



## OBČINA VERŽEJ

### OBČINSKI SVET

Ulica bratstva in enotnosti 8

9241 Veržej

**ZADEVA:** OBRAVNAVA IN SPREJEM OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE VERŽEJ

**PREDLAGATELJ:** Drago Legen, univ. dipl. inž. agr., župan Občine Veržej

**POROČEVALEC:** predstavniki Razvojne agencija Sinergija d.o.o.

**PRAVNA OSNOVNA:**

- 62. člen Zakona o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 - uradno prečiščeno besedilo, 27/08 - odl. US, 76/08, 79/09, 51/10, 84/10 - odl. US, 40/12 - ZUJF, 14/15 - ZUUJFO, 76/16 - odl. US, 11/18 - ZSPDSLS-1, 30/18, 61/20 - ZIUZEOP-A, 80/20 – ZIUOOPE, 62/24 - odl. US),
- 15. člen Statuta Občine Veržej (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 62/21)

**NAMEN:** Obravnava in sprejem

#### PREDLOG SKLEPA:

Na podlagi 61. in 62. člena Zakona o lokalni samoupravi /ZLS/ (Uradni list RS, št. 94/07 - uradno prečiščeno besedilo, 27/08 - odl. US, 76/08, 79/09, 51/10, 84/10 - odl. US, 40/12 - ZUJF, 14/15 - ZUUJFO, 76/16 - odl. US, 11/18 - ZSPDSLS-1, 30/18, 61/20 - ZIUZEOP-A, 80/20 – ZIUOOPE, 62/24 - odl. US) in 15. člena Statuta Občine Veržej (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 62/21) je Občinski svet Občine Veržej na svoji \_\_\_\_ . seji dne \_\_\_\_\_ sprejel

#### SKLEP

1. Sprejme se dokument Občinska celostna prometna strategija Občine Veržej (v nadaljevanju: OCPS), ki je bil pripravljen v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo«.
2. OCPS je javno dostopen dokument, objavljen na spletni strani Občine Veržej.

- 3. Ta sklep se objavi v Uradnem glasilu slovenskih občin in začne veljati naslednji dan po objavi.**

Župan Občine Veržej,  
Drago Legen, univ. dipl. inž. agr.

# Povezana, varna ter gostoljubna občina za domačine in za obiskovalce

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE VERŽEJ 2025–2032



april 2025



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira  
Evropska unija

# Kazalo

Sodoben prometni sistem kot razvojna priložnost občine.....	1
Prednosti celostnega pogleda na promet .....	4
Dosežki, izzivi in priložnosti urejanja prometa .....	8
Nabor korakov za boljšo kakovost življenja.....	12
Prvi steber: Celostno načrtovanje prometa .....	14
Drugi steber: Podpora hoji .....	20
Tretji steber: Nove poti za kolesarje .....	24
Četrty steber: Prilagodljiv javni prevoz .....	28
Peti steber: Optimizirani cestni promet.....	32
Zaveze, ki uresničujejo vizijo .....	35

## PROCES PRIPRAVE IN NAMEN DOKUMENTA

# Sodoben prometni sistem kot razvojna priložnost občine

Občina Veržej se je s pripravo občinske celostne prometne strategije (OCPS) v letu 2024 prvič lotila procesa oblikovanja trajnostnega prometnega sistema. Pri tem je sodelovala s sosednjimi občinami Ljutomer, Razkrižje in Križevci, od katerih ima Ljutomer dolgoletne izkušnje pri pripravi OCPS. S celovitim orisom zelene prihodnosti, izčrpno strokovno analizo, sodelovanjem z javnostmi, s podporo strokovnjakov ter na podlagi izkušenj sosednjih občin in drugih manjših občin v Sloveniji so v dokumentu prvič celovito opredeljeni koraki načrtovanja in upravljanja prometa v občini.

Pričujoči dokument predstavlja prvo OCPS Občine Veržej. Gre za strateški dokument, s katerim je občina opredelila zaporedje ukrepov na področju prometa, ki ji bodo pomagali uresničiti celostne spremembe in posledično boljšo kakovost bivanja. Priprava OCPS je ključni korak k celostnemu prometnemu načrtovanju. Slednje izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih občin in mest, ki uspešno uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop k izzivom prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti območij oziroma storitev.

## OZADJE

Občina Veržej je decembra 2023 skupaj s konzorcijskimi partnerji Občino Ljutomer, Občino Razkrižje in Občino Križevci uspešno kandidirala na javnem razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za sofinanciranje izdelave občinskih celostnih prometnih strategij (OCPS). Vir sredstev sofinanciranja je Kohezijski sklad, del Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji. Na razpisu za izvajalca OCPS je bil izbran konzorcij RA Sinergija, d. o. o., Urbanistični inštitut RS in ZUM, d. o. o.

Občina Veržej se tokrat prvič ukvarja s celostnim načrtovanjem prometa. V konzorciju je pri pripravi OCPS sodelovala z bolj izkušenimi občinami, saj je Občina Ljutomer pred tem izdelala že dve OCPS (2012 in 2017), v konzorciju s sosednjimi občinami pa se je lotila strategije 3. generacije. Predhodno izkušnjo z OCPS ima tudi Občina Križevci, Občina Razkrižje pa jo je kot Občina Veržej pripravljala prvič.

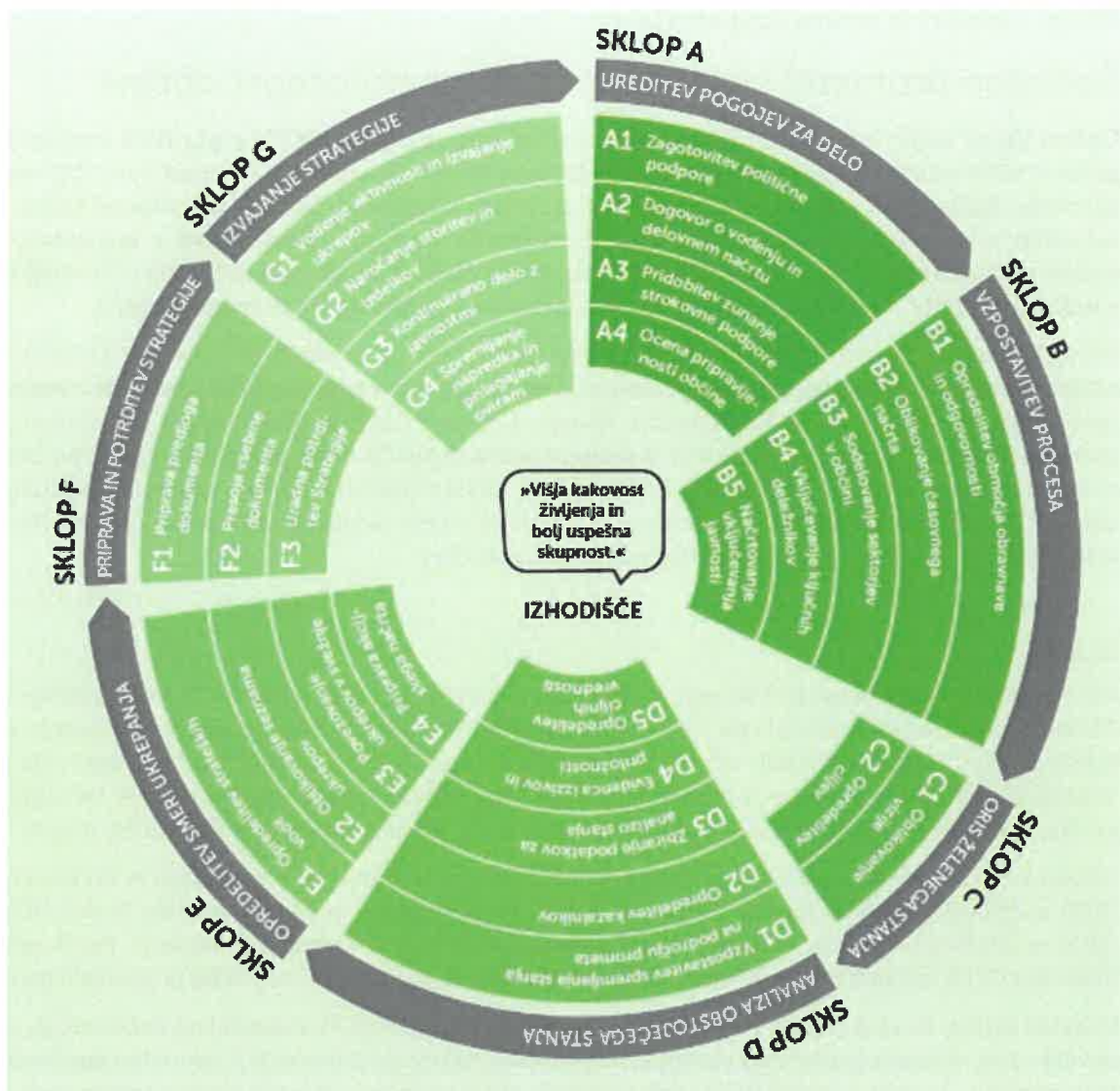
Dodatni razlog, da se je Občina Veržej odločila za skupno pripravo OCPS s sosednjimi občinami, je, da se veliko poti ne konča (niti ne začne) znotraj meja občine, zato je pri pripravi OCPS smiselno upoštevati širše območje. Skupna priprava OCPS štirih sosednjih občin je ob tem okrepila njihovo sodelovanje in bodoče usklajevanje o zadevah skupnega interesa (denimo financiranje ukrepov, javni prevoz, skupne pobude, infrastruktura in podobno).

## PROCES PRIPRAVE

Proces priprave OCPS se je pričel maja 2024 in je trajal do aprila 2025. Sledil je korakom, priporočenim v dokumentu *Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije*, ki jih je izdalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo leta 2023.

Priprava strategije je obsegala sedem sklopov aktivnosti, ki so grafično predstavljeni tudi na sliki 1:

1. Ureditev pogojev za delo
2. Vzpostavitev procesa
3. Oris zelenega stanja
4. Analiza obstoječega stanja
5. Opredelitev smeri ukrepanja
6. Priprava in potrditev strategije
7. Izvajanje strategije



Slika 1: Sedem sklopov aktivnosti priprave občinske celostne prometne strategije

Nova generacija OCPS v Sloveniji zelo poudarja spremljanje stanja na področju prometa. To omogoča občini razumevanje izzivov in na podlagi teh tudi pravilno ukrepanje, hkrati pa omogoča evalvacijo izvajanja strategije in učinkov njenih ukrepov. Sistematično spremljanje in vrednotenje kazalnikov povečuje učinkovitost procesa načrtovanja in izvajanja ukrepov, pomaga optimizirati rabo virov ter zagotavlja dokaze za prihodnje načrtovanje in presojo ukrepov. Zato smo najprej opredelili kazalnike in pripravili Načrt spremljanja kazalnikov. Na tej osnovi smo izdelali analizo stanja, v kateri smo zbrali podatke, pregledali teren, dokumente in projekte, opravili intervjuje s ključnimi deležniki ter anketirali prebivalce.

