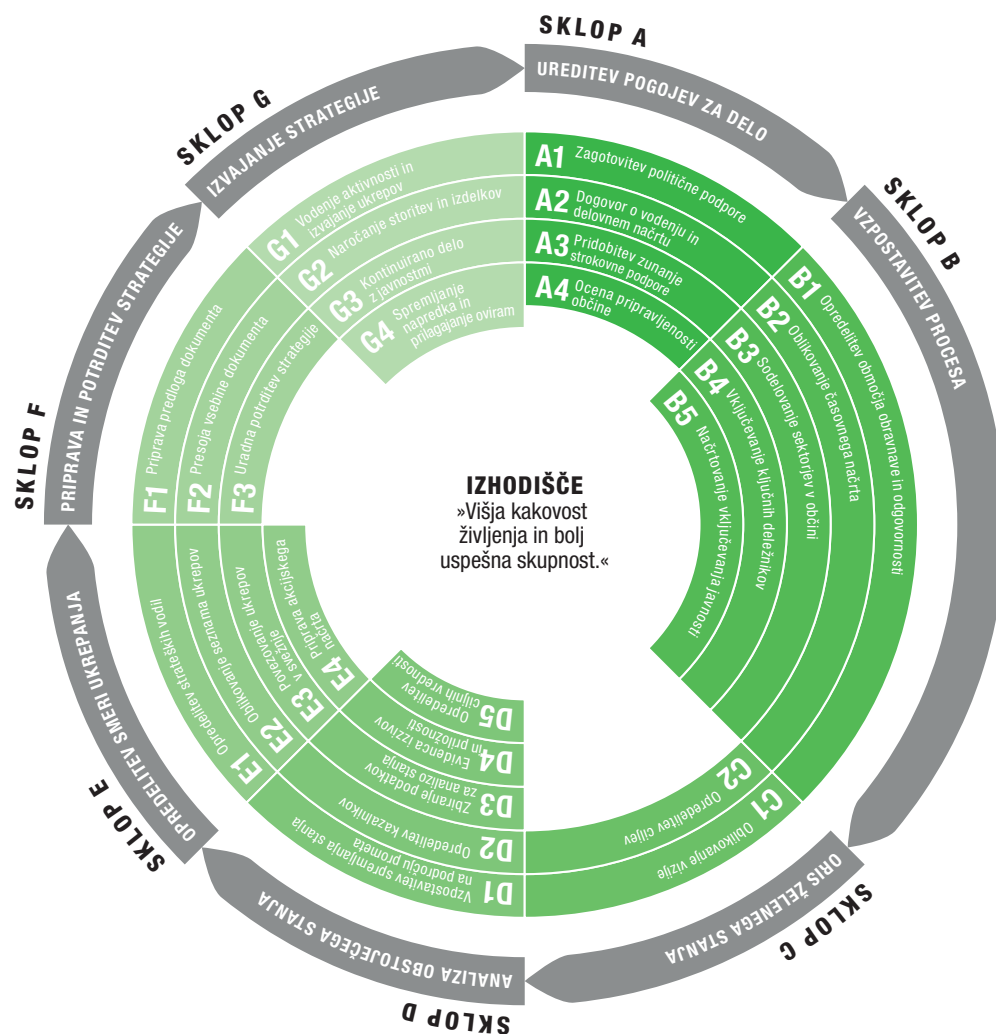
Postopek priprave OCPS je bil zasnovan skladno z nacionalnimi smernicami in razdeljen v več vsebinskih sklopov. Vsak sklop je predstavljal pomemben mejnik pri oblikovanju strategije, pri čemer so bili ves čas vključeni ključni deležniki, širša javnost in strokovna podpora izvajalca.

Priprava dokumenta se je pričela junija 2025 in se zaključila s sprejemom strategije na občinskem svetu v letu 2026. Proces je potekal v jasno zastavljenih fazah, ki so omogočile sistematično in kakovostno pripravo dokumenta – od začetne organizacije pa vse do potrditve končnega besedila.

OCPS je torej nastajala skozi zaporedne korake, ki so zagotovili celovitost, usklajenost in preglednost pri načrtovanju prometnega sistema občine Radenci. Danes strategija predstavlja trden temelj za izvajanje ukrepov in spremljanje napredka na področju trajnostne mobilnosti, hkrati pa usmerja prihodnji razvoj v bolj povezano, varno in okolju prijazno občino.

SLIKA 1:
Shematski prikaz postopka priprave OCPS

VIR: Nacionalne smernice za pripravo OCPS, MOPE, april 2023



1. UREDITEV POGOJEV ZA DELO

(Sklop A) Na začetku priprave OCPS je bilo ključno vzpostaviti trdne temelje za nemoten potek celotnega procesa. Oblikovana je bila ustrezna organizacijska struktura, natančno določene pristojnosti vseh vključenih deležnikov ter pripravljen časovni načrt aktivnosti. Občina je zagotovila potrebne vire in strokovno podporo, s čimer so bili ustvarjeni pogoji za kakovostno izvedbo priprave strategije.

2. VZPOSTAVITEV PROCESA

(SKLOP B) Druga faza je bila namenjena povezovanju vseh ključnih deležnikov, ki so s svojim znanjem in izkušnjami prispevali k oblikovanju strategije. V proces so bili aktivno vključeni predstavniki občinske uprave, strokovnjaki s področja prometa, različne interesne skupine ter širša javnost. Za prebivalce so bile pripravljene smernice sodelovanja in opredeljeni načini zbiranja njihovih mnenj ter predlogov.

3. ORIS ŽELENEGA STANJA

(SKLOP C) Eden od osrednjih korakov je bilo oblikovanje vizije in opredelitev strateških ciljev trajnostne mobilnosti. Ti cilji so nastali v dialogu s ključnimi deležniki in odražajo potrebe lokalne skupnosti, hkrati pa so usklajeni z nacionalnimi ter evropskimi usmeritvami. V tej fazi je bilo postavljeno izhodišče, ki predstavlja osnovo za dolgoročen razvoj prometnega sistema občine.

4. ANALIZA STANJA IN PREPOZNAVANJE IZZIVOV

(SKLOP D) Izvedena je bila temeljita analiza obstoječega prometnega sistema, ki je zajela podatkovne raziskave, terenske ogledе, ankete med prebivalci, analizo potovalnih navad zaposlenih in učencev, kordonsko štetje prometa ter številne razprave in delavnice s ključnimi deležniki. S tem so bili prepoznani glavni izzivi, priložnosti in dosežki, ki so oblikovali osnovo za določitev prednostnih nalog v nadaljevanju procesa.

5. OPREDELITEV SMERI UKREPANJA

(SKLOP E) Na podlagi rezultatov analiz, strokovnih razprav in zbranih predlogov javnosti so bili oblikovani konkretni ukrepi in rešitve za izboljšanje prometnega sistema v občini. Njihova zasnova temelji na dolgoročni viziji ustvarjanja varnejše, učinkovitejše in trajnostno naravnane mobilnosti.

6. PRIPRAVA IN SPREJEM STRATEGIJE

(SKLOP F) Zaključna faza je bila namenjena pripravi celovitega dokumenta, usklajenega z deležniki in predstavljenega javnosti. Po izvedeni javni obravnavi in vključitvi utemeljenih pripomb je strategijo potrdil občinski svet, s čimer je OCPS uradno postala strateški dokument občine.



3 DELOVNE SKUPINE

Priprava Občinske celostne prometne strategije Občine Radenci je temeljila na tesnem sodelovanju več delovnih skupin, ki so s svojim strokovnim znanjem, izkušnjami in raznolikimi pogledi pomembno prispevale k kakovostni vsebinski zasnovi dokumenta. Njihovo sodelovanje je bilo ključno za zagotavljanje strokovne utemeljenosti, upoštevanje lokalnih posebnosti ter vključevanje različnih interesov in potreb lokalnega okolja.

Naloge delovnih skupin so zajemale širok nabor aktivnosti – od organizacijske in strokovne podpore procesu do oblikovanja vsebinskih izhodišč ter seznanjanja izvajalca s prostorskimi, prometnimi in družbenimi značilnostmi Občine Radenci.

IZVAJALEC

Izvajalec je imel vodilno vlogo pri izdelavi strategije in je zagotavljal strokovno izvedbo celotnega procesa. Glavne naloge izvajalca so obsegale metodološko usmerjanje, oblikovanje vizije in strateških ciljev, analizo obstoječega stanja, pripravo nabora ukrepov ter usklajevanje vsebine dokumenta. Poleg tega je izvajalec koordiniral sodelovanje deležnikov in občanov, nudil strokovno podporo ter pripravil končno različico strategije.

OŽJA DELOVNA SKUPINA

Ožjo delovno skupino so sestavljali predstavniki občinske uprave Občine Radenci. Njena naloga je bila zagotavljati operativno podporo pri pripravi OCPS, zlasti z usklajevanjem vsebin strategije z lokalnimi razvojnimi politikami, spremljanjem poteka priprave dokumenta ter zagotavljanjem potrebnih podatkov in informacij za analize in oblikovanje ukrepov. Poleg tega je ožja delovna skupina skrbela za administrativne postopke, organizacijo javnih razprav ter sodelovala v postopkih potrjevanja strategije na občinskem svetu.

ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Širša delovna skupina je združevala ključne deležnike iz različnih področij, ki so s svojim strokovnim in praktičnim znanjem prispevali k pripravi strategije. Sodelovala je pri oblikovanju vizije in ciljev OCPS, določanju ciljnih vrednosti, prepoznavanju izzivov in priložnosti ter pripravi strateških usmeritev. Skupina je imela pomembno vlogo tudi pri oblikovanju predlogov ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini.

V delovni skupini so sodelovali predstavniki krajevne skupnosti, medobčinskega organa, lokalnih podjetij, gasilskih enot, koncesionarjev, šol in vrtcev, socialnih ustanov, prevoznika in policije. Takšna sestava je omogočila celovit in interdisciplinaren pristop, ki je združil strokovne poglede, praktične izkušnje ter potrebe in pričakovanja lokalne skupnosti.

SPLOŠNA JAVNOST

Splošna javnost je imela možnost aktivno sodelovati v vseh fazah priprave OCPS, kar je zagotovilo, da so bili pri oblikovanju strategije upoštevani resnični interesi in pričakovanja prebivalcev. Občani so lahko svoja mnenja in predloge podajali v okviru javnih razprav, anket in drugih oblik sodelovanja. Na ta način so aktivno sodelovali pri oblikovanju prometnih rešitev, ki vplivajo na kakovost bivanja in dolgoročni razvoj občine.

4 VIZIJA IN CILJI

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.

4.1 VIZIJA

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.«

4.2 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.

4.3 CILJI

Na podlagi vizije občine Radenci 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.

