

Občinska celostna prometna strategija Občine Apače



Maj 2025



Občinske celostne
prometne strategije
občin
Gornje Radgona,
Sv. Jurija ob Ščavnici,
Beneditka ter
Apač



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE APAČE

Naročnik:	Občina Apače Apače 42b, 9253 Apače
Izvajalec:	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. Grajska ulica 7, 2000 Maribor
Podizvajalec:	Društvo Mariborska kolesarska mreža Partizanska cesta 21, Maribor, 2000 Maribor
Avtorji:	Gašper Žemva Sanja Božić Josip Rotar
Fotografije:	Gašper Žemva Josip Rotar
Fotomontaža:	Gašper Žemva
Leto izida:	2025

KAZALO

Namen celostne prometne strategije	3
Postopek priprave celostne prometne strategije	4
Oris zelenega stanja	6
Vizija razvoja prometa	6
Strateški cilji	6
Ključna sporočila analize obstoječega stanja	8
Dosežki, ključni izzivi in priložnosti	16
Pet stebrov ukrepanja	18
Strateška vodila	19
I. Strateški steber: Celostno načrtovanje mobilnosti	20
II. Strateški steber: Kakovostne razmere za hojo	23
III. Strateški steber: Urejeni pogoji za kolesarjenje	24
IV. Strateški steber: Privlačnejši javni potniški promet	26
V. Strateški steber: Upravljan motorni promet	27
Akcijski načrt celostne prometne strategije	29



Namen celostne prometne strategije

Načrtovanje prometa žal še vedno prepogosto razumemo kot izrazito tehnično področje, ki se ukvarja predvsem z gradnjo cest, mostov, parkirišč in krožišč. Vidimo ga v gradbenih projektih, s katerimi zagotavljamo pretočnost vozil oz. povečujemo zmogljivost cest in parkirišč. Občina Apače že vlaga napore v povečanje kakovosti bivanja in spodbujanja trajnostne mobilnosti, z nadaljnjimi prizadevanji v tej smeri pa lahko pričakujemo dodatno izboljšanje kakovosti zraka, zmanjšanje emisij hrupa ter izboljšanje kakovosti bivanja.

Občina Apače želi tovrstno prakso preseči in vzpostaviti trajnostno načrtovanje prometa z uporabo izdelanega strateškega dokumenta Občinska celostna prometna strategija (v nadaljevanju: OCPS).

Celostno načrtovanje prometa temelji na obstoječih metodah prometnega načrtovanja in jih dopolnjuje z obravnavo in zagotavljanjem raznovrstnih prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev in dostopnosti pomembnih ciljev potovanj. Odlikujejo ga naslednje koristi: boljša kakovost bivanja, pozitivni učinki na okolje in zdravje, izboljšana prometna varnost, vključno z varnostjo najranljivejših skupin občanov in občanov, izboljšana mobilnost in dostopnost, izboljšana podoba občine, učinkovito naslavljanje obveznosti, podpora javnosti, nove in celovite politične vizije in izboljšanje dostopa do državnih in tudi evropskih sredstev.

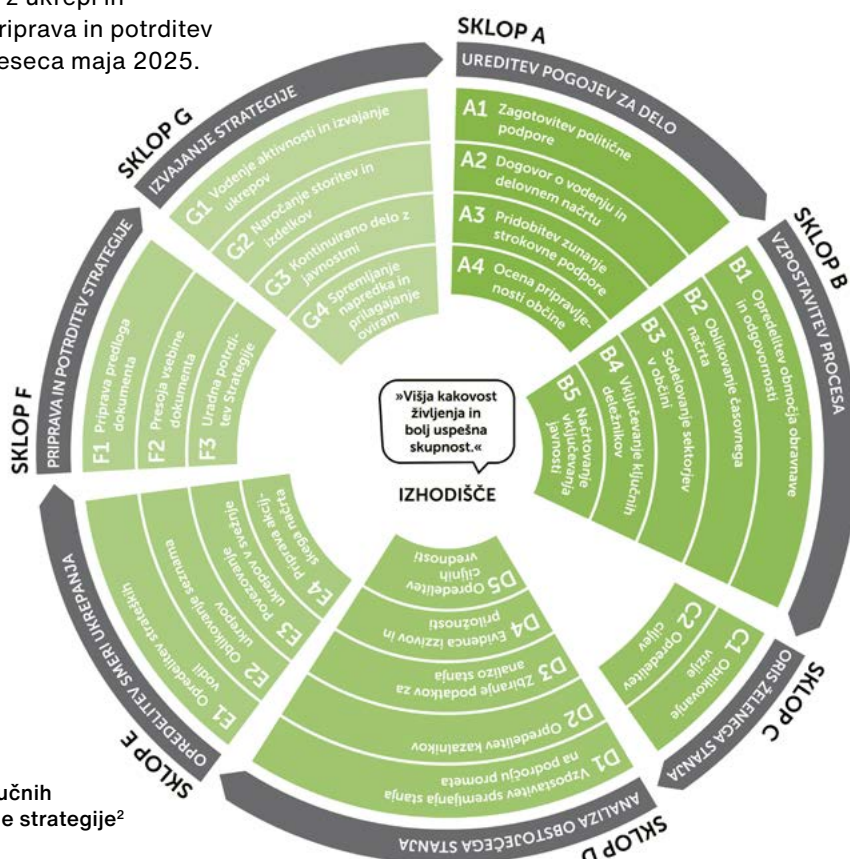
Postopek priprave in uresničitve OCPS namreč odlikujejo trajnost, integriran, uravnotežen in vključujoč pristop, jasna vizija in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev, spremljanje in vrednotenje, strokovnost in kakovost.

Tabela 1: Celostno prometno načrtovanje spreminja usmerjenost tradicionalnega načrtovanja prometa

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 presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Postopek priprave celostne prometne strategije

Postopek priprave OCPS je potekal v skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije.¹ Razdeljen je bil na več sklopov, in sicer na ureditev pogojev za delo, vzpostavitev postopka, oris zelenega stanja, ki podaja pogled v prihodnost, analizo obstoječega stanja z opredelitvijo ključnih izzivov in priložnosti ter opredelitev smeri ukrepanja z ukrepi in akcijskim načrtom. Sledili sta priprava in potrditev strategije v občinskem svetu meseca maja 2025.



Slika 1: Shematska predstavitev ključnih korakov priprave Celostne prometne strategije²

¹ Potovali bomo udobneje, živali bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023)

² Potovali bomo udobneje, živali bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023), str. 12



Postopek priprave OCPS je potekal od maja 2024 do maja 2025. V začetku priprave OCPS je bila ustanovljena širša delovna skupina, ki je bila aktivno vključena v vse faze priprave OCPS. Vanjo so bili s sklepom župana imenovani predstavniki ključnih deležnikov, tj. občinske uprave, osnovne šole, vrtca, policije, medobčinskega redarstva, društva upokojencev, zdravstvenega doma, sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in drugih.

Postopek priprave OCPS je vključeval številne aktivnosti sodelovanja ter komuniciranja s strokovno in splošno javnostjo ter ciljnimi skupinami v obliki javne razprave, delavnic,

izvedbe intervjujev, anketiranja, predstavitev, delovnih sestankov ter objav v elektronskih medijih. Splošna javnost je bila najintenzivneje vključena prek ankete v začetni fazi postopka. Izpolnilo jo je 100 občanov (2,8 % vseh prebivalcev občine), ki so podali svoja mnenja o urejenosti prometa v občini, navedli ključne izzive in predloge za ukrepanje, se opredelili do vrednot urejanja prometa in navedli podatke o svojih potovalnih navadah. Izvedene so bile tudi ankete o potovalnih navadah zaposlenih in osnovnošolcev. Izvedlo se je tudi štetje prometa. V fazi opredelitve ukrepov je bila izvedena javna razprava, na kateri so občani podali svoje predloge za ukrepanje.