Priprava OCPS v veliki meri temelji na intenzivnem sodelovanju z javnostmi, ki krepi civilno družbo in lokalno politično kulturo. Z vključevanjem javnosti ustvarimo pozitivno klimo, hkrati pa bistveno povečamo kakovost, uspešnost, stroškovno učinkovitost, transparentnost, sprejetost in legitimnost celostnega prometnega načrtovanja. Vse ključne segmente javnosti smo vključevali skozi celoten proces priprave OCPS, zato smo pripravili poseben Načrt vključevanja javnosti, v katerem smo opredelili to sodelovanje. V okviru analize stanja in izbire ukrepov je bila izvedena vrsta intervjujev in delavnic z glavnimi akterji na področju mobilnosti v občini ter s splošno javnostjo. Ključni deležniki so

sodelovali tudi na delavnici za oblikovanje vizije in ciljev, rezultati slednje pa so bili pozneje preverjeni še znotraj lokalne skupnosti. Ta je bila v pripravo strategije vključena skozi ankete in javne razprave ter delavnice, o samem procesu priprave pa je bila obveščena z razstavo o viziji in izhodiščih OCPS ter z več sporočili za javnost.

Pripravo in izdelavo zaključnega dokumenta OCPS je spremljal in presojal neodvisen strokovnjak, ki ga je imenovalo pristojno ministrstvo. Končni dokument je bil predstavljen, obravnavan in sprejet na občinskem svetu. Ta korak zagotavlja izvajanje strategije in ukrepov, saj z njim dokument postane pravno zavezujoč. Splošni javnosti in ključnim deležnikom bo končna strategija predstavljena na različne načine.

## ČASOVNI HORIZONT

Strategija obravnava več časovnih horizontov razvoja prometa. V izhodiščih postavlja dolgoročno vizijo razvoja prometa do leta 2050. Podrobnejši akcijski načrt, podan v poglavju Zaveze, ki uresničujejo vizijo, ima sedemletni doseg z obdobjem do konca leta 2032. Znotraj tega obdobja so opredeljene tudi ciljne vrednosti strateških ciljev ter strateških vodil OCPS. Po sedmih letih je predvidena prenova strategije.

## OBMOČJE OBRAVNAVE

Območje obravnave OCPS sta prostor in prometni sistem celotne Občine Veržej. Regionalni prometni tokovi niso osrednja tema strategije, vendar jih dokument ne zanemarja. Prepoznane povezave in sinergije s sosednjimi občinami ter s širšo regijo so njegov sestavni del.

## STRUKTURA DOKUMENTA

Struktura dokumenta sledi priporočilom nacionalnih smernic: vizija razvoja prometnega sistema, strateški cilji, analiza stanja ter stebri, ki obravnavajo strateška vodila, ambicije in ključna področja ukrepanja za posamezne potovalne načine. Ključni del dokumenta predstavlja podroben akcijski načrt, ki opredeljuje kratkoročne ukrepe za naslednjih sedem let.

## CELOVITO NAČRTOVANJE PROMETA

### Prednosti celostnega pogleda na promet

Celostno razumevanje in obravnava prometa sta ključni področji za doseganje visoke kakovosti življenja ter dobrih pogojev za razvoj občine. Celostno načrtovanje prometa vključuje strateški in finančni premislek, v katerega morajo biti aktivno vključeni tudi prebivalci. Načrtovanje prometa žal mnogi prepogosto razumejo kot izrazito tehnično področje, ki se ukvarja predvsem z gradnjo cest, mostov, parkirišč in krožišč. Vidimo ga v gradbenih projektih, s katerimi zagotavljamo pretočnost avtomobilskega prometa oziroma povečujemo zmogljivosti cest in parkirišč. Takšno razumevanje nas oddaljuje od vsebin, ki so nam pomembne. Kljub velikim investicijam so ceste vse bolj polne, prosta parkirišča redkost, pešci in kolesarji ogroženi, hrup nadležen, kakovost bivanja pa okrnjena.

Izkušnje občin, ki so se uspešno spopadle s problematiko prometa, kažejo na prednosti sodobnejšega razmišljanja. Opazne spremembe dosegajo le lokalne skupnosti, ki so si upale zastaviti konkretne in uresničljive cilje. V ospredje obravnave so postavile ljudi in kakovost bivanja, promet pa so obravnavale kot orodje za doseganje teh ciljev.

Kadar se občine odločijo za celostno načrtovanje prometa, želijo s tovrstnim pristopom povečati svojo učinkovitost pri doseganju naslednjih koristi:

#### **Boljša kakovost bivanja**

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile ter promet. To se odraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, široki paleti različnih načinov potovanja, izboljšani varnosti, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobno.

#### **Pozitivni učinki na okolje in zdravje**

Če nam uspe izboljšati kakovost zraka, zmanjšati hrup, doseči aktivno mobilnost prebivalcev (peš ali s kolesom), potem smo ustvarili razmere za bolj zdravo skupnost in prihranke na področju zdravstva.

#### **Izboljšana prometna varnost**

Dokazano je, da umirjanje in zmanjševanje obsega avtomobilskega prometa ter kakovostna infrastruktura za hojo in kolesarjenje učinkovito zmanjšajo nevarnosti in število nesreč v mestu.

#### **Izboljšana dostopnost**

Celostno prometno načrtovanje vsem prebivalcem lajša dostopnost do posameznih območij in storitev, kar ob drugih koristih krepi lokalno gospodarstvo in zmanjšuje brezposelnost.

#### **Izboljšana podoba občine**

Občina, ki si aktivno prizadeva za celostno načrtovanje prometa, je v očeh javnosti prepoznana kot bolj inovativna in napredna.

#### **Odločitve, ki jih javnost podpira**

Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ukrepe na področju prometa v občinah ali proti njim pridobijo pomembno stopnjo javne podpore.

#### **Učinkovito obravnavanje obveznosti**

Izdelava OCPS je učinkovit način ukvarjanja z različnimi obveznostmi občine, kot so podnebne zaveze, evropski predpisi o kakovosti zraka ali nacionalni predpisi glede nadzora nad hrupom.



## VIZIJA ZA DRUGAČNO PRIHODNOST

# Povezana, varna ter gostoljubna občina za domačine in za obiskovalce

Vizijo in cilje razvoja prometa v Občini Veržej smo oblikovali v sodelovanju s številnimi lokalnimi deležniki. Kot izhodišče smo uporabili nacionalne obvezne vsebine in druge usmeritve. Zapis vizije je bil nato preverjen v javnosti in potrjen z anketo med prebivalci. Ustreznost vizije je bila preverjena tudi z izborom vrednot po mnenju javnosti, ki dobro dopolnjujejo in hkrati podpirajo vizijo.

## VIZIJA IN VREDNOTE

»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.«

Vizija Občine Veržej za leto 2050 opisuje občino, ki bo delovala v smeri doseganja podnebne nevtralnosti na vseh področjih razvoja in delovanja. Zato bomo prepoznavni po okrepljenem nizkoogljičnem lokalnem in regionalnem gospodarstvu, rabi obnovljivih virov energije, razvitih kolesarskih poteh, ekoloških kmetijah ter tudi kot turistična destinacija, prijazna kolesarjem in pohodnikom. V njej bodo urejene dobre povezave z javnim prevozom, ki bodo dostopne vsem uporabnikom – prebivalcem in turistom – s posebnim poudarkom na zagotavljanju mobilnosti starejših občanov. Velik poudarek bomo namenili tudi ozaveščanju in informiranju občanov in obiskovalcev, predvsem glede pomena prometne signalizacije, ter postavljanju informativnih tabel za institucije.

Pri urejanju prometnih povezav bomo namenjali velik poudarek prometni varnosti. Predvsem bomo osredotočeni na varne kolesarske in šolske poti, prehode za pešce, pločnike, pohodne ter sprehajalne poti. Prizadevali si bomo tudi za zmanjševanje količine in hitrosti avtomobilskega prometa.

Ustreznost zapisa vizije in rangiranja ciljev, podanega v nadaljevanju, je bila preverjena in potrjena z izborom najpomembnejših vrednot po mnenju javnosti, ki dobro dopolnjujejo in hkrati podpirajo tako vizijo kot cilje. Te vrednote so:

- Kakovost bivanja v občini.
- Enostaven dostop do pomembnih ustanov.
- Varnost pešcev in kolesarjev.
- Varnost otrok.
- Za vse uporabnike ustrezne prometne ureditve.

## CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

Določitev ciljev in ciljnih vrednosti je ključnega pomena za usmerjanje strateškega razvoja, spremljanje napredka in doseganje vizije na določenem področju. Strateške cilje celostnega prometnega načrtovanja, opredeljene na nacionalni ravni, smo razvrstili glede na njihovo pomembnost za Občino Veržej, pri čemer so bili posebej izpostavljeni trije prednostni cilji.

Po pomembnosti razvrščeni strateški cilji so:

1. **Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.**
2. **Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.**
3. **Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.**
4. **Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.**
5. **Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.**
6. **Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.**
7. **Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.**

V preglednici 1 smo vsak cilj povezali z enim ali več kazalnikov, ki omogočajo spremljanje in vrednotenje dosežkov na podlagi obstoječega stanja in zastavljenih načrtov za prihodnost v časovnem obdobju veljavnosti OCPS. Ti podatki zagotavljajo preglednost in omogočajo usmerjanje ukrepov k učinkovitemu doseganju strateških usmeritev.

Preglednica 1: Opredelitev ciljev, kazalnikov in ciljnih vrednosti za OCPS Občine Veržej 2025–2032

CILJ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila vseh prometnih nesreč na največ 2 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	4 (2020–2022)	2 (2029–2031)
		Zmanjšanje števila prometnih nesreč v naselju na največ 1,8 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	3,0 (2020–2022)	1,8 (2029–2031)
		Zmanjšanje števila prometnih nesreč izven naselja na največ 0,8 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	1,3 (2020–2022)	0,8 (2029–2031)
	Hitrost motornega prometa	Zmanjšanje števila preokrajšev hitrosti v naseljih za 30 % do leta 2032	<i>Podatki so še v pridobivanju, vrednosti bodo opredeljene do konca leta 2025</i>	
	Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo peš ali s kolesom brez spremstva odraslih, za 15 % do leta 2032	49 % (2024)	56 % (2031)
Okrepjeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež delovnih migrantov v druge občine	Zmanjšanje deleža delovnih migrantov v druge občine, ki niso sosednje, za 7 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2023)	35 % (2023)	33 % (2031)
Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Dostopnost prebivalcev do JPP	Povečanje deleža prebivalcev s primerno dostopnostjo do JPP na 7 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	0 % (2024)	7 % (2031)
Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa	Povečanje povprečne ocene zadovoljstva na 3,0 do leta 2031	2,6 (2024)	3,0 (2031)
Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Zmanjšanje deleža potnikov v osebnih avtomobilih na glavnih prometnicah v občini za 5 % do leta 2032	78 % (2024)	74 % (2031)
Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 7 % do leta 2032	48 % (2024)	45 % (2031)
	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo sami v avtomobilih, za 7 % do leta 2032	90 % (2024)	84 % (2031)
Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža pešcev na glavnih prometnicah v občini za 50 % do leta 2031 (glede na stanje leta 2024)	7 % (2024)	11 % (2031)
		Povečanje deleža kolesarjev na glavnih prometnicah v občini za 50 % do leta 2031 (glede na stanje leta 2024)	5 % (2024)	8 % (2031)



## STANJE PROMETA V OBČINI VERŽEJ

# Dosežki, izzivi in priložnosti urejanja prometa

Zavzetost vodstva občine, podpora prebivalstva ter sveže izkušnje z urejanjem povezav za hojo in kolesarjenje nudijo obetavne temelje za ambiciozne spremembe prometa v Občini Veržej. Hkrati se moramo zavedati omejitev zaradi majhnosti občine in njenih omejenih pristožnosti. Dolgo časa je bil naš fokus predvsem na cestah in parkiriščih, zato se soočamo s slabo infrastrukturo za pešce in kolesarje in potovalnimi navadami, ki so povezane z avtomobili. Pri soočanju z izzivi se bomo oprli na prednosti majhne občine, kot so učinkovitost, kratke poti in dobre izkušnje z novejšimi projekti. V veliko pomoč nam bo tudi finančna podpora regionalnih, državnih in evropskih virov.

