



OBČINA RADENCI

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE RADENCI

Izvajalec:



Razvojni center Inženiringi Celje d.o.o.

Datum izdelave : Januar 2017



Projektna naloga:	Celostna prometna strategija Občine Radenci
Številka projekta:	900/2016
Naročnik:	OBČINA RADENCI Radgonska cesta 9 3252 Radenci
Odgovorna oseba naročnika:	Janez Rihtarič, župan
Izdelovalec:	Razvojni center Inženiringi Celje d.o.o. Teharska cesta 40, 3000 Celje Direktorica: Karmen Jurko
Izdelano:	Januar 2017

Celostna prometna strategija Občine Radenci (v nadaljevanju CPS) je strateški dokument, s katerim občina sprejema načrt zaporednih ukrepov na področju prometa s ciljem celostne spremembe dostopnosti in trajnostne mobilnosti, izboljšanjem kakovosti bivanja prebivalcev ter povečanjem možnosti za razvoj občine in regije.

CPS je izdelana na osnovi smernic, ki jih je pripravilo Ministrstvo za infrastrukturo in so skladne s smernicami Evropske komisije (Guidelines: Developing and implementing a sustainable urban mobility plan) ter prilagojene slovenskim razmeram, za katere so značilna majhna in srednje velika mesta.

Projekt priprave CPS je skladen s cilji Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020, prednostna os št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostna naložba: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi.



VSEBINA

1	UVODNO POJASNILO	- 7 -
	1.1 NAMEN IN CILJI	- 7 -
	1.2 METODOLOGIJA	- 7 -
2	STRATEŠKI, RAZVOJNI IN PLANSKI DOKUMENTI	- 10 -
	2.1 POLITIČNE ZAVEZE IN SPLOŠNE SMERNICE NAČRTOVANJA PROSTORSKE UREDITVE	- 10 -
	2.2 STRATEGIJA PROSTORSKEGA RAZVOJA SLOVENIJE	- 10 -
	2.3 STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI	- 11 -
	2.4 OPERATIVNI PROGRAM ZA IZVAJANJE KOHEZIJSKE POLITIKE V OBDOBJU 2014 – 2020	- 12 -
	2.5 REGIONALNI RAZVOJNI PROGRAM	- 12 -
	2.6 STRATEGIJA RAZVOJA OBČINE RADENCI	- 13 -
	2.7 OBČINSKI PROSTORSKI NAČRT	- 14 -
3	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	- 16 -
	3.1 SPLOŠNI PODATKI NO OBČINI, GEOGRAFSKI POLOŽAJ	- 16 -
	3.2 DEMOGRAFSKI PODATKI	- 19 -
	3.3 DELOVNA AKTIVNOST PREBIVALCEV IN DELOVNA MIGRACIJA	- 24 -
	3.3.1 Delovna aktivnost	- 24 -
	3.3.2 Delovne migracije	- 25 -
	3.4 IZOBRAŽEVANJE IN DRUGE DRUŽBENE DEJAVNOSTI	- 26 -
	3.4.1 Vrtec	- 26 -
	3.4.2 Osnovna šola	- 26 -
	3.4.3 Srednja šola	- 28 -
	3.4.4 Terciarno izobraževanje	- 29 -
	3.4.5 Ostali javni zavodi in društva:	- 29 -
	3.5 GOSPODARSTVO	- 29 -
	3.6 TURIZEM	- 30 -
	3.7 PROMETNO OMREŽJE IN PODATKI O PROMETU	- 32 -
	3.7.1 Prometno omrežje	- 32 -
	3.7.2 Prometne obremenitve	- 33 -
	3.8 MOTORIZACIJA	- 37 -
	3.9 JAVNI POTNIŠKI PROMET	- 38 -
	3.9.1 Šolski prevozi	- 38 -
	3.9.2 Javni lokalni avtobusni promet	- 38 -
	3.9.3 Železniški promet	- 39 -
	3.10 MIRUJOČI PROMET	- 40 -
	3.11 KOLESARSKI IN PEŠ PROMET	- 40 -
	3.12 PROMETNA VARNOST	- 41 -
	3.12.1 Načrt varnih šolskih poti	- 41 -
	3.12.2 Analiza prometnih nesreč (od 1.1.2006 – 1.1.2016)	- 42 -
	3.13 MNENJE JAVNOSTI	- 44 -
	3.13.1 Analiza anketnega vprašalnika – širša javnost	- 44 -
	3.13.2 Analiza anketnega vprašalnika – Osnovna šola Kajetana Koviča Radenci	- 59 -
	3.13.3 Analiza anketnega vprašalnika – Osnovna šola Kapela	- 59 -
	3.13.4 Analiza anketnega vprašalnika – Srednja šola za gostinstvo in turizem	- 59 -
	3.13.5 Analiza anketnega vprašalnika – gospodarstvo	- 60 -



3.14	OBSTOJEČE PROMETNO NAČRTOVANJE	- 64 -
3.14.1	Občinski prostorski načrt	- 64 -
3.14.2	Proračun Občine Radenci 2016, 2017	- 64 -
3.14.3	Načrt razvojnih programov Občine Radenci 2017 – 2020	- 66 -
3.15	SKLEPNE UGOTOVITVE	- 66 -
3.16	ZAKLJUČKI TERENSKEGA OGLEDA	- 68 -
3.17	KAKO NAPREJ?	- 69 -
4	PREDNOSTI – SLABOSTI – PRILOŽNOSTI – NEVARNOSTI NA PODROČJU MOBILNOSTI V OBČINI (PSPN MATRIKA)	- 71 -
5	VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA V OBČINI RADENCI	72
6	VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA	73
7	UVELJAVITEV HOJE	- 76 -
8	UVELJAVITEV KOLESARJENJA	- 80 -
9	UČINKOVIT JAVNI POTNIŠKI PROMET	- 84 -
9.1.1	Združevanje avtobusnih linij rednega avtobusnega prometa in šolskega avtobusnega prometa	- 86 -
9.1.2	Ureditev dostopnosti javnega prevoza za gibalno ovirane osebe	- 87 -
9.1.3	Ureditev dostopnosti do omrežja javnega potniškega prometa z vzpostavitvijo spremljevalne infrastrukture	- 88 -
9.1.4	Promocija javnega potniškega prometa	- 88 -
10	RACIONALNA RABA MOTORIZIRANEGA PROMETA	- 89 -
11	OSTALI INFRASTRUKTURNI UKREPI V OKVIRU OPTIMIZACIJE MOTORIZIRANEGA PROMETA	- 92 -
12	AKCIJSKI NAČRT	- 94 -

KAZALO TABEL

Tabela 1: Osnovni podatki o občini za leto 2015	- 17 -
Tabela 2: Število in gostota prebivalcev v Občini Radenci, leto 2015	- 20 -
Tabela 3: Število gospodinjstev v letih 2011 in 2015	- 21 -
Tabela 4: Prebivalstvo po starostnih kategorijah in naseljih, leto 2015	- 22 -
Tabela 5: Struktura prebivalcev Občine Radenci, starejših od 15 let, glede na aktivnost	- 24 -
Tabela 6: Število dnevnih delovnih migrantov glede na občino delovnega mesta, leto 2015	- 25 -
Tabela 7: Terciarno izobraževanje	- 29 -
Tabela 8: Pravnoorganizacijski subjekti v Občini Radenci	- 30 -
Tabela 9: Turisti po številu prihodov in nočitev (domači, tuji)	- 31 -
Tabela 10: Dolžine cest po kategorijah v Občini Radenci	- 32 -
Tabela 11: Odseki državnega prometnega omrežja na območju Občine Radenci	- 33 -
Tabela 12: Podatki o PLDP za obdobje 2008 -2015, za števna mesta na regionalnih cestah na območju Občine Radenci (1 od 2)	- 35 -
Tabela 13: Podatki o registriranih vozilih v občini in Republiki Sloveniji, na dan 31.12.2015	- 37 -
Tabela 14: Število nesreč glede na vzrok nesreče	- 42 -



Tabela 15: Število nesreč glede na prometne obremenitve v času nesreče	- 43 -
Tabela 16: Število nesreč glede na lokacijo nesreče	- 43 -
Tabela 17: Število nesreč glede na kraj nesreče.....	- 43 -
Tabela 18: Število nesreč glede na vrsto ceste.....	- 43 -
Tabela 19: Število nesreč glede na tip nesreče	- 43 -
Tabela 20: Število nesreč glede na vremenske pogoje v času nesreče	- 44 -
Tabela 21: Število nesreč glede na cestni odsek regionalne ceste.....	- 44 -
Tabela 22: Kraj bivanja	- 45 -
Tabela 23: Starost.....	- 47 -
Tabela 24: Trenutni zaposlitveni status.....	- 48 -
Tabela 25: Najpomembnejše vsakodnevne potovalne navade/potrebe	- 49 -
Tabela 26: Pogostost uporabe prevoznih sredstev	- 50 -
Tabela 27: Ocena stanja peš prometa.....	- 51 -
Tabela 28: Ocena stanja kolesarskega prometa.....	- 53 -
Tabela 29: Ocena stanja avtomobilskega prometa	- 54 -
Tabela 30: Ocena stanja avtobusnega prometa.....	- 55 -
Tabela 31: Vrednote pri strateškem načrtovanju prometa.....	- 57 -
Tabela 32: Potencialna uporaba prevoznih sredstev	- 58 -
Tabela 33: Proračun Občine Radenci	- 65 -
Tabela 34: PSPN matrika	- 71 -
Tabela 35: Akcijski ukrepi – celostno prometno načrtovanje	75
Tabela 36: Akcijski ukrepi – uveljavitev hoje.....	- 78 -
Tabela 37: Akcijski ukrepi – uveljavitev kolesarjenja	- 83 -
Tabela 38: Akcijski ukrepi – učinkovit javni potniški promet	- 86 -
Tabela 39: Akcijski ukrepi – racionalna raba motoriziranega prometa.....	- 91 -
Tabela 40: Akcijski ukrepi – infrastrukturni ukrepi na cestnem omrežju.....	- 93 -
Tabela 41: Akcijski načrt – prioriteta ukrepov.....	- 95 -

KAZALO GRAFIKONOV

Grafikon 1: Število prebivalcev po naseljih, leto 2015	- 20 -
Grafikon 2: Gostota poseljenosti po naseljih	- 21 -
Grafikon 3: Povprečna starost prebivalstva po naseljih.....	- 23 -
Grafikon 4: Struktura prebivalstva občine glede na delovno aktivnost	- 25 -
Grafikon 5: Delovne migracije glede na občino delovnega mesta, leto 2015.....	- 26 -
Grafikon 6: Prikaz trendov na področju turizma	- 31 -
Grafikon 7: Prikaz trendov prometnih obremenitev na državnem prometnem omrežju v Občini Radenci	- 37 -
Grafikon 8: Število izpolnjenih anketnih vprašalnikov	- 45 -
Grafikon 9: Kraj bivanja	- 46 -
Grafikon 10: Starost.....	- 47 -
Grafikon 11: Trenutni zaposlitveni status	- 48 -
Grafikon 12: Najpomembnejše potovalne navade/potrebe	- 50 -



Grafikon 13: Pogostost uporabe prevoznih sredstev	- 51 -
Grafikon 14: Ocena stanja peš prometa	- 52 -
Grafikon 15: Ocena stanja kolesarskega prometa	- 53 -
Grafikon 16: Ocena stanja avtomobilskega prometa	- 54 -
Grafikon 17: Ocena stanja avtobusnega prometa	- 55 -
Grafikon 18: Vrednote strateškega načrtovanja prometa	- 57 -
Grafikon 19: Potencialna uporaba prevoznih sredstev	- 58 -

KAZALO SLIK

Slika 1: Geografska lega občine Radenci v Republiki Sloveniji	- 16 -
Slika 2: Delitev Republike Slovenije na dve kohezijski regiji	- 16 -
Slika 3: Prikaz meja Občine Radenci	- 17 -
Slika 4: Prikaz naselij v Občini Radenci	- 19 -
Slika 5: Indeks staranja prebivalstva po občinah v Sloveniji, julij 2014	- 24 -
Slika 6: Šolski okoliš Osnovne šole Kajetana Koviča Radenci	- 27 -
Slika 7: Šolski okoliš Osnovne šole Kapela	- 28 -
Slika 8: Pregled lokacije števnih mest	- 33 -
Slika 9: Prikaz prometnih označb varnih šolskih poti	- 41 -
Slika 10: Prikaz ustreznih stojal za kolesa	- 66 -
Slika 11: Prikaz prečkanja ceste v Radencih	- 67 -
Slika 12: Prikaz pomena varnosti ranljivih kategorij prebivalstva v cestnem prometu	- 67 -
Slika 13: Prikaz trenutne ureditve prometa v Radencih	- 68 -
Slika 14: Prikaz neustreznega parkiranja vozil in s tem oviranja možnosti prehoda gibalno oviranim osebam	73
Slika 15: Obstoječe talne označbe na površinah za pešce	- 76 -
Slika 16: Prikaz obstoječe signalizacije za označitev varnih šolskih poti	- 77 -
Slika 17: Prikaz neustreznega dostopa za gibalno ovirane osebe	- 78 -
Slika 18: Prikaz primera dobre prakse – označevanje površin namenjenih pešcem in kolesarjem	- 80 -
Slika 19: Prikaz ene izmed trenutnih ureditev stojal za kolesa in primera dobre prakse	- 81 -
Slika 20: Prikaz ustrezne kolesarnice za kolesa pri Osnovni šoli Radenci in »Dosor-ju«	- 81 -
Slika 21: Bici-vlak	- 82 -
Slika 22: Prikaz trenutne ureditve prečkanja železniške postaje pri avtobusni postaji	- 84 -
Slika 23: Prikaz sodobno urejenega avtobusnega postajališča	- 85 -
Slika 24: Prikaz manjkajoče klančine za gibalno ovirane osebe neposredno na območju prehoda za pešce	- 87 -
Slika 25: Konceptualni prikaz »car poolinga«	- 90 -
Slika 26: Primer prevoznega sredstva v okviru projekta Prostofer	- 91 -



1 UVODNO POJASNILO

1.1 NAMEN IN CILJI

Celostna prometna strategija občine je strateški dokument, s katerim je planirano učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa na načelih:

- **trajnostni pristop**, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja;
- **celovit pristop**, ki upošteva potrebe in možnosti različnih skupin uporabnikov v občini, regiji in širše ter nadgrajuje obstoječe metode in načrtovanja ter izhaja iz spoznanja, da lokalni prometni tokovi v veliki meri oblikujejo stanje prometa in s tem kakovost bivanja v občini;
- **participativni pristop**, ki vključuje javnost v vseh fazah načrtovanja.

Ukrepi so načrtovani celovito, ob naslednjih predpostavkah:

- izboljšana **mobilnost** vseh skupin prebivalcev (otroci, starejši občani, invalidi),
- izboljšana **varnost** otrok in vseh prebivalcev, ki se odločajo za aktivno mobilnost (pešačenje, kolesarjenje),
- upoštevanje **pozitivnih učinkov ukrepov na zdravje in okolje**,
- prednostno **iskanje inovativnih rešitev**, zato je nujno sodelovanje vseh občanov in skupin uporabnikov.

Cilj celostne prometne strategije je zagotovitev višje kakovosti bivanja, urejenost in izboljšana podoba okolja. Cilj je tudi povečanje možnosti za uspešen razvoj.

Občina Radenci si prizadeva vzpostaviti kvaliteten integriran prometni sistem, ki bo zadovoljeval potrebe prebivalstva, gospodarstva in obiskovalcev. Strategija predstavlja implementacijo načrta trajnostne mobilnosti in odgovor na obstoječe probleme, povezane s prometom in mobilnostjo.

Sprejeta celostna prometna strategija zagotavlja dostop do finančnih sredstev in poveča konkurenčnost na razpisih za evropska finančna sredstva.

1.2 METODOLOGIJA

Pogodbeni izvajalec je Razvojni center Inženiringi Celje, d.o.o. Koordinatorica projekta je Nataša Toplak, Občina Radenci.

Pogodbeno je bilo dogovorjeno zaporedje sledečih aktivnosti:

- ustanovitev delovne komisije s predstavniki občine in zainteresirane javnosti za spremljanje priprave projekta,



- analiza obstoječega stanja,
- opredelitev cilje, vizije, prioritet,
- predlog strategije,
- potrditev strategije na občinskem svetu.

V začetku meseca oktobra 2016 so se izvajalci sestali s predstavnikoma občine (Mojca Marovič, Davorin Zamuda) in jima predstavili načrt dela ter terminski plan. Dogovorili so se, da bo ustanovljena delovna komisija, v katero bodo vključeni predstavniki občine in zainteresirane javnosti za sodelovanje in spremljanje projekta. Z delovno komisijo je zagotovljeno zastopanje interesnih skupin, sodelovanje pri pripravi pregleda in analize obstoječega stanja, opozarjanje na problematiko na področju prometa in prometne varnosti, sodelovanje pri oblikovanju ciljev in kriterijev za ocenjevanje prioritet.

Župan je imenoval delovno komisijo v sestavi: Nataša Toplak, mag. Anastazija Avsec, Nikolaj Brus, Boris Časar in Aleš Kaučič.

V nadaljevanju meseca se je komisija sestala na svoji prvi seji. Na sestanku so izvajalci predstavili projektne aktivnosti, načrt dela in način sodelovanja s člani komisije. Sprejeti so bili naslednji zaključki:

- Člani komisije v čim krajšem času seznanijo izvajalca (RCI) z vsemi pobudami, predlogi, projekti, strategijami, študijami, sklepi oz. drugimi dokumenti, ki bi imeli vpliv na predmetni projekt.
- Sprejme se komunikacijski načrt projekta.
- S projektom CPS Občine Radenci se seznanijo krajevni uradi ter predstavniki gospodarstva.
- Izvajalec pripravi besedilo objave z informacijami o projektu za objavo na spletni strani občine in OŠ.
- Izvajalec pripravi anketne vprašalnike za vse skupine, ki bodo vključene v anketiranje.

Izvajalcu so bili predani razpoložljivi podatki, projekti in informacije o načrtovanju prometa v občini, šolskih poteh, občinskih načrtih in drugo.

S projektom izdelave CPS so bili v okviru 13. redne seje, dne 25.10.2016, seznani tudi občinski svetniki, ki so sprejeli sklep o seznaitvi št. 195/16.

Ključna prednostna področja, ki jih strategija obravnava, so:

- **Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja,**
- **Uveljavljanje hoje,**
- **Potencial kolesarjenja,**
- **Učinkovit javni potniški promet,**
- **Racionalna raba motoriziranega prometa.**



Vključevanje javnosti in celoten komunikacijski proces je izveden preko spletnih strani Občine Radenci in OŠ Kajetana Koviča Radenci ter objav v lokalnem časopisu Informator.

Sprejetje in potrditev strategije je prvi del procesa, ki se nadaljuje s kontinuirano **kontrolno izvajanja ter prilagajanja**. Učinkovitost izvajanja strategije se bo pokazala tudi v prihodnjih opustitvah in dopolnitvah določenih ukrepov in spremembah z namenom povečanja učinkovitosti.

V dokumentu so zajeti dolgoročni cilji, vizija, ki je ni mogoče časovno opredeliti, medtem ko so opredeljeni tudi posamezni srednjeročni ukrepi, ki so razdelani z akcijskim načrtom za obdobje do leta 2021.

Pri pripravi strategije smo oblikovali merljive cilje in dali prednost praktičnim rešitvam, ki so dosegljive z razpoložljivimi sredstvi in so stroškovno najbolj učinkoviti (največ učinka za najmanj denarja).



2 STRATEŠKI, RAZVOJNI IN PLANSKI DOKUMENTI

2.1 POLITIČNE ZAVEZE IN SPLOŠNE SMERNICE NAČRTOVANJA PROSTORSKE UREDITVE

Evropska komisija je že v letu 2006 izdala dokument »Tematska strategija o urbanem okolju« s smernicami povezanimi z mestnim prometom in mobilnostjo. Strategija predstavlja usklajevanje in združevanje različnih evropskih direktiv, povezanih s prometom, okoljem in mobilnostjo.

Upoštevanje načela trajnostne mobilnosti pri načrtovanju prostorskih ureditev je sestavni del splošnih smernic za pripravo občinskih prostorskih aktov, ki jih je izdalo Ministrstvo za infrastrukturo in prostor v letu 2013. Smernice izhajajo iz državnih strategij, zakonodaje ter primerov dobrih praks evropskih držav. Izpostavljene so usmeritve, ki bodo imele vpliv na kvaliteto bivanja in večjo prometno varnost, in sicer:

- razvoj učinkovitega javnega potniškega prometa in zagotavljanje fizične integracije prometnih podsistemov za učinkovitejše izvajanje javnega potniškega prometa ob upoštevanju regionalnega vidika,
- izboljšanje pogojev za peš in kolesarski promet,
- standardi parkiranja in dostopnosti,
- vpliv na zmanjševanje onesnaževanja osebne prometa,
- druge smernice za spodbujanje prebivalcev k spreminjanju potovalnih navad.

Na področju umeščanja objektov v prostor ima prednost prenova naselij pred širitvijo ter sočasno izkoriščanje obstoječe infrastrukture.

2.2 STRATEGIJA PROSTORSKEGA RAZVOJA SLOVENIJE

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04) je temeljni državni dokument, s katerim država opredeljuje cilje prostorskega razvoja, podaja zasnovo in strateške usmeritve za prostorski razvoj ter opredeljuje ukrepe za doseg zastavljenih ciljev prostorskega razvoja. Prioritete, ki jih izpostavlja strategija so: enakovredna vključenost Slovenije v evropski prostor, policentrični urbani sistem in regionalni prostorski razvoj, vitalna in urejena mesta, usklajen razvoj širših mestnih območij, povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture, vitalnost in privlačnost podeželja, krepitev prepoznavnosti kakovostnih naravnih in kulturnih značilnosti krajine ter prostorski razvoj v območjih s posebnimi potenciali in potrebami.



2.3 STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji je bila pripravljena v letu 2015. Pri pripravi strategije je bilo upoštevano, da se najprej v kar največji meri izkoristijo zmogljivosti obstoječe prometne infrastrukture z rešitvami, ki ne zahtevajo velikih finančnih vložkov, kot so sistemi za vodenje prometa, uvedba inteligentnih transportnih sistemov, manjše naložbe ipd. Šele tam, kjer taki ukrepi ne dajo zadovoljivih rezultatov, se strategija osredotoča na večje naložbe, ki izhajajo iz problemov, ugotovljenih na strokovni ravni (z uporabo prometnega modela).

Splošna usmeritev pri pripravi strategije je bila usmeritev oziroma poudarek na okolju prijaznejših načinih prometa (železnica) in trajnostni mobilnosti, skladno z domačimi in EU-politikami ter zakonodajo na tem področju.

Za določitev prioritet so bili oblikovani tudi posebni cilji, in sicer:

- izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami,
- izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije,
- izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih ter
- izboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti.

S splošnimi cilji želimo doseči učinke na prometnem področju v prihodnje, s posebnimi cilji pa učinkovitost oz. upravičenost ukrepov.

Na podlagi vizije so določeni osnovni cilji prometne politike Republike Slovenije, ki zagotavljajo uresničevanje vizije. Cilji so:

- izboljšati mobilnost in dostopnost,
- izboljšati oskrbo gospodarstva,
- izboljšati prometno varnost in varovanje,
- zmanjšati porabo energije,
- zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev,
- zmanjšati okoljske obremenitve.

Zadnji cilj »zmanjšati okoljske obremenitve« je ključno povezan tudi s ciljem zmanjšati breme bolezni zaradi neustreznega prometa, ki ga poskuša doseči Ministrstvo za zdravje. Zato bodo ukrepi, določeni na podlagi tega cilja, vključevali tudi zdravje.

Cilji so usklajeni s cilji uredbe TEN-T o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z »infrastrukturnim« podsistemom vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (2011/275/EU: Sklep Komisije z dne 26. aprila 2011 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z »infrastrukturnim« podsistemom vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (notificirano pod dokumentarno številko C(2011) 2741)).



2.4 OPERATIVNI PROGRAM ZA IZVAJANJE KOHEZIJSKE POLITIKE V OBDOBJU 2014 – 2020

Projekt priprave CPS je skladen s cilji Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020 (CCI 2014SI16MAOP), prednostna os št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostna naložba št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi, specifični cilj: Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

Operativni program je strateški dokument za črpanje sredstev evropskih skladov izhaja iz strategije EU 2020 in je skladen s Partnerskim sporazumom med Republiko Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014 – 2020.

Operativni program vključuje podporo projektom, ki bodo prispevali k:

- zmanjšanju uporabe motornih vozil,
- zmanjšanju obremenitve s hrupom in izboljšanje zraka,
- dvigu družbene ozaveščenosti,
- spodbujanju trajnostnega prometnega sistema.

2.5 REGIONALNI RAZVOJNI PROGRAM

V razvojnem programu je bilo izvedenih več kot 350 projektov, s katerimi se je v Pomurju bistveno izboljšala prometna in okoljska infrastruktura, ki danes predstavlja osnovo za nadaljnji razvoj. S projekti kohezijske politike se je odprlo več kot 1.000 delovnih mest, za izboljšanje zaposljivosti se je investiralo v poklicno usposabljanje več kot 5.000 ljudi, v turizmu pa se je povečala nastanitvena kapaciteta (300 novih). Zgradili so 17 km avtoceste in obnovili 92 km lokalnih cest, modernizirali 160 km železniških prog ter podprli več kot 200 investicij MSP v nakup in posodobitev tehnološke opreme.

V obdobju do leta 2020 se bodo vključevali novi strateški in izvedbeni dokumenti, ki bodo postavili nove prioritete in smernice razvoja regije. Pomurje je v želji po hitrejšemu napredku v gospodarskem razvoju, pripravilo novo razvojno strategijo, s katero se želi približati razvitejšim slovenskim regijam.

Regionalni razvoj program Pomurje 2014 – 2020 je bil sprejet meseca maja 2015. Do leta 2020 naj bi bilo Pomurje dobra pokrajina, ki bo svojim prebivalcem in obiskovalcem s trajnostnim razvojem zagotavljala sonaravno bivanje z okoljem, visoko kakovost življenja in celosten razvoj lastnih potencialov.

Razvojni program Pomurja, ki so ga poimenovali "Pomurje bo re(j)dno dobra slovenska pokrajina", je temeljni strateški dokument na regionalni ravni, ki sledi usmeritvam nacionalnih



programov (Partnerski sporazum in Operativni program) in strateških dokumentov (Strategija Evropa 2020, Strategija razvoja Slovenije), za dosego pametne, vključujoče in trajnostne rasti, in določa smernice nadaljnjega razvoja regije. Program vključuje štiri razvojne, devet investicijskih in triindvajset ukrepov za izvajanje zastavljene strategije, vključno s seznamom načrtanih načrtov in projektov.

Razvojna specializacija regije bo razvoj Pomurja v novem programskem obdobju podprla z naslednjimi razvojnimi prioritetami:

- Konkurenčno in zeleno gospodarstvo
- Znanje, tolerantnost in zdravje
- Zeleno družbeno okolje
- Učinkovita raba virov
- Trajnostni razvoj podeželja

Izboljšana konkurenčnost pomurskega gospodarstva bo posledica večje inovativnosti, podjetnosti in znanja v podjetjih ter večje uporabe zelenega gospodarstva oz. področij razvojne specializacije. Spodbudno in zdravo življenjsko okolje bodo spodbujali s krepitvijo socialne vključenosti, zmanjševanjem stopnje revščine in s podporo kulturno-umetniškemu razvoju. Zeleno in učinkovito rabo virov bodo spodbujali z vlaganjem v čisto okolje (reciklaža odpadnih snovi), razvojem trajnostne mobilnosti in regionalnim prostorskim načrtovanjem.

Zastavljena pot je ambiciozna, a uresničljiva. S kakovostnim razvojem in pametnim razpolaganjem z danimi finančnimi sredstvi je mogoče narediti konkurenčno gospodarstvo, kakovostno turistično ponudbo, energetske neodvisnosti in povečati preskrbljenost z lokalno ekološko pridelano hrano. Cilj bo dosežen, če bodo ljudje živeli in delali v duhu "Rejdo dobro".

Za projekt celostne prometne strategije občine Radenci sta pomembna sprejeta predloga:

- št. 19: Trajnostna mobilnost in urejanje prostora in
- št. 20: Spodbujanje uporabe javnega prometa in podpora trajnosti mobilnosti.

2.6 STRATEGIJA RAZVOJA OBČINE RADENCI

Strategija razvoja Občine Radenci je opredeljena v Strateškem razvojnem dokumentu 2014 – 2020, ki je bila sprejeta v juliju 2014.