Oris želenega stanja

Vizija razvoja prometa in strateški cilji podajajo dolgoročni pogled na razvoj urejanja prometa v občini Apače in odgovor na vprašanje, v kakšni občini želimo živeti. Vizija razvoja prometa je bila oblikovana na podlagi vrednot, ki so jih podali člani širše delovne skupine priprave OCPS.

Vizija razvoja prometa

Postali bomo trajnostna, povezovalna slovenska občina, ki spodbuja trajnostno in varno mobilnost, lokalni gospodarski razvoj s kmetijstvom ter zdravo prebivalstvo s poudarkom na varnem in kakovostnem bivanju občanov in obiskovalcev.

Strateški cilji

Cilji strategije opredeljujejo konkretne izboljšave, ki naj bi jih dosegli z uresničevanjem OCPS. Za lažje in učinkovitejše delo občin je bil na nacionalni ravni pripravljen poseben zbir sedmih obveznih ciljev z namenom uskladiti cilje občinskih strategij s prizadevanji na nacionalni ravni³:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti
- Zmanjšanje emisij onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa na lokalni ravni
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci
- Dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa
- Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti

³ Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje; Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023), str. 31

Tem ciljem sledi tudi OCPS Apače, pri čemer pa so predstavniki občine in ključni deležniki naslednje tri cilje opredelili kot prioritete in takšne, katerih doseganje bo najbolj prispevalo k uresničitvi zastavljene vizije razvoja prometa v občini.

1.

Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti

Doseganje prioritete cilja bo občina preverjala s spremljanjem sprememb v deležu aktivno mobilnih prebivalcev s ciljem večje aktivne mobilnosti, to je uporabe koles in hoje otrok na poti v šolo ter prebivalcev občine na delovno mesto.

2.

Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci

Način izvajanja prometa ima tudi učinke na zdravje prebivalstva: v kolikor se ves promet izvaja »od vrat do vrat« v osebnih motornih vozilih, izgubijo prebivalci možnost aktivnega opravljanja poti (peš in s kolesom), kar pa ne prispeva k dvigu zdravstvenega stanja lokalnega prebivalstva. S spodbujanjem aktivne mobilnosti oz. pešačenja in kolesarjenja po vsakodnevnih opravkih (poti v službo, šolo in po nakupih) bo občina prispevala h krepitvi javnega zdravja.

3.

Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

Doseganje prioritete cilja je skladno s pobudo Evropske komisije, da se število mrtvih in hudo poškodovanih udeležencev v prometu do leta 2030 v Evropi prepolovi in do leta 2050 popolnoma odpravi. Skladno s tem naj bi predvideni ukrepi iz akcijskega načrta omogočali nadaljnje izboljšanje prometne varnosti.

Ključna sporočila analize obstoječega stanja

Analiza stanja v okviru priprave OCPS je obsegala več aktivnosti, ki so prispevale k razumevanju trenutnega stanja na področju mobilnosti in dostopnosti v občini. Te aktivnosti so bile vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa ter opredelitev kazalnikov in zbiranje podatkov za analizo stanja s kabinetnim delom, anketami, intervjuji in terenskimi ogledi. Analiza stanja je obsegala evidentiranje in analizo splošnih podatkov in informacij, relevantnih za celostno načrtovanje prometa oziroma za vse načine prevoza, kot so na primer demografski podatki, prometna varnost, mobilnost ciljnih skupin ipd., ter analizo pogojev urejanja posameznih načinov prevoza, kot so cestni motorni promet, hoja, kolesarjenje in javni potniški promet. Analiza stanja je vodila k evidenci dosežkov, ključnih izzivov in priložnosti, ki jih zdaj naslavlja OCPS.

1. Demografski trendi in dnevne migracije

Število prebivalstva v občini od leta 2008 dalje rahlo pada in sicer je bil od leta 2008 do leta 2024 zabeležen upad za 50 občanov, prebivalci občine pa se tudi starajo: delež odraslih med 15. in 64. letom starosti se je od leta 2008 znižal za 250 oseb, delež starejših se je v istem obdobju povečal, prav tako za 250 oseb, delež mlajših pa narašča zelo počasi.

Najintenzivnejše delovne migracije iz občine Apače potekajo v Gornjo Radgono, v obratno smer (v Apače) pa se vozi največ občanov Svete Ane (teh je leta 2024 bilo 14). Znotraj občine je

zaposlenih samo 26 % občanov, delovnih mest v občini pa je 55 % manj kot delovno aktivnega prebivalstva.

2. Splošno prometno varnost je mogoče izboljšati

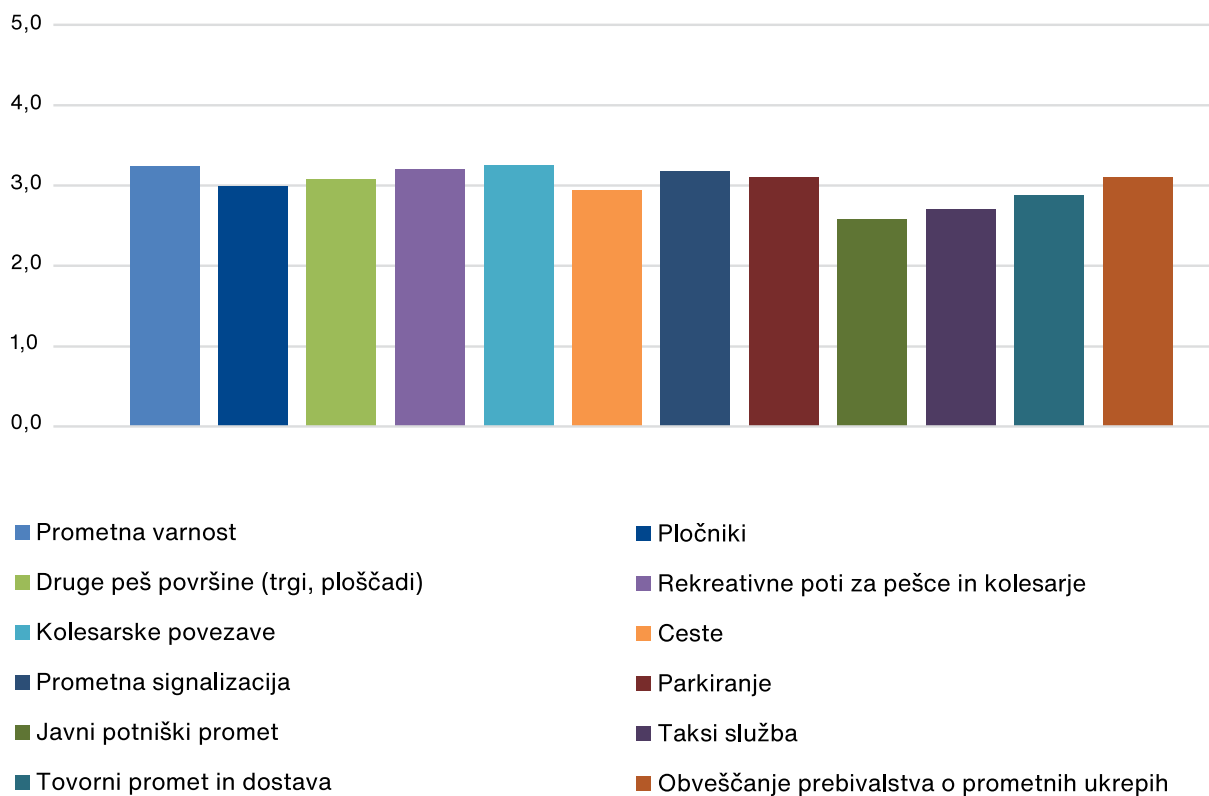
Od leta 2018 do leta 2022 je bilo na območju občine Apače obravnavanih 42 prometnih nesreč. Največ nesreč je bilo leta 2019, in sicer 11, najmanj nesreč pa leta 2018.