## DOSEŽKI

### 1. Podpora vodstva občine in javnosti pri pripravi OCPS

Občina se je odločila aktivno delovati na področju celostnega prometnega načrtovanja. Zato je pristopila k pripravi prve občinske celostne prometne strategije, s katero namerava doseči bistvene izboljšave na prometnem sistemu. Prebivalci so v anketi izrazili podporo predlagani viziji razvoja prometa v občini, ki vključuje trajnostno mobilnost, prometno varnost, kakovostno infrastrukturo vseh prevoznih načinov in skrb za kakovostno dostopnost vsem generacijam.

### 2. Zadovoljstvo prebivalcev z novejšimi prometnimi ureditvami

Čeprav so stališča občanov glede prometa deljena, sta s stanjem v občini zadovoljni skoraj dve tretjini prebivalcev. Med boljše ocenjenimi področji so bile izpostavljene parkirne površine in parkiranje, dostava v središčih naselij, varne šolske poti ter prometna varnost. Vseeno pa si mnogo prebivalcev v naslednjih letih želi izboljšav, še posebej na področju kolesarskega prometa in hoje, prenove in rednega vzdrževanje cest, zagotavljanja prometne varnosti, omejitev hitrost in upravljanja prometa.

### 3. Vzpostavljanje rekreacijskih poti za hojo in kolesarjenje

Prebivalci občine in obiskovalci Term Banovci imajo na voljo nekaj dobro urejenih sprehajalnih in pohodnih poti, kot so na primer Plavčkove poti. Povezava med Veržejem in Banovci je ustrezno urejena in večina poti poteka ločeno od motornega prometa. Poleg tega imajo sprehajalci v občini možnost uporabe poljskih poti za sprehode v naravi. Kolesarske poti v občini večinoma potekajo po manj prometnih cestah, zato je bil pripravljen zemljevid kolesarskih izletov, ki pomaga obiskovalcem pri iskanju prijetnih kolesarskih povezav.

### 4. Osnovna ponudba javnega prevoza

Ponudba javnega potniškega prometa v občini omogoča osnovno dostopnost, saj v občini večina prebivalcev živi na območjih z zadovoljivo pogostostjo voženj. Žal pa za zdaj nobeno naselje v občini nima povezav, ki bi omogočale bolj kakovostno oziroma primerno pogostost voženj. Veržej je z avtobusom dobro povezan z Mursko Soboto in Ljutomerom. V občini je tudi železniško postajališče, ki pa je precej oddaljeno od naselja in Term, tako da je njegova uporabnost omejena. Šolski prevozi so urejeni s kombiji. V občini sta dve avtobusni postajališči, ki sta dobro opremljeni, saj sta pokriti in imata stojala za kolesa.

## **5. Sodelovanje s sosednjimi občinami**

Občina že tradicionalno sodeluje s sosednjimi občinami pri različnih projektih skupnega interesa, prav tako je v sodelovanju z njimi pripravila OCPS. Medobčinsko sodelovanje pri načrtovanju prometa je koristno in smiselno, saj lahko več manjših občin s skupnim načrtovanjem in izvajanjem aktivnosti, pa tudi skupnimi pobudami na državni ravni, doseže bistveno več. Občine so se med pripravo OCPS večkrat srečale in razpravljale o projektih, kjer je tako sodelovanje nujno potrebno.

### **IZZIVI**

#### **1. Omejitve občinske uprave**

Občina si zaradi majhnosti ne more privoščiti velike občinske uprave. Zato so zmogljivosti zaposlenih za celovito obravnavo prometnega sistema omejene. Kljub temu obstajajo rešitve za premostitev te težave, kot so denimo intenzivnejše sodelovanje in delitev nalog s sosednjimi občinami ali sodelovanje na regionalni ravni. Rešitev je tudi najemanje zunanjih izvajalcev, kjer lahko OCPS prispeva k podrobnejšim usmeritvam in zahtevnejšim pogojem pri oddaji del zunanjim izvajalcem.

#### **2. Omejene pristojnosti za ukrepanje**

Pristojnosti občine so omejene na urejanje občinskega prometnega omrežja in opremljanje državnega omrežja z infrastrukturo za pešce in kolesarje. Pristojnosti na področju javnega prevoza, razen dolžnosti zagotavljanja šolskih prevozov, občina nima. Lahko pa podaja pobude upravitelju sistema javnega prevoza.

Podobno kot v večini slovenskih občin je tudi v Občini Veržej večji del proračuna, namenjenega prometu, porabljen za redno vzdrževanje obstoječe infrastrukture in manjše nadgradnje sistema. Zato je še toliko bolj pomembno, da te projekte natančno izberemo.

#### **3. Slabi pogoji za hojo in kolesarjenje**

Analiza stanja je na podlagi različnih virov izpostavila, da bi hoja lahko postala pomemben način opravljanja vsakodnevnih poti v občini, če bi izboljšali povezanost in urejenost povezav za pešce. Trenutno omrežje je na nekaterih odsekih urejeno, vendar ga v večini zaznamujejo nepovezanost, mešanje površin za hojo s površinami za motorni promet, slaba izvedba prostorske ureditve, pa tudi pomanjkljivo vzdrževanje. Zato je hoja pogosto neprijetna, zaznamuje jo občutek ogroženosti zaradi motornega prometa. Podobne razmere veljajo tudi za kolesarje.

#### **4. Nezdrave potovalne navade prebivalcev**

Prebivalci občine večinski delež poti opravljamo z osebnim avtomobilom, zelo majhen delež pa aktivno s kolesom ali peš ter z javnim prevozom. Osebni avto uporabljamo tudi v primerih, ko so naše poti kratke in bi jih preprosto lahko opravili peš ali s kolesom. Podobno tudi za nakupovanja v bližini večinoma uporabljamo avtomobil, le manjši delež teh poti opravimo peš ali s kolesom.

Take potovalne navade škodijo našemu zdravju, saj zmanjšujejo telesno aktivnost v času, ko vse bolj prevladuje sedeč načina bivanja. Posebej skrb vzbujajoči so ti trendi med mladimi, ki vse bolj trpijo zaradi čezmerne prehranjenosti in debelosti.

#### **5. Škodljivi vplivi motornega prometa**

Razmere v občini zaznamujeta rast motorizacije in vse večji delež uporabe avtomobila. Leta 2018 je stopnja motorizacije v občini dosegla državno povprečje, ki je visoko. Zato lahko na mnogih področjih opazujemo negativne posledice, ki izhajajo neposredno iz teh trendov.

Analiza je pokazala, da je naša prometna varnost marsikje ogrožena zaradi kombinacije neurejenih pločnikov in prehodov za pešce ter prevelike hitrosti motornega prometa. K tem težavam veliko prispevamo tudi sami, ko avtomobil uporabljamo tudi za kratke razdalje. Kakovost bivanja prebivalcev ob prometnih cestah dodatno zmanjšujeta hrup in slabša kakovost zraka.

## **PRILOŽNOSTI**

### **1. Uresničevanje prednosti majhne občine**

Majhnost občine in posledično občinske uprave ima številne pomanjkljivosti, hkrati pa smo že dokazali, da naša majhnost predstavlja potencial za bolj učinkovito pripravo in predvsem izvajanje ukrepov. Postopek priprave OCPS je pokazal na aktivno sodelovanje deležnikov pri načrtovanju in izvajanje aktivnosti na področju prometa.

### **2. Novi ukrepi: poti za hojo in kolesarjenje**

Velik potencial za nadgradnjo prometa v občini ponuja razvoj sprehajalnih in kolesarskih poti, namenjenih prebivalcem in turistom. Nekaj sprehajalnih in kolesarskih poti v občini je že označenih in urejenih. Tovrstne ureditve mnogi turisti že prepoznavajo kot prednost. Zato velik potencial predstavlja nadaljnji razvoj omrežja varnih, ločenih in prijetnih sprehajalnih in kolesarskih poti med ključnimi točkami v občini ter tudi do okoliških turističnih in drugih pomembnih točk.

### **3. Razvoj pozitivnih izkušenj**

Občina ima z ukrepi za spodbujanje hoje, kolesarjenja in rabe javnega prevoza precej izkušenj zaradi večletnega aktivnega sodelovanja v okviru Evropskega tedna mobilnosti. Slednji vsako leto v septembru združuje skoraj polovico slovenskih občin pri izvajanju aktivnosti trajnostne mobilnosti. Občine so v tem času aktivne pri načrtovanju in izvajanju začasnih ter trajnih ureditev za bolj prijazne prometne razmere. Z aktivnim sodelovanjem je občina okrepila razumevanje tematike in spremljanje trendov na tem področju. Priprava OCPS je nadgradila te aktivnosti, ki bodo v prihodnje med sabo dobro povezane in usklajene.

### **4. Prenos kratkih poti v prakso**

Občina Veržej je pretežno ravninska, zato so glavne točke v občini enostavno dostopne. Enako velja tudi za pomembne turistične točke, kot so Terme Banovci. V kraju Veržej so iz središča naselja v 10 minutah hoje dosegljive vse stavbe in storitve. Za pot do drugih naselij v bližini in soseščini zadostuje 15 minut ali manj. To pomeni, da lahko z zagotavljanjem primerne infrastrukture hoja postane pomemben način premikanja velikega deleža prebivalcev občine za večino dnevnih poti.

### **5. Dostop do sredstev za izvajanje ukrepov**

Z razvojem OCPS bodo zagotovljene možnosti dostopa do nacionalnih in evropskih virov, za katere je pogoj obstoj tovrstnega dokumenta. Pristojno državno ministrstvo že omogoča kontinuirano podporo občinam pri tovrstnih aktivnostih, s prometom na lokalni ravni se intenzivneje ukvarja tudi Evropska unija. To omogoča vse boljši dostop do znanj, informacij, izkušenj in sredstev za trajnostno načrtovanje prometa. Izkušnje z EU projekti na področju mobilnosti hkrati kažejo na velik pomen in potencial evropskih iniciativ pri doseganju trajnostnega prometa v občinah.



## PET STRATEŠKIH STEBROV

# Nabor korakov za boljšo kakovost življenja

**Občinska celostna prometna strategija Občine Veržej opredeljuje pet področij ukrepanja za prehod v sodobno in učinkovito organiziran promet v občini. Ta področja so med seboj tesno povezana in se dopolnjujejo. Osredotočajo se na ukrepe, ki so pogosto upravljavski ali organizacijski ter presegajo tradicionalno gradnjo infrastrukture. Izpostavljeni so ukrepi, ki so manj obremenjujoči za okolje in hkrati zagotavljajo večjo učinkovitost ter dostopnost prometnega sistema.**

Strateški stebri prometne strategije so:

1. Celostno načrtovanje prometa
2. Podpora hoji
3. Nove poti za kolesarje
4. Prilagodljiv javni prevoz
5. Optimizirani cestni promet





## PET STRATEŠKIH STEBROV

### Prvi steber: Celostno načrtovanje prometa

Zagotavljanje kakovostne dostopnosti za vse prebivalce in obiskovalce občine je naša strateška naloga. Dosegli jo bomo s spremembo pristopa k prometnemu in prostorskemu načrtovanju. Načrtovalsko prakso bomo nadgradili s sodobnimi postopki in metodami ter jo povezali z drugimi sektorji, predvsem prostorskim. Za preseganje lastnih kadrovskih omejitev se bomo povezovali s sosednjimi in drugimi primerljivimi občinami ter strokovnjaki na regionalni in državni ravni. Transparentno odločanje in redno vključevanje javnosti bosta postala redna praksa. Redno bomo merili, vrednotili in promovirali dosežke.

