



OBČINSKA
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE **ODRANCI**





REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Financira
Evropska unija

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ODRANCI

Občinska celostna prometna strategija Občine Odranci 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 Odranci
Panonska ulica 33
9233 Odranci

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 **ODRANCI**

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	23
6.1. Celostno prometno načrtovanje	23
6.2. Hoja	26
6.3. Kolesarjenje	32
6.4. Javni promet	37
6.5. Osebni motorni promet	40
7 ČOKLEND	44
8 AKCIJSKI NAČRT	46



OBČINSKA
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE
ODRANCI

Spoštovane občanke in občani,

z veseljem vam predstavljamo zaključno publikacijo Občinske celostne prometne strategije Občine Odranci, ki je nastala z našim skupnim delom, premisleki in željo po boljšem jutri.

Odranci smo občina z bogato tradicijo, delovno energijo in s pogledom, usmerjenim v prihodnost. Na stičišču pomembnih prometnih poti in ob razgibanem gospodarskem dogajanju se vsakodnevno srečujemo z izzivi mobilnosti. Prav zato je bila priprava prometne strategije nujen korak – da oblikujemo sistem, ki bo varen, dostopen in prijazen vsem generacijam.

Naša vizija je jasna: ustvariti okolje, kjer bo vsak posameznik – otrok, odrasel ali starejši – lahko varno in udobno hodil, kolesaril, uporabljal javni prevoz ali vozil. S spodbujanjem trajnostnih oblik mobilnosti ne vlagamo le v promet, temveč predvsem v zdravje, kakovost življenja in prihodnost naše skupnosti.

Verjamem, da bomo z uresničevanjem te strategije postali še bolj povezani, sodobni in odgovorni do svojega prostora. Naj bo naš vsakdan varnejši, poti krajše, okolje čistejše, Odranci pa zgled občine, ki zna povezati tradicijo z vizijo trajnostnega razvoja.

Barbara Ferenčak

županja občine Odranci





1 UVOD

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljevanju: OCPS) je strateški dokument, ki dolgoročno usmerja razvoj prometa v občini Odranci. Njena glavna naloga je zagotoviti varnejši, učinkovitejši in dostopnejši prometni sistem, ki spodbuja trajnostne oblike mobilnosti – hojo, kolesarjenje in javni prevoz – ter zmanjšuje odvisnost od osebnega avtomobila. S tem občina prispeva k boljšemu stanju zdravja prebivalcev, čistejšemu okolju ter višji kakovosti življenja v lokalni skupnosti.

Strategija je nastala kot rezultat strokovnih analiz, aktivnega sodelovanja javnosti in vključevanja ključnih deležnikov. Tovrsten pristop namreč omogoča, da so predlagane rešitve celovite, usklajene in prilagojene tako prostorskim kot družbenim značilnostim občine Odranci.

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

Občina Odranci je s pripravo svoje prve OCPS pričela septembra 2024, s čimer je naredila pomemben korak k strateškemu in trajnostnemu upravljanju prometa v prihodnosti.

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

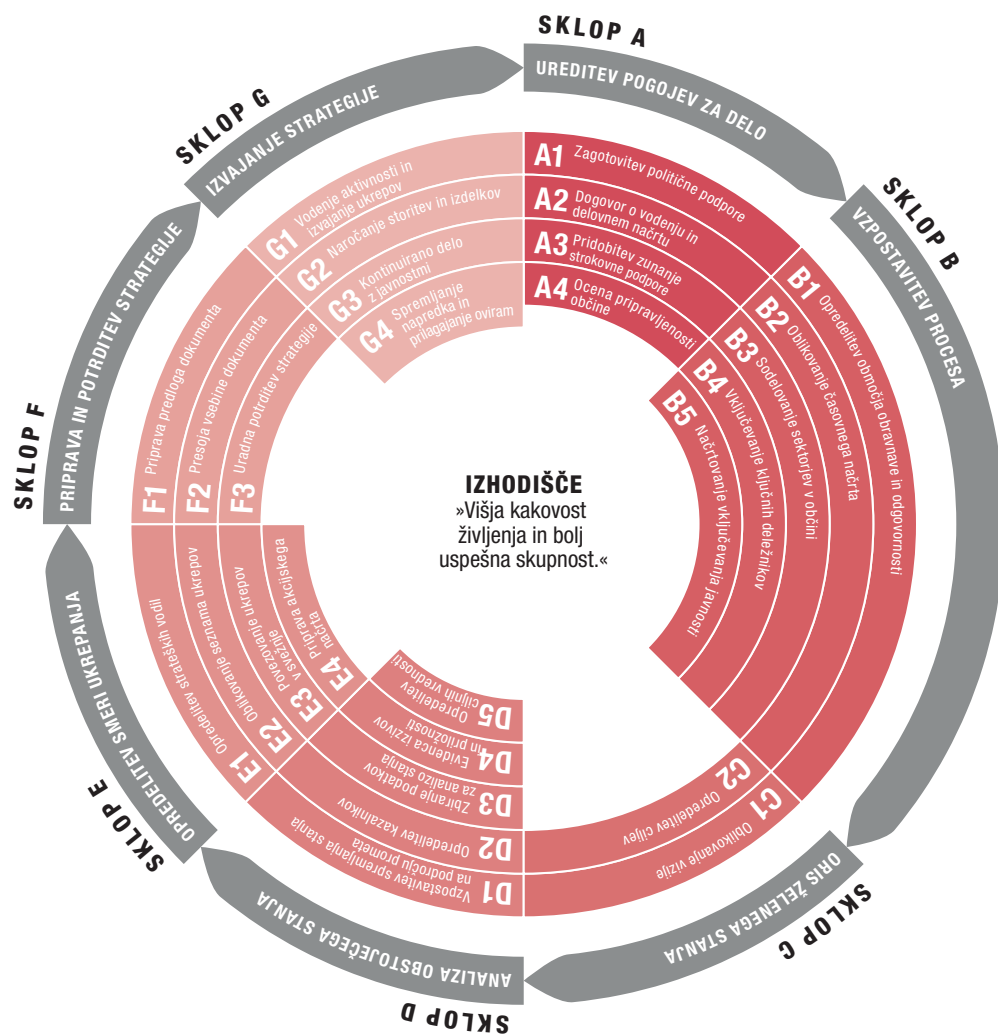
Postopek priprave OCPS je bil zasnovan skladno z nacionalnimi smernicami in je razdeljen v več vsebinskih sklopov. Vsak sklop je predstavljal pomemben mejnik pri oblikovanju strategije, pri čemer so bili ves čas vključeni ključni deležniki, širša javnost in strokovna podpora.

Priprava dokumenta se je začela septembra 2024 in se zaključila s sprejemom strategije na občinskem svetu v letu 2025. 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 celovitost in usklajenost pri načrtovanju prometnega sistema občine. Strategija danes občini predstavlja temelj za izvedbo ukrepov ter spremljanje napredka na področju trajnostne mobilnosti.

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 strategije je bilo potrebno vzpostaviti trdne temelje za uspešno izvedbo celotnega procesa. Oblikovana je bila organizacijska struktura, jasno opredeljene so bile pristojnosti posameznih deležnikov ter določen časovni okvir aktivnosti. Občina je zagotovila potrebne vire in strokovno podporo, ki je omogočila nemoten potek priprave OCPS.

2. VZPOSTAVITEV PROCESA (SKLOP B)

V drugi fazi priprave OCPS občine Odranci je bilo ključno povezovanje vseh pomembnih deležnikov, ki so imeli aktivno vlogo pri oblikovanju dokumenta. V proces so bili vključeni občinska uprava, strokovnjaki za promet, predstavniki različnih interesnih skupin in širša javnost. Pripravljene so bile tudi smernice za sodelovanje prebivalcev ter načini zbiranja njihovih mnenj in predlogov.

3. ORIS ŽELENEGA STANJA (SKLOP C)

Eden najpomembnejših korakov pri pripravi OCPS je bilo oblikovanje jasne vizije in določitev strateških ciljev na področju trajnostne mobilnosti. Ti so nastali v sodelovanju s ključnimi deležniki ter odražajo potrebe in pričakovanja lokalne skupnosti, hkrati pa sledijo nacionalnim in evropskim usmeritvam. V tej fazi je bilo oblikovano izhodišče za naslednje korake priprave strategije, ki hkrati predstavlja osnovo za dolgoročen razvoj prometnega sistema v občini.

4. ANALIZA STANJA IN PREPOZNAVANJE IZZIVOV (SKLOP D)

Izvedena je bila podrobna analiza obstoječega prometnega sistema, ki je temeljila na zbranih podatkih in različnih raziskavah. Vključene so bile javne razprave, anketa med prebivalci, terenski ogledi, ankete o potovalnih navadah zaposlenih in učencev, kordonsko štetje prometa ter intervjuji in delavnice s ključnimi deležniki. Na ta način so bili prepoznani glavni izzivi, dosežki in priložnosti ter opredeljene prednostne naloge za prihodnji razvoj prometa.

5. OPREDELITEV SMERI UKREPANJA (SKLOP E)

Na osnovi rezultatov izvedenih analiz obstoječega stanja in zbranih predlogov delovne skupine ter širše javnosti so bili oblikovani konkretni ukrepi in rešitve, namenjeni izboljšanju prometnega sistema v občini.

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 Odranci.



3 DELOVNE SKUPINE

Priprava OCPS občine Odranci 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. Njegove ključne naloge so zajemale metodološko usmerjanje, oblikovanje vizije in strateških ciljev, analizo obstoječega stanja, pripravo nabora ukrepov ter usklajevanje vsebine dokumenta. Poleg tega 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. Njihove naloge 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 pri 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, medobčinskega inšpektorata, društva upokojencev, osnovne šole in vrtca, policije, sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, turističnega društva ter motorističnega kluba.

SPLOŠNA JAVNOST

Splošna javnost je imela možnost sodelovanja v vseh fazah priprave OCPS, kar je zagotovilo, da so bili pri oblikovanju strategije upoštevani resnični interesi in pričakovanja prebivalcev. 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 Odranci**. 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 ODRANCI JE:

»Občina Odranci bo prepoznana po varnosti in dostopnosti, kjer bodo prebivalci uživali v dobro povezani in premišljeno urejeni prometni infrastrukturi. Z izgradnjo manjkajočih kolesarskih poti ter spodbujanjem okolju prijaznih načinov prevoza bomo ustvarili skupnost, ki krepi zdrav življenjski slog in spoštuje lokalno identiteto ter tradicijo.«

4.2 OBRAZLOŽITEV VIZIJE

Vizija Občine Odranci temelji na ustvarjanju skupnosti, kjer varnost, dostopnost in trajnost predstavljajo ključne vrednote v načrtovanju prometa. Prebivalcem želimo zagotoviti kakovostno življenje v privlačnem in zelenem okolju, ki povezuje ljudi, spodbuja njihovo aktivnost ter ohranja dediščino kraja. Naša usmeritev v razvoj infrastrukture in ozaveščanje o trajnostnih oblikah mobilnosti bo podprla preobrazbo občine v zgled trajnostnega razvoja.

Poseben poudarek namenjamo varnosti vseh udeležencev cestnega prometa. Z gradnjo sodobne in prilagojene prometne infrastrukture ter uvajanjem rešitev za umirjanje prometa si prizadevamo za varno okolje, kjer bodo pešci, kolesarji in drugi udeleženci prometne infrastrukture zaščiteni. Na ta način prispevamo k večji kakovosti življenja in povečanemu občutku varnosti.

Občina Odranci bo z izboljšanjem povezanosti in dostopnosti postala prostor, ki omogoča enake možnosti za vse. Prometna infrastruktura bo zasnovana tako, da omogoča enostaven dostop do osnovnih storitev, izobraževalnih, kulturnih in drugih dejavnosti, kar bo okrepilo socialno vključevanje ter povezanost znotraj skupnosti. Hkrati bo to ustvarilo

priložnosti za okrepitev lokalnega in regionalnega gospodarstva, saj boljša prometna povezanost olajša mobilnost prebivalcev in spodbuja razvoj lokalnih podjetij.