Največ nesreč se je zgodilo na odseku Trate–Gornja Radgona, najpogostejši vzroki zanje pa so bili nepravilna stran oz. smer vožnje, premiki z vozili ter drugi vzroki.

V analiziranem obdobju med udeleženci prometnih nesreč na območju občine Apače ni bilo nobene smrtne žrtve.

V navedenem obdobju ni bilo nesreč, v katerih bi bil udeleženi pešci, so se pa zgodile tri nesreče, pri katerih so bili udeleženi kolesarji. Najpogostejša poškodba kolesarjev in pešcev v prometnih nesrečah je bila lažja telesna poškodba, najpogostejši vzrok pri nesrečah, v katerih so bili udeleženi kolesarji, pa je bila nepravilna stran oz. smer vožnje.

Prometna varnost je s strani občanov ocenjena kot dobra, saj so jo občani v povprečju ocenili s tremi točkami od petih.



Slika 2: Zadovoljstvo občanov s prometnimi podsistemi leta 2025

3. Pomembni sta varnost otrok v prometu in kakovost bivanja

Anketa splošne javnosti je pokazala, da so prebivalci občine Apače dokaj zadovoljni s splošnim stanjem urejenosti prometa ter dosedanjimi občinskimi prometnimi ukrepi: občini so dodelili oceni 3,2 in 3,3 od petih možnih točk. Kot najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa so opredelili ustreznost prometne ureditve za vse uporabnike (starše z otroškimi vozički, invalide, starejše, otroke), prometno varnost otrok in kakovost bivanja v občini.

Občani z višjimi ocenami označujejo rekreativne poti za pešce in kolesarje, prometno varnost, površine za pešce, medtem ko so javni potniški promet, taksi služba ter tovorni promet prejeli najnižje ocene.



Slika 3: Kolesarsko parkirišče pred Osnovno šolo Apače

4. Analiza uporabe prevoznih sredstev pri vsakodnevni potovanjih kaže veliko odvisnost od osebnih motornih vozil

Na vsakih 1000 oseb je v občini 620 motornih vozil, kar je več od povprečne stopnje motorizacije v Republiki Sloveniji in Republiki Avstriji.

Glavne ugotovitve a pri analizi uporabe prevoznih sredstev ciljnih skupin pri vsakodnevni potovanjih:

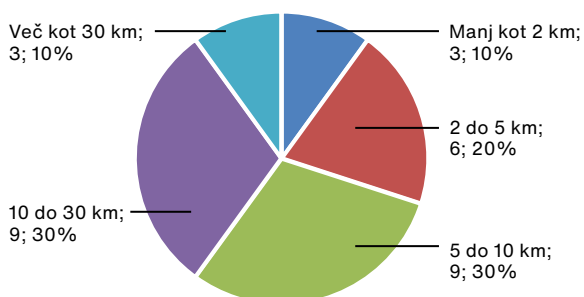
- Visoka uporaba osebnih avtomobilov in nizka povprečna zasedenost avtomobilov

Oktobra se je izvajalo kordonsko štetje na lokalni cesti JP-604151 (cesta med trgovino in Vrtcem Apače). Prevladuje uporaba osebnih avtomobilov (83 % osebnih avtomobilov oz. 83 % potnikov v osebnih avtomobilih). Povprečna zasedenost avtomobilov je zelo nizka in znaša 1,27 potnikov / avtomobil. Kolesari in hodi 16 % oseb. Med jutranjo in popoldansko konico ni bistvenih sprememb.

- Avtomobil je glavni način potovanja na delo

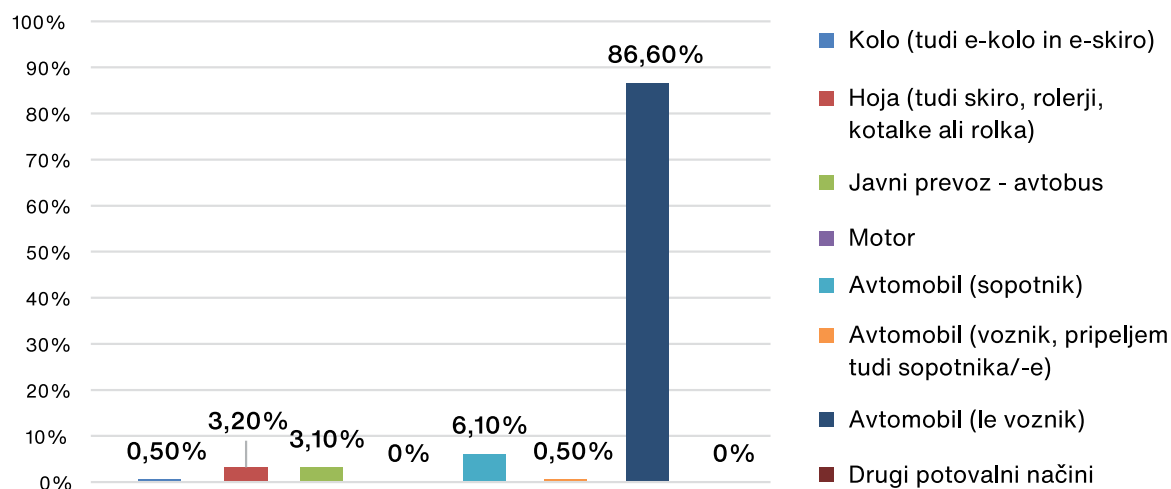
Iz ankete med zaposlenimi pri največjem zaposlovalcu na območju občine Apače izhaja, da se zaposleni večinoma vozijo na delo z avtomobili, v avtu pa so večinoma sami (87 %). Na delovno mesto pripešači 3 % zaposlenih, uporabljajo pa tudi druge načine prevoza: v šestih odstotkih se na delovno mesto pripeljejo kot sopotniki v osebnih avtomobilih. Približno tretjina zaposlenih prebiva v kraju, ki je od delovnega mesta oddaljen, manj kot 5 km. Razdalje, ki jih je možno opraviti na trajnostno aktiven način (peš oz. s kolesom), so običajno velike do 5 km. Največ zaposlenih se na delo vozi iz krajev, ki so od zaposlovalca oddaljeni od 5 do 30 km.

KAKO DALEČ POTUJETE NA DELO?



