

Stičišče varnih poti za zdrave ljudi

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KRIŽEVCI 2025–2032



maj 2025



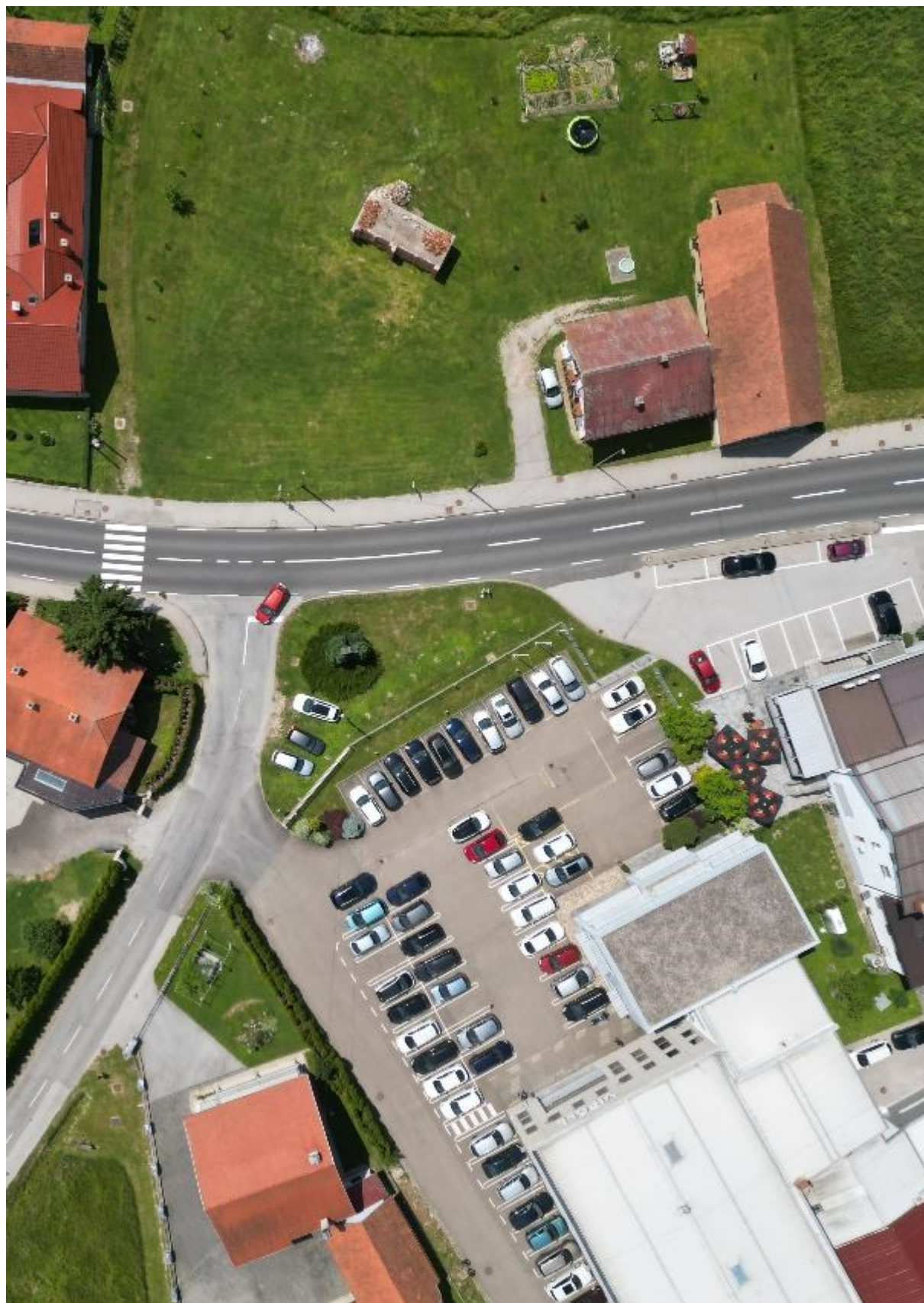
REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

Kazalo

Sodoben prometni sistem je naša razvojna priložnost	2
Prednosti celostnega pogleda na promet	6
Stičišče varnih poti za zdrave ljudi.....	8
Dosežki, izzivi in priložnosti urejanja prometa	12
Aktivnosti za doseganje zastavljenih ciljev	18
Prvi steber: Uveljavljanje celostnega načrtovanja prometa	20
Drugi steber: Zagotavljanje pogojev za hojo	26
Tretji steber: Dopolnjevanje povezav za kolesarjenje.....	32
Četrty steber: Krepitev javnega prevoza	36
Peti steber: Upravljanje motoriziranega prometa	40
Zaveze, ki uresničujejo vizijo	44



PROCES PRIPRAVE IN NAMEN DOKUMENTA

Sodoben prometni sistem je naša razvojna priložnost

Celostno načrtovanje prometa izhaja iz dobrih praks mnogih evropskih mest, ki uspešno uresničujejo njegova načela. V Križevcih že imamo izkušnjo s celovitim pristopom reševanja prometnih izzivov, ki nadgrajuje obstoječo prakso z zagotavljanjem dostopnosti z različnimi prometnimi načini, ne zgolj z avtomobili. Ima merljive koristi in dodano vrednost, zaradi katerih vedno več občin prepozna prednosti njegove uporabe v lokalnem okolju.

Ključni korak k celostnemu prometnemu načrtovanju na lokalni ravni je priprava občinske celostne prometne strategije (OCPS), ki jo v naši občini pripravljamo drugič. Gre za strateški dokument, s katerim smo opredelili učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki nam bodo pomagali uresničiti celostne spremembe in posledično vplivali na boljšo kakovost bivanja. Strategija opredeljuje številne vsebine: od dolgoročne vizije in ciljev razvoja prometa v občini ter politike načrtovanja prometnih ureditev do akcijskega načrta za sedemletno obdobje.

OZADJE

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

V Križevcih smo svojo prvo OCPS sprejeli leta 2019, spomladi 2024 pa pričeli z izdelavo druge generacije strategije za obdobje 2025–2032. Nova OCPS je nastajala na osnovi rezultatov predhodne strategije in več kot desetletnih izkušnjah izvajalcev z OCPS v Sloveniji. Nova znanja in izkušnje so prinesli sveže pristope in bolj ambiciozno ukvarjanje s tem področjem, ki se odraža tudi v tem dokumentu. Pristojno ministrstvo je tokrat za podporo pripravi in izvajanju OCPS pripravilo celovit program, ki za občine s strategijo vključuje tudi pridobivanje sredstev za izvedbo opredeljenih ukrepov.

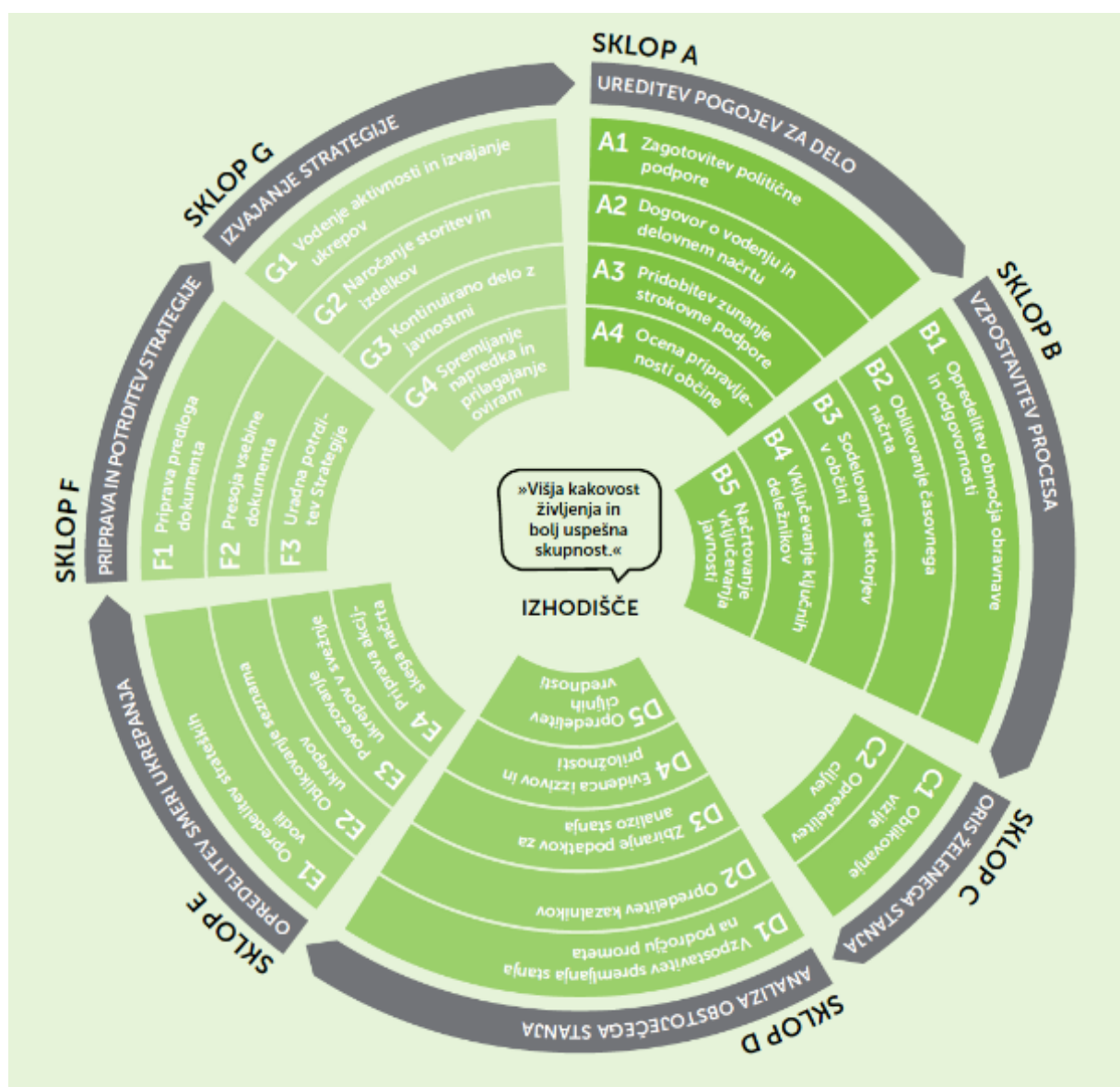
Razlog, da smo se odločili za skupno pripravo OCPS s sosednjimi občinami, je, da se veliko poti ne konča (niti ne začne) znotraj meja občine, zato je pri pripravi OCPS smiselno upoštevati širše območje in čezmejne prometne tokove. Skupna priprava OCPS štirih sosednjih občin je ob tem okrepila njihovo sodelovanje in bodoče usklajevanje o zadevah skupnega interesa (denimo financiranje ukrepov, javni prevoz, skupne pobude, infrastruktura in podobno). To bo kmalu nadgrajeno v sodelovanju pri pripravi prve regionalne celostne prometne strategije.