Strateški razvojni dokument Občine Radenci za obdobje 2014 - 2020 predstavlja prednostne usmeritve občine za prihodnost. Dokument je nastal na podlagi analize podatkov ter terenske raziskave, ki je bila izvedena med občani, občinsko upravo, občinskimi svetniki, svetniki krajevnih skupnosti Radenci in Kapela ter obiskovalci Občine Radenci. Namen dokumenta je



prikazati usmeritve za prihodnost, ki bodo zagotavljale višjo kakovost življenja občanov Občine Radenci.

Celostna prometna strategija je skladna s cilji Strateškega razvojnega dokumenta 2014 – 2020 v okviru razvojnega področja Konkurenčno gospodarstvo in Zeleno življenjsko okolje. Ti dve razvojni področji v naboru ukrepov vključujeta ukrepe, ki sledijo ciljem celostne prometne strategije:

- Konkurenčno gospodarstvo:
 - Ureditev Zdraviliškega parka v povezavi z ureditvijo Kapelskega doma
 - Tematske poti – sprehajalne poti ob Muri
 - Tematske poti – krožne sprehajalne poti
 - Tematske poti – poti namenjene kočijam in kolesarjem
- Zeleno življenjsko okolje:
 - Izgradnja pločnika Radenci – Kapelski Vrh – Okoslavci
 - Obnovitev in razširitev javne razsvetljave v Občini Radenci
 - Ureditev prehoda čez železniške tire – izvedba četrtega kraka krožišča

2.7 OBČINSKI PROSTORSKI NAČRT

Občina Radenci ima sprejet Občinski prostorski načrt Radenci (OPN Radenci), ki je temeljni prostorski razvojni dokument, ki bo nadomestil veljavne planske dokumente za območje Občine Radenci. V njem so določeni cilji in izhodišča prostorskega razvoja občine, načrtovane so prostorske ureditve lokalnega pomena, natančno je določena namenska raba vseh zemljišč ter določeni pogoji umeščanja objektov v prostor. Občinski svet ga je potrdil na 11. redni seji dne 28.06.2016. Občinski prostorski načrt je bil objavljen v Uradnem glasilu slovenskih občin št. 33/2016.

Po vsebini je OPN Radenci razdeljen na strateški in izvedbeni del. V okviru strateškega dela OPN je Celostna prometna strategija usklajena s cilji OPN v okviru prednostnih ciljev urejanja prometa. Cilji zajemajo:

- odpravljanje prometnih konfliktov,
- zagotavljanje gospodarnosti prometa, vzpostavitev celostne prometne strategije,
- spodbujanje trajnostne mobilnosti in spodbujanje fizične integracije prometnih podsistemov,
- varovanje okolja in zmanjševanje obremenitev okolja in prebivalstva,
- zagotavljanje varne dostopnosti do objektov v javnem interesu, zagotavljanje prometne varnosti vseh udeležencev v prometu s poudarkom varovanja pešcev in kolesarjev,
- izboljšanje prometne dostopnosti in gradnja parkirišč v okolici VIZ (vzgojno izobraževalni zavodi), izboljšanje prometnih komunikacij na vseh ravneh prometa.



V sklopu izdelave OPN je bil izdelan tudi Urbanistični načrt za občinsko središče, ki je podal konceptualne smernice za ureditev stanovanjske pozidave, izgradnjo trškega prostora na površinah med avtobusnim postajališčem in cerkvijo, koncepte bodočih prometnih ureditev idr.



3 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

3.1 SPLOŠNI PODATKI NO OBČINI, GEOGRAFSKI POLOŽAJ

Slika 1: Geografska lega občine Radenci v Republiki Sloveniji



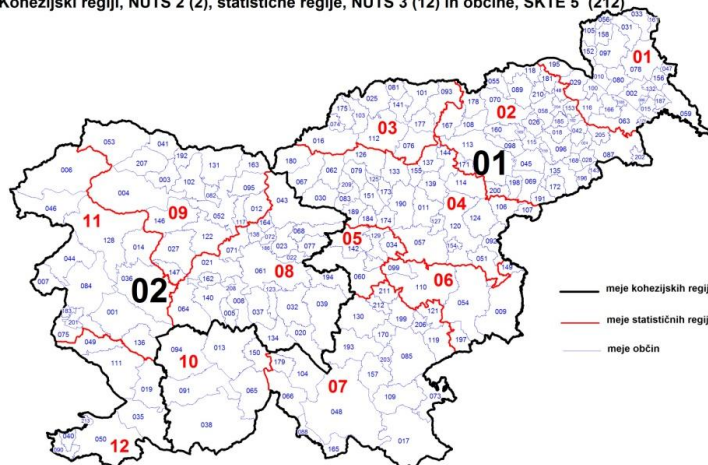
Vir: https://sl.wikipedia.org/wiki/Ob%C4%8Dina_Radenci

Občina Radenci je uvrščena v Vzhodno kohezijsko regijo, ki jo sestavlja 8 statističnih regij (pomurska, podravska, koroška, savinjska, zasavska, spodnje-posavska, jugovzhodna Slovenija in notranjsko-kraška). Vzhodna kohezijska regija ima 1.091.570 (stanje na dan 1.7.2016) prebivalcev, kar predstavlja 53 % vseh prebivalcev Slovenije. Površina regije znaša 12.433 km².

Občina Radenci leži v Pomurski statistični regiji, ki meri 1.338 km² in je sedma slovenska regija po velikosti. Regija leži na skrajnem severovzhodnem delu Slovenije. Meji na Avstrijo, Madžarsko in Hrvaško. Središče regije je Murska Sobota.

Slika 2: Delitev Republike Slovenije na dve kohezijski regiji

Kohezijski regiji, NUTS 2 (2), statistične regije, NUTS 3 (12) in občine, SKTE 5 (212)



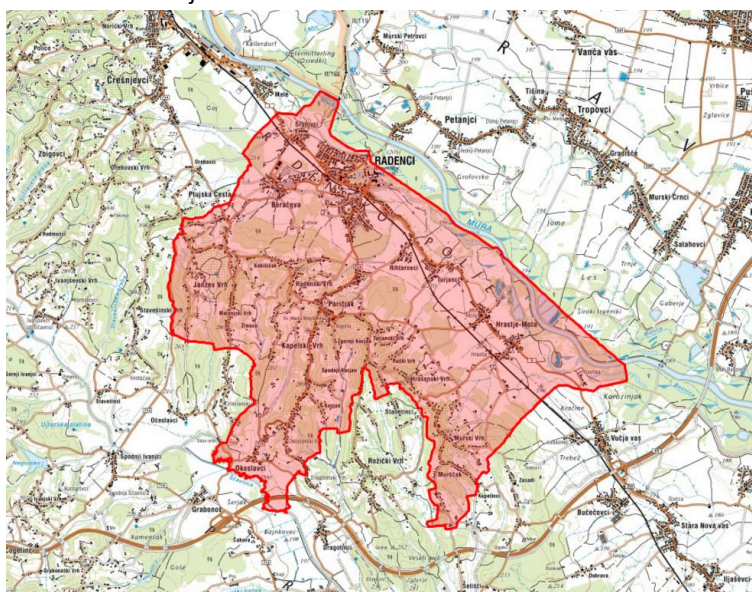
Vir: Statistični urad Republike Slovenije in Geodetska uprava Republike Slovenije

Vir: Statistični urad Republike Slovenije



Občina Radenci leži na jugovzhodno od Gornje Radgone ter meji na občini Tišina in Križevci pri Ljutomeru na vzhodu ter občini Gornja Radgona in Sv. Jurij ob Ščavnici na zahodu. V veliki meri leži ob desnem bregu reke Mure, severno mejo v dolžini 400 m pa tvori tudi državna meja z Republiko Avstrijo.

Slika 3: Prikaz meja Občine Radenci



Vir: www.geopedia.si

Razprostira se po zelo razgibani površini 34,1 km². Ta zelo znana zdraviliška občina se po površini med slovenskimi občinami uvršča na 163. mesto, po številu prebivalcev na km² pa je presega slovensko povprečje, saj na 1 km² živi kar 150,7 prebivalcev, slovensko povprečje pa je 101,8 prebivalcev na 1 km². Zaradi razgibane geografske lege, ki jo delimo na ravninski svet ob reki Muri, gričevnat svet Radgonsko – Kapelskih gorc in del doline reke Ščavnice, je za občino značilna razpršena poselitev. Po podatkih Statističnega urada za leto 2015 je na območju občine živel 5.138 prebivalcev

Tabela 1: Osnovni podatki o občini za leto 2015

Izbrani podatek:	Vrednost izbranega podatka:
Površina na km ² :	34,1
Število prebivalcev:	5.138
Število vseh gospodinjstev:	1.989
Gostota poseljenosti (št. preb./km ²):	150,9
Povprečna velikost gospodinjstva:	2,58
Število naselij:	22
Povprečna površina naselja v km ² :	2,5
Indeks razvojne ogroženosti regije*(IRO):	161,8
Koeficient razvitosti občine**:	0,96

*Pravilnik o razvrstitvi razvojnih regij po stopnji razvitosti za programsko obdobje 2014-2020 (Ur. List RS, št. 34/2014)

**V skladu z uredbo o metodologiji za določitev razvitosti občin (Ur. List RS št. 103/15); koeficient razvitosti Občine Radenci za leto 2016 in 2017 znaša 0,96 (Vir Ministrstvo za finance, Koeficienti razvitosti občin za leti 2016 in 2017).

Vir: Statistični urad Republike Slovenije



V občino Radenci je vključenih 22 naselij:

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

Osrednje središče občine predstavlja naselje Radenci, kjer trenutno živi 41,53% vseh prebivalcev občine Radenci. Takšno število je povsem razumljivo, saj je območje nižinsko in tako primernejše za razvoj gospodarskih dejavnosti, kar pa hkrati pomeni odprtje večjega števila delovnih mest in vpliva na zmanjšanje dnevnih delovnih migracij v druge občine.



Slika 4: Prikaz naselij v Občini Radenci



Vir: www.google.si

Za razliko od nižjih predelov je zgornji, gričevnat del občine, gospodarsko in demografsko v zaostanku. V Uredbi o območjih, ki štejejo za geografsko ogrožena območja v Republiki Sloveniji (Uradni List RD, št. 48/90 in 12/92), je bil gričevnat del občine že leta 1999 opredeljen kot demografsko ogroženo območje, stanje pa se dandanes še poslabšuje.

3.2 DEMOGRAFSKI PODATKI

Po zadnjih podatkih Statističnega urada Republike Slovenije je na območju Občine Radenci konec leta 2015 živel 5.138 prebivalcev, kar občino med slovenskimi občinami uvršča na 164. mesto. Po številu prebivalcev izstopa naselje Radenci, kjer prebiva 2.134 ljudi, sledita pa mu Boračeva s 420 in Hrastje–Mota s 366 prebivalci.



Tabela 2: Število in gostota prebivalcev v Občini Radenci, leto 2015

	Prebivalstvo SKUPAJ	Površina teritorialne enote (km ²)	Gostota naseljenosti št. preb./km ²
SLOVENIJA	2.064.188	20.273	101,8
RADENCI	5.138	34,1	150,7
Boračeva	420	2,6	160,2
Hrastje-Mota	366	7,8	47,1
Hrašenski Vrh	104	0,6	170,9
Janžev Vrh	263	2,7	97
Kapelski Vrh	230	2	117
Kobilščak	49	0,4	122,3
Kocjan	49	0,4	114,9
Melanjski Vrh	25	0,2	109,4
Murski Vrh	98	0,9	106,4
Murščak	147	1,3	116,7
Okoslavci	238	2,7	86,6
Paričjak	217	0,8	281,8
Raški Vrh	81	0,7	121,6
Radenci	2.134	3	708
Radenski Vrh	159	1,2	134,9
Rihtarovci	104	1,9	53,8
Spodnji Kocjan	60	0,7	83,4
Šratovci	176	1,7	105,2
Turjanci	98	1	94,8
Turjanski Vrh	72	0,5	131,5
Zgornji Kocjan	29	0,3	97,6
Žrnova	19	0,6	30,4

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Grafikon 1: Število prebivalcev po naseljih, leto 2015



41,53% prebivalcev živi v občinskem središču, mestnem naselju Radenci, kar pa je povsem razumljivo, saj Radence v slovenskem merilu uvrščamo med pomembnejša lokalna središča, ki



imajo lokalno samoupravo, šolske in športno-igralne kapacitete, osnovno socialno in zdravstveno opremo ter zadovoljive trgovinske in služnostne kapacitete.

Največja gostota naseljenosti je v naselju Radenci (708 št. preb./km²), po površini pa je največje naselje Hrastje-Mota (7,8 km²).

Grafikon 2: Gostota poseljenosti po naseljih



Tabela 3: Število gospodinjstev v letih 2011 in 2015

Gospodinjstva – skupaj		
Leto	2011	2015
RADENCI	2.005	1.989
Radenci	822	824
Boračeva	161	158
Hrastje-Mota	139	137
Kapelski Vrh	99	95
Janžev Vrh	96	98
Okoslavci	86	84
Paričjak	86	82
Murščak	69	68
Radenski Vrh	65	67
Šratovci	64	64
Murski Vrh	48	47
Hrašenski Vrh	43	42
Rihtarovci	38	37
Turjanci	36	41
Turjanski Vrh	29	28
Rački Vrh	28	27
Spodnji Kocjan	25	23
Kobilščak	21	19
Kocjan	19	18
Zgornji Kocjan	15	14
Melanjski Vrh	10	10
Žrnova	6	6

Vir: Statistični urad Republike Slovenije



Število gospodinjstev ostaja med leti 2011 in 2015 približno enako, kar pomeni, da je nivo življenjskih razmer v občini zadovoljiv in konstanten. V nekaterih naseljih je opaziti tudi povečevanje števila gospodinjstev. K temu pripomore več dejavnikov, med njimi urejena ustrezna infrastruktura, izboljšane prometne povezave, idr.

V spodnji tabeli je prikazana starostna struktura prebivalstva po posameznih naseljih ter povprečna starost prebivalcev posameznih naselij znotraj Občine Radenci.

Tabela 4: Prebivalstvo po starostnih kategorijah in naseljih, leto 2015

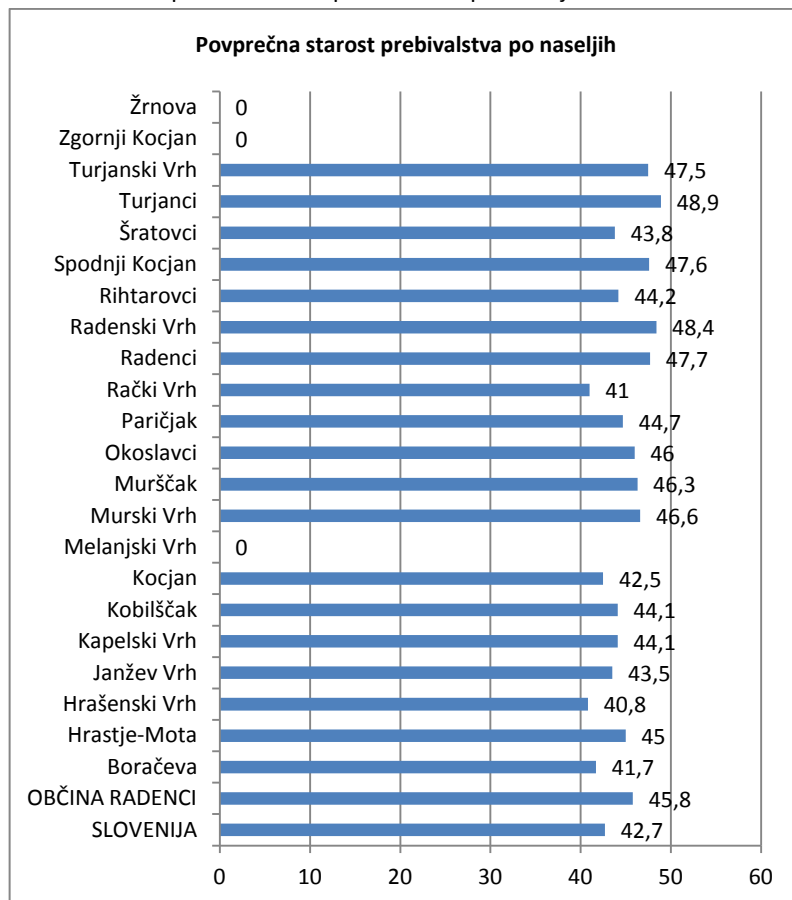
	Prebivalstvo	Povprečna starost (leta)	Delež prebivalcev, starih 0-14 let (%)	Delež prebivalcev, starih 15-64 let (%)	Delež prebivalcev, starih 65 let ali več (%)
SLOVENIJA	2.064.188	42,7	14,8	66,7	18,4
RADENCI	5.138	45,8	12,2	65,6	22,1
Boračeva	420	41,7	15,7	66,9	17,4
Hrastje-Mota	366	45	10,9	67,8	21,3
Hrašenski Vrh	104	40,8	17,3	69,2	13,5
Janžev Vrh	263	43,5	15,2	66,2	18,6
Kapelski Vrh	230	44,1	14,3	65,2	20,4
Kobilščak	49	44,1	14,3	63,3	22,4
Kocjan	49	42,5	18,4	63,3	18,4
Melanjski Vrh	25	...	...	...	...
Murski Vrh	98	46,6	7,1	76,5	16,3
Murščak	147	46,3	11,6	66,7	21,8
Okoslavci	238	46	10,9	68,1	21,0
Paričjak	217	44,7	12,0	69,6	18,4
Rački Vrh	81	41	14,8	67,9	17,3
Radenci	2.134	47,7	11,5	62,8	25,7
Radenski Vrh	159	48,4	8,8	69,2	22,0
Rihtarovci	104	44,2	13,5	65,4	21,2
Spodnji Kocjan	60	47,6	8,3	73,3	18,3
Šratovci	176	43,8	15,9	64,2	19,9
Turjanci	98	48,9	10,2	59,2	30,6
Turjanski Vrh	72	47,5	5,6	76,4	18,1
Zgornji Kocjan	29	*	*	*	*
Žrnova	19	*	*	*	*

*Statistični urad Republike Slovenije ne razpolaga s podatki za naselja Žrnova, Zgornji Kocjan in Melanjski Vrh

Vir: Statistični urad Republike Slovenije



Grafikon 3: Povprečna starost prebivalstva po naseljih

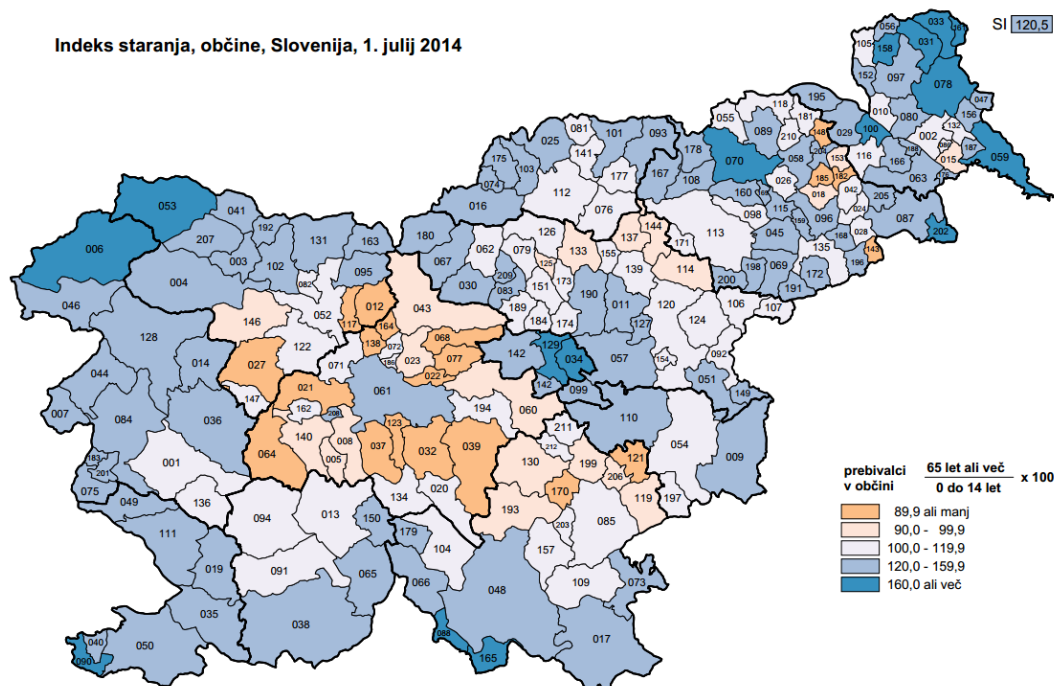


*Statistični urad Republike Slovenije ne razpolaga s podatki za naselja Žrnova, Zgornji Kocjan in Melanjski Vrh

Občina Radenci je imela v letu 2014 razmeroma visok indeks staranja, kar je razvidno iz spodnje grafike (šifra 070), kjer je pobarvana v temno-modri barvi, kar pomeni, da se na področju Občine Radenci hitreje povečuje število oseb starejših od 65 let, kot pa število otrok in mladostnikov do 14-ega leta starosti. Za leto 2015 je vrednost indeksa za Občino Radenci znašala 181,2, za Republiko Slovenijo pa 124,3.



Slika 5: Indeks staranja prebivalstva po občinah v Sloveniji, julij 2014



Vir: Statistični urad Republike Slovenije

3.3 DELOVNA AKTIVNOST PREBIVALCEV IN DELOVNA MIGRACIJA

3.3.1 Delovna aktivnost

Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije je konec leta 2015 na območju občine Radenci prebivalo 4.548 prebivalcev, starejših od 15 let. V kategorijo aktivnega prebivalstva, kamor se uvrščajo, zaposleni, aktivni brezposelni in kmetje se uvršča 2.074 oseb. V kategorijo neaktivnih oseb, kamor se uvrščajo učenci, dijaki, študentje, upokojenci in druge neaktivne osebe pa se uvršča 2.774 oseb starejših od 15 let. V kategoriji delavno aktivnih prebivalcev je večina zaposlenih (84,95%), ostale (15,05%) pa predstavljajo aktivne brezposelne osebe.

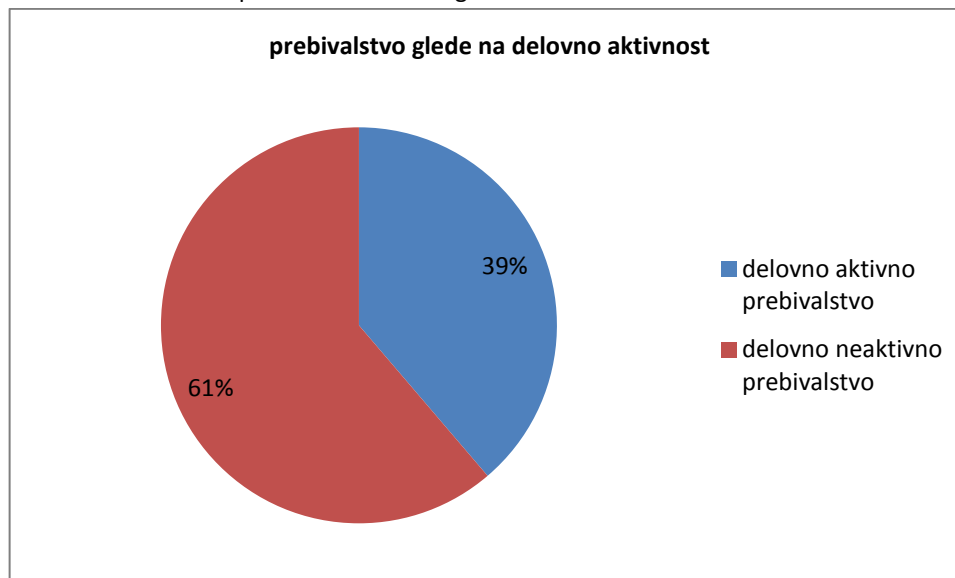
Tabela 5: Struktura prebivalcev Občine Radenci, starejših od 15 let, glede na aktivnost

Aktivnost prebivalstva	Število
Aktivni - Skupaj	2.074
Zaposleni	1.679
Brezposelni	312
Kmetje	83
Neaktivni - Skupaj	2.474
SKUPAJ prebivalci stari 15+ let	4.548

Vir: Statistični urad Republike Slovenije



Grafikon 4: Struktura prebivalstva občine glede na delovno aktivnost



3.3.2 Delovne migracije

Skoraj tri četrtine vseh zaposlenih v občini Radenci svoje delo opravlja izven občinskih meja. Po podatkih SURS je bilo v letu 2015 kar 1.165 oseb (69,39%) zaposlenih izven meja občine. Znotraj občine Radenci je bilo zaposlenih zgolj 514 oseb. Pri delovnih migracijah glede na občino delovnega mesta, pričakovano največji delež zasedajo bližnja večja zaposlitvena središča, kot npr. Gornja Radgona (28,83%) in Murska Sobota (13,04%). Ostala migracijska središča, ki predstavljajo od 1 do 5% delovnih migracij so:

- Ljubljana 4,8%
- Maribor 4,5%
- Ljutomer 2,6%
- Lenart 2,3%
- Križevci 1,5%
- Sv. Jurij ob Ščavnici 1,2%

Tabela 6: Število dnevnih delovnih migrantov glede na občino delovnega mesta, leto 2015

Občina delovnega mesta	Št. delavnih migrantov
Radenci (delo)	514
Gornja Radgona (delo)	484
Murska Sobota (delo)	219
Ljubljana (delo)	81
Maribor (delo)	76
Ljutomer (delo)	43
Lenart (delo)	38
Križevci (delo)	26
Sveti Jurij ob Ščavnici (delo)	20
Apače (delo)	13

*nadaljevanje tabele

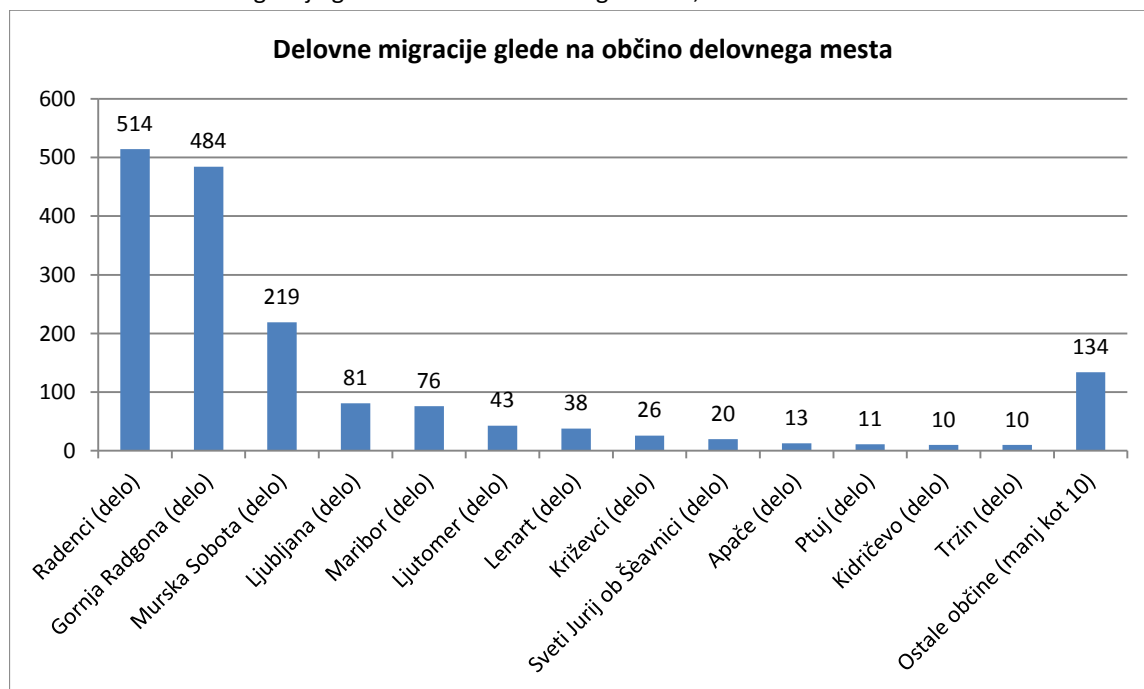


*nadaljevanje tabele

Ptuj (delo)	11
Kidričevo (delo)	10
Trzin (delo)	10
Ostale občine (manj kot 10)	134
SKUPAJ	1679

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Grafikon 5: Delovne migracije glede na občino delovnega mesta, leto 2015



3.4 IZOBRAŽEVANJE IN DRUGE DRUŽBENE DEJAVNOSTI

3.4.1 Vrtec

Na območju občine deluje vrtec Radenci "Radenski mehurčki", ki se deli na tri enote:

- Enota Radenci "Mehurčki"
- Enota Kapela "Grozdek"
- Enota Janežev Vrh "Na hribčku"

Vse enote skupaj je v letu 2015 obiskovalo 184 otrok, ki so bili razdeljeni v 12 oddelkov, za njih pa je skupaj skrbelo 42 strokovnih delavcev.