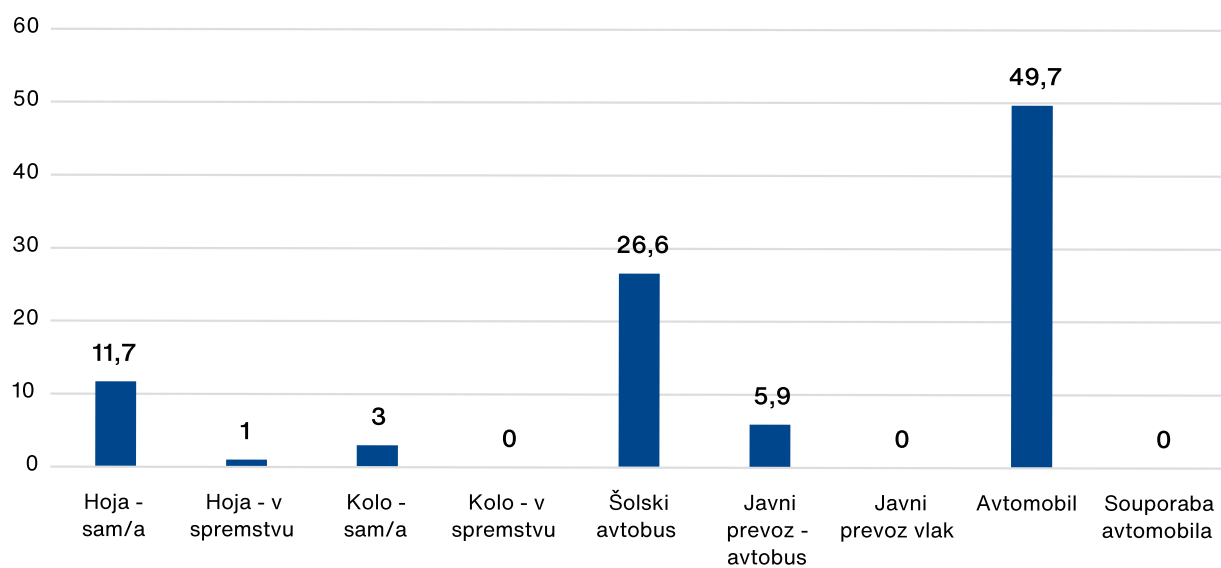
Slika 4A: Značilnosti potovanj na delo zaposlenih v občini Apače

NAČIN POTOVANJA NA DELOVNO MESTO



Slika 4B: Značilnosti potovanj na delo zaposlenih v občini Apače

POTOVALNI NAČIN PRIHODA V OSNOVNO ŠOLO



Slika 5: Uporaba načinov potovanja pri prihodu v osnovno šolo ■ Prihodi (delež)

– Največ otrok pride v šolo z avtomobilom

Polovico otrok pripeljejo starši v šolo z avtomobilom, četrtno šolarjev pripelje do osnovne šole šolski avtobus, komaj desetina otrok pa v šolo pripešači. Zelo malo otrok prihaja peš v šolo v spremstvu staršev oz. Odraslih, samo 3 % otrok pa v šolo prikolesari.



Slika 6: Osrednji trg v Apačah in površine za pešce



5. Izboljšanje pogojev za hojo in urejene kolesarske povezave predstavljajo največji izziv

Trajnostna prometna piramida je sestavljena iz štirih glavnih sklopov: na dnu piramide so avtomobili, katerih uporaba, sploh če se v njih vozi samo voznik, prinaša največ neželenih učinkov (izpusti, poraba prostora, stroški goriva, hrup itd.). Na naslednji stopnji je javni promet, ki je energetskega nekoliko bolj učinkovit, nad slednjim se nahaja kolesarjenje, na vrhu piramide pa je pešačenje, ki zahteva najmanj infrastrukture, goriva in prostora. Kljub temu je zaradi hitrega tempa življenja in razpršene poselitve uporaba avtomobila v manj poseljenih predelih Slovenije neizogibna in nujno potrebna. Ker je proračunskih sredstev za ureditev vseh prometnih podsistemov premalo, je infrastruktura za osebni motorni promet bistveno bolj razvita kot infrastruktura za pešce in kolesarje.

Skozi občino poteka t.i. »kolesarska hrbtenica« (smer Trate–Gornja Radgona), ki je deloma že zgrajena. Zunaj vzpostavljenih kolesarskih površin se kolesarji vozijo le po voziščih, kar pa je vsaj v primeru regionalne ceste lahko nevarno. Le redki cilji potovanja imajo urejena odstavna mesta za kolesa, vendar v nezadostnem številu.

Druge infrastrukture za hrambo koles ni. K slabi izkoriščenosti kolesarskega potenciala pripomore tudi neopremljenost prestopnih točk, kot so avtobusna postajališča.

Infrastruktura za pešce še ni popolna, saj v manjših naseljih ni na voljo ločene infrastrukture za pešce, tj. pločnikov, vaški trgi so pa so sicer vzpostavljeni, vendar niso najbolj opremljeni. Tudi osrednji trg v Apačah še ni primerno oblikovan in opremljen. Urbane opreme za pešce ni veliko.

Veliko cest ima precej uničen zgornji ustroj, kar je prav tako nevarno za kolesarje in pešce. Prometno varnost pešcev in kolesarjev zmanjšujejo tudi nepregledni priključki in križišča ter ponekod ozke ceste. Trenutno obstaja nizek delež kolesarjenja in hoje pri opravljanju vsakodnevnih poti, kar so pokazali tako rezultati anket in štetja prometa kot rezultati opazovanja stanja na terenu.

Priložnosti za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje se poleg gradnje infrastrukture kažejo v izvajanju ukrepov za povečanje varnosti pešcev in kolesarjev z umirjanjem prometa.



Slika 7: Regionalna cesta v Apačah

6. Ceste so potrebne prenove z intenzivnim izvajanjem ukrepov umirjanja prometa

Tranzitni promet poteka pretežno po regionalni cesti v smeri Trate–Gornja Radgona. Ceste, z izjemo regionalne ceste, so nizkoprometne. Ustrezne elemente vozišča ima regionalna cesta in nekatere lokalne ceste. Ponekod elementi cest dopuščajo zelo visoke vozne hitrosti, kar so izpostavili tudi prebivalci občine v anketi in pobudah. Številne ceste so zaradi vse širše kmetijske mehanizacije postale preozke. Nekatere občinske ceste so v zelo slabem stanju (uničeno vozišče, udarne jame, neurejene bankine), nekatera križišča pa slabo pregledna. Tam, kjer ceste funkcionirajo kot skupne prometne površine, so zaradi slabega in preozkega vozišča ter slabe preglednosti nevarne za kolesarje in pešce. Obvoziščnih elementov za vodenje pešcev in kolesarjev še ni zgrajenih povsod, kjer bi bilo treba (npr. ob regionalni cesti in pomembnejših lokalnih cestah).



Slika 8: Parkirišče med Osnovno šolo Apače ter pokopališčem

7. Sistem upravljanja s parkirnimi površinami ni vzpostavljen

Parkirne površine so v Apačah primerno razpršene. V dopoldanskem času, ko je največje povpraševanje po parkiriščih, večina parkirišč ni polno zasedenih.

Ukrepev upravljanja s parkiranjem (npr. časovno omejevanje parkiranja, plačilo parkirnine) v občini zaenkrat ne izvajajo.



Slika 9: Avtobusno postajališče v Lutvercih

8. Javni potniški promet ne omogoča alternative individualnemu motornemu prometu

Občina Apače se nahaja na osi avtobusnega koridorja Trate–Apače–Gornja Radgona, občinsko središče pa leži prav ob tem koridorju. Na delovni dan je proti Gornji Radgoni in Tratam na voljo 13 avtobusov v vsako smer. Dva avtobusa na dan zavijeta s te trase proti Lešanam. Ob koncih tedna in v času praznikov ni avtobusnih povezav. Najbližja železniška postaja s potniškim prometom se nahaja v Cmureku na avstrijski strani državne meje, vendar do tja s slovenske strani ne vodi nobena avtobusna povezava. V kolikor bi uporabniki avtobusov hoteli potovati v Maribor ali Mursko Soboto, bi morali v Gornji Radgoni prestopiti.

Občani so izpostavili, da javni promet trenutno ne predstavlja resne alternative osebnemu motornemu prometu na poti v službo in v trgovino.