Povečana uporaba kolesarjenja, hoje in javnega prevoza bo poleg izboljšanje kvalitete bivanja pozitivno vplivala tudi na zdravje in aktivnost prebivalcev ter prispevala k čistejšemu zraku in ohranjanju naravnega okolja.

Občina stremi k dolgoročni izvedljivosti OCPS, ki vključuje sodelovanje širše javnosti in lokalnih skupnosti, šol in drugih ključnih deležnikov ter dodatno ozaveščanje vseh akterjev v prometu za spreminjanje potovalnih navad. S tem se oblikuje trajnosten prometni sistem, ki bo prebivalcem omogočil kakovostno in varno mobilnost.

4.3 CILJI

Na podlagi vizije občine Odranci 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. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- C5. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.
- C6. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
- C7. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

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
- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
- Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
- Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo
- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah

Ciljne vrednosti so:

Tabela 2: Kazalniki s pripadajočimi ciljnimi 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	15 (med leti 2018-2022)	13 (med leti 2027-2031)
		Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečati delež šolarjev, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	59 %	70 %
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	7 %	9 %
3.	Bolj zdravi in aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	1 %	3 %
		Povprečni telesni fitnes otrok v obdobju 5 zaporednih let	Izboljšati telesni fitnes otrok	44,1 (med leti 2020 - 2024)	46 (med leti 2027 - 2031)
4.	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	59 %	75 %
		Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	4 %	7 %
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	86 %	78 %
6.	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	14 %	20 %
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	75 %	68 %

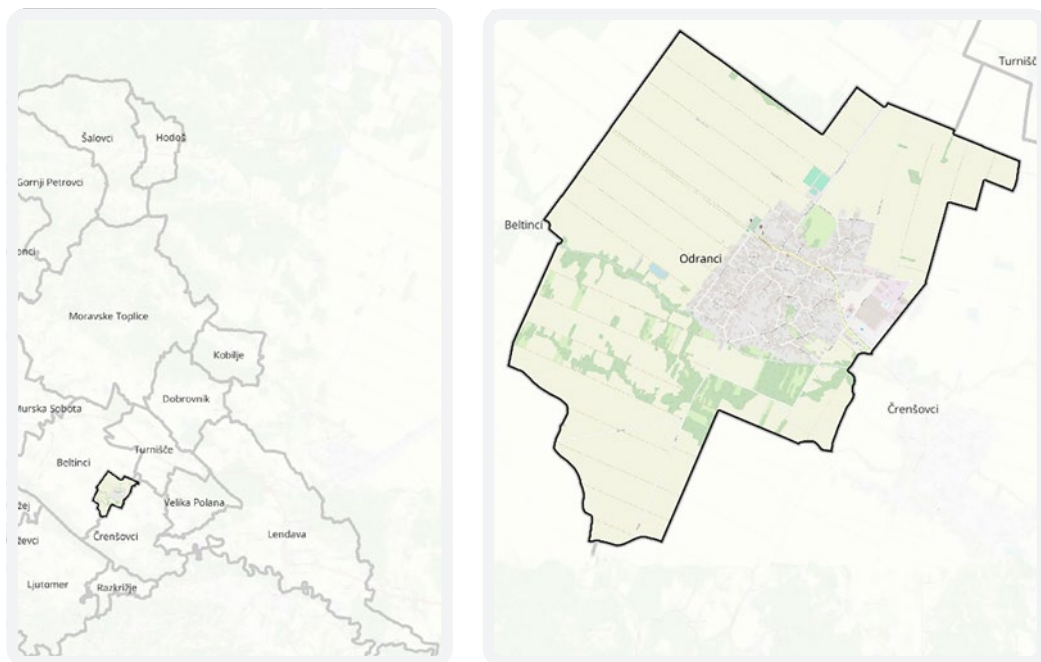


5 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

5.1 SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Občina Odranci meji na dve občini in sicer na vzhodu na občino Črenšovci in na zahodu na občino Beltinci.

Odranci so naselje, ki prebivalce oskrbuje s številnimi družbenimi, oskrbnimi, storitvenimi in drugimi dejavnostmi, istočasno ima razvito industrijsko cono, ki zagotavlja večje število delovnih mest tudi širšemu prostoru oz. njegovim prebivalcem.



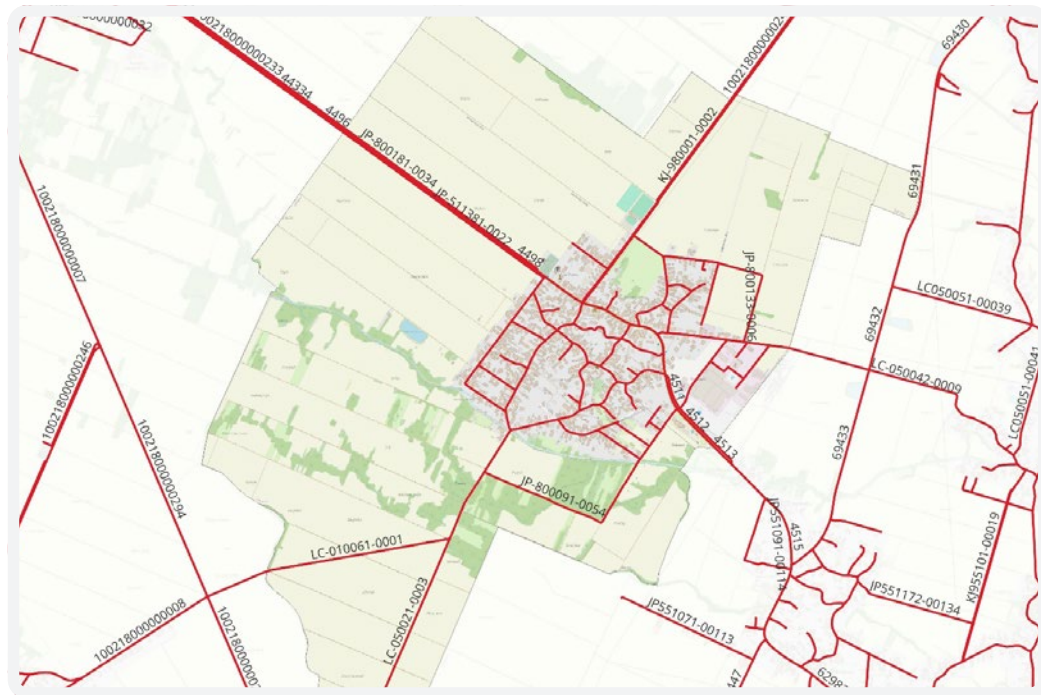
Odranci so naselje na Dolinskem in ležijo med regionalno cesto Murska Sobota – Lendava in potokom Črnc. Naselje je edino naselje, ki sestavlja isto imensko občino.

Naselje se je prvič pojavilo leta 1332 z imenom Adrijanci. Znano je predvsem po osmerokotni župnijski cerkvi sv. Trojice, ki je bila zgrajena 1967, po potočnem mlinu, muzeju kovaštva in žganjekuhe ter industrijskem obratu Carthago. V preteklosti sta bili glavni dejavnosti v občini poljedelstvo in živinoreja. V novem tisočletju pa se je z izgradnjo in delovanjem industrijske cone Kamenice začelo razvijati tudi močno gospodarstvo.

Občina je bila ustanovljena leta 1994, z odcepitvijo od občine Lendava. Po površini je občina Odranci najmanjša občina v Sloveniji, saj meri slabih 7 km². Njena lega ob pomembnih prometnih poteh in bližina regionalnih središč jo umeščata kot pomembno točko za trajnostni razvoj tako na infrastrukturnem kot tudi družbenem področju. Vendar pa se občina vse bolj sooča z izzivi, ki jih prinašajo razpršena poselitve, odvisnost od motornega prometa ter neustrezna prometna infrastruktura za alternativne oblike mobilnosti.

Občina Odranci je del pomurske statistične regije. Meri 7 km². Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 212. mesto.

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 1.610 prebivalcev (približno 810 moških in 800 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 192. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 232 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu večja kot v celotni državi (105 prebivalcev na km²).

Število živorojenih je bilo enako številu umrlih. Naravni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej v tem letu enak nič. 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 -9,3. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil negativen, znašal je -9,3 (v Sloveniji 3,3).

Povprečna starost občanov je bila 43,4 leta in tako nižja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,1 let).

Med prebivalci občine Odranci je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0–14 let, je prebivalo 124 oseb, starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino nižja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je bila 145). Pove pa tudi, da se povprečna starost prebivalcev te občine dviga v povprečju počasneje kot v celotni Sloveniji. Podatki, prikazani po spolu, pokažejo, da je bila vrednost indeksa staranja za ženske v vseh slovenskih občinah, razen v šestih (Črna na Koroškem, Dobrovnik/Dobronak, Grad, Hodoš/Hodos, 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 je deloval 1 vrtec, obiskovalo pa ga je 74 otrok. Od vseh otrok v občini, ki so bili stari od 1–5 let, jih je bilo 87 % vključenih v vrtec, kar je več kot v vseh vrtcih v Sloveniji skupaj (83 %). V tamkajšnji osnovni šoli se je v šolskem letu 2023/2024 izobraževalo približno 160 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo okoli 60 dijakov. Med 1.000

prebivalci v občini je bilo 30 študentov in 6 diplomantov; v celotni Sloveniji je bilo na 1.000 prebivalcev povprečno 38 študentov in 8 diplomantov.

Med osebami v starosti 15–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 81 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), to je več od slovenskega povprečja (69 %).

Povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, je bila v tej občini v bruto znesku za približno 16 % nižja od letnega povprečja mesečnih plač v Sloveniji, v neto znesku pa za približno 13 % nižja.

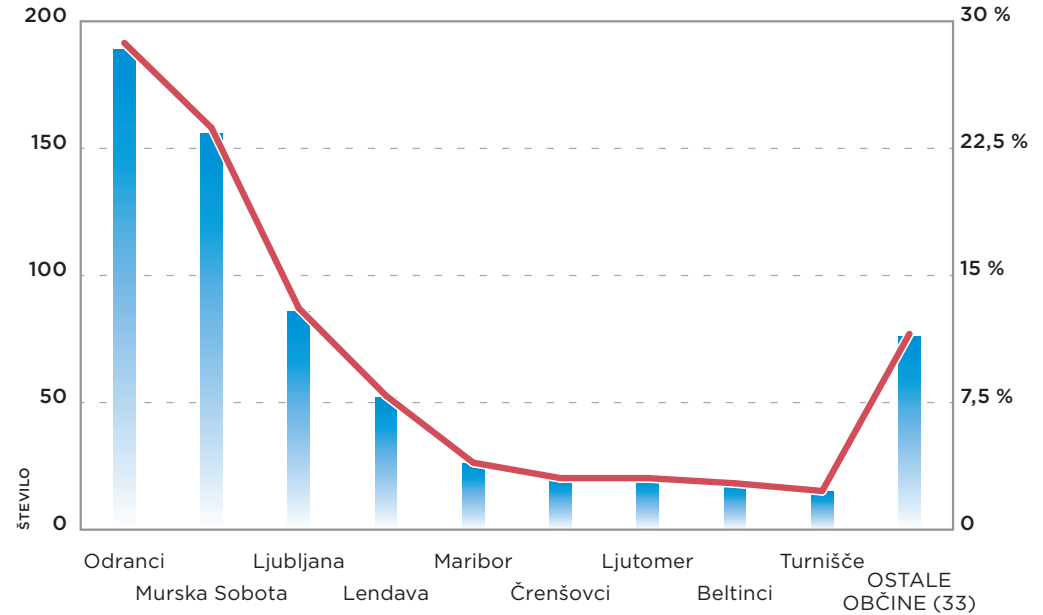
Med 1.000 prebivalci občine jih je 540 imelo osebni avtomobil. Ta je bil star povprečno 11 let.

V letu 2023 je v občini Odranci **658 delovno aktivnih prebivalcev**, ki ne vključujejo kmetov. Na tem območju je **1.195 delovnih mest**, od katerih jih 189 pripada domačim prebivalcem občine Odranci, preostalih 1.006 pa je zasedenih s prebivalci drugih občin.

