



OBČINSKA
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE **ČRENŠOVCI**





REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Financira
Evropska unija

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ČRENŠOVCI

Občinska celostna prometna strategija Občine Črenšovci je nastala v konzorcijskem partnerstvu »ČOKLenD«, tj. občin Črenšovci, Odranci, Kobilje, Lendava in Dobrovnik, ki je za izdelavo OCPS kandidiralo na razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo Občinskih prometnih strategij v slovenskih občinah.

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

NAROČNIK

Občina Črenšovci
Ulica Prekmurske čete 20
9232 Črenšovci

IZVAJALCI

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

AVTORJI

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

FOTOGRAFIJE

Stanislav Hozjan
Aljaž Kunst
občinski arhiv

OBLIKOVANJE IN POSTAVITEV

INSTINKT d.o.o.

LETO IZIDA

2025



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ČRENŠOVCI

Kazalo

NAGOVOR ŽUPANJE	5
1 UVOD	7
2 PROCES PRIPRAVE	8
3 DELOVNE SKUPINE	10
4 VIZIJA IN CILJI	11
4.1. Vizija	11
4.2. Obrazložitev vizije	11
4.3. Cilji	12
4.4. Ciljne vrednosti	12
5 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	15
5.1. Splošni podatki o občini	15
5.2. Potovalne navade v občini	18
6 PET STEBROV STRATEGIJE	24
6.1. Celostno prometno načrtovanje	24
6.2. Hoja	28
6.3. Kolesarjenje	34
6.4. Javni promet	40
6.5. Osebni motorni promet	43
7 ČOKLEND	48
8 AKCIJSKI NAČRT	50



OBČINSKA
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE
ČRENŠOVCI



Spoštovane občanke in občani,

z velikim ponosom in zadovoljstvom vam predstavljamo Celotno prometno strategijo občine Črenšovci, ki je rezultat našega skupnega razmisleka, sodelovanja in prizadevanj za bolj povezano, varno in trajnostno prihodnost.

Občina Črenšovci smo ljudje, ki cenimo svoj prostor, skrbimo drug za drugega in verjamemo, da lahko z medsebojnim sodelovanjem ustvarimo prostor prihodnosti. Prav ta povezanost in odgovornost do skupnega prostora nas vodita pri vseh razvojnih korakih. Mobilnost je del našega vsakdana – pot v službo, v šolo, do sosedu ali na obisk v naravo. Zato je bilo oblikovanje tega strateškega dokumenta ključnega pomena, da izboljšamo prometno ureditev ter zagotovimo bolj kakovostno, zdravo in prijetno okolje za vse generacije.

Naša vizija je preprosta, a pomembna: ustvariti občino, kjer bodo poti varne, povezave učinkovite, izbira načina premikanja pa svobodna in prijazna do ljudi ter narave. Želimo občino, v kateri bodo pešci, kolesarji, uporabniki javnega prevoza in vozniki sobivali v medsebojnem spoštovanju, kjer bo promet urejen, dostopen in trajnostno naravnan.

S tem dokumentom ne zaključujemo, temveč začnemo novo poglavje – poglavje premišljenih odločitev, naložb in dejanj, ki bodo naš prostor naredile še bolj povezan, varnejši in prijaznejši. Verjamem, da bomo s skupnimi močmi, odprtim dialogom in vztrajnostjo uresničili cilje, ki smo si jih zastavili.

Naj nas pri tem vodi misel, da vsak korak, ki ga storimo za boljšo mobilnost, pomeni korak k boljšemu življenju.

Skupaj gradimo občino, v kateri bomo ponosno in z zaupanjem pogledali v prihodnost

Vera Markoja

županja občine Črenšovci





1 UVOD

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljevanju tudi: OCPS) je strateški dokument, ki dolgoročno usmerja razvoj prometa v občini Črenšovci in katerega temeljna naloga je vzpostaviti varen, učinkovit ter dostopen prometni sistem, ki spodbuja trajnostne oblike mobilnosti – hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza – ter zmanjšuje odvisnost od osebnega avtomobila. Na ta način občina prispeva k izboljšanju zdravja prebivalcev, čistejšemu okolju in višji kakovosti življenja v lokalni skupnosti.

Strategija je rezultat strokovnih analiz, aktivnega vključevanja javnosti ter sodelovanja ključnih deležnikov. Tak pristop omogoča, da so predlagane rešitve celovite, usklajene in prilagojene prostorskim ter družbenim značilnostim občine Črenšovci.

OCPS promet obravnava celostno – ne zgolj kot infrastrukturni izziv, temveč kot pomemben del širšega družbenega, gospodarskega in okoljskega razvoja občine. Poudarek je na uravnoteženem razvoju vseh oblik mobilnosti, spodbujanju trajnostnih prometnih navad ter izboljšanju prometne varnosti. S tem se vzpostavljajo temelji za dolgoročno vzdržen prometni sistem, ki povezuje ljudi, podpira lokalno gospodarstvo in prispeva k trajnostnemu razvoju občine.

Občina Črenšovci je s pripravo svoje prve OCPS pričela septembra 2024, s čimer je naredila pomemben korak k strateškemu in trajnostnemu upravljanju prometa v prihodnjih sedmih letih.

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

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

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

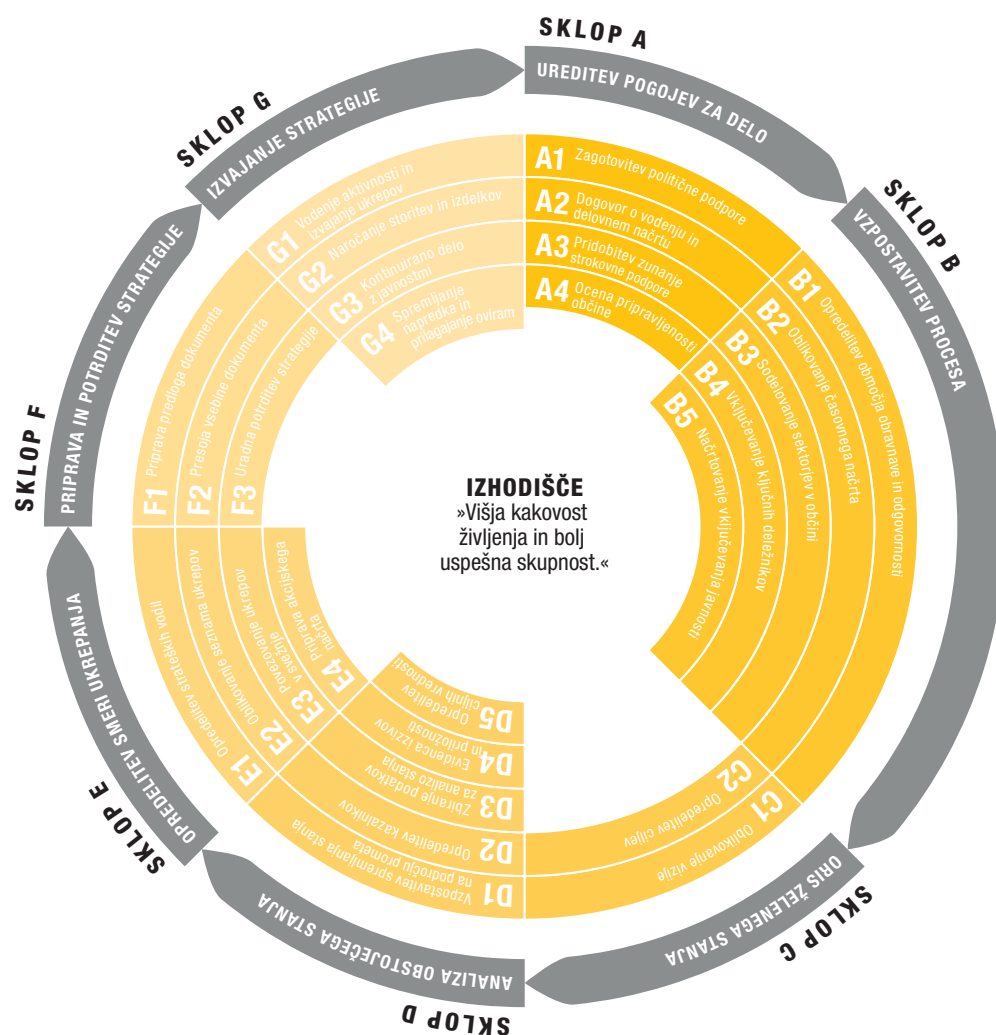
2 PROCES PRIPRAVE

Postopek priprave OCPS občine Črenšovci je bil zasnovan skladno z nacionalnimi smernicami za trajnostno mobilnost in razdeljen na več vsebinsko zaokroženih sklopov. Vsak sklop je predstavljal pomemben mejnik pri oblikovanju strategije, pri čemer so bili ves čas vključeni ključni deležniki, širša javnost in strokovna podpora.

Priprava dokumenta se je začela septembra 2024 in se zaključila s sprejemom strategije na seji občinskega sveta v letu 2026. Proces je potekal v vsebinsko zaokroženih fazah, ki so omogočile sistematičen in premišljen razvoj dokumenta – od začetne organizacije pa vse do potrditve končnega besedila.

OCPS je tako nastajala skozi zaporedne korake, ki so zagotovili njeno celovitost, strokovno utemeljenost in usklajenost s prostorskimi ter družbenimi značilnostmi občine. Strategija danes predstavlja temeljni dokument občine na področju trajnostne mobilnosti ter podlago za izvajanje konkretnih ukrepov in spremljanje napredka pri razvoju prometnega sistema občine Črenšovci.

Slika 1: Shematski prikaz postopka priprave OCPS
vir: Nacionalne smernice za pripravo OCPS, MOPE, april 2023



1. UREDITEV POGOJEV ZA DELO

(SKLOP A)

Na začetku priprave OCPS je bilo potrebno vzpostaviti trdne temelje za uspešno izvedbo celotnega procesa. Oblikovana je bila organizacijska struktura, določene pristojnosti posameznih deležnikov ter časovni okvir izvedbe aktivnosti. Občina Črenšovci je zagotovila potrebne kadrovske, finančne in strokovne vire, ki so omogočili nemoten potek priprave strategije

2. VZPOSTAVITEV PROCESA

(SKLOP B)

V drugi fazi priprave OCPS Občine Črenšovci je bilo ključno vzpostaviti sodelovanje med vsemi pomembnimi deležniki, ki so imeli aktivno vlogo pri oblikovanju dokumenta. V proces so bili vključeni predstavniki občinske uprave, strokovnjaki s področja prometa, lokalne institucije, predstavniki različnih interesnih skupin in širša javnost. Pripravljene so bile smernice za sodelovanje prebivalcev ter določeni načini zbiranja njihovih mnenj, pobud in predlogov, ki so prispevali k večji kakovosti in legitimnosti končnega dokumenta.

3. ORIS ŽELENEGA STANJA

(SKLOP C)

Pomemben korak v pripravi OCPS je bilo oblikovanje jasne vizije ter opredelitev strateških ciljev na področju trajnostne mobilnosti v občini. Vizija in cilji so bili oblikovani v sodelovanju s ključnimi deležniki in odražajo potrebe ter pričakovanja prebivalcev občine Črenšovci. Hkrati sledijo nacionalnim in evropskim usmeritvam na področju trajnostne mobilnosti. Ta faza je predstavljala temelj za nadaljnje korake pri pripravi strategije in dolgoročni razvoj prometnega sistema občine.

4. ANALIZA STANJA IN PREPOZNAVANJE IZZIVOV

(SKLOP D)

V tej fazi je bila izvedena podrobna analiza obstoječega prometnega sistema, ki je temeljila na zbranih podatkih, raziskavah in terenskih ugotovitvah. Vključene so bile javne razprave, anketa med prebivalci, delavnice, terenski ogledi, ankete o potovalnih navadah zaposlenih in učencev, kordonsko štetje prometa ter intervjuji s ključnimi deležniki. Na podlagi zbranih informacij so bili prepoznani glavni izzivi, dosežki in priložnosti ter opredeljene prednostne naloge za prihodnji razvoj prometa v občini Črenšovci.

5. OPREDELITEV SMERI UKREPANJA

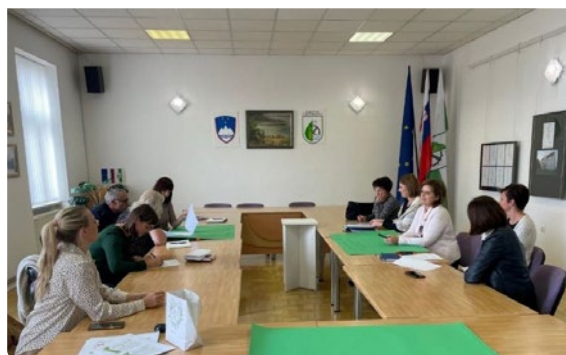
(SKLOP E)

Na osnovi rezultatov analiz in zbranih predlogov delovne skupine ter širše javnosti so bili oblikovani konkretni cilji, ukrepi in rešitve, usmerjeni v izboljšanje prometnega sistema občine. Ti ukrepi temeljijo na načelih trajnostne mobilnosti in so usmerjeni v povečanje prometne varnosti, izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje ter učinkovitejšo rabo javnega prostora.

6. PRIPRAVA IN SPREJEM STRATEGIJE

(SKLOP F)

V zaključni fazi je bil pripravljen celovit dokument, usklajen z vsemi deležniki in predstavljen javnosti. Po izvedeni javni obravnavi in vključitvi utemeljenih pripomb je strategijo potrdil občinski svet, s čimer je predmetna OCPS postala uradni strateški dokument občine Črenšovci.



3 DELOVNE SKUPINE

Priprava OCPS občine Črenšovci je potekala ob sodelovanju več delovnih skupin, ki so s svojim strokovnim znanjem, izkušnjami in različnimi pogledi bistveno prispevale k vsebinski zasnovi dokumenta. Njihove naloge so obsegale širok spekter dejavnosti – od organizacijske in strokovne podpore do oblikovanja vsebinskih izhodišč ter seznanjanja izvajalca z lokalnimi posebnostmi.

IZVAJALEC

Izvajalec je prevzel vodilno vlogo pri pripravi strategije ter zagotavljal strokovno izvedbo celotnega procesa. Ključne naloge izvajalca so zajemale metodološko vodenje, oblikovanje vizije in strateških ciljev, analizo obstoječega stanja, pripravo nabora ukrepov ter usklajevanje vsebine dokumenta. Ob navedenem je izvajalec koordiniral sodelovanje deležnikov in občanov, nudil strokovno podporo ter pripravil končno različico strategije.

OŽJA DELOVNA SKUPINA

Ožjo delovno skupino so sestavljali predstavniki občinske uprave, ki so skrbeli za operativno podporo pri pripravi OCPS. Naloge ožje delovne skupine so vključevale usklajevanje strategije z lokalnimi politikami, spremljanje napredka pri izdelavi dokumenta, zagotavljanje potrebnih podatkov in informacij za analizo ter pripravo ukrepov. Prav tako so bili vključeni v administrativne postopke, organizacijo javnih posvetovanj in v postopke potrjevanja strategije na občinskem svetu.

ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Širša delovna skupina, v kateri so sodelovali ključni deležniki, je bila vključena v več faz priprave OCPS. Aktivno je prispevala k oblikovanju vizije in ciljev strategije, določanju ciljnih vrednosti, prepoznavanju glavnih izzivov in priložnosti ter pri pripravi strateških usmeritev. Poleg tega je nudila strokovne in praktične vpogleds pri oblikovanju ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini. Skupino so sestavljali predstavniki občinskega sveta, društva upokojencev, osnovne šole in vrtca, policije, sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, vaških odborov in medobčinskega inšpektorata.

SPLOŠNA JAVNOST

Splošna javnost je imela možnost sodelovanja v vseh fazah priprave OCPS, kar je zagotovilo, da so bili pri oblikovanju strategije upoštevani interesi in pričakovanja občanov. Svoja mnenja in predloge so lahko izražali prek javnih razprav, anket ter drugih participativnih oblik sodelovanja. Na ta način so prebivalci aktivno sooblikovali prometne rešitve, ki neposredno vplivajo na kakovost njihovega vsakdanjega življenja.