Avtobusna postajališča ob koridorju Trate–Apače–Gornja Radgona so na območju občine urejena, sicer brez stojal za kolesa, medtem pa nekatera avtobusna postajališča zunaj tega koridorja (tudi za potrebe šolskega prevoza) nimajo urbane opreme.

Osnovna šola Apače ima organiziran šolski prevoz.

V občini že deluje storitev prevoza na klic za starejše.

Dosežki, ključni izzivi in priložnosti

Dosežki

Uvodni koraki priprave OCPS so pokazali, da je občina že pričela z izvajanjem ukrepov v smeri bolj trajnostno naravnane prometnega sistema, in sicer je izvedla ukrepe umirjanja prometa, obnavlja občinsko cestno omrežje, umestila pa je tudi nekaj urbane opreme za pešce in kolesarje in nekaj kolesarskih povezav ter uredila omrežje pločnikov v naseljih ob regionalni cesti skozi občino. Do 12 % poti v občinskem središču je že opravljenih peš. Sistem prevoza na klic je vzpostavljen, znotraj občine pa so avtobusna postajališča večinoma optimalno urejena.

Izzivi urejanja prometa

Analiza stanja je pokazala, da so prioritetni izzivi urejanja prometa naslednji:

- Neizvedeni pločniki ob regionalni cesti skozi nekatera naselja
- Odsotnost povezav za pešce med nekaterimi naselji
- Potreba po spremembi prometnega režima pri športno rekreacijskem centru
- Neizvedena kolesarska infrastruktura Trate-Žiberci
- Pomanjkanje kolesarskih parkirišč ob pomembnih ustanovah
- Premalo avtobusnih povezav skozi občino
- Visoke vozne hitrosti
- Preozka in uničena cestišča

Drugi izzivi urejanja prometa:

- pomanjkanje odstavnih mest za kolesa pri avtobusnih postajališčih,
- umirjanje prometa,
- izvedba kolesarskih povezav brez »rodeo« odsekov,
- makadamska cestišča.

Priložnosti

Priložnosti in potenciali za celostno prometno načrtovanje in uresničitev strateških ciljev se kažejo v naslednjih dejstvih:

- Aktivno (peš, s kolesom) prihaja na delo le 3 % zaposlenih pri največjem zaposlovalcu v občini, to je Osnovna šola Apače, čeprav skoraj tretjina tam zaposlenih živi na oddaljenosti do 5 km od delovnega mesta. V občinskem središču je možno povečanje hoje in kolesarjenja v deležu opravljenih prometnih poti.
- Velik potencial za urejanje javnih površin (trgov, ploščadi) imajo tudi središča naselij; tudi v Apačah je mogoče nadgraditi osrednji trg oz. umestiti novega.
- Občina je v ravninskem delu zelo primerna za opravljanje poti s kolesom.
- Glavne delovne migracije se zgodijo v smeri proti občini Gornja Radgona oz. na razdalji okoli 5 km, ki je primerna za uporabo alternativ tj. atraktivnejšega javnega potniškega prometa, sopotništva in tudi uporabe koles, ob ureditvi ustrezne infrastrukture predvsem e-koles.
- Opremo avtobusnih postajališč je možno nadgraditi, predvsem z nasloni za kolesa,
- Bližina avtobusne postaje v Gornji Radgoni, kjer je na voljo večje število avtobusnih povezav, omogoča povečanje deleža poti, opravljenih z javnim potniškim prometom.
- Občine v regiji se že povezujejo s pomočjo regionalne razvojne agencije, kar omogoča nadgradnjo medobčinskega in regionalnega sodelovanja tudi na področju mobilnosti.
- Načrtujejo in izvajajo se različni projekti: izvedba ukrepov umirjanja prometa, dokončanje »kolesarske hrbtenice« skozi občino, rekonstrukcije cest in izpolnjevanje omrežja javne razsvetljave, kar predstavlja velik potencial za izboljšanje dostopnosti in prometne varnosti v vseh naseljih.
- V občinskem središču je možno urediti večmodalno vozlišče (to je prestopna točka za kolesarje, uporabnike javnega potniškega prometa in uporabnike osebnih motornih vozil).
- Promet v naseljih je mogoče dodatno umiriti.

Pet stebrov ukrepanja

Predlog ukrepanja je podan na podlagi oblikovane vizije in opredeljenih strateških ciljev, ključnih sporočil analize stanja prometa in identificiranih izzivov in priložnosti za pet sklopov oz. strateških stebrov ukrepanja. Pri posameznih stebrih ukrepanja so bila opredeljena tudi strateška vodila. Strateška vodila odražajo naše ambicije, podajajo pristop za doseganje strateških ciljev ter predstavljajo podlago za izbiro in izvajanje ukrepov. Strateška vodila so opremljena s kvantificiranimi ambicijami.

Strateški stebri ukrepanja

- I. Celostno načrtovanje mobilnosti
- II. Kakovostne razmere za hojo
- III. Urejeni pogoji za kolesarjenje
- IV. Privlačnejši javni potniški prevoz
- V. Upravljan motorni promet



Strateška vodila

STEBER UKREPANJA	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFIKACIJA STRATEŠKEGA VODILA
Celostno načrtovanje mobilnosti	S sodelovanjem na Evropskem tednu mobilnosti in v sodelovanju s sosednjimi občinami bomo izboljšali ozaveščenost prebivalstva o trajnostni mobilnosti ter izboljšali naše ukrepe na tem področju.	<ul style="list-style-type: none"> Vsakoletno sodelovanje na dogodku Evropski teden mobilnosti Vsakoletno sodelovanje na medobčinskih dogodkih za trajnostno urejanje prometa Vsakoletno zbiranje obveznih kazalnikov ter njihovo sporočanje pristojnemu ministrstvu Sodelovanje pri izdelavi Regionalne celostne prometne strategije
Kakovostne razmere za hojo	Z gradnjo pešpoti in njihovim opremljanjem bomo povečali delež pešačenja kot načina potovanja v šolo, službo in po drugih opravkih.	<ul style="list-style-type: none"> Povečanje deleža pešačenja na glavnih prometnicah v občini na 17 % do leta 2031 Povečanje deleža šolarjev, ki v šolo pripešačijo, na 35 % do leta 2031 Povečanje deleža šolarjev, ki v šolo pripešačijo brez spremstva staršev, na 14 % do leta 2031 Povečanje deleža uslužbencev, ki na delo pripešačijo, na 6 % do leta 2031
Urejeni pogoji za kolesarjenje	S povezovanjem kolesarskih poti in njihovim opremljanjem bomo povečali delež kolesarjenja kot načina potovanja v šolo, službo in po drugih opravkih.	<ul style="list-style-type: none"> Povečanje deleža kolesarjenja na glavnih prometnicah v občini na 4 % do leta 2031 Povečanje deleža šolarjev, ki v šolo prikolesarijo, na 5 % do leta 2031 Povečanje deleža šolarjev, ki v šolo prikolesarijo brez spremstva staršev, na 5 % do leta 2031 Povečanje deleža uslužbencev, ki na delo prikolesarijo, na 2 % do leta 2031
Privlačnejši javni potniški prevoz	Z nadgradnjo opreme na infrastrukturi za javni potniški promet bomo povečali privlačnost javnega potniškega prometa.	<ul style="list-style-type: none"> Povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa na 1 % (podatek iz ankete občanov) do leta 2031
Upravljan motorni promet	S spodbujanjem trajnostne mobilnosti bomo zmanjšali prometne obremenitve zaradi osebnega motornega prometa ter povečali prometno varnost.	<ul style="list-style-type: none"> Zmanjšanje deleža uporabe osebnih motornih vozil na glavnih prometnicah v občini na 76 % do leta 2031 Zmanjšanje deleža šolarjev, ki se v šolo pripeljejo v osebnih motornih vozilih, na 47 % do leta 2031 Zmanjšanje deleža uslužbencev, ki se na delo pripeljejo z osebnim motornim vozilom, na 89 % do leta 2031

I. STRATEŠKI STEBER:**CELOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI**

Celostno načrtovanje mobilnosti kot samostojnega stebra podaja izhodišča in predstavlja okvir za izvajanje ukrepov v sklopu preostalih stebrov. Obsega organizacijske ukrepe, aktivnosti obveščanja in promocije, vključevanje v kampanje in uravnoteženo načrtovanje. Občina z izdelano občinsko celostno prometno strategijo za strateško in celostno načrtovanje pogloblja področje urejanja prometa. S poglobljanjem sodelovanja z drugimi občinami v regiji bo okrepila trenutno šibko regionalno sodelovanje na področju urejanja prometa. Obveščanje javnosti o trajnostni mobilnosti se sicer že izvaja na spletu in se bo tam tudi nadaljevalo.