PROCES PRIPRAVE

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

Priprava strategije je obsegala naslednjih sedem sklopov aktivnosti:

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



Slika 1: Sedem sklopov aktivnosti priprave občinske celostne prometne strategije

Pri novi generaciji OCPS v Sloveniji je velik poudarek na spremljanju stanja na področju prometa. To omogoča občini razumevanje obsega prometnih izzivov in na podlagi teh sprejemanje učinkovitih ukrepov ter vrednotenje izvajanja strategije in učinkov njenih ukrepov. Sistematično spremljanje in vrednotenje stanja in razvoja z izbranimi kazalniki povečuje učinkovitost procesa načrtovanja in izvajanja ukrepov, pomaga optimizirati rabo virov ter zagotavlja dokazila za prihodnje načrtovanje. Zato smo najprej opredelili kazalnike in pripravili *Načrt spremljanja kazalnikov*. Na tej osnovi smo izdelali analizo stanja, v kateri smo zbrali podatke, pregledali teren, dokumente in projekte, opravili intervjuje s ključnimi deležniki ter anketirali prebivalce.

Priprava OCPS v veliki meri temelji na intenzivnem sodelovanju z javnostmi, kar krepi civilno družbo in lokalno politično kulturo. Z vključevanjem javnosti ustvarimo pozitivno klimo, hkrati pa bistveno povečamo kakovost, uspešnost, stroškovno učinkovitost, transparentnost, sprejetost in legitimnost celostnega prometnega načrtovanja. Vse ključne segmente javnosti smo vključevali skozi celoten proces priprave OCPS, zato smo pripravili poseben *Načrt vključevanja javnosti*. V okviru analize stanja in izbire ukrepov smo izvedli številne intervjuje in delavnice z glavnimi deležniki na področju prometa v občini ter s splošno javnostjo. Ključni deležniki so sodelovali tudi na delavnici za oblikovanje vizije in ciljev, rezultati slednje pa so bili pozneje preverjeni še s širšo javnostjo. Širšo javnost smo v pripravo strategije vključili z anketo in javno razpravo ter delavnico, o samem procesu priprave pa smo jih obveščali z razstavo o viziji in izhodiščih OCPS ter z več sporočili za javnost.

Proces priprave in izdelavo zaključnega dokumenta OCPS je spremljal in presojal neodvisen strokovnjak, ki ga je imenovalo pristojno ministrstvo. Končni dokument je bil predstavljen, obravnavan in sprejet na občinskem svetu. To zagotavlja intenzivnejše izvajanje strategije in ukrepov, saj z njim dokument postane pravno zavezujoč. Splošni javnosti in ključnim deležnikom bo končna strategija predstavljena po različnih komunikacijskih poteh.

ČASOVNI HORIZONT

Strategija obravnava več časovnih horizontov razvoja prometa. V izhodiščih postavlja dolgoročno vizijo razvoja prometa do leta 2050. Akcijski načrt, zapisan v poglavju *Zaveze, ki uresničujejo vizijo*, podaja ukrepe v sedemletnem obdobju do konca leta 2032. Znotraj tega obdobja so opredeljene tudi ciljne vrednosti strateških ciljev in strateških vodil OCPS. Po sedmih letih je predvidena prenova oziroma priprava nove strategije.

OBMOČJE OBRAVNAVE

Območje obravnave OCPS sta prostor in prometni sistem celotne Občine Križevci. Regionalni prometni tokovi niso osrednja tema strategije, vendar jih dokument ne zanemarja. V strategijo smo vključili prepoznane povezave in sinergije s sosednjimi občinami ter s širšo regijo.

STRUKTURA DOKUMENTA

Dokument sledi priporočilom nacionalnih smernic z naslednjo strukturo: vizija razvoja prometnega sistema, strateški cilji, analiza stanja ter stebri, ki obravnavajo strateška vodila, ambicije in ključna področja ukrepanja za posamezne potovalne načine. Ključni del dokumenta predstavlja akcijski načrt, ki opredeljuje kratkoročne ukrepe za naslednjih sedem let s časovnimi roki, odgovornimi nosilci in ocenjeno vrednostjo izvedbe.



CELOVITO NAČRTOVANJE PROMETA

Prednosti celostnega pogleda na promet

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

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

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

Boljša kakovost bivanja

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

Pozitivni učinki na okolje in zdravje

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

Izboljšana prometna varnost

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

Izboljšana dostopnost

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

Izboljšana podoba občine

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

Odločitve, ki jih javnost podpira

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

Učinkovito naslavljanje obveznosti

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



VIZIJA ZA DRUGAČNO PRIHODNOST

Stičišče varnih poti za zdrave ljudi

Vizijo in cilje razvoja prometa v Občini Križevci smo oblikovali skupaj s številnimi lokalnimi deležniki. Izhodišči za diskusijo sta bili obstoječa OCPS in nabor obveznih nacionalnih ciljev. Zapis vizije je bil nato preverjen v splošni javnosti in potrjen z anketo med prebivalci. Ustreznost vizije in ciljev je bila preverjena tudi z izborom vrednot širše javnosti, ki dopolnjujejo in hkrati podpirajo vizijo. Vrednote so bile tudi ključ za razvrščanje strateških ciljev.

VIZIJA IN VREDNOTE

»Občina Križevci bo do leta 2050 postala stičišče varnih in urejenih občinskih poti – prostor, kjer se križajo poti ljudi, idej in trajnostne mobilnosti. S spodbujanjem varnega in zdravega načina gibanja bomo ustvarjali skupnost, kjer je vsak udeleženec v prometu spoštovan, povezan in v gibanju.«

Vizija občine Križevci v ospredje postavlja aktiven življenjski slog in zdravje občanov ter obiskovalcev občine, na katerih bo občina gradila prometni sistem prihodnosti. V ospredju je vzpostavitev kakovostne in ločene mreže povezav za kolesarjenje in hojo ter druge oblike aktivne mobilnosti znotraj občine in širše v povezavi do sosednjih občin. Nadalje se bo zagotavljala večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa s poudarkom na urejanju varnih poti za hojo in kolesarjenje v šolo in na delo. Izboljšana bo varnost kolesarjev, uvedli se bodo celoviti ukrepi umirjanja avtomobilskega prometa. Tretji poudarek vizije je namenjen spodbujanju gibanja v skupnosti, kar bo podpiralo zdrav življenjski slog in prispevalo k bolj zdravim in aktivnim prebivalcem. Na ta način se bo občina prepoznavno razlikovala kot destinacija, ki skrbi za zdravje in varnost prebivalcev ter obiskovalcev.

VREDNOTE

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

- Enostaven dostop do pomembnih ustanov.
- Varnost pešcev in kolesarjev.
- Varnost otrok.
- Kakovost bivanja v občini.
- Ustreznost prometnih ureditev za vse uporabnike.

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

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

Po pomembnosti razvrščeni strateški cilji so:

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

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

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

CILJ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila vseh prometnih nesreč za 20 % do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	17 (2020–2022)	13 (2029–2031)
		Nič prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	0,7 (2020–2022)	0 (2029–2031)
		Nič prometnih nesreč s hudo poškodovanimi udeleženci do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	0,3 (2020–2022)	0 (2029–2031)
		Zmanjšanje števila prometnih nesreč z lažje poškodovanimi udeleženci na največ 3 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	5 (2020–2022)	3 (2029–2031)
		Nič prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci, do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	0,3 (2020–2022)	0 (2029–2031)
		Zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji, na največ 0,3 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	1 (2020–2022)	0,3 (2029–2031)
	Hitrost motornega prometa	Zmanjšanje števila prekorajitev hitrosti v naseljih za 30 % do leta 2032	<i>Podatki so še v pridobivanju, vrednosti bodo opredeljene do konca leta 2025</i>	
	Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo peš ali s kolesom in brez spremstva odraslih, za 30 % do leta 2032	7 % (2024)	9 % (2031)
Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež delovnih migrantov v druge občine	Zmanjšanje deleža delovnih migrantov v druge občine, ki niso sosednje, za 10 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2023)	39 % (2023)	35 % (2031)
Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 7 % do leta 2032	43 % (2024)	40 % (2031)
	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo sami v avtomobilih, za 7 % do leta 2032	84 % (2024)	78 % (2031)
Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Dostopnost prebivalcev do JPP	Povečanje deleža prebivalcev s primerno dostopnostjo do JPP za 10 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	25,6 % (2024)	28 % (2031)
Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa	Povečanje povprečne ocene zadovoljstva za petino ocene do leta 2031	3,0 (2024)	3,2 (2031)

CILJ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža pešcev na glavnih prometnicah v občini za 100 % do leta 2031 (glede na stanje leta 2024)	1 % (2024)	2 % (2031)
		Povečanje deleža kolesarjev na glavnih prometnicah v občini za 100 % do leta 2031 (glede na stanje leta 2024)	1 % (2024)	2 % (2031)
Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Zmanjšanje deleža potnikov v osebnih avtomobilih na glavnih prometnicah v občini za 5 % do leta 2032	78 % (2024)	74 % (2031)





STANJE PROMETA V OBČINI KRIŽEVCI

Dosežki, izzivi in priložnosti urejanja prometa

Uvodni koraki priprave OCPS so pokazali, da smo dosegli že kar nekaj izboljšav za bolj trajnosten promet. Dosegli smo nekatere pomembne rezultate, kar je dobra spodbuda, da k celostnemu načrtovanju prometa v prihodnje pristopimo še bolj ambiciozno. Analiza stanja je pokazala, da se še vedno soočamo z nekaterimi izzivi, ki zahtevajo celovito obravnavo in nadaljevanje izvajanja že začelih aktivnosti prve strategije. V pogovorih z deležniki in prebivalci so se jasno izrisale tudi naše vrednote na področju prometa ter pripravljenost na spremembe. Priložnosti za spremembe kaže vrsta lastnosti in primerjalnih prednosti, s katerimi bomo lažje dosegli zastavljene cilje ter premagali ugotovljene izzive.

DOSEŽKI

1. Močna politična podpora prometni strategiji in spremembam dostopnosti

V Občini Križevci smo se odločili aktivno delovati na področju celostnega prometnega načrtovanja že v letu 2019, ko smo kot ena izmed najmanjših občin v Sloveniji pristopili k pripravi prve tovrstne strategije. Po sprejemu na občinskem svetu smo takoj pričeli aktivno izvajati ukrepe. Pri tem smo bili deležni podpore vodstva občine. Politična podpora se je ohranila tudi med pripravo druge generacije dokumenta, kar je odličen temelj za prihodnje aktivnosti, vključno z investicijami.