4 VIZIJA IN CILJI

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

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

4.1 VIZIJA

VIZIJA OBČINE ČRENŠOVCI JE:

»Občina Črenšovci bo varno in povezano srce Prekmurja, kjer se trajnostna mobilnost prepleta z aktivnim življenjskim slogom. Z izboljšanjem varnosti vseh udeležencev v prometu, razvojem povezanih kolesarskih poti ter spodbujanjem skupnostne zavesti želimo ustvariti prostor, ki povezuje prebivalce in obiskovalce ter jih navdihuje k zdravemu načinu življenja.«

4.2 OBRAZLOŽITEV VIZIJE

Vizija Občine Črenšovci izhaja iz želje po ustvarjanju skupnosti, ki temelji na varnosti, povezanosti in aktivnemu življenju. S spodbujanjem trajnostnih oblik mobilnosti želimo izboljšati kakovost življenja vseh prebivalcev. Zagotoviti želimo varne in dostopne prometne rešitve za vse skupine, ne glede na starost, mobilnost ali socialni položaj.

Poseben poudarek namenjamo izboljšanju prometne varnosti, saj si prizadevamo ustvariti okolje, kjer se vsi udeleženci v prometu počutijo zaščitene. Načrtovanje in razvoj prometne infrastrukture bo prilagojeno potrebam pešcev, kolesarjev in drugih udeležencev v prometu, kar bo prispevalo k večji povezanosti znotraj skupnosti.

Povezanost in dostopnost igrata ključno vlogo pri omogočanju socialne vključenosti. S spodbujanjem uporabe trajnostnih oblik prevoza, kot so kolesarjenje, pešačenje in javni prevoz, želimo zagotoviti enake možnosti dostopa do osnovnih storitev, kulturnih in družbenih dejavnosti ter drugih aktivnosti.

Razvoj prometnega sistema bo povezan z okrepitevijo lokalnih in regionalnih gospodarskih priložnosti. Boljša povezanost znotraj občine in širše regije bo omogočila lažji dostop do

delovnih mest, storitev in tržnih priložnosti. Obenem spodbujamo zdrav življenjski slog, saj želimo prebivalce in obiskovalce navdihniti k pogostejši uporabi kolesarskih poti in drugih trajnostnih oblik gibanja. Na ta način ne samo izboljšujemo fizično in duševno zdravje skupnosti, ampak tudi izboljšujemo kvaliteto življenja v občini ter zmanjšujemo emisije toplogrednih plinov in onesnaževal.

4.3 CILJI

Na podlagi vizije občine Črenšovci so opredeljeni naslednji **cilji, ki predstavljajo konkretne usmeritve**:

- C1. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.**
- C2. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.**
- C3. Bolj zdravi in aktivni prebivalci.**
- C4. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
- C5. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.
- C6. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- C7. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

4.4 CILJNE VREDNOSTI

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

- Število prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let
- Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih
- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah
- Povprečni telesni fitnes otrok v obdobju 5 zaporednih let
- Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo
- Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo

Ciljne vrednosti so:

Tabela 2: Kazalniki s pripadajočimi ciljnim vrednostmi

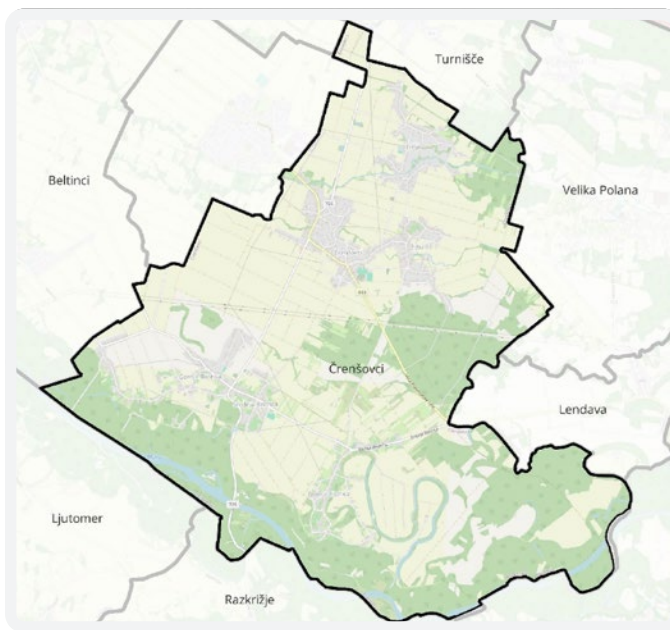
ZAPOREDNA ŠTEVILKA	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBNOСТИ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2024	Ciljna vrednost v letu 2031
1.	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Število prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let	Znižati število prometnih nesreč	55 (med leti 2018 -2022)	50 (med leti 2027-2031)
		Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečati delež šolarjev, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	30 %	40 %
2.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	2 %	3 %
3.	Bolj zdravi in aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	2 %	4 %
		Povprečni telesni fitnes otrok v obdobju 5 zaporednih let	Izboljšati telesni fitnes otrok	47,8 (med leti 2020 - 2024)	50 (med leti 2027 -2031)
4.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	9%	20%
5.	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	89%	80%
6.	Izboljšana kakovost bivanja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	30%	45%
			Povečati delež uporabe hoje v prometu	1%	3%
7.	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	84%	78%



5 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

5.1 SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Občina Črenšovci leži v severovzhodnem delu Slovenije, na ravninskem območju Osrednjega Dolinskega, severno od reke Mure. S površino 36 km² spada med manjše slovenske občine, v kateri po podatkih Statističnega urada RS (2024) živi približno 3.928 prebivalcev. Njena geografska lega na robu državne meje daje občini poseben pomen, saj se uvršča med obmejne občine (obmejna problemska območja), hkrati pa neposredno meji na občine Beltinci, Odranci, Turnišče, Velika Polana, Lendava, Razkrižje in Ljutomer.

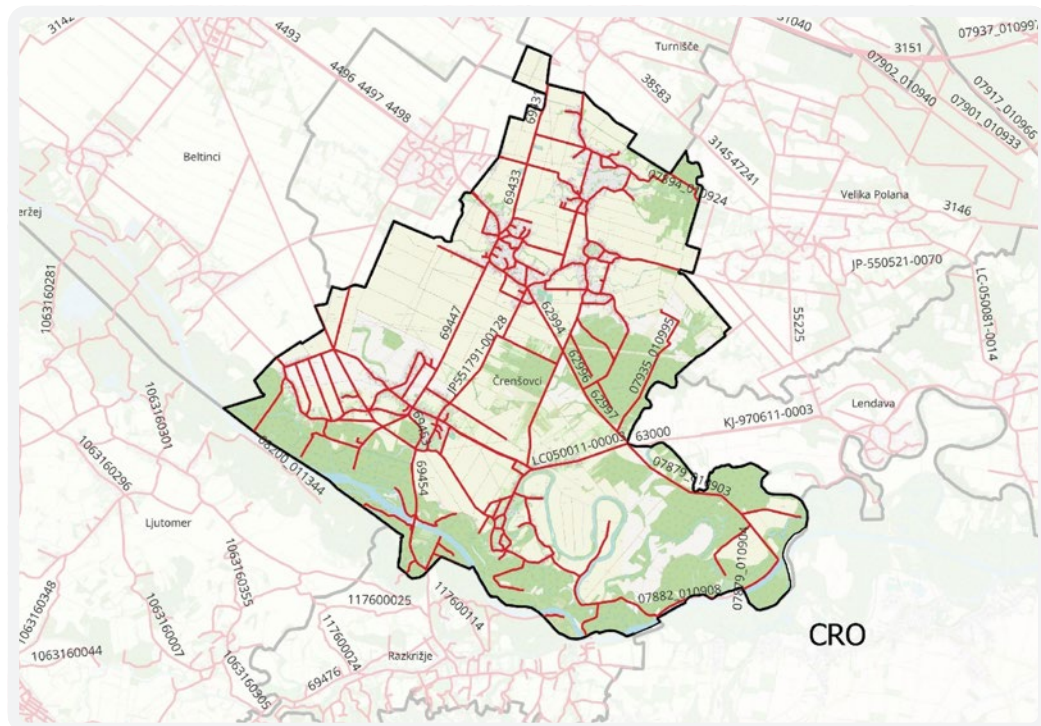


Naravne danosti območja so pomembno vplivale na oblikovanje prostora in razvoj dejavnosti. Rodovitna nižinska tla ter ugodne klimatske razmere so omogočile razvoj intenzivnega kmetijstva, predvsem poljedelstva, ob tem pa se vse bolj uveljavlja tudi pridelava v rastlinjakih. Območje ob reki Muri s svojimi poplavnimi logi in gozdovi za visokovodnimi nasipi ohranja pomembne naravne vrednote in prispeva k biotski raznovrstnosti. Travniške površine in močvirni predeli dopolnjujejo mozaik naravne krajine, ki ima velik pomen tako za okolje kot tudi za kakovost bivanja.

Poselitev v občini je prilagojena naravnim razmeram, razvila so se obcestna nižinska naselja s pretežno kmečkim značajem. Tipična za to območja je združitev bivalnih in gospodarskih objektov v okviru posameznih domačij. Občina obsega šest naselij, in sicer Črenšovci, Žižki, Trnje, Gornja Bistrica, Srednja Bistrica in Dolnja Bistrica. Razpršena naselbinska struktura vpliva na oblikovanje lokalne infrastrukture in potrebo po premišljenem prostorskem ter prometnem načrtovanju.

Občina Črenšovci danes združuje bogato kmetijsko tradicijo, naravno dediščino in vedno bolj razvijajoče se potenciale na področju trajnostnega razvoja, pri čemer pomembno vlogo igra tudi izboljševanje prometne dostopnosti, varnosti in kakovosti bivanja za vse skupine prebivalcev.

Slika 2: Prikaz omrežja
javne cestne infrastrukture
v središču občine



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

Sredi leta 2023 je imela občina približno 3.950 prebivalcev (približno 1.990 moških in 1.960 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 127. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 117 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu večja kot v celotni državi (104 prebivalcev na km²).

Število živorojenih je bilo nižje od števila umrlih. Naravni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej v tem letu negativen, znašal je -0,3 (v Sloveniji -2,3). Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo višje od števila tistih, ki so se vanjo priselili. Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej negativen, znašal je -11,4. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil negativen, znašal je -11,6 (v Sloveniji 4,6).

Povprečna starost občanov je bila 44,2 leta in tako višja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (43,9 let).

Med prebivalci te občine je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0–14 let, je prebivalo 149 oseb, starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino višja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je bila 142). Pove pa tudi, da se povprečna starost prebivalcev te občine dviga v povprečju hitreje kot v celotni Sloveniji. Podatki, prikazani po spolu, pokažejo, da je bila vrednost indeksa staranja za ženske v vseh slovenskih občinah, razen v štirih (Črna na Koroškem, Dobrovnik/Dobronak, Jezersko in Mislinja), višja od indeksa staranja za moške. V občini je bilo – tako kot v večini slovenskih občin – med ženskami več takih, ki so bile stare 65 let ali več, kot takih, ki so bile stare manj kot 15 let; pri moških je bila slika enaka.

V občini sta delovala 2 vrtca, obiskovalo pa ju je 155 otrok. Od vseh otrok v občini, ki so bili stari od 1–5 let, jih je bilo 85 % vključenih v vrtec, kar je več kot v vseh vrtcih v Sloveniji skupaj (82 %). V tamkajšnjih osnovnih šolah se je v šolskem letu 2022/2023 izobraževalo približno 340 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo okoli 150 dijakov. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo 26 študentov in 5 diplomantov; v celotni Sloveniji je bilo na 1.000 prebivalcev povprečno 38 študentov in 8 diplomantov.

Med osebami v starosti 15 let–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 62 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), to je manj od slovenskega povprečja (69 %).

Povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, je bila v tej občini v bruto znesku za približno 12 % nižja od letnega povprečja mesečnih plač v Sloveniji, v neto znesku pa za približno 11 % nižja.

Med 1.000 prebivalci občine jih je 572 imelo osebni avtomobil. Ta je bil star povprečno 11 let.

V letu 2023 je v občini Črenšovci 1.505 delovno aktivnih prebivalcev, ki ne vključujejo kmetov. Na tem območju je 565 delovnih mest, od katerih jih 308 pripada domačim prebivalcem občine Črenšovci, preostalih 257 pa je zaposlenih s prebivalci drugih občin.

Tabela 3: Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov], Črenšovci, za leto 2023
vir: SURS

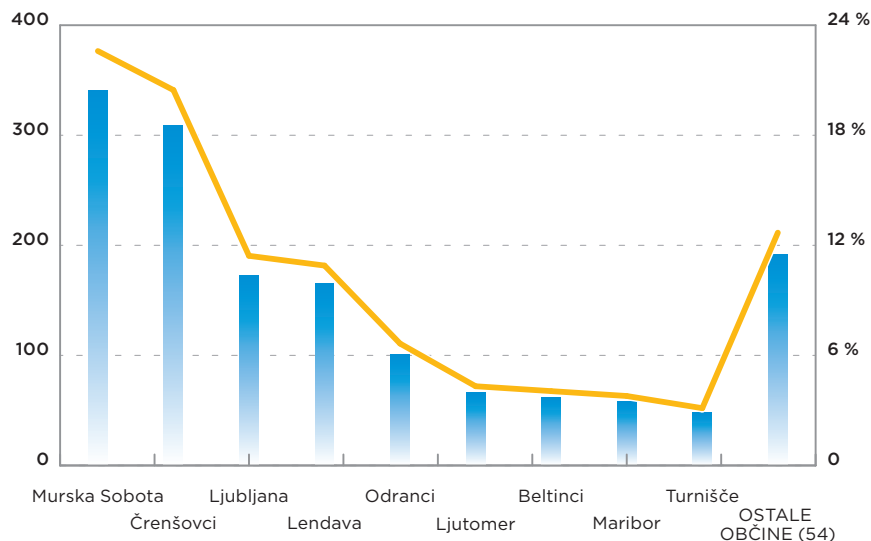
ČRENŠOVCI skupaj	2023						
	Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov] po občini prebivališča	Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov] po občini delovnega mesta	Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov], katerih delovno mesto je v občini prebivališča	Medobčinski delovni migranti po občini prebivališča	Medobčinski delovni migranti po občini delovnega mesta	Delež delovno aktivnega prebivalstva [brez kmetov], katerih delovno mesto je v občini prebivališča	Indeks delovne migracije
	1.505	565	308	1.197	257	20,5	37,5

Od 1.505 delovno aktivnih prebivalcev občine jih 1.197 dela izven območja občine Črenšovci.

Indeks delovne migracije za občino Črenšovci znaša 37,5 kar pomeni, da število delovnih mest v občini predstavlja 37,5 % števila delovno aktivnih prebivalcev. Glede na ta indeks, lahko občino Črenšovci uvrstimo v kategorijo pretežno bivalnih občin, kar pomeni, da ima občina manj delovnih mest v primerjavi z aktivnim prebivalstvom, zaradi česar večina prebivalcev ima zaposlitev izven občine.

Analiza delovne mobilnosti prebivalcev občine Črenšovci prikazuje podatke o tem, v katerih drugih občinah v Sloveniji so prebivalci občine Črenšovci najpogostejše zaposleni, slednje je grafično prikazano v spodnjem grafikonu

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



V letu 2023 je v občini Črenšovci zaposlenih 308 domačinov, kar predstavlja 20,47 % vseh delovno aktivnih prebivalcev občine. Poleg tega je večji delež prebivalcev iz območja občine Črenšovci zaposlen v drugih občinah, med njimi največ v Murski Soboti (340 oseb, 22,59 %), pa tudi v Ljubljani (172 oseb, 11,43 %), Lendavi (164 oseb, 10,90 %), Odrancih, Ljutomeru, Beltinci, Maribor, Turnišče in 54 ostalih slovenskih občinah.

Prebivalci občine Črenšovci se usmerjajo v iskanje zaposlitvenih priložnosti v različnih delih Slovenije. Delež prebivalcev, zaposlenih v na območju občine Črenšovci, je 20,47 %, precej je dnevnih delovnih migracij. Največja koncentracija delovnih mest za prebivalce Črenšovci je v Murski Soboti, kjer je zaposlenih 22,59 % vsega delovno aktivnega prebivalstva občine Črenšovci. Ta migracija delovne sile je odraz potreb prebivalcev, ki iščejo zaposlitev na različnih lokacijah, tudi izven svoje domače občine.