Ukrepi s področja celostnega načrtovanja mobilnosti se tako nanašajo na nadgradnjo obstoječe načrtovalske prakse in sledijo strateškemu vodilu »izboljšanja ozaveščenosti prebivalstva o trajnostni mobilnosti ter izboljšanju ukrepov na tem področju«.

- Vsakoletno sodelovanje na dogodku Evropski teden mobilnosti
- Vsakoletno sodelovanje na medobčinskih dogodkih za trajnostno urejanje prometa
- Vsakoletno zbiranje obveznih kazalnikov ter njihovo sporočanje pristojnemu ministrstvu
- Obveščanje javnosti glede trajnostne mobilnosti
- Izdelava zasnove prijaznega prometa in brezemisijских con
- Sodelovanje pri izdelavi Regionalne celostne prometne strategije

I.1 Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti

Evropski teden mobilnosti, največja mednarodna kampanja za spodbujanje trajnostne mobilnosti, poteka vsako leto med 16. in 22. septembrom. Namen kampanje sta ozaveščanje in promocija na področju trajnostne mobilnosti skozi izvajanje ukrepov, ki imajo dolgoročnejši vpliv na prebivalce v slovenskih občinah ter aktivno spodbujajo k spremembi potovalnih navad in bolj trajnostnemu načinu razmišljanja in delovanja. Predvideno je, da se Občina Apače vsako leto aktivno vključi v kampanjo, ob tem pa pripravi program in se vključi v aktivnosti pristojnega ministrstva.

I.2 Medobčinsko sodelovanje na področju trajnostnega urejanja prometa

Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja Občine Apače se vrši v sodelovanju s Pomurskim centrom mobilnosti ter sosednjimi občinami. Povezovanje in sodelovanje se izvaja v obliki rednih koordinacijskih sestankov (npr. vsaj enkrat na leto) ali sestankov po potrebi npr. v primeru načrtovane investicije z vplivom na druge občine. Osrednje teme medobčinskih sestankov so kolesarska infrastruktura, javni potniški promet, mobilnost in dostopnost lokalnega in medobčinskega značaja, površine za sopotništvo, prevozi na klic, obravnava pobud itd. Občina namerava aktivno sodelovati tudi pri pripravi Regionalne celostne prometne strategije za Pomurje.

I.3 Zbiranje obveznih kazalnikov ter njihovo sporočanje pristojnemu ministrstvu

Občina enkrat letno izdela poročilo o izvajanju in učinkih OCPS. V skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja se spremljajo obvezni kazalniki, ki se oddajo pristojnemu ministrstvu. O rezultatih seznanijo občinsko upravo in vodstvo občine, občinski svet in javnost (vsaj z objavo na spletu). Po sedemletnem planskem obdobju se lahko pristopi k pripravi naslednje generacije OCPS.

I.4 Obveščanje javnosti glede trajnostne mobilnosti

Občina Apače bo javnost vsako leto obveščala glede deleža realizacije ukrepov, predvidenih v OCPS, in napredka pri doseganju zastavljenih ciljnih vrednosti pri obveznih kazalnikih. Prav tako bo z medijskimi kampanjami spodbujala razvoj trajnostne mobilnosti v občini.

I.5 Izdelava zasnove prijaznega prometa in brezemisijских con

Občina Apače bo v sklopu naslednjih predvidenih sprememb in dopolnitev občinskega prostorskega načrta izdelala obvezno strokovno podlago zasnove prijaznega prometa in brezemisijских con. V sklopu tovrstne strokovne podlage se za urbana naselja opredelijo naslednje vsebine:

- usmeritve za načrtovanje prometnih tokov različnih udeležencev v prometu v naselju tako, da se zagotovijo območja prijaznega prometa,
- določitev območij prijaznega prometa (območje prijaznega prometa je del naselja, skozi katerega ne poteka tranzitni promet, kjer je lokalni motorni promet umirjen in ima začetek ali cilj znotraj območja, omrežje poti za aktivno mobilnost pa je gosto in povezano),
- usmeritve za urejanje območij, ki so pretežno namenjena za stanovanja, kot območij prijaznega prometa, pri čemer se motorni promet, ki ne izvira iz teh območij in ni namenjen vanje, usmerja mimo njih,
- usmeritve za hierarhično ureditev prometnega sistema v naselju, pri čemer se upoštevata omejevanje motornega prometa v območjih prijaznega prometa in izboljšana prehodnost prostora za aktivno mobilnost skozi območja prijaznega prometa,
- območja brezemisijских con, v katerih se za ohranjanje kakovosti zunanjega zraka in zdravja prebivalcev omeji promet glede na hrup, izpuste toplogrednih plinov in onesnaževal zunanjega zraka.

I.6 Sodelovanje pri izdelavi Regionalne celostne prometne strategije

V pripravi je Regionalna celostna prometna strategija Pomurja. Občina Apače bo aktivno sodelovala pri njeni pripravi in si prizadevala za:

- dokončanje Murske kolesarske poti,
- krepitev avtobusnega prometa na relaciji Trate–Apače–Gornja Radgona,
- vzpostavitev parkirišč za sopotništvo na bodočih večmodalnih točkah:
 - ob večjih avtobusnih postajališčih,
 - ob vpadnicah na robovih večjih naselij v Pomurju itd.



Slika 10: Medobčinski sestanek v okviru priprave OCPS

Tabela 2: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov
stebra Celostno načrtovanje mobilnosti

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
I.1	Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti	srednja	+
I.2	Medobčinsko sodelovanje na področju trajnostnega urejanja prometa	majhna	+
I.3	Zbiranje obveznih kazalnikov ter njihovo sporočanje pristojnemu ministrstvu	srednja	+
I.4	Obveščanje javnosti glede trajnostne mobilnosti	majhna	+
I.5	Izdelava zasnove prijaznega prometa in brezemisijских con	majhna	+
I.6	Sodelovanje pri izdelavi Regionalne celostne prometne strategije	majhna	+

II. STRATEŠKI STEBER:

KAKOVOSTNE RAZMERE ZA HOJO

Hoja je osnovni način premikanja po prostoru. Pogoji za izvajanje hoje so enostavni: pešec mora imeti na voljo prostor za varno, udobno in dovolj hitro opravljanje poti. Poti, dolge do enega kilometra, so običajno najbolj primerne za pešačenje po opravkih. Z vzpostavitvijo udobnega, varnega in povezanega omrežja za pešce je mogoče povečati delež poti, opravljenih peš, občina pa bo prioriteto sledila strateškemu vodilu »povečanja deleža pešačenja kot načina potovanja v šolo, službo in po drugih opravkih«.