3.4.2 Osnovna šola

Na območju občine delujeta dve osnovni šoli in sicer Osnovna šola Kajetana Koviča Radenci in Osnovna šola Kapela.

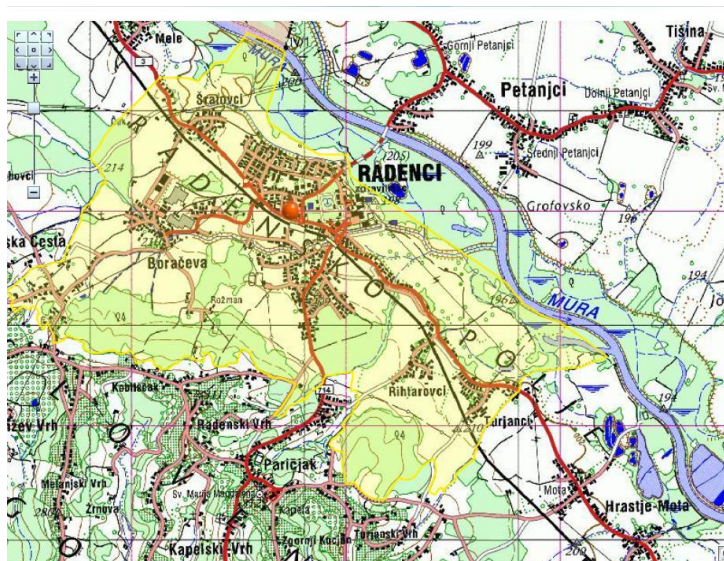


Osnovna šola Radenci je bila zgrajena že leta 1931, vendar je bila do šolskega leta 1960/61 organizirana le nižja šola s štirimi razredi, v katerih je bilo 140-150 učencev. Učenci višjih razredov pa so se na pouk vozili v Osnovno šolo Gornja Radgona. Od šolskega leta leta 1960/61 je Osnovna šola Radenci popolna osnovna šola, ki se je v šolskem letu 1991/92 spremenila v javni zavod, novembra istega leta pa dobila tudi novo ime in jo sedaj poznamo kot Osnovno šolo Kajetana Koviča Radenci, ki se nahaja v samem naselju Radenci. Šolski okoliš tvorijo naselja:

- Radenci,
- Rihtarovci,
- Boračeva,
- Turjanci in
- Šratovci.

V šolskem letu 2016/2017 Osnovno šolo Kajetana Koviča Radenci obiskuje 238 učencev. Na osnovni šoli je trenutno zaposlenih 44 oseb.

Slika 6: Šolski okoliš Osnovne šole Kajetana Koviča Radenci



Vir: Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport

Poleg Osnovne šole Kajetana Koviča Radenci v občini deluje tudi Osnovna šola Kapela, ki je locirana v naselju Kapelski Vrh. Šolski okoliš obsega naselja:

- Hrastje Mota,
- Hrašenski Vrh,
- Janžev Vrh,
- Kapelski Vrh,
- Kocjan,
- Kobilščak,
- Melanjski Vrh,



- Murščak,
- Murski Vrh,
- Okoslavci,
- Paričjak,
- Rački Vrh,
- Radenski Vrh,
- Spodnji Kocjan,
- Zgornji Kocjan,
- Turjanski Vrh,
- Žrnova.

Slika 7: Šolski okoliš Osnovne šole Kapela



Vir: Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport

V šolskem letu 2016/2017 Osnovno šolo Kapela obiskuje 148 učencev. Na osnovni šoli je trenutno zaposlenih 33 oseb.

3.4.3 Srednja šola

V Radencih deluje Srednja šola za gostinstvo in turizem. Šola ima bogato tradicijo, saj deluje že od leta 1962. Njena ustanovitev ni bila naključna, saj se povezuje z razvojem Radenske. Tam so namreč dobili prve prostore, namenjene izobraževanju gostincev, zraven pa so postavili tudi dijaški dom.

Šola deluje v programih srednjega poklicnega, srednjega strokovnega in poklicno-tehničnega izobraževanja za poklice: gastronom hotelir, gastronomsko-turistični tehnik in gastronomski



tehnik. Srednjo šolo v šolskem letu 2016/17 obiskuje 265 dijakov, ki večinoma prihajajo iz drugih občin. Na šoli je trenutno zaposlenih 34 učiteljev in delavcev skupnih služb.

3.4.4 Terciarno izobraževanje

Na področju občine ne obstajajo inštitucije za terciarno izobraževanje. Občani lahko terciarno izobraževanje nadaljujejo v ostalih slovenskih in tujih študijskih središčih. V letu 2015 je na področju občine živelo 192 oseb vključenih v terciarno izobraževanje. Od leta 2004 do leta 2015 je terciarno izobraževanje zaključilo 995 oseb s stalnim prebivališčem na področju Občine Radenci.

Tabela 7: Terciarno izobraževanje

Stopnja izobrazbe	Izobraževanje v teku 2015	Izobraževanje zaključeno v obdobju 2004-2015
Višje strokovno	40	498
Visokošolsko strokovno (prejšnje)	-	81
Visokošolsko strokovno (1. bolonjska stopnja)	42	104
Visokošolsko univerzitetno (1. bolonjska stopnja)	63	42
Visokošolsko univerzitetno (prejšnje)	-	51
Magistrsko (2. bolonjska stopnja) - enovito magistrsko	12	164
Magistrsko (2. bolonjska stopnja) - po končani 1. bolonjski stopnji	33	1
Specialistično	-	18
Magistrsko (prejšnje)	-	29
Doktorsko (prejšnje)	-	6
Doktorsko (3. bolonjska stopnja)	2	1
SKUPAJ	192	995

3.4.5 Ostali javni zavodi in društva:

Na področju Občine Radenci poleg javnih vrtcev in šol deluje še javni Zavod za turizem in šport Radenci, ki opravlja svojo dejavnost na način in v skladu z odlokom o ustanovitvi in statutom zavoda. Zavod deluje na področju turizma in zajema oblikovanje in promocijo turistične podobe na območju občine Radenci. Njihova vizija je sooblikovanje turistične in športne ponudbe z interesi širše javnosti, s čimer želijo domačinom približati zavedanje o dobrem pomenu turizma v občini. Turizem ne prinaša samo ekonomskih koristi, temveč tudi prepoznavnost in izboljšuje kvaliteto življenja lokalnega prebivalstva, na področju športa pa spodbuja razvoj športnih aktivnosti in urejanje športne infrastrukture.

Posebej pomemben sklop družbenih dejavnosti tvorijo društva. Po podatkih Matičnega registra je bilo v januarju 2017 na področju Občine Radenci registriranih 67 društev.

3.5 GOSPODARSTVO

Po podatkih Agencije Republike Slovenije za javnopravne evidence in storitve je bilo konec leta 2015 v občini Radenci aktivnih 359 poslovnih subjektov.



Glede na pravnoorganizacijsko obliko je struktura gospodarskih subjektov sledeča:

Tabela 8: Pravnoorganizacijski subjekti v Občini Radenci

Pravnoorganizacijska oblika	Število subjektov na dan 31.12.2015
samostojni podjetnik	168
družba z omejeno odgovornostjo	73
delniška družba	1
ostale pravnoorganizacijske oblike	117
skupaj	359

Vir: Agencija Republike Slovenije za javnopravne evidence

Po podatki Statističnega urada so poslovni subjekti v letu 2015 zagotavljali 1.241 delovnih mest.

Najpomembnejši gospodarski subjekti na področju Občine Radenci so:

- Radenska d.d. (229 zaposlenih),
- Sava Turizem d.d., PE Radenci (125 zaposlenih),
- DOSOR, Dom starejših občanov Radenci d.o.o. (100 zaposlenih),
- GMW, gradbeništvo, mehanizacija Weindorfer, d.o.o. (74 zaposlenih),
- Logistika Škerget d.o.o. in Fitness&coffe d.o.o. (30 zaposlenih),
- SIM Radenci d.o.o. (30 zaposlenih),
- ERINOX d.o.o. (13 zaposlenih).

3.6 TURIZEM

Med najpomembnejše gospodarske panoge občine lahko uvrstimo turizem. Občina Radenci je bila v preteklosti eden izmed pomembnejših turističnih krajev v Sloveniji. Njeno območje ob reki Muri je poznano po velikih ravninah in dolгих poljih, zdravilni vodi, pestri vegetaciji in živalskim svetom. Na obrobju se dvigujejo slikovite vinske gorice, samosvoje tradicije in zanimivo narečje. Predvsem pa domačini veljajo za izrazito gostoljubne ljudi.

Občina je verjetno najbolj prepoznavna po svoji mineralni vodi – Radenski in zdraviliški ponudbi. Ostala ponudba vključuje tudi obilo kulinaričnih dobrot in turističnih zanimivost (kapelska vina ipd.). Na športnem področju pa je najbolj prepoznaven dogodek Maraton treh src.

Največ turistov privablja prav zdraviliški turizem (Zdravilišče Radenci), ki ima že več kot 120-letno tradicijo, poleg tega pa so Radenci tudi na podnebno zelo ugodni legi, saj imajo v povprečju kar 250 sončnih dni na leto.



Med glavne znamenitosti v občini Radenci se uvrščajo vrelci mineralne vode, cerkve in kapelice (Cerkev Marije Magdalene na Kapeli, Cerkev Cirila in Metoda v Radencih, kapelica Svete Ane), okrogla vinska klet na Kapeli, Atila, vinogradniška hiša, preša in klopotec, park v Radencih, kužna in druga znamenja...

Na območju občine je v register nepremične kulturne dediščine RS vpisano 71 enot registrirane nepremične kulturne dediščine, od tega 36 enot spomenikov lokalnega pomena.

Območja naravnih vrednot v občini zavzemajo slabih 5 km² oziroma 14,6 % površine občine. Od tega največje območje predstavlja reka Mura s svojimi meandri, mrtvicami, prodišči in poplavnimi gozdovi. Med najbolj prepoznavne naravne pojave v občini spadajo slatinski izviri mineralne vode.

Število turistično-nastanitvenih objektov v občini Radenci po zadnjih podatkih SURS-a za leto 2015 znaša 483 sob in 792 ležišč. Ponudniki nastanitvenih kapacitet so v letu 2015 zabeležili 41.662 prihodov turistov (od tega 43 % prihodov tujih, ki so skupaj ustvarili 138.239 prenočitev (od tega 45 % tujih turistov).

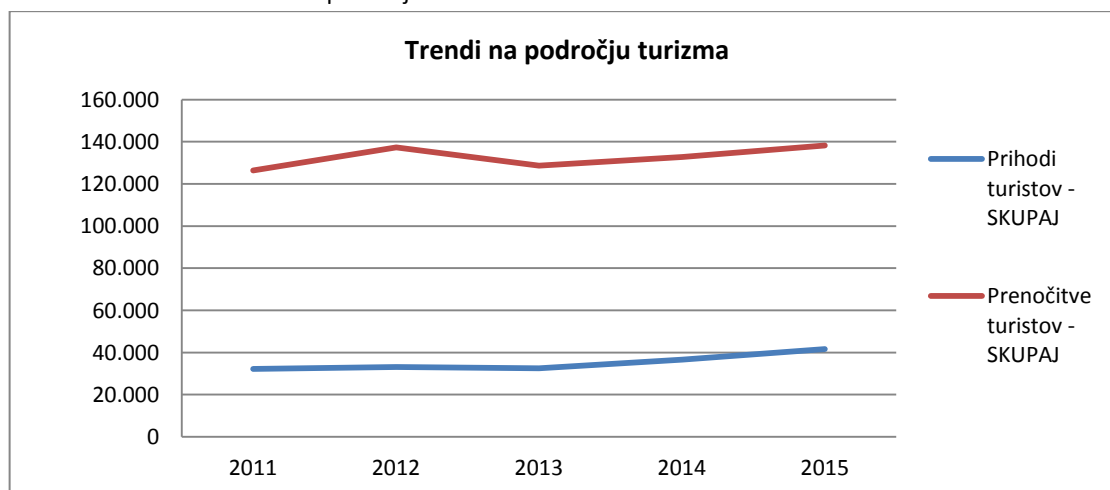
Tabela 9: Turisti po številu prihodov in nočitev (domači, tuji)

Kazalnik	Prihodi turistov - SKUPAJ			Prenočitve turistov - SKUPAJ		
	DOMAČI	TUJI	SKUPAJ	DOMAČI	TUJI	SKUPAJ
2011	18.040	14.132	32.172	67.707	58.652	126.359
2012	18.108	14.983	33.091	65.645	71.726	137.371
2013	16.208	16.379	32.587	61.600	67.030	128.630
2014	19.010	17.586	36.596	67.629	65.076	132.705
2015	23.908	17.754	41.662	76.703	61.536	138.239

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Iz tabele je razvidno, da je turizem področju Občine Radenci v obdobju med letoma 2011 in 2015 dosegel skoraj 30% porast števila prihodov turistov in skoraj 10% porast števila nočitev.

Grafikon 6: Prikaz trendov na področju turizma





3.7 PROMETNO OMREŽJE IN PODATKI O PROMETU

3.7.1 Prometno omrežje

Cestno omrežje tvorijo državne in občinske ceste. Omrežje je večji meri urejeno in asfaltirano, tudi na gričevnatih predelih občine. Starost samega omrežja narekuje naraščajoče potrebe po prenovitvi cestno prometnih površin. Poleg prometne infrastrukture, namenjene motoriziranemu prometu, omrežje dopolnjuje tudi infrastruktura za peš in kolesarski promet. Pločniki so tako urejeni znotraj naselja Radenci in naselij ob glavni prometnici, v ostalih naseljih pa je tovrstna infrastruktura zgrajena le delno, ali pa je ni.

Skozi naselje Radenci in vsa nižinska naselja vodi regionalna cesta R1-230 Gornja Radgona – Radenci – Vučja vas – Ljutomer – MP Ormož. Pred izgradnjo pomurskega kraka avtocestnega omrežja je bila omenjena prometnica kategorizirana kot glavna cesta prvega reda (G1-3) in je predstavljala glavno pomursko prometnico. Na cesti R1-230 je na območju občine Radenci, točneje v samem centru naselja Radenci, navezana tudi regionalna cesta R1-235, ki vodi od Radencev proti Murski Soboti. Državno cestno omrežje na območju občine tvorita še cesti R3-714 Sv. Jurij ob Ščavnici – Grabonoš – Spodnji Ivanjci – Gornja Radgona in RT-941 Grabonoš – Radenci.

Tabela 10: Dolžine cest po kategorijah v Občini Radenci

Kategorija ceste	Dolžina ceste - km
Javne ceste - SKUPAJ	106,2
Državne ceste	18,1
avtoceste - AC	0,4
hitre ceste (z deljenim cestiščem) - HC	-
hitre ceste (brez deljenega cestišča) - H1HC	-
glavne ceste I - G1	-
glavne ceste II - G2	-
regionalne ceste I - R1	9,2
regionalne ceste II - R2	-
regionalne ceste III - R3	1,7
regionalne turist. ceste - RT	6,8
Občinske ceste	88
lokalne ceste - LC	23,9
glavne mestne ceste - LG	-
zbirne mestne ceste - LZ	3
mestne (krajevne) ceste - LK	6
javne poti - JP	55,1
javne poti za kolesarje - KJ	-

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Skupna dolžina državnih in občinskih cest je 106.200 m, kar je 20,7 m na prebivalca občine.

Ceste skozi naselja so večinoma namenjene lokalnemu prebivalstvu, nekatere pa se še vedno uporabljajo za potrebe tranzitnega prometa. Razdalje med naselji so kratke, a razvejane.

3.7.2 Prometne obremenitve

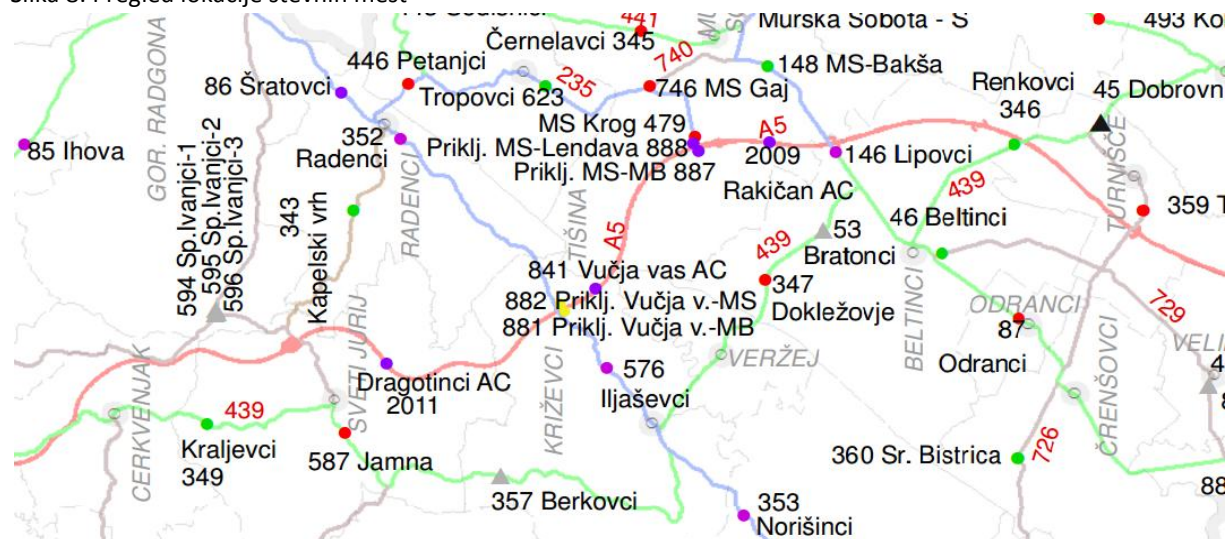
Tabela 11: Odseki državnega prometnega omrežja na območju Občine Radenci

Kategorija ceste	Številka ceste	Številka odseka	Prometni odsek	Številka števnege mesta	Ime števnege mesta
RT	941	1541	GRABONOŠ-RADENCI	343	Kapelski Vrh
R1	235	0317	RADENCI - PETANJCI	446	Petanjci
R1	230	0366	GORNJA RADGONA - RADENCI	86	Šratovci
R1	230	1308	RADENCI - VUČJA VAS	352	Radenci
R3	714	2806	GRABONOŠ - SP. IVANJCI	594	Spodnji Ivanjci - 1

Na prikazanem prometnem omrežju se nahajajo števena mesta:

- Kapelski Vrh,
- Petanjci,
- Šratovci,
- Radenci in
- Spodnji Ivanjci – 1

Slika 8: Pregled lokacije števnih mest



Vir: Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo



Števena mesta 343 Kapelski Vrh, 446 Petanjci, 86 Šratovci in 352 Radenci so opremljena z avtomatskimi števničnimi napravami. Na števnem mestu 594 Spodnji Ivanjci – 1 se štetje opravlja ročno. Zadnje ročno štetje je bilo izvedeno v letu 2009.

V spodnji tabeli so prikazani podatki o povprečnem letnem dnevnem prometu na obravnavanih cestnih odsekih.



Tabela 12: Podatki o PLDP za obdobje 2008 -2015, za števna mesta na regionalnih cestah na območju Občine Radenci (1 od 2)

Leto	Kat. ceste	Štev. ceste	Štev. odseka	Prometni odsek	Stac. začetka	Stac. konca	Števno mesto	Ime števnege mesta	Tip štetja	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebn. vozila	Avtobusi	Lah. tov. < 3,5t	Sr. tov. 3,5-7t	Tež. tov. nad 7t	Tov. s prik.	Vlačilci
2008	RT	941	1541	VIDEM - RADENCI	0	7399	343	Okoslavci	R 02x4	1000	7	904	15	60	10	3	1	0
2009	RT	941	1541	VIDEM - RADENCI	0	7399	343	Okoslavci	R 09x4	1132	14	994	9	66	32	12	2	3
2010	RT	941	1541	VIDEM - GRABONOŠ	0	7399	343	Okoslavci	R 09x4	1130	14	992	9	66	32	12	2	3
2011	RT	941	1541	GRABONOŠ-RADENCI	0	7399	343	Kapelski Vrh	QLD3	1986	25	1743	16	116	56	21	4	5
2012	RT	941	1541	GRABONOŠ-RADENCI	0	7399	343	Kapelski Vrh	QLD	1955	39	1662	11	85	100	43	7	8
2013	RT	941	1541	GRABONOŠ-RADENCI	0	7399	343	Kapelski Vrh	QLD5	1912	34	1701	12	87	49	21	4	4
2014	RT	941	1541	GRABONOŠ-RADENCI	0	7399	343	Kapelski Vrh	QLD5	1939	35	1717	14	88	53	23	5	4
2015	RT	941	1541	GRABONOŠ-RADENCI	0	7399	343	Kapelski Vrh	QLD5	1965	36	1740	13	89	54	24	5	4
Leto	Kat. ceste	Štev. ceste	Štev. odseka	Prometni odsek	Stac. začetka	Stac. konca	Števno mesto	Ime števnege mesta	Tip štetja	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebn. vozila	Avtobusi	Lah. tov. < 3,5t	Sr. tov. 3,5-7t	Tež. tov. nad 7t	Tov. s prik.	Vlačilci
2008	R1	235	0317	RADENCI - PETANJCI	0	2047	446	Petanjci	QLD3	5911	5	5241	66	286	143	92	31	47
2009	R1	235	0317	RADENCI - PETANJCI	0	2047	446	Petanjci	QLD3	4798	4	4267	54	232	116	90	15	20
2010	R1	235	0317	RADENCI - PETANJCI	0	2047	446	Petanjci	QLD3	4826	67	4190	46	325	88	56	21	33
2011	R1	235	0317	RADENCI - PETANJCI	0	2047	446	Petanjci	QLD6	4772	41	4200	51	274	64	73	28	41
2012	R1	235	0317	RADENCI - PETANJCI	0	2047	446	Petanjci	QLD6	4581	40	4032	49	267	57	65	29	42
2013	R1	235	0317	RADENCI - PETANJCI	0	2047	446	Petanjci	QLD6	4529	36	3993	51	251	56	63	30	49
2014	R1	235	0317	RADENCI - PETANJCI	0	2047	446	Petanjci	QLD6	4600	40	4035	53	257	55	75	31	54
2015	R1	235	0317	RADENCI - PETANJCI	0	2047	446	Petanjci	QLD6	4603	37	4041	57	264	49	73	30	52
Leto	Kat. ceste	Štev. ceste	Štev. odseka	Prometni odsek	Stac. začetka	Stac. konca	Števno mesto	Ime števnege mesta	Tip štetja	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebn. vozila	Avtobusi	Lah. tov. < 3,5t	Sr. tov. 3,5-7t	Tež. tov. nad 7t	Tov. s prik.	Vlačilci
2008	R1	230	0366	GORNJA RADGONA - RADENCI	0	5680	86	Šratovci	QLD6	6500	7	5711	79	337	93	122	58	93
2009	R0	230	0366	GORNJA RADGONA - RADENCI	0	5680	86	Šratovci	QLD6	6670	52	5769	73	370	100	128	66	112
2010	R1	230	0366	GORNJA RADGONA - RADENCI	0	5680	86	Šratovci	QLD6	6731	46	5856	67	363	96	127	60	116
2011	R1	230	0366	GORNJA RADGONA - RADENCI	0	5680	86	Šratovci	QLD6	6697	51	5813	63	363	95	121	61	130
2012	R1	230	0366	GORNJA RADGONA - RADENCI	0	5680	86	Šratovci	QLD6	6558	48	5719	59	352	77	111	58	134
2013	R1	230	0366	GORNJA RADGONA - RADENCI	0	5680	86	Šratovci	QLD	6536	49	5722	59	352	71	104	53	126
2014	R1	230	0366	GORNJA RADGONA - RADENCI	0	5680	86	Šratovci	QLTC8	6702	64	5773	59	405	113	100	51	137
2015	R1	230	0366	GORNJA RADGONA - RADENCI	0	5680	86	Šratovci	QLTC8	6675	58	5780	61	397	107	95	49	128

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE RADENCI



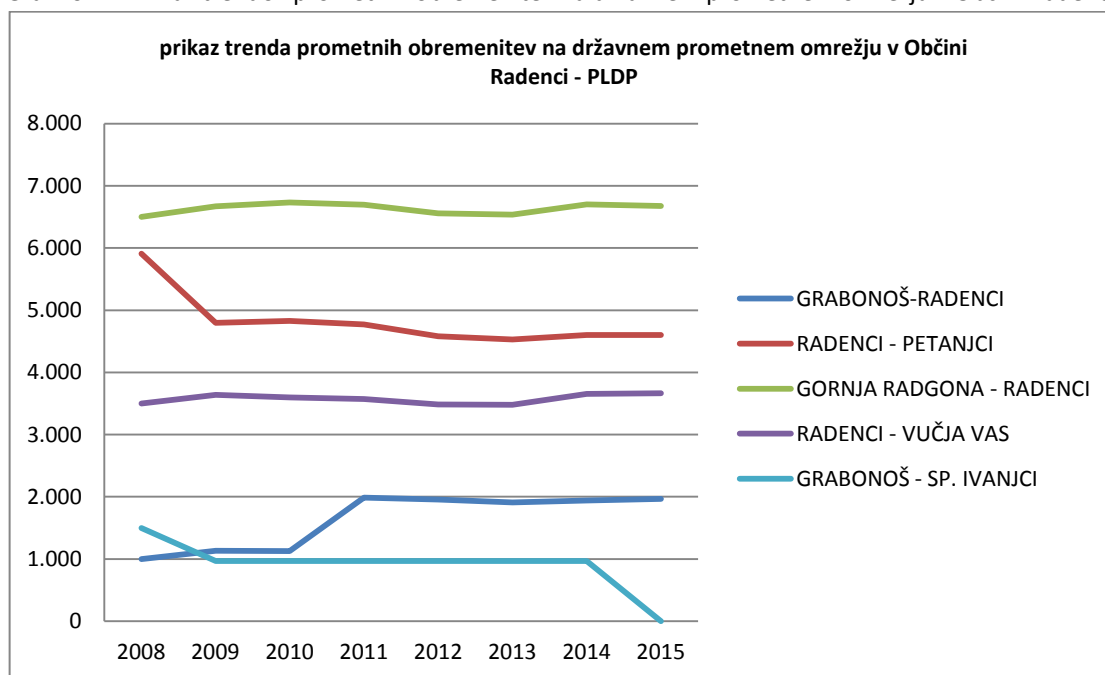
Leto	Kat. ceste	Štev. ceste	Štev. odseka	Prometni odsek	Stac. začetka	Stac. konca	Števno mesto	Ime števnege mesta	Tip štetja	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebn. vozila	Avtobusi	Lah. tov. < 3,5t	Sr. tov. 3,5-7t	Tež. tov. nad 7t	Tov. s prik.	Vlačilci
2008	R1	230	1308	RADENCI - VUČJA VAS	0	7803	352	Radenci	QLD6	3500	6	3092	20	171	45	57	42	67
2009	R0	230	1308	RADENCI - VUČJA VAS	0	7803	352	Radenci	QLD6	3637	38	3149	19	194	48	61	48	80
2010	R1	230	1308	RADENCI - VUČJA VAS	0	7803	352	Radenci	QLD6	3600	33	3091	19	197	50	66	53	91
2011	R1	230	1308	RADENCI - VUČJA VAS	0	7803	352	Radenci	QLD6	3573	35	3050	16	200	51	66	55	100
2012	R1	230	1308	RADENCI - VUČJA VAS	0	7803	352	Radenci	QLD6	3484	32	2997	15	190	42	60	47	101
2013	R1	230	1308	RADENCI - VUČJA VAS	0	7803	352	Radenci	QLD*	3482	33	3010	14	199	40	56	42	88
2014	R1	230	1308	RADENCI - VUČJA VAS	0	7803	352	Radenci	QLTC10	3653	44	3099	13	234	67	58	36	102
2015	R1	230	1308	RADENCI - VUČJA VAS	0	7803	352	Radenci	QLTC10	3664	44	3109	16	241	64	54	36	100
Leto	Kat. ceste	Štev. ceste	Štev. odseka	Prometni odsek	Stac. začetka	Stac. konca	Števno mesto	Ime števnege mesta	Tip štetja	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebn. vozila	Avtobusi	Lah. tov. < 3,5t	Sr. tov. 3,5-7t	Tež. tov. nad 7t	Tov. s prik.	Vlačilci
2008	R3	714	2806	GRABONOŠ - SP. IVANJCI	0	2170	P	privzeto	P	1500	10	1330	15	120	10	5	4	6
2009	R3	714	2806	GRABONOŠ - SP. IVANJCI	0	2170	594	Spodnji Ivanjci - 1	R 09x4	968	15	839	10	56	26	13	5	4
2010	R3	714	2806	GRABONOŠ - SP. IVANJCI	0	2170	594	Spodnji Ivanjci - 1	R 09x4	970	15	841	10	56	26	13	5	4
2011	R3	714	2806	GRABONOŠ - SP. IVANJCI	0	2170	594	Spodnji Ivanjci - 1	R 09x4	970	15	841	10	56	26	13	5	4
2012	R3	714	2806	GRABONOŠ - SP. IVANJCI	0	2170	594	Spodnji Ivanjci - 1	R 09x4	970	15	841	10	56	26	13	5	4
2013	R3	714	2806	GRABONOŠ - SP. IVANJCI	0	2170	594	Spodnji Ivanjci - 1	R 09x4	970	15	841	10	56	26	13	5	4
2014	R3	714	2806	GRABONOŠ - SP. IVANJCI	0	2170	594	Spodnji Ivanjci - 1	ROČNO	970	15	841	10	56	26	13	5	4
2015				NI PODATKA				Spodnji Ivanjci - 1										

Vir: Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo



Iz podatkov je razvidno, da so prometne obremenitve približno enakovredne skozi celotno opazovano obdobje, brez izrazitejših letnih oscilacij. Izjema je cesta RT-941 Grabonoš – Radenci, kjer se je promet povečal za skoraj 100%. Razloge za tovrstno povečanje prometnih obremenitev lahko najdemo v spremenjenem načinu štetja prometnih obremenitev, ki se od leta 2011 opravlja z avtomatskim merilcem prometnih obremenitev in v tem, da cesta predstavlja bližnjo povezavo do avtoceste.