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

ODRANCI 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
	658	1.195	189	469	1.006	28,7	181,6

V letu 2023 je v občini Odranci zaposlenih 189 domačinov, kar predstavlja 28,72 % vseh delovno aktivnih prebivalcev občine. Poleg tega je večji delež prebivalcev iz območja občine Odranci zaposlen v drugih občinah, med njimi največ v Murski Soboti (156 oseb, 23,71 %), pa tudi v Ljubljani (86 oseb, 13,07 %), Lendavi (52 oseb, 7,90 %), Mariboru, Črenšovcih, Ljutomeru, Beltincih, Turnišču in 33 ostalih slovenskih občinah.



Grafikon 1: Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov] občine Odranci po občinah delovnega mesta
vir: SURS

Prebivalci občine Odranci se usmerjajo v iskanje zaposlitvenih priložnosti v različnih delih Slovenije. Delež prebivalcev, zaposlenih v na območju občine Odranci, je 28,72 %, precej je dnevnih delovnih migracij. Največja koncentracija delovnih mest za prebivalce Odranci je v Murski Soboti, kjer je zaposlenih 23,71 % vsega delovno aktivnega prebivalstva občine Odranci. Ta migracija delovne sile je odraz potreb prebivalcev, ki iščejo zaposlitev na različnih lokacijah, tudi izven svoje domače občine.

Občina Odranci je gospodarsko močno območje, ki privablja veliko število delavcev iz drugih občin, vendar hkrati večina njenih prebivalcev opravlja delo drugje. To kaže na specifično demografsko-gospodarsko situacijo, ki ponuja možnosti za nadaljnji razvoj in večjo integracijo lokalne delovne sile, ima pa pomemben vpliv na prometne tokove zaradi delovne mobilnosti.

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 17. 10. 2024 na lokaciji – pri OŠ Odranci, na regionalni cesti R2-443/9321 Beltinci-Črenšovci, bližnji objekt h. št. Prešernova 1 (Osnovna šola) v času jutranje (6:30-8:30) in popoldanske prometne konice (13:00-15:00).

KLJUČNE UGOTOVITVE

1.

PREVLADA OSEBNEGA AVTOMOBILSKEGA PROMETA

Osebnimi avtomobili predstavljajo kar 74,6 % vseh udeležencev, upošteva se še potniške kombije, je delež potnikov preko 76 %, kar potrjuje močno odvisnost od individualnega motoriziranega prevoza. Promet z osebnimi avtomobili je bil izjemno visok v obeh časovnih obdobjih – zjutraj in popoldne. Popoldansko štetje je potrdilo še dodatno prometno obremenitev, saj je bilo v tem obdobju evidentiranih 36 % več udeležencev kot zjutraj.

2.

NIZEK DELEŽ TRAJNOSTNIH IN ALTERNATIVNIH OBLIK MOBILNOSTI

Pešci in kolesarji skupaj predstavljajo le 5,9 % vseh udeležencev, kar kaže na zelo omejeno uporabo trajnostnih načinov potovanja.

3.

ZMERNI VLOGA JAVNEGA PROMETA IN KONSTANTNA STRUKTURA POTOVALNIH NAVAD

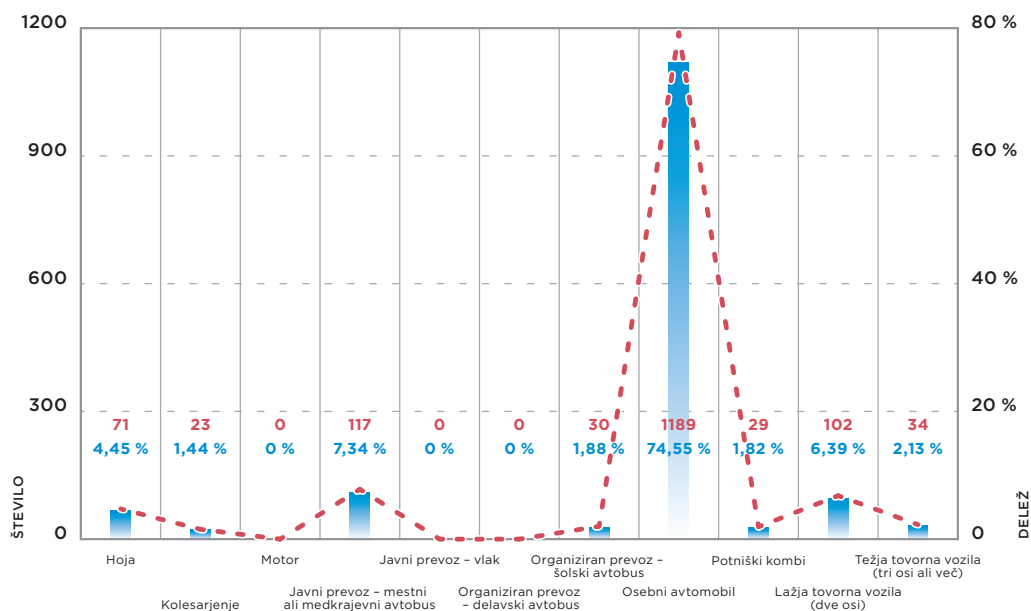
Javni prevoz (mestni, medkrajevni in šolski avtobusi) skupaj predstavlja 9,2 % vseh potnikov, pri čemer je njegova uporaba nekoliko večja v popoldanskem času. Struktura potovalnih načinov se med jutranjim in popoldanskim časom bistveno ne spreminja – deleži po kategorijah se razlikujejo za manj kot 2 %, kar kaže na stabilne potovalne vzorce čez dan.

PROMETNI NAČINI	DELEŽ (za vse lokacije štetja)
Hoja	4,45 %
Kolesarjenje	1,44 %
Motor	0,00 %
Javni prevoz – mestni ali medkrajevni avtobus	7,34 %
Javni prevoz – vlak	0,00 %
Organiziran prevoz – delavski avtobus	0,00 %
Organiziran prevoz – šolski avtobus	1,88 %
Osebni avtomobil	74,55 %
Potniški kombi	1,82 %
Lažja tovorna vozila (dve osi)	6,39 %
Težja tovorna vozila (tri osi ali več)	2,13 %
SKUPAJ (100 %)	100 %

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

Rezultati ankete za splošno javnost (na dan 05.03.2025) kažejo, da je mobilnost v občini Odranci zelo izrazito odvisna od osebnega avtomobila. Največji delež udeležencev v prometu predstavljajo osebni avtomobili (74,55 %), kar potrjuje močno prisotnost individualne motorizirane mobilnosti. Če prištejemo še potniške kombije (1,82 %), je delež potnikov v osebnih vozilih več kot 76 %, kar jasno kaže na prevlado osebnega prevoza.

Javni prevoz ima zmerno vlogo in skupaj dosega 9,22 % (od tega 7,34 % mestni ali medkrajevni avtobus ter 1,88 % šolski avtobus). To kaže, da javni prevoz sicer prisoten, vendar njegova uporaba ostaja omejena.



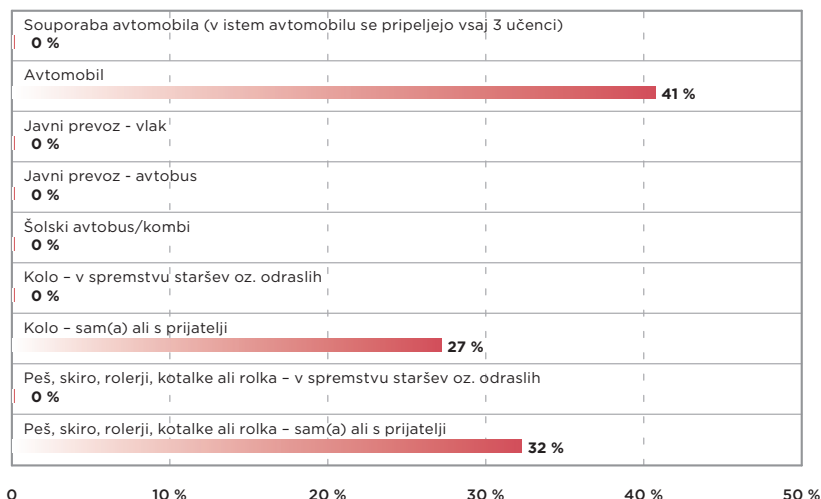
Grafikon 2: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Trajnostne oblike mobilnosti so zastopane v precej manjšem deležu – pešci predstavljajo 4,45 %, kolesarji 1,44 %, kar skupaj pomeni le 5,89 % vseh udeležencev v prometu. To kaže na nizko raven aktivne mobilnosti in potrebo po nadaljnjem spodbujanju hoje in kolesarjenja.

Manjši delež predstavljajo še lažja tovorna vozila (6,39 %) in težja tovorna vozila (2,13 %), ki skupaj tvorijo približno 8,5 % vseh udeležencev. Ti rezultati nakazujejo, da ima tranzitni in oskrbovalni promet v občini prav tako pomembno vlogo, zlasti na glavnih prometnicah.

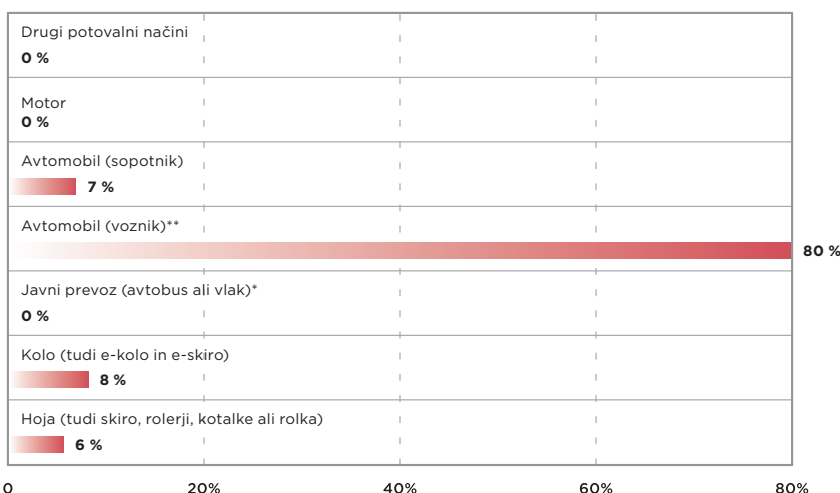
Skupna ugotovitev potrjuje, da je v občini Odranci osebni avtomobil daleč najpogostejše uporabljen način premikanja, medtem ko so trajnostne in alternativne oblike mobilnosti – hoja, kolesarjenje in javni prevoz – zastopane v precej manjšem obsegu. To poudarja potrebo po nadaljnjem razvoju infrastrukture za aktivno mobilnost in izboljšanju pogojev za uporabo javnega prevoza.

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



Ugotovitve iz anket kažejo, da se skoraj polovica učencev v šolo pripelje z avtomobilom, kar pomeni pomemben delež motorizirane mobilnosti in posledično dodatno obremenitev okolice šole s prometom. Po drugi strani pa je razmeroma močan tudi delež aktivne mobilnosti, saj kar 59,32 % učencev v šolo prihaja peš, s kolesom ali z drugimi nemotoriziranimi oblikami prevoza. To nakazuje pomemben potencial za nadaljnje spodbujanje trajnostnih potovalnih načinov.

Grafikon 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo



Analiza deležev uporabe različnih potovalnih načinov pri vsakodnevni poti na delo kaže, da največji delež predstavljajo vozniki osebnega avtomobila (79,57 %), kar potrjuje izrazito prevlado individualne motorizirane mobilnosti. Manjši delež zavzemajo potniki v

avtomobilih (6,81 %), uporabniki koles, e-koles in e-skirojev (8,09 %) ter pešci oziroma drugi nemotorizirani udeleženci (5,53 %). Raba javnega potniškega prometa, motorjev in drugih oblik prevoza v tem primeru ni zaznana (0 %).

Iz rezultatov je razvidno, da skoraj 80 % zaposlenih na delo prihaja kot vozniki osebnih avtomobilov, kar kaže na visoko odvisnost od individualne mobilnosti. Delež trajnostnih oblik, kot so kolesarjenje, hoja in sopotništvo, skupaj dosega približno 20 %, kar je relativno malo glede na cilje trajnostne mobilnosti. Posebej izstopa popolna neuporaba avtobusov in vlakov, kar lahko kaže na pomanjkljivo dostopnost, slabo organizacijo ali nezadostno privlačnost javnega prevoza.