II.1 Zasnova lokalne infrastrukture za hojo

Občina Apače bo v sklopu naslednjih predvidenih sprememb in dopolnitev občinskega prostorskega načrta izdelala obvezno strokovno podlago zasnove lokalne infrastrukture za hojo. V tej strokovni podlagi se za urbana naselja opredelijo naslednje vsebine:

- sklenjeno in hierarhično urejeno omrežje površin za hojo v urbanih naseljih,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za hojo s sistemom omrežja odprtih javnih površin z navezavo na zeleni sistem in opremljenost z urbano opremo,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za hojo tako, da je infrastruktura zvezna in omogoča preprosto zaznavo in orientacijo, pri čemer je treba upoštevati zahteve funkcionalno oviranih oseb,
- območja, kjer se površina za hojo lahko zagotovi kot skupni prometni prostor ali območje umirjenega prometa, če v sklopu javne ceste ali nekategorizirane ceste, po kateri poteka površina za hojo, ni mogoče zagotoviti ločene površine za hojo primerne širine,

- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje tako, da je uporabnikom omogočena večmodalnost s preprostim prehajanjem med potovalnimi načini,
- grafični prikaz sklenjenega in hierarhično urejenega omrežja površin za hojo.

II.2 Pridobitev statusa občine po meri invalidov

Cilj projekta »Občina po meri invalidov« spodbuja načrtno odzivanje občine na posebne potrebe invalidov in njihovo socialno vključevanje sožitje in boljšo kakovost življenja vseh občanov. Občina bo preverila prisotnost in odpravila ovire za gibalno ovirane osebe na območjih, kjer se pojavljajo težave zaradi fizične neprilagojenosti infrastrukture za gibalno ovirane osebe, in si prizadevala za pridobitev naziva občine po meri invalidov. S temi ukrepi se prav tako izboljšujejo pogoji za hojo.

II.3 Gradnja in nadgradnja površin za pešce v stanovanjskih območjih, v naseljih in med naselji, vključno z urejanjem zelene infrastrukture

Omrežje pešcev mora biti povezano in primerno opremljeno ter varno. S ciljem spodbujanja čim večjega deleža pešcev se bo omrežje pešpoti izpopolnjevalo z manjkajočimi prehodi za pešce in pločniki, kjer je to potrebni+o, v Apačah se bo izvedel amfiteater, omrežje pešpoti bo nadgrajeno z zeleno infrastrukturo, omrežje tematskih pešpoti znotraj občine pa bo ustrezno označeno in promovirano.

Tabela 3: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra Kakovostne razmere za hojo

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
II.1	Zasnova lokalne infrastrukture za hojo	majhna	+
II.2	Pridobitev statusa občine po meri invalidov	srednja	++
II.3	Gradnja in nadgradnja površin za pešce v stanovanjskih območjih, v naseljih in med naselji	zelo velika	++

III. STRATEŠKI STEBER:

UREJENI POGOJI ZA KOLESARJENJE

Kolesarjenje v občini se razvija. Na njenem območju je trenutno jasno označeno omrežje kolesarskih povezav, vendar mreža kolesarske infrastrukture v občini ni dokončana oz. povezana, premalo je tudi odstavnih mest za kolesa. Na regionalni cesti je na odsekih brez ločene kolesarske infrastrukture možno kolesariti le po cestišču, kjer pa se kolesarji zaradi visokih vozniških hitrosti motornih vozil in ponekod slabega stanja cest ne počutijo varne. Z urejeno infrastrukturo za kolesarjenje je moč pričakovati povečanje prihodov na posamezne cilje potovanja (delovna mesta, šole) s kolesi.

Občina se zaveda tega potenciala in aktivno pristopa k izvedbi nekaterih kolesarskih povezav. Hkrati z izboljšanjem pogojev za kolesarjenje je treba nameniti več pozornosti promocijskim in ozaveščevalnim aktivnostim za spodbujanja kolesarjenja.

Občina bo ustvarila pogoje za varno in udobno kolesarjenje z osrednjim strateškim vodilom »povečanja deleža kolesarjenja kot načina potovanja v šolo, službo in po drugih opravkih«. Ukrepi obsegajo izgradnjo infrastrukture, postavitve opreme in izvedbo podpornih aktivnosti.

III.1 Zasnova lokalne infrastrukture za kolesarjenje

Občina Apače bo v sklopu naslednjih predvidenih sprememb in dopolnitev občinskega prostorskega načrta izdelala obvezno strokovno podlago zasnove lokalne infrastrukture za kolesarjenje. V tej strokovni podlagi se za urbana naselja opredelijo naslednje vsebine:

- sklenjeno in hierarhično urejeno omrežje površin za kolesarjenje v urbanih naseljih,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za kolesarjenje s sistemom omrežja odprtih javnih površin z navezavo na zeleni sistem in opremljenost z urbano opremo,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za kolesarjenje tako, da je uporabnikom omogočena večmodalnost s preprostim prehajanjem med potovalnimi načini,
- sklenjeno omrežje državnih in lokalnih kolesarskih povezav,

- območja, kjer se kolesarska povezava lahko izvede na cesti, upravljavec ceste pa predhodno izvede ustrezne ukrepe umirjanja prometa, če v sklopu javne ceste, po kateri poteka kolesarska povezava, ni mogoče zagotoviti ločenih površin za kolesarje v skladu s predpisi,
- grafični prikaz sklenjenega in hierarhično urejenega omrežja površin za hojo in kolesarjenje.

Kolesarske povezave se dimenzionirajo tako, da je možna njihova uporaba tudi za tovorna kolesa in kolesa invalidov. Na kolesarskih povezavah se na ambientalno privlačnih mestih uredijo in opremlijo počivališča za kolesarje. Postavi se vsa potrebna signalizacija za označitev kolesarskih povezav ter za usmerjanje in vodenje kolesarjev. Izvedbene projekte se skrbno pregleda v izognitev nastajanju t.i. »rodeo odsekov«.

III.2 Opremljanje s kolesarskimi parkirišči

Parkirna mesta za kolesa se uredijo oz. razširijo pred vsemi pomembnimi cilji poti:

- razširitev kolesarskega parkirišča pred Osnovno šolo Apače in Vrtcem Apače,
- razširitev kolesarskega parkirišča na prostoru pred občinsko upravo in Kulturnim domom,
- vzpostavitev kolesarskega parkirišča pri pokopališču,
- postavitve kolesarskih stojal pri pomembnejših avtobusnih postajališčih.