5.2 POTOVALNE NAVADE V OBČINI

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

V sklopu priprave OCPS je bilo opravljeno kordonsko štetje prometa, izvedeno 18. 10. 2024 v občini Črenšovci, je bilo izvedeno na lokaciji – regionalna cesta R3-726/1322 Črenšovci-Razkrižje, pri objektu h. št. Gornja Bistrica 198 (Mlinarstvo). Štetje je potekalo v dveh časovnih intervalih: jutranjem (6:30–8:30) in popoldanskem (13:30–15:30).

KLJUČNE UGOTOVITVE

1.

OSEBNI AVTOMOBIL SO PREVLAJUJOČE PREVOZNO SREDSTVO

Z 84 % deležem osebnih avtomobilov med udeleženci in z močno rastjo v popoldanskem času Stran 5 od 9 (iz 270 na 491 oseb) je jasno, da gre za dominanten način mobilnosti z veliko prometno obremenitvijo okolja.

Če k temu prištejemo še osebe v potniških kombijih (dodatnih 2 % oz. 16 oseb), znaša skupni delež individualnega motoriziranega prometa kar 86 % vseh udeležencev. To dodatno potrjuje prevlado osebnih prevoznih sredstev, pri čemer večina vozil prevažala eno osebo (povprečna zasedenost osebnih avtomobilov je 1,26 osebe/avto), kar povečuje prostorsko neučinkovitost, emisije in potencialno nevarnost za bolj ranljive udeležence, kot so pešci in kolesarji.

2.

ZELO NIZEK DELEŽ TRAJNOSTNIH NAČINOV

Le 3 % udeležencev se je premikalo peš ali s kolesom, kar pomeni, da so trajnostne oblike mobilnosti skoraj zanemarljive, čeprav bi bile lahko bolj zastopane z ustrezno infrastrukturo ali ozaveščanjem.

3.

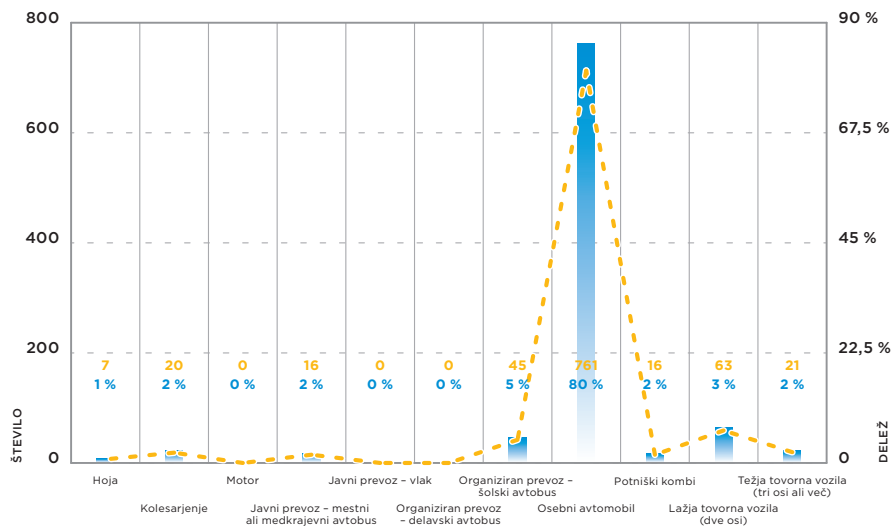
HAZNA ČASOVNA NESIMETRIJA IN DOKAJ STABILNA STRUKTURA

Popoldansko štetje je zajelo 62 % več udeležencev kot jutranje, kar potrjuje višjo prometno aktivnost v tem obdobju. Kljub temu se struktura potovalnih načinov bistveno ne spreminja, kaj se tiče prevladujočega potovalnega načina.

PROMETNI NAČINI	DELEŽ (za vse lokacije štetja)
Hoja	0,74 %
Kolesarjenje	2,11 %
Motor	0,00 %
Javni prevoz – mestni ali medkrajevni avtobus	1,69 %
Javni prevoz – vlak	0,00 %
Organiziran prevoz – delavski avtobus	0,00 %
Organiziran prevoz – šolski avtobus	4,74 %
Osební avtomobil	80,19 %
Potniški kombi	1,69 %
Lažja tovorna vozila (dve osi)	6,64 %
Težja tovorna vozila (tri osi ali več)	2,21 %
SKUPAJ (100 %)	100 %

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

Grafikon 2: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

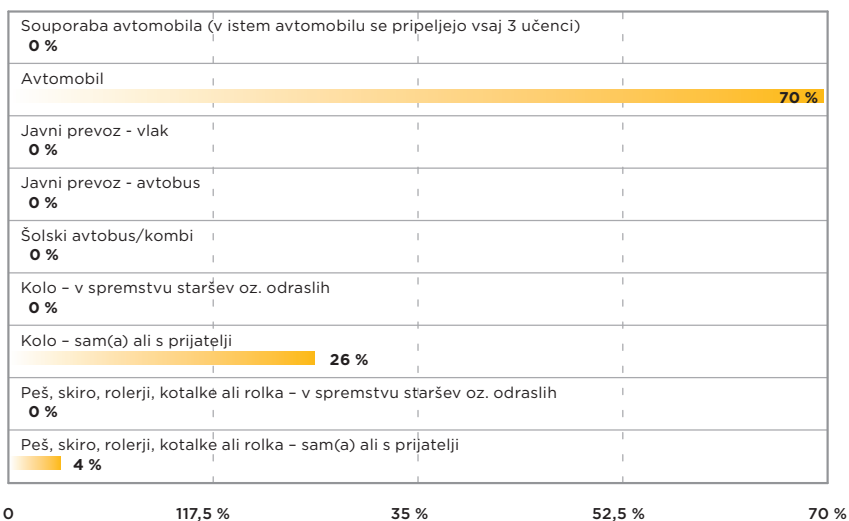


Rezultati ankete o potovalnih navadah učencev v OŠ Franceta Prešerna Črenšovci (na dan 17.10.2024), prikazuje da kar 70 % učencev prihaja v šolo z avtomobilom, kar potrjuje močno odvisnost od individualnega motoriziranega prevoza. Souporabe avtomobilov ni bilo zabeležene, kar dodatno povečuje prometno obremenitev okolice šole.

Skupno 30 % učencev prihaja v šolo na trajnosten način – 26 % s kolesom in 4 % peš. Vsi prihodi so bili samostojni, kar kaže na določeno raven samostojnosti in ugodnost za aktivno mobilnost v bližini šole.

Glede na to, da skoraj tretjina učencev že uporablja trajnostne oblike mobilnosti, obstaja realen potencial za povečanje njihovega deleža, zlasti s spodbujanjem souporabe avtomobilov, izboljšanjem pogojev za hojo in kolesarjenje ter razmislekom o uvedbi organiziranega šolskega prevoza.

Grafikon 3: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo

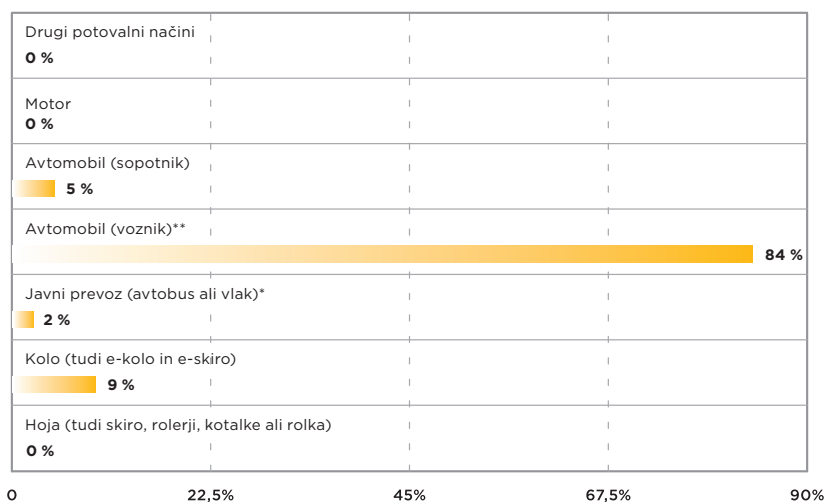


Skupno 88 % zaposlenih prihaja na delo z osebnim avtomobilom – večinoma kot samostojni vozniki (74 %), le manjši delež kot sopotniki ali v deljeni vožnji. To potrjuje visoko stopnjo avtomobilske odvisnosti, ob hkrati nizki uporabi drugih možnosti.

Skoraj 40 % zaposlenih ima pot na delo krajšo od 5 km, več kot 60 % pa manj kot 10 km, a peš ne prihaja nihče, s kolesom pa le 9 % zaposlenih. To pomeni, da je velik delež kratkih poti še vedno opravljen z avtomobilom, čeprav bi bile ustrezne za hojo ali kolesarjenje.

93 % zaposlenih porabi za prihod na delo manj kot 30 minut, od tega kar 63 % manj kot 15 minut. Takšni časi bi omogočali uporabo trajnostnih načinov, a njihova uporaba ostaja izredno nizka, kar dodatno potrjuje neizkoriščen potencial lokalne mobilnosti.

Uporaba javnega prevoza (avtobusa) in souporabe avtomobilov med zaposlenimi je bila v anketi med zaposlenimi na OŠ Franceta Prešerna Črenšovci zaznana, a v manjšem obsegu – javni prevoz uporablja 1 oseba (2,3 %), souporabo avtomobila pa 6 oseb (14 % vseh avtomobilskih prihodov). Slednje nakazuje, da nekatere kolektivne oblike mobilnosti že obstajajo, vendar še niso sistematično razvite ali redno uporabljene. Možni razlogi vključujejo omejeno ponudbo javnega prevoza, nepovezanost voznih redov s časom prihoda v službo, ali pa preprosto večjo praktičnost in fleksibilnost lastnega prevoza v danem lokalnem okolju. Hkrati pa ravno ta nizka izhodiščna uporaba pomeni, da obstaja potencial za nadaljnji razvoj trajnostnih oblik mobilnosti, zlasti z ukrepi, kot so dogovorjene skupne vožnje med zaposlenimi, boljša dostopnost javnega prevoza ali spodbude za oblikovanje navad deljene mobilnosti.



Grafikon 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo

Večina prebivalcev občine Črenšovci za vsakodnevne poti, povezane z delom, šolo ali drugimi obveznostmi, porabi razmeroma malo časa:

- tri četrtine anketiranih (76 %) v obe smeri skupaj porabi do 1 ure,
- 15 % porabi 1 do 2 uri,
- 9 % pa več kot 2 uri dnevno.

Podatki kažejo na razmeroma ugodna časovna razmerja, kar lahko vpliva na visoko uporabo osebnega vozila, saj krajše razdalje povečujejo dostopnost in občutek nadzora nad časom poti. V kontekstu načrtovanja poti to pomeni, da so trajnostne oblike mobilnosti (kolo, hoja) lahko konkurenčne predvsem, saj časovna komponenta v veliki meri že omogoča prehod nanje.

Osebni avtomobil ostaja daleč najpogostejše uporabljen način mobilnosti med prebivalci Občine Črenšovci, saj prevladuje pri vseh vrstah vsakdanjih poti. Najizrazitejši delež uporabe avtomobila je pri opravljanju vsakodnevnih opravkov, kot so nakupi in obiski uradov, kjer kar 98 % vprašanih navaja, da uporabljajo avtomobil kot glavni način prevoza. Tudi

za pot na delo se večina, natančneje 71 %, zanaša na osebno vozilo. Visok delež uporabe avtomobila se pojavlja tudi pri druženju in obisku prirediteljev (69 %) ter – čeprav v nekoliko manjšem obsegu – tudi pri rekreativnih dejavnostih, kjer ga uporablja 25 % anketiranih.

Zanimivo je, da se avtomobil uporablja tudi za pot v šolo – kar 39 % vprašanih je izbralo ta način, kar lahko kaže na prevoz otrok v šolo ali daljše razdalje med domom in šolskimi ustanovami. Osebni avtomobil (kot voznik) je najpogostejše uporabljen način, saj kar 64 % prebivalcev vozi vsaj 5-krat tedensko, dodatnih 13 % pa še 2- do 4-krat tedensko. Tudi vožnja kot sopotnik je pogosta – 16 % večkrat na teden, 11 % občasno. Redka uporaba avtomobila kot sopotnik ali voznik je zelo nizka.

Skupni vzorec potrjuje, da je avtomobil skoraj nepogrešljiv element vsakdanje mobilnosti v občini. To pa hkrati odpira pomembna vprašanja glede prometne obremenjenosti, okoljske trajnosti in dostopnosti alternativnih oblik prevoza. Visoka odvisnost od osebnih vozil kaže na potrebo po dolgoročnem razmisleku o preoblikovanju prometnega sistema – s spodbujanjem lokalne dostopnosti storitev, izboljšanjem kolesarskih in peš povezav ter razvojem javnega potniškega prometa.

Na podlagi rezultatov ankete med prebivalci občine Črenšovci je mogoče ugotoviti, da jih v prometu najbolj motijo predvsem varnostne razmere in neustrezna infrastruktura za ranljive udeležence. Najpogostejše izpostavljena težava je nevarna in prehitra vožnja voznikov, kar je navedlo 64 % sodelujočih. Tak rezultat nakazuje na močno zaznano pomanjkanje nadzora, ustrezne prometne ureditve ter občutek ogroženosti, zlasti ob lokalnih in stranskih cestah.

Druga najpogostejše izpostavljena težava so slabi pogoji za kolesarjenje, ki jih je kot problem označilo 52 % anketirancev. Iz komentarjev izhaja, da prebivalci zaznavajo pomanjkanje urejenih, varnih in povezanih kolesarskih poti, pri čemer dodatno opozarjajo tudi na nevarne razmere zaradi mešanja prometa z motornimi vozili.

Na tretjem mestu so neustrezne poti za ranljive skupine, kot so starejši, invalidi ali uporabniki z otroškimi vozički (38 %). Ta podatek je dodatno potrjen tudi v ocenjevanju prometne ureditve, kjer je prilagojenost prometnih površin ranljivim skupinam prejela najnižjo oceno (2,7 od 5). Pomemben delež anketiranih (34 %) je opozoril tudi na slabe pogoje za pešce, ki se nanašajo zlasti na pomanjkanje pločnikov ali njihovo dotrajanost, neprimerno širino ter slabo povezljivost.

Kot moteči so bili pogosto navedeni tudi neurejena prometna signalizacija in neustrezna preglednost križišč (29 %) ter nezadovoljivo delovanje avtobusnega prometa, na kar je opozorilo 20 % vprašanih.



6 PET STEBROV STRATEGIJE

6.1 CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Po območju občine so kategorizirane državne in občinske ceste, ki jih dopolnjujejo javne, gozdne in kolesarske poti. Javno cestno omrežje tvorijo naslednje pomembne prometne povezave:

- **regionalna cesta II. reda**, ki poteka v smeri Beltinci – Črenšovci – Dolnji Lakoš,
- **regionalna cesta III. reda**, ki poteka v smeri Razkrižje – Črenšovci – Renkovci ter
- **občinske ceste** – lokalne ceste, javne poti, kolesarske poti in gozdne ceste.

V preteklosti so bila naselja ob takratni glavni cesti 1. reda (Maribor – Lendava) preobremenjene s **tovornim prometom**. Izgradnja avtoceste je preusmerila tovorni kakor tudi tranzitni promet, s čimer se je močno zmanjšala prometna obremenitev naselij. Najbližji avtocestni priključek se nahaja v sosednji občini Turnišče.

Obstoječe ceste se po potrebi rekonstruirajo in obnavljajo, prav tako se glede na zmožnost občine urejajo kolesarske poti in pločniki. Javni potniški promet je speljan do vseh naselij, prevladujejo pa predvsem prevozi šolskih otrok kar pomeni, da storitve niso optimalno prilagode širši populaciji (npr. delovno aktivnim prebivalcem, starejšim, osebam brez avtomobila). Frekvence prevozov so nizke, povezave z regijskimi središči pa pogosto nezanesljive, kar zmanjšuje konkurenčnost javnega prometa.