Anketirani prebivalci občine Odranci splošno pozitivno ocenjujejo prometno ureditev v kraju – večina posameznih vidikov je prejela oceno višjo od 3, kar pomeni, da so prebivalci z razmerami **pretežno zadovoljni**, a obenem zaznavajo **nekaj področij, kjer so potrebne izboljšave**.

V prometu občine Odranci prebivalce najbolj moti nevarna in prehitra vožnja voznikov, kar so izpostavili skoraj polovica vprašanih. Slednje kaže na močan občutek ogroženosti v prometu, še posebej v delih naselja, kjer ni ustreznih ukrepov za umirjanje prometa, kot so talne ovire ali cona umirjenega prometa. Hitrost in nepreglednost cest sta v tem pogledu očitno ključni težavi.

Na drugem mestu med najbolj motečimi dejavniki so se znašle neurejene šolske poti, kar pomeni, da starši in drugi prebivalci zaznavajo nevarnosti za najmlajše udeležence v prometu. Tretje in četrto mesto zasedata slabi pogoji za pešačenje ter neurejene poti za ranljive skupine – predvsem starejše, invalide ter starše z otroškimi vozički. Ti podatki kažejo, da je obstoječa infrastruktura za pešce pogosto pomanjkljiva, preozka, neoznačena ali neprimerna za varno uporabo.

Pomemben delež prebivalcev opozarja tudi na slabo razsvetljavo v naselju, ki dodatno prispeva k občutku negotovosti, zlasti v jesensko-zimskem času in na podeželju. Podobno velja za nezadostne pogoje za kolesarjenje, kjer anketirani opozarjajo na pomanjkanje ustreznih kolesarskih poti in varnostnih ukrepov.

Pogosto je omenjena tudi težava s pomanjkanjem parkirnih mest – ta je v odprtih odgovorih še posebej izpostavljena v okolici osnovne šole. To kaže na preobremenjenost določenih mikrolokacij, kjer število vozil presega prostorske kapacitete ali kjer ni ustrezne organizacije parkiranja.

Med dodatnimi težavami se pojavljajo še onesnaženost zraka zaradi prometa, nezadovoljstvo z javnim prevozom, neustrezna signalizacija in prometna organizacija, pa tudi redkeje izpostavljene težave, kot so neurejeni prehodi za pešce, zastoji ali neasfaltirane ceste.

Skupna ugotovitev kaže na to, da prebivalce najbolj skrbijo varnost, dostopnost in urejenost osnovne prometne infrastrukture – s poudarkom na pešcih, otrocih in ranljivih skupinah.



6 PET STEBROV STRATEGIJE

6.1 CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Občina Odranci se v procesu načrtovanja trajnostnega prometa sooča s specifičnimi izzivi, ki vplivajo na možnosti razvoja celostnih prometnih rešitev. Eden ključnih izzivov je majhnost občinske uprave, ki zaradi omejenih kadrovskih in organizacijskih kapacitet otežuje izvajanje kompleksnejših prometnih ukrepov in koordinacijo aktivnosti v okviru načrtovanja trajnostne mobilnosti. Izziv pri razvoju prostora predstavlja naraščajoči indeks staranja prebivalstva, kar pomeni, da bo treba v prihodnosti še intenzivneje prilagajati prometni prostor potrebam starejših občanov, predvsem z vidika varnosti, dostopnosti in udobja pri hoji ter uporabi javnega prevoza. Negativni naravni in selitveni prirast še dodatno vplivata na zmanjševanje vitalnosti lokalne skupnosti in na potrebo po iskanju prilagojenih, stroškovno učinkovitih prometnih rešitev, ki bodo tudi ob zmanjševanju števila prebivalcev zagotavljale visoko kakovost bivanja.

Kljub navedenim izzivom občina prepoznava pomembne priložnosti za izboljšanje stanja na področju celostnega načrtovanja prometa in trajnostne mobilnosti v občini. Aktivnejše sodelovanje z deležniki in generatorji prometa na območju občine, kot so šole, podjetja, trgovine in druge javne institucije, omogoča boljše usklajevanje ukrepov in večjo učinkovitost pri spreminjanju potovalnih navad prebivalcev. Pomembna priložnost predstavlja tudi izobraževanje občinske uprave ter drugih ključnih akterjev na področju celostnega prometnega načrtovanja, saj pridobivanje novih znanj omogoča uvajanje sodobnih, trajnostno naravnanih rešitev. Organizacija dogodkov za promocijo trajnostne mobilnosti in ozaveščanje javnosti o koristih spremembe potovalnih navad lahko pomembno vplivata na dolgoročno spremembo obnašanja občanov. Prav tako sistematično zbiranje podatkov o hitrostih vozil predstavlja ključno orodje za načrtovanje ciljno usmerjenih ukrepov za izboljšanje prometne varnosti.

Med pomembne dosežke občine na področju trajnostnega prometnega načrtovanja je mogoče šteti seznanitev občinske uprave s pomenom celostnega prometnega načrtovanja, kar predstavlja temelj za nadaljnji razvoj trajnostno naravnanih prometnih politik. Uvedba uporabe merilnika hitrosti v občini pa pomeni konkreten ukrep za nadzorovanje prometne varnosti, hkrati pa prispeva k ozaveščanju voznikov o pomenu umirjanja prometa znotraj naselij.

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

DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • seznanitev občinske uprave o pomembnosti celostnega prometnega načrtovanja • uporaba merilnika hitrosti 	<ul style="list-style-type: none"> • majhnost občinske uprave • naraščanje indeksa staranja prebivalstva • negativni naravni in selitveni prirast 	<ul style="list-style-type: none"> • aktivnejše sodelovanje s ključnimi deležniki in generatorji prometa v občini • izobraževanje na področju celostnega prometnega načrtovanja • organizacija dogodkov in ozaveščanje o pomenu trajnostne mobilnosti • sistematično zbiranje podatkov o hitrostih vozil

PRIORITETA

Izkoristiti majhnost občine in povezanost občanov

obrazložitev: Majhnost občine in visoka stopnja povezanosti med občani omogočata učinkovitejše komuniciranje, hitrejšo prepoznavanje potreb ter večjo angažiranost skupnosti pri izvajanju trajnostnih ukrepov. Na tej osnovi lahko občina Odranci oblikuje ciljno usmerjene rešitve, krepi socialni kapital ter zagotavlja večjo uspešnost in trajnost projektov.

STRATEŠKO VODILO

Izkoristiti majhnost občine in povezanost občanov za oblikovanje prometnega sistema, ki bo prilagojen potrebam lokalnega prebivalstva in bo spodbujal trajnostne oblike mobilnosti.

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu (hoja, kolo, javni potniški promet) iz 12 % v letu 2024 na 19 % v letu 2031.

KAZALNIKI:

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

SVEŽNJI UKREPOV

Občina Odranci 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 Odranci 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 Odranci bo predvidoma leta 2032 pripravila posodobljeno OCPS, s katero bo opredelila ključne usmeritve in ukrepe za varnejši, bolj trajnosten in povezljiv prometni sistem.
1.2 Uvajanje načela »trajnostna mobilnost najprej«	Pri vseh prostorskih in prometnih odločitvah bo občina upoštevala hierarhijo trajnostne mobilnosti: hoja, kolesarjenje, JPP ter šele nato osebni motorni promet.
1.3 Spodbujanje in promocija trajnostne mobilnosti	Občina Odranci bo v sodelovanju z osnovno šolo in vrtcem ter drugimi društvi z ozaveščevalnimi kampanjami, dnevi brez avtomobila, kolesarskimi dogodki ter vključevanjem vsebin v medije in družbena omrežja spodbujala prebivalce k uporabi hoje, kolesarjenja in javnega prevoza.
1.4 Sodelovanje z državo in okoliškimi občinami	Sodelovanje z občinami ČOKLenD in z drugimi okoliškimi občinami, izvedba skupnih infrastrukturnih projektov, sodelovanje občine pri pripravi RCPS.
1.5 Izobraževanje in usposabljanje občinske uprave	Sistematična usposabljanja o načelih trajnostne mobilnosti bodo okrepila strokovno znanje občinske uprave in omogočila prenos 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 Spodbujanje večmodalne mobilnosti	Vzpostavitev manjših parkirišč tipa P+R ob glavnih prometnih vpadnicah ter njihovo povezovanje z javnim potniškim prometom in kolesarskimi površinami.
2.2 Prilagajanje prometne infrastrukture ranljivim skupinam	Pri vseh novih in obnovljenih prometnih ureditvah se bodo dosledno upoštevale potrebe ranljivih skupin – otrok, starejših ter oseb z omejeno gibljivostjo ali senzornimi oviranostmi. Vsi projekti bodo temeljili na načelih univerzalne dostopnosti.

3. Monitoring in evalvacija učinkov

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

Ukrep	Opis
3.1 Sistematično zbiranje prometnih podatkov	Uporaba obstoječih merilnikov hitrosti in uvedba novih števecv prometa, kolesarjev in pešcev za spremljanje trendov mobilnosti.
3.2 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.

4. Vključevanje javnosti

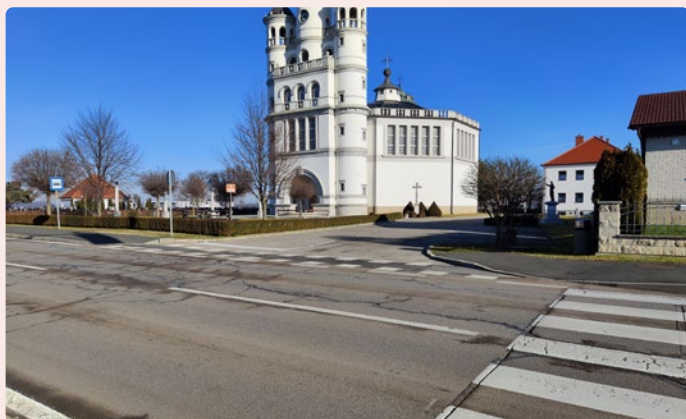
namen: Zagotoviti sodelovanje, zaupanje in sooblikovanje ukrepov skupaj z občani.

Ukrep	Opis
4.1 Participativno oblikovanje prometnih rešitev	Organizacija strukturiranih srečanj z občani, šolo, podjetji in društvi za zbiranje pobud ter usklajevanje prometnih rešitev.
4.2 Spletna platforma za pobude	Vzpostavitev spletnega orodja za oddajo pobud, predlogov in pripomb občanov glede prometnih ureditev v občini.
4.3 Organizacija dogodkov trajnostne mobilnosti	Občina Odranci v sodelovanju z OŠ organizira izvedbo dneva mobilnosti, kolesarskih in peš dogodkov, akcij »Pešbus« in »Bicivlak« za spodbujanje alternativnih oblik prevoza.
4.4 Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja	Pri večjih projektih (ceste, križišča, pločniki, kolesarske poti) se sistematično organizira posvetovanje z javnostjo.
4.5 Povezovanje prometa, gospodarstva in lokalnega turizma	Sodelovanje s podjetji, turističnimi ponudniki, društvi in šolo za razvoj mobilnostnih rešitev, ki podpirajo turizem in kakovost bivanja.

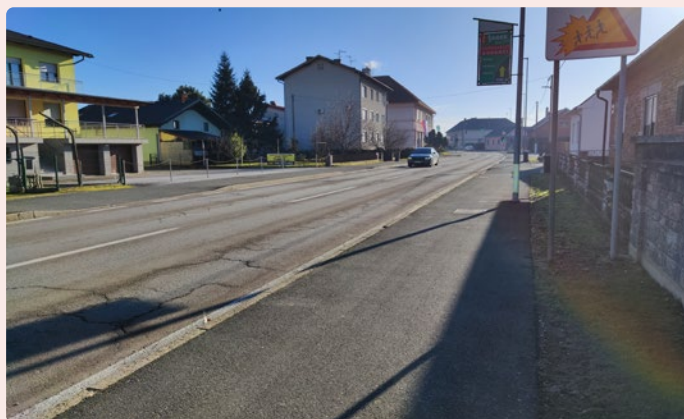
6.2 HOJA

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Hoja predstavlja pomembno obliko mobilnosti v občini Odranci, še posebej zaradi kompaktne urbanistične zasnove in majhne površine naselja, ki omogoča dostopnost večine storitev v nekaj minutah hoje. V naselju obstaja osnovna mreža pločnikov ob glavnih prometnicah, prehodi za pešce v središču so ustrezno označeni in osvetljeni, urejeni pa so tudi dostopi do šole, vrtca in zdravstvenega doma.