Grafikon 7: Prikaz trendov prometnih obremenitev na državnem prometnem omrežju v Občini Radenci



*za cestni odsek Grabonoš – Spodnji Ivanjci za leto 2015 ni podatka

3.8 MOTORIZACIJA

Na dan 31.12.2015 je bilo na območju Občine Radenci registriranih 3.747 vozil, kar je 0,26 % vseh registriranih vozil v Republiki Sloveniji. V vseh kategorijah vozil, razen tovorna motorna vozila, je število vozil na prebivalca večje od slovenskega povprečja. Glede na število je pričakovano največ osebnih in specialnih osebnih avtomobilov (74,65%), sledijo jim kolesa z motorjem in motorna kolesa.

Tabela 13: Podatki o registriranih vozilih v občini in Republiki Sloveniji, na dan 31.12.2015

	Občina Radenci		Republika Slovenija	
	2015	Na prebivalca	2015	Na prebivalca
Število prebivalcev		5.138		2.064.188
Vozila - SKUPAJ	3.747	0,73	1.437.531	0,70
Motorna vozila	3.629	0,71	1.395.426	0,68
<i>kolesa z motorjem</i>	139	0,03	42.216	0,02
<i>motorna kolesa</i>	169	0,03	58.083	0,03
<i>osebni avtomobili in specialni osebni avtomobili</i>	2.797	0,54	1.087.686	0,53

*nadaljevanje tabele



*nadaljevanje tabele

<i>avtobusi</i>	0	0,00	2.631	0,00
<i>tovorna motorna vozila</i>	185	0,04	97.458	0,05
Priklopna vozila	118	0,02	42.105	0,02
<i>tovorna priklopna vozila</i>	73	0,01	28.815	0,01
<i>bivalni priklopniki</i>	13	0,00	6.253	0,00
<i>traktorski priklopniki</i>	32	0,01	7.037	0,00

Vir: Statistični urad Republike Slovenije

3.9 JAVNI POTNIŠKI PROMET

3.9.1 Šolski prevozi

Šolske prevoze/razvoze na območju Občine Radenci za šolsko leto 2016/2017, izvaja podjetje AVTOBUSNI PROMET Murska Sobota d.d., ki je bilo uspešno na javnem razpisu za opravljanje tovrstnih prevozov. V okolihu delujeta dve Osnovni šoli, Osnovna šola Kajetana Koviča Radenci in Osnovna šola Kapela. Šolski avtobusni prevoz je organiziran le v okviru Osnovne šole Kapela, ki tudi sicer pokriva večje geografsko področje. Podatki so povzeti iz spletne strani Osnovne šole Kapela.

Po podatkih, zbranih za Osnovno šolo Kapela, vozita v jutranjih urah dva avtobusa in sicer po različnih linijah:

- Linija 1: Hrastje-Mota – Murščak – Rožički Vrh – Kapela Šola. Na tej liniji dnevno vstopi 23 otrok, največ v Murščaku (9).
- Linija 2: Janežev Vrh – Očeslavci – Okoslavci – Kapela Šola. Na tej liniji dnevno vstopi 31 otrok, največ v Janeževem Vrh (11).

Iz šole popoldan vozijo trije avtobusi:

- Linija 1: Kapela šola – Janežev Vrh – Očeslavci – Okoslavci – Radenci. Iz šole se pelje 7 otrok (štirje izstopijo v Radencih in trije na Račkem Vrh).
- Linija 2: Kapela šola – Hrastje-Mota – Murščak – Rožički Vrh. Ni podatka o številu otrok.
- Linija 3: Kapela šola – Hrastje-Mota – Murščak – Rožički Vrh – Kapela – Janežev Vrh – Okoslavci – Radenci (krožna vožnja). Na tej liniji dnevno vstopi skupaj 10 otrok (izstopajo na Murskem Vrh, Kobilščaku, Hrašenskem Vrh in v Zgornjem Kocjanu).

3.9.2 Javni lokalni avtobusni promet

Linije javnega potniškega prometa so urejene in speljane po državnih cestah, ugodne pa so predvsem ob delavnikih do večjih središč (Maribor, Murska Sobota, Ljutomer), slabša pa je frekvenca ob vikendih in do krajev, ki ležijo višje v gričevnatem svetu občine. Avtobusni promet je omogočen v večini naselij ob glavni prometnici.



Osrednja avtobusna postaja z urejenim varnejšim dostopom leži v centru naselja Radenci, vendar je kljub temu potrebna rekonstrukcije. Ostala postajališča ob državnih cestah večinoma nimajo urejenih postajališč.

3.9.3 Železniški promet

Na območju občine poteka trasa regionalne enotirne železniške proge Ljutomer – Gornja Radgona. Po njej se pretežno odvija tovorni promet. Industrijski tir ima končno postajališče v gospodarski coni Boračeva. Skladno z Nacionalnim programom razvoja Slovenske železniške infrastrukture (Ur.l. RS, št. 13/96) je za obstoječe proge predvidena obnova in gradnja izven nivojskih križanj cest s progo.



3.10 MIRUJOČI PROMET

Občina Radenci že spodbuja enovit sistem urejanja parkirnih mest ob javnih cestah v skladu z normativi glede na vrsto in obseg dejavnosti. Teži k temu, da bo število parkirnih mest zadovoljilo vse potrebe, tako za uporabnike novogradenj kot neposredno okolico. V določeni meri je potrebno obstoječe parkirne površine ustrezno rekonstruirati, obnoviti ter talno in prometno označiti.

3.11 KOLESARSKI IN PEŠ PROMET

Kolesarjem je že na voljo veliko kolesarskih poti, občina pa med drugim že načrtuje kolesarsko omrežje, ki se bo vključilo v državno kolesarsko omrežje. Občina že načrtuje izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje, zagotoviti želi sklenjeno mrežo pločnikov in kolesarskih stez, ki bodo pešcem in kolesarjem omogočali varno pešačenje in kolesarjenje.

Kolesarsko omrežje v občini je že precej razvejano, kar prikazujejo spodaj navedene kolesarske poti, ki športne navdušence razvajajo z lepo izbiro po bližnji in širši okolici Pomurja.

Tura 1: Z biciklom kre Mure

Tura 2: Pot Traminca

Tura 3: Murska kolesarska pot

Tura 4: Pot iskanja zakladov

Kolesarska pot 1:

- Dolga pot (Radenci – Paričjak – Janežev Vrh – Orehovci – Gornja Radgona – Radenci) – 15,5 km
- Srednja pot (Radenci – Paričjak – Janežev Vrh – Orehovci – Boračeva – Radenci) – 12,1 km
- Kratka pot (Radenci – Paričjak – Janežev Vrh – Boračeva – Radenci) – 8,8 km
- Kolesarska pot 2:
- Dolga pot (Radenci – Hrastje-Mota – Vučja Vas – Bučečovci – Hrašenski Vrh – Paričjak – Radenci) – 20,8 km
- Kratka pot (Radenci – Hrastje-Mota – Paričjak – Radenci) – 10,4 km
- Kolesarska pot 3:
- Radenci – Hrastje-Mota – Vučja Vas – Kupetinci – Slaptinci – Sveti Jurij – Grabonoš – Paričjak – Radenci
- Kolesarska pot 4:
- Radenci – Paričjak – Okoslavci – Gornji Ivanjci – Radvenci – Plitvički Vrh – Lomanoše – Gornja Radgona – Šratovci – Radenci
- Kolesarska pot 5:
- Pot 1 (Radenci – Hrastje-Mota – Dragotinci – Sveti Jurij – Grabonoš – Janežev Vrh – Ptujška cesta – Boračeva – Radenci) – 28 km



- Pot 2 (Radenci – Paričjak – Grabonoš – Cogetinci – Komarnica – Kunova – Sp. Ivanjci – Ptujška cesta - Radenci) – 28,3 km

Rekreacijske poti namenjene hoji in teku:

- Trim steza (nahaja se v Radencih in je dolga 2,2 – 3 km)
- Cooperjev test (2,4 km dolga proga je namenjena testu lastne kondicijske pripravljenosti)
- Sprehajalna pot Radenci – Hrastje-Mota
- Pot med vrelci življenja (10 vrelcev)
- Gozd zaljubljenih dreves
- Atilova pot (krajša pot je dolga 4 km, daljša 5,5 km)

3.12 PROMETNA VARNOST

3.12.1 Načrt varnih šolskih poti

Osnovna šola Radenci obsega naslednja naselja: Radenci, Rihtarovci, Boračeva, Turjanci in Šratovci.

V šolskem letu 2015/2016 so se učenci v sodelovanju s Policijsko postajo Radenci spoznavali z varnostjo v cestno-prometnem režimu. Projekt je zajemal varno pot v šolo, uporabo varnostnega pasu in varnost pešcev v prometu (otrokom v pomoč je bila izdana publikacija "Policist Leon svetuje").

Slika 9: Prikaz prometnih označb varnih šolskih poti



Vir: www.google.si

Šolski okoliš OŠ Kapela obsega naselja: Hrastje Mota, Hrašenski Vrh, Janžev Vrh, Kapelski Vrh, Kocjan, Kobilščak, Melanjski Vrh, Murščak, Murski Vrh, Okoslavci, Paričjak, Rački Vrh, Radenski Vrh, Spodnji Kocjan, Zgornji Kocjan, Turjanski Vrh, Žrnova.



V publikaciji OŠ Kapela za šolsko leto 2016/2017 je zapisano nekaj ključnih pravil o prometni varnosti na poti v šolo:

- V šolo se odpravi pravočasno in hodi po najvarnejši poti.
- Če na poti ni pločnika, hodi po levi strani ceste (proti vozečim avtomobilom).
- Cesto prečkaj skrajno previdno in z normalnim korakom.
- Ponoči ali ob zmanjšani vidljivosti bodi viden, nosi oblačila v živih barvah in kresničko.
- Kresničko pripni na desni žep.
- Učenci 1. razreda nosite rumeno rutico.
- Kolesarji imejte pri vožnji na glavi čelado.
- Vsako kolo mora biti opremljeno z zavorami, lučjo, odsevniki in zvoncem.
- Ko čakaš na avtobus, se spomni na svojo varnost in varnost svojih sošolcev.
- Primerno obnašanje na avtobusih sodi tudi k varni poti v šolo.

Po Zakonu o varnosti cestnega prometa (80. čl.) morajo imeti otroci 1. razreda osnovne šole na poti v šolo in domov spremstvo. Spremljevalci so lahko tudi otroci, stari od 10 – 14 let, če to dovolijo otrokovi starši.

3.12.2 Analiza prometnih nesreč (od 1.1.2006 – 1.1.2016)

Statistika desetletnega obdobja (med 1.1.2006 in 1.1.2016), ki je povzeta iz podatkov Agencije za varnost prometa, beleži 420 prometnih nesreč. Izmed vseh se jih je 299 (71%) končalo brez telesnih poškodb, 108 z lažjimi telesnimi poškodbami, 10 s hujšimi, tri pa so bile usodne.

Ostali zabeleženi podatki za isto obdobje so prikazani spodaj v tabelah.

Tabela 14: Število nesreč glede na vzrok nesreče

Vzrok nesreče	Število	Delež (%)
nepravilna smer/stran vožnje	102	24%
neprilagojena hitrost	88	21%
premiki z vozilom	77	18%
ostalo	50	12%
neupoštevanje pravil prednosti	47	11%
neustrezna varnostna razdalja	30	7%
nepravilno prehitevanje	19	5%
nepravilnosti v tovoru	4	1%
nepravilnosti na cesti	2	0%
nepravilnosti pešca	1	0%
SKUPAJ	420	

Najpogostejši vzrok prometnih nesreč je bila nepravilna smer oz. stran vožnje, sledi pa ji neprilagojena hitrost. Pogoji, v katerih so se prometne nesreče dogajale, so bili večinoma normalni (jasno vreme, brez posebnosti). Prevladujejo nesreče na cestah I. reda, ki so se končale z bočnim ali čelnim trčenjem, oplazenjem ali trkom v stoječe vozilo.



Tabela 15: Število nesreč glede na prometne obremenitve v času nesreče

Promet	Število	Delež (%)
Normalen	278	66%
Reden	77	18%
Gost	52	12%
Neznano	12	3%
Zastoji	1	0%
Skupaj	420	

Tabela 16: Število nesreč glede na lokacijo nesreče

Naselje	Število	Delež (%)
V naselju	349	83%
Izven naselja	71	17%
Skupaj	420	

Tabela 17: Število nesreče glede na kraj nesreče

Kraj	Število	Delež (%)
Cesta	310	74%
Parkirišče	36	9%
Naravno okolje	10	2%
Križišče	3	1%
Ostalo	61	15%
Skupaj	420	

Tabela 18: Število nesreč glede na vrsto ceste

Vrsta ceste	Število	Delež (%)
Glavna cesta i. Reda	107	25%
Regionalna cesta i. Reda	85	20%
Naselje z uličnim sistemom	52	12%
Turistična cesta	52	12%
Naselje brez uličnega sistema	45	11%
Regionalna cesta iii. Reda	38	9%
Lokalna cesta	35	8%
Avtocesta	6	1%
Skupaj	420	

Tabela 19: Število nesreč glede na tip nesreče

Tip nesreče	Število	Delež (%)
Bočno trčenje	80	19%
Oplazenje	79	19%
Trčenje v objekt	64	15%
Trčenje v stoječe vozilo	53	13%
Nalet	38	9%
Čelno trčenje	34	8%
Povozitev živali	22	5%
Prevrnitev vozila	18	4%
Povozitev pešca	3	1%
Ostalo	29	7%
Skupaj	420	



Tabela 20: Število nesreč glede na vremenske pogoje v času nesreče

Vreme	Število	Delež (%)
Jasno	218	52%
Oblačno	135	32%
Deževno	35	8%
Sneg	15	4%
Megla	11	3%
Neznano	5	1%
Veter	1	0%
Skupaj	420	

Tabela 21: Število nesreč glede na cestni odsek regionalne ceste

Cesta	Cestni odsek (št.)	Število
Radenci - Vučja vas	1308	113
Videm - Radenci	1541	67
Gornja Radgona - Radenci	0366	56
Sp. Ivanjci - Gornja Radgona	2807	19
Radenci	1164	17
Radenci - Petanjci	0317	12
Sv. Jurij ob Ščavnici - Vučja vas	0809	6
Rondo Radenci	1606	3

Največ nesreč (113) se je zgodilo na cesti Radenci - Vučja vas (cestni odsek št. 1308), sledita pa ji cesti Videm – Radenci (cestni odsek št. 1541) in Gornja Radgona – Radenci (cestni odsek št. 0366), obe z več kot 50 nesrečami v zadnjih desetih letih.

Glede na celotno pomursko regijo se je v Občini Radenci zgodilo 4% vseh prometnih nesreč, do katerih je prišlo v zadnjih 10. letih.

Občina Radenci ima v povprečju nekoliko nižji delež nesreč kot celotno Pomurje skupaj. V občini Radenci to pomeni 8 nesreč na 100 prebivalcev, na območju celotnega Pomurja pa 9 nesreč na 100 prebivalcev.

3.13 MNENJE JAVNOSTI

3.13.1 Analiza anketnega vprašalnika – širša javnost

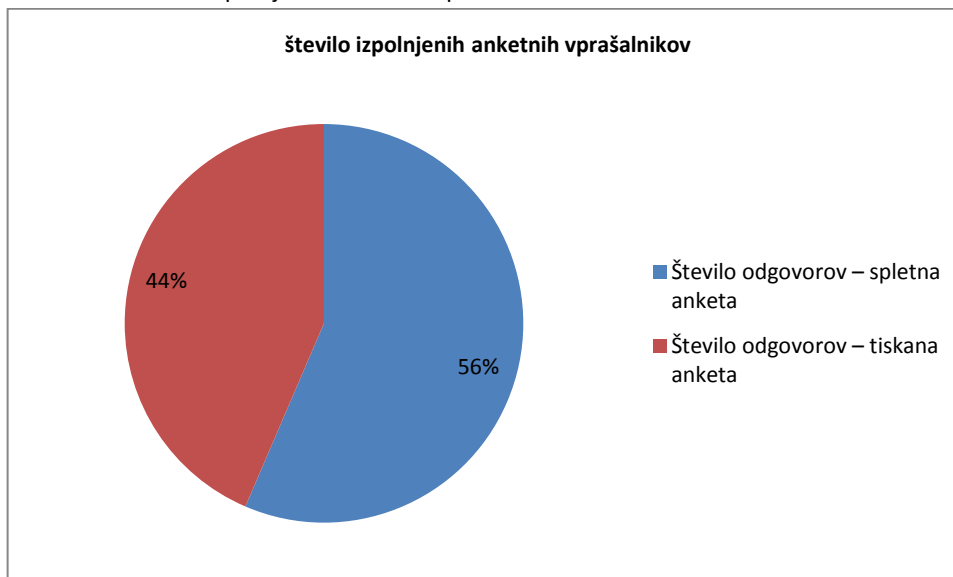
3.13.1.1 Osnovne informacije

Pripravljen je bil vprašalnik, sestavljen iz 15 vprašanj, vključujoč podvprašanja. Vprašalnik je bil 26.10.2016 objavljen na spletnih straneh občine ter v novembru 2016 tudi v Informatorju, občinskem glasilu Občine Radenci. Odgovori so se sprejemali do 26.11.2016, t.j. 30 koledarskih dni od objave ankete.



Ustrezno¹ je bilo izpolnjenih 124 vprašalnikov, od tega 70 v elektronski obliki in 54 v pisni obliki.

Grafikon 8: Število izpolnjenih anketnih vprašalnikov



Skupno je na povezavo do spletne ankete kliknilo 201 oseba. Od tega jih je 85 nadaljevalo na anketni vprašalnik. Od teh 85 jih je 76 začelo reševati anketo. 70 jih odgovorilo na vsaj eno vprašanje (ustrezni odgovori), 58 pa jih je v celoti izpolnilo anketo.

V nadaljevanju se nahaja povzetek ustrezno izpolnjenih vprašalnikov.

3.13.1.2 Analiza prejetih odgovorov

- **Vprašanje št. 1: Živim v naselju:**

Tabelarični prikaz:

Tabela 22: Kraj bivanja

Naselje	Skupno število odgovorov	Število odgovorov – spletna anketa	Število odgovorov – tiskana anketa	% prejetih odgovorov
Boračeva	11	8	3	8,87%
Hrastje-Mota	4	3	1	3,23%
Hrašenski Vrh	0	0		0,00%
Janežev Vrh	7	2	5	5,65%
Kapelski Vrh	11	2	9	8,87%

*nadaljevanje tabele

¹ Ustrezne enote so tiste ankete, kjer je anketiranec odgovoril vsaj na eno vprašanje. V vseh analizah so privzeto vključene le ustrezne enote.

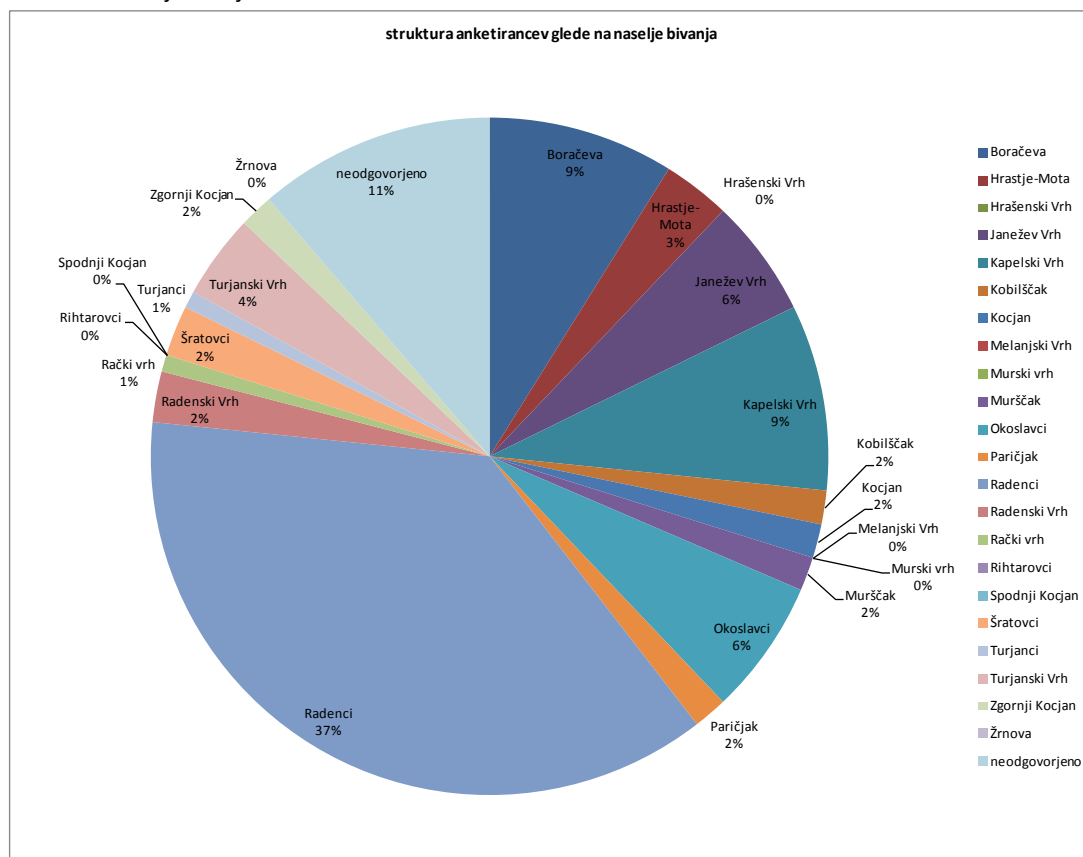


*nadaljevanje tabele

Kobilščak	2	1	1	1,61%
Kocjan	2	1	1	1,61%
Melanjski Vrh	0	0		0,00%
Murski vrh	0	0		0,00%
Murščak	2	1	1	1,61%
Okoslavci	8	5	3	6,45%
Paričjak	2	2		1,61%
Radenci	46	35	11	37,10%
Radenski Vrh	3	3		2,42%
Rački vrh	1	0	1	0,81%
Rihtarovci	0	0		0,00%
Spodnji Kocjan	0	0		0,00%
Šratovci	3	3		2,42%
Turjanci	1	1		0,81%
Turjanski Vrh	5	1	4	4,03%
Zgornji Kocjan	2	1	1	1,61%
Žrnova	0	0		0,00%
neodgovorjeno	14	1	13	11,29%
Skupaj	124	70	54	100,00%

Grafični prikaz:

Grafikon 9: Kraj bivanja





Zaključek:

Razpršenost odgovorov glede kraja bivanja anketiranih oseb je zelo podobna dejanski poselitveni razdelitvi prebivalcev Občine Radenci. Največ ustreznih odgovorov je prišlo od anketirancev, ki prebivajo v naselju Radenci (37,1%), sledita pa naselji Kapelski Vrh in Boračeva (8,87%). 14 anketirancev (11,3%) ni navedlo naselja v katerem bivajo.

- **Vprašanje št. 2: Starost:**

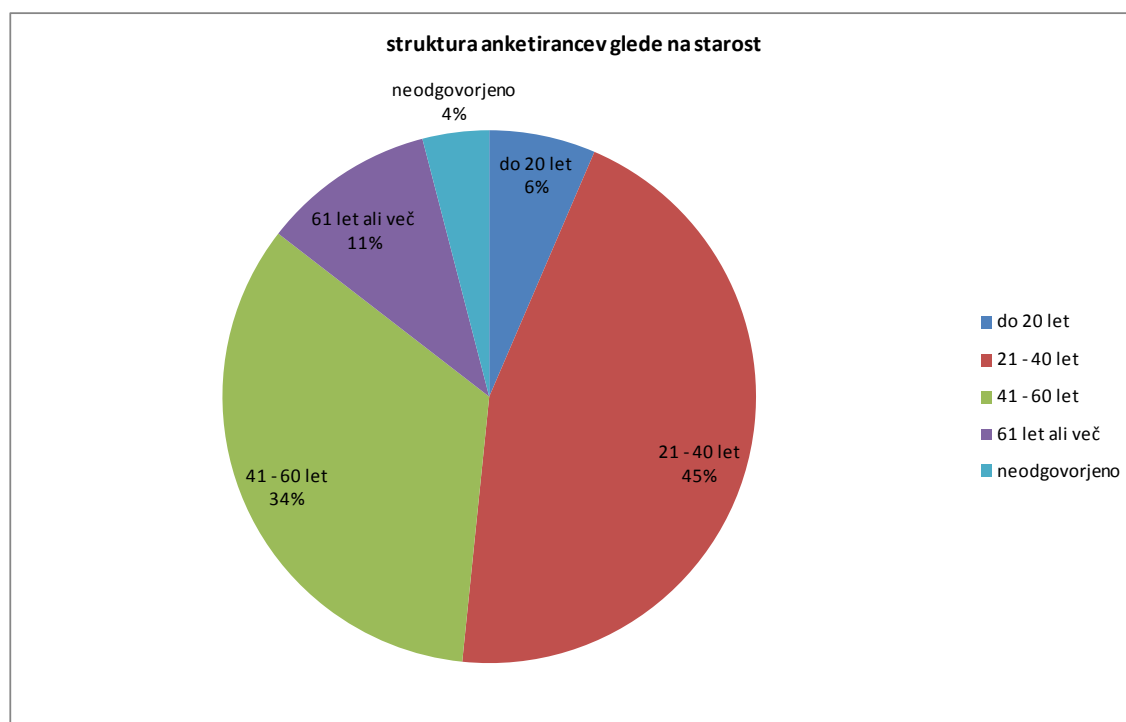
Tabelarni prikaz:

Tabela 23: Starost

Starost	Število odgovorov	% skupnih odgovorov
do 20 let	8	6,45%
21 - 40 let	56	45,16%
41 - 60 let	42	33,87%
61 let ali več	13	10,48%
Skupaj	5	4,03%

Grafični prikaz:

Grafikon 10: Starost





Zaključek:

Skoraj polovica anketirancev pripada starostni skupini od 21 do 40 let (45,2%), sledita ji starostna skupina od 41 do 60 let (33,9%) in starostna skupina nad 61 let (10,5%). V najštevilčnejši starostni skupini je razvidna delitev odgovorov v razmerju 55,4% elektronsko in 44,6% pisno, v kategoriji do 20 let v razmerju 87,5% elektronsko in 12,5% pisno, v kategoriji nad 61 let pa je 92,3% anketirancev na anketo odgovorilo pisno in 7,7% preko spletne ankete. 5 oseb ni podalo podatka o svoji starosti.