4.4 CILJNE VREDNOSTI

Kazalniki, s katerimi se bodo 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 2:
Kazalniki s pripadajočimi ciljnimi vrednostmi

ZAPOREDNA ŠTEVILKA	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBNOСТИ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			OPIS	IZHODIŠČNA VREDNOST V LETU 2024	CILJNA VREDNOST V LETU 2031
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 spremljevalca odraslih	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremljevalca 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%



5 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

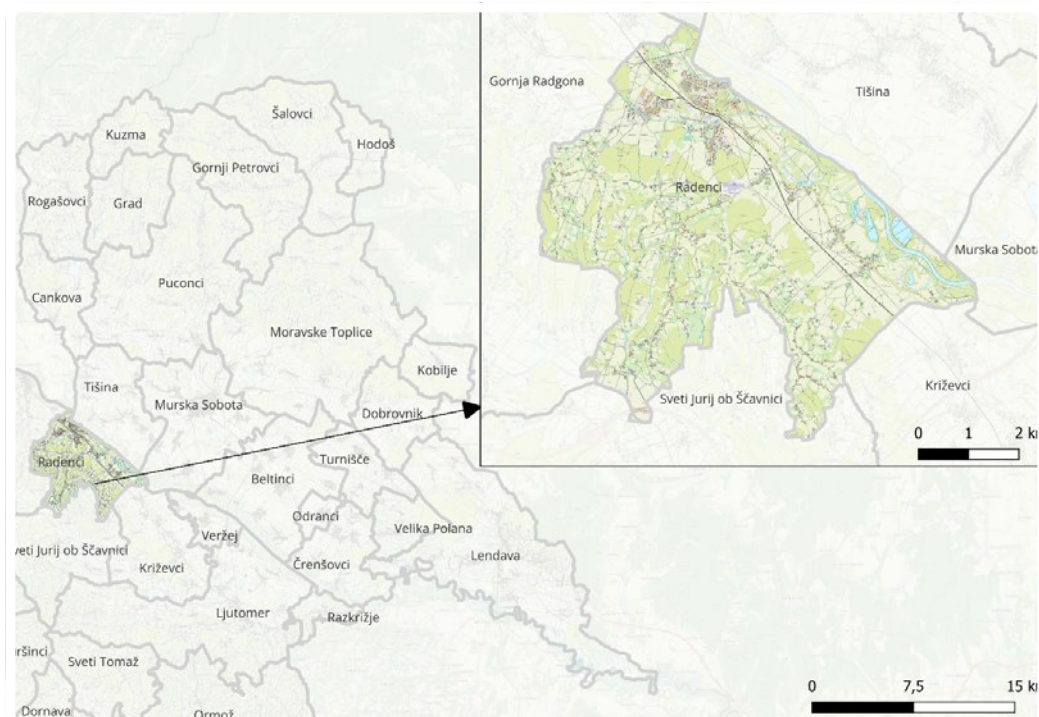
5.1 SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

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.

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

- ravninski svet ob Muri,
- gričevnat svet Radgonsko – Kapelskih gorc 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.



SLIKA 2:
Lega občine Radenci

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 3:
občina Radenci

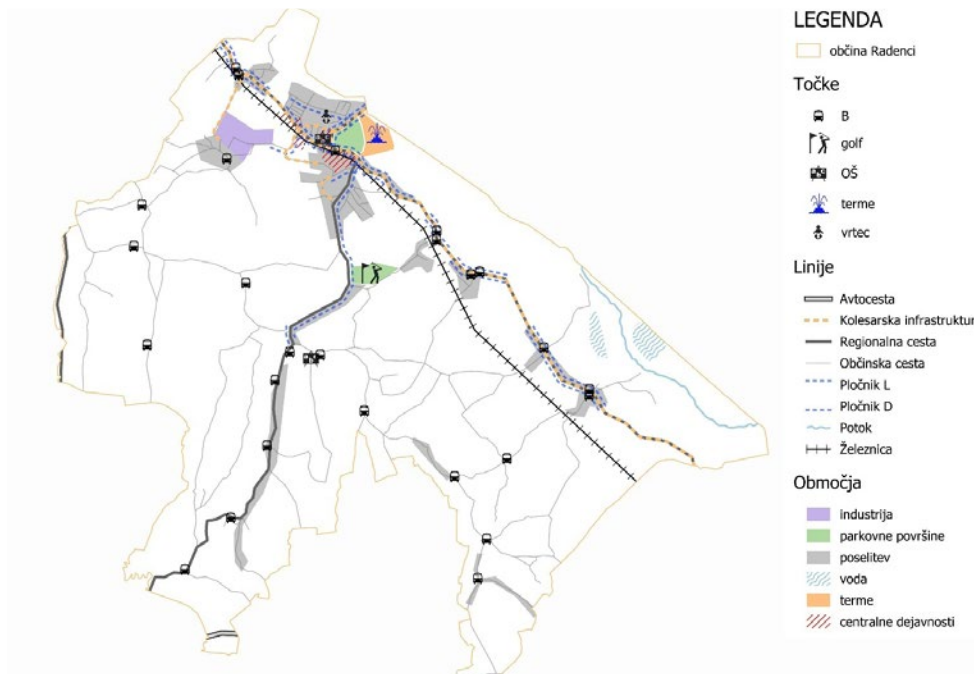


Občina Radenci leži prav tako ob V. panevropskem prometnem koridorju, ki ga pokrivajo glavne prometne povezave in mejni obodni prometni smeri zasnovani v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije. Mejni obodni obroč omogoča povezovanje obmejnih območij z osrednjim območjem države.

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.

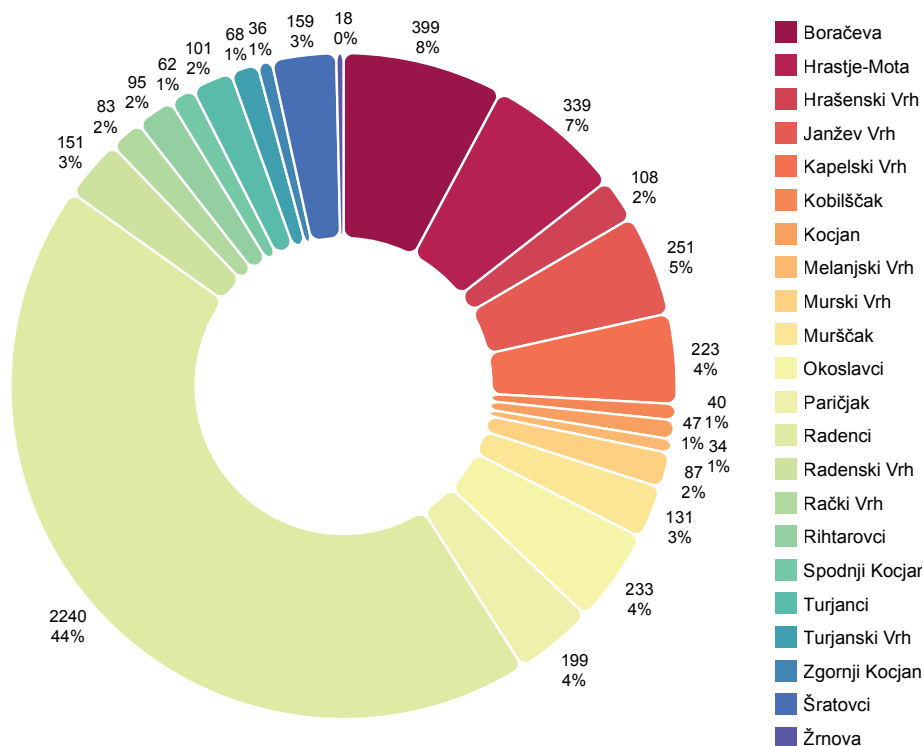


SLIKA 4:
Prikaz omrežja javne infrastrukture v občini Radenci

VIR: DRSI

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 je 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%.



GRAFIKON 1:
Delež prebivalcev v občini Radenci po naseljih v letu 2024

Statistični podatki za leto 2024 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 bilagostota 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 3:
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.

5.1.1 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 4:
Delovno aktivno prebivalstvo
[brez kmetov], RADENCI, leto 2024,
VIR: SURS

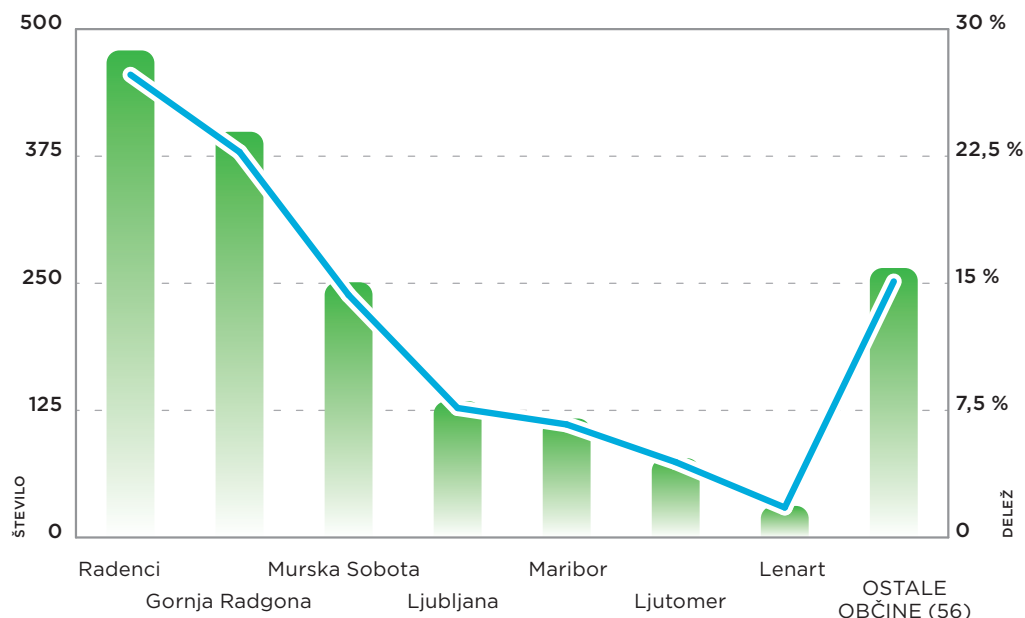
2023							
RADENCI	Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov] po občini prebivališča	Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov] po občini delovnega mesta	Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov], katerih delovno mesto je v občini prebivališča	Medobčinski delovni migranti po občini prebivališča	Medobčinski delovni migranti po občini delovnega mesta	Delež delovno aktivnega prebivalstva [brez kmetov], katerih delovno mesto je v občini prebivališča	Indeks delovne migracije
SKUPAJ	1.754	1.297	479	1.275	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 2:
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.

5.1.2 KAZALNIKI ZDRAVJA V OBČINI¹

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 zdravila 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

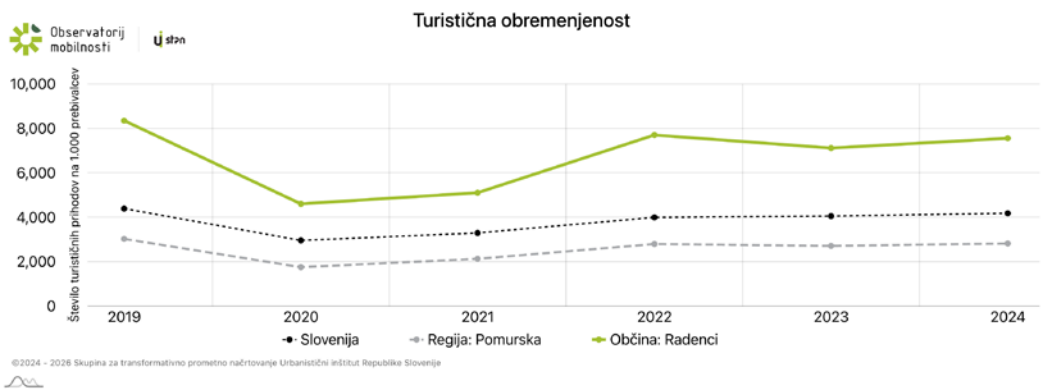
- telesni fitnes otrok je bil blizu slovenskemu povprečju.
- stopnja bolnišničnih obravnav zaradi poškodb v transportnih nezgodah je bila 0,6 na 1000 prebivalcev, v Sloveniji pa 1,0.
- delež prometnih nezgod z alkoholiziranimi povzročitelji je bil višji od slovenskega povprečja.
- odzivnost v Program Sviti - 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 %.

¹ NIJZ »Zdravje v občini 2025«: Radenci | Zdravje v občini | NIJZ

5.1.3 TURISTIČNA OBREMENJENOST

Turistična obremenjenost² 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 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 3:
Število turističnih prihodov na 1.000 prebivalcev v posameznem letu

TABELA 5:
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.