#### IZZIVI

V tem stebru bomo obravnavali izzive, povezane z načrtovanjem prometa v občini. Osrednji izziv predstavlja dejstvo, da občina še nima izkušenj s celostnim načrtovanjem prometa. Dosedanje strateške odločitve na področju prometa so se oblikovale v okviru prostorskih aktov občine, v katerih je bilo v ospredju načrtovanje za avtomobilski promet, drugi potovalni načini pa niso bili obravnavani enakovredno.

Naslednji izziv je majhnost občine, zaradi katere si ne moremo privoščiti večje občinske uprave. Zmogljivosti zaposlenih za vse naloge, ki jih zahteva celovita obravnava prometa, so omejene. Nekateri prometni izzivi presegajo meje občine, zato bo potrebno intenzivnejše sodelovanje na regionalni ravni.

Prav tako se v občini v preteklosti ni sistematično spremljalo področja prometa, potovalnih navad prebivalcev ter učinkov prometnih investicij in ukrepov. Vključevanje javnosti v odločitve o prometu je prisotno, vendar ga je treba dvigniti na višjo raven.

#### DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Odločitev, da občina pripravi OCPS, je eden pomembnejših dosežkov zadnjih let. Pri tem ima pomembno vlogo tudi podpora vodstva občine, saj to zagotavlja potrebna sredstva, legitimnost in izvajanje ukrepov v naslednjih letih. Brez politične podpore bi bilo težje doseči učinkovito sodelovanje ključnih deležnikov, odziv splošne javnosti bi bil slabši. Majhnost občine ima razen številnih pomanjkljivosti tudi dober potencial za izvajanje OCPS. Pripravljalne faze strategije so pokazale visoko vključenost in pripravljenost sodelovanja lokalnih deležnikov na področju prometa, kar predstavlja odličen temelj za uspešno izvajanje strategije.

#### PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

Ob upoštevanju vizije in ciljev, ključnih izzivov in priložnosti ter zastavljene smeri ukrepanja se bo občina v prihodnjih letih na področju načrtovanja prometa osredotočila na tri glavne prioritete:

- Sprememba načrtovalske paradigme.
- Merjenje, vrednotenje in promocija dosežkov.
- Vključevanje javnosti.

## SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju celostnega prometnega načrtovanja bomo spremljali z uporabo petih kazalnikov. Prav tako smo opredelili ciljne vrednosti, ki jih želimo doseči v okviru sedemletnega obdobja uresničevanja strategije.

Preglednica 2: Pet kazalnikov spremljanja učinkovitosti prometnega načrtovanja v Občini Veržej

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Zmanjšanje deleža potnikov v osebnih avtomobilih na glavnih prometnicah v občini za 5 % do leta 2032	78 % (2024)	74 % (2031)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 7 % do leta 2032	48 % (2024)	45 % (2031)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo sami v avtomobilih, za 7 % do leta 2032	90 % (2024)	84 % (2031)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila vseh prometnih nesreč na največ 2 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	4 (2020–2022)	2 (2029–2031)
Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa	Povečanje povprečne ocene zadovoljstva na 3,0 do leta 2031	2,6 (2024)	3,0 (2031)

## SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti glede njihove izvedbe so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju Zaveze, ki uresničujejo vizijo na koncu dokumenta.

### Strateško celostno prometno načrtovanje

Občina Veržej se pri načrtovanju prometnega in prostorskega razvoja zavzema za celosten in trajnostno usmerjen pristop. Ključni cilj je zagotavljanje kakovostne dostopnosti za vse prebivalce in obiskovalce občine, kar bo doseženo s spremembo načrtovalske paradigme in povezovanjem z drugimi sektorji, predvsem prostorskim. Z izdelavo OCPS se Občina Veržej prvič srečuje s celostnim pristopom k načrtovanju prometa. Tak pristop prometne izzive obravnava celovito – upošteva vse udeležence v prometu, s posebnim poudarkom na najranljivejših, in povezuje načrtovanje na občinski ter regionalni ravni. Hkrati predvideva tudi vzpostavitev sistema za redno izvajanje strategije, spremljanje in vrednotenje njenih učinkov, komuniciranje dosežkov ter posodabljanje dokumenta v prihodnosti.

Za učinkovito izvajanje strategije je ključno, da se ukrepi iz Akcijskega načrta redno vključujejo v občinski proračun. V prihodnjih letih je predvideno postopno prestrukturiranje proračuna, ki bo zagotovilo uravnoteženo vlaganje v vse oblike mobilnosti ter povečalo delež sredstev za mehke ukrepe, kot so promocija trajnostne mobilnosti in izobraževanje prebivalcev.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Izdelava in prenova OCPS.
- Imenovanje in delovanje odgovornih oseb za izvajanje, komuniciranje in spremljanje učinkov OCPS.
- Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE.
- Nakup in postavitve števca prometa ter zbiranje podatkov.
- Zagotovitev izvajanja OCPS z rednim vključevanjem ukrepov v vsakoletni proračun.
- Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi RCPS.

### **Celoviti ukrepi**

Ključna značilnost celovitih ukrepov je, da hkrati urejajo razmere za več področij mobilnosti in potovalnih načinov. To jih zaradi sinergijskih učinkov uvršča med najučinkovitejše ukrepe za upravljanje prometa. Mednje sodijo predvsem vzpostavljanje območij umirjenega prometa, priprava mobilnostnih načrtov, parkirne politike ter uravnotežena obravnava vseh potovalnih načinov pri načrtovanju in izvajanju prometne infrastrukture. Občina Veržej bo v okviru prve OCPS pristopila k izvedbi treh celovitih ukrepov.

Prvi ukrep se osredotoča na zagotavljanje državnih finančnih sredstev na področju celostnega prometnega načrtovanja. Vključuje pripravo projektne in druge dokumentacije, ki je pogoj za prijavo na državne razpise. S tem bo občina pridobila možnost sofinanciranja ukrepov, kot sta umirjanje prometa na državnih cestah in izboljšanje infrastrukture za aktivno mobilnost.

Drugi ukrep bo osredotočen na območje osnovne šole in vrtca, kjer bo občina izboljšala prometno varnost in dostopnost. Načrtovani so ukrepi za izboljšanje varnosti šolskih poti, vključno z umirjanjem prometa, prilagoditvami na križiščih dostopnih poti ter izboljšanjem infrastrukture za pešce in kolesarje. Cilj ukrepov je vzpostavitev varnih in prijetnih poti za prihod otrok v šolo in vrtec ter spodbujanje aktivne mobilnosti, ki bo koristila tudi širši skupnosti za popoldansko rekreacijo.

Tretji ukrep se bo osredotočal na celovito pripravo projektnih nalog in nadzor izvedbe prometne infrastrukture z uravnoteženo obravnavo vseh oblik mobilnosti. Pri načrtovanju in izvajanju infrastrukturnih ureditev bo občina zagotovila kakovostne pogoje za pešce, kolesarje in uporabnike javnega prevoza. Posebna pozornost bo namenjena celostnim prometnim povezavam, s čimer se bo občina izognila delnim in nepovezanim obnovam krajših odsekov ter tako zagotovila večjo učinkovitost naložb v prometno infrastrukturo.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Priprava projektne dokumentacije za državne razpise izvajanja OCPS.
- Preureditev območja šole in vrtca ter zaledja v območje umirjenega prometa.
- Celovita priprava projektnih nalog in nadzor izvedbe prometne infrastrukture z uravnoteženo obravnavo vseh potovalnih načinov.

### **Spremljanje in vrednotenje učinkov**

Sistem izvajanja, spremljanja in vrednotenja bo zagotovljen z rednim zbiranjem podatkov ter spremljanjem izbranih kazalnikov mobilnosti v občini. Ta sistem, ki je del OCPS in je opredeljen v ločenem dokumentu (Načrt spremljanja kazalnikov), bo vključeval zbiranje podatkov obveznih nacionalnih kazalnikov po predpisanih metodah ter uporabo javno dostopnih baz za dodatne kazalnike. Za izvajanje rednega štetja prometa bo občina zagotovila nabavo števca, kot je bil uporabljen za zajem izhodiščnega stanja. Letno zbiranje podatkov bo spremljalo tudi obvezno poročanje pristojnemu ministrstvu, kar bo prispevalo k večji transparentnosti in primerljivosti prometnega načrtovanja.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE.
- Nakup in postavitve števca prometa ter zbiranje podatkov.

### **Vključevanje javnosti in promocija dosežkov**

Občina Veržej bo okrepila sodelovanje s splošno javnostjo in zainteresiranimi deležniki ter vzpostavila redne oblike komunikacije pri načrtovanju in izvajanju prometnih ukrepov. Pri večjih projektih bo organizirala srečanja in delavnice, ki bodo omogočale vključevanje prebivalcev v proces odločanja. Poleg tega bo izvajala promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne aktivnosti s poudarkom na trajnostni mobilnosti in posameznih ukrepih strategije.

Komunikacija z zainteresiranimi skupinami bo potekala v odborih občinskega sveta, širšo javnost pa bo občina obveščala z objavami na občinski spletni strani, družbenih omrežjih ter občasno po lokalnem radiu, televiziji in spletnih medijih.

Osrednji dogodek za promocijo izvajanja OCPS in dosežkov na področju trajnostne mobilnosti bo vsakoletni Evropski teden mobilnosti, ki bo ključna priložnost za širjenje ozaveščenosti in predstavitev dobrih praks. Občina bo redno izpostavljala pomembne dosežke in inovativne rešitve tako na lokalni kot širši ravni. Posebna pozornost bo namenjena ozaveščanju o prometni varnosti, pri čemer bodo še naprej potekale delavnice za mlade v šolah. Med prihodnjimi ključnimi temami bo tudi izboljšanje znanja in veščin na področju varnega in samozavestnega kolesarjenja.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne aktivnosti za vse stebre.
- Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja.





## PET STRATEŠKIH STEBROV

### Drugi steber: Podpora hoji

Hojo bomo vrnili med glavne vsakodnevne načine premikanja v občini s kakovostnimi ureditvami za pešce in z umiritvijo prometa. Površine za pešce bodo neprekinjene, neposredne, široke, senčene, osvetljene, s kakovostno urbano opremo ter brez arhitektonskih ovir. Zaradi prioritete obravnave pešcev se bomo pogosteje odločali za preureditev cestnih površin v prid površinam za hojo. Z umiranjem motornega prometa v naseljih in ob križanjih s potmi za pešce in kolesarje bomo poskrbeli tudi za večjo prometno varnost. Ureditve za hojo bodo bolj ambiciozno izpostavljene že v načrtovalskih procesih, kjer bo poseben poudarek na zagotavljanju dobrih pogojev za gibalno ovirane osebe ter na vzpostavljanju neposrednih povezav vseh ciljev v občini. Hoja bo tudi zaradi ozaveščanja in informiranja prepoznana kot zdrav in priljubljen način opravljanja poti.