Glede na analizo trenutnega stanja, razvojnih teženj in prostorskih možnosti, prometna ureditev občine teži k naslednjim ciljem:

- učinkovita povezanost med naselji in boljša navezava na regionalna središča,
- razvoj neprekinjene mreže kolesarskih in pešpoti, ki omogočajo varno in vsakodnevno uporabo za vse skupine prebivalstva,
- povečanje uporabe javnega prevoza z izboljšanjem frekvence, točnosti in udobja prevozov,
- krepitev prometne varnosti, zlasti v bližini šol, vrtcev, zdravstvenih ustanov in večjih križišč,
- trajnostna naravnost, z zmanjševanjem odvisnosti od osebnih vozil in spodbujanjem aktivne mobilnosti.

Občina Črenšovci razpolaga z osnovno prometno infrastrukturo, ki nudi dobro izhodišče za nadaljnji razvoj. Kljub številnim pozitivnim premikom ostaja več področij, kjer so potrebne nadgradnje in strateški pristopi, predvsem pri izboljšanju javnega prometa, varnosti ranljivih udeležencev in sistematični širitvi trajnostne prometne mreže. S pravilnim načrtovanjem in vključevanjem lokalne skupnosti lahko občina bistveno izboljša kakovost bivanja ter dostopnost storitev za vse svoje prebivalce.

Občina Črenšovci je v procesu priprave OCPS pripoznala več pomembnih izzivov, ki vplivajo na učinkovito načrtovanje in izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti. Eden izmed ključnih izzivov je majhnost občinske uprave, ki s svojimi omejenimi kadrovskimi in organizacijskimi zmogljivostmi težje obvladuje kompleksnost procesa prometnega načrtovanja.

Poleg tega se občina podobno kot ostale slovenske občine sooča z demografsko strukturo, za katero je značilen visok indeks staranja, kar zahteva posebno pozornost pri oblikovanju varnega in dostopnega prometnega okolja predvsem za starejše prebivalce. Dodaten izziv predstavlja umeščenost občine v obmejno problemsko območje, ki s seboj prinaša nižjo gospodarsko vitalnost in slabšo prometno povezanost z regijskim ter državnim omrežjem.

Kljub tem omejitvam občina prepozna številne priložnosti, ki jih je mogoče izkoristiti za pospešek razvoja trajnostne mobilnosti. Med najpomembnejšimi je aktivnejše sodelovanje s ključnimi deležniki in generatorji prometa v lokalnem okolju, kot so izobraževalne ustanove, podjetja in druge javne institucije. Prav tako se kot pomembna priložnost izkazuje izobraževanje na področju celostnega prometnega načrtovanja, kar lahko prispeva k dvigu strokovne usposobljenosti občinske uprave. Občina tudi načrtuje organizacijo dogodkov ter aktivnosti ozaveščanja prebivalcev o pomenu trajnostne mobilnosti, s čimer želi spodbuditi spremembo potovalnih navad in povečati podporo lokalne skupnosti pri uresničevanju strateških ciljev.

V začetni fazi priprave strategije so bili doseženi pomembni premiki. Občinska uprava se je seznanila s pomenom celostnega prometnega načrtovanja ter začela razvijati razumevanje prometne problematike v kontekstu trajnostnega razvoja. Poleg tega je bila sprejeta razvojna vizija občine skupaj z razvojnim programom za obdobje 2024–2030, ki vključuje tudi prometne cilje ter odpira pot za sistematično in dolgoročno načrtovanje trajnostne mobilnosti. Ti dosežki predstavljajo pomembno osnovo za nadaljnje korake pri pripravi in implementaciji Celostne prometne strategije.

Tabela 5: Pregled ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju stebra celostno prometno načrtovanje

DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
<ul style="list-style-type: none">seznanitev občinske uprave o pomembnosti celostnega prometnega načrtovanjasprejeta razvojna vizija občine z razvojnim programom 2024-2030	<ul style="list-style-type: none">majhnost občinske upravevisok indeks staranja v občiniizzivi obmejnih problemskih območij	<ul style="list-style-type: none">aktivnejše sodelovanje s ključnimi deležniki in generatorji prometa v občiniizobraževanje na področju celostnega prometnega načrtovanjaorganizacija dogodkov in ozaveščanje o pomenu trajnostne mobilnosti

Upravljanje s prometom po potrebah občanov.

PRIORITETA

obrazložitev: Oblikovanje prometnih ukrepov, ki temeljijo na realnih vzorcih mobilnosti, demografskih značilnostih in prostorskih posebnostih občine Črenšovci. Takšen pristop omogoča bolj ciljno usmerjeno načrtovanje, učinkovito razporejanje virov ter večjo uporabo ukrepov v vsakdanjem življenju občanov. S prilagajanjem prometa potrebam različnih družbenih skupin se krepi prometna varnost, dostopnost ter spodbujajo trajnostne oblike mobilnosti.

S celostnim upravljanjem prometa, prilagojenim potrebam občanov, ter s spodbujanjem in razvojem privlačnih pogojev za trajnostne oblike mobilnosti, postopno zmanjševati odvisnost od osebnih vozil in prispevati k bolj dostopnemu, varnemu in okolju prijaznemu prometnemu sistemu.

STRATEŠKO VODILO

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu (hoja, kolo, javni potniški promet) iz 5% v letu 2024 na 10% v letu 2031.

KAZALNIKI:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

SVEŽNJI UKREPOV

Občina Črenšovci se zaveda, da je promet eden ključnih dejavnikov kakovosti življenja, varnosti in trajnostnega razvoja. Ukrepi v stebru celostno prometno načrtovanje so oblikovani v 4 svežnjih, skupaj pa predstavljajo celovit pristop k razvoju prometnega sistema, ki bo občini Črenšovci omogočil varnejši, bolj dostopen in prijazen prometni prostor za vse generacije ter prispeval k večji povezanosti, zdravju in kakovosti bivanja.

1. Strateško celostno prometno načrtovanje namen:
ustvariti dolgoročno usmerjeno, strokovno in usklajeno podlago za vse prometne politike.

Ukrep	Opis
1.1 Priprava občinske celostne prometne strategije	Občina Črenšovci prvič pripravlja OCPS, kar pomeni pomemben premik v smeri strateškega in trajnostnega urejanja prometa. Cilj je oblikovanje dolgoročne vizije in ukrepov, ki bodo izboljšali prometno povezanost, varnost in trajnostno mobilnost. Glede na priporočene časovne okvire prenove je načrtovana priprava nove OCPS v letu 2032
1.2 Mobilnostni načrt za večje generatorje prometa	Priprava mikrolokalnih načrtov (npr. za šolo v Črenšovcih in na Srednji Bistrici, zdravstveno postajo, ipd.). Ukrep vključuje oceno varnosti in dostopnosti za pešce, kolesarje, starejše in otroke.
1.3 Uvajanje načela 'trajnostna mobilnost najprej'	Pri vseh prostorskih in prometnih ureditvah se dosledno upošteva hierarhija trajnostne mobilnosti: prednostno se načrtujejo rešitve, ki spodbujajo hojo, kolesarjenje in javni potniški promet, šele nato motorizirani osebni promet.
1.4 Promocija trajnostne mobilnosti in ozaveščanje	Občina Črenšovci bo z namenom prehoda v bolj trajnostni prometni sistem spodbujala uporabo okolju prijaznih načinov prevoza, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz. V ta namen bo občina izvajala različne promocijske aktivnosti, kot so dnevi brez avtomobila, skupinske kolesarske vožnje, izobraževalne kampanje ter vključevanje vsebin v lokalne medije in družbena omrežja
1.5 Krepitev medobčinskega sodelovanja	Sodelovanje z občinami ČOKLenD in z drugimi okoliškimi občinami pri načrtovanju povezav, skupnih projektov mobilnosti, kolesarskih pot, ipd.
1.6 Redno usposabljanje in izobraževanje o načelih trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja	Zaposleni na občini se bodo udeležili izobraževanj in delavnic za krepitev razumevanja celostnega prometnega načrtovanja, orodij za spremljanje ter primerov dobrih praks.

2. Celoviti ukrepi na področju prometa v občini

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

Ukrep	Opis
2.1 Povezovanje mobilnosti	Vzpostavitev infrastrukturnih in organizacijskih pogojev za intermodalno mobilnost, ki omogoča enostavno kombiniranje različnih načinov prevoza (npr. hoja, kolo, javni prevoz, osebno vozilo) in s tem izboljšati uporabniško izkušnjo ter zmanjšati potrebo po vožnji z avtom v središče oz. povečati privlačnost trajnostnih oblik mobilnosti.
2.2 Vzpostavitev intermodalne točke (mobilnostno vozlišče)	Postavitev intermodalne točke (v Črenšovcih) s kolesarnico, postajališčem JPP, parkiriščem za kolesa, klopmi in informacijskim zaslonom.
2.3 Prilagajanje infrastrukturnih projektov ranljivim skupinam	Pri načrtovanju in prenovi prometne infrastrukture se sistematično upoštevajo potrebe ranljivih skupin – otrok, starejših, oseb z zmanjšano mobilnostjo in senzornimi oviranostmi. Vsi infrastrukturni projekti vključujejo elemente univerzalnega dostopa:

3. Monitoring in evalvacija učinkov

namen: Redno spremljanje, merjenje in prilagajanje ukrepov na podlagi dejanskih podatkov.

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

4. Vključevanje javnosti

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

Ukrep	Opis
4.1 Participativni dogodki za občane	Srečanja bi potekala v obliki strukturiranih razprav, delavnic in predstavitev, kjer bodo občani lahko izpostavili potrebe, težave ter podali konkretne pobude za izboljšave prometnega sistema v svojem okolju.
4.2 Spletna platforma za pobude občanov	Vzpostavitev spletne platforme za oddajo pobud, predlogov in pripomb občanov glede prometnih ureditev
4.3 Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja	Pri vsakem večjem prometnem projektu (npr. ceste, križišča, pločniki, avtobusne postaje, kolesarske povezave) se zagotovi proces vključevanja javnosti
4.4 Sodelovanje s šolami, podjetji in društvi	Organizirano sodelovanje z lokalnimi šolami (prometna vzgoja, pešbus), podjetji in društvi

6.2 HOJA

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Hoja je najosnovnejša, najbolj naravna in dostopna oblika mobilnosti, ki pomembno prispeva k zdravju posameznika, kakovosti bivanjskega okolja in trajnostnemu razvoju lokalne skupnosti. V kontekstu celostnega prometnega načrtovanja hoja zavzema ključno vlogo pri oblikovanju prometnih ureditev, ki dajejo prednost človeku in zmanjšujejo odvisnost od motornega prometa.

V Občini Črenšovci hoja predstavlja pomembno obliko vsakodnevnega gibanja, zlasti v manjših naseljih in na krajših razdaljah, kjer so razdalje med bivališči, javnimi storitvami in družbenimi središči razmeroma kratke. Kljub temu so prostorske in infrastrukturne značilnosti ponekod še vedno neoptimalne za varno, udobno in privlačno hojo. Pomembno vlogo pri tem imajo urejenost pločnikov, osvetlitev, prehodi za pešce, dostopnost za ranljive skupine (otroci, starejši, gibalno ovirani) ter občutek varnosti in kakovost prostora.

V nadaljevanju podpoglavja so prikazane fotografije posameznih lokacij v občini, ki ponazarjajo obstoječe prometne in prostorske ureditve za hojo. Fotografije vključujejo tako pozitivne rešitve, ki omogočajo varno in udobno gibanje peš, kot tudi primerna mesta za izboljšave



Slika 3: Cestni priključek pri objektu Občine Črenšovci – manjkajoči prehod za pešce zmanjšuje varnost



Slika 4: Urejen prehod za pešce s spuščnim robnikom – dostopnost in varno prečkanje za vse uporabnike, vključno z gibalno oviranimi



Slika 5: Označena varna šolska pot na hodniku za pešce (s srčki) – pozitivna praksa za večjo vidnost in varnost otrok na poti v šolo



Slika 6: Urejena tlakovana pot v parku z urbano opremo – kakovosten javni prostor, namenjen hoji, igri in rekreaciji vseh generacij



Slika 7: Urejena tlakovana pot ob parkirišču pri zdravstveni postaji do cerkvenega dvorišča in pokopališča v Črenšovcih (primerna tudi za uporabo gibalno oviranih)



Slika 8: Urejen hodnik za pešce v ulici Juša Kramarja v Črenšovcih, vzdolž zeleni pas z drevjem, ki v poletnih mesecih nudi senco



Slika 9: Urejena prehoda za pešce s pogreznjenim robnikom v bližini osnovne šole in vrtca v Črenšovcih



Slika 10: Asfaltirana dostopna pot ob vrtcu v Črenšovcih do cerkvenega dvorišča in parka



Slika 11: Prehod za pešce s pogreznjenim robnikom ob vhodu na šolsko dvorišče pri OŠ Črenšovci – ustrezno urejen dostop za varno prečkanje otrok in drugih obiskovalcev šole



Slika 12: Varna šolska pot označena na hodniku za pešce s srčki – dobra praksa opozarjanja na prisotnost otrok, a zaradi zbledle barve bi bila smiselna obnova označb za večjo vidnost in učinkovitost



Slika 13: Prehod za pešce pred križiščem – ustrezno talno označen, vendar brez opozorilnega znaka, kar zmanjšuje prepoznavnost prehoda za voznike in varnost pešcev



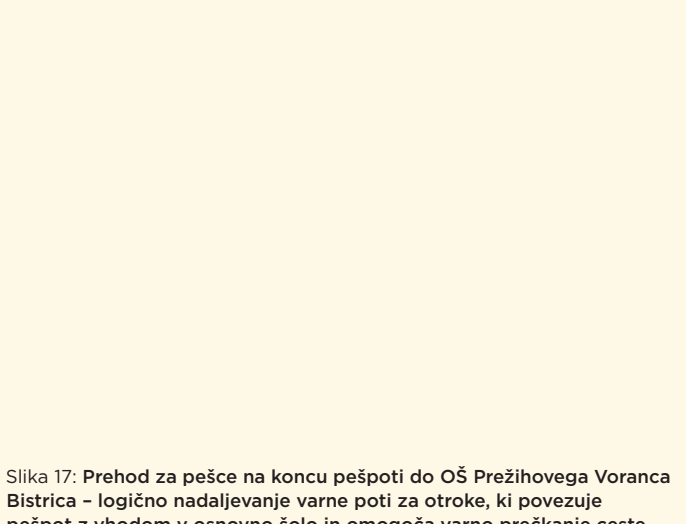
Slika 14: Urejen prehod za pešce s pogreznjenim robnikom pri vrtcu Bistrica (Srednja Bistrica)



Slika 15: Urejen asfaltiran hodnik za pešce na zelenih površinah parkirišča ob vrtcu Bistrica, ki vodi do povezovalne pešpoti med OŠ in vrtcem na Srednji Bistrici – varna in funkcionalna povezava do pešpoti med OŠ in vrtcem na Srednji Bistrici, pomembna za vsakodnevne poti otrok.



Slika 16: Povezovalna tlakovana pešpot med OŠ Prežihovega Voranca Bistrica in vrtcem Bistrica – varna in jasno ločena peš povezava, ki spodbuja hojo med ustanovama.



Slika 17: Prehod za pešce na koncu pešpoti do OŠ Prežihovega Voranca Bistrica – logično nadaljevanje varne poti za otroke, ki povezuje pešpot z vhodom v osnovno šolo in omogoča varno prečkanje ceste.



V Občini Črenšovci so ključni izzivi, povezani s trajnostno mobilnostjo, osredotočeni na povečanje deleža peš hoje in kolesarjenja kot glavnih oblik prevoza. Pomanjkanje ustrezne urbane opreme, kot so klopi, koši za smeti in razsvetljava, predstavlja dodatno oviro za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Poleg tega je v nekaterih naseljih občine še vedno prisotno pomanjkanje hodnikov za pešce, kar zmanjšuje varnost pešcev in omejuje njihovo mobilnost.

Ob tem pa se pojavljajo številne priložnosti za izboljšanje obstoječe infrastrukture. Ena od ključnih priložnosti je ureditev površin za pešce v naseljih, kjer bi se s postavitvijo urbane opreme ter zasaditvijo dreves na ključnih točkah lahko izboljšala kakovost in varnost javnih prostorov. Prav tako je pomembna promocija in spodbujanje pešačenja že šoloobveznih otrok, s čimer bi povečali varnost otrok na poti do šole in prispevali k njihovem zdravju. Ureditev sprehajalnih in učnih poti med naselji, vključno z obstoječimi gozdnimi poteh, bi lahko povečala dostopnost naravnih območij in spodbudila prebivalce k aktivnemu preživljanju prostega časa. Dodatno bi bila koristna ureditev trim steze, ki bi omogočila rekreacijo na prostem. Označitev obstoječih pešpoti in izdelava zemljevida pešpoti bi prispevala k boljši prepoznavnosti in uporabi teh poti med občani in tudi turisti.