• Vprašanje št. 3: Trenutni status:

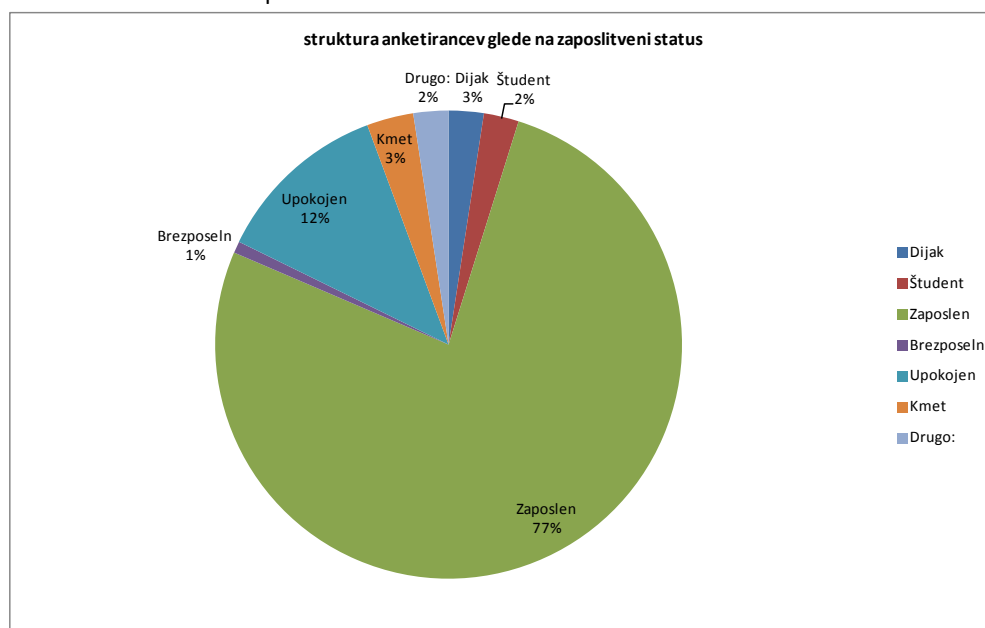
Tabelarni prikaz:

Tabela 24: Trenutni zaposlitveni status

Trenutni zaposlitveni status	Število odgovorov	% skupnih odgovorov
Dijak	3	2,42%
Študent	3	2,42%
Zaposlen	95	76,61%
Brezposeln	1	0,81%
Upokojen	15	12,10%
Kmet	4	3,23%
Drugo	3	2,42%
Skupaj	124	100,00%

Grafični prikaz:

Grafikon 11: Trenutni zaposlitveni status





Zaključek:

Struktura odgovorov glede na zaposlitveni status je v korelaciji s starostno strukturo odgovarjajočih. Večjih del anketirancev je zaposlenih. Vsi anketiranci so odgovorili na vprašanje trenutnega zaposlitvenega statusa.

- **Vprašanje št. 4: Imam posebne gibalne ovire**

Tekstovna analiza:

2,4% odgovarjajočih (3-je anketiranci) ima posebne gibalne ovire in hkrati tudi visoke zahteve glede vrste in načina opravljanja vsakdanjih poti. Danes živi v Evropi 15 do 20 odstotkov ljudi, ki zaradi slepote, slabovidnosti, gluhotе ali naglušnosti, telesnih poškodb ali drugih osebnih okoliščin potrebujejo tehnične in druge pripomočke, prilagojene okolju, ali pomoč druge osebe. Obseg prebivalstva, ki potrebuje pomoč v vsakdanjem življenju, se tudi zaradi staranja prebivalstva strmo povečuje. Iz tega razloga je pričakovati, da je delež gibalno oviranih realno večji, kot ga izkazujejo rezultati ankete. 2 osebi na vprašanje nista podali odgovora.

- **Vprašanje št. 5: Moje najpomembnejše vsakodnevne potovalne navade/potrebe**

Pri tem vprašanju so anketiranci lahko izbrali več odgovorov. Anketiranci so tako skupno podali 517 odgovorov.

Tabelarični prikaz:

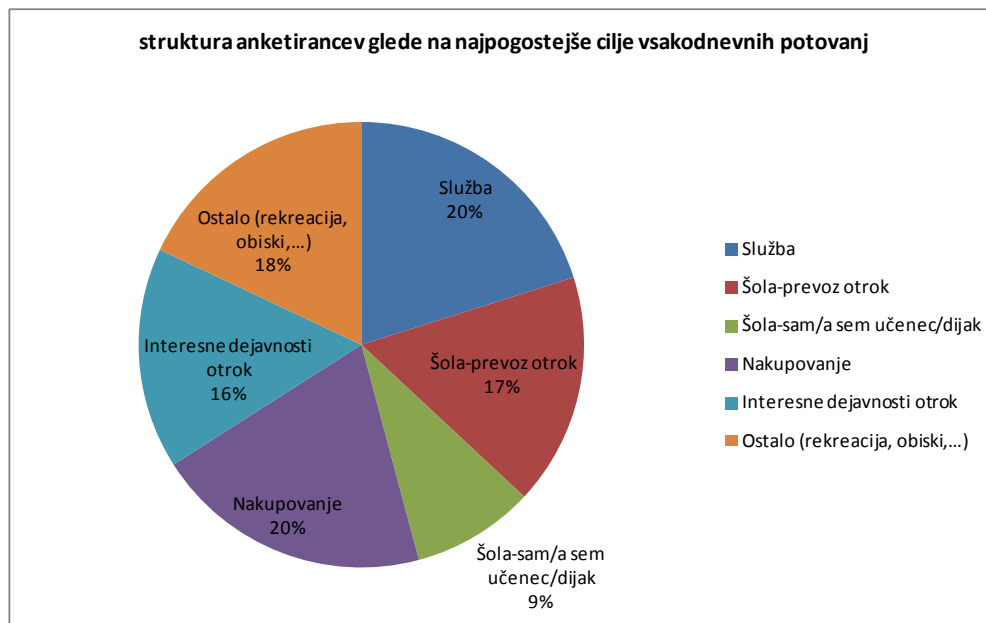
Tabela 25: Najpomembnejše vsakodnevne potovalne navade/potrebe

Cilj vsakodnevnih potovanj	Skupno število odgovorov	% prejetih odgovorov
Služba	104	20,12%
Šola-prevoz otrok	87	16,83%
Šola-sam/a sem učenec/dijak	46	8,90%
Nakupovanje	104	20,12%
Interesne dejavnosti otrok	83	16,05%
Ostalo (rekreacija, obiski,...)	93	17,99%
Skupaj	517	100,00%



Grafični prikaz:

Grafikon 12: Najpomembnejše potovalne navade/potrebe



Zaključek:

Nakupovanje in služba sta najpogostejša cilja vsakodnevnih potovanj, vendar so relativno blizu tudi ostali odgovori. 58% potovanj v službo ima cilj izven občine Radenci. Obenem je potrebno izpostaviti, da se 50% nakupovanj opravi znotraj občine Radenci.

• Vprašanje št. 6: Pogostost uporabe prevoznih sredstev

Pri tem vprašanju so anketiranci lahko izbrali več odgovorov. Anketiranci so skupno podali 741 odgovorov.

Tabelarični prikaz:

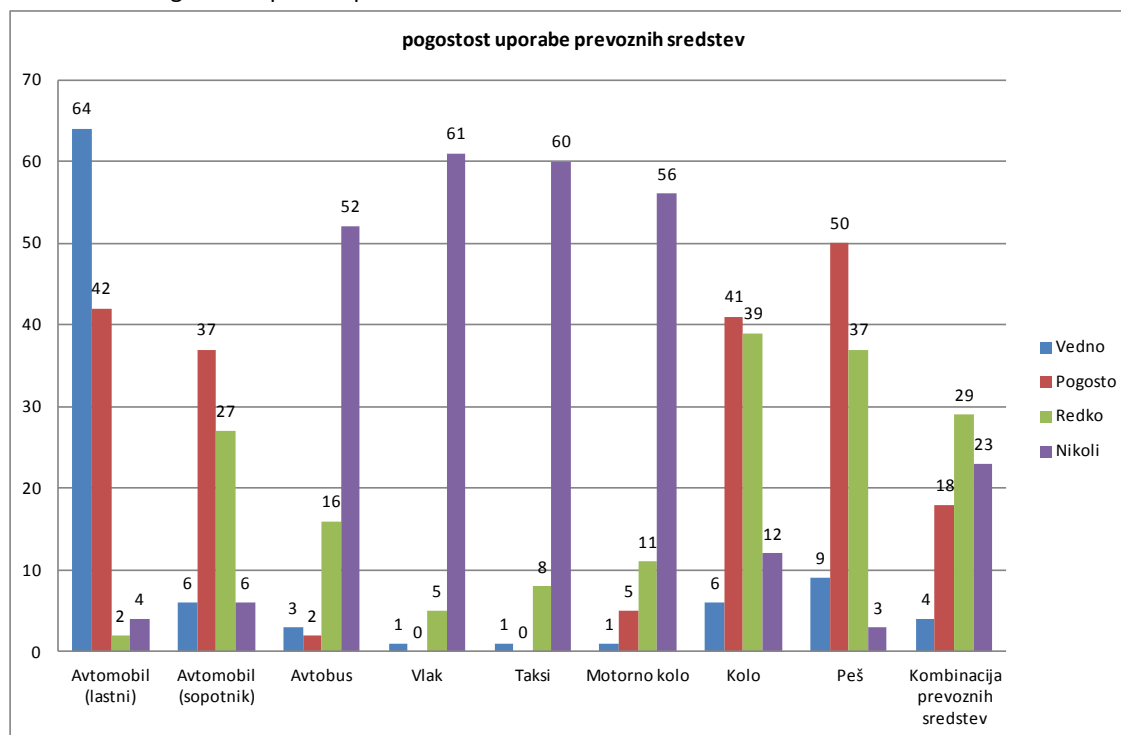
Tabela 26: Pogostost uporabe prevoznih sredstev

Prevozno sredstvo	Število odgovorov				
	Skupaj	Vedno	Pogosto	Redko	Nikoli
Avtomobil (lastni)	112	64	42	2	4
Avtomobil (sopotnik)	76	6	37	27	6
Avtobus	73	3	2	16	52
Vlak	67	1	0	5	61
Taksi	69	1	0	8	60
Motorno kolo	73	1	5	11	56
Kolo	98	6	41	39	12
Peš	99	9	50	37	3
Kombinacija prevoznih sredstev	74	4	18	29	23
Skupaj:	741	95	195	174	277



Grafični prikaz:

Grafikon 13: Pogostost uporabe prevoznih sredstev



Zaključek:

Od vseh anketirancev, ki uporabljajo lasten avtomobil, le tega vedno ali pogosto uporablja kar 94,6% vprašanih. Predvsem je problematična izredno nizka stopnja redne uporabe javnega prevoza. Na drugi strani je spodbudna dokaj visoka stopnja pogoste uporabe nemotoriziranih prevoznih sredstev, kolesa in hoje.

• Vprašanje št. 7: Ocena stanja peš prometa.

Pri tem vprašanju so anketiranci ocenjevali stanje peš prometa v občini Radenci. Na vprašanje so odgovorili z več odgovori. Anketiranci so skupno podali 563 odgovorov.

Tabelarni prikaz:

Tabela 27: Ocena stanja peš prometa

	Število odgovorov				
	Skupaj	Zelo dobro	Dobro	Slabo	Zelo slabo
Zagotovljen varen peš promet	117	10	37	25	45
Urejenost pločnikov v naselju	111	6	34	26	45
Ustreznost, označenost pločnikov do šole, trgovine, zdravnika	114	9	39	31	35

*nadaljevanje tabele

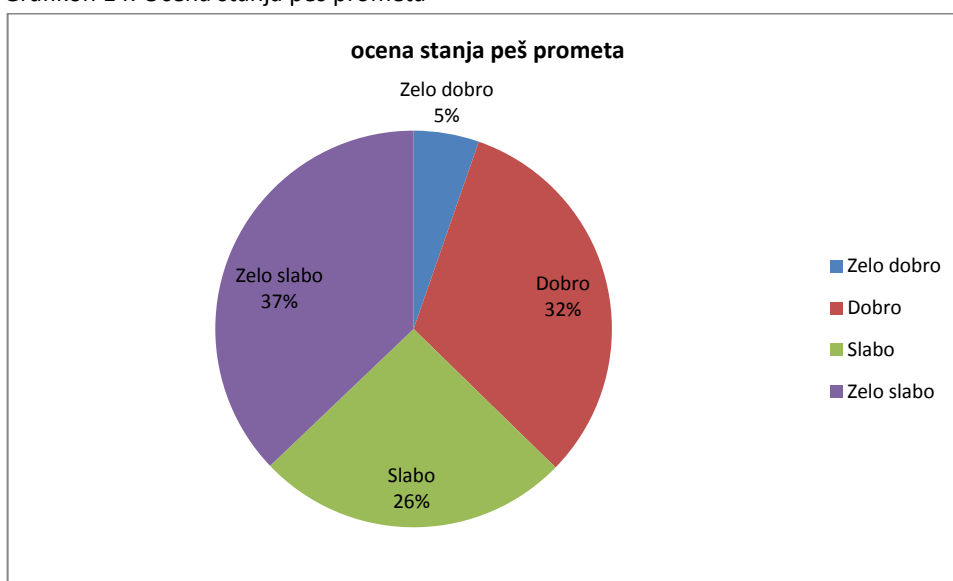


*nadaljevanje tabele

Primerna lokacija prehodov za pešce	114	3	46	26	39
Prilagojenost pločnikov starejšim in invalidom	107	2	24	36	45
Skupaj:	563	30	180	144	209

Grafični prikaz:

Grafikon 14: Ocena stanja peš prometa

Zaključek:

Anketiranci trenutno stanje peš prometa v občini večinoma ocenjujejo kot slabo oz. zelo slabo (62,7%). Deleži se le malenkostno razlikujejo med ocenjevanimi kategorijami, v vseh primerih pa je večina anketirancev stanje ocenila kot slabo ali zelo slabo. Najbolj izpostavljeno je nezadovoljstvo s prilagojenostjo pločnikov starejšim in invalidom ter z urejenostjo oz. neurejenostjo pločnikov v naselju.

- **Vprašanje št. 8: Ocena stanja kolesarskega prometa.**

Pri tem vprašanju so anketiranci ocenjevali stanje kolesarskega prometa v občini Radenci. Na vprašanje so odgovorili z več odgovori. Anketiranci so skupno podali 436 odgovorov.



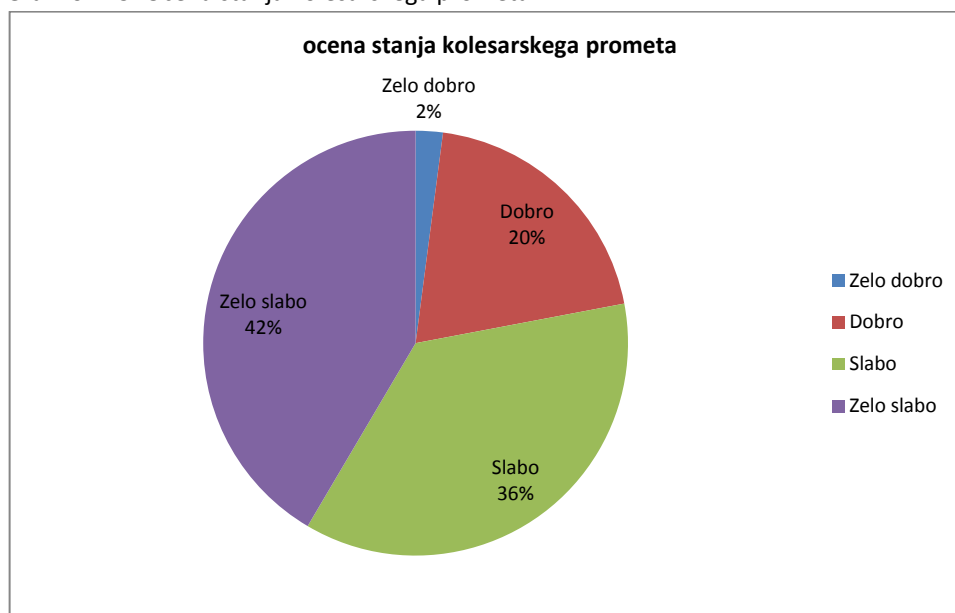
Tabelarni prikaz:

Tabela 28: Ocena stanja kolesarskega prometa

	Število odgovorov				
	Skupaj	Zelo dobro	Dobro	Slabo	Zelo slabo
Zagotovljen varen kolesarski promet	110	4	22	43	41
Urejenost kolesarske steze v naselju	109	3	19	33	54
Ustreznost, označenost kolesarskih poti do šole, trgovine, zdravnika	111	2	26	39	44
Možnost varnega parkiranja koles (kolesarnice, stojala za kolesa,...)	106	0	20	44	42
Skupaj	436	9	87	159	181

Grafični prikaz:

Grafikon 15: Ocena stanja kolesarskega prometa



Zaključek:

Anketiranci trenutno stanje kolesarskega prometa v občini večinoma ocenjujejo kot slabo oz. zelo slabo (78,0%). Deleži se le malenkostno razlikujejo med ocenjevanimi kategorijami, v vseh primerih pa je večina anketirancev stanje ocenila kot slabo ali zelo slabo, v vseh primerih dosega ali presega 75% delež. Najslabši rezultati so v kategorijah varnega parkiranja kolesa in urejenosti kolesarskih stez v naselju.



- **Vprašanje št. 9: Ocena stanja avtomobilskega prometa.**

Pri tem vprašanju so anketiranci ocenjevali stanje avtomobilskega prometa v občini Radenci. Na vprašanje so odgovorili z več odgovori. Anketiranci so skupno podali 603 odgovorov.

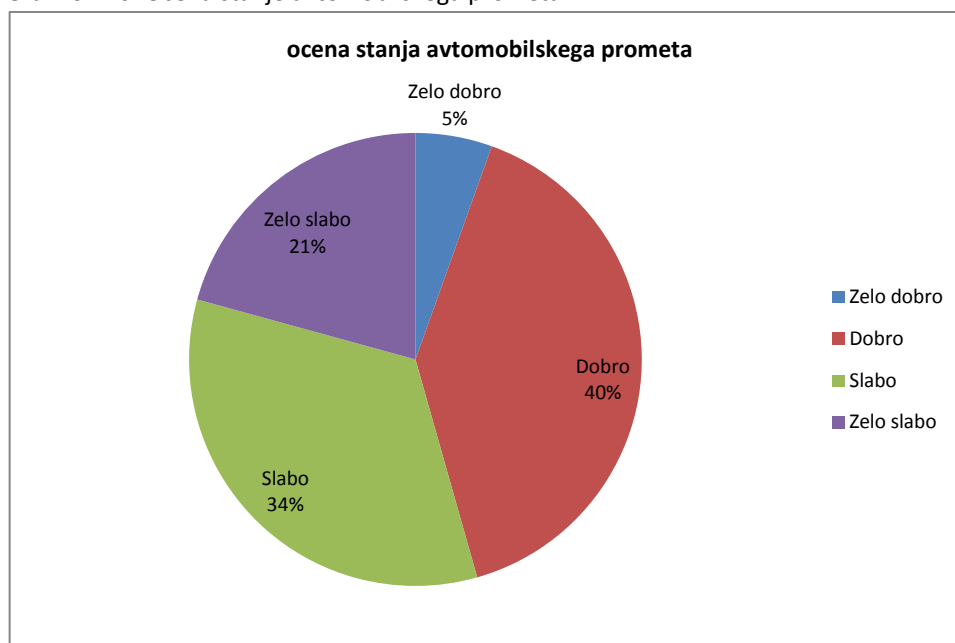
Tabelarni prikaz:

Tabela 29: Ocena stanja avtomobilskega prometa

Prevozno sredstvo	Število odgovorov				
	Skupaj	Zelo dobro	Dobro	Slabo	Zelo slabo
Urejenost parkirnih mest	110	5	47	43	15
Primernost lokacije parkirnih mest	112	7	50	42	13
Število parkirnih mest	103	5	44	37	17
Časovna omejitev parkiranja	95	10	44	32	9
Polnilnice za električna vozila	86	3	6	20	57
Ustrezne omejitve hitrosti, oznake nevarnosti ipd.	97	3	51	29	14
Skupaj	603	33	242	203	125

Grafični prikaz:

Grafikon 16: Ocena stanja avtomobilskega prometa



Zaključek:

Z razliko od ocen stanja peš in kolesarskega prometa je stanje avtomobilskega prometa iz vidika zadovoljstva anketirancev višje ocenjeno. Gledano skupno zadovoljstvo jih skoraj 40% stanje ocenjuje kot dobro. Predvsem sta kot dobri izpostavljeni kategoriji ustreznih omejitev hitrosti in primernost lokacij parkirnih mest.



- **Vprašanje št. 10: Ocena stanja avtobusnega prometa.**

Pri tem vprašanju so anketiranci ocenjevali stanje avtobusnega prometa v občini Radenci. Na vprašanje so odgovorili z več odgovori. Anketiranci so skupno podali 385 odgovorov.

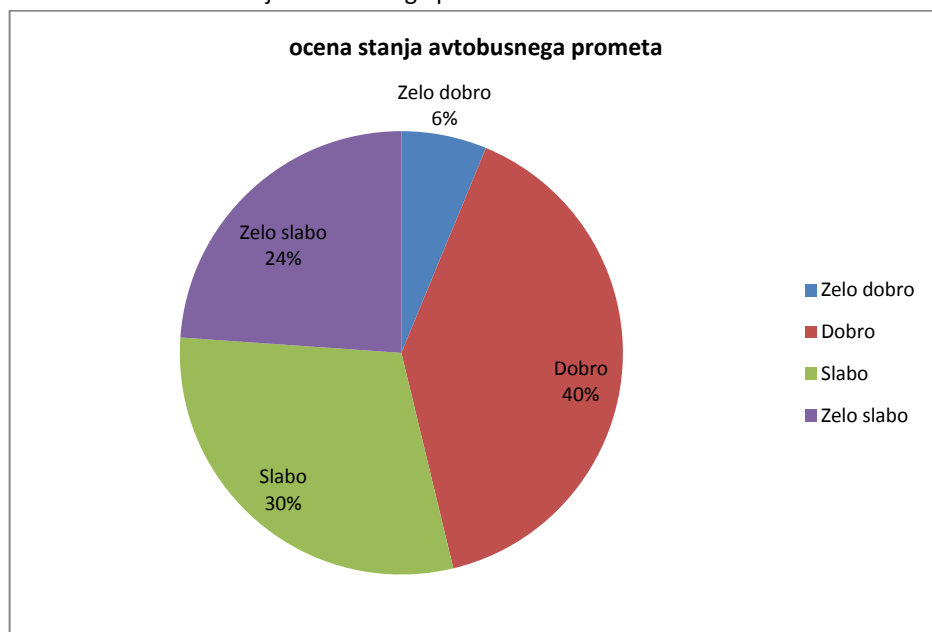
Tabelarni prikaz:

Tabela 30: Ocena stanja avtobusnega prometa

Prevozno sredstvo	Število odgovorov				
	Skupaj	Zelo dobro	Dobro	Slabo	Zelo slabo
Bližina postajališča	102	10	47	27	18
Urejenost postajališča	101	10	41	23	27
Dostopnost po številu prevozov in voznem redu	97	3	26	38	30
Dostopnost (cena vozovnice)	85	1	40	27	17
Skupaj	385	24	154	115	92

Grafični prikaz:

Grafikon 17: Ocena stanja avtobusnega prometa



Zaključek:

Stanje avtobusnega prometa je podobno kot stanje avtomobilskega prometa iz vidika zadovoljstva anketirancev ocenjeno višje kot peš in kolesarski promet. Gledano skupno zadovoljstvo jih 40% stanje ocenjuje kot dobro. Predvsem sta kot dobri izpostavljeni kategoriji bližine in urejenosti postajališč.



- **Vprašanje št. 11: Opažanja anketirancev glede stanja celotnega prometa**

Pri tem vprašanju so anketiranci vpisovali svoja opažanja pomanjkljivosti glede sedanjega prometa v občini Radenci. Opažanja lahko razdelimo na negativna in pozitivna. V spodnji tabeli so prikazani odgovori anketirancev. Odgovori so dobesedno prepisani, niso lektorirani in izražajo stališča anketirancev.

POMANJKLJIVOSTI:

- Izgradnja pločnika Radenci – Kapelski Vrh
- Pomanjkanje kolesarskih stez znotraj naselja Radenci, nespuščeni robniki
- Pomanjkanje cestne razsvetljave v Paričjaku
- Izgradnja hitrostnih ovir pri šoli in vrtcu
- Slaba avtobusna dostopnost
- Pomanjkanje pločnika in kolesarske steze od zaključka Kapelske ceste do Kapele
- Neurejena Prosojna cesta
- Preobremenjena cesta Grabonoš – Radenci
- Pomanjkanje talnih označb (vožnja po bankinah)
- Udarne jame v spodnjem delu Paričjaka
- Pomanjkanje parkirnih označb (premalo kazni)
- Ureditev pločnika med Šratovci in TPO-jem (rekreativna pot)
- Pomanjkanje peš cone v centru
- Nevarne poti OŠ Kapela

POZITIVNA OPAŽANJA:

- Semafor pri osnovni šoli
- Dobro urejene pešpote, krožni promet
- Lepo urejen krožni promet
- Dobro urejena avtobusna postaja in zadostno število parkirišč pri trgovinah
- Dobro urejen avtobusni prevoz v šolo (OŠ Kapela)
- Zadovoljiva prometna ureditev v Radencih
- Lepo označena pot v šolo (srčki)
- Neplačljiva parkirišča
- Dobro organizirana zimska služba

Zaključek:

Podana stališča so v večji meri vezana na infrastrukturne ukrepe, pri čemer je dobršen del opažanj vezan na pomanjkljivosti infrastrukture namenjene nemotoriziranemu prometu. Tovrstna opažanja kažejo na potencial uveljavljanja hoje in uporabe kolesa ter hkratno zmanjšanje motoriziranega prometa.



- **Vprašanje št. 12: Vrednote za katere anketiranci menijo, da jih je potrebno upoštevati pri strateškem načrtovanju prometa**

Pri tem vprašanju so anketiranci izbirali med vrednotami, ki so po njihovem vrednotenju najpomembnejše, kadar govorimo o strateškem načrtovanju prometa. Anketiranci so lahko izbrali najmanj en odgovor. Skupaj je bilo podanih 465 odgovorov.

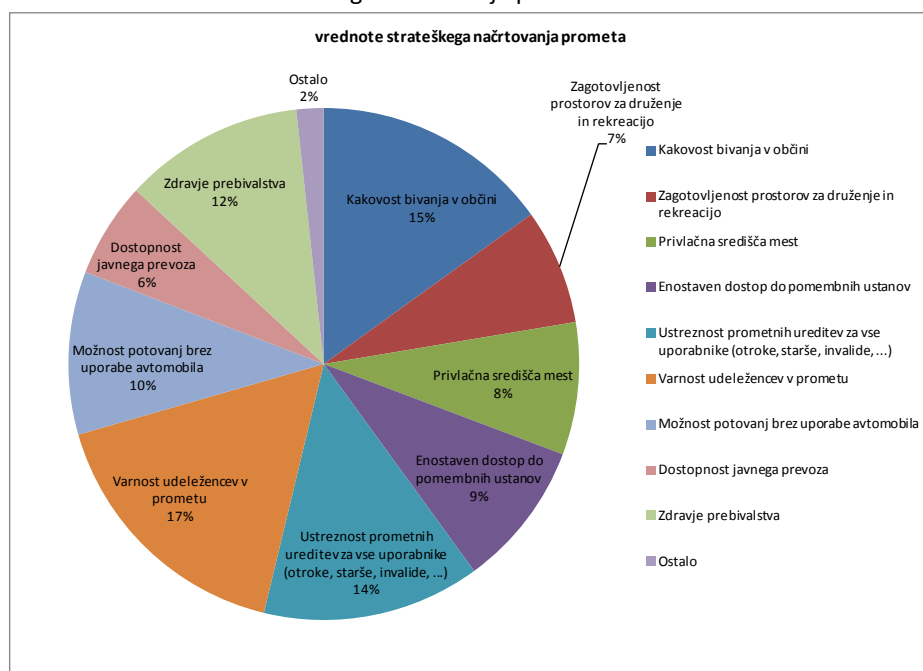
Tabelarni prikaz:

Tabela 31: Vrednote pri strateškem načrtovanju prometa

Vrednote	Skupno število odgovorov	% prejetih odgovorov
Kakovost bivanja v občini	70	15,05%
Zagotovljenost prostorov za druženje in rekreacijo	34	7,31%
Privlačna središča mest	39	8,39%
Enostaven dostop do pomembnih ustanov	43	9,25%
Ustreznost prometnih ureditev za vse uporabnike (otroke, starše, invalide, ...)	64	13,76%
Varnost udeležencev v prometu	78	16,77%
Možnost potovanja brez uporabe avtomobila	48	10,32%
Dostopnost javnega prevoza	28	6,02%
Zdravje prebivalstva	53	11,40%
Ostalo	8	1,72%
Skupaj	465	100,00%

Grafični prikaz:

Grafikon 18: Vrednote strateškega načrtovanja prometa





Zaključek:

Pričakovano anketirancem najpomembnejšo vrednoto pri načrtovanju prometa predstavlja prometna varnost in urejenost dostopnosti za ranljivejšje kategorije prebivalstva. Hkrati sledenje tovrstnim ciljem zagotavlja tudi višji nivo kakovosti bivanja v občini, kar je prav tako izraženo mnenje anketirancev.