2. Zadovoljstvo prebivalcev s prometom v občini

Podatki o splošnem zadovoljstvu s prometom v občini, ki smo jih pridobili z anketo med prebivalci, kažejo na veliko zadovoljstvo občanov. 80 % jih stanje ocenjuje kot dobro, še 10 % jih meni, da je stanje zelo dobro. Le 10 % prebivalcev je nezadovoljnih – 8 % jih ocenjuje stanje kot slabo, zgolj 2 % pa kot zelo slabo. K takšnemu rezultatu so prispevale tudi aktivnosti prve OCPS, saj so rezultati izvedenih ukrepov jasno prepoznavni v prostoru. Pozitivna splošna ocena zadovoljstva s prometom se odraža tudi v ocenah posameznih področij urejanja prometa. Izmed petnajstih različnih področij jih je bilo kar šest ocenjenih kot zelo dobro urejenih z več kot 75 % pozitivnih ocen. Ta področja so prometna varnost, prometna signalizacija, varne šolske poti, območja za pešce in trgi, pločniki in površine za pešce ter ceste na splošno.

3. Nove površine za hojo in kolesarjenje

V občini smo v zadnjih letih v skladu s prvo OCPS pridobili tudi številne nove prostorske in prometne ureditve. Prostor pred občinsko stavbo smo temeljito preuredili ter s tem pridobili večjo novo javno odprto površino v samem središču občine. Preureditev obsega trg in povezovalne poti, zasaditev, postavitve urbane opreme in sanacijo parkirišč. Preureditve je bila deležna tudi okolica osnovne šole, kjer smo vzpostavili pas za pešce ob vozišču in uredili motorni promet pred šolo. S tem smo prispevali k izboljšanju varnosti otrok.

Največ novosti pa je bilo na področju kolesarske infrastrukture, ne zaostaja niti obseg novih ureditev za hojo. Od leta 2019 smo izvedli nove kolesarske povezave v skupni dolžini sedem kilometrov. Te potekajo med naselji Boreci in Logarovci ter Lukavci in Ključarovci. Izdelali smo tudi idejno projektno dokumentacijo za še štiri nove odseke. Razmere za hojo smo izboljšali z ureditvijo novih povezav v naselju Ključarovci ter z ureditvijo sprehajalnih poti okoli Gajševskega jezera in okoli gramoznice Boreci. Pripravili smo že projektno dokumentacijo za mešane površine za hojo in kolesarjenje. Te bodo obsegale novo povezavo na relaciji Lukavci–Ključarovci–Logarovci–Kokoriči–Berkovci v skupni dolžini dobrih sedem kilometrov.

4. Ohranjanje osnovne ponudbe javnega potniškega prevoza

Ponudba javnega potniškega prometa v občini omogoča dobro dostopnost za kar 70 % prebivalcev. Dobra četrtina ima na voljo več kot 22 parov voženj dnevno, slaba polovica pa od 8 do 22 parov voženj dnevno. Večina prebivalcev namreč živi na območjih ob glavni prometni povezavi, kjer je pogostost voženj višja. To Občino Križevci primerjalno v Sloveniji uvršča med občine, ki so z javnim prevozom bolje preskrbljene. Iz občine so v manj kot eni uri dostopni Ljutomer, Gornja Radgona, Lendava in Murska Sobota.

5. Učinkovito sodelovanje s sosednjimi občinami

Občina že tradicionalno sodeluje s sosednjimi občinami. Medobčinsko sodelovanje poteka v različnih projektih in aktivnostih skupnega interesa, prav tako je v sodelovanju z njimi pripravila svojo drugo OCPS. Medobčinsko načrtovanje prometa je koristno in smiselno, saj lahko več manjših občin s skupnim načrtovanjem in izvajanjem aktivnosti ter tudi s skupnimi pobudami na državni ravni doseže bistveno več. Občine so se med pripravo OCPS večkrat srečale in razpravljale o projektih, pri katerih je taka izmenjava izredno zaželeno. Sodelovanje na področju prometa bomo v naslednjih letih še okrepili in razširili, saj bomo skupaj pripravljali prvo regionalno celostno prometno strategijo.

IZZIVI

1. Potovalne navade prebivalcev so osredotočene na avtomobil

Prebivalci občine večinski delež poti opravljamo z osebnim avtomobilom, zelo majhen delež pa aktivno s kolesom ali peš ter z javnim prevozom. Osebni avto uporabljamo tudi, ko so naše poti kratke in bi jih lahko razmeroma preprosto opravili peš ali s kolesom. Take potovalne navade škodijo našemu zdravju, saj zmanjšujejo telesno aktivnost v času, ko vse bolj prevladuje sedeč način življenja.

Podatki kažejo, da skozi središče občine 78 % ljudi potuje z osebnim avtomobilom. S šolskimi in drugimi avtobusi jih potuje 13 %, aktivno – peš in s kolesom – pa potujeta le 2 %. Podobne potovalne navade imajo tudi zaposleni. 82 % se jih na delo pripelje samih v avtomobilu, še 7 % je sopotnikov. 82 % teh poti je opravljenih z eno samo osebo v avtomobilu. Praktično nihče ne uporablja javnega prevoza, hodi jih 7 %, kolesarijo pa le 3 %. Prepeljana je tudi večina osnovnošolcev, 46 % z osebnim avtomobilom in 45 % s šolskim prevozom, aktivno v šolo prihaja le 9 % otrok, vendar si želijo sprememb – peš in s kolesom si želita v šolo prihajati kar dve tretjini otrok.

2. Slabšanje kazalnikov zdravja, še posebej pri mladih

Pomurska regija ima že desetletja najslabše zdravstvene kazalce v Sloveniji. Najpogostejši vzroki obolevnosti in umrljivosti so bolezni srca in ožilja ter rakava obolenja, ki predstavljajo vzrok za dve tretjini vseh smrti. Zelo pomemben dejavnik zdravja je tudi življenjski slog, ki je lahko dejavnik tveganja za razvoj omenjenih bolezni in varovalni dejavnik, ki krepi zdravje. Glede na rezultate nacionalne raziskave o dejavnikih tveganja za nenalezljive bolezni pri odraslih prebivalcih Slovenije prebivalci Pomurja izstopajo z nezdravim življenjskim slogom, predvsem na področju prehrane in gibanja. Prav slednje je tesno povezano z dnevno mobilnostjo, saj je mogoče z aktivnim načinom zadostiti tudi dnevnim gibalnim priporočilom zdravstvene stroke.

Zdravstveni kazalci, spremljani na nacionalni ravni, še posebej vzbujajo skrb pri osnovnošolskih otrocih. Ustrezna raven gibalne učinkovitosti je v občini močno pod slovenskim povprečjem. Neustrezno je po drugi strani tudi stanje na področju prekomerne prehranjenosti otrok v istem starostnem razredu. Na tem področju, ki zajema vse predebele in debele otroke, je namreč občina nad slovenskim povprečjem.

3. Pomanjkljiva infrastruktura za hojo in kolesarjenje

Kljub več izboljšavam v zadnjih letih je omrežje za hojo in kolesarjenje še precej pomanjkljivo in nepovezano. Intervjuji z deležniki, rezultati anket in terenski ogledi so pokazali na več težav. Te pomanjkljivosti obsegajo nepovezanost omrežja za hojo in kolesarjenje znotraj naselij, med naselji in do sosednjih občin. Pogosta je tudi neustrezna delitev površin, kjer si aktivna mobilnost deli prostor z motornim prometom. Nekateri ključni cilji poti so slabo dostopni, prav tako pa na njih primanjkuje ustreznih parkirnih mest za kolesa. Primanjkuje tudi prehodov za pešce, celo na ključnih mestih, kolesarske povezave pa pogosto križajo motoriziran promet. Obstoječe površine so pogosto slabe kakovosti in pomanjkljivo osvetljene, vzdrževanje pa nezadostno. Prisotno je tudi zapostavljanje aktivne mobilnosti pri načrtovanju, kjer se prednostno zagotavljajo boljše razmere za avtomobile. Hoja in kolesarjenje sta zato marsikje v občini še neprijetna in ju spremlja občutek ogroženosti zaradi motornega prometa. To pomembno zmanjšuje privlačnost za tovrstno premikanje po dnevnih poteh.

4. Škodljivi vplivi motornega prometa

Razmere v občini zaznamujeta hitra rast motorizacije in vse večji delež uporabe avtomobila. V Občini Križevci je stopnja motorizacije presegla državno povprečje leta 2019, evropsko povprečje pa že leto pred tem. Leta 2023 je bilo v občini 587 avtomobilov na 1.000 prebivalcev (v Sloveniji istega leta 579). Negativne posledice teh trendov se zato kažejo na različnih področjih. Najbolj očitna posledica obstoječih razmer je ogrožena prometna varnost, ki izhaja iz kombinacije neurejenih pločnikov in prehodov za pešce ter prevelike hitrosti in gostote motornega prometa. K tem težavam pomembno prispevamo tudi sami, ko avtomobil uporabljamo tudi za kratke razdalje. Tak način mobilnosti ne vpliva negativno le na varnost, temveč z zmanjševanjem telesne aktivnosti tudi na naše zdravje. Kakovost bivanja prebivalcev ob prometnih cestah dodatno zmanjšujeta hrup in slabša kakovost zraka.

5. Pomanjkljivo spremljanje razvoja prometa

Zbiranje podatkov o trendih na področju prometa omogoča spremljanje učinkovitosti obstoječih ukrepov in predvidevanje morebitnih izzivov. V občini stanja prometa še ne spremljamo načrtno, zato je vpogled v potovalne navade prebivalcev ter v učinke investicij in ukrepov slab. Pri načrtovanju novih ukrepov se zato soočamo z oteženim spremljanjem učinkov in sprememb, težje tudi prenašamo izkušnje z izvajanjem ukrepov in aktivnosti na oblikovanje in uvajanje bodočih ukrepov. Ena pomembnejših nalog OCPS je, da tak sistem vzpostavi in z njim omogoči spremljanje razvoja prometa ter učinkovitost strategije.

PRILOŽNOSTI

1. Prednosti majhne občine

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

Majhnost lahko nadomestimo tudi s povezovanjem s sosednjimi občinami in širše v regiji. Sodelovanje s sosednjimi občinami smo okrepili s sočasno pripravo tega dokumenta, za nas druge generacije OCPS. Sodelovanje z občinami v regiji bomo nadgradili s skupno pripravo regionalne celostne prometne strategije.

2. Nove poti za hojo in kolesarjenje

Analiza stanja je na podlagi različnih virov pokazala, da bi z izboljšanjem povezanosti, varnosti in urejenosti povezav hoja in kolesarjenje lahko prevzela bistveno večji delež vsakodnevnih poti v občini. Velik potencial za spremembo potovalnih navad in hkrati za razvoj turizma ponuja tudi razvoj

sprehajalnih in kolesarskih poti, namenjenih dnevni mobilnosti prebivalcev in rekreaciji prebivalcev ter vse večjega števila obiskovalcev. Omrežje sprehajalnih in kolesarskih poti v občini smo že okrepili, turisti jih že prepoznavajo kot prednost naše destinacije, a to je šele začetek. Ta potencial bomo nadgradili z nadaljnjim razvojem omrežja varnih, ločenih in prijetnih sprehajalnih in kolesarskih povezav znotraj naselij, med ključnimi točkami v občini ter tudi do okoliških turističnih in drugih pomembnih lokacij.