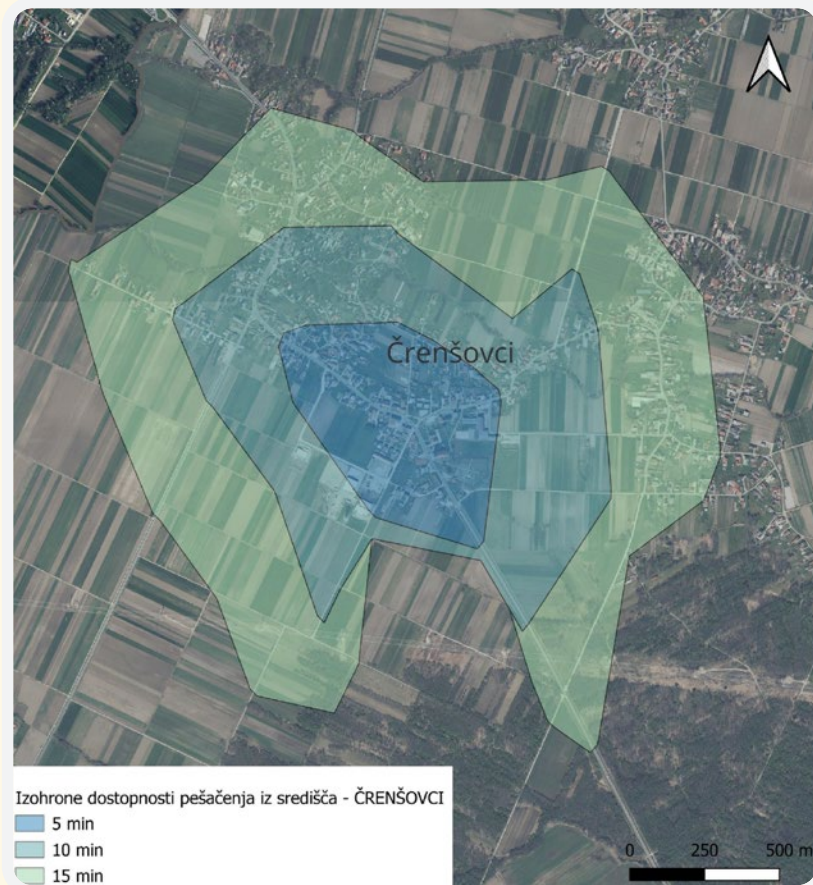
Občina je že dosegla pomembne dosežke na področju trajnostne mobilnosti. Ureditev ločenih kolesarskih stez med naselji občine, ki se sicer v nekaterih primerih uporabljajo kot mešane površine, je korak v smeri večje varnosti za kolesarje. Poleg tega je bila uspešno urejena pešpot v naselju Trnje, kjer je bil zagotovljen varen hodnik za pešce, kar pomeni pomemben korak k izboljšanju peš mobilnosti v tem delu občine.

Tabela 6: Pregled ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju uporabe hoje

DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> ureditev ločenih kolesarskih stez med naselji občine, ki se koristijo kot mešane površine ureditev hodnika za pešce v naselju Trnje 	<ul style="list-style-type: none"> povečanje deleža trajnostnih oblik prevoza – predvsem peš hoje in kolesarjenja pomanjkanje urbane opreme in razsvetlave pomanjkanje hodnikov za pešce v naseljih občine 	<ul style="list-style-type: none"> ureditev površin za pešce v naseljih s postavitvijo urbane opreme, zasaditvijo na ključnih točkah promocija in spodbujanje pešačenja že šoloobveznih otrok ureditev sprehajalnih (učnih) poti med naselji (tudi po obstoječih gozdnih poteh) ureditev trim steze označitev obstoječih pešpoti (bližnjic), izdelava zemljevida pešpoti

Čeprav podatki iz izvedenega kordonskega štetja prometa kažejo, da hoja predstavlja manj kot 1 % vseh prometnih udeležencev, se kljub temu zdi, da obstaja visok potencial za večjo uporabo hoje v Občini Črenšovci. Kljub temu, da je trenutna uporaba hoje skromna, zlasti med zaposlenimi, kjer delež hoje za prihod na delo znaša 0 % (kljub temu, da jih 23 % prihaja na delo v oddaljenosti do 2 km), so možnosti za povečanje uporabe hoje zelo velike. Enako velja za učence osnovne šole, kjer je delež hoje pri 4 %. Podatki kažejo, da je veliko število prebivalcev v občini, bodisi zaposlenih bodisi učencev, v razdalji, ki omogoča hojo, a kljub temu danes ne izkoriščajo te možnosti.

Slika 18: Izohrone dostopnosti pešačenja iz občinskega središča občine Črenšovci - izkazan velik potencial uporabe hoje kot alternative mobilnosti



Vse zapisano nakazuje na potrebo po izboljšanju obstoječe infrastrukture, večja promocija hoje kot zdrave in trajnostne oblike mobilnosti ter spodbujanje pešačenja pri šoloobveznih otrocih. Vzpostavitev oz. predvsem označitev ustreznih pešpoti in izboljšanje urbanih prostorov bi lahko spodbudilo večjo uporabo hoje, kar bi pripomoglo k večji trajnostni mobilnosti in izboljšanju zdravja občanov.

PRIORITETA

Z vzpostavitvijo varnih, dostopnih in povezanih površin za pešce zagotoviti pogoje za udobno in varno hojo, tako za rekreativne namene kot za vsakodnevna opravila.

obrazložitev: Vzpostavitev varnih in medsebojno povezanih pešpoti je ključna za spodbujanje hoje kot osnovne oblike trajnostne mobilnosti v občini Črenšovci. Kakovostna peš infrastruktura omogoča varno gibanje vseh skupin prebivalstva, izboljšuje dostopnost do storitev in javnih objektov ter spodbuja zdrav življenjski slog. Obenem povezane poti omogočajo tudi rekreativno rabo, kar prispeva k višji kakovosti bivanja in družbeni vključenosti. Varnost, osvetljenost, prehodi in navezava na druge oblike mobilnosti so pri tem bistveni elementi.

STRATEŠKO VODILO

Z vzpostavitvijo varnih, dostopnih in povezanih površin za pešce zagotoviti pogoje za udobno in varno hojo, tako za rekreativne namene kot za vsakodnevna opravila.

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo hojo iz 0% v letu 2024 na 10% v letu 2031. Povečati delež šolarjev, pri poteh v šolo uporabljajo hojo iz 4% v letu 2024 na 10% v letu 2031.

KAZALNIKI:

- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo

SVEŽNJI UKREPOV

1. Celovito prometno načrtovanje na področju hoje

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

Ukrep	Opis
1.1 Kartiranje in označevanje bližnjic ter obstoječih pešpoti	Terenska identifikacija obstoječih poti (vključno z gozdnimi in vaškimi bližnjicami), njihova digitalizacija ter fizično označevanje z usmerjevalnimi tablami in zemljevidom.
1.2 Program »Pešbus« in »Aktivna pot v šolo«	Spodbujanje otrok k hoji v šolo s spremstvom ali v skupinah – varni koridorji, promocija zdravja, sodelovanje učiteljev, staršev in občinske uprave.
1.3 Ocena dostopnosti za ranljive skupine	Izvedba revizije dostopnosti za starejše, gibalno ovirane in druge ranljive skupine – zavezovanje projektov k univerzalnemu oblikovanju.
1.4 Promocijska kampanja »Peš po Črenšovcih«	Komunikacijska kampanja, ki ozavešča o koristih hoje – zdravje, okolje, skupnost. Vključuje dan hoje in aktivnosti za otroke ter starejše.

2. Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo

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

Ukrep	Opis
2.1 Redno in aktivno vzdrževanje obstoječih površin za pešce	Vzpostavitev sistematičnega pristopa k rednemu vzdrževanju in obnavljanju pločnikov, poti ter peš površin, z upoštevanjem varnosti, dostopnosti in estetske urejenosti prostora. Vzdrževanje vključuje odpravo poškodb, sanacijo dotrajanih tlakov, odstranjevanje ovir, zimsko službo, košnjo in redno čiščenje.
2.2 Ureditev sprehajalnih poti med naselji	<ul style="list-style-type: none">• Ureditev in označitev obstoječih gozdnih ali poljskih poti, ki povezujejo naselja občine. Ureje ne kot rekreativne poti s klopmi in z informativnimi tablami.
2.3 Ureditev trim steze in učne poti	<ul style="list-style-type: none">• Vzpostavitev urejene trim steze v bližini osnovne šole ali naravnega območja, ki vključuje vadbene točke in informativne vsebine, prednostno: - v bližini rokavov reke Mure, ob reki Muri - od ulice Prekmurske čete do trim steze Odranci-Beltinci
2.4 Gradnja manjkajočih hodnikov za pešce v naseljih	Gradnja hodnikov tam, kjer jih še ni – prednostno: naselje Trnje in druga naselja na prometno obremenjenih cestah
2.5 Urejanje površin in prehodov za pešce – vidnost in osvetlitev	Oprema vseh površin in prehodov za pešce s kakovostno osvetlitvijo, talnimi označbami in umirjanjem hitrosti (dvignjeni prehodi). Prednostno na državni cesti R2-443/0321 Beltinci - Črenšovci
2.6 Opremljanje javnih površin z urbano opremo in ozelenitvijo	Namestitev klopi, košev za smeti, razsvetljave, zasadite dreves za senčenje površin za pešce, zlasti v bližini javnih ustanov in po vseh naseljih občine
2.7 Umirjanje prometa v stanovanjskih območjih	Uvedba dvignjenih prehodov za pešce. Umirjanje prometa v naseljih večjo varnost pešcev.

6.3 KOLESARJENJE

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Kolesarjenje je trajnostna, okolju prijazna in zdravju koristna oblika mobilnosti, ki predstavlja pomemben del trajnostnega prometa v lokalnih skupnostih. V Občini Črenšovci je kolesarjenje še posebej pomembno zaradi ravninskega terena ter razmeroma kratkih razdalj med naselji in ključnimi točkami, kot so šole, trgovine in drugi družbeni objekti. Kolesarjenje omogoča hitro in učinkovito premikanje, hkrati pa zmanjšuje obremenitev cestnega prometa in prispeva k zmanjšanju onesnaževanja.

Kljub številnim prednostim pa so prostorske in infrastrukturne značilnosti za kolesarje v nekaterih delih občine še vedno pomanjkljive. Ponekod primanjkuje varnih kolesarskih stez, kar otežuje gibanje kolesarjev in povečuje tveganje za nesreče. Pomanjkanje jasno označenih in ločenih kolesarskih poti, kot tudi slaba povezanost med naselji in ključnimi točkami v občini, zmanjšuje privlačnost kolesarjenja kot vsakodnevnega načina prevoza.

V okviru celostnega prometnega načrtovanja se zato vse bolj poudarja potreba po izboljšanju kolesarske infrastrukture. To vključuje širitev in povezovanje kolesarskih poti, večjo varnost kolesarjev na javnih cestah ter ustrezno označitev kolesarskih stez. Pomemben vidik predstavljajo tudi izboljšave v prometni signalizaciji, ustrezna zaščita kolesarjev pred motornim prometom ter spodbujanje kolesarjenja kot načina prevoza.

V nadaljevanju so prikazane fotografije posameznih lokacij v občini, ki ponazarjajo obstoječe prometne in prostorske ureditve za kolesarjenje.



Slika 19: Pokrita kolesarnica na parkirišču za objektom Občinske uprave Občine Črenšovci



Slika 20: Urejena stojala za kolesa pred pošto poslovalnico v Črenšovcih – omogočen varen in neposreden dostop za uporabnike koles v središču naselja



Slika 21: Pokriti kolesarnici pri OŠ Franceta Prešerna Črenšovci – urejen in zaščiten prostor za shranjevanje šolskih koles, ki spodbuja prihod učencev s kolesom



Slika 22: Stojalo za kolesa pred Zdravstveno postajo v Črenšovcih – omogočen dostop za kolesarje ob obisku javnih storitev



Slika 23: Pokriti kolesarnici pri OŠ Prežihovega Vrance Srednja Bistrica – urejen in zaščiten prostor za shranjevanje šolskih koles, ki spodbuja prihod učencev s kolesom



Slika 24: Stojalo za kolesa v pokritem lesenem paviljonu v bližini avtobusnega postajališča (v paviljonu omarica za izmenjavo knjig)



Slika 25: Urejen kolesarski pas ob občinski cesti med naseljema Trnje in Črenšovci



Slika 26: Novo urejen odsek v naselju Trnje, kjer je s horizontalno prometno signalizacijo označena prisotnost kolesarjev na vozišču

Občina Črenšovci kot ravninska, prometno prehodna in prostorsko razpršena občina razpolaga z dobrimi osnovnimi pogoji za razvoj kolesarjenja kot ene od ključnih trajnostnih oblik mobilnosti. Kljub ugodni konfiguraciji terena in doseženim posameznim napredkom, se na tem področju še vedno sooča z več pomembnimi izzivi. Med njimi izstopajo neurejene in nepovezane kolesarske površine znotraj posameznih naselij, kar onemogoča varno, neprekinjeno in privlačno uporabo kolesa v vsakodnevnih opravkih. Posebej problematična je tudi uporaba državnih cest za kolesarjenje, kjer zaradi visokih hitrosti motoriziranega prometa in odsotnosti ločenih kolesarskih poti obstaja povečano tveganje za nesreče.

Ob tem pa občina razpolaga tudi z jasnimi razvojnimi priložnostmi. Med ključnimi ukrepi za izboljšanje stanja se kaže ureditev kolesarskih pasov na voziščih znotraj naselij, vzpostavitev varnih in funkcionalnih kolesarskih povezav ob državnih cestah v sodelovanju z državo in sosednjimi občinami, ter ureditev kolesarskih postajališč na vhodnih točkah v občino. Dodatne možnosti predstavljajo vzdrževanje in obnova horizontalne prometne signalizacije ter ureditev rekreativne prodnate kolesarske poti ob reki Muri, ki bi doprinesla tudi k razvoju trajnostnega turizma.

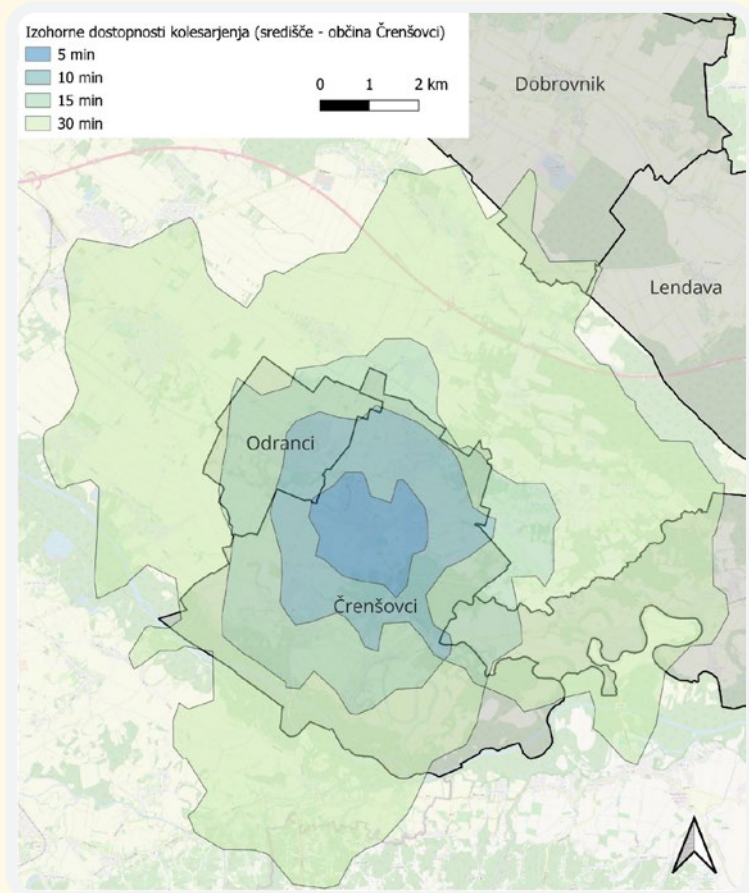
Med pomembnejšimi dosežki velja izpostaviti ureditev dveh mednaseljskih kolesarskih povezav: med naseljema Žižki in Velika Polana ter med Gornjo Bistrico in Melinci. Prav tako je občina poskrbela za ureditev varovanih kolesarnic pri avtobusnih postajališčih v Gornji in Dolnji Bistrici, kar predstavlja pomemben korak k integraciji kolesarskega in javnega potniškega prometa. Pomembna pridobitev je tudi nabava električnih koles, ki povečujejo dostopnost kolesarjenja za širši krog uporabnikov.