#### IZZIVI

Osrednji izziv na področju hoje je njena podrejenost in neprepoznavnost tako v načrtovalskih procesih kot v javnosti. Prebivalci občine v hoji redko prepoznajo način za opravljanje vsakodnevnih poti in se ne zavedajo ugodnih vplivov hoje na splošno zdravje in počutje, delovno učinkovitost in okolje. Delež poti v občini, opravljenih peš, je le 7 %, in to kljub dejstvu, da so razdalje pogosto krajše od dveh kilometrov, kar je za hojo optimalno.

Ker je bila v okviru prometnega sistema do sedaj hoja obravnavana v podrejenem smislu, načrtovanje kakovostnih pogojev zanjo ni bilo ustrezno vključeno v prometno in prostorsko načrtovanje. To se kaže v pomanjkanju logičnih, varnih in najkrajših povezav do ključnih ciljev poti, v pomanjkljivem zbiranju podatkov o hoji, pomanjkljivih rešitvah za pešce, odsotnosti vrednotenja vplivov gradnje objektov in infrastrukture na pogoje za hojo ter odsotnosti merjenja učinkov izvedenih ukrepov.

V prostoru je hoja podrejena drugim oblikam prometa (predvsem cestnemu motornemu prometu), kar zmanjšuje varnost in privlačnost njene uporabe. Analiza obstoječega stanja je pokazala na nepovezanost in slabo urejenost pešpoti, zlasti v okolici ključnih javnih ustanov, kot so osnovna šola, vrtec in zdravstvena ambulanta. Nadalje je bilo opaženo še pomanjkanje varnih in osvetljenih poti za pešce ter neurejenost bližnjic, ki bi lahko pešcem pomembno skrajšale pot. Izziv predstavlja tudi neobstoječa Načrta varnih šolskih poti.

Navedene pomanjkljivosti še posebej ogrožajo hojo gibalno oviranim osebam. Mednje ne sodijo le invalidi, ampak tudi starejši prebivalci, družine z majhnimi otroki in osebe z začasnimi poškodbami. Te skupine uporabnikov zelo ovirajo manjkajoče in slabo urejene površine za pešce, odsotnost klančin na križiščih in prehodih ter preozki pločniki.

#### DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Občina Veržej leži na ravnini, naselja so med seboj oddaljena približno dva kilometra, vse storitve znotraj Veržeja pa so dosegljive v 10 minutah hoje. Te razmere kažejo na velik potencial za uporabo hoje na dnevni poti. Pomembna priložnost je tudi neizkoriščen potencial hoje v službo, saj ima kar četrtina anketiranih zaposlenih do delovnega mesta manj kot dva kilometra daleč, pri čemer jih dejansko peš v službo le 7 %. Ugotovitve kažejo še, da je želja po hoji zelo prisotna med osnovnošolci, med katerimi jih trenutno v šolo prihaja peš 16 %, peščiti tja pa si jih želi kar 31 %. Podpora otrokom pri krepitvi njihove samostojnosti in izgradnji trajnostnih potovalnih vzorcev je tako ena od pomembnejših priložnosti občine na področju hoje.



Razmere za hojo so se v zadnjih letih izboljšale predvsem na področjih turizma in rekreacije. V sodelovanju različnih deležnikov iz občine ter sosednje Občine Križevci so bile vzpostavljene (označene) tri krožne Plavčkove sprehajalno-kolesarske poti, ki vodijo skozi naselja v občini. Zanje je bila izdelana tudi karta, na kateri so označeni poteki poti ter lokacije kulturnih in naravnih zanimivosti.

### PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

Ob upoštevanju vizije in ciljev, ključnih izzivov in priložnosti ter zastavljene smeri ukrepanja se bo občina v prihodnjih letih na področju hoje osredotočila na tri glavne prioritete:

- Hoja kot glavni način premikanja.
- Preurejanje obstoječih prometnih površin.
- Skrb za gibalno ovirane.

### SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju hoje bomo spremljali z uporabo dveh kazalnikov. Prav tako smo opredelili ciljne vrednosti, ki jih želimo doseči v okviru sedemletnega obdobja uresničevanja strategije.

Preglednica 3: Kazalnika spremljanja učinkovitosti strategije na področju hoje

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža pešcev na glavnih prometnicah v občini za 50 % do leta 2031 (glede na stanje leta 2024)	7 % (2024)	11 % (2031)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila prometnih nesreč v naselju na največ 1,8 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	3,0 (2020–2022)	1,8 (2029–2031)

### SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti o njihovi izvedbi so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju Zaveze, ki uresničujejo vizijo na koncu dokumenta.

#### Celovito načrtovanje na področju hoje

Za izboljšanje pogojev za hojo občina načrtuje sistematično vzpostavljanje sklenjenega omrežja pločnikov, pešpoti in povezav za pešce. Ureditev teh površin bo potekala s poudarkom na povezovanju ključnih ciljev poti s stanovanjskimi območji, kjer je potreba po varni hoji največja. Ureditve bodo vključevale urejanje, prenovo in širitev obstoječih pločnikov, osvetlitev, ozelenitev in senčenje ter prilagoditev površin za hojo za gibalno ovirane osebe, s čimer se bo zagotavljala univerzalna dostopnost. Ena izmed prednostnih lokacij za urejanje je del naselja Veržej, imenovan Osredek, prednostni sta tudi Mlinska cesta (v bližini nogometnega igrišča) in Kolodvorska ulica v Veržeju. Pomembne izboljšave so potrebne tudi v ostalih naseljih v občini.

Varne šolske poti so poseben segment načrtovanja na področju hoje, saj predstavljajo sistem povezav za najmlajše in najranjivejše udeležence v prometu, ki še vzpostavljajo svoje potovalne vzorce in navade. V okviru tega ukrepa bomo izboljšali obstoječe šolske poti. Večja varnost bo zagotovljena z ustrežno prometno signalizacijo, talnimi oznakami, osvetlitvijo prehodov za pešce in umirjanjem motornega prometa v okolici šole ter njenem zaledju. V načrtovanje in izvedbo bodo vključeni tudi predstavniki šole. Prav tako bomo uredili nove varne poti tam, kjer jih trenutno primanjkuje, kar bo bistveno prispevalo k večji varnosti otrok pri vsakodnevnih poteh v šolo in domov z območja celotnega

naselja. Deležniki so izpostavili več nevarnih lokacij, med drugim odsek ceste pri Gostilni Hanžekovič ter okolico gasilskega doma v Veržēju, kjer vozila pogosto parkirajo na pločniku in s tem ovirajo šolsko pot.

Poleg vzpostavitve varnih šolskih poti bomo območje šole, vrtca in drugih bližnjih ustanov ter njihovega zaledja preuredili v območje umirjenega prometa. Ta ukrep je že opisan v stebru načrtovanje, a se zaradi neposrednega vpliva na hojo ponovno navaja tudi v tem sklopu. Njegov namen je zmanjšanje hitrosti motornega prometa, boljša dostopnost za pešce ter povečanje varnosti otrok in drugih ranljivih skupin uporabnikov v neposredni okolici vzgojno-izobraževalnih ustanov.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Vzpostavljanje sklenjenega omrežja pločnikov, pešpoti in povezav za hojo.
- Urejanje varnih šolskih poti.
- Preureditev območja šole in vrtca ter zaledja v območje umirjenega prometa.

### **Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo**

Za zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo je poleg vzpostavitve sklenjenega omrežja povezav ključno tudi redno vzdrževanje, skrb za zagotavljanje varnosti ter dodajanje podpornih elementov, ki spodbujajo hojo kot osnovno obliko mobilnosti. Izvedba se pri tem prioritetno osredotoča na ključne lokacije, kjer je potreba po varni in dostopni infrastrukturi za hojo največja.

Prvi ukrep je redno vzdrževanje infrastrukture za pešce, saj je le tako mogoče zagotoviti dolgotrajno kakovost, varnost in udobnost za uporabnike. Obstoječe in nove pešpoti, pločniki in druge povezave za hojo bodo zato redno pregledovani in po potrebi obnovljeni. Odpravili bomo poškodbe, neravnine in druge ovire, ki ovirajo gibanje pešcev. Poleg tega bomo sanirali odvodnjavanje, prenovili dotrajane površine in prilagodili obstoječe poti za gibalno ovirane osebe.

Za zagotavljanje varnosti pešcev je ključnega pomena vzpostavitev in ustrezna urejenost varnih prehodov za pešce. Na identificiranih lokacijah, kjer trenutni prehodi ne zagotavljajo ustrezne varnosti, bomo izvedli izboljšave, ki vključujejo jasno talno in drugo označitev, ustrezno osvetlitev in dodatne varnostne ukrepe, kot so dvignjene ploščadi, umirjanje hitrosti motornega prometa in prometna signalizacija. Prav tako bomo uredili nove prehode, kjer trenutno manjkajo – s poudarkom na šolskih poteh, območjih v bližini javnih ustanov ter gostejše poseljenih območjih.

Poleg same infrastrukture so za kakovostno in udobno hojo pomembni tudi spremljevalni elementi, ki izboljšujejo izkušnjo pešcev. Zato je ob obstoječih in novih povezavah za hojo na območju celotne občine načrtovana postavitve urbane opreme. Ta ukrep vključuje namestitev klopi na strateških lokacijah, kar bo omogočalo počitek starejšim, gibalno oviranim osebam in drugim uporabnikom. Prav tako bodo za izboljšanje orientacije in promocijo krajevne identitete postavljene informativne table z vsebinami turističnega in zgodovinskega značaja.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Redno vzdrževanje infrastrukture za pešce.
- Vzpostavljanje varnih prehodov za pešce.
- Postavitve urbane opreme ob obstoječih in novih povezavah za hojo na območju celotne občine.



## PET STRATEŠKIH STEBROV

### Tretji steber: Nove poti za kolesarje

Zagotovili bomo optimalne pogoje za varno in udobno kolesarjenje. To bomo dosegli z odlično kolesarsko infrastrukturo, umirjenim motornim prometom in prometno kulturo, v kateri bo kolesarjenje enakovreden in varen način za opravljanje vsakodnevnih poti ter tudi uveljavljena oblika rekreacije in turizma. S kolesom bodo varno, neposredno in udobno dostopni vsi ključni cilji v občini ter sosednje občine. Glavni cilji bodo hkrati dobro opremljeni z varnimi parkirišči za kolesa. Gosto omrežje varnih, širokih, osvetljenih, od motornega prometa ločenih in ovir prostih kolesarskih povezav bo dobro razvito na območju celotne občine in redno vzdrževano. Povečanje ugleda kolesarjenja bo podprto z ozaveščanjem in informiranjem, kar bo pripomoglo k doseganju kritične mase kolesarjev in posledično večji varnosti in sprejetosti kolesarjev med drugimi udeleženci v prometu ter sprejetosti področja kolesarjenja med načrtovalci.

#### IZZIVI

V prometu zdaj prevladujejo motorizirani udeleženci, kar kolesarjem povzroča občutek ogroženosti in mnoge odvrača od uporabe kolesa na dnevnih poteh. Največji izziv predstavljajo neskljenjene in slabo urejene kolesarske povezave znotraj naselij in v njihovem zaledju.

Nepovezano omrežje kolesarskih stez omogoča varno kolesarjenje le na nekaterih kratkih odsekih, ki pa kolesarje kmalu usmerijo na vožnjo po odsekih prometnih cest, kjer so kolesarske povezave zgolj označene s prometnim znakom. Izziv je tudi varno parkiranje koles, saj kakovostna stojala niso urejena ob vseh ciljnih poteh.