² Skupina za transformativno prometno načrtovanje, Urbanistični inštitut Republike Slovenije: Turistična obremenjenost | Observatorij mobilnosti



5.2 POTOVALNE NAVADE V OBČINI

Razumevanje potovalnih navad prebivalcev predstavlja ključno izhodišče za oblikovanje učinkovite prometne strategije. Analiza načinov, pogostosti in namenov potovanja omogoča vpogled v vsakodnevne potrebe prebivalcev ter razkriva glavne vzorce mobilnosti v občini.

Kordonsko štetje prometa, izvedeno 5. 6. 2025 v občini Radenci, je bilo izvedeno na lokaciji – regionalna cesta R1-230/1164 Radenci, bližnja h. št. Radgonska cesta 9 (Občina). Štetje je potekalo v dveh časovnih intervalih: jutranjem (6:30–8:30) in popoldanskem (14:00–16:00).

Ključne ugotovitve:

1. IZRAZITA PREVLADA OSEBNEGA AVTOMOBILA KOT TEMELJNEGA PREVOZNEGA SREDSTVA

Rezultati kordonskega štetja prometa v občini Radenci jasno potrjujejo izrazito odvisnost prebivalcev in obiskovalcev od osebnega avtomobila. Osebni avtomobili predstavljajo kar 80 % vseh zaznanih prihodov in odhodov, kar pomeni, da se štiri od petih oseb v občino pripeljejo ali iz nje odpeljejo z avtomobilom. Takšen delež bistveno presega uporabo vseh drugih oblik mobilnosti in Radence umešča med izrazito avtomobilsko usmerjena okolja. To ima pomembne posledice za prometno obremenitev, rabo prostora, varnost in okoljske vplive, hkrati pa kaže na omejeno konkurenčnost alternativnih načinov potovanja.

2. OSTALI MOTORIZIRANI PROMET IMA PODPORNO, A NE ODLOČILNO VLOGO

Drugi motorizirani načini prevoza so prisotni v precej manjšem obsegu. Lažja tovorna vozila predstavljajo 4 %, potniški kombiji 3,4 %, težja tovorna vozila pa 1,9 % vseh udeležencev. Ti deleži kažejo na prisotnost lokalnih gospodarskih dejavnosti, oskrbe in logistike, vendar ne dosegajo ravni, ki bi bistveno vplivala na skupno prometno sliko v primerjavi z osebnim prometom. Delež motoristov, ki znaša 1,2 %, ostaja razmeroma nizek in ima zanemarljiv vpliv na skupno prometno obremenitev.

3. TRAJNOSTNE OBLIKE MOBILNOSTI SO ZELO SLABO ZASTOPANE

Analiza razkriva izjemno nizko uporabo hoje in kolesarjenja. Pešci predstavljajo 3,1 %, kolesarji pa zgolj 0,7 % vseh zabeleženih oseb, kar pomeni, da obe najbolj trajnostni obliki mobilnosti skupaj ne dosegata niti 4 %. Tako nizki deleži nakazujejo na omejene možnosti ali neustrezne pogoje za aktivne oblike mobilnosti, bodisi zaradi prostorske razpršenosti, pomanjkljive infrastrukture, zaznane prometne nevarnosti ali navad prebivalcev. Kljub temu ti deleži kažejo, da trajnostna mobilnost ni povsem odsotna in da obstaja razvojni potencial, če se izboljšajo pogoji za varno in udobno hojo ter kolesarjenje.

4. JAVNI POTNIŠKI PROMET NI KONKURENČNA ALTERNATIVA OSEBNEMU AVTOMOBILU

Uporaba javnega potniškega prometa v občini Radenci ostaja zmerna in ne dosega ravni, ki bi omogočala zmanjšanje odvisnosti od osebnega avtomobila. Šolski avtobusi so prepeljali 3,25 % vseh oseb, mestni in medkrajevni avtobusi pa 2,44 %. Skupni delež javnega potniškega prometa tako ostaja nizek, kar kaže na omejeno privlačnost, dostopnost ali prilagojenost ponudbe dejanskim potrebam uporabnikov. Zaznana prisotnost turističnih avtobusov sicer kaže na turistični pomen Radencev, vendar zaradi metodoloških omejitev ti prevozi niso vključeni v kvantitativno analizo.

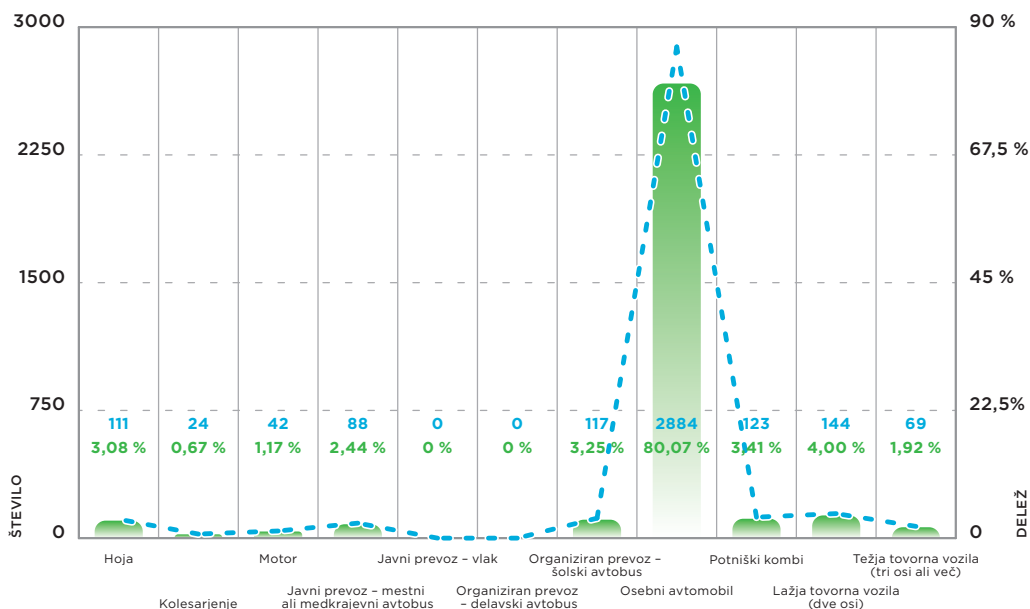
5. IZRAZITEJŠA PROMETNA OBREMENTEV V POPOLDANSKEM ČASU

Prometna obremenitev je bila nekoliko višja v popoldanskem obdobju, ko je bilo zabeleženih 54 % vseh prihodov in odhodov. Ta vzorec odraža vsakodnevne povratne tokove iz dela, šole in drugih dejavnosti. V popoldanskem času je bil delež osebnih avtomobilov najvišji (82,18 %), kar pomeni 4,6 odstotne točke več kot v jutranjih urah. Nasprotno je tovorni promet (lahka in težja tovorna vozila skupaj) izraziteje prisoten zjutraj, kar potrjuje, da se večina dostavnih in logističnih dejavnosti odvija v dopoldanskem času. Takšna časovna razporeditev odpira možnosti za boljše upravljanje prometa in morebitno časovno ločevanje različnih vrst prometnih tokov.

TABELA 6:
Deleži in obseg uporabe prometnih
načinov na glavnih prometnicah v
občini

PROMETNI NAČINI	DELEŽ (za vse lokacije štetja)
Hoja	3,08%
Kolesarjenje	0,67%
Motor	1,17%
Javni prevoz – mestni ali medkrajevni avtobus	2,44%
Javni prevoz – vlak	0,00%
Organiziran prevoz – delavski avtobus	0,00%
Organiziran prevoz – šolski avtobus	3,25%
Osební avtomobil	80,07%
Potniški kombi	3,41%
Lažja tovorna vozila (dve osi)	4,00%
Težja tovorna vozila (tri osi ali več)	1,92%
SKUPAJ (100 %)	100 %

Analiza rezultatov ankete, izvedene med prebivalci občine Radenci, razkriva izrazito prevlado uporabe osebnega avtomobila kot glavnega načina mobilnosti, saj kar 80 % sodelujočih uporablja osebno vozilo kot prevladujoči način mobilnosti.



GRAFIKON 4:
Deleži in obseg uporabe prometnih
načinov na glavnih prometnicah v občini

Osebni avtomobil je daleč najpogostejše uporabljen način prevoza za večino vrst poti. Kar 89 % anketirancev 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.

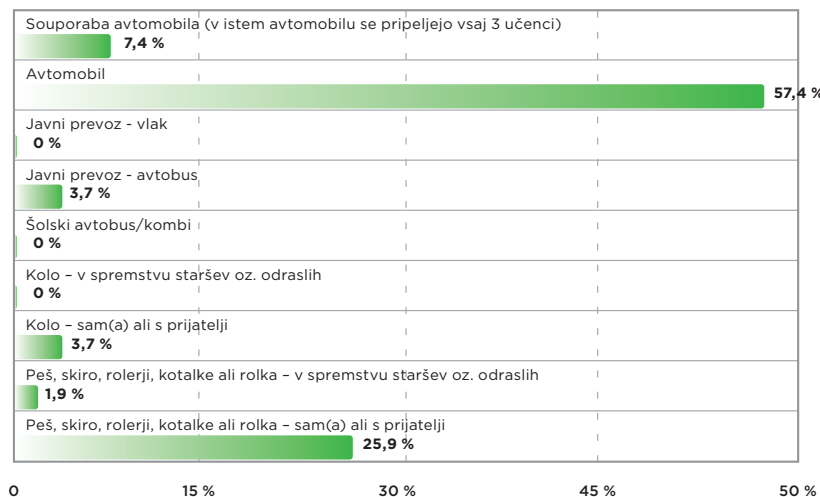
Hoja se pojavlja kot pomemben del potovalnih navad, predvsem pri krajših in rekreacijskih potovanjih. Kar 34 % anketirancev hodi na rekreacijo, 13 % na druženje in 7 % v šolo, medtem ko manjši delež (okoli 5–6 %) hodi tudi po opravkih ali na delo.

Kolesarjenje je po pogostosti uporabe nekoliko manj zastopano, vendar ima jasno izražen potencial. Največ prebivalcev kolo uporablja za rekreacijo (18 %), manjši delež pa za druženje (7 %), opravke (4 %) in šolske poti (3 %). Uporaba kolesa pri vsakodnevnih potovanjih, zlasti na delo (1 %), je še nizka, kar kaže, da je kolesarjenje v občini trenutno bolj rekreativna kot funkcionalna oblika mobilnosti.

Uporaba javnega prevoza je po rezultatih ankete nizka, saj avtobus redno uporablja le 9 % anketirancev za pot v šolo in 5 % za pot na delo. Drugod je njegova uporaba zanemarljiva. Takšen rezultat nakazuje, da javni prevoz trenutno ne predstavlja zaznane konkurenčne alternative osebnemu avtomobilu.

Motorna vozila (motorji, skuterji) se uporabljajo zelo redko, deleži se gibljejo med 1 in 2 % pri posameznih vrstah poti. Gre za nišni način prevoza, ki se pojavlja predvsem med mlajšimi uporabniki. Njegov vpliv na splošno mobilnost je majhen, vendar lahko predstavlja dopolnitev drugih načinov, zlasti pri krajših povezavah ali v kombinaciji z javnim prevozom.