Tabela 7: Pregled ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju uporabe kolesa

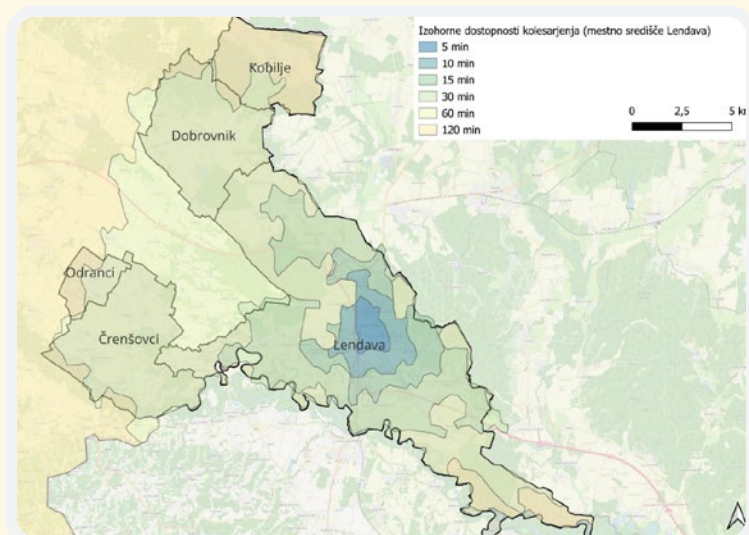
DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • ureditev kolesarske poti Žižki – Velika Polana in Gornja Bistrica – Melinci • nabava e-koles • ureditev kolesarnice pri AP G. Bistrica in AP D. Bistrica Kapela 	<ul style="list-style-type: none"> • neurejene površine za kolesarje znotraj naselij občine • nepovezane kolesarske površine • nevarna uporaba koles na državnih cestah (prevelike hitrosti in ni urejenih kolesarskih poti) 	<ul style="list-style-type: none"> • ureditev kolesarskih pasov na voziščih znotraj naselij občine • ureditev kolesarskih postajališč na vstopnih točkah občine • ureditev kolesarskih poti ob državnih cestah v sodelovanju s sosednjimi občinami in državo • ureditev in vzdrževanje horizontalne prometne infrastrukture • ureditev prodnate kolesarske poti ob reki Muri

Analiza izohrone dostopnosti kolesarjenja na območju občine Črenšovci jasno prikazuje visok potencial za razvoj kolesarske mobilnosti. Znotraj 15-minutne dosegljivosti s kolesom je zajet velik del občinskega območja, vključno s sosednjo občino Odranci, kar omogoča hitro, učinkovito in trajnostno povezovanje med kraji brez potrebe po uporabi motornih vozil. To predstavlja pomembno osnovo za načrtovanje in nadgradnjo kolesarske infrastrukture ter za oblikovanje ukrepov, ki bodo spodbujali aktivne oblike mobilnosti.

Kljub ugodnim prostorskim značilnostim pa trenutno stanje kaže na relativno skromno uporabo koles. Iz podatkov kordonskega štetja prometa izhaja, da kolesarjenje predstavlja nekaj več kot 2 % vseh prometnih udeležencev. Rezultati anket dodatno opozarjajo na razliko med dejanskimi in potencialnimi uporabniki: med zaposlenimi v občini na delo s kolesom prihaja dobrih 9 %, medtem ko med osnovnošolci kolesari kar 26 %, kar je vzpodbuden podatek za usmerjanje nadaljnjih ukrepov v spodbujanje kolesarske mobilnosti, še posebej med mladimi. Sistematičen razvoj varne, neprekinjene in privlačne kolesarske infrastrukture lahko tako pomembno prispeva k povečanju deleža kolesarjev v občini.



Slika 27: Izohrone dostopnosti kolesarjenja iz občinskega središča občine Črenšovci - izkazan velik potencial uporabe kolesa kot alternative mobilnosti



Slika 28: Izohrone dostopnosti kolesarjenja iz občinskega središča občine Lendave - velik potencial uporabe koles

Nadaljnji razvoj kolesarskega omrežja.

obrazložitev: Nadaljnji razvoj kolesarskega omrežja v občini Črenšovci je ključnega pomena za spodbujanje trajnostne mobilnosti, zmanjšanje prometne obremenjenosti in izboljšanje prometne varnosti. Povezovanje obstoječih kolesarskih poti, gradnja novih kolesarskih površin ter njihova integracija z drugimi prometnimi infrastrukturnimi elementi omogočajo varno in udobno kolesarjenje tako za vsakodnevne premike kot za rekreacijo. Takšen pristop prispeva k zmanjšanju emisij, večji regionalni povezanosti in zdravju prebivalcev občine.

PRIORITETA

STRATEŠKO VODILO

Z načrtnim nadaljnjim razvojem varnega in povezanega kolesarskega omrežja omogočiti udobno in varno kolesarjenje za vse generacije ter spodbujati kolo kot privlačno prevozno sredstvo za vsakodnevne poti in rekreacijo.

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Povečati delež uporabe kolesa v prometu iz 2% v letu 2024 na 3% v letu 2031.

KAZALNIKI:

- **Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini**

SVEŽNJI UKREPOV

1. Celovito prometno načrtovanje na področju uporabe kolesa

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

Ukrep	Opis
1.1 Vzpostavitev integriranega sistema načrtovanja kolesarskih poti	Načrtovanje kolesarskih povezav kot del širšega prometnega in prostorskega načrtovanja v usklajenem razvoju s turistično, gospodarsko in stanovanjsko infrastrukturo. Celostno načrtovanje omogoča, da se kolesarske poti umeščajo tja, kjer so dejanske potrebe – med delovnimi mesti, stanovanjskimi območji, šolami in turističnimi točkami. Tak pristop zagotavlja večjo uporabo kolesa v vsakdanjem življenju in spodbuja trajnostno mobilnost kot del širšega urbanističnega razvoja.
1.2 Sodelovanje s sosednjimi občinami, regijo in državo pri pripravi širših strateških dokumentov vezano na kolesarsko omrežje	Aktivno vključevanje Občine Črenšovci v pripravo in izvajanje regijskih in državnih strateških dokumentov na področju trajnostne mobilnosti je ključno za usklajen razvoj kolesarske infrastrukture. Poseben poudarek je na razvoju zelenih turističnih poti, ki povezujejo mobilnost in turizem. S tem se občini odpirajo možnosti za pridobivanje sredstev iz evropskih in državnih razpisov, kar omogoča sofinanciranje infrastrukturnih in mehkih ukrepov na področju kolesarjenja. Sistematičen pristop k prijavam krepi finančno vzdržnost projektov in pospešuje njihovo izvedbo.
1.3 Promocija uporabe kolesa	Ozaveščanje in spodbujanje uporabe koles z vključevanjem obeh osnovnih šol v razvoj kolesarske kulture. Z načrtnim vključevanjem šol v aktivnosti, kot so izobraževanja o varnem kolesarjenju, kolesarski dnevi in trajnostni izzivi, se pri mladih razvija pozitiven odnos do kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva. Hkrati se s širšim ozaveščanjem krepi podpora kolesarjenju v celotni skupnosti, kar vodi k dolgoročnim spremembam potovalnih navad.
1.4 Redno spremljanje in evalvacija deleža kolesarjev	Redno spremljanje uporabe koles z uporabo kazalnikov (štetje kolesarjev, anketiranje, spremljanje uporabe e-koles) omogoča objektivno oceno učinkovitosti ukrepov. Na podlagi zbranih podatkov je mogoče prilagajati načrtovanje, učinkoviteje usmerjati naložbe ter dolgoročno spremljati napredek pri razvoju trajnostne mobilnosti.
1.5 Povezovanje kolesarjenja s turizmom	Z vključevanjem kolesarskih poti v turistično ponudbo občina krepi lokalno gospodarstvo in spodbuja trajnostni turizem. Atraktivne tematske poti (npr. vinske in kulinarčne ture) privabljajo obiskovalce in hkrati spodbujajo lokalno prebivalstvo k večji uporabi kolesa. Podpora v obliki kolesarskih kart, mobilnih aplikacij in digitalne promocije povečuje dostopnost informacij, izboljšuje orientacijo in krepi prepoznavnost Lendave kot kolesarjem prijazne destinacije.

2. Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za kolesarjenje

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

Ukrep	Opis
2.1 Redno vzdrževanje obstoječih površin za kolesarje	Občina Črenšovci bo zagotavljala redno in kakovostno vzdrževanje vseh kolesarskih površin (kolesarske poti, steze in mešane poti s pešci, kolesarski pasovi, sharrow) za varno, udobno in nemoteno uporabo. Ukrepi bodo obsegali sprotne sanacije poškodb, košnjo zaraščene vegetacije, čiščenje, vzdrževanje signalizacije ter izboljšanje preglednosti na križiščih in priključkih.
2.2 Ureditev varnih in povezanih površin za kolesarje	Vzpostavi se celovito omrežje varnih, preglednih in medsebojno povezanih površin za kolesarje, kar vključuje obojestranske kolesarske pasove, ločene kolesarske steze, skupne površine za pešce in kolesarje ter urejena kolesarska križišča. Prednostno: <ul style="list-style-type: none"> • Trnje - Odranci • Žižki - Trnje • naselja Gornja Bistrica in Dolnja Bistrica z navezavo na regionalno cesto R2-443/0322 Črenšovci - Dolnji Lakoš
2.3 Izgradnja novih kolesarskih površin ob regionalnih cestah	Občina Črenšovci si bo še naprej v sodelovanju s sosednjimi občinami in DRSI prizadevala za izgradnjo kolesarskih stez ob povezovalnih regionalnih cestah na relacijah: <ul style="list-style-type: none"> • Črenšovci - Razrkižje • Črenšovci - Turnišče • Črenšovci - Lendava (Hotiza)
2.4 Ureditev kolesarskih parkirišč napomembnih točk in pri javnih ustanovah	Kolesarska parkirišča predstavljajo ključno podporno infrastrukturo za spodbujanje uporabe koles v vsakodnevnih opravkih. Njihova vloga je zagotoviti varno, zaščiteno in lahko dostopno parkiranje koles ob vstopnih točkah v občino ter ob različnih javnih ustanovah; prednostne lokacije: <ul style="list-style-type: none"> • ob regionalni cesti Velika Polana – Žižki – Črenšovci, • zdravstvena postaja Črenšovci, • tržnica Črenšovci, • avtobusna postajališča v vseh naseljih občine
2.5 V sodelovanju z ostalimi pomurskimi občinami razširitev sistema izposoje koles in kolesarnic	Z vzpostavitvijo in razširitvijo sistema izposoje navadnih koles ter z namestitvijo dodatnih kolesarnic in priklopnih postaj v vseh naseljih se občanom omogoči enostaven, dostopen in okolju prijazen način premikanja po občini, ki se v sodelovanju z ostalimi občinami lahko razširi na večje območje.
2.6 Ureditev rekreativne prodnate kolesarske poti ob reki Muri	Rekreativna prodnata kolesarska pot ob reki Muri predstavlja pomemben razvojni potencial za Občino Črenšovci, saj združuje vidik trajnostne mobilnosti z razvojem turizma. Pot bi služila kot varna in prijetna trasa za rekreativne kolesarje, pohodnike in obiskovalce narave, hkrati pa bi predstavljala del širše kolesarske mreže ob Muri, ki se povezuje s sosednjimi občinami in regijskimi turističnimi produkti (npr. Mura-Drava Bike)

6.4 JAVNI PROMET

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Javni potniški promet v Občini Črenšovci ima pomembno vlogo pri zagotavljanju osnovne mobilnosti prebivalstva, zlasti za ranljive skupine, kot so starejši, mladi in osebe brez dostopa do osebnega vozila. Kot eden od ključnih stebrov trajnostne mobilnosti omogoča dostop do izobraževanja, zaposlitve, storitev in dejavnosti tako znotraj občine kot v širši regiji.

V nadaljevanju podpoglavja so predstavljene ključne ugotovitve s terena, ki podajajo vpogled v aktualno stanje infrastrukture in storitev javnega potniškega prometa na območju Občine Črenšovci. Te ugotovitve služijo kot podlaga za načrtovanje ukrepov, ki bodo prispevali k bolj dostopnemu, usklajenemu in trajnostnemu prometnemu sistemu.



Slika 29: Označeno in registrirano avtobusno postajališče v Srednji Bistrici pri križišču z državno cesto – na eni strani z nišo, na drugi strani s horizontalno oznako na cestišču



Slika 30: Jasno vidni elementi obeh strani postajališča v Srednji Bistrici pri križišču z državno cesto – načrtovana je zamenjava dotrajanih avtobusnih postajališč z novimi



Slika 31: Avtobusno postajališče v Dolnji Bistrici, urejeno v Y križišču - pozicija in ureditev na ta način zmanjšuje vidljivost v križišču, predvsem pri speljevanju s stranske prometne smeri na glavno

Občina Črenšovci se na področju javnega potniškega prometa sooča s specifičnimi izzivi, ki omejujejo razvoj učinkovitega in dostopnega javnega potniškega prometa (JPP). Med ključnimi težavami se izpostavlja nizka frekvenca avtobusnih prevozov, kar pomeni, da so razpoložljive linije redke, časovno nepovezane in ne omogočajo zanesljive dnevne mobilnosti. Posledica tega je nizka uporaba JPP, saj sistem ne sledi dejanskim potrebam prebivalcev, kar dodatno spodbuja uporabo osebnih vozil.

V občini so številna avtobusna postajališča dotrajana, prostorsko neurejena ali neustrezno opremljena, kar zmanjšuje njihovo uporabnost, varnost in udobje. Poleg tega manjka več direktnih povezav z večjimi središči (npr. Murska Sobota, Lendava, Ljutomer, Maribor, Ljubljana), kar omejuje dostopnost do delovnih mest, storitev in šol v širšem regionalnem prostoru.

Kljub izzivom pa občina razpolaga z razvojnimi priložnostmi, ki lahko pomembno prispeva-jo k izboljšanju stanja. Ena izmed ključnih priložnosti je ureditev novih in varnih avtobusnih postajališč, ki bodo načrtovana v skladu s sodobnimi standardi in načeli trajnostne mo-bilnosti, vključno z dostopnostjo za ranljive skupine. Poleg tega obstaja velik potencial v nadaljnjem razvoju JPP infrastrukture v povezavi s kolesarskim prometom, kar omogoča večmodalno mobilnost in spodbuja okolju prijaznejše oblike prevoza.

Uvedba novih avtobusnih linij bi omogočila boljšo pokritost naselij in povezave z regijskimi središči, medtem ko bi optimizacija obstoječih linij glede na delovne čase večjih delodajal-cev pomembno izboljšala usklajenost sistema z dejanskimi potovalnimi vzorci prebivalcev.

Že izvedeni dosežki potrjujejo usmerjenost občine k izboljšanju trajnostne mobilnosti. Posebej velja izpostaviti integracijo kolesarske infrastrukture z JPP, kar prebivalcem omogoča kombiniranje različnih oblik mobilnosti in prispeva k zmanjšanju rabe osebnih vozil. Poleg tega je občina uspešno vključena v mrežo regionalnih avtobusnih prevozov, kar predstavlja temelj za nadaljnji razvoj prometnih povezav.

Občina Črenšovci tako prepoznava pomen sistematičnega pristopa k razvoju JPP in izbolj-šanju prometne dostopnosti. Ustrezno načrtovanje ter postopna izvedba ukrepov bosta prispevala k bolj trajnostni, varni in vključujoči mobilnosti za vse skupine prebivalstva.