Kljub okrepljeni promociji vsakodnevno kolesarjenje še ni prepoznano kot del zdravega življenjskega sloga. Velik izziv in hkrati potencial predstavljajo mlajši, ki so v bližnji preteklosti pogosteje kolesarili v šolo, danes pa jih starši zaradi (ne)varnosti raje vozijo z osebnim avtomobilom.

#### DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Relief, majhnost občine ter razvoj turizma predstavljajo veliko priložnost za razvoj kolesarjenja. Celotno naselje Veržej je s kolesom dostopno v 5 minutah, v 10 minutah pa so dostopna še ostala naselja v občini, pa tudi številna naselja v sosednjih občinah. Banovce, osrednjo turistično točko občine, lahko iz Veržeja dosežemo na kolesu v manj kot 10 minutah. Glavne cestne povezave med naselji v občini potekajo po ravnem, tako da relief nima velikega vpliva na zahtevnost ali hitrost kolesarjenja.

Potencial prihodov na delo s kolesom močno presega njegovo dejansko uporabo. S kolesom prihaja v službo 10 % anketiranih zaposlenih, pri čemer pa jih v ustrezni razdalji do 10 km (ob upoštevanju uporabe električnih koles za razdalje, daljše od 5 km) živi več kot polovica (57 %).

Razmere za kolesarjenje so se v zadnjih letih v občini izboljšale predvsem na področjih turizma in rekreacije, denimo s kolesarskima povezavama med Veržejem in Banovci ter med Banovci in Grlavo. V sodelovanju s sosednjo Občino Križevci so bile vzpostavljene tri krožne Plavčkove sprehajalno-kolesarske poti. Vzpostavljeni sta bili tudi dve točki za izposajo električnih koles v sistemu Prleški bicikli, v okviru katerega delujeta še dve točki v Občini Ljutomer.

Prav turizem in šport, ki sta v zadnjih letih v porastu, predstavljata v občini velik potencial za razvoj kolesarjenja, tudi za dnevne poti. Na regionalni in državni ravni se na tem področju namreč krepí obseg investicij, pri čemer pa ureditev infrastrukture izboljša razmere za vse uporabnike, dnevne in občasne.

## PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

Ob upoštevanju vizije in ciljev, ključnih izzivov in priložnosti ter zastavljene smeri ukrepanja, se bo občina v prihodnjih letih na področju kolesarjenja osredotočila na tri glavne prioritete:

- Dostopnost in opremljenost glavnih ciljev poti.
- Umirjanje prometa.
- Ozaveščanje o koristih kolesarjenja.

## SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju kolesarjenja bomo spremljali z uporabo dveh kazalnikov. Prav tako smo opredelili ciljne vrednosti, ki jih želimo doseči v okviru sedemletnega obdobja uresničevanja strategije.

Preglednica 4: Kazalnika spremljanja učinkovitosti strategije na področju kolesarjenja

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža kolesarjev na glavnih prometnicah v občini za 50 % do leta 2031 (glede na stanje leta 2024)	5 % (2024)	8 % (2031)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila prometnih nesreč v naselju na največ 1,8 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	3,0 (2020–2022)	1,8 (2029–2031)

## SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti o njihovi izvedbi so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju Zaveze, ki uresničujejo vizijo na koncu dokumenta.

### Celovito načrtovanje na področju kolesarjenja

Občina bo v naslednjih letih na področju kolesarjenja nadaljevala načrtovanje in izgradnjo kolesarskih povezav znotraj občine in proti sosednjim občinam. Več odsekov kolesarskega omrežja v skupni dolžini okoli 15 kilometrov je že opredeljenih. Na teh odsekih se bodo izvedle celovite ureditve, vključno z ločenimi kolesarskimi povezavami tam, kjer prostor to omogoča. Občina si že vrsto let prizadeva tudi za izgradnjo daljinske kolesarske steze čez reko Muro, saj bi bila tovrstna povezava izjemnega pomena za razvoj daljinskih kolesarskih povezav. Relacije, ki se bodo uredile v naslednjih letih, so: Veržej–Križevci, Veržej–Dokležovje, Križevci–Banovci, Banovci–Krapje, Veržej–Bunčani, Veržej–Stara Nova vas in Veržej–Krapje.

Občina pa bo pri izgradnji novih kolesarskih povezav skrbela za visoko kakovost izvedbe, navezavo novozgrajenih odsekov na obstoječe ter za komunikacijsko podporo pri njihovi promociji. Na strateških lokacijah bo omrežje dopolnjeno s počivališči in stojali za parkiranje koles.

Izboljšanje razmer za kolesarjenje bo tudi del preureditve območja šole, vrtca in drugih bližnjih ustanov ter njihovega zaledja v območje umirjenega prometa. Ta ukrep je že opisan v stebru načrtovanje, a se zaradi neposrednega vpliva na hojo ponovno navaja tudi v tem sklopu. Njegov namen je zmanjšanje hitrosti motornega prometa, boljša dostopnost za pešce ter povečanje varnosti otrok in drugih ranljivih skupin uporabnikov v neposredni okolici vzgojno-izobraževalnih ustanov.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Vzpostavitev kakovostne in povezane mreže kolesarskih povezav na relacijah: Veržej–Križevci, Veržej–Dokležovje, Križevci–Banovci, Banovci–Krapje, Veržej–Bunčani, Veržej–Stara Nova vas, Veržej–Krapje.
- Preureditev območja šole in vrtca ter zaledja v območje umirjenega prometa.

#### **Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za kolesarjenje**

Osrednji ukrep tega svežnja je redno vzdrževanje in nadgradnja kolesarske infrastrukture. To vključuje sistematično pregledovanje obstoječih kolesarskih povezav, sanacijo poškodb na vozišču, odstranjevanje nevarnih neravnin ter zagotavljanje ustrezne širine in prevoznosti poti. Uvedeno bo redno čiščenje kolesarskih površin, še posebej v zimskih mesecih, ko lahko sneg, led ali razsuti material otežijo varno uporabo koles. Nadgradnja obstoječe infrastrukture bo obsegala širjenje preozkih odsekov, izboljšanje preglednosti in prevoznosti križišč ter urejanje križanj s pešpotmi ter glavnimi prometnicami.

Poseben poudarek bo v naslednjih letih namenjen tudi opremljanju ključnih ciljev poti s kakovostnimi stojali za kolesa, ki bodo omogočala stabilen naslon in varno priklepanje koles. Izpostavljene lokacije umeščanja stojal za kolesa so šola in druge javne ustanove, avtobusna postajališča, železniška postaja, trgovske in storitvene dejavnosti ter rekreacijske površine.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Redno vzdrževanje in nadgradnja kolesarske infrastrukture.
- Opremljanje ciljev poti s stojali za kolesa.



## PET STRATEŠKIH STEBROV

### Četrty steber: Prilagodljiv javni prevoz

Zaradi velikega dela prebivalcev, ki kljub rasti števila vozil ne morejo ali nočejo uporabljati osebnega avtomobila, bomo v občini ponovno vzpostavili kakovosten javni prevoz. Prebivalci bodo imeli na voljo sodoben, cenovno in stroškovno ugoden ter poselitvenemu vzorcu prilagojen JPP. Središče občine in naselja ob glavnih cestnih povezavah bodo enostavno dostopni, pogostost voženj bo primerna, sistem pa bo privlačen tudi za osebe z zmanjšano mobilnostjo. Povezave bodo dobro integrirane z regionalnim in državnim sistemom JPP (povezanost prog, prestopi in vozni redi). Prebivalcem odročnejših naselij bomo zagotovili dostopnost s cenovno ugodnimi prevozi na poziv. Za preseganje omejitev se bomo povezovali s sosednjimi občinami ter državnim upravljavcem JPP. Sistem bo redno spremljan, podatki pa uporabljeni pri načrtovanju nadaljnjega razvoja.

#### IZZIVI

V zadnjih dvajsetih letih se je število avtomobilov v Občini Veržej povečalo za tretjino. Sočasno je bistveno upadla ponudba javnega prevoza, tako avtobusov kot vlakov. Prebivalci občine nimajo na voljo primerne ponudbe javnega prevoza, kar pomeni več kot 22 parov voženj na običajen delovni dan. Večina prebivalcev ima zgolj zadovoljivo frekvenco voženj, ki je med 8 in 22 pari, četrtnina prebivalcev pa živi na območjih z manjšo frekvenco ali celo brez povezav (naselje Bunčani).

Kljub povečevanju števila osebnih avtomobilov precejšnjemu deležu prebivalcev, predvsem mladoletnim in starejšim, pogosto ostaja javni prevoz edina možnost prevoza na srednje in večje razdalje. Zaradi staranja prebivalstva postaja slaba ponudba javnega prevoza in neprilagojenost vozil gibalno oviranim osebam tudi vse večji družbeni problem.

#### DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

V občini je urejen prevoz otrok v osnovno šolo, ohranjene so tudi osnovne povezave z javnim prevozom s sosednjimi občinami in regijskim središčem Mursko Soboto. Najboljše povezave s sosednjimi občinami in regijo ima središče občine. Potovalni časi z javnim prevozom so sprejemljivi do večjih bližnjih krajev Ljutomer, Križevci in Murska Sobota (do pol ure), v manj kot eni uri pa so z javnim prevozom dostopni še Gornja Radgona, Lendava in Ormož.

Priložnost za izboljšanje javnega prevoza v prihodnosti je v podajanju pobud za povečanje pogostosti in prilagoditev urnikov avtobusnih povezav. Za območja, ki jih je težko oskrbeti s klasičnim javnim prevozom, predstavlja priložnost ponudba prevozov na klic.

#### PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

Ob upoštevanju vizije in ciljev, ključnih izzivov in priložnosti ter zastavljene smeri ukrepanja se bo občina v prihodnjih letih na področju javnega prevoza osredotočila na tri glavne prioritete:

- Prilagojenost vzorcu poselitve.
- Spremljanje in prilagajanje.
- Prilagojenost uporabnikom.



## SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju javnega prevoza bomo spremljali z uporabo enega kazalnika. Prav tako smo opredelili ciljne vrednosti, ki jih želimo doseči v okviru sedemletnega obdobja uresničevanja strategije.

Preglednica 5: Kazalnik spremljanja učinkovitosti strategije na področju javnega prevoza

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Dostopnost prebivalcev do JPP	Povečanje deleža prebivalcev s primerno dostopnostjo do JPP na 7 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	0 % (2024)	7 % (2031)

## SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti o njihovi izvedbi so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju Zaveze, ki uresničujejo vizijo na koncu dokumenta.

### Upravljanje in izboljšanje ponudbe javnega prevoza

Ukrepi na področju javnega prevoza so usmerjeni v izboljšanje avtobusnih povezav in postajališč ter uvedbo prevozov na klic. S tem se bo storitev v naslednjih letih izboljšala do te mere, da bo bolj prilagojena potrebam občanov.

Ker javni prevoz ni občinska storitev, bo glavna naloga občine, da oblikuje in podaja občanom prilagojene pobude za izboljšanje avtobusnih linij ter tudi sicer intenzivno sodeluje z avtobusnimi prevozniki v regiji. Namen podaje pobud je zagotovitev pogostejšega, bolj učinkovitega in širšemu krogu uporabnikov dostopnega javnega prevoza, ki bo zagotavljal boljše povezave z večjimi središči v regiji (Ljutomer, Murska Sobota, Gornja Radgona). Občina pa sicer že zagotavlja šolske prevoze za posebne skupine otrok. S to aktivnostjo bo nadaljevala tudi v prihodnje.