3. Učenje na pozitivnih izkušnjah

Priprava in izvajanje naše prve OCPS z ukrepi za spodbujanje hoje, kolesarjenja in rabe javnega prevoza, pa tudi večletne izkušnje aktivnega sodelovanja v okviru Evropskega tedna mobilnosti so nam prinesli dragocena znanja in izkušnje s celostnim prometnim načrtovanjem. Evropski teden mobilnosti vsako leto v septembru združuje že več kot polovico slovenskih občin pri izvajanju aktivnosti na področju trajnostne mobilnosti. Občine so v tem času aktivne pri načrtovanju in izvajanju začasnih ter trajnih ukrepov za posamezniku bolj prijazne prometne razmere. Z aktivnim sodelovanjem je občina že okrepila razumevanje tematike in spremljanje trendov na tem področju. Priprava in izvajanje prve OCPS sta nadgradila te aktivnosti, zato bomo te izkušnje izkoristili in nadgradili tudi pri izvajanju nove strategije.

4. Izkoriščanje potenciala kratkih poti

Z intenzivno rastjo števila avtomobilov in enostavnim parkiranjem se mnogi ne zavedamo, da lahko večino kratkih poti opravimo brez avtomobila. Naša skupna naloga je, da se tega potenciala spet zavemo. Občina Križevci je pretežno ravninska, zato so glavni cilji poti v občini v tem smislu enostavno dostopni. Cilji v središču občine so med seboj oddaljeni do 10 minut hoje. Celotna območja ostalih naselij in večinoma tudi naselja so med seboj dostopna v 15 minutah ali manj. To pomeni, da lahko z zagotavljanjem primerne infrastrukture hoja postane pomemben način premikanja velikega deleža prebivalcev občine za večino dnevnih poti, še večji potencial pa ima glede na razdalje kolesarjenje. S kolesom so v 15 minutah namreč dostopna tudi številna naselja v sosednjih občinah.

5. Dostop do sredstev za izvajanje ukrepov

Z razvojem OCPS bodo občini tudi v prihodnje zagotovljene možnosti dostopa do nacionalnih in evropskih virov. Pristojno državno ministrstvo že omogoča kontinuirano podporo občinam pri izvajanju ukrepov OCPS, s prometom na lokalni ravni se intenzivneje ukvarja tudi Evropska unija. To omogoča vse boljši dostop do znanj, informacij, izkušenj in sredstev za trajnostno načrtovanje prometa. Izkušnje z evropskimi projekti na področju prometa hkrati kažejo na velik pomen in potencial evropskih iniciativ pri doseganju trajnostnega prometa v občinah. Občina bo izkoristila tudi potenciale, ki jih prinaša sodelovanje v projektih na področju celostnega prometnega načrtovanja. V naslednjih letih se bo zato aktivno vključevala v konzorcije nacionalnih in evropskih projektov na temo trajnostne, aktivne in zelene mobilnosti.





PET STRATEŠKIH STEBROV

Aktivnosti za doseganje zastavljenih ciljev

Občinska celostna prometna strategija Občine Križevci 2025–2032 opredeljuje pet področij ukrepanja za nadaljevanje uresničevanja sodobnega in učinkovito organiziranega prometa v občini. Ta področja se med seboj povezujejo in na mnogih ravneh dopolnjujejo. Osredotočajo se na ukrepe, ki presegajo tradicionalno gradnjo infrastrukture in so pogosto upravljavski ali organizacijski. Izpostavljeni so ukrepi, ki so manj obremenjujoči za okolje in zagotavljajo večjo učinkovitost ter dostopnost prometnega sistema, s tem pa večjo kakovost življenja v občini.

Strateški stebri prometne strategije so:

1. Uveljavljanje celostnega načrtovanja prometa
2. Zagotavljanje pogojev za hojo
3. Dopolnjevanje povezav za kolesarjenje
4. Krepitev javnega prevoza
5. Upravljanje motoriziranega prometa



PET STRATEŠKIH STEBROV

Prvi steber: Uveljavljanje celostnega načrtovanja prometa

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

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

V tem stebru bomo obravnavali izzive, povezane z načrtovanjem prometa v občini ter z nadaljnjim uveljavljanjem celostnega prometnega načrtovanja za doseganje bolj načrtnega, uravnoveženega in celovitega ukrepanja, ki ne bo več prekomerno krepilo avtomobilnosti. V ta namen in za reševanje drugih skupnih izzivov bomo tudi okrepili sodelovanje s sosednjimi občinami in regijo ter se vključevali v nacionalne in evropske projekte na to temo.

V občini se v preteklosti ni sistematično spremljalo področja prometa, potovalnih navad prebivalcev ter učinkov investicij in ukrepov na področju prometa. Z novo generacijo OCPS se bomo tega izziva lotili. Poleg obveznih kazalnikov učinka ter izvedbe strategije bomo spremljali tudi nekaj dodatnih kazalnikov ter poskrbeli za redno objavljane rezultate.

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Eden najpomembnejših dosežkov zadnjih let je vzpostavitev in ohranjanje politične podpore OCPS. Ta je veliko doprinesla k uspešnosti izvajanja prve generacije strategije ter je bila odličen okvir med pripravo druge generacije. Politična podpora daje dokumentu pomembno legitimnost ter zagotavlja, da bo izvajanje akcijskega načrta med prednostnimi nalogami občinske uprave.

Hkrati je proces prenove strategije ponovno pokazal visoko vključenost in pripravljenost sodelovanja večine akterjev na področju prometa v občini ter njihovo seznanjenost s principi celostnega prometnega načrtovanja. Vse bolj se kaže tudi večja celovitost ukvarjanja s prometom ter podpora splošne javnosti. Vključevanje javnosti v odločitve o prometu bomo v prihodnjih letih še okrepili, pri čemer se bomo osredotočili na okrepitev aktivnosti v okviru Evropskega tedna aktivnosti. S temi aktivnostmi bomo zagotovili nadaljnjo podporo in uspešno izvajanje strategije v naslednjih letih.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

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

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

SPREMLJANJE NAPREDKA

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

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

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Zmanjšanje deleža potnikov v osebnih avtomobilih na glavnih prometnicah v občini za 5 % do leta 2032	78 % (2024)	74 % (2031)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 7 % do leta 2032	43 % (2024)	40 % (2031)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo sami v avtomobilih, za 7 % do leta 2032	84 % (2024)	78 % (2031)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila vseh prometnih nesreč za 20 % do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	17 (2020–2022)	13 (2029–2031)
Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa	Nič prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	0,7 (2020–2022)	0 (2029–2031)

SVEŽNJI UKREPOV

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

Strateško celostno prometno načrtovanje

Z izdelavo druge generacije OCPS Občina Križevci nadaljuje uveljavljanje celostnega pristopa k načrtovanju prometa v občini. Za tak pristop je značilno, da prometne izzive obravnava celovito (poskrbi za vse udeležence v prometu, prioritarno za najbolj ranljive) na različnih upravnih ravneh (občinska in regionalna) ter da vključuje tudi redno spremljanje in vrednotenje izvajanja strategije in njeno prenovo vsakih sedem let.

Občina bo dodatno podporo izvajanju ter krepitvi znanj in izmenjavi izkušenj na področju celostnega načrtovanja prometa iskala preko vključevanja v nacionalne in evropske projekte na temo trajnostnega prometa. Skladno z razpoložljivimi razpisi bo občina poskrbela za vsaj eno prijavo na tovrsten projekt v obdobju treh let.

Za učinkovito izvajanje strategije je pomembno še, da se zagotovi redno vključevanje ukrepov iz akcijskega načrta v vsakoletni proračun. V naslednjih letih je posledično predvideno tudi postopno prestrukturiranje proračuna, ki bo v končni obliki zagotavljal uravnotežene deleže investicij v vse potovalne načine in povečan delež sredstev, namenjen izvedbi mehkih ukrepov. Da bo izvajanje OCPS učinkovito, je predvideno imenovanje odgovorne osebe ali telesa, ki bo skrbelo za spremljanje in usmerjanje ukrepov. To pomeni, da bo določen koordinator OCPS, ki bo imel nalogo redno spremljati izvajanje ukrepov, usklajevati različne deležnike ter pripravljati letna poročila o napredku. Njegov mandat bo podaljšán do konca leta 2032, kar zagotavlja kontinuiteto in dosledno izvajanje strategije.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Izdelava in prenova OCPS.

- Imenovanje in delovanje odgovornih oseb za izvajanje, objavo in spremljanje učinkov OCPS.
- Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE.
- Zagotovitev izvajanja OCPS z rednim vključevanjem ukrepov v vsakoletni proračun.
- Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi RCPS.
- Aktivno vključevanje v nacionalne in evropske projekte na temo trajnostne, aktivne in zelene mobilnosti.

Celoviti ukrepi

Poglavitna značilnost celovitih ukrepov je, da sočasno urejajo razmere za več področij prometa oziroma potovalnih načinov, kar jih zaradi sinergij in celostnega pristopa uvršča med najučinkovitejše ukrepe upravljanja prometa. Mednje spadajo predvsem vzpostavljane območij prijaznega prometa, mobilnostni načrti ter uravnotežena obravnava vseh potovalnih načinov pri pripravi projektnih nalog in nadzoru nad izvedbo prometne infrastrukture. Občina bo pristopila k izvajanju več celovitih ukrepov.

Za zagotavljanje finančne podpore pri izvajanju teh ukrepov bo občina pripravljala projektno dokumentacijo, ki ji bo omogočila kandidiranje na državnih razpisih za sofinanciranje. Trenutno ministrstvo financira predvsem projekte umirjanja prometa, zato bo poudarek na zmanjševanju hitrosti in izboljšanju prometne varnosti na državnih cestah skozi naselja. Občina bo pripravljena tudi na prihodnje razpise za financiranje izboljšav kolesarske infrastrukture in površin za hojo, saj se pričakuje, da bodo te vsebine kmalu upravičene do sofinanciranja.

Posebno pozornost bo občina v naslednjih letih namenila ureditvam na območju osnovne šole in vrtca. V okviru izvajanja prve OCPS so bili na tem območju že izvedeni nekateri elementi umirjanja prometa in ureditev območja za izstop otrok. V letu 2025 je predvidena izgradnja intervencijske poti. V nadaljevanju bodo proučene možnosti za nadgradnjo izvedenih ureditev z izboljšanjem varnosti na križišču dostopne poti do šole in glavne ceste in na sami dostopni cesti. Izboljšane ali vzpostavljene bodo tudi varne povezave za prihod otrok v šolo peš in s kolesom iz posameznih območij naselja Križevci in iz sosednjih bližnjih naselij. Namen teh povezav bo zagotavljanje varnih in prijetnih šolskih poti, ki bodo omogočale in vzpodbujale tako aktivne prihode v šolo, vrtec in na delo kot tudi popoldansko rekreacijo.