Tabela 8: Pregled ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju javnega prometa

DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • integracija kolesarske infrastrukture z infrastrukturo JPP • vključenost v mrežo regionalnih avtobusnih prevozov 	<ul style="list-style-type: none"> • nizka frekvenca prevozov • nizka uporaba javnega potniškega prometa • neurejena (dotrajana) avtobusna postajališča • pomanjkanje direktnih linij JPP z večjimi mesti 	<ul style="list-style-type: none"> • ureditev novih in varnih avtobusnih postajališč • nadaljnji razvoj infrastrukture JPP v povezavi s kolesarsko infrastrukturo • uvedba novih avtobusnih linij • optimizacija linij JPP z delovnimi časi večjih delodajalcev

Javni prevoz uporablja manj kot 2 % potnikov, kar nakazuje na nizko uporabo. Upošteva-je velikost občine in oddaljenost učencev do OŠ, šolski prevozi učencev OŠ niso organi-zirani. Med anketiranimi zaposlenimi je delež uporabe javnega prevoza za prihod na delo skromnih 2 %.

Izboljšanje privlačnosti in učinkovitosti javnega potniškega prometa.

PRIORITETA

obrazložitev: Izboljšanje privlačnosti in učinkovitosti javnega potniškega prometa je ključnega pomena za povečanje njegove uporabe ter zmanjšanje odvisnosti od osebnih vozil. To vključuje prilagoditev voznih redov potrebam prebivalcev, izboljšanje dostopnosti, udobja ter povečevanje frekvence prevozov.

STRATEŠKO VODILO

Z izboljšanjem privlačnosti, dostopnosti in učinkovitosti javnega potniškega prometa povečati njegov delež v prometni udeležbi ter ga razviti kot zanesljivo, udobno in okolju prijazno alternativo osebnim vozilom.

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu iz 2% v letu 2024 na 4% v letu 2031.

KAZALNIKI:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.

SVEŽNJI UKREPOV

1. Celovito prometno načrtovanje na področju javnega prometa

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

Ukrep	Opis
1.1 Uvedba direktnih avtobusnih linij do večjih središč (Ljubljana, Koper)	Uvedba direktnih avtobusnih linij do Ljubljane in Kopra bo izboljšala povezljivost območja in privlačnost uporabe JPP
1.2 Prizadevanje za optimizacijo obstoječih vozniških redov glede na delovne čase večjih delodajalcev in urnike šol	Prilagoditev vozniških redov bo povečala uporabnost javnega prevoza, saj bodo avtobusne povezave bolj usklajene z dejanskimi potrebami prebivalcev.
1.3 Promocija in spodbujanje uporabe javnega prevoza	Z uvajanjem spodbudnih ukrepov in promocijskih aktivnosti (npr. brezplačni dnevi voženj, nagradni programi, kampanje) se krepi ozaveščenost o prednostih uporabe javnega prevoza. Poseben poudarek bo na ciljanih skupinah, kot so dijaki, študenti, starejši in zaposleni, z vključevanjem lokalnih ustanov in delodajalcev.

2. Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za javni promet

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

Ukrep	Opis
2.1 Ureditev in posodobitev avtobusnih postajališč	nadstreški, klopi, info-table, osvetlitev, dostopnost za invalide); prednostne lokacije (nepokrita avtobusna postajališča): Črenšovci, Srednja Bistrica, Gornja Bistrica, Dolnja Bistrica, Žižki, Trnje.
2.2 Ureditev dodatnega avtobusnega postajališča v občinskem središču	Ureditev novega avtobusnega postajališča v smeri Lendave v neposredni bližini obstoječega avtobusnega postajališča v smeri Murske Sobote. S tem se bo izboljšala dostopnost javnega prevoza in povečala njegova privlačnost za prebivalce občine.
2.3 Razvoj večmodalne mobilnosti (JPP + kolo) z nadgradnjo opreme pri postajališčih	Nadgradnja avtobusnih postajališč z varnimi stojali za kolesa in ustrezno urbano opremo omogoča kombiniranje avtobusnega prevoza in kolesarjenja. Ukrep spodbuja trajnostne oblike mobilnosti in povečuje privlačnost uporabe JPP na krajših razdaljah.
2.4 Nadgradnja sistema prevozov na klic	Občina Črenšovci bo nadalje spodbujala uporabo storitve Prostofer, ki starejšim in gibalno oviranim občanom omogoča brezplačen prevoz do zdravnika, trgovine ali drugih nujnih opravkov. Ob tem bo občina preučila tudi potrebo po nadgradnji sistema z uvedbo plačljive različice prevoza na klic po vzoru modela ToyotaGo, s čimer bi se izboljšala dostopnost storitve ter zagotovila dodatna mobilnost za širši krog uporabnikov.

6.5 OSEBNI MOTORNI PROMET

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Motorni promet predstavlja osrednji steber mobilnosti v Občini Črenšovci, kjer osebna vozila ostajajo prevladujoč način prevoza za vsakodnevne poti prebivalcev. Zaradi prostorske razpršenosti naselij, nizke gostote javnega prevoza ter izrazite avtomobilske odvisnosti se večina dnevnih migracij – tako znotraj občine kot tudi v smeri regijskih središč – še vedno opravi z osebnimi vozili. Takšen prometni vzorec ima neposreden vpliv na kakovost bivanja, prometno varnost, prostorsko organizacijo in okoljske obremenitve.

a) Osebni motorni promet

Promet osebnih vozil je osredotočen predvsem na relacije med naselji znotraj občine ter proti večjim zaposlitvenim in storitvenim središčem (Lendava, Murska Sobota). Zaradi nizke gostote naselij in nepovezanega javnega potniškega omrežja je delež dnevnih migracij z avtomobili zelo visok. Opaženo je tudi pogosto neupoštevanje prometnih pravil, predvsem v naseljih in v okolici javnih ustanov – primer tega je **nepravilno parkiranje na avtobusnem postajališču** pri pošti v Črenšovcih (Slika 32), kljub obstoječemu parkirišču v neposredni bližini.

Z namenom izboljšanja prometne varnosti so bile izvedene nekatere prostorske intervencije, kot so **grbine za umirjanje prometa** v ulici Juša Kramarja (Sliki 34 in 35), ter **deniveliran prehod za pešce** v Trnju (Slika 37), kar prispeva k bolj varnemu prometnemu prostoru za pešce in kolesarje, predvsem v bližini šol in vrtcev.

b) Tovorni promet

Tovorni promet v občini ni izrazito intenziven, vendar je prisoten predvsem v povezavi z lokalno kmetijsko dejavnostjo in občasnim dostopom do obrtnih in skladiščnih objektov.

Tovorni promet z večjimi tovornjaki in priklopniki se je v veliki meri preusmeril izven občinskega središča, saj se večina tovrstnega tranzita danes odvija po bližnji avtocesti, kar pomeni bistveno razbremenitev lokalne prometne infrastrukture in večjo varnost znotraj naselij.

Kmetijska mehanizacija redno uporablja lokalne ceste, pogosto tudi skozi strnjena naselja, kar zmanjšuje prometno varnost in ustvarja konflikte s šibkejšimi udeleženci. Posebej problematična so ozka križišča, kot npr. **Y-križišče v naselju Žižki** (Slika 38) ter območja z **zmanjšano preglednostjo zaradi vegetacije** (Slika 38), kar dodatno povečuje tveganje za nesreče.

c) Mirujoči promet

Na področju mirujočega prometa so v občini urejena **parkirišča v bližini ključnih javnih objektov**, kot so šole, pošta, vrtec in trgovine. Primer dobre prakse predstavlja **urejeno parkirišče v središču Črenšovcev**, ki vključuje **označena parkirna mesta in polnilnico za električna vozila** (Slika 33), ter **parkirišče pri novem vrtcu v Srednji Bistrici**, kjer je dodatno poskrbljeno za **enosmerni prometni režim in varnostne ukrepe za pešce** (Slika 36).

Kljub temu so zaznane **lokalne težave z nepravilnim parkiranjem**, zlasti na funkcionalno pomembnih mestih (npr. **avtobusna postajališča**, dostopi do šol), kar zmanjšuje preglednost in prometno varnost. Na splošno pa trenutne kapacitete mirujočega prometa **zadostujejo obstoječim potrebam prebivalcev**, občasne obremenitve pa so prisotne predvsem v času večjih dogodkov ali ob prometnih konicah pred šolami.

Pregled obstoječega stanja zajema ključne lokacije znotraj celotne občine, kjer so s pomočjo fotografij dokumentirane značilne prostorske in prometne ureditve. Namen pregleda je podati celovit vpogled v trenutno stanje motornega prometa ter oblikovati podlago za nadaljnje načrtovanje ukrepov v okviru Celostne prometne strategije Občine Črenšovci.



Slika 32: Nepravilno parkiranje na avtobusnem postajališču pri pošti v Črenšovcih, pogosta praksa kljub urejenemu parkirišču v neposredni bližini (10 m za stavbo)



Slika 33: Urejeno parkirišče v središču Črenšovcev z označenimi parkirnimi mesti in nameščeno polnilnico za električna vozila



Slika 34: Grbina za umirjanje prometa v ulici Juša Kramarja v Črenšovcih v bližini osnovne šole Franceta Prešerna Črenšovci s smeri državne ceste R2-443/0369 Črenšovci



Slika 35: Grbina za umirjanje prometa v ulici Juša Kramarja v Črenšovcih v bližini osnovne šole Franceta Prešerna Črenšovci s smeri naselja Žižki



Slika 36: Urejeno parkirišče pri novem vrtcu v Srednji Bistrici z enosmernim prometnim režimom, zelenimi površinami ter deniveliranimi površinami za povečano varnost pešcev



Slika 37: Deniveliran prehod za pešce v strnjem naselju Trnje, ki prispeva k večji varnosti pešcev in kolesarjev ter učinkovito umirja motorni promet



Slika 38: Y-križišče v strnjenem naselju Žižki, kjer trenutna ureditev ustvarja več konfliktnih točk in zmanjšuje preglednost za udeležence v prometu



Slika 39: Zmanjšana preglednost v križišču zaradi drevesa, ki ovira vidljivost pri vključevanju s stranske na glavno prometno smer



Slika 40: Občinska javna pot JP 551281 Žižki 32-108 (Vaška ulica) z omejitvijo hitrosti 50 km/h, brez hodnikov za pešce in urejenih kolesarskih površin – vsi udeleženci v prometu na istem vozišču, kar zmanjšuje varnost.

V okviru analize obstoječega stanja motornega prometa v Občini Črenšovci je bil pripravljen sistematičen pregled ključnih izzivov, priložnosti in že doseženih izboljšav. Ta pregled predstavlja pomembno osnovo za oblikovanje ciljev in ukrepov v sklopu celostnega prometnega načrtovanja ter omogoča celovit vpogled v trenutno prometno dinamiko v občini.

Med osrednjimi izzivi na področju motornega prometa izstopa visoka stopnja uporabe osebnih avtomobilov, kar povečuje prometno obremenitev in vpliva na kakovost bivanja v naseljih. Poleg tega so izziv tudi visoke hitrosti znotraj naselij, zlasti v območjih brez ustreznih ukrepov za umirjanje prometa, ter več nepreglednih križišč, ki predstavljajo varnostno tveganje za vse udeležence.

Na drugi strani pa občina razpolaga s številnimi priložnostmi za izboljšanje prometnih razmer. Med ključnimi priložnostmi so prepoznani ureditev območij umirjenega prometa v vaških središčih, prenova in dosledno označevanje horizontalne prometne signalizacije, spodbujanje souporabe vozil ter vzpostavitev parkirišč sistema park + ride, kar bi dolgočasno zmanjšalo odvisnost od osebnega avtomobila.

Kljub navedenim izzivom pa občina že beleži pomembne dosežke. Redno vzdrževanje asfaltiranih cest prispeva k prometni varnosti in pretočnosti, medtem ko so bile z namenom umirjanja prometa postavljene hitrostne ovire v bližini osnovnih šol v Črenšovcih in Srednji Bistrici. Pomemben napredek predstavlja tudi ureditev funkcionalnega parkirišča pri novem vrtcu v Srednji Bistrici, ki vključuje premišljeno prometno ureditev in infrastrukturo za varnost najmlajših udeležencev.

Tabela 9: pregled ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov na področju motornega prometa

DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
<ul style="list-style-type: none">• redno vzdrževane asfaltirane ceste• postavitve hitrostnih ovir na voziščih v območju osnovne šole v Črenšovcih in Srednji Bistrici• ureditev parkirišča pri novem vrtcu na Srednji Bistrici	<ul style="list-style-type: none">• visoka stopnja uporabe avtomobilov• visoke hitrosti znotraj naselij občine• nepregledna križišča v naseljih	<ul style="list-style-type: none">• ureditev območij umirjenega prometa v središčih vasi• prenova horizontalne (talne) signalizacije• spodbujanje souporabe vozil• ureditev park + ride parkirišč z namenom souporabe vozil
<p>Prebivalci so močno odvisni od avtomobilov, kar potrjujejo tudi podatki iz kordonskega štetja prometa- približno 82 % potnikov uporablja osebne avtomobile ali potniške kombije. Med zaposlenimi jih kar 88,4 % na delo prihaja z osebnim vozilom – večinoma kot vozniki, brez sopotnikov (74,4 %), 9,3 % vozilo delijo s sopotnikom ali sopotniki, le 4,7 % zaposlenih pa sodeluje v souporabi kot sopotnik. Tudi med učenci je avtomobil pogost prevoz na poti v šolo, saj ga uporablja skoraj 70 %, pri čemer souporaba osebnega vozila za prevoz treh ali več učencev ni evidentirana.</p>		
PRIORITETA	<p>Upravljanje z osebnim motornim prometom s ciljem zmanjševanja odvisnosti od osebnega motornega prometa.</p> <p><i>obrazložitev: Z zmanjšanjem odvisnosti od osebnih vozil z uvajanjem ukrepov za umirjanje prometa, izboljšanjem prometne infrastrukture in spodbujanjem alternativnih načinov prevoza, kot so kolesarjenje in javni prevoz, se bo povečala varnost udeležencev v prometu, znižali negativni vplivi na okolje, zmanjšali prometni zastoji in izboljšala kakovost bivanja v občini. Pomembno je tudi spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti ter zmanjšanje obremenitve prometne infrastrukture.</i></p>	
STRATEŠKO VODILO	<p>Z načrtnim upravljanjem osebnega motornega prometa in spodbujanjem trajnostnih oblik mobilnosti postopno zmanjševati odvisnost od osebnih vozil ter prispevati k varnejšemu, bolj dostopnemu in okolju prijaznemu prometnemu sistemu.</p>	
<p>KVANTIFIKACIJA AMBICIJ: Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu iz 84% v letu 2024 na 78% v letu 2031.</p> <p>KAZALNIKI:</p> <ul style="list-style-type: none">• Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.		

1. Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

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

Ukrep	Opis
1.1 Sistematično vzdrževanje in obnova cestnega omrežja	Občina bo še naprej redno vlagala v vzdrževanje in sanacijo občinske cestne infrastrukture, s ciljem zagotavljanja varnega, pretočnega in kakovostnega cestnega omrežja za vse uporabnike. Ukrep vključuje obnovo vozišč, robnikov, bankin, prometne signalizacije in sistemov odvodnjavanja, kar je ključno za podaljševanje življenjske dobe cest in izboljšanje prometne varnosti.
1.2 Ureditev območij umirjenega prometa v vaških središčih	Za povečanje prometne varnosti ranljivih skupin bo občina preučila možnost vzpostavitve območja z omejitvijo hitrosti v strnjenih naseljih, predvsem v okolici šol, vrtcev in gostejših stanovanjskih območij. Ukrep je namenjen umirjanju prometa, zmanjšanju tveganja prometnih nesreč in ustvarjanju varnejšega, prijaznejšega bivalnega okolja.
1.3 Zožitev vozišč in širitev površin za pešce in kolesarje v strnjenih naseljih občine	V območjih strnjenih naseljih občine Črenšovci se preučijo možnosti o izvedbi prostorskih posegov, ki bodo vključevali zožitev voznih pasov na lokalnih cestah in širitev varnih površin za pešce ter kolesarje. Namen ukrepa je umiritev prometa, izboljšanje prometne varnosti in kakovosti javnega prostora, ter spodbujanje aktivnih oblik mobilnosti na lokalni ravni. Prednostne lokacije: - Gornja Bistrica - Srednja Bistrica - Beli križ - Odranci - znotraj naselja Trnje
1.4 Izboljšanje prometne varnosti na nepreglednih križiščih	Preureditev problematičnih križišč (npr. Y-križišče v Žižkih) in zagotovitev ustrezne preglednosti z odstranitvijo vegetacije bosta zmanjšali tveganje za nesreče.
1.5 Prenova in dosledno označevanje vertikalne in horizontalne signalizacije	Jasno označena horizontalna in ustrezna vertikalna signalizacija bo povečala preglednost in varnost ter prispevala k bolj doslednemu spoštovanju prometnih pravil.