- **Vprašanje št. 13: Katera prevozna sredstva bi potencialno pogosteje uporabljali, če bi se zagotovila/izboljšala njihova dostopnost**

Pri tem vprašanju so anketiranci izbirali med prevoznimi sredstvi, ki bi jih pogosteje uporabljali, če bi bili zagotovljeni oz. izboljšani pogoji za njihovo uporabo. Anketiranci so lahko izbrali najmanj en odgovor. Skupaj je bilo podanih 198 odgovorov.

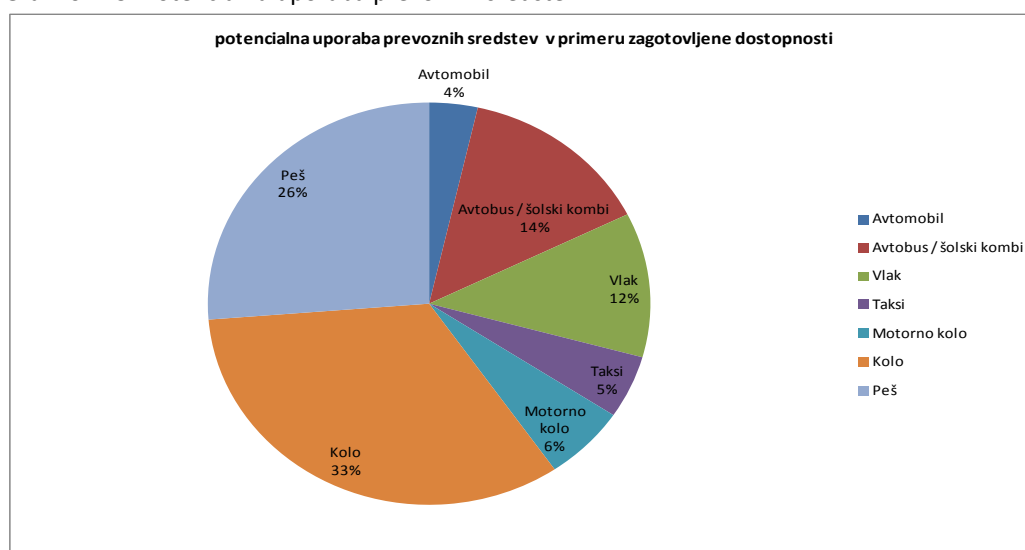
Tabelarni prikaz:

Tabela 32: Potencialna uporaba prevoznih sredstev

Prevozno sredstvo	Skupno število odgovorov	% prejetih odgovorov
Avtomobil	7	3,54%
Avtobus / šolski kombi	28	14,14%
Vlak	23	11,62%
Taksi	10	5,05%
Motorno kolo	12	6,06%
Kolo	66	33,33%
Peš	52	26,26%
Skupaj	198	100,00%

Grafični prikaz:

Grafikon 19: Potencialna uporaba prevoznih sredstev



**Zaključek:**

Z vidika trajnostnega razvoja prometa so pridobljeni odgovori vsekakor zelo spodbudni. Kar 60% odgovorov namreč izpostavlja hojo in kolesarjenje, kot obliko prevoza, ki bi si jo želeli uporabljati. Na drugi strani pa v nasprotju s trenutnim stanjem, avtomobil v očeh anketirancev ni več primarno prevozno sredstvo.

3.13.2 Analiza anketnega vprašalnika – Osnovna šola Kajetana Koviča Radenci

V sklopu izdelave načrta varnih šolskih poti je bila med osnovnošolci in njihovimi starši izvedena anketa na temo varnejših šolskih poti. Anketo je izpolnilo 125 osnovnošolcev oz. njihovih staršev. Iz analize anket je razvidno, da le 24% osnovnošolcev v šolo prihaja peš ali s kolesom. Iz odgovorov je mogoče razbrati, da kar 70% otrok v šolo pripeljejo starši. Delež seveda ne izkazuje realnega stanja, saj je na anketo odgovorila le približno polovica staršev. Izbira avtomobila, kot načina načina prihoda v šolo je približno enakomerno porazdeljena med tri razloge. Najpogosteje se za tovrsten prihod odločajo zaradi prometne varnosti ter bližine oz. oddaljenosti šole od lokacije bivanja. Problematiko prometne varnosti pripisujejo predvsem gostemu prometu na šolskih poteh in visokim hitrostim vozil na trasah šolskih vozil.

3.13.3 Analiza anketnega vprašalnika – Osnovna šola Kapela

Na osnovni šoli Kapela so osnovnošolci in njihovi starši izpolnili skupaj 90 anket. V primerjavi z Osnovno šolo Kajetana Koviča Radenci, je izrazito manjši delež otrok, ki se v šolo odpravijo peš ali s kolesom. Rezultat takšnega števila je posledica organiziranega avtobusnega prevoza, ki ga ponuja Osnovna šola Kapela in večja razdalja otrok do šole. Eden od razlogov je tudi slaba urejenost pločnikov in kolesarskih stez na širšem območju, na katere so opozorili tudi starši. Z organiziranim šolskim prevozom se, glede na število avtobusnih vozovnic, pelje približno 60% otrok, s starši 30%, peš ali pa s kolesom pa se v/iz šole odpravi 10% anketirancev. Tako se odločijo predvsem zaradi velike oddaljenosti in najvarnejšega načina (po 20%), neustreznih površin (18%) ter osebne varnosti (15%). Med prometno problematiko prevladujejo neustrezne površine za pešce (19%), sledijo pa jim nevarna prečkanja cest in visoke hitrosti vozil na šolskih poteh (15%).

3.13.4 Analiza anketnega vprašalnika – Srednja šola za gostinstvo in turizem

Srednjo šolo za gostinstvo in turizem v šolskem letu 2016 – 2017 obiskuje 265 dijakov, ki večinoma prihajajo iz drugih občin (cca 95%). Po ocenah vodstva šole jih kar 85% v šolo prihaja z avtobusom, 10% pa jih pripeljejo starši ali pa imajo lasten motorizirani prevoz. Približno 5% jih do šole pride peš ali s kolesom. Ocena vodstva šole je, da večina izmed 34 zaposlenih za prihod na delovno mesto koristi osebni avtomobil. Vodstvo šole v okviru izobraževanja izvaja tudi aktivnosti, ki promovirajo pomen hoje in kolesarjenja, vendar obenem opozarjajo na problematiko povezano z:

- Nevarnim dostopom do šole,



- Premajhnim številom parkirnih mest,
- Slabim stanjem in manjkajočimi hodniki za pešce in kolesarskimi stezami,
- Nevarnim prečkanjem železniške proge pri avtobusnem postajališču.

Iz vidika trajnostne mobilnosti in dostopnosti poleg same infrastrukture pogrešajo usmerjevalne table in možnost izposoje koles.

3.13.5 Analiza anketnega vprašalnika – gospodarstvo

Gospodarske družbe v občini so, poleg gonila gospodarskega razvoja, tudi generator prometa. Na eni strani tvorijo promet zaposleni s svojimi prihodi in odhodi iz delovnega mesta, na drugi strani pa promet povzroča tudi sama dejavnost podjetij. Mnenje o obstoječem stanju prometa, potovalnih navadah in opažanjih je bilo preverjeno tudi pri nekaterih največjih gospodarskih družbah na področju občine. Vprašalnik so sestavljala naslednja vprašanja:

- Naziv podjetja in dejavnost;
- Koliko oseb je zaposlenih v vašem podjetju;
- Število in struktura zaposlenih glede na občino prebivališča;
- Ali je v vašem podjetju organiziran prevoz zaposlenih na delovno mesto oz. iz delovnega mesta in koliko zaposlenih ga koristi, če je zagotovljen;
- V kolikor ste na predhodno vprašanje odgovorili z NE, prosimo opišite način prihoda delavcev na delovno mesto;
- Ali so do lokacije delovnih mest izvedeni hodniki za pešce;
- Ali so do lokacije delovnih mest izvedene kolesarske poti;
- Ali imajo zaposleni možnost koriščenja organiziranega in varovanega prostora za hrambo koles in ostalih nemotoriziranih prevoznih sredstev (pokrita kolesarnica, stojala za kolesa;
- Ali v podjetju izvajate aktivnosti, ki promovirajo pomen hoje in kolesarjenja, kot alternativni motoriziranemu prometu;
- Ali v podjetju uporabljate službena vozila? Ali uporabljate vozila na hibridni ali električni pogon? Ali bi uporabljali vozila na hibridni ali električni pogon?;
- Prosimo opišite stanje dostopa tovornih vozil do vašega podjetja (potovalne poti, frekvenca vozil, morebitna problematika,...);
- Ali za potrebe prevoza tovora uporabljate železniški promet? Ali imate možnost uporabe železniškega prometa za prevoz tovora? Ali bi želeli uporabljati železniški promet za prevoz tovora?;
- Ali ste pripravljeni finančno podpreti akcije, ki promovirajo trajnostno mobilnost in v kakšni višini?;
- Ostala vaša opažanja trenutnega stanja prometne infrastrukture na območju Občine Radenci in prometnih navad zaposlenih.

Na vprašalnik so odgovorili v 7 gospodarskih družbah, ki skupaj zaposlujejo približno 600 oseb.



V nadaljevanju so prikazani zaključki analize anketnega vprašalnika po gospodarskih družbah.

- **Radenska d.o.o.**

Dejavnost družbe: Polnjenje mineralnih voda in brezalkoholnih pijač

Število zaposlenih: 229 (97 s stalnim bivališčem v Občini Radenci)

V podjetju nimajo organiziranega prevoza za zaposlene. Le ti na delovno mesto prihajajo peš, s kolesom oz. osebnim avtomobilom. Do podjetja so izvedeni hodniki za pešce, delno tudi kolesarske steze. Zaposleni imajo možnost koriščenja varovanega prostora za hrambo koles. Podjetje vsako leto organizira tekaški maraton Tri srca in kolesarska maratona v Mali Nedelji in Radencih. V podjetju trenutno uporabljajo večje število službenih vozil na bencinski oz. dizelski pogon. O vozilih z alternativnim pogonom še niso razmišljali. Posebnih težav povezanih s prometno problematiko niso izpostavili, izjema je le pomanjkanje čakalnega pasu za tovorna vozila pred vhodom v proizvodni obrat.

- **Sava Turizem d.d., PE Radenci**

Dejavnost družbe: turistična dejavnost

Število zaposlenih: 125

V podjetju nimajo organiziranega prevoza za zaposlene. Le ti na delovno mesto prihajajo peš, s kolesom oz. osebnim avtomobilom. Do podjetja so izvedeni hodniki za pešce, delno tudi kolesarske steze. Zaposleni imajo možnost koriščenja prostora za hrambo koles. V podjetju trenutno uporabljajo službena vozila na bencinski oz. dizelski pogon. Posebnih težav povezanih s prometno problematiko niso izpostavili, so pa izpostavili slabe prometne navade zaposlenih povezane s prihodom na delo. Zaposleni so namreč navajeni parkirati neposredno ob delovnem mestu in ne na parkirišču, od koder bi do delovnega mesta morali prehoditi krajšo razdaljo. V podjetju so izkazali pripravljenost podpreti morebitne promocijske aktivnosti, ki promovirajo trajnostno mobilnost.

- **DOSOR, Dom starejših občanov Radenci d.o.o.**

Dejavnost družbe: Dejavnost nastanitvenih ustanov za oskrbo starejših in invalidnih oseb

Število zaposlenih: 100 (približno 50% s stalnim bivališčem v Občini Radenci)

V podjetju nimajo organiziranega prevoza za zaposlene. V podjetju opažajo, da zaposleni na delovno mesto prihajajo peš, s kolesom oz. osebnim avtomobilom. Do podjetja so izvedeni hodniki za pešce. Zaposleni imajo možnost koriščenja prostora za hrambo koles. V podjetju trenutno uporabljajo službena vozila na bencinski oz. dizelski pogon. Kot težavo izpostavljajo veliko število ovir za gibalno ovirane osebe. Podjetje je izkazalo pripravljenost podpreti morebitne promocijske aktivnosti, ki promovirajo trajnostno mobilnost.



- **GMW, gradbeništvo, mehanizacija Weindorfer, d.o.o.**

Dejavnost družbe: Gradbeništvo

Število zaposlenih: 74

V podjetju nimajo organiziranega prevoza za zaposlene. V podjetju opažajo, da zaposleni na delovno mesto prihajajo z lastnimi prevoznimi sredstvi. Do podjetja so delno izvedeni hodniki za pešce in kolesarske steze. Zaposleni imajo možnost koriščenja prostora za hrambo koles. V podjetju trenutno uporabljajo službena vozila na bencinski oz. dizelski pogon. Kot težavo izpostavljajo veliko število omejitev dostopov za tovorna vozila in splošno slabo stanje prometne infrastrukture.

- **Logistika Škerget d.o.o. in Fitness&coffe d.o.o.**

Dejavnost družbe: Prevoznništvo in transport in fitnes

Število zaposlenih: 30 (25 s stalnim bivališčem v Občini Radenci)

V podjetju nimajo organiziranega prevoza za zaposlene. V podjetju opažajo, da zaposleni na delovno mesto prihajajo z lastnimi prevoznimi sredstvi. Do podjetja so delno izvedeni hodniki za pešce in kolesarske steze. Zaposleni imajo možnost koriščenja prostora za hrambo koles. Kot težavo izpostavljajo neustreznost križišča Boračevske in Radgonske ceste za potrebe tovornega prometa. V podjetju bi v primeru promocijskih akcij morebiti te tudi podprli, odvisno od posamezne akcije.

- **SIM Radenci d.o.o.**

Dejavnost družbe: trgovinska in storitvena dejavnost

Število zaposlenih: 30

V podjetju nimajo organiziranega prevoza za zaposlene. V podjetju opažajo, da zaposleni na delovno mesto prihajajo z lastnimi prevoznimi sredstvi. Do podjetja so izvedeni hodniki za pešce, ki so po mnenju podjetja v zelo slabem stanju. Kolesarskih stez do podjetja ni. Zaposleni imajo možnost koriščenja prostora za hrambo koles. V podjetju trenutno uporabljajo službena vozila na bencinski oz. dizelski pogon. Kot težavo izpostavljajo neustreznost križišča za dostop do podjetja. Predlagajo izvedbo tretjega zavijalnega pasu. Prav tako izpostavljajo nujnost celovite obnove Panonske ceste z izgradnjo kolesarskih površin.

- **ERINOX d.o.o.**

Dejavnost družbe: trgovinska in proizvodna dejavnost

Število zaposlenih: 13 (6 s stalnim bivališčem v Občini Radenci)

V podjetju nimajo organiziranega prevoza za zaposlene. V podjetju opažajo, da zaposleni na delovno mesto prihajajo z lastnimi prevoznimi sredstvi oz. službenim vozilom. Do podjetja niso izvedeni hodniki za pešce niti kolesarske steze. Zaposleni imajo možnost koriščenja prostora za



hrambo koles. V podjetju trenutno uporabljajo službena vozila na bencinski oz. dizelski pogon. Posebnih težav povezanih s prometno problematiko niso izpostavili.



3.14 OBSTOJEČE PROMETNO NAČRTOVANJE

3.14.1 Občinski prostorski načrt

Prostorski načrt vsebuje strateški in izvedbeni del. V skladu s cilji izdelave Celostne prometne strategije Občine Radenci, je za projekt pomemben predvsem del, ki je vezan na promet. V koncept prometnega omrežja v občinskem središču se vključuje predvsem naslednjem usmeritve:

- ureditev peš podhodov po železniško progo,
- rekonstrukcija cest znotraj naselij,
- ureditev večjih in manjših križišč,
- ureditev avtobusne postaje,
- ureditev parkirnih površin v centralnem delu (ob cerkvi) in ob avtobusni postaji,
- ureditev novih križišč v: centralnem delu, poslovno trgovski coni in preko njega povezava stanovanjskega dela z glavno cesto.

Obenem so neposredno s prometom povezani tudi prometno nekateri ostali ukrepi:

- V novem stanovanjskem območju med Radenci in Šratovci se nadaljuje prometna ureditev obstoječega stanovanjskega fonda s prometnimi otoki v posameznih ulicah, sosedstvih in s povezavo na prometno cesto v Šratovcih.
- V centralnem delu naselij, med avtobusno postajo in domom za starejše oz. dijaškim domom se uredi odprt prostor oz. trg za zbiranje ljudi z urejenim preходом čez železniško progo, ki bi hkrati imel funkcijo ohranjanja pogleda proti okoliškimi vidnimi poudarki (Kapela) in cerkvijo.
- Ob vstopu v Radence na severni strani urbanističnega načrta in po prečkanju železniške proge je predvidena ureditev križišč. V potezi Panonske ceste in v nadaljevanju prečkanja železniške proge se uredi več križišč, ki se lahko uredijo kot krožišča, ki vključujejo tudi "mini" krožišča.

3.14.2 Proračun Občine Radenci 2016, 2017

Proračun Občine Radenci za leto 2016² izkazuje skupno 1.183.657,6 EUR odhodkov povezanih s prometom in spodbujanjem nemotoriziranega prometa. V predlogu proračuna za leto 2017 so tovrstni odhodki predvideni v višini 1.340.914,4 EUR, kar predstavlja 21,9% vseh trenutno predvidenih proračunskih izdatkov povezanih s prometom. Ker proračun še ni sprejet so v nadaljevanju prikazani podatki za leto 2016.

² Vir: Odlok o proračunu občine Radenci za leto 2017 – prva javna obravnava; dostopno na <http://radenci.si/obcina-radenci/proracun-in-finance/>



Tabela 33: Proračun Občine Radenci

	PRORAČUNSKO OBDOBJE			
	2013	2014	2015	veljavni 2016
Upravljanje in tekoče vzdrževanje občinskih cest	439.235 €	231.000 €	360.352 €	449.572 €
zimsko služba na občinskih cestah	190.000 €	80.000 €	105.194 €	120.000 €
vzdrževanje javnih površin - javna snaga	60.000 €	61.000 €	17.491 €	60.000 €
Park Radenci	111.645 €	5.000 €	2.830 €	12.000 €
vzdrževanje občinskih cest	72.500 €	85.000 €	212.519 €	210.000 €
pločnik na Kapelski cesti z javno razsvetljavo			22.318 €	47.572 €
Investicijsko vzdrževanje in gradnja občinskih cest	169.210 €	388.500 €	0 €	485.387 €
ureditev hodnika za pešce Kapela - Radenci				473.800 €
Interreg / hodnik za pešce in mreža postajališč za avtodome				11.587 €
komunalno opremljanje parcel pri GD Radenci-Boračeva		150.000 €		
Modernizacija JP 844861 v Okoslavcih - Graba	18.000 €	45.000 €		
Modernizacija LC 344031 Kapela - Hraš. Vrh (odsek Turj. Vrh)		133.500 €		
Cesta JP 844141 Boračeva - Ptujška cesta		60.000 €		
Izgradnja in ureditev cestne in komunalne infrastr. V Poslovni coni Radenci	1.940 €			
Modernizacija ceste v Okoslavcih, odsek Horvat	13.200 €			
Modernizacija LC 344051 Hr. Mota - Murski Vrh	130.000 €			
Cesta Paričjak - gozdna pot	6.070 €			
Urejanje cestnega prometa	5.090 €	2.000 €	7.671 €	3.000 €
tekoče vzdrževanje prometne in neprometne signalizacije	5.090 €	2.000 €	415 €	3.000 €
ureditev avtobusnih postajališč (nadstreški, ostalo)			7.257 €	0 €
Cestna razsvetljava	78.010 €	95.000 €	99.020 €	121.300 €
električna energija za cestno razsvetljavo		68.000 €	65.039 €	65.300 €
vzdrževanje javne razsvetljave		27.000 €	9.725 €	31.000 €
javna razsvetljava - obnova			24.256 €	25.000 €
Regresiranje prevozov osnovnošolskih otrok	60.000 €	60.000 €	65.871 €	72.399 €
Medobčinski inšpektorat				0 €
Cestni promet in infrastruktura KS Radenci	15.000 €	15.000 €	18.874 €	27.000 €
Cestni promet in infrastruktura KS Kapela	15.000 €	15.000 €	12.647 €	25.000 €
Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu	2.150 €	2.150 €	1.620 €	1.900 €
Celostna prometna strategija	0 €	0 €	0 €	19.720 €
Medobčinski inšpektorat	43.297 €			29.567 €
skupaj odhodki s področja prometa	826.992 €	808.650 €	566.056 €	1.234.845 €
skupaj proračunski odhodki	5.888.013 €	11.613.649 €	7.906.839 €	5.696.826 €
delež odhodkov s področja prometa v celotnih proračunskih odhodkih	14,0%	7,0%	7,2%	21,7%

Odhodki povezani prometom predstavljajo 20,8% vseh proračunskih odhodkov v letu 2016. V letu 2017 bodo ti odhodki predvidoma predstavljalo 21,9% vseh predvidenih proračunskih odhodkov. Iz analize predhodnih let je razvidno, da se je delež precej povečal, predvsem na račun upravljanja cest in investicijskih vlaganj.



3.14.3 Načrt razvojnih programov Občine Radenci 2017 – 2020

Načrt razvojnih programov v obdobju 2017 – 2020 in v projekcijah po letu 2020 trenutno ne predvideva dodatnih vlaganj v izgradnjo nove prometne infrastrukture. Izjema je le sofinanciranje izvedbe ukrepov v okviru Interreg projekta – postajališča za avtodome in hodnik za pešce, kjer se predvidevajo skupna vlaganja Občine Radenci v višini cca 40.000 EUR, pri čemer je realizacija odvisna od uspešnosti prijave Interreg projekta.

3.15 SKLEPNE UGOTOVITVE

Mirujoči promet je urejen in ni problematičen, kar je posledica zagotovljenih parkirnih mest pri javnih objektih in razpršene lokacije le-teh. Problematično je stanje parkirišča ob železnici, ki je v makadamski izvedbi in neustrezno označeno.

S področja motornega prometa je problematično investicijsko vzdrževanje cest, saj primanjkuje finančnih sredstev.

Kolesarski promet je delno urejen. Slabosti z vidika pogojev za kolesarjenje so:

- nepovezanosti kolesarskih površin med naselji in deli naselij,
- neprimerno neurejene kolesarske poti do šole,
- ozka grla na nekaterih odsekih zaradi ovir (železniška proga,....),
- neurejen kolesarski režim, pomanjkljive vertikalne in horizontalne označitve,
- pomanjkanje stojal za kolesa (pri trgovskih centrih, srednji šoli,...),
- neurejeni prostori in kolesarnice za varno hrambo koles pred javnimi in trgovskimi objekti.

Slika 10: Prikaz ustreznih stojal za kolesa



Vir: www.google.si



Šolarji vedno pogosteje uporabljajo tudi skiroje in rolke, zato je potrebno tudi za njihovo prometno varnost potrebno primerno poskrbeti.

Peš promet je problematičen v naseljih, kjer je urejen dvosmerni motorni promet po neprimerno širokih cestiščih, kjer niso urejene in označene površine za pešce. V naseljih je potrebno zagotoviti varno pešačenje za šolarje, mamice z vozički, invalide, starejše. Zagotoviti je potrebno varne prehode preko cest, križišč in železniške proge. Za varno odvijanje peš prometa je potrebno zagotoviti tudi primerno javno razsvetljavo, kar opozarja veliko občanov.

Slika 11: Prikaz prečkanja ceste v Radencih



V zvezi s peš prometom je potrebno izpostaviti problematiko šolarjev, ki bi lahko zaradi kratkih razdalj od doma do šole hodili v šolo peš ali s kolesom, vendar le v primeru zagotovljene varnosti. Ker le-ta ni v celoti zagotovljena, se starši vedno bolj poslužujejo vožnje otrok v šolo z osebnimi vozili.

Slika 12: Prikaz pomena varnosti ranljivih kategorij prebivalstva v cestnem prometu





Analiza potovalnih navad kaže, da se največ potovanj opravi z osebnim avtomobilom. Še vedno ostaja osebni avtomobil vsakodnevno prevozno sredstvo za potrebe delovne migracije in nakupovanja. Ljudje se zavedajo pomena pešačenja in kolesarjenja, vendar bolj v povezavi s prostočasnimi dejavnostmi (rekreacija) kot za potrebe potovanj na delo, šolo, nakupe, druge opravke. Trajnostna mobilnost ima sicer široko javno podporo, vendar dolgoročno. To je izziv za oblikovanje primernih scenarijev in ukrepanje ter postopno spreminjanje oz. nadgrajevanje obstoječe politike in prioritet.

Slika 13: Prikaz trenutne ureditve prometa v Radencih



Prometno načrtovanje je v trenutnem stanju v večini vezano na izvedbo infrastrukturnih ukrepov. Brez dvoma o pomembnosti tovrstnega načrtovanja je potrebno vedeti, da tovrstni ukrepi rešujejo le del težav povezanih s prometom.

3.16 ZAKLJUČKI TERENKEGA OGLEDA

Poleg predhodno navedenih ugotovitev sedanjega stanja so bile v okviru terenskega ogleda opažene tudi naslednji problemi, ki zahtevajo čimprejšnje ukrepanje:

- Neustrezno označena in urejena prečkanja železniške proge (tako za motorizirani, kot tudi nemotorizirani promet).
- Odsotnost prehoda za pešce pri trgovskem centru Mercator.
- Mestoma dotrajana horizontalna signalizacija na površinah namenjenih pešcem in kolesarjem.
- Mestoma manjkajoča oz. neustrezna izvedba klančin in druge infrastrukture za gibalno ovirane osebe.
- Neustrezna ureditev Prisojne ceste v smeri proti trgovskemu centru Jager.
- Neustrezne ali manjkajoče lokacije prehodov za pešce na Panonski in Titovi cesti.



- Neustrezne prometne ureditve v okolici šol (parkirana vozila onemogočajo peš promet,...).
- Neustrezne prometne ureditve v okolici in na trasi voženj šolskega avtobusa Osnovne šole Kapela:
 - Obstoječa prometna ureditev parkirišč za osebna vozila ob cesti ni primerna (obračanje na cesto).
 - Težavno obračanje šolskega avtobusa, prostor zaseden z osebnimi vozili.
 - Neurejena avtobusna postajališča šolskega avtobusa.
 - Ureditev varnih dostopov do postajališč šolskega avtobusa (prehodi in hodniki za pešce)
- V več naseljih ni zgrajene prometne infrastrukture namenjene peš in kolesarskemu prometu.

3.17 KAKO NAPREJ?

Pri oblikovanju vizije, prioritet in ukrepov spodbujanja trajnostnih oblik mobilnosti lahko izhajamo iz različnih scenarijev:

1. **Scenarij »nič novega«**, ki pomeni nadaljevanje obstoječih politik in izvajanja ukrepov, ki jih je občina zapisala v OPN ter vključila v občinski proračun/NRP. Gre za vlaganja v infrastrukturo.
Zaradi pomanjkanja finančnih sredstev in odvisnosti od države (za investicije, ki so v državni pristojnosti) je realno pričakovano časovno obdobje za izvedbo vseh potrebnih vlaganj in s tem njihovih učinkov relativno dolgo. Ob investicijah v novogradnjo infrastrukture je potrebno sočasno izvajati tudi obnove obstoječe infrastrukture, kar zaradi omejenih finančnih sredstev obdobje realizacije še podaljša.
2. **Scenarij »optimizacije motornega prometa«**, ki pomeni prioritarno izvedbo nekaterih infrastrukturnih investicij, ki bodo povečale oz. zagotovile prometno varnost.
 Ta scenarij bi vključeval le tiste investicije v obnovo obstoječega cestnega omrežja ter ukrepe, ki zagotavljajo optimizacijo pretočnosti in prometne varnosti. Prednost bi imeli ukrepi, ki so namenjeni varnosti šibkejših udeležencev v prometu.
V tem scenariju bi se odrekli vsem investicijam v novogradnjo cest in izvajali le obnovo cestne infrastrukture ter izvedli le nujne ukrepe, ki vplivajo na varnost otrok, pešcev in kolesarjev.
3. **Scenarij »trajnostne mobilnosti«** je predlagan kot scenarij, ki predstavlja uravnoteženje obstoječe politike in uvedbo novih ukrepov na prioritarnih področjih.
 Uravnoteženje pomeni, da se prednostno izvedejo tiste investicije v infrastrukturo, ki imajo večji multiplikator (koristi/stroški), prav tako se nameni večji delež razpoložljivih finančnih sredstev za t.i. »mehke ukrepe«. Prioritetna področja delovanja morajo imeti cilj: zagotavljanje pogojev in spodbujanje peš in kolesarskega ter javnega potniškega



prometa. Ukrepi morajo vplivati na povečevanje deleža t.i. »trajnostne mobilnosti«. Vizija in cilj ukrepanja je zadovoljstvo ljudi.