Predvidena je nadgradnja povezave med Parkom doživetij in naseljem Križevci s prioriteto obravnavo hoje in kolesarjenja ter umirjanjem motornega prometa. Preurejeno bo območje pri Gostilni Zorko, kjer danes manjka prehod za pešce in kolesarje čez državno cesto proti Veržetu, jasno bodo opredeljene tudi površine za hojo in kolesarjenje v smeri centra Križevcev, do obeh bližnjih avtobusnih postajališč in do Parka doživetij ter drugih športno-rekreativnih površin v bližini.

Občina bo pristopila k celoviti pripravi projektnih nalog in nadzoru izvedbe prometne infrastrukture z uravnoteženo obravnavo vseh potovalnih načinov. Namen takšnega pristopa k upravljanju projektov bo zagotavljanje kakovostnih pogojev za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza pri načrtovanju in izvajanju ureditev za cestni motorni promet in namenskih ureditev za posamezne potovalne načine. Nadalje bo občina skrbela tudi za celovitost izvedb v prostoru ter dajala prednost izvajanju celotnih povezav pred delnimi obnovami krajših odsekov.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Priprava projektne dokumentacije za državne razpise izvajanja OCPS.
- Preureditev območja šole in vrtca ter zaledja v območje umirjenega prometa.
- Ureditev povezav za aktivno mobilnost med naseljem Križevci in Parkom doživetij.
- Celovita priprava projektnih nalog in nadzor izvedbe prometne infrastrukture z uravnoteženo obravnavo vseh potovalnih načinov.

Spremljanje in vrednotenje učinkov

Za uspešno izvajanje spremljanja in vrednotenja bo poskrbljeno s sistemom rednega zbiranja podatkov ter spremljanja in vrednotenja izbranih kazalnikov prometa v občini. Sistem je opredeljen v Načrtu spremljanja kazalnikov, ki je nastal kot sestavni del procesa priprave strategije. Za zbiranje podatkov obveznih nacionalnih kazalnikov bodo uporabljene metode, skladne z zahtevami na nacionalni ravni, za dodatne kazalnike pa bodo podatki pridobljeni iz javno dostopnih baz. Rednemu letnemu zbiranju podatkov bo sledilo poročanje pristojnemu ministrstvu.

Za izvajanje rednega štetja prometa bo občina zagotovila nabavo stalnega števca prometa, kot je bil uporabljen za zajem izhodiščnega stanja. Štetje bo potekalo v skladu z Načrtom spremljanja kazalnikov. Podatki bodo zbrani in po potrebi redno objavljeni. S takšnim pristopom bo hkrati zagotovljena tudi transparentnost prometnega načrtovanja.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

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

Vključevanje javnosti in promocija dosežkov

Občina bo okrepila aktivnosti sodelovanja s splošno in zainteresiranimi javnostmi. Redno bo izvajala srečanja in delavnice ob načrtovanju večjih ukrepov ter promocijske, ozaveševalne in izobraževalne aktivnosti o trajnostni mobilnosti za vse stebre strategije ter podrobneje ob izvajanju posameznih ukrepov. Komunikacija z zainteresirano javnostjo bo potekala na vaških odborih in odborih občinskega sveta, s splošno javnostjo pa z objavami na občinski spletni strani, družbenih omrežjih ter občasno tudi po lokalnem radiu in televiziji ter drugih lokalnih spletnih mestih.

Ključne aktivnosti za promocijo izvajanja OCPS ter dosežkov na področju trajnostne mobilnosti se bodo odvijale v okviru vsakoletnega Evropskega tedna mobilnosti, ki bo predstavljal osrednjo občinsko aktivnost za to področje. Izstopajoče dosežke in inovativne rešitve bo občina redno promovirala tako na lokalni ravni kot širše. Pomembna tema komunikacije bo ozaveščanje o prometni varnosti. V tem okviru bodo tudi v bodoče potekale delavnice za mlade v šoli, ena od pomembnih prihodnjih tematik pa bo izpopolnjevanje znanja in veščin na področju kolesarjenja.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

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





PET STRATEŠKIH STEBROV

Drugi steber: Zagotavljanje pogojev za hojo

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

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

Osrednji izziv na področju hoje je njena podrejenost cestnemu motornemu prometu v načrtovalskih procesih in posledično v prostoru. Tudi prebivalci v hoji le redko prepoznavajo način za opravljanje vsakodnevnih poti. Ne zavedajo se kratkih razdalj in ugodnih vplivov hoje na splošno zdravje in počutje, delovno učinkovitost in okolje. Delež poti v občini, opravljenih peš, je zanemarljiv, in to kljub dejstvu, da so razdalje med cilji poti pogosto krajše od dveh kilometrov, kar je za hojo optimalno.

Nepovezanost povezav za hojo se kaže v pomanjkanju logičnih, varnih in najkrajših povezav do ključnih ciljev poti. To zmanjšuje varnost in privlačnost hoje. Izziv predstavlja tudi zastarel Načrt varnih šolskih poti. Navedene pomanjkljivosti še posebej ogrožajo hojo gibalno oviranim osebam. Mednje ne sodijo le invalidi, ampak tudi starejši prebivalci, družine z majhnimi otroki in osebe z začasnimi poškodbami.

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

V zadnjih letih je občina že izvedla pomembne ukrepe za izboljšanje pogojev za hojo – izboljšanih ali na novo urejenih je bilo več javnih odprtih površin, povezav za hojo in sprehajalnih poti. S tem so se v zadnjih letih izboljšale tudi razmere na področjih turizma in rekreacije.

Občina bo v naslednjih letih začeto delo nadgrajevala in bo sistematično načrtovala in dopolnjevala omrežje povezav za hojo v vseh naseljih v občini. Izboljšave bodo še posebej osredotočene na urejanje varnih poti v šolo in urejanje javnih odprtih površin. To so osrednji deli naselij, kjer je potencial za hojo zaradi kratkih razdalj in dnevnih obveznosti ter opravkov prebivalcev in obiskovalcev največji. V ta prizadevanja bo vključena tudi ena od pomembnejših priložnosti občine na področju hoje, to je izboljšanje podpore otrokom pri krepitvi njihove samostojnosti in izgradnji trajnostnih potovalnih vzorcev.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

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

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

SPREMLJANJE NAPREDKA

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

Preglednica 3: Kazalnika spremljanja učinkovitosti strategije na področju hoje

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža pešcev na glavnih prometnicah v občini za 100 % do leta 2031 (glede na stanje leta 2024)	1 % (2024)	2 % (2031)
Število in tipi prometnih nesreč	Nič prometnih nesreč, v katerih so udeleženi pešci, do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	0,3 (2020–2022)	0 (2029–2031)

SVEŽNJI UKREPOV

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

Celovito načrtovanje na področju hoje

Hoja predstavlja temelj trajnostnega prometa v občini Križevci, saj omogoča neposredno dostopnost do ključnih ciljev poti in prispeva k zdravemu življenjskemu slogu prebivalcev. Kljub temu je trenutna infrastruktura za pešce pomanjkljiva, saj se sooča z izzivi, kot so nepovezanost omrežja, mešanje prometa, slaba izvedba in pomanjkanje vzdrževanja. Pogosto je hoja zapostavljena v načrtovalnih procesih, kar vodi v neambiciozne rešitve in nezadostno prilagojene površine za pešce.

Kljub obstoječim težavam ima občina velik potencial za povečanje uporabe hoje pri vsakodnevnih poteh. Številni šolarji in prebivalci bi se pogosteje odločali za hojo, če bi bile poti varnejše in bolj urejene. To kaže na nujnost sistematičnih izboljšav infrastrukture, ki bi bistveno izboljšale razmere za hojo ter jo s tem naredile privlačnejšo in dostopnejšo za poti znotraj naselij v občini.

Predlagane rešitve vključujejo preurejanje obstoječih prometnih površin v prid pešcem, zagotavljanje dostopnosti za gibalno ovirane osebe ter ureditev neprekinjenih, širokih in osvetljenih pešpoti. Poseben poudarek bo na umirjanju prometa, zagotavljanju senčenih površin in namestitvi kakovostne urbane opreme, kot so klopi in informativne table.

V okviru celovitega pristopa k izboljšanju razmer za hojo v občini je ključni cilj vzpostavitev kakovostnega, varnega in sklenjenega omrežja pešpoti, pločnikov in povezav, ki bodo spodbujale aktivno mobilnost. Prednostno bodo urejene ključne povezave, ki bodo izboljšale dostopnost in varnost za vse uporabnike, pri čemer bomo posebno pozornost namenili tudi osebam z gibalnimi ovirami.

Prva prednostna naloga je vzpostavitev sklenjenega omrežja pločnikov, pešpoti in povezav za hojo, pri čemer bo poseben poudarek na prilagoditvi pločnikov za gibalno ovirane osebe in izboljšanju obstoječih površin. V ta sklop sodijo načrtovane ureditve pešpoti od Ključarovcev do Berkovcev (2029–2031) ter pločnikov v naseljih Grabe, Logarovci, Kokoriči in Berkovci. Poleg tega bodo izvedene rekonstrukcije in razširitve obstoječih pločnikov, kjer trenutna širina ne omogoča varnega gibanja pešcev. S tem se bo zagotovila večja dostopnost in prijaznost prostora do vseh uporabnikov, še posebej najranljivejših skupin. V letih, ko so predvidene večje investicije, bo izvedena ureditev povprečno 500 metrov novih ali prenovljenih pešpoti. V preostalih letih bodo izvedene manjše intervencije, v povprečju po 50 metrov letno, s čimer bo občina postopoma izboljševala obstoječe povezave in odpravljala kritične točke, kjer trenutno primanjkuje varnih površin za pešce. Te ureditve bodo usmerjene predvsem v dograditev manjkajočih odsekov in izboljšanje infrastrukture tam, kjer je treba

zagotoviti sklenjenost ali povečati varnost hoje.

Obenem bo izvedena ozelenitev in senčenje obstoječih in novih pešpoti, kar bo prispevalo k večji kakovosti bivanja in uporabe prostora skozi vse letne čase.

Pomemben ukrep, ki se navezuje tako na hojo kot na širše načrtovanje prometnih ureditev, je preureditev območja šole in vrtca ter zaledja v območje umirjenega prometa. Ta ukrep je že podrobno opisan v stebru načrtovanja, a je zaradi neposrednega vpliva na hojo vključen tudi na tem mestu. Z umirjanjem prometa in zagotovitvijo ustrezne infrastrukture bo okolica vzgojno-izobraževalnih ustanov postala varnejša za najmlajše pešce in njihove spremljevalce.