2. Upravljanje osebnega motornega prometa

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

Ukrep	Opis
2.1 Spodbujanje souporabe avtomobilov (carpooling) za šolske in delovne poti	Občina Črenšovci bo z različnimi promocijskimi aktivnostmi spodbujala souporabo osebnih vozil za šolske in delovne poti kot trajnostno alternativo individualnim prevozom - promocijske aktivnosti, v smislu izvedbe informacijske kampanje, tematskega tedna souporabe avtomobilov, vzpostavitev kontaktne točke ali spletne platforme, sodelovanje s šolami, delodajalci, ipd.
2.2 Digitalizacija nadzora in upravljanja prometa	Občina Črenšovci si bo prizadevala za razširitev sistema digitalnega nadzora hitrosti z namestitvijo več večnamenskih prikazovalnikov hitrosti na ključnih prometno obremenjenih lokacijah po občini. Predvidi se postavitev pred šolami, vrtci, na vpadnicah in lokalnih cestah, kjer so težave s prekoračitvami hitrosti.
2.3 Vzpostavitev park&ride parkirišča	Ureditev parkirišča tipa park&ride ob glavnih prometnicah omogoča kombiniranje osebnega prometa z javnim prevozom ter zmanjšuje prometno obremenitev v središču naselja - prednostno območje: Črenšovci
2.4 Preureditev dela obstoječih parkirnih mest v javne zelene površine	Občina bo postopno preuredila del obstoječih parkirnih površin v središču naselja v javne zelene površine, s ciljem izboljšanja kakovosti bivanjskega okolja, urejenosti prostora in okoljske trajnosti. Ukrep predvideva zasaditev dreves, ureditev zelenih barier, cvetličnih korit ter travnatih in grmovnih površi

7 ČOKLEND



Občina Črenšovci je OCPS pripravljala v sklopu konzorcija občin ČOKLEND, skupaj z občinami Odranci, Kobilje, Lendava in Dobrovnik, katerega osnovni namen je skupno načrtovanje, izvajanje in spremljanje ukrepov s področja trajnostne mobilnosti. Konzorcij je nastal iz prepoznane potrebe po večji prometni povezanosti in usklajevanju infrastrukturnih rešitev, ki presegajo posamezne občinske meje.

Mobilnost prebivalcev in obiskovalcev se namreč odvija v širšem prostoru, zato je smiselno oblikovati skupne pristope, ki bodo izboljšali prometno dostopnost, trajnostno mobilnost ter hkrati prispevali k razvoju turizma in kakovosti bivanja. Poleg prometa konzorcij odpira možnosti tudi za nadaljnje povezovanje na področjih razvoja podeželja, turizma in gospodarskega sodelovanja.

Občina Črenšovci bo v okviru OCPS prispevala k izvajanju skupnih projektov, ki bodo prebivalcem zagotovili sodobno in varno infrastrukturo, večjo mobilnost ter možnosti za aktivno in zdravo preživljanje prostega časa.

Cilji sodelovanja:

- povečati prometno povezanost med občinami in naselji,
- spodbujati trajnostne oblike mobilnosti (kolesarjenje, pešačenje, e-mobilnost),
- okrepiti privlačnost območja za turiste in obiskovalce,
- izboljšati kakovost bivanja in varnost vseh udeležencev v prometu,
- razvijati skupne projekte za učinkovitejše črpanje državnih in evropskih sredstev,
- vzpostaviti enotno identiteto in skupno promocijo območja.

Ukrepi na nivoju konzorcija ČOKLenD

ČOKLenD	
Ukrepi na nivoju konzorcija občin Črenšovci, Odranci, Kobilje, Lendava in Dobrovnik	
Ukrep	Opis
1. Vzpostavitev medobčinskega omrežja kolesarskih povezav	Predlagana je povezava medobčinskih kolesarskih poti med naselji, kjer se lahko uredijo obstoječe traktorske poti in zagotovijo varne ter prehodne kolesarske steze. Ta ukrep je ključen za spodbujanje trajnostnega načina prevoza ter izboljšanje mobilnosti prebivalcev občine Lendava. Realizira se kolesarska povezava Lendava – Kobilje, prav tako pa obstaja povezava med Lendavo, Črenšovci in Odranci, vendar je kolesarska pot deloma pomanjkljiva, prav tako infrastruktura ni »prijazna« kolesarjem – predlagana je rekonstrukcija pločnika na relaciji (Lendava – Hotiza) brez spuščениh robnikov, kjer se prioritizira kolo in pešec pred avtomobilom.
2. Ureditev vertikalne in horizontalne signalizacije	Na območju konzorcija občin je smiselna namestitev turističnih tabel, zemljevidov in informativnih tabel z označbo tematskih poti, kolesarskih poti, ki bodo pripomogle k boljši orientaciji tako domačim kot tudi turistom. To vključuje tudi jasno označene kolesarske in pešpoti, ki bodo povečale varnost in dostopnost za vse uporabnike.
3. Povezava kulinarčnega, kulturno-spomeniškega in vinogradniškega turizma z rekreacijskim turizmom	Predlagan je razvoj v smeri povezovanja lokalne kulinarčne, kulturne, spomeniške in vinogradniške znamenitosti z rekreacijskimi površinami za kolesarjenje ter pešačenje. Poudarek na razvoju tematskih kolesarskih in pešpoti, ki bodo obiskovalce vodile po ključnih turističnih točkah občine, hkrati pa omogočale aktivno preživljanje prostega časa. Predlaga se tudi ureditev obstoječih gozdnih poti (ki predstavljajo povezavo med kraji občine) v učne pešpoti.
4. Zagotavljanje univerzalne infrastrukture za e-mobilnost	Ureditev enotnih, enoličnih polnilnih postaj na lokacijah po vseh občinah konzorcija bo omogočila enostavno in dostopno polnjenje vozil ter spodbudila uporabo e-mobilnosti kot trajnostne oblike prevoza.
5. Ureditev mini trgov in skupnih prostorov v občinskih središčih	Ureditev mini trgov v občinskih središčih, kjer bo prostor namenjen pešcem, kolesarjem in lokalnemu prebivalstvu. Koncept vključuje "shared space" (skupni prostor), kjer se bo omogočila sproščena interakcija prebivalcev, obiskovalcev in turistov. Poudarek je na razvoju rekreacijskih površin, klopi in zelenih površin, ki bodo prispevale k večji kakovosti bivanja v urbanem okolju.
6. Imenovanje koordinatorskega centra za trajnostno mobilnost	Občina Lendava bo skupaj z ostalimi občinami konzorcija imenovala koordinatorskega centra za trajnostno mobilnost, ki bo skrbel za usklajevanje in operativno podporo pri izvajanju ukrepov s področja trajnostne mobilnosti. Njegove naloge bodo vključevale spremljanje izvajanja OCPS, sodelovanje z različnimi deležniki (občinska uprava, javni zavodi, šole, podjetja, državne institucije), pripravo strokovnih podlag in poročil ter informiranje in ozaveščanje javnosti.
7. Razvoj in promocija skupne znamke ČOKLenD	Občine Črenšovci, Odranci, Kobilje, Lendava in Dobrovnik si bodo prizadevale za vzpostavitev in uveljavitev skupne medobčinske znamke ČOKLenD, ki bo združevala potenciale trajnostne mobilnosti, turizma, podeželskega razvoja in skupnih prometnih rešitev v obmejnem prostoru. V okviru te se bodo izvajali: <ul style="list-style-type: none"> • koordinirano načrtovanje mobilnosti (povezovanje kolesarskih in pešpoti, JPP), • skupni razvojni projekti na področju prometne infrastrukture, turizma, in razvoju podeželja • skupno trženje destinacije z osredotočenostjo na zelene oblike mobilnosti (npr. e-kolesa, JPP do turističnih točk, kolesarske poti čez meje), • sodelovanje pri pripravi projektnih prijav na državne in evropske razpise, • redna srečanja in usklajevalne sestanke med občinami za dogovor o prioritetenih projektih, promociji ter skupni infrastrukturi.

Pričakovani učinki

- večja prometna povezanost občin in naselij,
- povečana varnost in udobje kolesarjev, pešcev ter uporabnikov e-mobilnosti,
- okrepljen trajnostni turizem z bogato ponudbo aktivnega preživljanja prostega časa,
- izboljšana kakovost bivanja in urejeni skupni prostori za prebivalce,
- okrepljeno medobčinsko sodelovanje in učinkovitejše črpanje finančnih sredstev,
- uveljavitev skupne blagovne znamke, ki bo prispevala k večji prepoznavnosti območja.

8 AKCIJSKI NAČRT



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

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

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

STEBER	UKREP	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA	ZAHTEVNOST
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE												
1.1	Izdelava in prenova OCPS	25.000	/	/	/	/	/	/	30.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.2	Mobilnostni načrti za večje generatorje prometa	/	/	15.000	10.000	/	/	/	/	Občina, OŠ, ZP	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.3	Uvajanje načela 'trajnostna mobilnost najprej'	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
1.4	Promocija trajnostne mobilnosti in ozaveščanje	/	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina, OŠ, vrtec	občinski proračun	nizka
1.5	Krepitev medobčinskega sodelovanja	/	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
1.6	Redno usposabljanje in izobraževanja	/	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	občinski proračun	nizka
2.1.	Povezovanje mobilnosti (intermodalnost)	/	8.000	10.000	/	8.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.2	Vzpostavitev intermodalne točke (mobilnostno vozlišče)	/	/	30.000	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.3	Prilagajanje infrastrukturnih projektov ranljivim skupinam	/	/	10.000	/	5.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
3.1	Digitalno zbiranje podatkov (GIS in senzorji)	/	2.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	nizka
3.2	Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE	/	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	občinski proračun	nizka
4.1	Participativno oblikovanje prometnih rešitev	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
4.2	Spletna platforma za pobude	/	1.000	/	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	nizka
4.3	Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	srednja
4.5	Sodelovanje s šolami, podjetji in društvi	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina, lokalna društva, podjetja	neposredna sredstva niso predvidena	srednja
4.5	Sodelovanje s turizmom, društvi in šolo	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina, lokalna društva, podjetja	neposredna sredstva niso predvidena	srednja

[/] ukrep se v izbranem letu ne izvaja | [–] za izvedbo ukrepa ni predvidenih neposrednih finančnih sredstev
[DRSI] Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo | [DUJPP] Družba za upravljanje javnega potniškega prometa | [OŠ] Osnovna šola

STEBER	UKREP	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA	ZAHTEVNOST
HOJA												
1.1	Kartiranje in označevanje bližnjic ter obstoječih pešpoti	/	/	6.000	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	srednja
1.2	Program »Pešbus« in »Aktivna pot v šolo«	/	500	500	500	500	500	500	500	Občina, OŠ, vrtec	občinski proračun	nizka
1.3	Ocena dostopnosti za ranljive skupine	/	/	1.000	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	nizka
1.4	Promocijska kampanja »Peš po Črenšovcih«	/	1.500	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	/	Občina	občinski proračun	nizka
2.1	Redno in aktivno vzdrževanje površin za pešce	/	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
2.2	Ureditev sprehajalnih poti med naselji	/	/	60.000	50.000	40.000	30.000	30.000	20.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.3	Ureditev trim steze in učne poti	/	5.000	40.000	20.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.4	Gradnja manjkajočih hodnikov za pešce v naseljih	/	15.000	30.000	60.000	60.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.5	Urejanje površin in prehodov za pešce – vidnost in osvetlitev	/	/	15.000	25.000	25.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.6	Opremljanje javnih površin z urbano opremo in ozelenitvijo	/	/	/	10.000	15.000	15.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.7	Umiranje prometa v stanovanjskih območjih	/	/	30.000	20.000	/	/	15.000	10.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
KOLESARJENJE												
1.1	Vzpostavitev integriranega sistema načrtovanja kolesarskih poti	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
1.2	Sodelovanje s sosednjimi občinami in državo pri pripravi širših strateških dokumentov vezano na kolesarsko omrežje	/	/	5.000	5.000	5.000	/	/	/	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
1.3	Promocija uporabe kolesa	/	500	500	500	500	500	500	500	Občina, OŠ, lokalna društva	občinski proračun	nizka
1.4	Redno spremljanje in evalvacija deleža kolesarjev	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
1.5	Povezovanje kolesarjenja s turizmom (tematske poti, promocija)	/	/	/	30.000	40.000	40.000	40.000	40.000	Občina, lokalna društva	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.1	Redno vzdrževanje obstoječih površin za kolesarje	/	50.000	/	/	50.000	/	/	50.000	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
2.2	Ureditev varnih in povezanih površin za kolesarje	/	/	50.000	50.000	150.000	150.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.3	Izgradnja novih kolesarskih površin ob regionalnih cestah	/	/	150.000	150.000	150.000	40.000	/	/	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
2.4	Razširitev sistema izposoje koles in kolesarnic	/	/	30.000	30.000	15.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.5	Ureditev rekreativne prodnate kolesarske poti ob reki Muri	/	50.000	50.000	50.000	35.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka

[/] ukrep se v izbranem letu ne izvaja | [–] za izvedbo ukrepa ni predvidenih neposrednih finančnih sredstev
[DRSI] Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo | [DUJPP] Družba za upravljanje javnega potniškega prometa | [OŠ] Osnovna šola

STEBER	UKREP	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA	ZAHTEVNOST
JAVNI PREVOZ												
1.1	Uvedba direktnih avtobusnih linij do večjih središč (Ljubljana, Koper)	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina / DUJPP	neposredna sredstva niso predvidena	srednja
1.2	Prizadevanje za optimizacijo obstoječih vozniških redov	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina / DUJPP	neposredna sredstva niso predvidena	srednja
1.3	Promocija in spodbujanje uporabe JPP	500	500	500	500	500	500	500	500	Občina	občinski proračun	nizka
2.1	Ureditev in posodobitev avtobusnih postajališč	/	/	10.000	10.000	10.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.2	Ureditev dodatnega avtobusnega postajališča v občinskem središču	/	10.000	25.000	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.3	Razvoj intermodalne mobilnosti (JPP + kolo)	/	/	10.000	10.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.4	Nadgradnja obstoječega sistema prevozov na klic	/	/	20.000	10.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
OSEBNI MOTORNI PROMET												
1.1	Sistematično vzdrževanje in obnova cestnega omrežja	/	80.000	80.000	80.000	80.000	80.000	80.000	80.000	Občina/DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
1.2	Ureditev območij umirjenega prometa v vaških središčih	/	10.000	20.000	20.000	20.000	20.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.3	Zožitve vozišč in širitev površin za pešce in kolesarje	/	20.000	50.000	50.000	50.000	20.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.4	Izboljšanje prometne varnosti na nepreglednih križiščih	/	5.000	10.000	10.000	/	/	/	/	Občina/DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
1.5	Prenova in dosledno označevanje vertikalne in horizontalne signalizacije	/	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	/	Občina/DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
2.1	Spodbujanje souporabe avtomobilov (carpooling) za šolske in delovne poti	/	1.000	500	500	500	500	500	500	Občina, OŠ	občinski proračun	nizka
2.2	Digitalizacija nadzora in upravljanja prometa	/	6.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina/DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
2.3	Vzpostavitev park&ride parkirišča	/	/	/	10.000	10.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.4	Preureditev dela obstoječih parkirnih mest v javne zelene površine	/	/	/	30.000	15.000	/	15.000	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja

[/] ukrep se v izbranem letu ne izvaja | [–] za izvedbo ukrepa ni predvidenih neposrednih finančnih sredstev
 [DRSI] Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo | [DUJPP] Družba za upravljanje javnega potniškega prometa | [OŠ] Osnovna šola



OBČINSKA
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE ČRENŠOVCI
2025