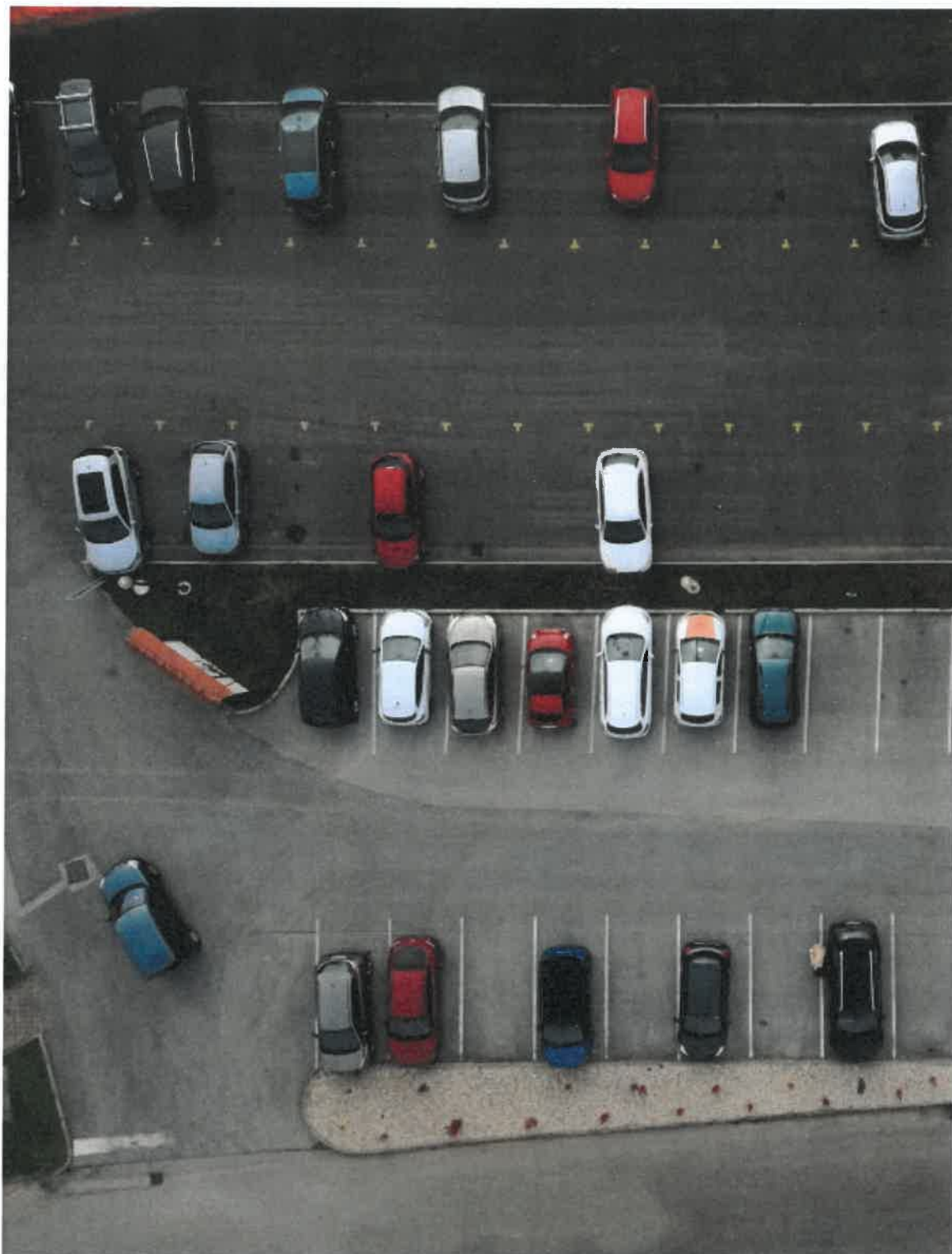
Kot dopolnitev rednim linijam javnega prevoza na območjih, na katerih ta ni vzpostavljen, bo občina vzpostavila ali se priključila obstoječemu sistemu prevozov na klic. To je prilagodljiva oblika javnega prevoza, namenjena predvsem starejšim, gibalno oviranim osebam in prebivalcem manj dostopnih območij. Omogoča prevoze po predhodnem naročilu do pomembnih lokacij, kot so zdravstvene ustanove, trgovine in javne službe. Tak sistem izboljšuje dostopnost širšemu krogu prebivalcev, zmanjšuje odvisnost od osebnih vozil ter se lahko uvede po vzoru obstoječih modelov (npr. Prostofer), kot lastna rešitev občine ali v sodelovanju s sosednjimi občinami.

Za povečanje udobja uporabe bo občina v okviru tretjega ukrepa skrbela za urejanje in redno vzdrževanje postajališč javnega prevoza. Te aktivnosti bodo obsegale prenovu in izboljšanje obstoječih postajališč, da bodo zagotovljeni večje udobje uporabe, varnost in dostopnost za uporabnike. Prenovljeni bodo obstoječi zaščitni nadstreški in postavljeni novi, urejena bo ustrezna razsvetljava, postavila se bodo kakovostna stojala za kolesa. Postajališča in njihova okolica bodo preurejeni po načelih univerzalne dostopnosti.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Podajanje pobud za izboljšanje avtobusnih povezav.
- Zagotavljanje in upravljanje šolskih prevozov.
- Vzpostavitev prevozov na klic.
- Urejanje postajališč JPP.





## PET STRATEŠKIH STEBROV

### Peti steber: Optimizirani cestni promet

Prizadevali si bomo za umiritev in zmanjšanje avtomobilskega prometa in njegovih negativnih posledic ter hkratio povečanje dostopnosti glavnih ciljev poti. Z umirjanjem prometa bomo izboljšali dostopnost za vse, tudi za ljudi z zmanjšano mobilnostjo ter za pešce in kolesarje. Povečali bomo prometno varnost, omejili konflikte motoriziranih in nemotoriziranih udeležencev ter dvignili prometno kulturo voznikov. Parkirne obremenitve okolice večjih generatorjev prometa bodo z upravljanjem parkiranja zmanjšane, parkirne površine ob novogradnjah pa bodo zagotovljene preiščljeno. Zmanjšali bomo število motoriziranih voženj s poudarkom na odpravljanju tranzita skozi središča in stanovanjske dele naselij ter umirjanju prometa v teh območjih. Bistveno bo zmanjšano število prometnih nesreč in udeležencev v njih, črne točke pa bodo redno odstranjevane.

#### IZZIVI

Motorizacija prebivalstva v Sloveniji in Občini Veržej kljub visokim stroškom lastništva in uporabe avtomobila še vedno narašča. Delež izdatkov za mobilnost je v državi med višjimi v EU, prebivalci pa nimajo kakovostne alternative lastništvu osebnega avtomobila. Posledica visoke motorizacije je, da prebivalci osebni avtomobil uporabljajo tudi v primerih, ko so njihove poti kratke in bi jih lahko opravili peš ali s kolesom.

Rast števila avtomobilov in njihova prekomerna raba imata številne negativne posledice. Slabša se dostopnost za prebivalce, ki ne morejo ali ne smejo voziti avtomobila. Povečujejo se prevozna revščina in stroški gospodinjstev za mobilnost. Slabša se prometna varnost, predvsem za najbolj ogrožene skupine prebivalcev. Krepijo se negativni vplivi na zdravje, prostor in okolje.

#### DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Občina pripravlja OCPS skupaj z občinami, ki imajo izkušnje z umirjanjem prometa in upravljanjem parkiranja. To predstavlja priložnost za prenos dobrih praks med sosedi. Majhnost občine in kratke razdalje imajo ob predpostavki, da se izboljša infrastruktura za hojo in kolesarjenje, velik potencial za prenos dela poti iz avtomobilov na alternative.

#### PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

Ob upoštevanju vizije in ciljev, ključnih izzivov in priložnosti ter zastavljene smeri ukrepanja se bo občina v prihodnjih letih na področju cestnega prometa osredotočila na tri glavne prioritete:

- Umirjanje in zmanjšanje avtomobilskega prometa.
- Upravljanje parkirnih obremenitev.
- Upravljanje tranzita.

## SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju optimizacije osebnega avtomobilskega prometa bomo spremljali z uporabo dveh kazalnikov. Prav tako smo opredelili ciljne vrednosti, ki jih želimo doseči v okviru sedemletnega obdobja uresničevanja strategije.

Preglednica 6: Kazalnika spremljanja učinkovitosti strategije na področju cestnega prometa

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila prometnih nesreč izven naselja na največ 0,8 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	1,3 (2020–2022)	0,8 (2029–2031)
Hitrost motornega prometa	Zmanjšanje števila prekoračitev hitrosti v naseljih za 30 % do leta 2032	<i>Podatki so še v pridobivanju, vrednosti bodo opredeljene do konca leta 2025</i>	

## SVEŽNJI UKREPOV

Posamezni ukrepi in podrobnosti o njihovi izvedbi so navedeni v akcijskem načrtu v poglavju Zaveze, ki uresničujejo vizijo na koncu dokumenta.

### Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

Splošno stanje cestnega omrežja v občini je slabo, veliko cestišč je poškodovanih ali neustrezno urejenih. Ukrep bo zajemal redna popravila in sanacije poškodb na vozišču, kot so razpoke, udarne jame in posedki, hkrati pa vključuje tudi čiščenje odvodnih sistemov, urejanje bankin, vzdrževanje obcestne vegetacije in odpravo poškodb, ki nastanejo zaradi vremenskih vplivov (predvsem zime) in vsakodnevnne uporabe.

Sredstva, namenjena rednemu vzdrževanju cestnega omrežja, bodo uporabljena čim bolj smotrno. S pravočasnim in sistematičnim vzdrževanjem se bo podaljšala življenjska doba cestne infrastrukture in zmanjšali stroški večjih sanacij. Hkrati bodo v sklopu vzdrževanja in prenove cest redno proučene tudi možnosti za hkratno izboljšanje razmer za hojo in kolesarjenje ter preverjana dostopnost za intervencijska vozila.

Jasna in ustrezno nameščena prometna signalizacija ter dobro vidne talne oznake so ključne za zagotavljanje varnosti in pretočnosti prometa. Ukrep bo vključeval redno vzdrževanje, obnovo in postavitve novih prometnih znakov, semaforjev ter talnih označb, da bi izboljšali preglednost in usmerjanje prometa. Posebna pozornost bo namenjena območju v okolici šole, križiščem ter prehodom za pešce, kjer je pomembno zagotavljati maksimalno varnost vseh udeležencev v prometu.

K povečanju prometne varnosti bo pripomogla tudi postavitve prikazovalnikov hitrosti, še posebej na območju stanovanjskih delov naselij. Prikazovalniki hitrosti bodo voznike opozarjali na prekoračitev omejitev ter jih spodbujali k odgovorni vožnji. V kombinaciji z drugimi prometno-varnostnimi ukrepi bodo pripomogli k zmanjšanju hitrosti ter izboljšanju prometne kulture in varnosti.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Redno vzdrževanje cestnega omrežja.
- Urejanje signalizacije, talnih oznak.
- Postavitve prikazovalnikov hitrosti.