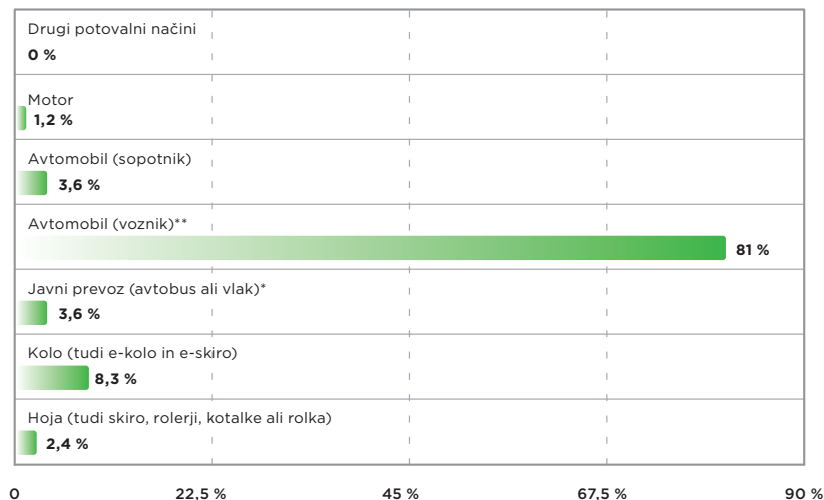
GRAFIKON 5:
Deleži uporabe potovalnih načinov
pri poteh v osnovno šolo



Analiza deležev uporabe različnih potovalnih načinov pri vsakodnevni poti na delo kaže, da največji delež predstavljajo vozniki osebnega avtomobila saj se kar 81 % zaposlenih vozi na delo kot vozniki avtomobila, dodatnih 4 % pa kot sopotniki. Skupaj to pomeni, da več kot 85 % poti na delo temelji na uporabi osebnega vozila.

Kolesarjenje ter hoja sta zastopana v znatno manjšem deležu, pri čemer se kolo uporablja pogosteje kot hoja. Javni prevoz (avtobus ali vlak) pri vsakodnevni poti na delo uporablja slabih 4 % vprašanih.

GRAFIKON 6:
Deleži uporabe potovalnih
načinov pri poteh na delo



Iz rezultatov je razvidno, da je mobilnost pri delovnih migracijah v občini izrazito odvisna od osebnih avtomobilov, pri čemer alternativne, trajnostne oblike prevoza ostajajo marginalne. To potrjuje ugotovitve iz širše ankete, da v občini primanjkuje privlačnih in konkurenčnih alternativ, kot so javni prevoz, dobro urejene kolesarske povezave ali sistemsko spodbujanje pešačenja.

Na podlagi izvedenih anket in intervjujev s ključnimi deležniki v občini Radenci se ugotavlja, da se občina sooča z različnimi prometnimi izzivi, ki segajo od infrastrukturnih vrzeli do vedenjskih vzorcev uporabnikov.

5.3 CPS OBČINE RADENCI IZ LETA 2017

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.

Celostna prometna strategija (CPS) občine Radenci, sprejeta leta 2017, je predstavljala prvi korak k strateškemu in trajnostnemu upravljanju prometa na območju občine. Temeljila 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 RAZVOJ
PROMETNA ALTERNATIVA
VKLJUČUJOČA DRUŽBA
DRUŽBENA ENAKOST
MOBILNOSTNE NAVADE
INFRASTRUKTURNA CELOVITOST
AKTIVNO IZVAJANJE

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 7:
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
	vklučitev 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.



6 PET STEBROV STRATEGIJE

6.1 CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

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.

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 nadaljnega 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 premišljeno 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 8:
pregled ključnih izzivov, priložnosti
in dosežkov na področju celostnega
prometnega načrtovanja

KLJUČNI DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
• 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 • Seznaništev občinske uprave o pomembnosti celostnega prometnega načrtovanja • Vzorne ureditve posameznih stanovanjskih naselij v središču Radencev • Visoka kakovost bivanja v občinskem središču	• 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	• 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

Izboljšano vključevanje javnosti in ključnih deležnikov v oblikovanje prometnih rešitev

Okrepljeno ozaveščanje o pomenu trajnostnih oblik mobilnosti

PRIORITETA

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.

STRATEŠKO VODILO

KVANITIFICIRANE AMBICIJE

OPIS	IZHODIŠČNA VREDNOST 2025	CILJNA VREDNOST 2032	KAZALNIKI
Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti (uporaba hoje, kolesa, javnega prevoza) v prometu	6,2%	12%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih	29,6%	40%	Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih
Znižati število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	6 (med leti 2020 in 2024)	0 (med leti 2028 in 2032)	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let

Občina Radenci se zaveda, da ima promet ključno vlogo pri oblikovanju kakovostnega življenjskega okolja, varnosti in trajnostnega razvoja. Ukrepi v okviru celostnega prometnega načrtovanja so združeni v štiri vsebinske sklope, ki skupaj tvorijo usklajen in dolgoročno naravnan pristop k razvoju trajnostne mobilnosti.

SVEŽNJI UKREPOV

SVEŽENJ UKREPOV

1. STRATEŠKO CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

namen: ustvariti dolgoročno usmerjeno, strokovno in usklajeno podlago za vse prometne politike.

UKREP	OPIS
1.1 Posodobitev občinske prometne strategije	Revizija in nadgradnja OCPS iz leta 2017 z upoštevanjem novih prometnih, okoljskih in prostorskih izzivov ter priprava in sprejem nove OCPS v letu 2026 ter njena novelacija v letu 2032
1.2 Zasledovanje načela trajnostne mobilnosti	Pri vseh prostorskih in prometnih ureditvah se prednostno načrtujejo rešitve, ki spodbujajo hojo, kolesarjenje in javni potniški promet, šele nato motorizirani osebni promet
1.3 Spodbujanje trajnostne mobilnosti	Občina Radenci bo z namenom prehoda v bolj trajnostni prometni sistem spodbujala uporabo okolju prijaznih načinov prevoza, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz. Učinkovita mobilnost zahteva ne le razvoj ustrezne infrastrukture, temveč tudi dolgoročno spreminjanje potovalnih navad. V ta namen bo občina izvajala različne promocijske aktivnosti, kot so dnevi brez avtomobila, skupinske kolesarske vožnje, izobraževalne kampanje ter vključevanje vsebin v lokalne medije in družbena omrežja.
1.4 Imenovanje koordinatorja za trajnostno mobilnost	Občina Radenci bo imenovala koordinatorja za trajnostno mobilnost, ki bo skrbel za usklajevanje in operativno podporo pri izvajanju ukrepov s področja trajnostne mobilnosti. Njegove naloge bodo vključevale spremljanje izvajanja OCPS, sodelovanje z različnimi deležniki (občinska uprava, javni zavodi, šole, podjetja, državne institucije), pripravo strokovnih podlag in poročil ter informiranje in ozaveščanje javnosti.
1.5 Priprava zasnove omrežja peš in kolesarskih poti in območij prijaznega prometa	Izdelava zasnove območij prijaznega prometa in brezemisijских con ter zasnove lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje kot obvezne strokovne podlage za trajnostni promet v skladu s 33. členom Zakona o celostnem prometnem načrtovanju.
1.6 Regionalno sodelovanje in načrtovanje	Občina Radenci bo vzpostavila sodelovanje s sosednjimi in drugimi občinami z namenom izvedbe skupnih projektov, sodelovanje občine pri pripravi RCPS.

2. CELOVITI UKREPI NA PODROČJU PROMETA V OBČINI

namen: vzpostaviti sistemsko usklajen in odziven prometni sistem, prilagojen lokalnim specifikam.

UKREP	OPIS
2.1 Omogočanje intermodalne mobilnosti	Vzpostavitev infrastrukturnih in organizacijskih pogojev za intermodalno mobilnost, ki omogoča enostavno kombiniranje različnih načinov prevoza (npr. hoja, kolo, javni prevoz, osebno vozilo) in s tem izboljšati uporabniško izkušnjo.
2.2 Prilagajanje infrastrukturnih projektov ranljivim skupinam	Pri načrtovanju in prenovi prometne infrastrukture se sistematično upoštevajo potrebe ranljivih skupin – otrok, starejših, oseb z zmanjšano mobilnostjo in senzornimi oviranostmi. Zagotavljati je potrebno univerzalni dostop do vseh javnih storitev

SVEŽENJ UKREPOV

3. MONITORING IN EVALVACIJA UČINKOV

namen: redno spremljanje, merjenje in prilagajanje ukrepov na podlagi merljivih podatkov.

UKREP	OPIS
3.1 Digitalno zbiranje podatkov	Vzpostavitev GIS baze in senzorjev za spremljanje prometa na ključnih lokacija po občini
3.2 Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE	Javno poročanje o napredku, izvajanju ukrepov in odstopanjih. Po sprejetju občinske celostne prometne strategije se njeno izvajanje redno spremlja, pri čemer se enkrat letno pripravi poročilo o njenem izvajanju in učinkih. V skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja se beležijo obvezni kazalniki ter dodatni kazalniki, ki so bili izbrani glede na izbrane cilje.

4. VKLJUČEVANJE JAVNOSTI

namen: zagotoviti sodelovanje, zaupanje in sooblikovanje ukrepov skupaj z občani.

UKREP	OPIS
4.1 Participativni dogodki	Razprave s ključnimi deležniki v občini z namenom vključevanja občanov v celoten proces prometnega načrtovanja. Poseben poudarek na vključevanju različnih družbenih skupin – od mladih, starejših, oseb z omejeno mobilnostjo do lokalnih podjetij, šol, nevladnih organizacij in prevoznikov.
4.2 Spletna platforma za pobude	Vzpostavitev spletne platforme za oddajo pobud, predlogov in pripomb občanov glede prometnih ureditev.
4.3 Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja	Pri načrtovanju, prenovi ali gradnji večjih prometnih in javnih infrastrukturnih projektov (npr. ceste, križišča, pločniki, avtobusna postajališča, kolesarske povezave) mora biti javno vključevanje sistemsko in strukturirano, z jasno zastavljeno metodo za vključevanje ranljivejših, katerih vidiki uporabe infrastrukture so zapostavljeni, a nosijo največje posledice neprilagojenih rešitev.
4.4 Sodelovanje z gospodarstvom in turizmom	Vključevanje gospodarstava, podjetij in turističnih ponudnikov v načrtovanje prometa za zagotovitev boljšega razumevanja lokalnih gospodarskih dejavnosti, logističnih tokov in specifičnih zahtev turizma, kar omogoča prometne rešitve, ki pozitivno vplivajo na rast kakovosti življenja.

6.2 HOJA

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

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 osvetlitve, 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 5: Urejen prehod za pešce s spuščnim robnikom na Mladinski ulici v Radencih z vertikalnim prometnim znakom, ki označuje območje umirjenega prometa



Slika 6: Urejen deniveliran pločnik na Mladinski ulici v Radencih z urejenim drevoredom, ki zagotavlja hladilno in senčno funkcijo v vročih poletnih mesecih



Slika 7: Urejeno območje za počitek z urbano opremo in zelenimi površinami v središču naselja Radenci



Slika 8: Urejene parkovne površine v Radencih – asfaltirana senčna pot z robniki, grmovjem in razsvetljavo



Slika 9: 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 10: 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 11: Urejen urbani prostor za počitek s klopmi, pitnikom, tlakovanimi površinami, košem za smeti, razsvetljavo in informativno tablo



Slika 12: 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 13: Prehod za pešce s taktilnimi označbami za slepe in slabovidne na Radgonski cesti, na vhodu na avtobusno postajo Radenci



Slika 14: 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 15: Ustrezen 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 16: Urejen prehod za pešce na državni regionalni cesti R1-230/1308 Radenci–Vučja vas za varno in vodeno prečkanje ceste



Slika 17: Urejen 3D prehod za pešce z ustrezno prometno signalizacijo



Slika 18: Urejen obojestranski deniveliran hodnik za pešce ob državni cesti R1-230/1308 Radenci-Vučja vas znotraj naselja Turjanci



Slika 19: Označena varna šolska pot ob državni regionalni cesti RT-941/1541 Grabonoš - Radenci



Slika 20: Urejena asfaltirana peš pot do cerkve Sv. Marije Magdalene na Kapelskem vrhu

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 klopami, 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 9:
Pregled ključnih izzivov,
priložnosti in dosežkov
na področju stebra hoje

KLJUČNI DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
• 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	• 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	• 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 %.