Poleg tega je predvidena ureditev ključnih povezav za aktivno mobilnost med naseljem Križevci in Parkom doživetij. Tudi ta ukrep je že obravnavan v stebru načrtovanja, vendar je zaradi njegove pomembnosti za hojo in zagotavljanja dostopnosti omenjen tudi tukaj. S kakovostno urejenimi pešpotmi bo omogočen boljši dostop do rekreacijskih površin in s tem spodbujanje zdravega načina življenja.

V širšem okviru načrtovanja aktivne mobilnosti občina stremi k celoviti izboljšavi omrežja za hojo in k povezovanju tega s kolesarskimi povezavami. Ukrep, ki zajema izdelavo zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje v občini ter njegove navezave v druge občine, je bistven za dolgoročno izboljšanje infrastrukture. Ta ukrep se sicer pojavlja samo v opisu načrtovanja stebra za kolesarjenja in hojo, a je zaradi pomembnosti za izboljšanje razmer za hojo in vzpostavitve bolj ambiciozne in kakovostne infrastrukture ter omrežja izpostavljen kot ukrep za privlačno, varno, sodobno in sklenjeno omrežje tako v okviru načrtov šolskih poti kot pri vzpostavitvi kolesarskega omrežja.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Vzpostavljanje sklenjenega omrežja pločnikov, pešpoti in povezav za hojo.
- Preureditev območja šole in vrtca ter zaledja v območje umirjenega prometa.
- Ureditev povezav za aktivno mobilnost med naseljem Križevci in Parkom doživetij.

Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo

V sklopu zagotavljanja kakovostne infrastrukture za hojo je ključno, da se vzpostavi varno, dostopno in uporabniku prijazno okolje, ki bo spodbujalo aktivno mobilnost ter zagotavljalo udobno in varno gibanje pešcev po celotni občini.

Eden izmed temeljnih ukrepov je redno vzdrževanje obstoječe infrastrukture za pešce, saj le tako lahko zagotovimo dolgoročno kakovost in varnost uporabe. V ta namen je predvidena rekonstrukcija pločnikov, ki bo potekala v okviru že načrtovane obnove državne ceste R2. Med prioritete lokacije sodijo naselja Grabe, Logarovci, Kokoriči in Berkovci, kjer bodo obstoječi pločniki prenovljeni in prilagojeni sodobnim standardom varnosti in dostopnosti.

Pomemben element varne infrastrukture za hojo je tudi vzpostavitev varnih prehodov za pešce. To vključuje izboljšanje obstoječih prehodov čez ceste z dodatnimi varnostnimi ukrepi, kot so osvetlitev, talne oznake in signalizacija, ter urejanje novih prehodov na lokacijah, kjer jih trenutno primanjkuje – zlasti na šolskih poteh. Poseben poudarek bo namenjen prizadevanjem za ureditev prehodov na višini pločnika na državnih cestah v okolici šole. Izboljšani bodo tudi prehodi čez železniško progo, in sicer z zagotavljanjem zveznosti povezav za hojo ter varnosti s postavitvijo manjkajočih zapornic.

Poleg same infrastrukture so za kakovostno in prijetno hojo ključni tudi drugi elementi, ki povečujejo udobje in informiranost uporabnikov. Zato je predvidena postavitve urbane opreme ob obstoječih in novih povezavah za hojo na območju celotne občine. Ta ukrep zajema namestitve klopi na strateških lokacijah, kar bo omogočalo počitek pešcem, zlasti starejšim in gibalno oviranim osebam. Poleg tega bodo postavljene informativne table z vsebinami turističnega značaja, ki bodo pešcem omogočale boljšo orientacijo ter spodbujale obisk krajevnih znamenitosti.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

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







PET STRATEŠKIH STEBROV

Tretji steber: Dopolnjevanje povezav za kolesarjenje

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

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

Pomanjkanje ločene infrastrukture za kolesarje, nepovezanost omrežja predvsem v naseljih, slaba izvedba in vzdrževanje povzročajo, da v prometu še vedno prevladujejo motorizirani udeleženci. Nepovezano omrežje kolesarje usmerja na vožnjo po odsekih prometnih cest, kjer so kolesarske povezave zgolj označene s prometno signalizacijo. To kolesarjem vzbuja občutek ogroženosti in mnoge odvrta od uporabe kolesa na dnevnih poteh.

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Večji del občine in tudi nekatera naselja v sosednjih občinah so s kolesom dosegljivi s kratkim kolesarjenjem, največ 15 minut. To predstavlja velik potencial za opravljanje vsakodnevnih krajših poti s kolesom za velik del prebivalcev. K izboljšanju razmer že pripomorejo mnoge nove kolesarske povezave, ki so bile v občini izgrajene v zadnjih letih. Še več dodatnih ima občina v načrtu, za nekatere je že pripravljen vsaj del projektne dokumentacije.

Potencial prihodov na delo in v šolo s kolesom je še zelo velik. S kolesom prihajajo v službo le 3 % zaposlenih, pri čemer pa jih v ustrezni razdalji do 10 km, kar predstavlja pol ure počasne kolesarske vožnje, živi kar 25 %. Podobno velik potencial za povečanje števila prihodov s kolesom je tudi med osnovnošolci, seveda ob predpogoju, da so zagotovljene varne kolesarske poti do šole.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

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

- Ozaveščanje o koristih kolesarjenja.
- Vzpostavitev sklenjenega omrežja.
- Dostopnost in opremljenost glavnih ciljev poti.

SPREMLJANJE NAPREDKA

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

Preglednica 4: Kazalnika spremljanja učinkovitosti strategije na področju kolesarjenja

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža kolesarjev na glavnih prometnicah v občini za 100 % do leta 2031 (glede na stanje leta 2024)	1 % (2024)	2 % (2031)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji, na največ 0,3 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	1 (2020–2022)	0,3 (2029–2031)

SVEŽNJI UKREPOV

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

Celovito načrtovanje na področju kolesarjenja

Občina Križevci si prizadeva za razvoj trajnostnega prometa, kjer ima kolesarjenje ključno vlogo pri zmanjšanju odvisnosti od avtomobilskega prometa, izboljšanju varnosti v prometu ter spodbujanju zdravega življenjskega sloga. Kljub nekaterim izboljšavam, kot so novi odseki kolesarskih povezav, pa analiza stanja kaže na številne izzive, ki preprečujejo bolj množično uporabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva. Glavne težave vključujejo nepovezanost kolesarskega omrežja, mešanje kolesarskega prometa z avtomobilskim prometom, pomanjkljivo vzdrževanje obstoječe infrastrukture in neambiciozno načrtovanje, ki ne zagotavlja varnih, širokih in sodobnih kolesarskih poti.

Dosedanje raziskave kažejo, da si velik delež prebivalcev, predvsem osnovnošolcev, želi večjo možnost varnega kolesarjenja. Anketa med učenci je pokazala, da bi si kar 45 % otrok želelo prihajati v šolo s kolesom, kar je 40 % več, kot jih to dejansko počne danes. Prebivalci v splošnem poudarjajo potrebo po sklenjenem in kakovostnem kolesarskem omrežju, ki bi omogočalo varno in neprekinjeno povezavo tako znotraj občine kot tudi z okoliškimi naselji.

Da bi dosegli izboljšanje razmer za kolesarjenje, je potrebno celovito načrtovanje, ki bo vključevalo izgradnjo novih ločenih kolesarskih poti, izboljšanje obstoječih površin, odpravo nevarnih točk in zagotovitev ustrezne prometne signalizacije. Poseben poudarek bo namenjen prioritetnim povezavam. Pomemben ukrep je vzpostavitev kakovostne in povezane kolesarske mreže v občini in povezav s sosednjimi občinami. To vključuje ureditev varnih kolesarskih poti, ki bodo prilagojene standardom udobja in varnosti, brez motečih grbin in z ustreznim naklonom, pri čemer bodo višinske razlike na uvozi in dovozi ustrezno urejene. Med prioritetne lokacije sodijo naslednje relacije: Veržej–Križevci–Ključarovci–Ljutomer (v letih 2025 in 2026); Ključarovci–Grabe (v letih 2025 in 2026); Veržej–Ključarovci; Ključarovci–Berkovci–Žihlava (v letih od 2029 do 2031); Ključarovci–Lukavci (ob železnici) ter Logarovci–Gajševci (do mlina). Na teh ključnih odsekih bo urejena infrastruktura, ki bo omogočala varno in udobno kolesarjenje.

V sklopu celovitega načrtovanja na področju kolesarjenja je ključno vzpostaviti kakovostno, povezano in varno kolesarsko mrežo, ki bo omogočala učinkovito dostopnost tako znotraj občine kot tudi v povezavi z drugimi občinami. Eden izmed temeljnih ukrepov je izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje v občini ter navezav na sosednje občine. Ta ukrep je že podrobno opisan v stebru načrtovanje, vendar se zaradi neposredne povezanosti s kolesarjenjem pojavlja tudi na tem mestu.

Poseben poudarek je namenjen vzpostavitvi sklenjenega in ambicioznega omrežja kolesarskih povezav, ki ne bo temeljilo zgolj na kolesarskih pasovih na pločnikih ali kot del cestišča, temveč bo vključevalo tudi odkup zemljišč in izgradnjo ločenih kolesarskih poti.

Poleg vzpostavitve kolesarskih poti je predvidena tudi preureditev območja šole in vrtca ter njunega zaledja v območje umirjenega prometa. Ta ukrep je že podrobno opisan v stebru načrtovanje, zato je tod zgolj referenca nanj. Namen ukrepa je izboljšanje varnosti in prijaznejše prometno okolje za šolarje, pešce in kolesarje.

Prav tako je predvidena ureditev povezav za aktivno mobilnost med naseljem Križevci in Parkom doživetij, kar bo omogočalo boljše razmere za kolesarje in pešce ter spodbujalo trajnostni promet v občini. Tudi ta ukrep je že podrobno obravnavan v stebru načrtovanje, zato se tukaj pojavlja zgolj kot sklic.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Vzpostavitev kakovostne in povezane kolesarske mreže znotraj občine in z drugimi občinami.
- Preureditev območja šole in vrtca ter zaledja v območje umirjenega prometa.
- Ureditev povezav za aktivno mobilnost med naseljem Križevci in Parkom doživetij.

Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za kolesarjenje

Za zagotavljanje kakovostne infrastrukture za kolesarjenje je ključno, da se vzpostavi dobro načrtovano, redno vzdrževano in sodobno omrežje kolesarskih poti ter spremljajoče infrastrukture, ki bo spodbujalo uporabo kolesa kot prevoznega sredstva.

