



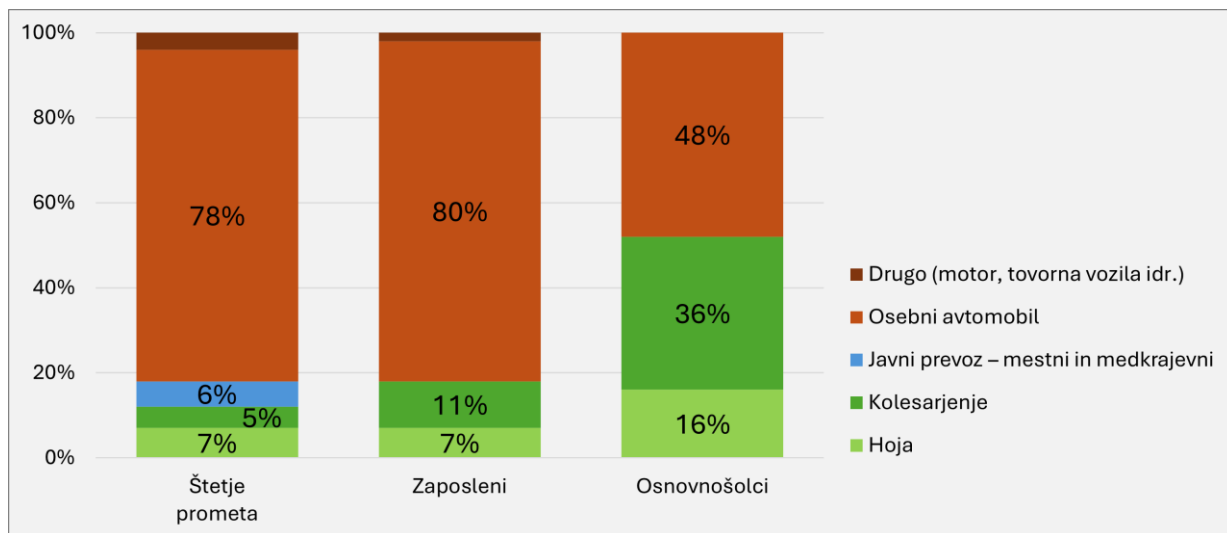
Celostna prometna strategija za občino Veržej Sporočilo za medije

Opredeljena so izhodišča razvoja prometa v občini

Občinam, ki so se odločile opraviti spremembo v pristopu k načrtovanju prometa, se je lansko leto s pričetkom priprave prve občinske celostne prometne strategije (OCPS) pridružila tudi Občina Veržej. Celostno razumevanje in obravnava prometa sta ključni izhodiščni točki, ko želimo v lastni skupnosti doseči visoko kakovost življenja in dobre pogoje za razvoj ter hkrati pri tem ravnati strateško preudarno, finančno učinkovito in s široko podporo prebivalcev. Prispevek podaja izbrana ključna sporočila in rezultate procesa priprave OCPS Veržej 2025-2032 od pričetka v aprilu 2024.

Strateško urejanje področja prometa ne prinaša zgolj boljše izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost v proračunih prebivalcev in organizacij v občini, manjših zastojev, učinkovitejših naložb, večjega zadovoljstva prebivalcev ter manjšega onesnaženja. Celostna obravnava prometa prinaša tudi merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti občine za uspešen razvoj.

Vse več strokovnjakov ugotavlja, da je vloga avtomobila ne le glede tega, kako opravljamo vsakodnevne poti, ampak tudi glede tega, kako porabljamo omejen prostor, ki je na voljo, in kako razporejamo občinska in družinska sredstva, prevelika. To samo po sebi ne bi bilo problematično, če se ne bi vzporedno vedno manj pozornosti namenjalo ostalim načinom opravljanja poti, zaradi česar so-le ti posledično vse manj uporabljeni. Slednje najbolj nazorno prikazujejo deleži uporabe potovalnih načinov znotraj različnih skupin uporabnikov. Hojo, kolesarjenje in javni prevoz kot način opravljanja vsakodnevnih poti, kot so poti na delo, denimo navaja le manjši delež prebivalcev v občini.