Slika 3: Prehod za pešce na regionalni cesti R2-443/0321 Beltinci - Črenšovci pri cerkvi sv. Trojice v Odrancih



Slika 4: Urejen pločnik ob regionalni cesti R2-443/0321 Beltinci - Črenšovci proti OŠ Odranci



Slika 5: Semaforzirano križišče pri OŠ Odranci z urejenimi prehodi za pešce (pogled proti šoli)



Slika 6: Semaforzirano križišče pri OŠ Odranci z urejenimi prehodi za pešce (pogled od šole proti Ravenski ulici)



Slika 7: Hodnik za pešce v Prešernovi ulici ob OŠ Odranci



Slika 8: Prešernova ulica v območju OŠ Odranci - dotrajana grbina za umirjanje prometa, manjkajoči prehod i za pešce, možnost ureditve območja K + R



Slika 9: Pločnik na začetku Ravenske ulice, pri semaforiziranem križišču ob OŠ Odranci, ki se na odseku ob gostinskem objektu pogrezne v nivo cestišča in se hkrati zoži, kar zmanjšuje varnost in udobje za pešce.



Slika 10: Nepregleden ovinek z zoženim hodnikom za pešce – pešec prisiljen hoditi po vozišču



Slika 11: Zožen in niveliran hodnik za pešce v nepreglednem ovinku – ogrožena varnost pešcev



Slika 12: Stebrički za preprečevanje parkiranja na peščenem delu cestišča – zagotavljanje varnosti pešcev



Slika 13: Zaključek ločilne črte med hodnikom za pešce in voziščem – pešec na cestišču brez ustrezne signalizacije



Slika 14: Pogled na Ravensko ulico – brez urejenih pločnikov, pešci se sprehajajo ob robu vozišča (bankini)



Slika 15: Semaforizirano križišče v Odrancih pri podjetju Carthago in trgovini Jager – ustrezno urejen prehod za pešce s taktilnimi oznakami za slepe in slabovidne



Slika 16: Zabrisan prehod za pešce pri trgovini Jager – potrebna obnova talnih označb za večjo varnost pešcev



Slika 17: Urejeni obojestranski denivelirani hodnik za pešce v industrijski coni Odranci – izboljšana varnost pešcev



Slika 18: Urejen pločnik za pešce, zabrisan prehod za pešce in manjkajoča označitev površin za kolesarje v industrijski coni Odranci



Slika 19: Urejen pločnik za pešce, manjkajoča označitev površin za kolesarje in prometna signalizacija, ki prepoveduje začasno ustavitev ali parkiranje na območju industrijske cone Odranci



Slika 20: Trim steza Odranci – urejena poti za rekreacijo in spodbujanje zdravja



Slika 21: Sprehajalna in trim steza ob potoku Črncu



Slika 22: Pogled na Ravensko ulico v Odrancih – območje z omejitvijo hitrosti 50 km/h, vozišče brez urejenih kolesarskih pasov ali taktilnih označb, pešci se gibajo ob robu cestišča

Ključni izzivi so se osredotočili na pomanjkanje ustrezno urejenih hodnikov za pešce v naselju, kar povzroča omejeno dostopnost za pešce in povečuje tveganje za prometne nesreče. Prav tako je v občini potrebno povečati prometno varnost, kar vključuje ustrezno ureditev peščenih površin ter večjo pozornost posvetiti dostopnosti za ranljive skupine, kot so otroci, starejši in gibalno ovirani posamezniki. Dodatno se pojavlja izziv pomanjkanja urbane opreme, ki bi omogočila večjo udobnost in varnost pešcev ter izboljšala celoten bivalni prostor.

Na področju ključnih priložnosti pa se pojavljajo pomembne možnosti za izboljšave. Ureditev površin za pešce znotraj naselja predstavlja osnovni korak k večji varnosti in dostopnosti za pešce. Poleg tega je razvoj zelenih površin in dodatne urbane opreme pomemben dejavnik, ki bo obogatil bivalni prostor in prispeval k izboljšanju kakovosti življenja občanov. Poseben poudarek je na ureditvi „kiss + ride“ območja pri OŠ Odranci, kar bi omogočilo varno in hitro odložitev otrok ob prihodu v šolo. Obenem se vidijo možnosti za promocijo hoje kot alternative mobilnosti, kar bi pripomoglo k zmanjšanju prometa in izboljšanju trajnostne mobilnosti.

Med dosežki so izpostavljeni pomembni koraki, ki so že bili izvedeni. Med njimi je ureditev trim steze ob Črncu in Doblu, ki zagotavlja prostor za rekreacijo in športne aktivnosti prebivalcev. Poleg tega so bile izvedene ločene kolesarske steze med naselji občine, ki omogočajo varno in udobno kolesarjenje ter se pogosto uporabljajo kot mešane površine, kar prispeva k večji varnosti in dostopnosti za vse udeležence v prometu.

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

DOSEŽKI

- ureditev trim steze ob Črncu, Doblu
- ureditev ločenih kolesarskih stez med naselji občine, ki se koristijo kot mešane površine

KLJUČNI IZZIVI

- pomanjkanje hodnikov za pešce v naselju
- povečanje prometne varnosti in dostopnost za pešce
- pomanjkanje urbane opreme

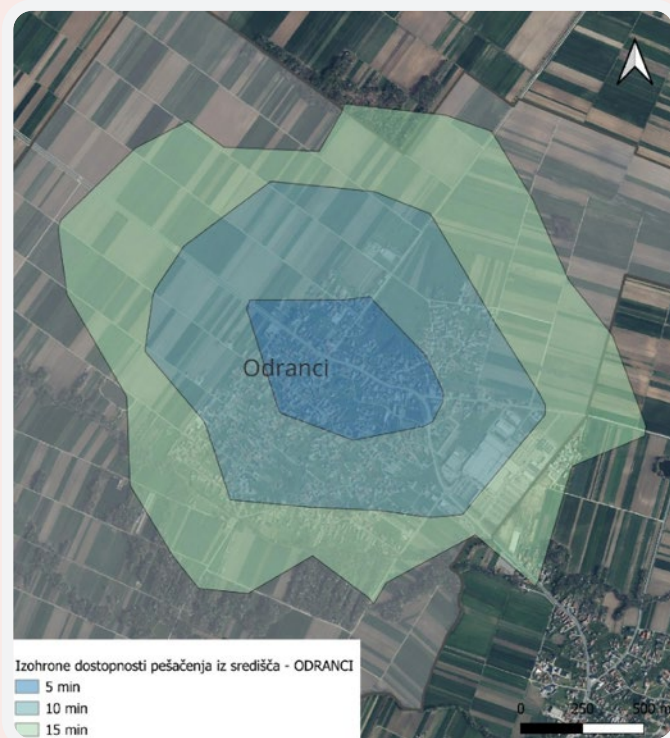
KLJUČNE PRILOŽNOSTI

- ureditev površin za pešce znotraj naselja
- nadaljnji razvoj površin za pešce z zelenimi površinami in ureditev dodatne urbane opreme
- ureditev „kiss + ride“ območja pri OŠ Odranci
- promocija hoje kot alternative mobilnosti
- ureditev območja omejene hitrosti (30km/h) znotraj strnjene naselja
- izvedba PEŠBUSov

Iz podatkov izvedenega kordonskega štetja prometa izhaja, da hoja predstavlja dobrih 4 % vseh prometnih udeležencev, kar kaže na skromno uporabo hoje. Med anketiranimi zaposlenimi je nekaj manj kot 6 % teh, kateri prihajajo na delo peš (čeprav jih 12 % prihaja na delo v oddaljenosti do 2 km), med anketiranimi učenci OŠ pa je delež hoje vzpodbudnih 32 %.

Glede na te podatke in izjemno visok potencial uporabe hoje, ki ga prikazujejo izohorne dostopnosti pešačenja iz občinskega središča, bi lahko bil delež uporabe hoje kot alternative mobilnosti precej višji. To nakazuje, da bi ob ustrezni infrastrukturi in spodbujanju hoje kot trajnostne oblike prevoza lahko pomembno povečali njen delež v skupnem prometu.

Slika 23: Izohrone dostopnosti pešačenja iz občinskega središča občine Odranci prikazuje velik potencial uporabe hoje



PRIORITETA

Vzpostavitev varnih in povezanih površin za pešce.

obrazložitev: Vzpostavitev varnih in povezanih površin za pešce je ključna za spodbujanje hoje kot osnovnega načina trajnostne mobilnosti v občini Odranci. Kakovostna in varna infrastruktura za pešce izboljšuje dostopnost, zmanjšuje prometno nevarnost, povečuje kakovost bivanja ter prispeva k večji vključenosti vseh občanov. Z usmerjenim razvojem povezane peš infrastrukture občina spodbuja zdrave življenjske navade, zmanjšuje odvisnost od motornega prometa in krepi trajnostno prostorsko načrtovanje.

STRATEŠKO VODILO

Z načrtnim vzpostavljanjem varnih, dostopnih in povezanih površin za pešce ustvariti pogoje za udobno, privlačno in varno hojo ter spodbujati hojo kot ključen način premikanja po občini za krajše razdalje.

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo hojo iz 6 % v letu 2024 na 10 % v letu 2031. Povečati delež šolarjev, pri poteh v šolo uporabljajo hojo iz 32 % v letu 2024 na 40 % 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 digitalizacija obstoječih pešpoti	Priprava celovitega lokalnega načrta obstoječih pešpoti v občini s ključnimi lokacijami in oblikovanje dolgoročne vizije razvoja omrežja pešpoti v občini Odranci
1.2 Uvedba območij umirjenega prometa	V strnjenem naselju se predvidijo območja omejene hitrosti z ustrezno prometno signalizacijo in prostorskimi ukrepi, s čimer se bo povečala varnost pešcev, predvsem otrok in starejših
1.3 Spodbujanje hoje kot zdrave in trajnostne oblike mobilnosti	Izvajanje promocijskih aktivnosti, kot so "PEŠBUS" in "AKTIVNA POT V ŠOLO" za učence, dnevi brez avtomobila in kampanje v sodelovanju s šolo, bo pripomoglo k večji uporabi hoje.
1.4 Ocena dostopnosti za ranljive skupine	Izvedba revizije dostopnosti za starejše, gibalno ovirane in druge ranljive skupine – zavezovanje projektov k univerzalnemu oblikovanju za omogočanje dostopnosti vsem.

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 vzdrževanju in obnovi obstoječih pločnikov, peš poti in drugih površin namenjenih pešcem.
2.2 Obnova in dograditev pločnikov	V delih strnjenega naselja, kjer hodniki manjkajo ali so prekinjeni, se bodo izvedle nove površine za pešce, povezane v enotno mrežo varnih pešpoti.
2.3 Vzpostavitev varnega »kiss & ride« območja pri OŠ Odranci	Zaradi večje varnosti otrok pri prihodu in odhodu iz šole se bo uredilo posebej označeno območje za kratkotrajno ustavljanje vozil staršev.
2.4 Urejanje prehodov za pešce – vidnost in osvetlitev	Oprema vseh prehodov s kakovostno osvetlitvijo, talnimi označbami in umirjanjem hitrosti (dvignjeni prehodi). ureditev dodatnih prehodov za pešce (in s tem zagotoviti dodatno umirjanje prometa znotraj naselja). Prednostno v območju šole in vrtca.
2.5 Umirjanje prometa v stanovanjskih območjih	Preučitev možnosti vzpostavitve območij omejene hitrosti (30 km/h), z elementi "shared space", ožanjem cest in po potrebi postavitvijo hitrostnih ovir za večjo varnost pešcev. Prednostna območja: - Ravenska ulica - Prešernova ulica
2.6 Nadgradnja obstoječih peš površin z urbano opremo in ozelenitvami (klopi, senčenje, pitniki)	Občina bo na ključnih poteh namestila klopi, koše za odpadke, javno razsvetljavo in senco z zelenimi površinami, s čimer bo hoja postala udobnejša in privlačnejša.
2.7 Oblikovanje in ureditev tematskih sprehajalnih poti	Nadgradnja že obstoječe trim steze ter povezovanje s kolesarskimi stezami in zelenimi koridorji bo omogočilo tudi varno rekreativno hojo in sprehode.