Predlagamo scenarij »trajnostne mobilnosti«, ki postavlja v ospredje ukrepe, ki bodo vplivali na spremenjene potovalne navade ljudi ter zagotovili prednostno obravnavanje ukrepov in investicij, ki zagotavljajo varnosti in dobro bivalno okolje. Za doseganje želenega stanja je nujno sodelovanje občanov, interesnih skupin, gospodarstva. Scenarij ne izključuje novogradenj cest, predlaga pa pripravo in uporabo metodologije, ki bo zagotovila, da bo vsak ukrep predhodno preverjen z vidika trajnostne mobilnosti. Za izvajanje ukrepov strategije je potrebno zagotoviti dodatna nepovratna finančna sredstva evropskih skladov.

Spreminjanje potovalnih navad ni enostavna naloga, posledice bodo vidne v daljšem časovnem obdobju.



4 PREDNOSTI – SLABOSTI – PRILOŽNOSTI – NEVARNOSTI NA PODROČJU MOBILNOSTI V OBČINI (PSPN MATRIKA)

Glavne ugotovitve, ki izhajajo iz izpolnjenih anketnih vprašalnikov, terenskih ogledov, pregleda razpoložljive dokumentacije in ugotovitev delovne skupine smo smo strnili v PSPN (SWOT) analizo, ki predstavlja ključne prednosti (Strengths), slabosti (Weaknesses), priložnosti (Opportunities) in nevarnosti (Threats) posameznih prometnih področij. Prva dva vidika se nanašata na notranje dejavnike, druga dva pa na zunanje dejavnike.

Tabela 34: PSPN matrika

PREDNOSTI	SLABOSTI
Zadovoljiva glavna prometna infrastruktura za potrebe motoriziranega prometa	Razgiban relief
Kratke razdalje (5-15 minutni peš/kolesarski krog pokrije celotno naselje Radenci)	Pomanjkanje prostora ob obstoječih cestnih telesih za izgradnjo površin za pešce in kolesarje
Podpora občinske uprave	Pomanjkanje finančnih sredstev
Urejene kolesarske in peš poti za rekreativne/turistične namene	Visoka stopnja motorizacije prebivalstva
Razpoložljivost informacij o trajnostni mobilnosti (primeri dobre prakse v Sloveniji in EU)	Razpršena poselitev v občini
Velikost naselij (majhno število prebivalcev)	Visok delež dnevnih delovnih migrantov (na delo v druge občine)
Železnica v občini	Nedelujoč potniški železniški promet
Turistično območje	
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
Povečano zavedanje prebivalstva o pomenu gibanja	Nezainteresiranost prebivalstva za spremembo potovalnih navad
Nizka investicijska vlaganja v mehke ukrepe	Pomanjkanje podpore države
Vzpostavitev železniške povezave s sosednjimi občinami in Republiko Avstrijo	Neprepoznavanje prednosti trajnostne mobilnosti
Vzpostavitev ukrepov in pridobitev naziva »zelena občina«	
Koriščenje EU sredstev	



5 VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA V OBČINI RADENCI

Strateški cilji, ki so vključeni v strategijo in predstavljajo vizijo prometne ureditve Občine Radenci, 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 zbrana v petih vsebinskih sklopih:

- **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. Prikazani so cilji, ki jih občina dolgoročno zasleduje ter planirani ukrepi z akcijskim načrtom izvajanja.



6 VZPOSTAVITEV CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja v občini in na ravni regije

Celotno načrtovanje je ključno za izvedbo strategije. Izkušnje kažejo, da imajo vlaganja v trajnostno mobilnost boljše ekonomske učinke kot vlaganja v cestni motorni promet. Ob upoštevanju razpoložljivih finančnih virov je pomemben tudi časovni okvir rezultatov, saj je pomembno, da so spremembe uveljavljene čim prej.

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

Občina Radenci bo okrepila aktivnosti trajnostno načrtovane mobilnosti kot podlage za privlačen in varen življenjski prostor ob upoštevanju transparentnosti odločanja. V naseljih bo vzpostavljena hierarhija prometnih sredstev, ki daje prednost pešcem in kolesarjem. Povečana bodo vlaganja finančnih sredstev v »mehke ukrepe«.

Indikatorji uspešnosti (merljivi) bodo:

- Za ukrepe trajnostne mobilnosti bo občina namenila 15-20 % vseh razpoložljivih proračunskih sredstev, namenjenih prometni problematiki,
- Povečala se bo površina območij za pešce in dolžina pločnikov ter urejenih kolesarskih poti,
- Zmanjšalo se bo število evidentiranih nevarnih točk za pešce in kolesarje,
- Povečal se bo delež potovanj v šolo in na delo, ki se opravijo peš, s kolesom ali JPP,
- Zmanjšalo se bo število prometnih nesreč in udeleženih poškodovanih pešcev oz. kolesarjev,
- Povečevalo se bo število dostopnih točk za gibalno ovirane osebe.

Slika 14: Prikaz neustreznega parkiranja vozil in s tem oviranja možnosti prehoda gibalno oviranim osebam



**Prometno načrtovanje je potrebno prilagoditi kakovosti bivanja.**

Intenzivni razvoj motorizacije je povzročil vse večje zahteve po prostoru, namenjenemu avtomobilu (ceste, parkirišča). Večina strateških prometnih odločitev je še vedno sprejetih v okviru prostorskih planov, ki se osredotoča predvsem na prometno infrastrukturo, na rezervacijo prostora. Finančna sredstva so pretežno namenjena širitvi kapacitet cestnega omrežja, premajhen del pa njegovemu vzdrževanju. Občina Radenci nameni približno 20 % proračunskih izdatkov za potrebe prometa, novogradenj in vzdrževanje prometne infrastrukture in komunikacije ter regresiranje prevozov v šolo. V prihodnosti ni pričakovati znatnega povečanja tega deleža, lahko pa se spremeni delna razporeditev iz infrastrukturnih v mehke ukrepe (80:20).

Za bolj uspešno reševanje prometnih težav je nujno regionalno sodelovanje.

Sočasno z zraščanjem naselij in mest se postopoma briše tudi meja z njunim zaledjem. Prometni tokovi niso omejeni na območje posameznega naselja, občine, regije. Zaradi razdrobljenosti občin je velikega pomena povezovanje kot način prometnega načrtovanja. Manjše občine so tudi kadrovsko preveč omejene, da bi samostojno izpeljale vse korake strateškega načrtovanja. Občine so sicer seznanjene s prometno problematiko vendar nimajo možnosti, da bi redno spremljale podatke o mobilnosti, potovalnih navadah prebivalcev in potencialnih učinkih posameznih investicij v prometnem sistemu.

Geografske značilnosti, relief pokrajine in klimatske razmere omogočajo uporabo peš in kolesarskega prometa večji del leta. Razdalje v in med naselji omogočajo kratke poti, ki jih je mogoče opraviti peš ali s kolesom. V občini in med sosednjimi občinami je vzpostavljen javni potniški avtobusni in železniški promet, ki še ne dosega potrebne privlačnosti uporabe.

Ukrepe, ki jih bo Občina Radenci izvedla za uspešno uresničitev postavljenih ciljev, smo razvrstili v sledeče skupine:

- Vzpostavitev pogojev za uresničevanje ciljev in spremljanje kazalnikov učinkovitosti
- Vzpostavitev novih praks, vrednotenje prometnih projektov
- Sodelovanje z občinami na regionalni ravni

Sprejetje Celostne prometne strategije Občine Radenci pomeni začetek trajnostnega načrtovanja prometa, ki uvaja novo načrtovalsko prakso s sodobnimi postopki in metodami ter aktivnim vključevanjem javnosti. Gre za zagotavljanje celovitega upravljanja prometnega sistema z uvedbo ukrepov na različnih področjih:

- Zagotavljanje finančnih pogojev: uravnoteženje in prestrukturiranje občinskega proračuna. Osredotočenost na stroškovno učinkovito načrtovanje.
- Priprava in uporaba metodologije kot orodja za vrednotenje infrastrukturnih projektov z vidika upoštevanja minimalnih standardov trajnostne mobilnosti (pogoji za peš, kolesarski in javni promet, parkirna mesta). Strateško in ciljno načrtovanje namesto projektnega načrtovanja.



- Krepitev strokovnosti kadrov v občinski upravi: redne oblike izobraževanja, sodelovanja pri EU projektih.
- Dogovor z ostalimi občinami, predvsem sosednjimi v regiji o delitvi kadrov in sodelovanju na prometnem področju (skupna projektna pisarna).
- Sodelovanje s šolo, drugimi javnimi ustanovami in gospodarstvom pri pripravi mobilnostnih načrtov (varne šolske poti, izboljšanje dostopnosti, režim parkiranja).
- Organiziranje izobraževalnih, posvetovalnih in promocijskih dejavnosti: npr. Teden mobilnosti, anketiranje občanov, posvetovalni dogodki objava na spletni strani in Facebook stran namenjena spreminjanju potovalnih navad občanov.

Ukrepi, ki so vključeni v akcijski načrt so:

Tabela 35: Akcijski ukrepi – celostno prometno načrtovanje

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE
vzpostavitev pogojev za uresničevanje ciljev in spremljanje kazalnikov učinkovitosti
sprejetje strategije, revizija in prenova strategije
s sprejetjem se določajo temeljna izhodišča prometnega načrtovanja
glede na izvedene ukrepe je potrebno izvesti revizijo iz katere je razvidno doseganje želenih ciljev
glede na zaključke revizije je potrebna prenova strategije (5 letno obdobje)
uravnoteženje in prestrukturiranje občinskega proračuna
uvrstitev predlaganih ukrepov v občinski proračun
delegiranje nalog trajnostnega načrtovanja mobilnosti strokovnim delavcem občine
določitev odgovornih oseb za izvedbo posameznih aktivnosti CPS
vzpostavitev novih praks, vrednotenje prometnih projektov
sprejeti smernice, metodologijo in orodja za vrednotenje prioritete projektov
izdelava mobilnostnih načrtov za javne ustanove in gospodarske subjekte
informiranje, promocija (spletna stran, tiskani mediji, sodelovanje z občani)
vključevanje v EU projekte, izvedba Tedna mobilnosti (obveščanje, izvedba)
sodelovanje s šolo, društvi, izvajalci JPP, prostovoljci (prometna varnost, pogoji za trajnostno mobilnost)
izobraževanje občinskih delavcev (seminarji, delavnice)
sodelovanje z občinami na regionalni ravni
dogovor z občinami o sodelovanju pri pripravi EU projektov, delitvi kadrov, redarska služba



7 UVELJAVITEV HOJE

Hoja je naraven, zdrav, okoljsko in prostorsko neškodljiv ter infrastrukturno nezahteven način premikanja. Cilj uveljavljanja hoje kot potovalnega sredstva je vzpostavitev pogojev in zagotovitev varnosti pešcev.

Občina Radenci bo zagotovila povečanje površin, namenjenih varnemu pešačenju.

Indikatorji uspešnosti (merljivi) bodo:

- povečal se bo delež šolskih otrok, ki v šolo pešačijo,
- povečal se bo delež hoje pri vsakodnevnih opravkih,
- vso infrastrukturo v občini bomo prilagodili gibalno oviranim osebam,
- odpravili bomo vse konfliktne točke, ki vplivajo na varnost pešcev,
- povečevali bomo površine za igro in druženje.

Slika 15: Obstoječe talne označbe na površinah za pešce



Pešpoti morajo biti zasnovane celovito in povezane v omrežje, ki povezuje ključne točke in stanovanjska območja. Pešec mora imeti prednost in zagotovljeno varnost, ki jo zagotavljajo dovolj velike površine, najkrajše poti in počasen motoriziran promet. Pešec potrebuje za normalno gibanje širino prostora med 1,0 m in 1,5 m (dva pešca vzporedno).

Pravilnik o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/2005, 26/2006, 109/2010) določa pogoje in normative, ki se morajo zaradi zagotavljanja prometne varnosti in ekonomičnosti gradnje ter vzdrževanja javnih cest in njihovih elementov upoštevati pri izdelovanju projektne in tehnične dokumentacije, namenjene za gradnjo, uporabo in vzdrževanje cest. Ureditev pločnika ali



pešpoti izven naselja je upravičena, če prometna obremenitev ceste presega 3.500 vozil na dan, povprečna zgostitev pešcev ob cesti pa več kot deset oseb na uro.

Kjer so načrtovane skupne prometne površine za peš in motorni promet (npr. javni oz. trgovski objekti), je potrebno omejiti hitrost na 10 km/h.

Posebej problematična skupina pešcev so otroci na šolskih poteh. Šolske poti morajo biti urejene in označene. Odpravljene morajo biti vse kritične točke (tudi dostop do postaj šolskega avtobusa).

Slika 16: Prikaz obstoječe signalizacije za označitev varnih šolskih poti



V gričevnatih naseljih občine Radenci so ceste ozke (širina med 3,0 in 4,0 m). Na večini cest se odvija dvosmerni motorni promet, pešci in kolesarji pa nimajo ločene površine. Lokalno so izveden omejitve prometa in ponekod tudi hitrostne ovire (grbine).

Za promoviranje izbire hoje kot za varne oblike poti v šolo je potrebno organizirati različne akcije. Ena od finančno nezahtevnih akcij je organiziranje skupin zlasti mlajših šolarjev, ki skupaj opravijo pot v šolo (že uveljavljene akcija t.i. peš bus). Pri izvedbi sodelujejo starši, stari starši, prostovoljci.

Občina, društva in poslovni subjekti promovirajo hojo kot za človeka najbolj primeren in zdrav način gibanja. Poslovni subjekti, zlasti lokalne trgovine morajo prepoznati pešca kot stalnega



kupca, ki večino nakupov opravi v bližini bivanja, zato morajo zagotoviti pešcu prijazen in varen dostop (pobuda občine, da se kakšno parkirno mesto nadomesti s prostorom za postanek, počitek oz. srečevanje).

Slika 17: Prikaz neustreznega dostopa za gibalno ovirane osebe



Ukrepi, ki so vključeni v akcijski načrt:

Tabela 36: Akcijski ukrepi – uveljavitev hoje

UVELJAVITEV HOJE
Zagotoviti omrežje pešpoti
zagotoviti prometni režim na območju celotne občine, ki zagotavlja varnost pešcem
pregled obstoječega stanja (lokacije prehodov, manjkajoči hodniki za pešce, označbe...)
študija možnosti izvedbe manjkajoče infrastrukture s predlogom investicij
izvedba investicij glede na prioriteto posamezne investicije:
<i>locirati in označiti manjkajoče prehode za pešce</i>
<i>postaviti manjkajočo opozorilno signalizacijo (optično in zvočno) pri prehodih za pešce</i>
<i>označiti ločene površine za pešce na odsekih lokalnih cest in poti, kjer ni mogoča izvedba pločnikov</i>
<i>izvedba manjkajočih pločnikov, kjer je le ta mogoča</i>
<i>izvedba manjkajoče cestne razsvetljave na območjih peš prometa</i>
Zagotoviti varne poti v šolo
primerno locirati in urediti dostop in postajališča za šolski avtobus
podroben pregled obstoječega stanja (lokacije postajališč, manjkajoča infrastruktura,...) s predlogom ukrepov
izvedba predlaganih ukrepov glede na prioriteto, kot npr.:
<i>prestavitev postajališča izven cestnega telesa, kjer je le to možno</i>
<i>ureditev infrastrukture postajališč (nadstrešnice, koši,...)</i>
<i>izgradnja dostopne infrastrukture, kjer je le to možno</i>
<i>izvedba ostalih ukrepov v okolici šol, ki izboljšujejo prometno varnost</i>

*nadaljevanje tabele



*nadaljevanje tabele

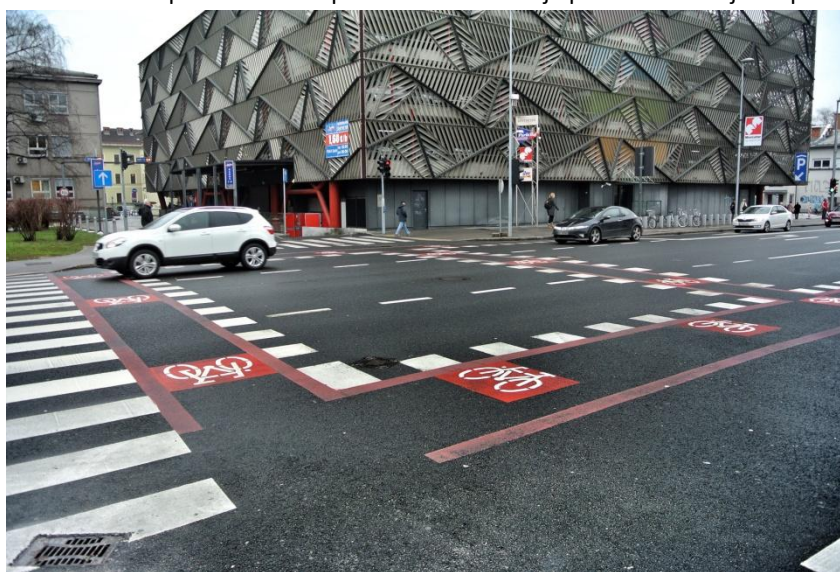
oprema za izvajanje akcij varnih šolskih poti (pešbus postajališča, ...)
Infrastrukturo prilagoditi gibalno oviranim osebam
izvedba pregleda obstoječega stanja s predlogom ukrepov
določitev prioritetenih lokacij
izvedba ukrepov



8 UVELJAVITEV KOLESARJENJA

Kolesarjenje je že prepoznan zdrav in cenovno dostopen način gibanja, zato je uveljavljeno predvsem kot redna oblika rekreacije v vseh starostnih obdobjih. Kolo je poceni prevozno sredstvo, ki ne povzroča emisij in hrupa, porabi malo prostora, prispeva k zdravemu in aktivnemu načinu življenja ter je primerno za potovanja od vrat do vrat. Vsakodnevno kolesarjenje za opravljanje šolskih, službenih, nakupovalnih in drugih potreb pa je izziv današnjega časa. Kolesarjenje spodbuja socialni kontakt s sokrajani.

Slika 18: Prikaz primera dobre prakse – označevanje površin namenjenih pešcem in kolesarjem



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

Občina Radenci bo zagotovila povečanje površin in ukrepov, namenjenih varnemu kolesarjenju.

Indikatorji uspešnosti (merljivi) bodo:

- povečal se bo delež šolskih otrok, ki v šolo kolesarijo,
- povečal se bo delež kolesarjenja pri vsakodnevnikih opravkih,
- zagotovili bomo večje število stojal in kolesarnic za varno hrambo koles,
- zmanjšali bomo število konfliktnih točk, ki vplivajo na varnost kolesarjev.

Slika 19: Prikaz ene izmed trenutnih ureditev stojal za kolesa in primera dobre prakse



Slika 20: Prikaz ustrezne kolesarnice za kolesa pri Osnovni šoli Radenci in »Dosor-ju«



Omrežje kolesarskih poti mora biti celovito in povezano. Zagotovljena mora biti varnost in udobnost. Občina Radenci ima predvsem na ravninskem delu zelo dobre pogoje za kolesarjenje, razdalje niso velike, infrastruktura je delno že urejena.

Varne pogoje za kolesarjenje je mogoče zagotavljati na različne načine in v odvisnosti od obsega in strukture prometa ter funkcijo ceste. Transitni promet skozi stanovanjsko naselje je potrebno preprečiti.

Pravilnik o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/2005, 26/2006, 109/2010) določa pogoje in normative, ki se morajo zaradi zagotavljanja prometne varnosti in ekonomičnosti gradnje ter vzdrževanja javnih cest in njihovih elementov upoštevati pri izdelovanju projektne in tehnične dokumentacije, namenjene za gradnjo, uporabo in vzdrževanje cest. Na cestah s PLDP do 2.500 vozil na dan ni potrebna posebna površina za kolesarje, pri PDLP med 2.500 in 7.000 vozil na



dan in pri kolesarskem prometu več kot 20 kolesarjev na uro je potreben označen kolesarski pas, pri PLDP nad 7.500 vozil na dan in pri kolesarskem prometu več kot 20 kolesarjev na uro pa višinsko ločena kolesarska steza.

Kolesarjev prometni profil med vožnjo je širine 1,00 m oziroma prosti profil širine 1,50 m. Predlaga se standard pri načrtovanju kolesarskih površin na cestah, ki imajo PLDP manj kot 7.000 vozil/dan:

- na cestah, kjer je omejitev hitrosti 50 km/h, je ločen kolesarski pas širine 1,5 m;
- na cestah, kjer je omejitev 30 km/h, se izvede mešan profil in skupna površina za avto in kolo;
- širina voznega pasu v dvosmerni ulici in z mešanim profilom s kolesarsko stezo je 3,5 m (predlagana je talna oznaka s piktogrami);
- v stanovanjskih soseskah, kjer se izvedejo enosmerne ulice, se predvidi širina 4,0 m, kjer je 1,5 m namenjena kolesarskemu pasu v nasprotni smeri vožnje (predlagana je talna oznaka s piktogrami).

Posebej problematična skupina kolesarjev so otroci. Za uporabo kolesa na poti v šolo morajo biti urejene in označene šolske poti. Odpravljene morajo biti vse kritične točke. Za promoviranje izbire kolesa kot za varne oblike poti v šolo je potrebno organizirati različne akcije. Ena od finančno nezahtevnih akcij je organiziranje skupin zlasti nekoliko starejših šolarjev, ki skupaj opravijo pot v šolo (že uveljavljene akcija t.i. bici-vlak). Pri izvedbi sodelujejo starši, stari starši, prostovoljci.

Slika 21: Bici-vlak



Občina, društva in poslovni subjekti promovirajo kolesarjenje kot za človeka najbolj primeren in zdrav način gibanja. Poslovni subjekti, zlasti lokalne trgovine morajo prepoznati kolesarja kot stalnega kupca, ki večino nakupov opravi v bližini bivanja, zato morajo zagotoviti kolesarju



prijazen in varen dostop (pobuda občine, da se namestijo stojala za kolesa in kolesarnice za varno hrambo koles, uvedejo izposojlo koles na različnih lokacijah). Občina bo zagotovila nakup koles za javno uporabo.

Občina bi morala spodbuditi lastnike stanovanj v stanovanjskih blokih k investiranju v varne kolesarnice. S tem bo postalo kolo kot potovalno sredstvo priročno in udobno.

Ukrepi, ki so vključeni v akcijski načrt:

Tabela 37: Akcijski ukrepi – uveljavitev kolesarjenja

UVELJAVITEV KOLESARJENJA
Zagotoviti omrežje kolesarskih poti
zagotoviti prometni režim na območju celotne občine, ki zagotavlja varnost kolesarjem
pregled obstoječega stanja (lokacije kolesarskih stez, manjkajoče steze, označbe...)
študija možnosti izvedbe manjkajoče infrastrukture s predlogom investicij
izvedba investicij glede na prioriteto posamezne investicije:
<i>izvedba manjkajoče horizontalne in vertikalne signalizacije</i>
<i>označiti površin za kolesarje na odsekih lokalnih cest in poti, kjer ni mogoča izvedba ločenih kolesarskih stez</i>
<i>izvedba manjkajočih površin za kolesarje, kjer je le ta mogoča</i>
Zagotoviti varno parkiranje koles
varno parkiranje koles (stojala, kolesarnice)
Upravljanje kolesarjenja
možnost izposoje koles (nakup koles, postavitve postaj in izvedba sistema)
Zagotoviti varne poti v šolo
izvajanje akcij varnih šolskih poti (bicivlak postajališča, ...)



9 UČINKOVIT JAVNI POTNIŠKI PROMET

Od osamosvojitve Slovenije se je stopnja motorizacije v Občini Radenci močno povečala, hkrati pa je upadala ponudba javnega potniškega prometa.

Ponudba javnih avtobusnih prevozov se je posledično zmanjšala, predvsem po številu avtobusnih povezav. Med delavniki se število povezav s številnimi središči v regiji sicer še ohranja. Praktično ničelna pa je možnost koriščenja avtobusnih prevozov ob sobotah, nedeljah in praznikih ter ob večernih urah, ko se je velik del avtobusnih povezav celo ukinil.

Slabše je stanje z železniškim prometom, ki trenutno sploh ne omogoča potniškega prometa.

Slika 22: Prikaz trenutne ureditve prečkanja železniške postaje pri avtobusni postaji



Cilj učinkovitega javnega potniškega prometa je 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.

Občina Radenci bo izvajala ukrepe za izboljšanje učinkovitosti javnega potniškega prometa.

Indikatorji uspešnosti (merljivi) bodo:

- povečalo se bo število prepeljanih potnikov z javnim potniškim prometom,
- povečalo se bo število avtobusnih postajališč z urejeno dostopnostjo za gibalno ovirane osebe,
- povečalo se bo število avtobusnih postajališč in z urejeno spremljevalno infrastrukturo (informacijske table,...),
- povečalo se bo število prevoznih linij javnega potniškega prometa.



Slika 23: Prikaz sodobno urejenega avtobusnega postajališča



Javni potniški prevoz bomo naredili privlačnejši in konkurenčnejši osebnim avtomobilom. Prebivalci vseh naselij občine bodo imeli na voljo sodoben, učinkovit in poselitvenim vzorcem prilagojen javni potniški prevoz. Dostopnost pomembnih centrov za vse skupine prebivalcev se bo povečala, hkrati pa se bodo zmanjšali negativni vplivi na okolje ter prometno varnost. To se bo izvedlo skozi sledeče ukrepe:

- združevanje avtobusnih linij rednega in šolskega avtobusnega prometa,
- ureditev dostopnosti avtobusnih postajališč za gibalno ovirane osebe (pogreznjeni robniki, opremljenost s prilagojenim prikazom voznih redov za slepe in slabovidne osebe, namestitvijo ustreznih čakalnih površin),
- ureditev dostopnosti do omrežja javnega potniškega prometa z vzpostavitvijo spremljevalne infrastrukture,
- analiza ustreznosti lokacij avtobusnih postajališč in potencialni predlog optimiziranja mreže postajališč,
- promocija javnega potniškega prometa,
- iskanje možnosti vzpostavitve železniškega potniškega prometa.



Ukrepi, ki so vključeni v akcijski načrt:

Tabela 38: Akcijski ukrepi – učinkovit javni potniški promet

UČINKOVIT JAVNI POTNIŠKI PROMET
Povečanje uporabe JPP
združevanje šolskega prevoza in rednih avtobusnih linij
Izboljšanje dostopnosti JPP
pregled obstoječega stanja s popisom pomanjkljivosti
odprava pomanjkljivosti - ureditev dostopnosti za gibalno ovirane osebe
izgradnja kolesarnic, parkirišč ob postajah JPP
izvedba manjkajočih ureditev postajališč JPP (nadstrešnice, koši)
Šolski bus
ohranitev obstoječega stanja s potrebnimi izboljšavami na področju prometne varnosti

9.1.1 Združevanje avtobusnih linij rednega avtobusnega prometa in šolskega avtobusnega prometa

Z združitvijo rednih in šolskih prevozov lahko dosežemo zelo pozitivne rezultate. V praksi se namreč takoj omogoči vzpostavitev več dodatnih terminov prevozov na posamezni liniji, prilagojenih tako potrebam šolarjev kot tudi potrebam dijakov, študentov in drugih uporabnikov javnih prevozov. Dodatno se v nekaterih naseljih zagotovi avtobusni promet, ki sedaj tam ni na voljo.

Integracija šolskih in rednih linijskih prevozov se lahko izvede na dva načina:

- Šolarji se vozijo s posebnim linijskim prevozom, Ministrstvo za infrastrukturo (Direktorat za promet) pa izda dovoljenje, da se lahko s to linijo vozijo tudi drugi potniki. V tem primeru velja 54. zakonski člen (ZPCP-2). Slabost te rešitve je, da ti prevozi nimajo statusa rednih linij, zato niso v voznorednih iskalnikih, poleg tega pa lahko tudi brez obvestila odpadejo ali se spremeni vozni red, če imajo v šoli kake posebne dejavnosti.
- Prevoznik po dogovoru z občino in Ministrstvom za infrastrukturo registrira šolske prevoze kot redno linijo. V tem primeru je linija vključena v voznoredne iskalnike, prevoznik pa jo mora izvajati vsak šolski dan po objavljenem voznem redu. Slaba plat takšne rešitve je, da šolam onemogoča spreminjanje šolskih prevozov (npr. na športni dan). Ta praksa je na primer uveljavljena v nekaterih občinah Ljubljanske urbane regije, v sodelovanju z Ljubljanskim potniškim prometom (Grosuplje, Škofljica, Polhov Gradec, Ivančna gorica, Vrhnika...) in v Mestni občini Koper.