## Upravljanje motornega prometa

Umirjanje motornega prometa je ena od praks, ki se v sodobnem času vse bolj razvija, saj njeni celoviti pristopi, ki vključujejo preobrazbo uličnega prostora, dokazano prispevajo k večji varnosti pešcev, kolesarjev in drugih udeležencev v prometu, hkrati pa zmanjšujejo hrup in onesnaženje zaradi motornega prometa. Intervencije vključujejo omejevanje hitrosti (npr. na 30 ali 10 km/h), preurejanje vozišč in križišč, uvajanje skupnega prometnega prostora, postavitve hitrostnih ovir, izboljšanje javnih odprtih površin. Njihov namen je ustvarjanje prijaznejšega in varnejšega okolja za vse uporabnike cestnega prostora. Občina bo v okviru tega ukrepa preuredila in izboljšala obstoječe neustrezne ureditve (denimo na Kolodvorski cesti in Ulici Franja Kozarja) ter uvedla ukrepe na drugih kritičnih ulicah in lokacijah. Umirjanje prometa v okolici šole bo del drugega ukrepa, opredeljenega v prvem stebru OCPS na temo celostnega načrtovanja prometa.

Uporabniku prijazno upravljanje parkiranja zahteva celostno obravnavo parkiranja na celotnem območju naselja oziroma občine. S strožjimi režimi in zadostno frekvenco nadzora zagotavlja razpoložljivost prostih mest na ključnih ciljnih poti, z označbami pa krajša iskalni čas parkirnega prostora. Zagotavlja tudi primerno lokacijo in opremljenost parkirišč za gibalno ovirane osebe, vozila na alternativni pogon ter za tovornjake in avtobuse. Z upravljanjem parkiranja lahko reguliramo delež poti, opravljenih z avtomobilom, in količino potrebnih parkirnih mest. V primeru zaračunavanja parkirnine lahko s tem pridobimo dodatna sredstva za izvajanje ukrepov OCPS.

Za izboljšanje dostopnosti ključnih ciljev poti bo občina uvedla elemente upravljanja parkiranja, kot so časovno omejeno parkiranje, nadzor nad parkiranimi vozili in usmerjanje uporabnikov na proste parkirne površine. Proučene bodo obstoječe kapacitete in potrebe glede parkirnih mest, tako da bo občina lahko na področju urejanja parkirnih mest sprejela premišljene odločitve.

Občina bo obravnavala tudi izzive tovornega prometa in kmetijske mehanizacije, ki v naseljih predstavljata eno večjih ovir, imata negativne posledice na okolje in zmanjšujeta prometno varnost. Zato bodo na odsekih tranzitnih cest znotraj naselij in ob ključnih generatorjih prometa urejeni manjkajoči prehodi za pešce in uvedene ureditve za umirjanje prometa. Dostavna vozila bodo usmerjana tako, da bodo v čim manjši meri ovirala vsakodnevni promet, posebna pozornost pa bo namenjena tudi upravljanju prometa kmetijske mehanizacije. Ukrepi na tem področju bodo vključevali zmanjšanje dovoljene hitrosti za ta vozila, časovne omejitve (denimo prepoved vožnje v času prihoda učencev v šolo in njihovega odhoda domov) in postavitve prometne signalizacije, ki opozarja na prisotnost težke kmetijske mehanizacije na cestah. Okrepljen bo tudi nadzor nad upoštevanjem prepovedi daljinskega tranzitnega tovornega prometa skozi občino.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Umirjanje motornega prometa.
- Upravljanje parkiranja.
- Upravljanje tovornega prometa in kmetijske mehanizacije.

## AKCIJSKI NAČRT

### Zaveze, ki uresničujejo vizijo

Vsaka strategija postane uresničljiva z akcijskim načrtom. Podrobno načrtovanje odgovornosti, časovnih okvirov in finančnih obveznosti, ki izhajajo iz strateških odločitev, je nujno za uspešno uresničevanje zavez. OCPS zato vsebuje seznam ukrepov za izvedbo v naslednjih sedmih letih (do konca leta 2032), skupaj s predvidenimi stroški, časovnim razporedom po letih, odgovornostmi za izvedbo ter oceno zahtevnosti ukrepov. Nabor ukrepov je izdelan tako, da kar najbolj učinkovito pripomore k doseganju strateških ciljev ter uresničevanju vizije razvoja prometa v občini. Ukrepi so bili opredeljeni na podlagi rezultatov analize obstoječega stanja, prioritet občine, potreb ključnih deležnikov in mnenja splošne javnosti ter izkušenj od drugod. Znotraj posameznega stebra so ukrepi združeni v svežnje, ki obravnavajo posamezno tematsko področje. Akcijski načrt je potrdil občinski svet.





**PRVI STEBER: CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA**

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
<b>Strateško celostno načrtovanje</b>										
• Izdelava in prenova OCPS	21.450 €							32.000 €	OV, OS, ZI	Srednja
• Imenovanje in delovanje odgovornih oseb za izvajanje, komuniciranje in spremljanje učinkov OCPS	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OV	Majhna
• Zagotovitev izvajanja OCPS z rednim vključevanjem ukrepov v vsakoletni proračun	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OV, OS	Velika
• Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi RCPS	Brez stroškov	1.000 €	1.000 €	1.000 €					OV, OS, ZI	Srednja
<b>Celoviti ukrepi</b>										
• Priprava projektne dokumentacije za državne razpise izvajanja OCPS		5.000 €							OV	Srednja
• Preureditev območja šole in vrtca ter zaledja v območje umirjenega prometa		10.000 €			10.000 €	15.000 €			OV, ZI	Velika
• Celovita priprava projektnih nalog in nadzor izvedbe prometne infrastrukture z uravnoteženo obravnavo vseh potovalnih načinov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OV	Srednja
<b>Spremljanje in vrednotenje učinkov</b>										
• Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE	1.000 €	1000 €	1..000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	OV, ZI	Majhna

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nakup in postavitve števcov prometa ter zbiranje podatkov</li> </ul>	500 €	250 €	250 €	250 €	250 €	250 €	250 €	250 €	OV	Majhna
<b>Vključevanje javnosti in promocija dosežkov</b>										
<ul style="list-style-type: none"> <li>Promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne akcije za vse stebre</li> </ul>	800 €	800 €	800 €	800 €	800 €	800 €	800 €	800 €	OV, ZI	Srednja
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja</li> </ul>	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OV, ZI	Srednja

OV = Občina Veržej; OS = Občinski svet; ZI = zunanji izvajalec

**DRUGI STEBER: PODPORA HOJI**

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
<b>Celovito načrtovanje na področju hoje</b>										
• Vzpostavljanje sklenjenega omrežja pločnikov, pešpoti in povezav za hojo			2.000 €		7.000 €		2.000 €		OV, ZI	Velika
• Urejanje varnih šolskih poti				1.000 €			1.000 €		OV, ZI	Srednja
• Preureditev območja šole in vrtca ter zaledja v območje umirjenega prometa	*									
<b>Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo</b>										
• Redno vzdrževanje infrastrukture za pešce	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	OV, ZI	Srednja
• Vzpostavljanje varnih prehodov za pešce			1.000 €		1.000 €			1.000 €	OV, ZI	Srednja
• Postavitev urbane opreme ob obstoječih in novih povezavah za hojo na območju celotne občine			500 €			500 €			OV, ZI	Srednja

OV = Občina Veržej; ZI = zunanji izvajalec

\* Opomba: ukrep je del stebra načrtovanje, kjer je tudi podrobno opisan. Zaradi navezave na hojo je zapisan tudi na tem mestu.

**TRETJI STEBER: NOVE POTI ZA KOLESARJE**

<b>Svežnji ukrepi in posamezni ukrepi znotraj njih</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>Odgovornost za izvedbo</b>	<b>Zahtevnost</b>
<b>Celovito načrtovanje na področju kolesarjenja</b>										
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vzpostavitev kakovostne in povezane mreže kolesarskih povezav (na relacijah: Veržej–Križevci, Veržej–Dokležovje, Križevci–Banovci, Banovci–Krapje, Veržej–Bunčani, Veržej–Stara Nova vas, Veržej–Krapje)</li> </ul>	1.000.000 €	1.000.000 €		150.000 €		150.000 €			OV, ZI	Velika
<ul style="list-style-type: none"> <li>Preureditev območja šole in vrtca ter zaledja v območje umirjenega prometa *</li> </ul>										
<b>Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za kolesarjenje</b>										
<ul style="list-style-type: none"> <li>Redno vzdrževanje in nadgradnja kolesarske infrastrukture</li> </ul>	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	OV, ZI	Srednja
<ul style="list-style-type: none"> <li>Opremljanje ciljev poti s stojali za kolesa</li> </ul>		150 €				150 €		150 €	OV, ZI	Majhna

OV = Občina Veržej; ZI = zunanji izvajalec

\* Opomba: ukrep je del stebra načrtovanje, kjer je tudi podrobno opisan. Zaradi navezave na kolesarjenje je zapisan tudi na tem mestu.

**ČETRТИ STEBER: PRILAGODLJIV JAVNI PREVOZ**

Svežnji ukrepi in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
<b>Upravljanje in izboljšanje ponudbe javnega prevoza</b>										
• Podajanje pobud za izboljšanje avtobusnih povezav		Brez stroškov			Brez stroškov				OV	Majhna
• Zagotavljanje in upravljanje šolskih prevozov	4.800 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	OV	Srednja
• Vzpostavitev prevozov na klic				20.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	OV	Visoka
• Urejanje postajališč JPP		500 €			500 €			500 €	OV, ZI	Srednja

OV = Občina Veržej; ZI = zunanji izvajalec

**PETI STEBER: OPTIMIZIRANI CESTNI PROMET**

<b>Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>Odgovornost za izvedbo</b>	<b>Zahtevnost</b>
<b>Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja</b>										
• Redno vzdrževanje cestnega omrežja	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	OV, ZI	Srednja
• Ureditev signalizacije, talnih oznak	1.500 €			1.500 €			1.500 €		OV, VOC	Srednja
• Postavitev prikazovalnikov hitrosti							7.000 €		OV, VOC, ZI, PO	Majhna
<b>Upravljanje motornega prometa</b>										
• Umirjanje motornega prometa				2.000 €				2.500 €	OV, ZI, VOC	Visoka
• Upravljanje parkiranja		2.000 €		2.500 €					OV, ZI	Visoka
• Upravljanje tovornega prometa in kmetijske mehanizacije					500 €		500 €		OV, PO	Srednja

OV = Občina Veržej; ZI = zunanji izvajalec; VOC = vzdrževalec občinski cest; PO = policija

**POVEZANA, VARNA TER GOSTOLJUBNA OBČINA ZA DOMAČINE IN ZA OBISKOVALCE**  
Občinska celostna prometna strategija Občine Veržej 2025–2032

**IZDALA IN ZALOŽILA**

Občina Veržej  
Ulica bratstva in enotnosti 8  
9241 Veržej

april 2025

**AVTORJI**

Mojca Balant, Aljaž Plevnik, Luka Mladenovič, Andraž Hudoklin (vsi UIRS)  
Katja Karba, Tadeja Horvat, Patricija Pregelj (vse RA Sinergija, d. o. o.)  
Mateja Kukovec (ZUM, d. o. o.)

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) za Občino Veržej je nastala v konzorcijskem partnerstvu občin Ljutomer, Križevci, Razkrižje in Veržej, ki je za izdelavo OCPS kandidiralo na javnem razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za sofinanciranje občinskih celostnih prometnih strategij. Operacijo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

**IZVAJALCI**

Razvojna agencija Sinergija, d. o. o., Martjanci  
Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Ljubljana  
ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje, d. o. o., Maribor

**FOTOGRAFIJE**

Teodor Žalik in arhiv avtorjev

**OBLIKOVNA ZASNOVA**

Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Ljubljana

**POSTAVITEV**

Razvojna agencija Sinergija, d. o. o., Martjanci

**UREDILA**

Mateja Kurir