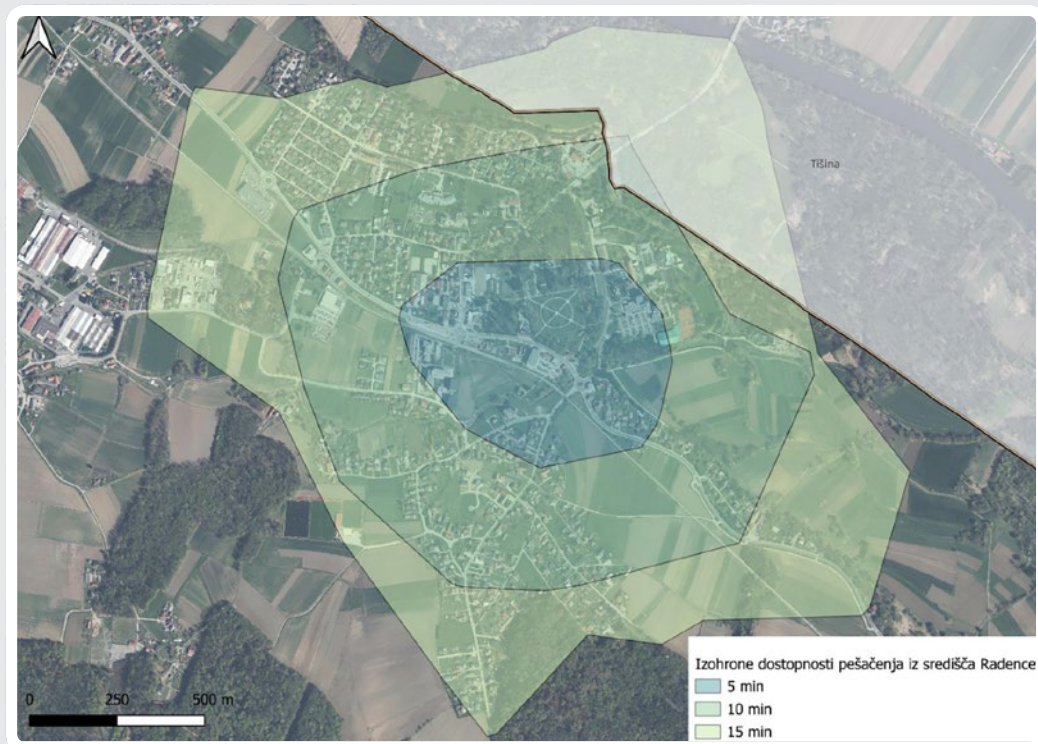
Analiza izohron dostopnosti pešačenja iz občinskega središča Radencev prikazuje, da je večina ključnih javnih storitev in vsakodnevnih destinacij (šole, trgovine, zdravstvene in kulturne ustanove) dostopna v 5–15 minutah hoje, kar kaže na velik prostorski potencial za povečanje deleža hoje.

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 21:
Izohrone dostopnosti pešačenja iz
občinskega središča Radencev



PRIORITETA

Vzpostavitev povezane mreže poti za hojo
Nadgradnja površin za hojo z namenom izboljšanja udobja hoje

STRATEŠKO VODILO

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.

KVANITIFICIRANE AMBICIJE

OPIS	IZHODIŠČNA VREDNOST 2025	CILJNA VREDNOST 2032	KAZALNIKI
Povečati delež uporabe hoje v prometu	3,1%	6%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Zmanjšati število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci v zaporednem obdobju 5 let	5 (med leti 2020 in 2024)	0 (med leti 2028 in 2032)	Število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci v zaporednem obdobju 5 let

SVEŽENJ UKREPOV

1. CELOVITO PROMETNO NAČRTOVANJE NA PODROČJU HOJE

namen: vzpostaviti strateški okvir za sistematično in vključujoče načrtovanje hoje kot ključne oblike trajnostne mobilnosti.

UKREP	OPIS
1.1 Kartiranje in digitalizacija obstoječih pešpoti	Terenska identifikacija in digitalna predstavitev obstoječih pešpoti (zemljevid, aplikacija) s poudarkom na dostopnosti, dolžini in varnosti.
1.2 Program »Pešbus« in »Aktivna pot v šolo«	Spodbujanje otrok in staršev k hoji v šolo s spremstvom ali v skupinah – varni koridorji, promocija zdravlja, sodelovanje šol in staršev.
1.3 Ocena dostopnosti za ranljive skupine	Izvedba revizije dostopnosti za starejše, gibalno ovirane in druge ranljive skupine – zavezovanje projektov k univerzalnemu oblikovanju za omogočanje dostopnosti vsem.
1.4 Promocija hoje in ozaveščanje prebivalcev	Spodbujanje hoje z dogodki, v lokalnih občinah, ipd.
1.5 Integracija hoje s turizmom	Z vključevanjem pohodniških poti v turistično ponudbo občina krepi lokalno gospodarstvo in spodbuja trajnostni turizem.

2. ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNE INFRASTRUKTURE ZA HOJO

namen: izboljšati varnost, dostopnost in privlačnost hoje z usmerjenimi infrastrukturnimi posegi.

UKREP	OPIS
2.1 Redno in aktivno vzdrževanje obstoječih površin za pešce	Vzpostavitev sistematičnega pristopa k vzdrževanju in obnovi površin namenjenih pešcem, z upoštevanjem varnosti, dostopnosti in estetske urejenosti prostora.
2.2 Gradnja manjkajočih površin za pešce	Izgradnja pločnikov in pešpoti na odsekih, kjer ti manjkajo, zlasti ob prometno obremenjenih cestah in na poteh do javnih ustanov, za zagotavljanje neprekinjene in varne peš mreže. Prednostno: - RT-941/1541 Grabonoš - Radenci, - znotraj območij strnjenih naselij občine
2.3 Obnova in rekonstrukcija površin za pešce	Celovita sanacija dotrajanih in neustrezno dimenzioniranih površin za pešce z izboljšanjem širine, kakovosti materialov in prilagoditvijo potrebam ranljivih skupin (invalidski in otroški vozički). Prednostno: - znotraj območij strnjenih naselij občine - Mladinska ulica - Titova cesta - Kapelska cesta - Prisojna cesta - Boračevska cesta (križ - Radenska)
2.4 Ureditev prehodov za pešce	Izboljšanje varnosti in preglednosti prehodov za pešce z ustrezno prometno signalizacijo, osvetlitvijo, taktičnimi elementi in po potrebi dvignjenimi ploščadmi. Prednostno v naseljih: - Kapelski Vrh - Paričjak - Radenci
2.5 Izgradnja in ureditev javne razsvetljave	Zagotavljanje ustrezne in energetske učinkovite javne razsvetljave ob pešpotih, pločnikih in prehodih za povečanje vidnosti in varnosti v večernem času. Prednostno: - Kapelski vrh - Okoslavci
2.6 Umirjanje prometa v stanovanjskih območjih	Ukrepi (tudi v naseljih, ki niso občinsko središče) za zmanjševanje hitrosti in obsega motornega prometa (cona 30, območje umirjenega prometa) z namenom izboljšanja varnosti pešcev in kakovosti bivanjskega okolja. Prednostno: - ulica Ljuba Šercerja, - Mladinska ulica - Titova cesta - Gubčeva cesta,, - ulica Nikole Tesle, - Kidričevo naselje
2.7 Opremljanje pešpoti z urbano opremo in ozelenitvami (klopi, senčenje, pitniki)	Udobna infrastruktura, ki spodbuja daljšo hojo – predvsem v bližini šol, doma za starejše in ob turističnih poteh. Prednostno: - znotraj območij strnjenih naselij občine - cesta proti Boračevi - ob športnih površinah - v območju osnovnih šol
2.8 Ureditev varnih križišč cestnega in železniškega omrežja (železniški prehodi)	Izboljšanje prometne varnosti pešcev na nivojskih križiščih cestnega omrežja z železniško infrastrukturo na območju celotne občine. Vključuje tehnično ureditev železniških prehodov z ustrezno signalno-varnostno opremo, izboljšanje preglednosti in vidljivosti, prilagoditev cestne prometne ureditve ter odpravo nevarnih prometnih točk (izgradnja podhoda/nadhoda za pešce v središču naselja Radenci).

6.3 KOLESARJENJE

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

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



Slika 23: Urejen prehod za kolesarje s piktogrami na kolesarskem pasu ob Radgonski cesti v Radencih



Slika 24: Informativna predstavitevna tabla Amazon of Europe Bike Trail stojalom za kolesa ob Radgonski cesti v Radencih



Slika 25: 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 26: Kolesarska steza ob zbirni krajevni cesti LZ 345311 Radenci–Prisojna ulica.



Slika 28: Urejena vertikalna prometna signalizacija za kolesarje ter podpora lokalnemu turizmu

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. Nezaželen 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.



Slika 27: Križišče cest v gričevnatem predelu občine Radenci s smerokazi ter označeno kolesarsko potjo »Pot Traminac« in Vinsko turistično potjo

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 vsakodnevnega 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 10:
Pregled ključnih izzivov, priložnosti
in dosežkov na področju stebra
kolesarjenje

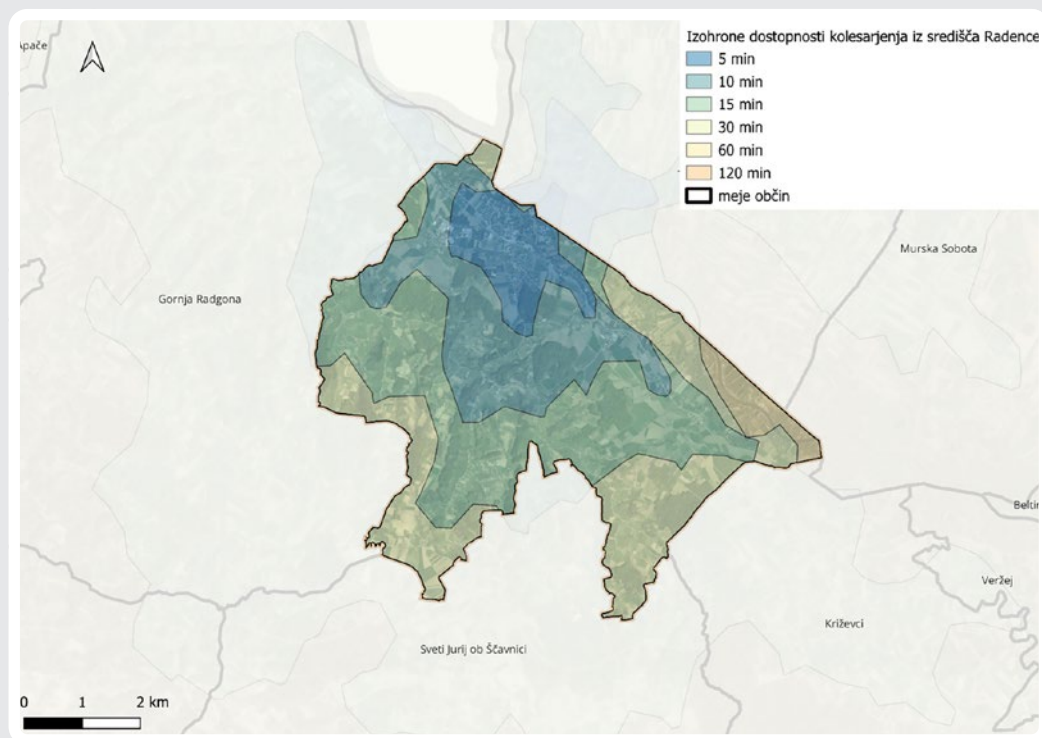
KLJUČNI DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
- Vzpostavljen sistem izposoje električnih koles - Prisotne kolesarske poti za rekreacijo in turizem: - POT TRAMINCA - OD SLATINE DO VINA - POT ŠKRATA RADINA - RADENSKI KROG - OD RAVNICE DO GORIC - MURSKA KOLESARSKA POT - Stojala za kolesa pri šolah 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	- 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	- 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 29:
Izohrone dostopnosti kolesarjenja
iz občinskega središča občine
Radenci