6.3 KOLESARJENJE

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Uporaba kolesa zaradi kompaktne urbanistične zasnove in majhne površine naselja Odranci omogoča učinkovito povezovanje različnih delov občine. Občina Odranci je že izvedla nekatere ukrepe za spodbujanje kolesarskega prometa, zlasti z ureditvijo osnovne mreže kolesarskih povezav med posameznimi naselji. Kljub temu znotraj naselja še vedno primanjkuje ločenih kolesarskih površin, jasnih talnih označb in urejenih varnih koridorjev za kolesarje, kar bi dodatno povečalo privlačnost in varnost kolesarskega prometa, zlasti za ranljivejše skupine, kot so otroci in starejši.



Slika 24: Urejena pokrita kolesarnica na parkirišču P+R nasproti cerkve v Odrancih kot primer integracije načinov mobilnosti (intermodalnosti)



Slika 25: Kolesarska steza na Prešernovi ulici v Odrancih z ločilnim pasom - povezuje naselje Odranci in Lipa (občina Beltinci)



Slika 26: Prešernova ulica (pogled proti OŠ Odranci) kolesarska steza z ločilnim pasom na levi strani in deniveliran hodnik za pešce na desni strani



Slika 27: Prehod za kolesarje pri cerkvi sv. Trojice v Odrancih - kolesarske površine urejene na deniveliranem pločniku brez ločenega pasu za pešce in kolesarje (mešana površina)



Slika 28: Obojestranski kolesarski pas na občinski cesti v naselju Gredica – primer zožitve vozišča za umirjanje prometa in povečanje varnosti kolesarjev



Slika 29: Urejen kolesarski pas na deniveliranem hodniku za pešce ob državni cesti R2-443/0321 Beltinci-Črenšovci, proti Črenšovcem, z ustrezno horizontalno prometno signalizacijo



Slika 30: Kolesarnica na dvorišču podjetja Carthago – velika količina koles, pomanjkanje prostora in potreba po razširitvi ter morebitni pokritosti kolesarnice



Slika 31: Pogled na Ravensko ulico v Odrancih – območje z omejitvijo hitrosti 50 km/h, vozišče brez urejenih kolesarskih pasov ali taktilnih označb, pešci in kolesarji se gibajo ob robu cestišča

Ključni izzivi so predvsem neurejene površine za kolesarje znotraj naselja, ki so pogosto mešane z voziščem in peščenimi površinami, kar predstavlja nevarnost za kolesarje. Pomanjkanje povezanih kolesarskih površin med različnimi območji naselja še dodatno otežuje varno in udobno kolesarjenje. Nizka uporaba koles kot sredstva prevoza je še en izziv, ki ga je treba obravnavati, da bi se spodbudila večja vključitev kolesarjenja v vsakodnevno mobilnost občanov.

Na področju ključnih priložnosti pa se odpirajo številne možnosti za izboljšanje kolesarske infrastrukture. Ureditev kolesarskih pasov na voziščih znotraj naselja predstavlja temeljni ukrep za povečanje varnosti in dostopnosti za kolesarje. Prav tako bi bilo smiselno uvesti kolesarska postajališča na različnih točkah v občini, da bi omogočili udobno parkiranje koles in spodbujali uporabo kolesa kot prevoznega sredstva. V sodelovanju z državo bi bilo potrebno urediti kolesarske površine ob državni cesti, kar bi omogočilo boljšo poveztljivost med naselji. Poleg tega so možnosti za ureditev podporne kolesarske infrastrukture, kot so kolesarnice in privezi, ključne za povečanje udobja in varnosti kolesarjev.

Pomembna priložnost je tudi uvedba sistema izposoje e-koles, kar bi občanom omogočilo preprosto in trajnostno alternativo za prevoz v okviru občine. Integracija kolesarske infrastrukture z infrastrukturo javnega potniškega prometa bi pripomogla k večji uporabnosti in poveztljivosti različnih načinov prevoza. Nadalje bi bilo koristno urediti kolesarska postajališča na vstopnih točkah občine, kar bi izboljšalo dostopnost kolesarskih poti za obiskovalce in prebivalce.

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

Med dosežki občine na tem področju je izpostavljena uspešna zožitev vozišča in ureditev obojestranskih kolesarskih pasov na obvoznici v naselju Gredica (JP 800091), kar predstavlja pomemben korak k večji varnosti kolesarjev. Dodatno so bile urejene kolesarske površine na relaciji Odranci – Lipa, ki omogočajo varno kolesarjenje med naselji. Tudi ureditev pokrite kolesarnice na parkirišču nasproti cerkve v Odrancih je primer dobre prakse, ki zagotavlja varno parkiranje koles za uporabnike, kar spodbuja kolesarjenje v občini.

DOSEŽKI

- **zožitev vozišča in ureditev obojestranskih kolesarskih pasov na JP 800091 Obvoznica naselje Gredice**
- **ureditev kolesarskih površin Odranci – Lipa**
- **ureditev pokrite kolesarnice na parkirišču nasproti cerkve**

KLJUČNI IZZIVI

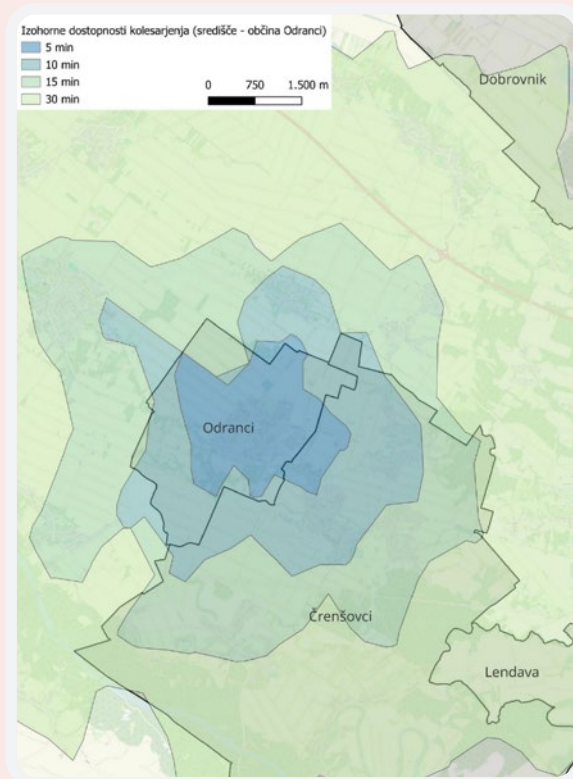
- neurejene površine za kolesarje znotraj naselja
- nepovezane kolesarske površine
- nizka uporaba koles
- nevarna uporaba kolesarskih pasov na pločniku z grbinami

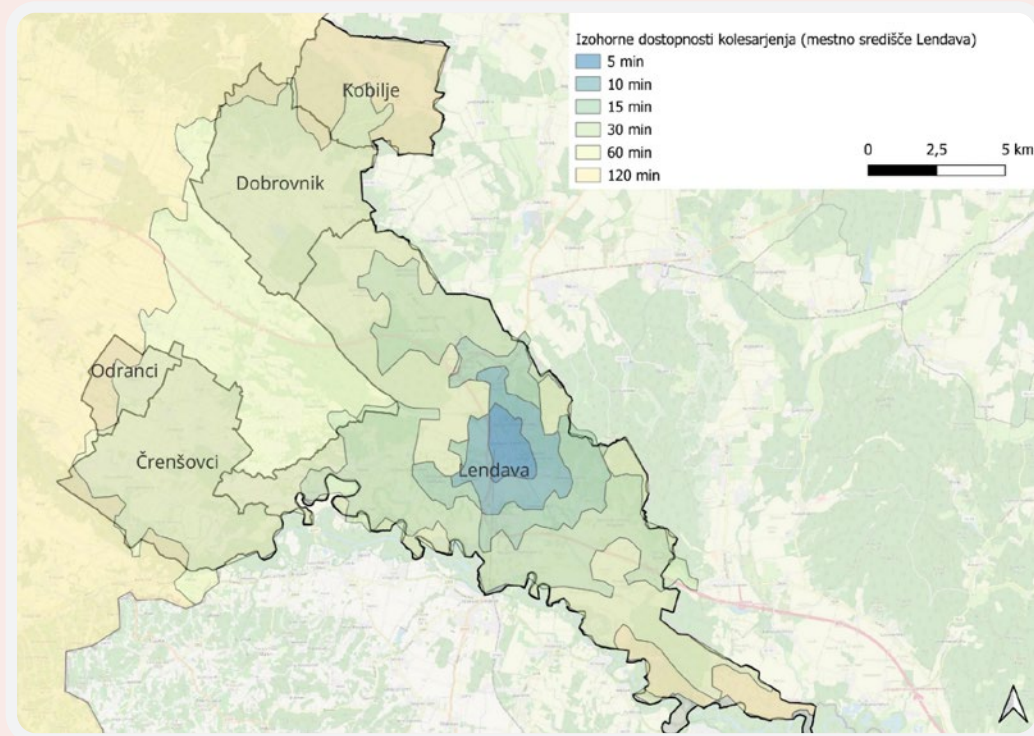
KLJUČNE PRILOŽNOSTI

- ureditev kolesarskih pasov na voziščih znotraj naselja
- ureditev kolesarskih postajališč na različnih točkah v občini
- ureditev kolesarskih površin ob državni cesti v sodelovanju z državo
- ureditev podporne kolesarske infrastrukture (privezi, kolesarnice, ipd.)
- uvedba sistema izposoje e - koles
- integracija kolesarske infrastrukture in infrastrukture JPP
- ureditev kolesarskih postajališč na vstopnih točkah občine
- izvedba BICIVLAKov

Iz podatkov izvedenega kordonskega štetja prometa izhaja, da kolesarjenje predstavlja nekaj več kot 1 % vseh prometnih udeležencev, kar kaže na skromno uporabo koles. Med anketiranimi zaposlenimi je 8 % teh, kateri prihajajo na delo s kolesom, med anketiranimi učenci OŠ pa vzpodbudnih 27 %.

Slika 32: Izohrone dostopnosti kolesarjenja iz občinskega središča občine Odranci - velik potencial uporabe koles





Slika 33: Izohrone dostopnosti kolesarjenja iz občinskega središča občine Lendave - velik potencial uporabe koles

Razvoj kolesarske infrastrukture do središča občine in nadaljnjo navezavo na sosednje občine.

PRIORITETA

obrazložitev: Razvoj kakovostne, varne in povezane kolesarske infrastrukture do središča občine ter nadaljnja navezava na sosednje občine sta ključna za spodbujanje trajnostne mobilnosti, zmanjšanje motornega prometa in izboljšanje prometne varnosti. S tem se občanom omogoča udobna in varna uporaba kolesa za vsakodnevne poti, hkrati pa se krepi regionalna povezanost, spodbuja zdrav življenjski slog ter prispeva k zmanjšanju okoljskega odtisa.

Z razvojem varne in povezane kolesarske infrastrukture zagotoviti dostopnost do središča občine ter omogočiti kakovostne povezave s sosednjimi občinami, s čimer se spodbuja vsakodnevna uporaba kolesa za različne namene.

STRATEŠKO VODILO

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Povečati delež uporabe kolesa v prometu iz 1 % v letu 2024 na 3 % v letu 2031.