Eden izmed osrednjih ukrepov je redno vzdrževanje in nadgradnja obstoječe kolesarske infrastrukture. S tem bodo zagotovljeni dolgoročna kakovost, varnost in udobje kolesarjenja, pri čemer bo občina izvajala sistematične prenove in rekonstrukcije tam, kjer je to najbolj potrebno. Poseben poudarek bo na odpravi poškodb in neravnin, izboljšanju signalizacije ter zagotavljanju ustrezne širine in povezanosti kolesarskih poti.

Pomemben element izboljšane kolesarske infrastrukture je tudi postavitve primernih stojal za kolesa na javnih prostorih. Stojala bodo umeščena na ključne lokacije, kjer je največja potreba po varnem parkiranju koles, kot so avtobusne postaje in šolski kompleks.

V sklopu širjenja in izboljšanja kolesarske infrastrukture je načrtovana tudi postavitve in ureditev kolesarskih postajališč ter kolesarnic na strateških točkah v občini. Postajališča bodo umeščena na glavnih kolesarskih oseh, ki povezujejo Veržej, Križevce in Ključarovce ter Ključarovce, Lukavce, Logarovce in Berkovce (v Logarovcih v letu 2029). Poleg tega bodo dodatne lokacije ob Gajševskem jezeru in ob Parku doživetij ter hipodromu zagotovile dostopnost infrastrukture na pomembnih rekreacijskih območjih. Med prednostne lokacije sodijo tudi občinsko središče, kjer je predvidena osrednja kolesarska točka, že omenjena Park doživetij in hipodrom kot osrednji turistični in športni središči ter novo predvideno parkirišče pri avtocestnem priključku, namenjeno dnevnim migrantom.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Redno vzdrževanje in nadgradnja kolesarske infrastrukture.
- Dodajanje primernih stojal za kolesa.
- Postavitve in ureditev kolesarskih postajališč in postavitve kolesarnic.



PET STRATEŠKIH STEBROV

Četrty steber: Krepitev javnega prevoza

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

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

V letih po osamosvojitvi lahko v občini (kot tudi drugod po državi) opazamo upadanje ponudbe javnega prevoza. Kljub temu je občina z javnim prevozom relativno dobro pokrita. Na območjih zgoščene poselitve, kjer prebiva večina občanov, je tudi pokritost in pogostost voženj primerna ali vsaj zadovoljiva. So pa v občini tudi večja območja z redkejšo poselitvijo, kjer je pokritost z javnim prevozom slabša ali celo neobstoječa.

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

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

V občini je primerno urejen prevoz otrok v osnovno šolo. Ohranjene so tudi osnovne povezave z javnim prevozom s sosednjimi občinami in regijskim središčem Mursko Soboto. Najboljše povezave s sosednjimi občinami in regijo ima središče občine oziroma celoten koridor ob glavni cesti.

Priložnost za izboljšanje javnega prevoza v prihodnosti je v podajanju pobud za povečanje pogostosti in prilagoditev urnikov avtobusnih povezav. Pri tem bi lahko delno pripomogla že integracija šolskih prevozov v sistem javnega prevoza. Za redkeje poseljena območja je priložnost za razvoj ponudbe predvsem v krepitvi novih oblik prevoza, kot so denimo prevozi na klic.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

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

- Spremljanje in prilagajanje.
- Prilagojenost vzorcu poselitve.
- Povezanost z regionalnim in državnim sistemom.

SPREMLJANJE NAPREDKA

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

Preglednica 5: Kazalnik spremljanja učinkovitosti strategije na področju javnega prevoza

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Dostopnost prebivalcev do JPP	Povečanje deleža prebivalcev s primerno dostopnostjo do JPP za 10 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	25,6 % (2024)	28 % (2031)

SVEŽNJI UKREPOV

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

Upravljanje in izboljšanje ponudbe javnega prevoza

Občina si prizadeva za izboljšanje avtobusnih povezav, da bi javni prevoz postal bolj dostopen in uporaben za širši krog prebivalcev. To vključuje pobude za prilagoditev voznih redov, uvedbo novih linij ali postajališč ter usklajevanje z avtobusnimi prevozniki. Cilj je zagotoviti boljše povezave do drugih regijskih središč, kar bi prispevalo k večji uporabi javnega prevoza.

Zagotavljanje in upravljanje šolskih prevozov vključuje organizacijo ustreznih šolskih avtobusnih linij, prilagojenih potrebam učencev, ter optimizacijo prevozov, ki stremijo k zmanjševanju stroškov in možni integraciji šolskih prevozov z rednimi linijami. Prav tako se spodbuja usklajevanje prevozov, da bi zagotovili čim bolj učinkovit sistem združevanja.

Občina bo uvedla sistem prevozov na klic, ki so prilagodljiv način javnega prevoza, namenjen predvsem starejšim, osebam z omejeno mobilnostjo in tistim, ki živijo na območjih s slabšo prometno povezanostjo. Ta storitev omogoča, da prebivalci po predhodnem naročilu pridobijo prevoz do ključnih ciljev, kot so zdravstvene ustanove, trgovine in javne službe. Tak sistem pripomore k boljši dostopnosti javnega prevoza v občini in zmanjšanju odvisnosti od osebnih vozil in je lahko uveden po katerem od že obstoječih primerov drugih občin (npr. Prostofer) ali samostojno v domeni občine.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

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

Optimiziranje podporne infrastrukture za javni prevoz

Kakovost avtobusnih postajališč je ključna za udobno in varno uporabo javnega prevoza. V okviru urejanja in nadgradnje obstoječih ter vzpostavljanja novih avtobusnih postajališč bo občina prenovila in posodobila obstoječa postajališča z namestitvijo nadstreškov, klopi, primernih stojal za kolesa, informacijskih tabel in osvetlitve. Prav tako se v skladu s potrebami prebivalcev načrtuje vzpostavitev novih postajališč na ključnih lokacijah, kjer bi to izboljšalo dostopnost javnega prevoza.

Zaradi turističnega potenciala občine je nujno zagotoviti ustrezno infrastrukturo za obiskovalce, ki prihajajo z osebnimi vozili, avtodomi ali organiziranimi avtobusnimi prevozi. Občina bo zgradila javno parkirišče v bližini parka, kjer bodo obiskovalcem na voljo urejena parkirna mesta ter morebitni dodatni spremljevalni objekti (sanitarije, informacijske točke ipd.). S tem se bo izboljšala organizacija turističnih prihodov in zmanjšal pritisk na obstoječo prometno infrastrukturo v občini.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Urejanje in nadgradnja obstoječih ter vzpostavljanje novih avtobusnih postajališč.
- Izgradnja javnega parkirišča za osebna vozila turistov in avtodome (tudi turistične avtobuse) v bližini urejenega Parka doživetij.





PET STRATEŠKIH STEBROV

Peti steber: Upravljanje motoriziranega prometa

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

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

Trenutni prometni sistem prebivalcem ne omogoča kakovostne alternative lastništvu osebnega avtomobila. Stopnja motorizacije prebivalstva zato v občini narašča kljub visokim stroškom lastništva in uporabe avtomobila. Posledično prebivalci osebni avtomobil uporabljajo tudi v primerih, ko so njihove poti kratke in bi jih lahko opravili peš ali s kolesom.

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

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Občina Križevci je manjša, pretežno ravninska občina, zato so glavni cilji poti v občini enostavno dostopni. Majhnost občine in kratke razdalje imajo ob predpostavki, da se izboljša infrastruktura za hojo in kolesarjenje, velik potencial za prenos dela poti z avtomobilov na alternativne potovalne načine.

Prometna varnost v občini je dobra. Skupno število prometnih nesreč na območju občine z leti nekoliko niha, v zadnjih letih je nekoliko nižje kot v obdobju prej. Poleg statistike to kažejo tudi rezultati vprašalnika, saj je večina prebivalcev s prometno varnostjo v občini zadovoljna.

Občina pripravlja OCPS skupaj z občinami, ki imajo izkušnje z umirjanjem prometa in upravljanjem parkiranja. To predstavlja priložnost za prenos dobrih praks med sosedi in tudi med podobnimi občinami iz širšega prostora.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

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

- Upravljanje parkirnih obremenitev.
- Upravljanje tranzita.
- Obravnavo nevarnih točk.

SPREMLJANJE NAPREDKA

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

Preglednica 6: Kazalnika spremljanja učinkovitosti strategije na področju cestnega prometa

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila vseh prometnih nesreč za 20 % do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na povprečje let 2020–2022)	17 (2020–2022)	13 (2029–2031)
Hitrost motornega prometa	Zmanjšanje števila prekoračitev hitrosti v naseljih za 30 % do leta 2032	<i>Podatki so še v pridobivanju, vrednosti bodo opredeljene do konca leta 2025.</i>	

SVEŽNJI UKREPOV

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

Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

V okviru rednega vzdrževanja cestnega omrežja bodo zagotovljeni varnost, udobje in pretočnost prometa. Ukrepi vključujejo redna popravila in sanacije poškodb na cestišču, kot so razpoke, udarne jame in posedki, ter čiščenje odvodnih sistemov, vzdrževanje bankin in obcestne vegetacije. Poleg tega zajema tudi skrb za prometno signalizacijo ter sprotno odpravljanje poškodb zaradi vremenskih vplivov in obrabe. S pravočasnim in sistematičnim vzdrževanjem se podaljšuje življenjska doba infrastrukture ter zmanjšujejo stroški večjih sanacij.

Predvidene so tudi manjše nadgradnje cestnega omrežja, to pomeni izboljšave obstoječih cest (ureditev regionalne ceste R2-439/1303 med Križevci in Žihlavo) in njihovo prilagoditev sodobnim prometnim zahtevam. Sem sodijo prenove križišč za boljšo prometno varnost in izboljšanje prometnih povezav med posameznimi deli občine. Nadgradnja lahko vključuje tudi optimizacijo prometnih režimov, kot so enosmerni promet, krožišča ali pametna semaforizacija, vendar vedno z glavnim ciljem povečanja varnosti.

Posebna pozornost bo namenjena odpravljanju obstoječih kritičnih točk prometnega sistema. Vključuje ukrepe, kot so spremembe prometne signalizacije, preureditev križišč, umirjanje prometa v naseljih ter ureditev varnejših prehodov za pešce in kolesarje (na lokacijah, kot so npr. križišče pri šoli, vrtcu, frizerskem salonu). Cilj je zmanjšati število nesreč in izboljšati splošno varnost za vse udeležence v prometu, pri čemer se upoštevajo tudi podatki o preteklih nesrečah ter mnenja lokalne skupnosti.