Slika 1: Potovalne navade v Občini Veržej leta 2024

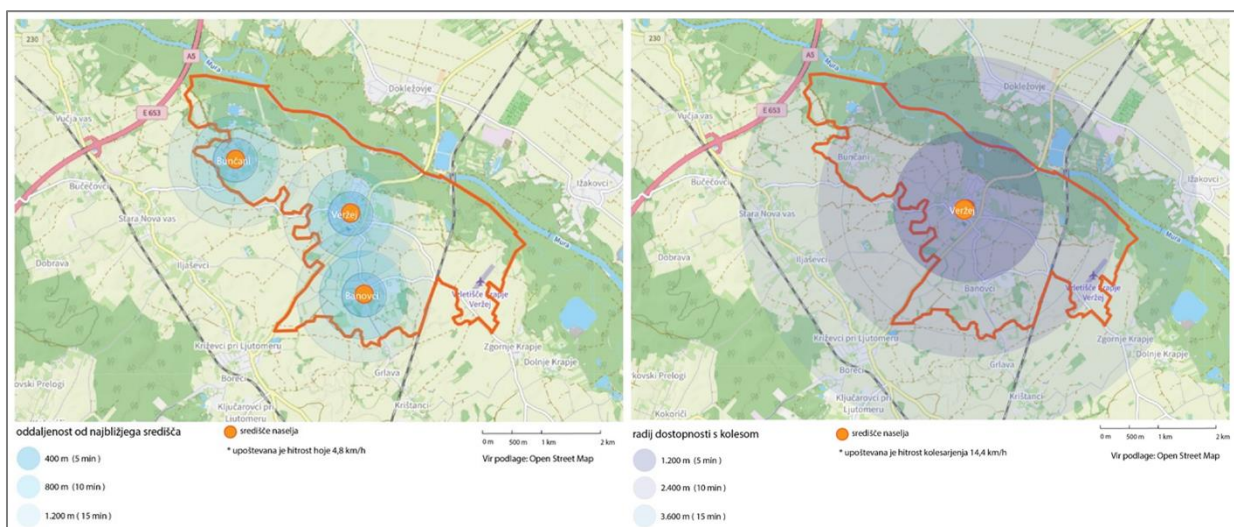
Enostranski razvoj infrastrukture za cestni promet in zapostavljanje hoje ter kolesarjenja pri načrtovanju sta zmanjšala privlačnost prostora za tovrstno premikanje, kar odražajo tudi ključni zaznani izzivi, izpostavljeni tako s strani ključnih deležnikov, kot prebivalcev. Ti so pomanjkljiva infrastruktura v smislu slabe dostopnosti ključnih ciljev poti zaradi nepovezanosti in neurejenosti površin, neambicioznega načrtovanja in izvedbe, mešanja prometa ter slabe izvedbe in vzdrževanja.



Slika 2: Primer neustreznih ureditev za pešce na šolski poti v Veržeju

Kljub slabim sedanjim razmeram pa podatki, zbrani v okviru priprave OCPS, kažejo na več priložnosti za spremembe. Za občino so namreč značilne kratke razdalje (od enega do drugega glavnega naselja v občini je razdalje za največ 15 minut hoje, s kolesom pa je mogoče v 15 minutah prekolesariti celotno občino), obseg investicij v kolesarsko infrastrukturo se na regionalni in nacionalni ravni krepi, priložnost je tudi v porasti turizma in športa ter nenazadnje v podpori otrokom pri krepitvi njihove samostojnosti, za kar je potrebno zagotoviti varne in prijetne pogoje.

Da obstaja potencial za zmanjšanje obsega uporabe osebnih avtomobilov na dnevnih poteh, kažejo tudi rezultati ankete med zaposlenimi, kjer so kratke razdalje precej v ospredju. 5 ali manj kilometrov stran od delovnega mesta namreč živi 34 % zaposlenih, kar je razdalja, ki je enostavno premostljiva s kolesom, ob pomoči elektrike pa se lahko podaljša tudi do 10 kilometrov, kjer je potencial še nadaljnjih 23 % zaposlenih. Aktivno na delo trenutno prihaja tretjina tega potenciala (18 % zaposlenih), kar pomeni, da je potencial za spremembo potovalnih navad v bolj aktivne precejšen.



Slika 3: Potencial za hojo in kolesarjenje – razdalje v občini, ki so dosegljive peš in s kolesom



Poleg priložnosti in potencialov so bili zabeleženi tudi dosežki. Na področju hoje in kolesarjenja so to dobro urejene pohodne poti (npr. Srčkova pot), zemljevid kolesarskih izletov ter dve urejeni izposojevalnici navadnih in električnih koles. Na področju javnega prevoza so to ohranjene osnovne povezave z Ljutomerom in Mursko Soboto, na področju cestnega motornega prometa pa zmanjšanje tovornega prometa, ki je sedaj preusmerjen na avtocesto ter večinoma dobre razmere za parkiranje.