KAZALNIKI:

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

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 površin	Načrtovanje kolesarskih povezav kot sestavni del prostorskega in prometnega razvoja občine Odranci. Poudarek bo na povezavah med stanovanjskimi območji, OŠ Odranci, občinskim središčem, trgovinami, športno-rekreacijskimi območji ter povezavah s sosednjimi občinami. Tak pristop zagotavlja večjo uporabnost kolesa v vsakdanjem življenju.
1.2 Odprava "manjkajočih členov" v kolesarski mreži	Izdelava projektne dokumentacije za prekinjene ali nevarne odseke (npr. v naselju po ulicah) ter postopna izvedba manjkajočih členov, s čimer se zagotovi logična, varna in povezana mreža kolesarskega omrežja
1.3 Promocija uporabe kolesa	Organizacija kolesarskih dni v OŠ, delavnic o varni vožnji, lokalnih kolesarskih izzivov in kampanj za prebivalce. Poudarek bo na vključevanju mladih in na promociji kolesarjenja kot zdrave, trajnostne oblike mobilnosti.
1.4 Vzpostavitev kazalnikov za spremljanje rasti uporabe koles	Vzpostavitev sistema za redno spremljanje (števec kolesarjev, anketiranje prebivalcev). Zbrani podatki bodo služili kot podlaga za usmerjanje prihodnjih vlaganj in oceno uspešnosti strategije.
1.5 Povezovanje kolesarjenja z rekreacijskim turizmom	Razvoj tematskih poti (kulturna, naravoslovna, rekreativna), izdelava kolesarskih kart, aplikacij in promocijskih gradiv ter povezovanje s turistično ponudbo (gostinstvo, naravne in kulturne znamenitosti). To bo krepilo lokalno gospodarstvo in privlačnost občine.

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 Odranci bo redno vzdrževala obstoječe kolesarske površine, vključno z odpravljanjem poškodb, košnjo zaraščene vegetacije, čiščenjem poti in obnavljanjem signalizacije.
2.2 Ureditev kolesarskih pasov v naselju	Na območjih, kjer širitev cest ni mogoča, se bodo uredili obojestranski kolesarski pasovi, kar bo povečalo varnost kolesarjev in umirilo promet v strnjenem naselju.
2.3 V sodelovanju z ostalimi pomurskimi občinami razširitev sistema e-koles in električnih kolesarnic	Preučitev možnosti nadgradnje sistema e-koles v sodelovanju z ostalimi pomurskimi občinami. Ukrep bi vključeval nova postajališča in električne kolesarnice za izposajo, shranjevanje in polnjenje koles, s čimer bi se lahko okrepila trajnostna mobilnost, medobčinska povezanost ter izboljšala dostopnost za prebivalce in obiskovalce.
2.4 Razvoj večnamenskih postojank in integracija kolesarske infrastrukture z JPP	Vzpostavitev sodobnih večnamenskih počivališč ob kolesarskih trasah, opremljenih z osnovno infrastrukturo (pitniki, klopi, nadstreški, stojala za kolesa in e-polnilnice), ter njihova prostorska in funkcionalna integracija z javnim potniškim prometom. Ukrep omogoča lažji prehod med kolesarjenjem in JPP, spodbuja intermodalnost ter izboljšuje uporabniško izkušnjo tako rekreativnih kot vsakodnevnih uporabnikov.

6.4 JAVNI PROMET

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

V občini Odranci se na področju javnega potniškega prometa soočajo s številnimi ključnimi izzivi, ki vplivajo na uporabo in dostopnost tega prevoznega sredstva. Med glavnimi izzivi so nizka frekvenca prevozov, kar pomeni, da javni prevoz ni vedno na voljo ob primernih urah za vse uporabnike. Pomanjkljiva infrastruktura postajališč prav tako predstavlja oviro za učinkovito in udobno uporabo JPP, saj ne zagotavlja ustrezne zaščite in udobja za potnike.



Slika 34: Pokrito avtobusno postajališče pri cerkvi sv. Trojice v Odrancih



Slika 35: Dotrajano pokrito avtobusno postajališče – potreba po izboljšanju privlačnosti, varnosti in udobja za potnike



Slika 36: Dotrajano pokrito avtobusno postajališče – obstoječa urbana oprema, urejenost postajališča z nišo in zasaditvijo dreves, ki nudi senco v poletnih mesecih



Slika 37: Dotrajano pokrito avtobusno postajališče – pogled na postajališče nasproti vozišča

Nizka uporaba JPP izhaja tudi iz teh dejavnikov, saj občani pogosto ne izkoristijo javnega prevoza zaradi neustrezne ponudbe in slabe povezanosti. Ta problem vpliva na trajnostno mobilnost v občini in povečuje odvisnost od osebnih vozil.

Obstajajo pa tudi številne ključne priložnosti za izboljšanje stanja na tem področju. Ena izmed priložnosti je uvedba novih avtobusnih linij, ki bi omogočile boljše povezovanje z okoliškimi naselji in večjimi urbanimi središči. Prav tako bi integracija kolesarske infrastrukture z javnim potniškim prometom omogočila boljšo dostopnost, še posebej za tiste, ki kombinirajo kolesarjenje in uporabo javnega prevoza. Dodatno vključevanje v program

PROSTOFER bi predstavljalo odlično priložnost za zagotavljanje prevozov za starejše in manj mobilne občane, kar bi prispevalo k večji socialni vključenosti in enakopravnosti v občini.

Občina Odranci je že dosegla določene dosežke na tem področju. Med temi dosežki je vključenost v mrežo regionalnih avtobusnih prevozov, kar omogoča boljšo povezanost z drugimi občinami in večjimi središči. Poleg tega je bilo izvedeno ozelenitev območja avtobusnega postajališča, kar ne le izboljšuje estetiko okolice, ampak tudi prispeva k večji prijaznosti in udobju za uporabnike javnega prevoza.

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

DOSEŽKI

- vključenost v mrežo regionalnih avtobusnih prevozov
- ozelenitev območja avtobusnega postajališča

KLJUČNI IZZIVI

- nizka frekvenca prevozov JPP
- nizka uporaba JPP
- pomanjkljiva infrastruktura postajališč,
- pomanjkanje direktnih linij JPP z večjimi mesti

KLJUČNE PRILOŽNOSTI

- uvedba novih avtobusnih linij
- integracija infrastrukture in kolesarske infrastrukture
- vključitev v program PROSTOFER
- optimizacija linij JPP z delovnimi časi večjih delodajalcev

Javni prevoz uporablja le dobrih 7 % prebivalcev, kar nakazuje na nizko uporabo. Upoštevaje velikost občine in oddaljenost učencev do OŠ, šolski prevozi učencev OŠ niso organizirani. Med anketiranimi zaposlenimi ni uporabnikov javnega prevoza.

PRIORITETA

Izboljšanje privlačnosti javnega potniškega prometa.

obrazložitev: Izboljšanje privlačnosti javnega potniškega prometa je ključno za povečanje njegove uporabe, zmanjšanje odvisnosti od osebnih vozil ter spodbujanje trajnostne mobilnosti v občini Odranci. Z večjo dostopnostjo, prilagojenimi voznimi redi, udobnejšimi storitvami in boljšo povezljivostjo se krepi konkurenčnost javnega prevoza, zmanjšuje prometna obremenitev ter prispeva k nižjim emisijam in večji kakovosti bivanja.

STRATEŠKO VODILO

Z izboljšanjem ponudbe in prilagoditvijo voznih redov potrebam občanov povečati privlačnost javnega potniškega prometa in ga uveljaviti kot konkurenčno izbiro za vsakodnevna potovanja.

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu iz 7 % v letu 2024 na 9 % v letu 2031.

KAZALNIKI:

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

1. Celovito prometno načrtovanje na področju javnega prometa

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

Ukrep	Opis
1.1 Prizadevanje za optimizacijo obstoječih vozniških redov	Prilagoditev vozniških redov obstoječih avtobusnih linij glede na delovne čase večjih delodajalcev in urnike šol bo izboljšala uporabnost in povečala število potnikov.
1.2 Promocija in spodbujanje uporabe javnega prevoza	Z uvedbo promocijskih aktivnosti (npr. brezplačni dnevi voženj, kampanje) se bo krepila ozaveščenost o prednostih JPP, posebej med dijaki, študenti, starejšimi in zaposlenimi.

2. Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za javni promet

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

Ukrep	Opis
2.1 Preučitev potreb po vzpostavitvi »prevoza na klic«	Ukrep predvideva izvedbo analize potreb po vzpostavitvi sistema »prevoz na klic«, ki bi omogočal prilagodljiv, cenovno dostopen in okoljsko učinkovit način premikanja znotraj občine ter povezovanja z bližnjimi urbanimi središči.
2.2 Razvoj intermodalnih točk	Vzpostavitev manjših vozlišč (JPP + kolo + peš) z varnimi stojali za kolesa, urejenimi pešpotmi in urbano opremo, da se olajša kombinacija različnih oblik trajnostne mobilnosti.
2.3 Digitalizacija postajališč (pametne info-točke)	Namestitev elektronskih zaslonov z voznimi redi in informacijami v realnem času (odhod/prihod avtobusov), kar povečuje zanesljivost in privlačnost JPP.

6.5 OSEBNI MOTORNI PROMET

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Motorni promet v občini Odranci je najpomembnejši člen mobilnosti občanov, saj je uporaba osebnih vozil še vedno najpogostejši način prevoza za številne vsakodnevne potrebe. Zaradi specifične geografske lege, majhne velikosti naselja in vpetosti v širšo prometno mrežo, so izzivi, povezani z motornim prometom, predvsem v zvezi z optimizacijo pretočnosti prometa, zagotavljanjem varnosti vseh udeležencev v prometu ter zmanjševanjem negativnih vplivov na okolje. V občini se že izvajajo določeni ukrepi za obvladovanje teh izzivov, vendar obstaja še veliko prostora za izboljšave.

Tovorni promet v občini ni izrazito obremenjujoč, vendar občasno vključuje dostavne poti do posameznih obratov in podjetja Carthago, kmetijskih objektov in storitvenih dejavnosti. V neposredni bližini podjetja Carthago Odranci, se pojavlja problematika tovornega prometa, povezana predvsem z raztovarjanjem tovornjakov in uporabo viličarjev ob objektih, kar vpliva na prometno varnost in pretočnost. Dodatno težavo predstavlja praznjenje kontejnerjev sistema »Nestro«, kjer tovornjaki med manevriranjem za krajši čas popolnoma zaprejo cesto.

Prehodi tovornih vozil skozi strnjeno naselje so redki, a še vedno možni, zlasti v povezavi s sezonskimi kmetijskimi aktivnostmi. Problematična ostajajo nekatera križišča, kjer večji vozni manevri predstavljajo potencialno nevarnost za ostale udeležence v prometu. Zato je smiselna preučitev možnosti preureditve križišč (npr. v mini krožišča s povoznimi otoki), s čimer bi se povečala preglednost in zmanjšala hitrost vozil pri vključevanju.

Kljub urejeni in dostopni cestni infrastrukturi se občina sooča s številnimi izzivi, zlasti z vidika prometne varnosti in prostorske ureditve. Ključni izzivi vključujejo visoke hitrosti vožnje znotraj naselja, pomanjkanje parkirnih površin v bližini šolskih objektov ter nepregledna križišča, ki zmanjšujejo varnost vseh udeležencev v prometu.

Na drugi strani pa občina prepoznava številne razvojne priložnosti, kot so umirjanje prometa znotraj naselja, preureditev cestnih površin v vključevanjem kolesarskih pasov ter uvedba ukrepov za spodbujanje souporabe vozil. Poseben poudarek velja nameniti tudi urejanju prometnih tokov in izboljšanju prometne signalizacije ter ureditvi območij za varen dovoz otrok (t. i. sistem »kiss + ride«) pri osnovni šoli.



Slika 38: Urejeno P+R parkirišče nasproti cerkve sv. Trojice ob vhodu v naselje Odranci – primer praktične in privlačne infrastrukture, ki spodbuja souporabo vozil



Slika 39: Urejeno parkirno mesto za avtodome na P+R parkirišču nasproti cerkve sv. Trojice ob vhodu v naselje Odranci – primer dobre prakse za izboljšanje privlačnosti in dostopnosti za obiskovalce in turiste



Slika 40: Grbina za umirjanje prometa v Dolinski ulici – potreba po obnovi horizontalne prometne signalizacije



Slika 41: Dve parkirni mesti za dovoz otrok pri OŠ Odranci – izboljšanje dostopnosti in varnosti pri prihodu otrok v šolo.