Občina načrtuje izboljšanje ulične razsvetljave, ki je ključen element za zagotavljanje varnosti, predvsem v večernih in nočnih urah. Izboljšanje ulične razsvetljave vključuje postavitev novih svetilk (na cesti Lukavci–Berkovci), nadgradnjo obstoječih svetlobnih teles z energetske učinkovitejšimi rešitvami (npr. tehnologija LED) ter izboljšanje osvetlitve na kritičnih točkah, kot so prehodi za pešce, križišča in območja z visoko frekvenco gibanja pešcev in kolesarjev. Boljša osvetlitev prispeva k večji varnosti in udobju vseh udeležencev v prometu ter zmanjšuje tveganje za prometne nesreče.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Redno vzdrževanje cestnega omrežja.
- Nadgradnja cestnega omrežja.
- Odpravljanje kritičnih točk.
- Izboljšanje ulične razsvetljave.

Upravljanje motornega prometa

Učinkovito upravljanje parkiranja na pomembnih lokacijah je ključno za izboljšanje dostopnosti. Ta ukrep vključuje optimizacijo parkirnih površin, uvedbo časovno omejenega parkiranja ter spodbujanje uporabe trajnostnih oblik prometa. Prav tako lahko zajema digitalizacijo parkirnega sistema s senzorji in aplikacijami za boljšo razporeditev in nadzor parkirnih mest ter vzpostavitev parkirišča P + R pri avtocestnem priključku.

Umirjanje motornega prometa prispeva k večji varnosti pešcev, kolesarjev in drugih udeležencev v prometu, hkrati pa zmanjšuje hrup in onesnaženje. Ukrepi na tem področju vključujejo omejitve hitrosti (npr. območja omejene hitrosti 30 km/h), postavitev hitrostnih ovir, preurejanje križišč, uvajanje skupnih prometnih površin. Cilj je ustvariti bolj prijazno in varno okolje za vse uporabnike cestnega prostora.

Sopotništvo je ena izmed učinkovitih rešitev za zmanjšanje števila vozil na cestah in optimizacijo prevozov. Predvidena je vzpostavitev sistema za sopotništvo, ki vključuje razvoj digitalne platforme ali aplikacije, ki povezuje potnike s skupnimi smermi vožnje, spodbujanje podjetij k organizaciji skupnih prevozov za zaposlene ter promociji tovrstnih praks z ugodnostmi. Sistem za sopotništvo lahko bistveno zmanjša prometne obremenitve, stroške prevozov in emisije toplogrednih plinov. Občina bo v sodelovanju z DARS preučila možnosti ureditve lokacije v Vučji vasi ter območja ob železniški progi in avtocestnem priključku. Na tem območju je trenutno neuradno vzpostavljeno parkirišče za deljenje prevoza, zato si bo občina prizadevala za ustrezno ureditev in legalizacijo prostora, ki bo zagotavljal varno in urejeno uporabo.

Tovorni promet lahko močno vpliva na pretočnost in varnost cestnega omrežja, še posebej v manjših občinah. Upravljanje tovornega prometa je zato v občini zelo pomembno. Občina se bo v skladu s svojimi pristojnostmi osredotočala na ustrezno usmerjanje dostavnih vozil, da ne ovirajo vsakdanjega prometa, ter na zagotavljanje primernih površin za kratkotrajne dostave v bližini ključnih lokacij. Prav tako bo spodbujala lokalne ponudnike k optimizaciji dostav, da bi zmanjšali nepotrebne vožnje in s tem vpliv na promet in okolje. Poleg klasičnega tovornega prometa je pomembno tudi upravljanje težke traktorske mehanizacije, ki je pogosto prisotna zaradi kmetijske dejavnosti. Ukrep prav tako zajema upravljanje težke kmetijske mehanizacije na cestah, na katero so še posebej opozorili prebivalci občine. Pri tem se lahko zmanjša dovoljena hitrost za ta vozila, uvedejo se lahko časovne omejitve za vožnjo v prometnih urah (npr. v času prihoda in odhoda učencev v šolo), postavijo ustrezni prometni znaki in opozorilni signali, ki označujejo prisotnost težke kmetijske mehanizacije na cestah.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Upravljanje parkiranja na ključnih ciljnih poti.
- Umirjanje motornega prometa.
- Vzpostavitev sistema za sopotništvo.
- Upravljanje tovornega prometa in kmetijske mehanizacije.



AKCIJSKI NAČRT

Zaveze, ki uresničujejo vizijo

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



PRVI STEBER: UVELJAVLJANJE CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
Strateško celostno prometno načrtovanje										
• Izdelava in prenova OCPS	25.200 €							31.000 €	OK, OS, ZI	Srednja
• Imenovanje in delovanje odgovornih oseb za izvajanje, objavo in spremljanje učinkov OCPS	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OK	Majhna
• Zagotovitev izvajanja OCPS z rednim vključevanjem ukrepov v vsakoletni proračun	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OK, OS	Srednja
• Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi RCPS	Brez stroškov	1.000 €	1.000 €	1.000 €					OK, OS, ZI	Srednja
• Aktivno vključevanje v nacionalne in evropske projekte na temo trajnostne, aktivne in zelene mobilnosti		Vsaj 1 prijava na tri leta			Vsaj 1 prijava na tri leta				OK, ZI	Srednja
Celoviti ukrepi										
• Priprava projektne dokumentacije za državne razpise izvajanja OCPS	1.500 €	7.000 €							OK	Srednja
• Preureditev območja šole in vrtca ter zaledja v območje umirjenega prometa	15.000 €	15.000 €							OK, ZI	Velika
• Ureditev povezav za aktivno mobilnost med naseljem Križevci in Parkom doživetij Križevci		40.000 €							OK, ZI	Velika

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
Celovita priprava projektnih nalog in nadzor izvedbe prometne infrastrukture z uravnoteženo obravnavo vseh potovalnih načinov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OK	Srednja
Spremljanje in vrednotenje učinkov										
Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	OK, ZI	Majhna
Nakup in postavitve števec prometa ter zbiranje podatkov		1.000 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	OK	Majhna
Vključevanje javnosti in promocija dosežkov										
Promocijske, ozaveševalne in izobraževalne aktivnosti za vse stebre	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	OK, ZI	Srednja
Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OK, ZI	Srednja

OK = Občina Križevci; OS = Občinski svet; ZI = zunanji izvajalec

DRUGI STEBER: ZAGOTAVLJANJE POGOJEV ZA HOJO

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
Celovito načrtovanje na področju hoje										
• Vzpostavljanje sklenjenega omrežja pločnikov, pešpoti in povezav za hojo			10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	OK, ZI	Velika
• Preureditev območja šole in vrtca ter zaledja v območje umirjenega prometa	*									
• Ureditev povezav za aktivno mobilnost med naseljem Križevci in Parkom doživetij Križevci	*									
Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo										
• Redno vzdrževanje infrastrukture za pešce			10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	OK, ZI	Srednja
• Vzpostavljanje varnih prehodov za pešce			15.000 €		15.000 €		15.000 €		OK, ZI	Srednja
• Postavitev urbane opreme ob obstoječih in novih povezavah za hojo na območju celotne občine		1.000 €		1.500 €		1.500 €			OK, ZI	Majhna

OK = Občina Križevci; ZI = zunanji izvajalec

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

TRETJI STEBER: DOPOLNJEVANJE POVEZAV ZA KOLESARJENJE

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
Celovito načrtovanje na področju kolesarjenja										
Vzpostavitev kakovostne in povezane kolesarske mreže znotraj občine in z drugimi občinami. Relacije: Veržej–Križevci–Ključarovci–Ljutomer; Ključarovci–Grabe; Ključarovci–Berkovci–Žihlava; Ključarovci–Lukavci (ob železnici); Logarovci–Gajševci (do mlina)	1.100.000 €	1.200.000 €			150.000 €	200.000 €	350.000 €		OK, ZI	Velika
Preureditev območja šole in vrtca ter zaledja v območje umirjenega prometa	*									
Ureditev povezav za aktivno mobilnost med naseljem Križevci in Parkom doživetij Križevci	*									
Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za kolesarjenje										
Redno vzdrževanje in nadgradnja kolesarske infrastrukture		5.000 €		5.000 €		10.000 €		15.000 €	OK, ZI	Srednja
Dodajanje primernih stojal za kolesa			2.500 €		2.500 €		2.500 €		OK, ZI	Majhna
Postavitev in ureditev kolesarskih postajališč in postavitve kolesarnic					40.000 €				OK, ZI	Majhna

OK = Občina Križevci; ZI = zunanji izvajalec

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

ČETRTI STEBER: KREPITEV JAVNEGA PREVOZA

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
Upravljanje in izboljšanje ponudbe javnega prevoza										
• Podajanje pobud za izboljšanje avtobusnih povezav		Brez stroškov			Brez stroškov				OK	Majhna
• Zagotavljanje in upravljanje šolskih prevozov	180.000 €	180.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	210.000 €	210.000 €	210.000 €	OK, ZI	Velika
• Vzpostavitev prevozov na klic				15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	OK, ZI	Srednja
Optimiziranje podporne infrastrukture za javni prevoz										
• Urejanje in nadgradnja obstoječih ter vzpostavljanje novih avtobusnih postajališč		3.500 €		3.500 €		3.500 €			OK	Srednja
• Izgradnja javnega parkirišča za osebna vozila turistov in avtodome (tudi turistične avtobuse) v bližini urejenega Parka doživetij Križevci				150.000 €					OK, ZI	Srednja

OK = Občina Križevci; ZI = zunanji izvajalec

PETI STEBER: UPRAVLJANJE MOTORIZIRANEGA PROMETA

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja										
• Redno vzdrževanje cestnega omrežja	100.000 €	100.000 €	150.000 €	150.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €	250.000 €	OK, ZI	Srednja
• Nadgradnja cestnega omrežja		200.000 €		250.000 €		250.000 €			OK, ZI	Srednja
• Odpravljanje kritičnih točk			40.000 €		50.000 €		50.000 €		OK	Srednja
• Izboljšanje ulične razsvetljave	15.000 €	15.000 €	15.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	25.000 €	OK, ZI	Srednja
Upravljanje motornega prometa										
• Upravljanje parkiranja na ključnih ciljnih poti		20.000 €			20.000 €				OK, ZI	Visoka
• Umirjanje motornega prometa			3.500 €		3.500 €		4.000 €		OK, ZI	Visoka
• Vzpostavitev sistema za sopotništvo			30.000 €							Srednja
• Upravljanje tovornega prometa in kmetijske mehanizacije				10.000 €			10.000 €		OK	Srednja

OK = Občina Križevci; ZI = zunanji izvajalec

STIČIŠČE VARNIH POTI ZA ZDRAVE LJUDI

Občinska celostna prometna strategija Občine Križevci 2025–2032

IZDALA IN ZALOŽILA

Občina Križevci
Križevci pri Ljutomeru 11
9242 Križevci pri Ljutomeru

maj 2025

AVTORJI

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

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

IZVAJALCI

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

FOTOGRAFIJE

Teodor Žalik in arhiv avtorjev

OBLIKOVNA ZASNOVA IN POSTAVITEV

Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Ljubljana

UREDILA

Mateja Kurir