**Vzpostavitev povezane mreže poti za kolesarjenje
znotraj občine in v povezavi s sosednjimi občinami**

**Zagotavljanje podporne infrastrukture za
izboljšano kolesarsko izkušnjo**

PRIORITETA

**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.**

**STRATEŠKO
VODILO**

KVANITIFICIRANE AMBICIJE

OPIS	IZHODIŠČNA VREDNOST 2025	CILJNA VREDNOST 2032	KAZALNIKI
Povečati delež uporabe kolesa v prometu	0,7%	3%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Zmanjšati število prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji v zaporednem obdobju 5 let	6 (med leti 2020 in 2024)	0 (med leti 2028 in 2032)	Število prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji v zaporednem obdobju 5 let

SVEŽENJ UKREPOV

1. CELOVITO PROMETNO NAČRTOVANJE NA PODROČJU UPORABE KOLESARJENJA

namen: vzpostaviti strateški okvir za sistematično in vključujoče načrtovanje kolesarjenja kot ključne oblike trajnostne mobilnosti.

UKREP	OPIS
1.1 Kartiranje in digitalizacija obstoječih kolesarskih poti	Terenska identifikacija in digitalna predstavitev obstoječih kolesarskih poti (zemljevid, aplikacija) s poudarkom na dostopnosti, dolžini in varnosti.
1.2 Razvoj celovite kolesarske mreže in identifikacija "manjkajočih členov" kolesarskega omrežja	Z izdelavo projektne dokumentacije za kritične točke se omogoči sistematična odprava prekinitev in vzpostavitev povezane, logične ter uporabniku prijazne kolesarske mreže, ki bo učinkovito služila vsakodnevnim in rekreativnim uporabam.
1.3 Promocija uporabe kolesa	Ozaveščanje in spodbujanje uporabe koles z vključevanjem izobraževalnih ustanov in drugih javnih ustanov v občini v razvoj kolesarske kulture.
1.4 Večja promocija sistema izposoje e-koles v občini	Krepitev prepoznavnosti in uporabe sistema izposoje e-koles z usmerjenimi promocijskimi aktivnostmi, ozaveščanjem prebivalcev in obiskovalcev ter povezovanjem sistema z vsakodnevnimi potovalnimi potrebami in drugimi oblikami trajnostne mobilnosti.
1.5 Integracija kolesarjenja s turizmom	Z vključevanjem kolesarskih poti v turistično ponudbo občina krepi lokalno gospodarstvo in spodbuja trajnostni turizem. Atraktivne tematske poti (npr. vinske in kulinarične ture) privabljajo obiskovalce in hkrati spodbujajo lokalno prebivalstvo k večji uporabi kolesa. Podpora v obliki kolesarskih kart, mobilnih aplikacij in digitalne promocije povečuje dostopnost informacij in prepoznavnost občine.

SVEŽENJ UKREPOV

2. ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNE INFRASTRUKTURE ZA KOLESARJENJE

namen: Izboljšati varnost, dostopnost in privlačnost kolesarjenja z usmerjenimi infrastrukturnimi posegi

UKREP	OPIS
2.1 Redno in aktivno vzdrževanje obstoječih površin za kolesarje	Zagotavljanje vzdrževanja obstoječih kolesarskih površin: košnja vegetacije, odprava poškodb, obnova talnih označb in signalizacije.
2.2 Izgradnja površin za kolesarje	Načrtna izgradnja varnih, neprekinjenih in funkcionalnih površin za kolesarje, z namenom izboljšanja varnosti, povezljivosti in konkurenčnosti kolesarjenja kot vsakodneвне oblike mobilnosti. Prednostno: - RT-941/1541 Grabonoš - Radenci - Radenci - Boračeva - R1-235/0317 Radenci - Petanjci
2.3 Ureditev kolesarskih pasov znotraj naselij	Vzpostavitev jasno označenih in prometno varnih kolesarskih pasov v naseljih, kjer prostorske razmere ne omogočajo ločenih kolesarskih površin, ob hkratnem umirjanju prometa in izboljšanju sobivanja vseh udeležencev v prometu. Prednostno: - znotraj območij strnjenih naselij občine, - ulica Ljuba Šercerja, - Gubčeva cesta, - ulica Nikole Tesle, - Kidričevo naselje
2.4 V sodelovanju z ostalimi pomurskimi občinami razširitev sistema e-koles in električnih kolesarnic	V sodelovanju z ostalimi pomurskimi občinami se predvidi vzpostavitev sistema izposoje e-koles ter postavitev električnih kolesarnic na ključnih točkah. Ukrep omogoča dostopnost koles širšemu krogu uporabnikov.
2.5 Izgradnja sodobnih večnamenskih postojank – počivališča z osnovno infrastrukturo (pitniki, klopi, nadstreški, stojala)	Na pomembnejših točkah se uredi počivališča z osnovno infrastrukturo: pitniki, klopi, nadstreški in stojala za kolesa, kar izboljšuje udobje, podaljšuje trajanje poti in povečuje privlačnost za domače uporabnike in turiste.
2.6 Postavitev varovanih (in pokritih) kolesarnic - na strateško pomembnih lokacijah v občini in v neposredni bližini avtobusnih postajališč (intermodalnost)	Postavitev kolesarnic na pomembnejših točkah v naselju. Poseben poudarek bo na povezavi z avtobusnimi postajališči za spodbujanje intermodalnosti
2.7 Ureditev kolesarskih površin ob reki Muri	Urediti obstoječe kolesarske poti in jih povezati z obstoječimi in načrtovanimi kolesarskimi povezavami v sosednjih občinah da se zagotovi medobčinska povezana kolesarska mreža, ki bo spodbujala rekreacijo, turizem in večjo dostopnost naravnega prostora.

6.4 JAVNI PROMET

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

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 medkrajevne 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.

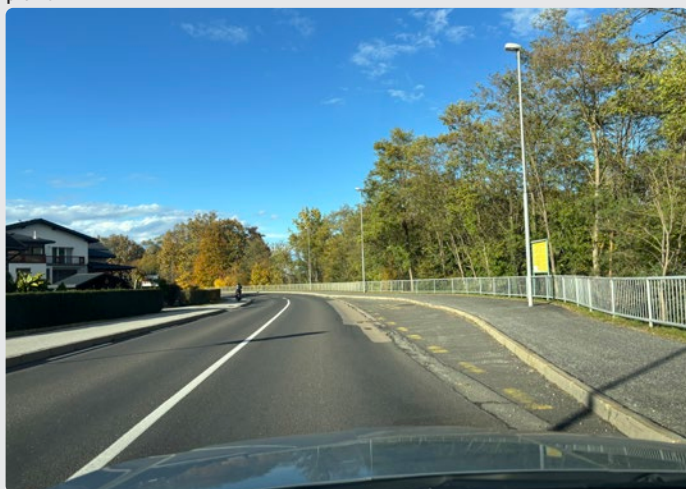
V nadaljevanju je podrobneje predstavljen obstoječi sistem javnega potniškega prometa.



Slika 30: 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 31: Avtobusna postaja z dvema zarisanim postajališčema za avtobus, opremljena s klopami, koši za smeti in lokali



Slika 32: Avtobusno postajališče ob državni cesti R1-230/1308 Radenci–Vučja vas v Rihtarovcih brez pokritega postajališča



Slika 33: Pokrito avtobusno postajališče v Radenskem Vrhu ob lokalni občinski cesti LC344012 Paričjak–Janžev Vrh–Ptuj



Slika 34: Poslikava na delu cestišča, namenjenem šolskemu avtobusu pri OŠ Kapela



Slika 35: Železniški tiri v Radencih, večinoma namenjeni logistiki in tovarnemu prometu.



Slika 36: prikaz železniškega omrežja na območju občine Radenci



Slika 37: prikaz registriranih avtobusnih postaj in postajališč na območju občine Radenci

Pregled 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 povezljivost. 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 odvrča 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 neobstoj neposredne povezave 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 voznih 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 oživitev 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 11:
pregled ključnih izzivov, priložnosti in
dosežkov na področju stebra javnega
potniškega prometa

KLJUČNI DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
• 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	• 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)	• 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.

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 vpeljane 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.

Splošno gledano je sistem javnega prevoza v Radencih izrazito naravnan 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.

Občina Radenci se zaveda omejene ponudbe javnega potniškega prometa ob sobotah, nedeljah in praznikih ter posledično negativnega vpliva takšnega stanja na mobilnost prebivalcev. V prihodnje si bo zato občina prizadevala za postopno krepitev linijskega javnega potniškega prometa v teh časovnih obdobjih, in sicer v sodelovanju z Avtobusnim prometom Murska Sobota (AP MS) ter ob aktivni vključitvi Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP). S koordiniranim delovanjem vseh deležnikov bo cilj izboljšati dostopnost javnega potniškega prometa ob koncih tedna in praznikih, prilagoditi ponudbo dejanskim potrebam prebivalcev ter postopno povečati privlačnost in uporabo javnega potniškega prometa tudi izven šolskega in delovnega ritma.

Izboljšanje učinkovitosti javnega prevoza

Iskanje alternativnih rešitev za izboljšanje dostopnosti na lokacijah, kjer je frekvenca javnega prevoza slabša

PRIORITETA

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.

**STRATEŠKO
VODILO**

KVANITIFICIRANE AMBICIJE

OPIS	IZHODIŠČNA VREDNOST 2025	CILJNA VREDNOST 2032	KAZALNIKI
Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	2,4%	4%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Povečati dostopnost do zadovoljive frekvence javnega prevoza	80,1% (v letu 2023)	85%	Dostopnost do zadovoljive frekvence javnega prevoza v občini

SVEŽENJ UKREPOV

1. CELOVITO PROMETNO NAČRTOVANJE NA PODROČJU JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

namen: vzpostaviti strateški okvir za sistematično in vključujoče načrtovanje javnega potniškega prometa kot ključne oblike trajnostne mobilnosti.