Slika 42: Grbina za umirjanje prometa, ki se je posedla, in talne označbe na Prešernovi ulici v bližini OŠ in vrtca Odranci – potreba po obnovi in izboljšanju prometne infrastrukture za večjo varnost



Slika 43: Urejeno parkirišče pri vrtcu Odranci – izboljšana dostopnost in varnost



Slika 44: Nepregledno in nevarno Y križišče s pomanjkanjem ustrezne prometne signalizacije – potreba po izboljšanju vidnosti in prometne varnosti



Slika 45: Nepregledno in nevarno Y križišče znotraj strnjene naselja – možnost preureditve križišča ali ureditve križišča s krožnim potekom prometa (s povoznim otokom na sredini) za izboljšanje varnosti udeležencev v prometu

Slika 46: Ravenska ulica v strnjenem naselju, kjer velja omejitev hitrosti 50 km/h – pomanjkanje naprav za umirjanje prometa kljub prisotnosti pešcev in kolesarjev na istem vozišču, kar predstavlja tveganje za varnost.



Med pomembnejšimi dosežki občine so že izvedeni ukrepi za umirjanje prometa v okolici šole, ureditev več površin za mirujoči promet, vključno s parkiriščem sistema P+R nasproti cerkve, ter vzpostavitev postajališča za avtodome. Občina ima dobro razvito in vzdrževano cestno mrežo, kar omogoča dobro dostopnost, vendar so za dosego višje prometne varnosti in trajnostne mobilnosti potrebni nadaljnji sistemski ukrepi.

DOSEŽKI

- vzdrževane, razvejane, asfaltirane in dostopne občinske poti
- naprave za umirjanje prometa v območju šole in naselju
- ureditev površine za mirujoči promet nasproti cerkve (P+R sistem)
- vzpostavitev postajališča za avtodome

KLJUČNE PRILOŽNOSTI

- zožitev voznega pasu z uvedbo kolesarskih pasov tudi znotraj naselja
- uvedba območja umirjenega prometa znotraj naselja
- spodbujanje souporabe vozil
- umirjanje prometa na državni cesti
- vodenje prometnega toka (ureditev vertikalne in horizontalne prometne signalizacije)
- ureditev „kiss + ride“ območja pri OŠ Odranci

KLJUČNI IZZIVI

- visoka stopnja motorizacije in uporabe avtomobila
- velike hitrosti motornega prometa v naselju
- nepregledna in nevarna (Y) križišča znotraj naselja
- pomanjkanje parkirnih površin pri osnovni šoli

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

Prebivalci so močno odvisni od avtomobilov, kar potrjujejo tudi podatki iz kordonskega štetja prometa- približno 76 % potnikov uporablja osebne avtomobile ali potniške kombije. Med zaposlenimi jih kar 86 % na delo prihaja z osebnim vozilom – večinoma kot vozniki (79,6 %), redko kot sopotniki (6,8 %). Tudi med učenci je avtomobil pogost prevoz na poti v šolo, saj ga uporablja skoraj 41 %, pri čemer souporaba osebnega vozila med več učenci ni evidentirana.

PRIORITETA

Upravljanje z osebni motornim prometom na način, da ne ogroža ranljivih skupin.

obrazložitev: Učinkovito upravljanje osebnega motornega prometa je ključno za zagotavljanje varnosti ranljivih skupin, kot so pešci, kolesarji, otroci, starejši in gibalno ovirane osebe. Z umirjanjem prometa v naselju, izboljšano prometno signalizacijo, preureditvijo cestnih površin in spodbujanjem alternativnih načinov mobilnosti občina Odranci ustvarja bolj varno, dostopno in trajnostno prometno okolje, ki zmanjšuje tveganje za prometne nesreče ter prispeva k višji kakovosti bivanja.

Z ustreznim upravljanjem in umirjanjem hitrosti osebnega motornega prometa zagotoviti varnost in kakovost bivanja, pri čemer se posebej varuje ranljive skupine, kot so otroci, starejši in osebe z oviranostmi.

STRATEŠKO VODILO

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu iz 75 % v letu 2024 na 68 % v letu 2031.

KAZALNIKI:

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

SVEŽNJI UKREPOV

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 Nadaljnja sanacija in vzdrževanje občinskih cest	Občina Odranci bo redno vlagala v obnovo vozišč, robnikov, bankin, prometne signalizacije in sistemov odvodnjavanja, s ciljem zagotavljanja varnega in kakovostnega cestnega omrežja za vse uporabnike. Prednostna območja: - Prešernova ulica
1.2 Ureditev območij z omejeno hitrostjo (30 km/h) v naselju	V strnjenih naselju se predvidijo območja umirjene hitrosti »(zone 30«,) prednostno v okolici šole, vrtca in gosteje poseljenih območjih, kar bo prispevalo k večji prometni varnosti, predvsem za otroke in starejše.
1.3 Zožitev vozišč in širitev površin za pešce in kolesarje v naselju	Z oženjem voznih pasov na lokalnih cestah znotraj naselij se pridobi prostor za pešce in kolesarje, kar hkrati umirja promet in izboljšuje kakovost bivanja.
1.4 Izvedba horizontalne in vertikalne prometne signalizacije	Občina bo izvedla obnovo in dopolnitev talnih označb (prehodi za pešce, kolesarske poti, omejitve hitrosti) ter posodobila prometne znake za večjo preglednost in jasnost prometnih režimov.
1.5 Preureditev nevarnih (Y) križišč	Nepregledna križišča znotraj naselja bodo preurejena v varnejše rešitve (krožišča, T-križišča ali dodatna prometna signalizacija), kar bo zmanjšalo število konfliktnih točk
1.6 Ukrepi za umirjanje prometa na državni cesti	V sodelovanju z državo se bodo izvajali ukrepi (otoki, prikazovalniki hitrosti), da se zniža hitrost motornega prometa in izboljša varnost ob vstopu v naselje oz. prednostno v območju osnovne šole.

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 vozil (carpooling)	V sodelovanju s šolami, podjetji in društvi bo občina spodbujala sopotništvo za šolske in delovne poti (npr. digitalne platforme, oglasne table).
2.2 Digitalizacija nadzora hitrosti in prometnih tokov	Namestitev prikazovalnikov hitrosti in pametnih senzorjev na prometno obremenjenih odsekih za izboljšano spremljanje in usmerjanje prometa.
2.3 Ureditev območij za varen dovoz otrok (»kiss + ride«)	Pri OŠ Odranci se uredi posebno območje za kratek postanek vozil, kjer starši varno odložijo otroke, brez zastojev in nevarnih manevrov.
2.4 Dodatna preureditev klasičnih parkirnih v bolj zelene parkirne površine	Občina Odranci preuči preureditev klasičnih parkirnih mest v parkirna mesta s polnilnicami za električna vozila oz. ureditev javnih zelenih površin (npr. zasaditev dreves, zelene bariere).

7 ČOKLEND



Občina Odranci je OCPS pripravljala v sklopu konzorcija občin ČOKLEND, skupaj z občinami Črenšovci, 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 Odranci 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 spuščenih 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 kulinaričnega, kulturno-spomeniškega in vinogradniškega turizma z rekreacijskim turizmom	Predlagan je razvoj v smeri povezovanja lokalne kulinarične, 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	Uvajanje načela »trajnostna mobilnost«	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
1.3	Promocija trajnostne mobilnosti	/	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina, OŠ, vrtec	Občinski proračun	nizka
1.4	Sodelovanje z državo in okoliškimi občinami	/	2.500	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Občina / DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
1.5	Izobraževanje in usposabljanje občinske uprave	/	1.000	/	1.500	/	1.500	/	1.500	Občina	Občinski proračun	nizka
2.1.	Spodbujanje intermodalne mobilnosti	/	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.2	Prilagajanje prometne infrastrukture ranljivim skupinam	/	/	10.000	/	/	5.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
3.1	Sistematično zbiranje prometnih podatkov	/	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	/	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	občinski proračun	srednja
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	Organizacija dogodkov trajnostne mobilnosti	500	500	500	500	500	500	500	500	Občina, OŠ, vrtec	občinski proračun	nizka
4.4	Aktivno vključevanje javnosti	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	srednja
4.5	Povezovanje prometa, gospodarstva in turizma	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina, lokalna društva, podjetja	neposredna sredstva niso predvidena	srednja
HOJA												
1.1	Kartiranje in digitalizacija obstoječih pešpoti	/	10.000	/	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	srednja
1.2	Uvedba območij umirjenega prometa		30.000	20.000	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.3	Spodbujanje hoje (PEŠBUS, aktivna pot v šolo)	/	/	1.000	/	/	/	/	/	Občina, OŠ	občinski proračun	nizka
1.4	Ocena dostopnosti za ranljive skupine		1.000	/	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	srednja
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	Obnova in dograditev pločnikov	/	60.000	50.000	40.000	30.000	20.000	10.000	/	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
2.3	Vzpostavitev "kiss & ride" območja pri OŠ	30.000	50.000	/	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.4	Urejanje prehodov za pešce – vidnost in osvetlitev	/	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	občinski proračun	srednja
2.5	Umirjanje prometa v stanovanjskih območjih	/	15.000	20.000	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.6	Urbana oprema in ozelenitve	/	/	20.000	/	/	/	10.000	/	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

STEBER	UKREP	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA	ZAHTEVNOST
2.7	Tematske sprehajalne poti	/	/	30.000	/	20.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
KOLESARJENJE												
1.1	Integrirani sistem načrtovanja kolesarskih površin	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
1.2	Odprava manjkajočih členov v kolesarski mreži	/	10.000	20.000	5.000	/	/	/	/	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
1.3	Promocija uporabe kolesa	/	500	500	500	500	500	500	500	Občina, OŠ	občinski proračun	nizka
1.4	Kazalniki za spremljanje rasti uporabe koles	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
1.5	Povezovanje kolesarjenja s turizmom	/	/	/	30.000	40.000	30.000	20.000	10.000	Občina, lokalna društva	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.1	Redno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin	/	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
2.2	Ureditev kolesarskih pasov v naselju	/	/	/	15.000	15.000	15.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.3	Razširitev sistema e-koles in električnih kolesarnic	/	/	/	30.000	70.000	40.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.4	Večnamenske postojanke + integracija z JPP	/	/	10.000	10.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
JAVNI PREVOZ												
1.1	Optimizacija obstoječih vozniških redov	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina / DUJPP	neposredna sredstva niso predvidena	srednja
1.2	Promocija in spodbujanje uporabe JPP	500	500	500	500	500	500	500	500	Občina	občinski proračun	srednja
2.1	Preučitev potreb po vzpostavitvi »prevoza na klic«	/	/	3.000	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	srednja
2.2	Razvoj intermodalnih točk	/	/	10.000	10.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.3	Digitalizacija postajališč (pametne info-točke)	/	/	/	/	/	/	10.000	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
OSEBNI MOTORNI PROMET												
1.1	Sanacija in vzdrževanje občinskih cest	/	100.000	80.000	80.000	70.000	70.000	60.000	80.000	Občina / DRSI	občinski proračun	srednja
1.2	Ureditev območij z omejeno hitrostjo (30 km/h)	/	5.000	30.000	20.000	20.000	20.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.3	Zožitev vozišč in širitev površin za pešce/kolesarje	/	5.000	30.000	20.000	20.000	20.000	5.000	5.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.4	Horizontalna in vertikalna signalizacija	/	20.000	/	20.000	/	20.000	/	20.000	Občina / DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
1.5	Preureditev nevarnih križišč	/	50.000	80.000	70.000	50.000	60.000			Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
1.6	Ukrepi za umirjanje prometa na državnih cestih	/	/	/	/	/	/	100.000	/	Občina / DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
2.1	Spodbujanje souporabe vozil (carpooling)	500	500	500	500	500	500	500	500	Občina	občinski proračun	srednja
2.2	Digitalizacija nadzora hitrosti in tokov	/	5.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	občinski proračun	srednja
2.3	Ureditev »kiss & ride« pri OŠ	30.000	50.000	/	/	/	/	/	/	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

STEBER	UKREP	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA	ZAHTEVNOST
2.4	Zelene parkirne površine + polnilnice	10.000	20.000	/	/	/	/	20.000	/	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 ODRANCI
2025