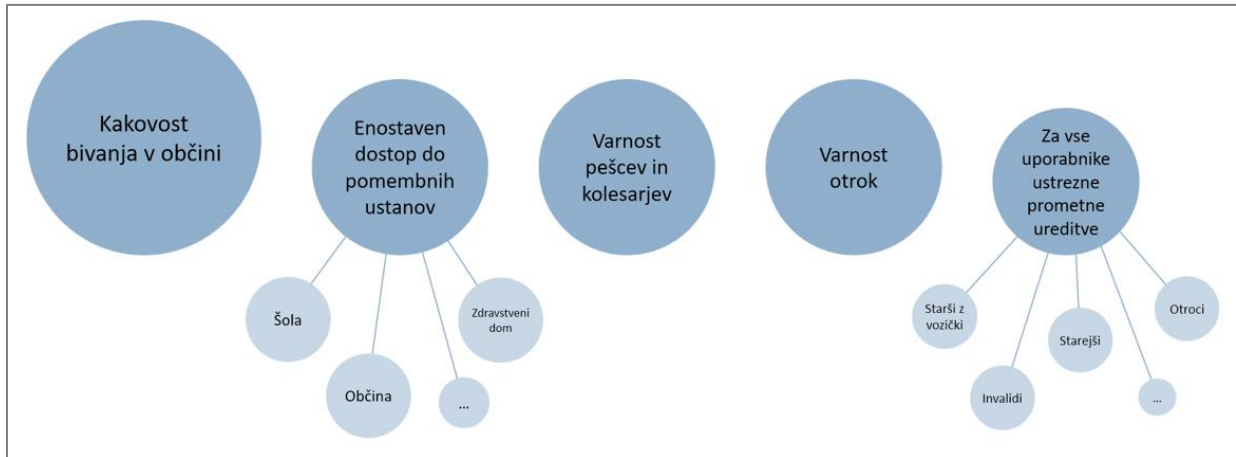


Slika 4 Primer dobre prakse v Občini Veržej

Analiza stanja, iz katere so povzeti zgoraj predstavljeni poudarki, je bila izvedena na podlagi strateškega okvira načrtovanja prometa. Ta je bil v sodelovanju s ključnimi deležniki in prebivalci izdelan v začetku procesa priprave OCPS, najbolje pa ga povzemajo vizija OCPS in najpomembnejše vrednote načrtovanja prometa v občini. Vizija, ki jo podpira 91 % prebivalcev, se glasi:

»Občina bo leta 2050 gospodarsko in turistično prepoznavna destinacija za aktivno preživljanje prostega časa v naravi, prijazna prebivalcem in infrastrukturno urejena, z zagotovljeno varnostjo vseh udeležencev v prometu in dostopnimi potmi za vse generacije občanov ter s kolesarskimi potmi povezana s sosednjimi občinami.«

Pet najpomembnejših vrednot pa obsega naslednja področja: (1) kakovost bivanja v občini; (2) enostaven dostop do pomembnih ustanov; (3) varnost pešcev in kolesarjev; (4) varnost otrok; ter (5) za vse uporabnike ustrezne prometne ureditve.



Slika 5: Najpomembnejše vrednote načrtovanja prometa v občini

Na podlagi opredeljenega strateškega okvira načrtovanja prometa v občini in vseh zbranih podatkov ter predlogov za izboljšave, je bil nadalje pripravljen nabor možnih ukrepov za naslovitev evidentiranih izzivov in uresničitve zaznanih priložnosti. Ta nabor se sedaj obravnava v širšem krogu javnosti – s strani prebivalcev, ključnih deležnikov in vodstva občine s končnim ciljem opredelitve prednostnih ukrepov in specifičnih prioritarnih lokacij ukrepanja, ki bodo vključeni v akcijsko-finančni načrt OCPS.

Vabimo vas, da se v izbiro prednostnih ukrepov in prioritarnih lokacij ukrepanja vključite tudi sami in izpolnite anketo, ki je dostopna v digitalni obliki prek naslednje povezave oziroma QR kode:

<https://1ka.arnes.si/VerzejUkrepiJavnost>

ali



Hvala. Vaš odziv nam veliko pomeni.

Občina Veržej