UKREP	OPIS
1.1 Vzpostavitev redne krožne linije JPP	Vzpostavitev krožne avtobusne linije na relaciji Radenci - Kapela - Boračeva, ki bo povezovala bivalna, gospodarska in turistična območja ter omogočala enostaven prehod med ključnimi točkami znotraj občine.
1.2 Prizadevanje za optimizacijo obstoječih vozniških redov	Prilagoditev trenutnih vozniških redov glede na urnike šol in delovnih mest bo zagotovila večjo skladnost z dejanskimi potrebami uporabnikov in povečala praktično uporabnost avtobusnih linij.
1.3 Prizadevanje za uvedbo novih avtobusnih linij do regijskih središč	Vzpostavitev novih linij (predvsem direktnih linij do MB, CE, LJ, KP) bo omogočila boljšo povezanost občine s pomembnimi regijskimi centri za delo, izobraževanje in storitve, s čimer se bo povečala uporabnost JPP in zmanjšala odvisnost prebivalcev od osebnih avtomobilov.
1.4 Promocija in spodbujanje uporabe javnega prevoza	Z izvedbo različnih promocijskih aktivnosti (npr. brezplačni dnevi voženj, informacijske kampanje, nagradni programi) se bo povečala ozaveščenost o prednostih uporabe JPP, še posebej med dijaki, študenti, starejšimi in zaposlenimi.
1.5 Izvajanje šolskih prevozov	Ukrep zajema organizacijo in financiranje avtobusnih šolskih prevozov za učence Osnovne šole Kapela, skladno z veljavno zakonodajo in normativi. Namen ukrepa je zagotavljanje varnega, zanesljivega in časovno ustreznega dostopa učencev do vzgojno-izobraževalne ustanove ter nazaj domov. Ukrep predstavlja pomemben del lokalnega sistema javnega potniškega prometa in prispeva k zmanjševanju individualnih prihodov z osebnimi vozili.

2. ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNE INFRASTRUKTURE ZA JAVNI POTNIŠKI PROMET

namen: izboljšati varnost, dostopnost in privlačnost JPP z usmerjenimi infrastrukturnimi posegi

UKREP	OPIS
2.1 Ureditev in posodobitev avtobusnih postajališč	Nadgradnja obstoječih in ureditev novih avtobusnih postajališč (nadstreški, klopi, info-table, osvetlitev, dostop za invalide). Prednostne lokacije: obstoječa registrirana postajališča v naselju in izven njega.
2.2 Razvoj intermodalnih točk	Vzpostavitev manjših vozlišč (JPP + kolo + peš) pri avtobusnih postajališčih, s stojali za kolesa in urejenimi površinami za pešce, kar spodbuja kombinacijo prevoznih sredstev.
2.3 Nadgradnja sistema prevozov na klic	Občina Radenci bo nadalje spodbujala uporabo storitve Prostofer (promocija, predstavitev), ki starejšim in gibalno oviranim občanom omogoča brezplačen prevoz do zdravnik, trgovine ali drugih nujnih opravkov. Ob tem bo občina preučila tudi potrebo po nadgradnji sistema z uvedbo plačljive različice prevoza na klic po vzoru modela ToyotaGo, s čimer bi se izboljšala dostopnost storitve ter zagotovila dodatna mobilnost za širši krog uporabnikov.
2.4. Rekonstrukcija avtobusne postaje Radenci	Ukrepa zajema celovito rekonstrukcijo avtobusne postaje v Radencih z namenom izboljšanja prostorskih, funkcionalnih in varnostnih pogojev za javni promet (predvsem avtobusov). Vključuje razširitev in racionalno ureditev površin za avtobuse, prenovo perona, izboljšanje prometne pretočnosti ter zagotovitev varnega in preglednega gibanja potnikov

6.5 OSEBNI MOTORNI PROMET

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

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 osebne 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 tovarnega 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 osebnimi vozili, pešci in kolesarji. Za dolgoročno izboljšanje razmer bo potrebna boljša ločitev prometnih tokov, izboljšanje prometnega režima ter dodatne usmeritve za omejevanje tovarnega 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 38: Urejene površine za mirujoči promet v središču Radencev z enosmernim prometom in postavljenimi koriti, ki preprečujejo nenadzorovano parkiranje na površinah za pešce



Slika 39: Prikazovalnik hitrosti na Radgonski cesti v Radencih za umirjanje prometa v središču naselja



Slika 40: Merilnik hitrosti v naselju Hrastje-Mota ob državni cesti R1-230/1308 Radenci-Vučja Vas



Slika 41: Nepregledno križišče na državni cesti RT-941/1541 Grabonoš-Radenci v naselju Paričjak



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



Slika 43: Omejitev hitrosti za celotno naselje Rački Vrh (primeren ukrep na ozkih gričevnatih cestah)



Slika 44: Križišče lokalnih občinskih cest LC 344031 Turjanski Vrh-Zasadi in LC 388012 Hrašenski Vrh-Hrastje Mota v Murskem Vrhu



Slika 45: 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 46: Andrejev križ pred nivojskim prehodom ceste čez železniško progo v Šratovcih



Slika 47: Območje omejene hitrosti 30 km/h v Radencih v območju SeneCura Doma starejših občanov



Slika 48: Označitev konca območja umirjenega prometa z omejitvijo hitrosti 20 km/h in križišče s krožnim prometom na Gubčevi cesti v Radencih



Slika 49: Označbe mest za vzdolžno parkiranje ob Gubčevi cesti v območju stanovanjskih hiš v Radencih. Urejene zelene površine na desni strani



Slika 50: Dotrajano vozišče državne ceste RT-941/1541 Grabonoš–Radenci, brez površin namenjenih kolesarjem



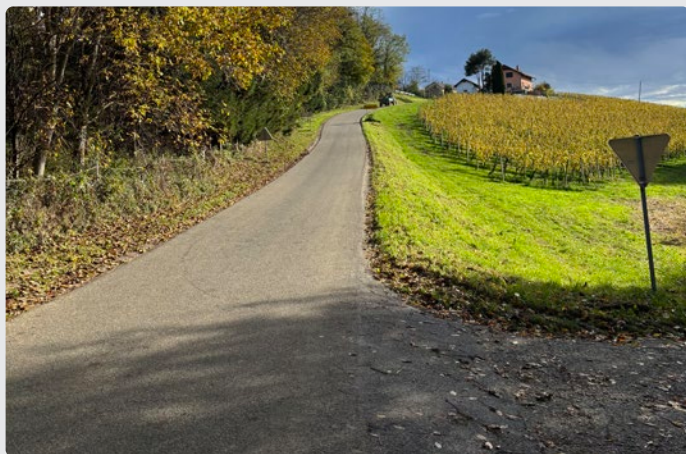
Slika 51: Urejene površine za mirujoči promet pri parku v Radencih.



Slika 52: Označeno območje umirjenega prometa pri OŠ Kapela



Slika 53: urejene površine za mirujoči promet z označbo parkirnega režima pri Vinski fontani na Kapeli



Slika 54: Ozka gričevnata cesta - Radenski Vrh



Slika 55: Ozka gričevnata cesta v Melanjskem vrhu s prometno signalizacijo za prikaz prednosti vožnje

Izgradnja avtoceste na relaciji Murska Sobota–Maribor je prispevala k zmanjšanju vpliva tovornega 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 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, vzpostavitev 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 tovarnega 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 12:
pregled ključnih izzivov, priložnosti
in dosežkov na področju motornega
prometa

KLJUČNI DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
• Dobro razvito cestno omrežje, ki povezuje vsa naselja • Urejena parkirišča pri večjih objektih in v središču kraja • Zmanjšanje vpliva tovarnega 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	• 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	• 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 tovarnega 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.

PRIORITETA

Sistematično umirjanje hitrosti

Zmanjševanje prednosti avtomobila v primerjavi s trajnostnimi oblikami mobilnosti

Učinkovito upravljanje parkiranja

STRATEŠKO VODILO

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.

KVANITIFICIRANE AMBICIJE

OPIS	IZHODIŠČNA VREDNOST 2025	CILJNA VREDNOST 2032	KAZALNIKI
Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	80,1%	74%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Znižati število osebnih vozil na 1000 prebivalcev občine	605 (v letu 2023)	580	Število osebnih vozil na 1000 prebivalcev občine

SVEŽENJ UKREPOV

1. NADGRADNJA IN VZDRŽEVANJE CESTNEGA OMREŽJA

namen: izboljšati varnost, pretočnost in udobje za vse udeležence, hkrati pa z infrastrukturnimi posegi podpirati trajnostno mobilnost in zmanjševati negativne vplive motornega prometa

UKREP	OPIS
1.1 Nadaljnja sanacija in vzdrževanje občinskih cest	Občina Radenci bo še naprej redno vlagala v vzdrževanje in sanacijo občinske cestne infrastrukture, s ciljem zagotavljanja varnega, prevoznega in kakovostnega cestnega omrežja za vse uporabnike. Ukrep vključuje tako redno letno vzdrževanje občinskih cest, vključno z izvajanjem zimske službe, čiščenjem, krpanjem vozišč, urejanjem bankin ter vzdrževanjem prometne signalizacije in sistemov odvodnjavanja, kot tudi sanacijske in investicijsko-vzdrževalne posege, kot so obnove vozišč, robnikov in nevarnih odsekov. S tem se zagotavlja podaljševanje življenjske dobe cest, večja prometna varnost ter zanesljiva dostopnost v vseh letnih časih.
1.2 Rekonstrukcija prometno nevarnih odsekov/točk na občinski ali državni cesti	Celostna preureditev prepoznanih prometno nevarnih odsekov in točk z infrastrukturnimi, prometno-tehničnimi in organizacijskimi ukrepi za izboljšanje varnosti vseh udeležencev v prometu, prednostno: - RT-941/1541 Grabonoš - Radenci
1.3 Ureditev območij z omejeno hitrostjo znotraj naselij	Za povečanje prometne varnosti ranljivih skupin bo občina vzpostavila območja umirjenega prometa oz. območja z omejitvijo hitrosti na 30 km/h (t. i. "zone 30") predvsem v okolici gostejših stanovanjskih območij. Ukrep je namenjen umirjanju prometa, zmanjšanju tveganja prometnih nesreč in ustvarjanju varnejšega, prijaznejšega bivalnega okolja.
1.4 Zožitev vozišč in širitev površin za pešce in kolesarje v strnjenih naseljih občine	V območjih strnjenih naselij občine Radenci (tudi v naseljih, ki niso občinsko središče) se izvedejo prostorski posegi, ki bodo vključevali zožitev voznih pasov na lokalnih cestah in širitev varnih površin za pešce ter kolesarje. Namen ukrepa je umiritev prometa, izboljšanje prometne varnosti in kakovosti javnega prostora, ter spodbujanje aktivnih oblik mobilnosti na lokalni ravni. Prednostno: znotraj območij strnjenih naselij občine, kjer so omejene prostorske možnosti
1.5 Izvedba horizontalne in vertikalne prometne signalizacije	Občina Radenci bo izvedla obnovo in dopolnitev horizontalne prometne signalizacije na glavnih prometnih odsekih in v središčih naselij. Ukrep zajema označitev prehodov za pešce, kolesarskih prehodov, ustavitvenih mest avtobusov, križišč, omejitev hitrosti in drugih talnih oznak, ki izboljšujejo prometno varnost in preglednost.
1.6 Asfaltiranje makadamskih cest v občini	Postopno asfaltiranje makadamskih cest z namenom izboljšanja prometne dostopnosti, kakovosti bivanja ter zanesljive poveztivosti naselij

2. UPRAVLJANJE OSEBNEGA MOTORNEGA PROMETA

namen: zmanjševanje odvisnosti od avtomobila kot primarnega prevoznega sredstva ter izboljšanje prometne varnosti, pretočnosti in kakovosti bivanja v urbanem okolju

UKREP	OPIS
2.1 Spodbujanje souporabe avtomobilov (carpooling) za šolske in delovne poti	Občina bo z različnimi promocijskimi aktivnostmi v sodelovanju s šolami, podjetji in društvi spodbujala souporabo osebnih vozil za šolske in delovne poti kot trajnostno alternativo individualnim prevozom.
2.2 Digitalizacija nadzora in upravljanja prometa	Občina Radenci si bo prizadevala za razširitev sistema digitalnega nadzora hitrosti z namestitvijo več večnamenskih prikazovalnikov hitrosti na ključnih prometno obremenjenih lokacijah po občini. Predvidi se postavitev v okolici, na vpadnicah in lokalnih cestah, kjer so težave s prekoračitvami hitrosti.
2.3 Preureditev klasičnih parkirnih mest v bolj zelene parkirne površine	V skladu s cilji razogljičenja in spodbujanja uporabe okolju prijaznejših prevoznih sredstev bo občina postopno preuredila nekaj obstoječih parkirnih mest (PM) v parkirna mesta z električnimi polnilnicami za osebna vozila. Predvidijo se tudi območja parkirišč za razširitev javnih zelenih površin (npr. zasaditev dreves, zelene bariere).
2.4 Ureditev izogibalšč na gričevnatih cestah v občini	Za povečanje prometne varnosti in pretočnosti se predvidijo izogibalšča na ožjih gričevnatih cestah. Ukrep bo omogočil varnejše srečevanje vozil, zmanjšal tveganje prometnih nesreč ter prispeval k večji dostopnosti območja, ki je pomembno tako za lokalne prebivalce kot za obiskovalce.