Analizirano je bilo avtobusno prometno povezovanje posameznih naselij s centralnim delom občine, t.j. naseljem Radenci. Povezovanje samega naselja Radenci z ostalimi regijskimi središči je obdelano v predhodnih poglavjih. Razvidno je, da je javni avtobusni promet osredotočen na naselja ob glavni prometnici medtem, ko so zaledna naselja slabše povezana do vstopno-izstopnih točk javnega avtobusnega prometa. Drugače je s šolskim avtobusnim prevozom, ki praktično enakovredno zagotavlja povezavo tako bližnjih kot tudi oddaljenejših naselij. In to prednost bi bilo smiselno izkoristiti. Z združevanjem avtobusnih prevozov bi tako lahko dosegli



dostopnost javnega avtobusnega prometa tudi v tistih naseljih, kjer sedaj tovrstna možnost prevoza ne obstaja.

9.1.2 Ureditev dostopnosti javnega prevoza za gibalno ovirane osebe

Danes živi v Evropi 15 do 20 odstotkov ljudi, ki zaradi slepote, slabovidnosti, gluhotе ali naglušnosti, telesnih poškodb ali drugih osebnih okoliščin potrebujejo tehnične in druge pripomočke, prilagojene okolju, ali pomoč druge osebe. Obseg prebivalstva, ki potrebuje pomoč v vsakdanjem življenju, se tudi zaradi staranja prebivalstva strmo povečuje. Prav zaradi tega je neizbežno ustrezno prostorsko načrtovanje in prilagoditve v prostoru z namenom zagotavljanja vsem dostopnega prostora, predvsem pa za zagotavljanje socialnega vključevanja gibalno oviranih v družbo.

Ker je popolna odsotnost ovir v prostoru neizvedljiva, je pomembno oblikovanje varnih poti, ki omogočajo logičen dostop do pomembnejših objektov in javnih prostorov, kamor vsekakor spadajo avtobusna postajališča, saj predstavljajo ključen moment za omogočanje mobilnosti gibalno oviranih oseb.

Slika 24: Prikaz manjkajoče klančine za gibalno ovirane osebe neposredno na območju prehoda za pešce



V ta namen je predvidena izvedba ukrepov, ki omogočajo enostavnejše vključevanje gibalno oviranih oseb v shemo javnega potniškega prometa:

- ureditev klančin za dostop do vstopno-izstopnih točk javnega potniškega prometa,
- izvedba ustrezne vertikalne in horizontalne signalizacije prilagojene vsem kategorijam gibalno oviranih oseb na vstopno-izstopnih točkah javnega potniškega prometa,
- izvedba prikaza vozniških redov prilagojena slepim in slabovidnim osebam na vstopno-izstopnih točkah javnega potniškega prometa.



9.1.3 Ureditev dostopnosti do omrežja javnega potniškega prometa z vzpostavitvijo spremljevalne infrastrukture

Spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa je z vidika trajnostne mobilnosti smotrno načrtovati tudi z vidika spremljevalne infrastrukture, ki povečuje uporabnikovo zadovoljstvo z javnim potniškim prometom. Med tovrstno infrastrukturo prištevamo:

- kolesarnice za hrambo koles uporabnikov javnega potniškega prometa v neposredni bližini vstopno-izstopnih točk,
- urejeno dostopno infrastrukturo (pločniki in kolesarske steze),
- urejena parkirna mesta.

Ukrepi za izboljšanje dostopnosti do omrežja javnega potniškega prometa se neposredno povezujejo tudi z ostalimi ukrepi trajnostne mobilnosti, kot je uveljavljanje hoje in kolesarjenja, pri čemer so ukrepi v teh kategorijah obravnavani v širšem prostoru občine.

Za potrebe zagotavljanja dostopnosti do omrežja javnega potniškega prometa je predvidena:

- izgradnja kolesarnice ob avtobusni postaji,
- izgradnja manjkajočih površin za pešce in kolesarje do posameznih vstop-izstopnih točk javnega potniškega prometa, kjer je le to možno.

9.1.4 Promocija javnega potniškega prometa

Avtomobil kot statusni simbol je ponekod v tujini že presežen, prometni zastoji in z njimi povezana slabša kvaliteta bivanja pa sama po sebi dokazuje, da »avtomobil za vsakogar« ne more več »zagotavljati svobode za vsakogar«.

Izboljšanje dostopnosti z javnimi prevoznimi sredstvi mora biti s strani občine podprto z različnimi akcijami informiranja, izobraževanja in ozaveščanja potnikov o pomenu uporabe javnega potniškega prometa (JPP) oz. širše o pomenu trajnostne mobilnosti, saj pešačenje in kolesarjenje dopolnjujeta sistem javnega potniškega prometa.

V ta namen je predvidena:

- 1x letno: izdelava zloženek z uporabnimi informacijami o javnem potniškem prometu in njihova dostava v gospodinjstva,
- 4x letno: objava uporabnih informacij, zanimivosti, prednosti uporabe javnega potniškega prometa,
- 6x letno: objava vseh morebitnih sprememb na področju javnega potniškega prometa na spletnih straneh občine, javnih zavodov in drugih zainteresiranih,
- vsakoletno sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti,
- 1x letno: izvedba ostalih promocijskih aktivnosti v sodelovanju s ponudniki javnega potniškega prometa.



10 RACIONALNA RABA MOTORIZIRANEGA PROMETA

Stopnja motorizacije se je po osamosvojitvi Slovenije hitro povečevala, njen trend pa se je ustavil v letu 2009, ko je dosegel vrh pri skoraj 600 vozilih na 1000 prebivalcev. Motorizacija povzroča visoke stroške lastništva in uporabe avtomobila ter povečane potrebe po novi infrastrukturi, ki zahteva vedno večje površine ter povzroča velike zunanje/posredne stroške (onesnaženje okolja, nesreče, zdravje ljudi, segrevanje ozračja). Prostor, ki ga uporabljajo vozila, bi lahko bil namenjen za socialne funkcije.

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

Občina Radenci bo zagotovila optimizacijo motornega prometa z ukrepi umirjanja in usmerjanja prometa ter vplivanjem na vozniško kulturo.

Indikatorji uspešnosti (merljivi) bodo:

- zmanjšanje števila vozil/prebivalca,
- povečanje števila hibridnih vozil,
- sprememba potovalnih navad (povečevanje deleža trajnostne mobilnosti).

Na obstoječem cestnem omrežju želi občina urediti takšen prometni režim, ki bo zadovoljeval potrebe vseh skupin prebivalstva ter gospodarstva. Ker je v prvi vrsti potrebno zagotoviti varnost šibkejših skupin udeležencev v prometu, finančna sredstva pa so omejena, bodo ukrepi usmerjeni k zagotavljanju čim večje učinkovitosti z najmanjšimi vložki.

Zaradi potreb dnevne delovne migracije prebivalcev občine (vožnja na delo v oddaljene občine) ter omejena možnost zagotavljanja javnega prevoza je predlagano vključevanje novih potovalnih navad.

V zadnjem času se pojavljajo nove oblike prevozov, ki so povezane z avtomobilom, kot osnovnim prevoznim sredstvom, a sledijo ciljem trajnostne mobilnosti.

Najpogostejše oblike so:

- »car sharing«
- »car pooling«
- »prostofer«, »sopotnik«.

Pri »car sharing-u« gre za delitev avtomobila z drugimi osebami, glavni cilj pa ni poiskati sopotnikov in si z njimi deliti potnih stroškov, temveč se izogniti stroškom nakupa in vzdrževanja lastnega avtomobila. Gre za model najema avtomobila, kjer posameznik najame avtomobil za določeno časovno obdobje. Ta oblika mobilnosti je še posebej privlačna za posameznike, ki vozila uporabljajo samo priložnostno, in tudi tiste, ki bi si želeli občasno voziti drug avtomobil, kot ga vozijo dnevno. Osnova skupne uporabe avtomobilov je, da je



posameznik deležen vseh koristi in ugodnosti, ki jih nudi zasebni avtomobil, brez da bi bilo treba prevzemati odgovornost in stroške lastništva lastnega avtomobila. Raziskave so pokazale, da lahko eno vozilo v skupni rabi nadomesti približno 8 do 9 avtomobilov v zasebni lasti. »Car sharing« je primeren predvsem na področjih z visoko gostoto poselitve in redkimi dnevnimi vožnjami.

Slika 25: Konceptualni prikaz »car poolinga«



Za območje Občine Radenci je primernejši sistem »car pooling«. Pri tem konceptu ne gre za delitev avtomobila, ampak za delitev prevoza. Kadar govorimo o delitvi prevoza, imamo v mislih skupno uporabo vozila, ki ga upravlja voznik, navadno lastnik in si ga deli z enim ali več potniki. Pri vožnji je navzočih več oseb, katerih cilj je v večini primerov znižanje potnih stroškov in varstvo okolja. Ker si osebe delijo potne stroške in ker je za prevoz petih oseb potreben samo en avtomobil in ne na primer pet avtomobilov, če bi se vsaka oseba peljala sama, je njihov cilj dejansko uresničen.

Pri nas je na podobnih predpostavkah zasnovana platforma www.prevoz.org.

Zelo aktualna in smiselna, predvsem zaradi geografsko demografskih trendov občine in pomanjkanja javnega prevoza je trajnostno naravnana oblika prevoza starejših občanov in drugih oseb iz ranljivejših kategorij. V slovenskem prostoru se že pojavljajo oblike tovrstnega prevoza, npr. Prostofer in Sopotnik. Princip delovanja Prostofer-ja je naslednji: »Med starejšimi imamo osebe, ki potrebujejo prevoz, pa ne morejo ali nočejo obremenjevati sorodnikov ali uporabljati plačljive prevoze. Na drugi strani so številni starejši še vedno aktivni vozniki in radi priskočijo na pomoč s svojim jeklenim konjičkom. Te ljudi smo povezali med seboj s projektom PROSTOFER, s katerim smo povečali udeležbo starejših v cestnem prometu in njihovo mobilnost. Izboljšali smo varnost starejših voznikov in drugih udeležencev v prometu ter povečali cenovno dostopno mobilnost in socialno vključenost starejših.«



Slika 26: Primer prevoznega sredstva v okviru projekta Prostofer



Glede na terensko razdelitev Občine Radenci, demografskih značilnosti in relativno visoke stopnje motorizacije je smiselno uvesti sistem, ki bi na podobnih osnovah deloval v lokalnem okolju. Predvideva se izvedba analize potencialnega povpraševanja po tovrstnih storitvah po posameznih krajevnih odborih.

Občina bo izvajala ukrepe:

- umirjanje prometa s signalizacijo (merjenje hitrosti),
- merjenje hitrosti in kaznovalna politika (medobčinska redarska služba),
- optimizacija površin za parkirišča,
- zagotovitev preglednosti z odstranitvijo zelenih ograj,
- zagotovitev parkirnih mest P&R,
- zagotovitev polnilnic za elektro vozila.
- spodbujanje novih oblik trajnostnih prevozov (prevozi.org, car sharing,...)

Ukrepi, ki so vključeni v akcijski načrt:

Tabela 39: Akcijski ukrepi – racionalna raba motoriziranega prometa

RACIONALNA RABA MOTORIZIRANEGA PROMETA
Umirjanje prometa in prometna varnost
pregled obstoječega stanja s popisom kritičnih točk
izdelava predlogov umiranja prometa na kritičnih točkah s preveritvijo izvedljivosti
izvedba predvidenih ukrepov umiranja prometa
izvajanje neinfrastrukturnih ukrepov kot npr.: merjenje hitrosti, kaznovalna politika (nakup radarja, redarska služba)
Sprememba potovalnih navad občanov
spodbujanje novih oblik prevozov
polnilnice za elektro vozila
spodbujanje in sodelovanje pri akcijah gospodarskih subjektov
spodbujanje in sodelovanje pri akcijah lokalnih trgovcev
ostali ukrepi v okviru ostalih vsebinskih sklopov



11 OSTALI INFRASTRUKTURNI UKREPI V OKVIRU OPTIMIZACIJE MOTORIZIRANEGA PROMETA

Na območju celotne občine je potrebno zagotoviti preglednost cest. Pravilnik o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/2005, 26/2006, 109/2010) določa pogoje in normative, ki se morajo zaradi zagotavljanja prometne varnosti in ekonomičnosti gradnje ter vzdrževanja javnih cest in njihovih elementov upoštevati pri izdelovanju projektne in tehnične dokumentacije, namenjene za gradnjo, uporabo in vzdrževanje cest. Skladno s pravilnikom morajo biti vse stalne ali občasne ovire locirane izven polja preglednosti.

Lokalne ceste je potrebno investicijsko vzdrževati v stanju, ki zagotavlja prometno varnost vseh udeležencev v prometu.

Na celotnem območju t.i. stanovanjskih cest imajo prednost ukrepi primerne javne razsvetljave, kombiniranega usmerjanja prometa vseh udeležencev v prometu ter umirjanja prometa.

Pešce je nujno ločiti od kolesarjev in motornih vozil. Če uporabljajo skupen prometni prostor, jim je potrebno posvetiti posebno pozornost. Kolesarji in motorna vozila lahko uporabljajo skupen prometni prostor. Nujna je vertikalna in horizontalna, talna in svetlobna signalizacija.

Na območju cest v stanovanjskih naseljih se izvaja dvig cestišča oz. grbine. Ukrep se izvede ob vstopu v t.i. stanovanjsko cesto, na varnih šolskih poteh ter na križiščih. Z ukrepom dosežemo zmanjšanje hitrosti vozil, povečamo pozornost voznikov do pešcev in kolesarjem, pešcem, gibalno oviranim osebam in kolesarjem olajšamo prečkanje cest. Na prehodih za pešce vgrajevati taktilne vode za gibalno ovirane osebe.

Dosledno se izvaja redarska služba, merjenje hitrosti, spoštovanje predpisov smeri vožnje.

Na cestah v stanovanjskih naseljih ne zarisujemo sredinske črte, ker se s tem poveča pozornost voznikov ter zniža hitrost vozil.

Občina bo izvajala načrtovane ukrepe celostne prometne strategije sočasno z naborom investicij v infrastrukturo. Finančno načrtovanje mora upoštevati prioritete in cilje.

Na celotnem območju se predlaga umirjanje prometa, preprečevanje tranzitnih voženj in optimalna dostopnost stanovanjskih zaselkov in gospodarskih con do državnega cestnega omrežja. Pri načrtovanju ukrepov so spoštovana načela trajnostne mobilnosti. Ukrepi želijo vplivati na manjše povpraševanje po potovanjih z osebnimi avtomobili in stimuliranju k uporabi primernejših prevoznih sredstev.



Predlagajo se ukrepi za zagotavljanje varne šolske poti, ureditev hodnikov za pešce in talnih označb za pešce na cestah, kjer pločniki niso izvedljivi.

Načrt ukrepov in investicij v obstoječe regionalne in lokalne ceste je povzet iz razpoložljivih občinskih dokumentov (OPN, proračun, NRP) ter dodatno še dopolnjen z opažanji s terenskih ogledov.

Predvideni ukrepi so sledeči:

Tabela 40: Akcijski ukrepi – infrastrukturni ukrepi na cestnem omrežju

INFRASTRUKTURNI UKREPI NA CESTNEM OMREŽJU
Načrt razvojnih programov
Upravljanje in tekoče vzdrževanje občinskih cest
Investicijsko vzdrževanje in gradnja občinskih cest
Urejanje cestnega prometa
Cestna razsvetljava
Izboljšanje stanja okolja
Objekti za rekreacijo
Cestni promet in infrastruktura KS Radenci
Cestni promet in infrastruktura KS Kapela
Občinski prostorski načrt
Radenci – Šratovci (v novem stanovanjskem območju se nadaljuje prometna ureditev s prometnimi otoki v posameznih ulicah, sosedstvih in s povezavo na prometno cesto v Šratovcih)
Ureditev trga med dijaškim domom in domom za starejše občane, z urejenim prehodom čez železniško progo
Na R1-235/0317 se v km 0+227 preuredi obstoječi priključek na regionalno cesto s pomočjo mini krožnega križišča in v km 0+556 se predvidi krožno križišče. Med krožiščema bo potekala kolesarska steza s hodnikom za pešce
Nov uvoz/izvoz iz obstoječega krožišča v smeri Boračevskega potoka (prehod iz parkirišča na AP, ureditev isto-nivojskega križanja železniških tirov, s postavitvijo zapornic, z razširitvijo mostu preko Boračevskega potoka in navezavo na obstoječe omreže
Vključitev lokalnega kolesarskega omrežja v državno kolesarsko omrežje
Rekonstrukcija osrednje avtobusne postaje Radenci
Celovit sistem parkiranja (vsaj 1 parkirišče oz. 5% mora biti namenjeno invalidom) z dodatno ureditvijo ozelenitve parkirišč
Celostna ureditev Prisojne ceste



12 AKCIJSKI NAČRT

S sprejemom strateškega dokumenta bo postavljen koncept trajnostno usmerjenega urejanja prometa na lokalni ravni. Težnja je: od »vedno več« preiti k »vedno bolje«.

Naraščanje motornega prometa ima negativne posledice na prebivalstvo v obliki hrupa, onesnaženja zraka, izgubi prostora nesreč in zdravstvenih motnjah. Ni prometnega sistema, ki ne bi vplival na naravne vire, zato je edina rešitev za zmanjšanje porabe naravnih virov zmernost in razmislek o socialno-ekonomskih kriterijih, sistemih, vrednotah.

Z implementacijo projekta želi Občina Polzela izpolniti pričakovanja in zahteve njenih prebivalcev, ki težijo k izboljšanju kakovosti življenja. Pogoj za uspešno izvedbo strategije je sprejemanje ukrepov in odločitev, ki jih podpira javnost.

V ta namen je pripravljen akcijski načrt, ki časovno in stroškovno povzema vse predvidene ukrepe. Ukrepi so rangirani glede na prioriteto njihove adaptacije.

1	VISOKA PRIORITETA ukrepi kategorizirani z visoko stopnjo prioritete predstavljajo temelj konceptu transformacije družbe od motorizacije k trajnostni mobilnosti
2	SREDNJA PRIORITETA ukrepi kategorizirani s srednjo stopnjo prioritete predstavljajo nadaljevalne procese, ki jih je potrebno izvesti za doseg cilja, t.j. družbe, ki sledi ciljem trajnostni mobilnosti
3	NIŽJA PRIORITETA Ukrepi kategorizirani z nižjo stopnjo prioritete predstavljajo ukrepe, ki zahtevajo neprimerno večje finančne vložke. Ti ukrepi so sicer usklajeni s cilji trajnostne mobilnosti, a je njihova kratkoročna implementacija malo verjetna.



Tabela 41: Akcijski načrt – prioriteta ukrepov

VSEBINSKI SKLOP	STOPNJA PRIORITETE	PRIČAKOVANO OBDOBJE IZVEDBE
VIŠJA	1	od 0 do 3 leta
SREDNJA	2	od 3 do 5 let
NIŽJA	3	5 let in več
		konstantno

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE		
vzpostavitev pogojev za uresničevanje ciljev in spremljanje kazalnikov učinkovitosti		
sprejetje strategije, revizija in prenova strategije		
s sprejetjem se določajo temeljna izhodišča prometnega načrtovanja	1	od 0 do 3 leta
glede na izvedene ukrepe je potrebno izvesti revizijo iz katere je razvidno doseganje zelenih ciljev	1	od 3 do 5 let
glede na zaključke revizije je potrebna prenova strategije (5 letno obdobje)	1	5 let in več
uravnoteženje in prestrukturiranje občinskega proračuna		
uvrstitev predlaganih ukrepov v občinski proračun	1	od 0 do 3 leta
delegiranje nalog trajnostnega načrtovanja mobilnosti strokovnim delavcem občine		
določitev odgovornih oseb za izvedbo posameznih aktivnosti CPS	1	od 0 do 3 leta
vzpostavitev novih praks, vrednotenje prometnih projektov		
sprejeti smernice, metodologijo in orodja za vrednotenje prioritete projektov	1	od 0 do 3 leta
izdelava mobilnostnih načrtov za javne ustanove in gospodarske subjekte	1	od 0 do 3 leta
informiranje, promocija (spletna stran, tiskani mediji, sodelovanje z občani)	1	konstantno
vključevanje v EU projekte, izvedba Tedna mobilnosti (obveščanje, izvedba)	1	konstantno
sodelovanje s šolo, društvi, izvajalci JPP, prostovoljci (prometna varnost, pogoji za trajnostno mobilnost)	1	konstantno
izobraževanje občinskih delavcev (seminarji, delavnice)	1	konstantno
sodelovanje z občinami na regionalni ravni		
dogovor z občinami o sodelovanju pri pripravi EU projektov, delitvi kadrov, redarska služba	2	konstantno



UVELJAVITEV HOJE		
Zagotoviti omrežje pešpoti		
zagotoviti prometni režim na območju celotne občine, ki zagotavlja varnost pešcem		
pregled obstoječega stanja (lokacije prehodov, manjkajoči hodniki za pešce, označbe...)	1	od 0 do 3 leta
študija možnosti izvedbe manjkajoče infrastrukture s predlogom investicij	1	od 3 do 5 let
izvedba investicij glede na prioriteto posamezne investicije:		
<i>locirati in označiti manjkajoče prehode za pešce</i>	1	od 0 do 3 leta
<i>postaviti manjkajočo opozorilno signalizacijo (optično in zvočno) pri prehodih za pešce</i>	1	od 0 do 3 leta
<i>označiti ločene površine za pešce na odsekih lokalnih cest in poti, kjer ni mogoča izvedba pločnikov</i>	1	od 3 do 5 let
<i>izvedba manjkajočih pločnikov, kjer je le ta mogoča</i>	2	5 let in več
<i>izvedba manjkajoče cestne razsvetljave na območjih peš prometa</i>	2	5 let in več
Zagotoviti varne poti v šolo		
primerno locirati in urediti dostop in postajališča za šolski avtobus		
podroben pregled obstoječega stanja (lokacije postajališč, manjkajoča infrastruktura,...) s predlogom ukrepov	1	od 0 do 3 leta
izvedba predlaganih ukrepov glede na prioriteto, kot npr.:		
<i>prestavitev postajališča izven cestnega telesa, kjer je le to možno</i>	2	od 0 do 3 leta
<i>ureditev infrastrukture postajališč (nadstrešnice, koši,...)</i>	1	konstantno
<i>izgradnja dostopne infrastrukture, kjer je le to možno</i>	1	konstantno
<i>izvedba ostalih ukrepov v okolici šol, ki izboljšujejo prometno varnost</i>	1	konstantno
oprema za izvajanje akcij varnih šolskih poti (pešbus postajališča, ...)	1	od 0 do 3 leta
Infrastrukturo prilagoditi gibalno oviranim osebam		
izvedba pregleda obstoječega stanja s predlogom ukrepov	1	od 0 do 3 leta
določitev prioriteten lokacij	1	od 0 do 3 leta
izvedba ukrepov	1	konstantno



UVELJAVITEV KOLESARJENJA		
Zagotoviti omrežje kolesarskih poti		
zagotoviti prometni režim na območju celotne občine, ki zagotavlja varnost kolesarjem		
pregled obstoječega stanja (lokacije kolesarskih stez, manjkajoče steze, označbe...)	1	od 0 do 3 leta
študija možnosti izvedbe manjkajoče infrastrukture s predlogom investicij	1	od 3 do 5 let
izvedba investicij glede na prioriteto posamezne investicije:		
<i>izvedba manjkajoče horizontalne in vertikalne signalizacije</i>	1	od 0 do 3 leta
<i>označiti površin za kolesarje na odsekih lokalnih cest in poti, kjer ni mogoča izvedba ločenih kolesarskih stez</i>	1	od 3 do 5 let
<i>izvedba manjkajočih površin za kolesarje, kjer je le ta mogoča</i>	1	5 let in več
Zagotoviti varno parkiranje koles		
varno parkiranje koles (stojala, kolesarnice)	2	od 0 do 3 leta
Upravljanje kolesarjenja		
možnost izposoje koles (nakup koles, postavitve postaj in izvedba sistema)	2	konstantno
Zagotoviti varne poti v šolo		
izvajanje akcij varnih šolskih poti (bicivlak postajališča, ...)	1	od 0 do 3 leta
UČINKOVIT JAVNI POTNIŠKI PROMET		
Povečanje uporabe JPP		
združevanje šolskega prevoza in rednih avtobusnih linij	1	od 0 do 3 leta
Izboljšanje dostopnosti JPP		
pregled obstoječega stanja s popisom pomanjkljivosti	1	od 0 do 3 leta
odprava pomanjkljivosti - ureditev dostopnosti za gibalno ovirane osebe	1	od 0 do 3 leta
izgradnja kolesarnic, parkirišč ob postajah JPP	2	od 3 do 5 let
izvedba manjkajočih ureditev postajališč JPP (nadstrešnice, koši)	2	od 3 do 5 let
Šolski bus		
ohranitev obstoječega stanja s potrebnimi izboljšavami na področju prometne varnosti	1	konstantno



RACIONALNA RABA MOTORIZIRANEGA PROMETA		
Umirjanje prometa in prometna varnost		
pregled obstoječega stanja s popisom kritičnih točk	1	od 0 do 3 leta
izdelava predlogov umirjanja prometa na kritičnih točkah s preveritvijo izvedljivosti	1	od 0 do 3 leta
izvedba predvidenih ukrepov umirjanja prometa	1	od 3 do 5 let
izvajanje neinfrastrukturnih ukrepov kot npr.: merjenje hitrosti, kaznovalna politika (nakup radarja, redarska služba)	2	konstantno
Sprememba potovalnih navad občanov		
spodbujanje novih oblik prevozov	1	konstantno
polnilnice za elektro vozila	1	od 0 do 3 leta
spodbujanje in sodelovanje pri akcijah gospodarskih subjektov	2	konstantno
spodbujanje in sodelovanje pri akcijah lokalnih trgovcev	2	konstantno
ostali ukrepi v okviru ostalih vsebinskih sklopov	1	konstantno



INFRASTRUKTURNI UKREPI NA CESTNEM OMREŽJU		
Načrt razvojnih programov		
Upravljanje in tekoče vzdrževanje občinskih cest	1	konstantno
Investicijsko vzdrževanje in gradnja občinskih cest	3	konstantno
Urejanje cestnega prometa	2	konstantno
Cestna razsvetljava	2	konstantno
Izboljšanje stanja okolja	1	konstantno
Objekti za rekreacijo	2	konstantno
Cestni promet in infrastruktura KS Radenci	2	konstantno
Cestni promet in infrastruktura KS Kapela	2	konstantno
Občinski prostorski načrt		
Radenci – Šratovci (v novem stanovanjskem območju se nadaljuje prometna ureditev s prometnimi otoki v posameznih ulicah, sosedstvih in s povezavo na prometno cesto v Šratovcih)	3	5 let in več
Ureditev trga med dijaškim domom in domom za starejše občane, z urejenim preходом čez železniško progo	3	5 let in več
Na R1-235/0317 se v km 0+227 preuredi obstoječi priključek na regionalno cesto s pomočjo mini krožnega križišča in v km 0+556 se predvidi krožno križišče. Med krožiščema bo potekala kolesarska steza s hodnikom za pešce	3	5 let in več
Nov uvoz/izvoz iz obstoječega krožišča v smeri Boračevskega potoka (prehod iz parkirišča na AP, ureditev isto-nivojskega križanja železniških tirov, s postavitvijo zapornic)	3	5 let in več
Razširitev mostu preko Boračevskega potoka (širina 5,00 m)	3	5 let in več
Pot do st. hiše na parceli 691/4 (v širini 3,00 m in bankinami po 0,5 m, v skupni dolžni 148 m)	3	5 let in več
Vključitev lokalnega kolesarskega omrežja v državno kolesarsko omrežje	3	5 let in več
Rekonstrukcija osrednje avtobusne postaje Radenci	3	5 let in več
Celovit sistem parkiranja (vsaj 1 parkirišče oz. 5% mora biti namenjeno invalidom) z dodatno ureditvijo ozelenitve parkirišč	3	5 let in več
Celostna ureditev Prisojne ceste	3	5 let in več