7 AKCIJSKI NAČRT



Akcijski načrt predstavlja ključno orodje za uresničevanje ciljev občinske celostne prometne strategije. V njem so sistematično zbrani ukrepi, razporejeni po posameznih stebrih trajnostne mobilnosti, ter časovno in finančno ovrednoteni. Namen akcijskega načrta je zagotoviti pregledno, usklajeno in postopno izvajanje ukrepov, ki bodo dolgoročno prispevali k večji prometni varnosti, dostopnosti in kakovosti bivanja v občini.

Vsak ukrep je opredeljen z vidika vsebine, predvidenega obdobja izvajanja, nosilca odgovornosti, možnih virov financiranja in zahtevnosti. Posebna pozornost je namenjena finančnemu načrtovanju, saj so v letnem časovnem okviru od 2025 do 2032 predvidena sredstva, ki jih bo občina namenjala izvajanju ukrepov. Takšen pristop omogoča realno oceno zmožnosti občinskega proračuna, hkrati pa odpira možnosti za črpanje državnih in evropskih sredstev.

Na ta način akcijski načrt povezuje strateške usmeritve OCPS s konkretnimi, izvedljivimi koraki, ki bodo omogočili prehod k trajnostni mobilnosti, zmanjšanje negativnih vplivov prometa ter povečanje privlačnosti prostora.

STEBER	UKREP	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA	ZAHTEVNOST
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE											
1.1	Posodobitev občinske prometne strategije	/	/	/	/	/	/	30.000 €	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.2	Zasledovanje načela trajnostne mobilnosti	-	-	-	-	-	-	-	Občina	Neposredna sredstva niso predvidena	nizka
1.3	Spodbujanje trajnostne mobilnosti	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	Občina, OŠ, vrtec	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	nizka
1.4	Imenovanje koordinatorja za trajnostno mobilnost	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	Občina	Občinski proračun	nizka
1.5	Priprava zasnove omrežja peš in kolesarskih poti in območij prijaznega prometa	/	10.000 €	20.000 €	/	/	/	/	Občina	Občinski proračun	srednja
1.6	Regionalno sodelovanje in načrtovanje	/	10.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	30.000 €	/	Občina, RCMS, MzI, MNVP	Občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
2.1.	Omogočanje intermodalne mobilnosti	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.2	Prilagajanje infrastrukturnih projektov ranljivim skupinam	/	/	10.000 €	40.000 €	20.000 €	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
3.1	Digitalno zbiranje podatkov	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	Občina	Občinski proračun	nizka
3.2	Spremljanje kazalnikov ocps in poročanje mope	-	-	-	-	-	-	-	Občina	Neposredna sredstva niso predvidena	nizka
4.1	Participativni dogodki	-	-	-	-	-	-	-	Občina, lokalna društva, OŠ, DSO	Neposredna sredstva niso predvidena	nizka
4.2	Spletna platforma za pobude	4.000 €	/	/	/	/	/	/	Občina	Občinski proračun	nizka
4.3	Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja	-	-	-	-	-	-	-	Občina, lokalna društva, OŠ, DSO	Neposredna sredstva niso predvidena	nizka
4.4	Sodelovanje z gospodarstvom in turizmom	-	-	-	-	-	-	-	Občina, lokalna društva, podjetja	Neposredna sredstva niso predvidena	nizka
HOJA											
1.1	Kartiranje in digitalizacija obstoječih pešpoti	/	/	40.000 €	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	srednja
1.2	Program »Pešbus« in »Aktivna pot v šolo«	500	500	500	500	500	500	500	Občina, OŠ, vrtec	občinski proračun	nizka
1.3	Ocena dostopnosti za ranljive skupine	/	1.000 €	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	nizka
1.4	Promocija hoje in ozaveščanje prebivalcev	1.500 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	/	Občina	občinski proračun	nizka
1.5	Integracija hoje s turizmom	/	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.1	Redno in aktivno vzdrževanje obstoječih površin za pešce	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
2.2	Gradnja manjkajočih površin za pešce	20.000 €	60.000 €	50.000 €	40.000 €	30.000 €	20.000 €	20.000 €	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
2.3	Obnova in rekonstrukcija površin za pešce	50.000 €	40.000 €	30.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
2.4	Ureditev prehodov za pešce	10.000 €	20.000 €	20.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.5	Izgradnja in ureditev javne razsvetljave	10.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	Občina	občinski proračun	srednja
2.6	Umirjanje prometa v stanovanjskih območjih	/	20.000 €	/	/	15.000 €	20.000 €	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.7	Opremljanje pešpoti z urbano opremo in ozelenitvami (klopi, senčenje, pitniki)	/	/	/	5.000 €	5.000 €	5.000 €	10.000 €	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.8	Ureditev varnih križišč cestnega in železniškega omrežja (železniški prehodi)	/	/	/	40.000 €	40.000 €	50.000 €	30.000 €	Občina, SŽ	občinski proračun, državni proračun	visoka

[/] ukrep se v izbranem letu ne izvaja | [-] za izvedbo ukrepa ni predvidenih neposrednih finančnih sredstev | [DUJPP] Družba za upravljanje javnega potniškega prometa | [OŠ] Osnovna šola [MzI] Ministrstvo za infrastrukturo | [MNVP] Ministrstvo za naravne vire in prostor | [DSO] Dom starejših občanov | [SŽ] Slovenske železnice | [RCMS] Razvojni center Murska Sobota

STEBER	UKREP	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA	ZAHTEVNOST
KOLESARJENJE											
1.1	Kartiranje in digitalizacija obstoječih kolesarskih poti	/	/	40.000 €	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	srednja
1.2	Razvoj celovite kolesarske mreže in identifikacija "manjkajočih členov" kolesarskega omrežja	/	/	/	/	20.000 €	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
1.3	Promocija uporabe kolesa	/	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	Občina, lokalna društva	občinski proračun, sofinancerska sredstva	nizka
1.4	Večja promocija sistema izposoje e-koles v občini	5.000 €	5.000 €	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	nizka
1.5	Integracija kolesarjenja s turizmom	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	Občina, lokalna društva	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.1	Redno in aktivno vzdrževanje obstoječih površin za kolesarje	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
2.2	Izgradnja površin za kolesarje	/	60.000 €	60.000 €	60.000 €	60.000 €	60.000 €	60.000 €	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
2.3	Ureditev kolesarskih pasov znotraj naselij	50.000 €	100.000 €	80.000 €	80.000 €	50.000 €	100.000 €	/	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
2.4	V sodelovanju z ostalimi pomurskimi občinami razširitev sistema e-koles in električnih kolesarnic	/	/	20.000 €	20.000 €	20.000 €	/	/	Občina, RCMS, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
2.5	Izgradnja sodobnih večnamenskih postojank – počivališča z osnovno infrastrukturo (pitniki, klopi, nadstreški, stojala)	/	/	/	/	40.000 €	70.000 €	40.000 €	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.6	Postavitev varovanih (in pokritih) kolesarnic - na strateško pomembnih lokacijah v občini in v neposredni bližini avtobusnih postajališč (intermodalnost)	/	/	40.000 €	70.000 €	40.000 €	80.000 €	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.7	Ureditev kolesarskih površin ob reki Muri	/	/	/	20.000 €	20.000 €	20.000 €	/	Občina, RCMS, Mzi, MNVP	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
JAVNI PREVOZ											
1.1	Vzpostavitev redne krožne linije JPP	/	/	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	Občina / DUJPP	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
1.2	Prizadevanje za optimizacijo obstoječih vozniških redov	-	-	-	-	-	-	-	Občina / DUJPP	neposredna sredstva niso predvidena	srednja
1.3	Prizadevanje za uvedbo novih avtobusnih linij do regijskih središč	-	-	-	-	-	-	-	Občina / DUJPP	neposredna sredstva niso predvidena	srednja
1.4	Promocija in spodbujanje uporabe javnega prevoza	/	/	/	/	/	10.000 €	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
1.5	Izvajanje šolskih prevozov	78.000 €	78.000 €	78.000 €	78.000 €	78.000 €	78.000 €	78.000 €	Občina	občinski proračun	srednja
2.1	Ureditev in posodobitev avtobusnih postajališč	/	60.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.2	Razvoj intermodalnih točk	/	/	20.000 €	20.000 €	20.000 €	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.3	Nadgradnja sistema prevozov na klic	/	/	10.000 €	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.4	Rekonstrukcija avtobusne postaje Radenci	/	/	/	50.000 €	100.000 €	/	/	Občina, SŽ	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka

[/] ukrep se v izbranem letu ne izvaja | [-] za izvedbo ukrepa ni predvidenih neposrednih finančnih sredstev | [DUJPP] Družba za upravljanje javnega potniškega prometa | [OŠ] Osnovna šola
[Mzi] Ministrstvo za infrastrukturo | [MNVP] Ministrstvo za naravne vire in prostor | [DSO] Dom starejših občanov | [SŽ] Slovenske železnice | [RCMS] Razvojni center Murska Sobota

STEBER	UKREP	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA	ZAHTEVNOST
OSEBNI MOTORNI PROMET											
1.1	Nadaljnja sanacija in vzdrževanje občinskih cest	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	90.000 €	Občina / DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
1.2	Rekonstrukcija prometno nevarnih odsekov/točk na občinski ali državni cesti	50.000 €	50.000 €	60.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	/	Občina / DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
1.3	Ureditev območij z omejeno hitrostjo znotraj naselij	/	/	/	80.000 €	80.000 €	50.000 €	50.000 €	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.4	Zožitev vozišč in širitev površin za pešce in kolesarje v strnjenih naseljih občine	/	60.000 €	60.000 €	40.000 €	80.000 €	60.000 €	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
1.5	Izvedba horizontalne in vertikalne prometne signalizacije	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
1.6	Asfaltiranje makadamskih cest v občini	30.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	45.000 €	45.000 €	40.000 €	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.1	Spodbujanje souporabe avtomobilov (carpooling) za šolske in delovne poti	5.000 €	50.000 €	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.2	Digitalizacija nadzora in upravljanja prometa	1.000 €	6.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	Občina / DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
2.3	Preureditev klasičnih parkirnih mest v bolj zelene parkirne površine	/	10.000 €	10.000 €	50.000 €	50.000 €	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.4	Ureditev izogibalšč na gričevnatih cestah v občini	40.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja

[/] ukrep se v izbranem letu ne izvaja | [–] za izvedbo ukrepa ni predvidenih neposrednih finančnih sredstev | [**DUJPP**] Družba za upravljanje javnega potniškega prometa | [**OŠ**] Osnovna šola [**MzI**] Ministrstvo za infrastrukturo | [**MNVP**] Ministrstvo za naravne vire in prostor | [**DSO**] Dom starejših občanov | [**SŽ**] Slovenske železnice | [**RCMS**] Razvojni center Murska Sobota



OBČINSKA CELOSTNA
PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE **RADENCI**

2026