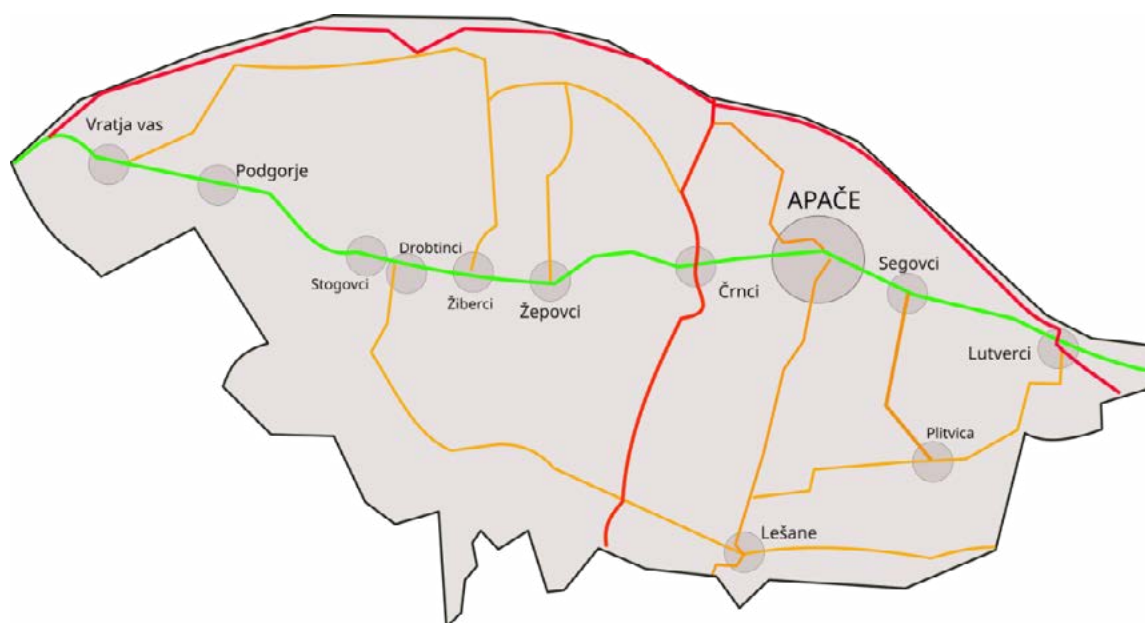
Kolesarska parkirišča se uredijo kot odstavna mesta z ustreznimi nasloni. Večja parkirišča se nadkrijejo. Vsa neprimerna stojala se zamenjajo z ustreznimi. Do vseh odstavnih mest se s kolesarskih povezav uredijo ustrezni dovozi.

III.3 Dokončanje občinske kolesarske mreže

Vzdolž občine se dokonča osnovna kolesarska mreža, ki sestoji iz povezave med Tratami in Podgradom. Treba je dokončati odsek državne kolesarske povezave od Trat do Žibercev, uredi pa se tudi kolesarska povezava od brvi čez Muro ter prek Apač v smeri proti Lešanam.

Tabela 4: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra Urejeni pogoji za kolesarjenje

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
III.1	Zasnova lokalne infrastrukture za kolesarjenje	majhna	+
III.2	Opremljanje s kolesarskimi parkirišči	majhna	++
III.3	Dokončanje občinske kolesarske mreže	zelo velika	++



Slika 11: Predlog zasnove glavnih kolesarskih povezav v občini

Legenda:

- Državna kolesarska povezava
- Občinska kolesarska povezava
- Občinska cesta

IV. STRATEŠKI STEBER:

PRIVLAČNEJŠI JAVNI
POTNIŠKI PROMET

Obstoječa ponudba javnega avtobusnega prometa je v smeri proti Gornji Radgoni s trinajstimi avtobusi, ki vozijo vsak delovni dan, manj ustrezna. Dva avtobusa na dan naredita na povezavi med Gornjo Radgono in Apačam »ovinek« preko Lešan. Večina manjših naselij v občini leži na avtobusnem koridorju Trate–Apače–Gornja Radgona.

IV.1 Podajanje pobud za izboljšanje avtobusnih linij

Občina Apače bo na pristojno agencijo za upravljanje javnega potniškega prometa pošiljala pobude za okrepitev vseh avtobusnih linij, ki potekajo skozi občino, s ciljem povečanja privlačnosti in uporabe javnega potniškega prometa.

IV.2 Nadaljevanje regresiranja avtobusnih prevozov

Občina Apače bo še naprej regresirala šolski prevoz šoloobveznih otrok.

IV.3 Nadaljnja podpora izvajanju sistema prevoza na klic

Sistem prevoza na klic je namenjen povezovanju starejših oseb, ki potrebujejo prevoz in ne zmorejo uporabljati javnega in plačljivega prevoza, in sicer z vozniki prostovoljci, ki radi priskočijo na pomoč. Številni starejši imajo velike težave s prevozom,

sploh če so doma zunaj mestnih središč, kjer ni avtobusno omrežje ni razvito. Tisti bolj oddaljeni se velikokrat ne morejo odpraviti po opravkih, kadar si želijo, temveč se morajo prilagajati možnostim oziroma času, ko jim lahko pomagajo družinski člani ali prijatelji. Nekateri uporabljajo taksi, vendar je to za številne prevelik strošek.

Zaradi omilitve prevozne revščine in spodbujanja uporabe javnega prevoza si bo Občina Apače prizadevala za nadaljnje delovanje tega sistema.

IV.4 vzdrževanje in nadgradnja opreme na pomembnejših avtobusnih postajališčih

Avtobusna postajališča ob regionalni cesti Trate–Apače–Gornja Radgona so večinoma v dobrem stanju, nekatera avtobusna postajališča pa so trenutno neopremljena. Občina bo s ciljem okrepitve privlačnosti javnega prometa nadgrajevala opremo avtobusnih postajališč, obstoječo opremo pa redno vzdrževala. Ob avtobusna postajališča se bodo nameščali tudi nasloni za parkiranje koles.

Tabela 5: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra Privlačnejši javni potniški prevoz

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
IV.1	Podajanje pobud za izboljšanje avtobusnih linij	majhna	+
IV.2	Nadaljevanje regresiranja avtobusnih prevozov	velika	++
IV.3	Vzdrževanje sistema prevoza na klic	velika	+
IV.4	Vzdrževanje in nadgradnja opreme na pomembnejših avtobusnih postajališčih	srednja	+

V. STRATEŠKI STEBER:**UPRAVLJAN MOTORNI
PROMET**

Izzivi, opisani v predhodnih poglavjih, izhajajo iz prevladujoče rabe osebnih motornih vozil, ki so posledica ureditev, podrejenih potrebam motornega prometa na eni strani, in pomanjkanja urejenih alternativ na drugi. Ključni izziv so visoke vozne hitrosti, predvsem na državnem cestnem omrežju in tudi na daljših ravnih odsekih občinskih cest. Občinske ceste so marsikje zelo ozke z uničenimi vozišči, ponekod so vozišča še v makadamski izvedbi, v križiščih pa ponekod ni zagotovljene preglednosti. Občina, ki je že pričela izvajati ukrepe umirjanja prometa, aktivno obnavlja in vzdržuje občinsko cestno omrežje ter se z upravljavcem državnih cest dogovarja za rekonstrukcije državnih cest.

Z razvojem alternativnih oblik prevoza na eni ter izvajanjem intenzivnih ukrepov umirjanja prometa v naseljih, odpravljanjem črnih točk na cestnem omrežju s stališča vseh uporabnikov prometnih površin in upravljanjem prometa na drugi strani, se bodo lahko zmanjšale potrebe prebivalcev po nenehni uporabi osebnih motornih vozil.

Občina bo v okviru svojih pristojnosti izvajala ukrepe optimizacije motornega prometa z osrednjim strateškim vodenjem »zmanjšanja prometnih obremenitev zaradi osebnega motornega prometa«.

V.1 Vzdrževanje, rekonstrukcije in novogradnje cestnega omrežja in javne razsvetljave

Za namen ohranjanja dostopnosti in gospodarske vitalnosti so poleg rednega vzdrževanja in čiščenja cest, javnih poti in javne razsvetljave predvidene tudi rekonstrukcije in novogradnje na občinskem cestnem omrežju.

Načrt vzdrževanja cest in javne razsvetljave mora opredeljevati prioritete, kjer se lahko z vzdrževalnimi deli izboljšujejo tudi pogoji za varno vožnjo (kot npr. povečanje preglednosti), udobno pešačenje in kolesarjenje.

V.2 Urejanje prometne signalizacije

S ciljem povečevanja prometne varnosti bo občina še naprej urejala in posodabljala obstoječo prometno signalizacijo.

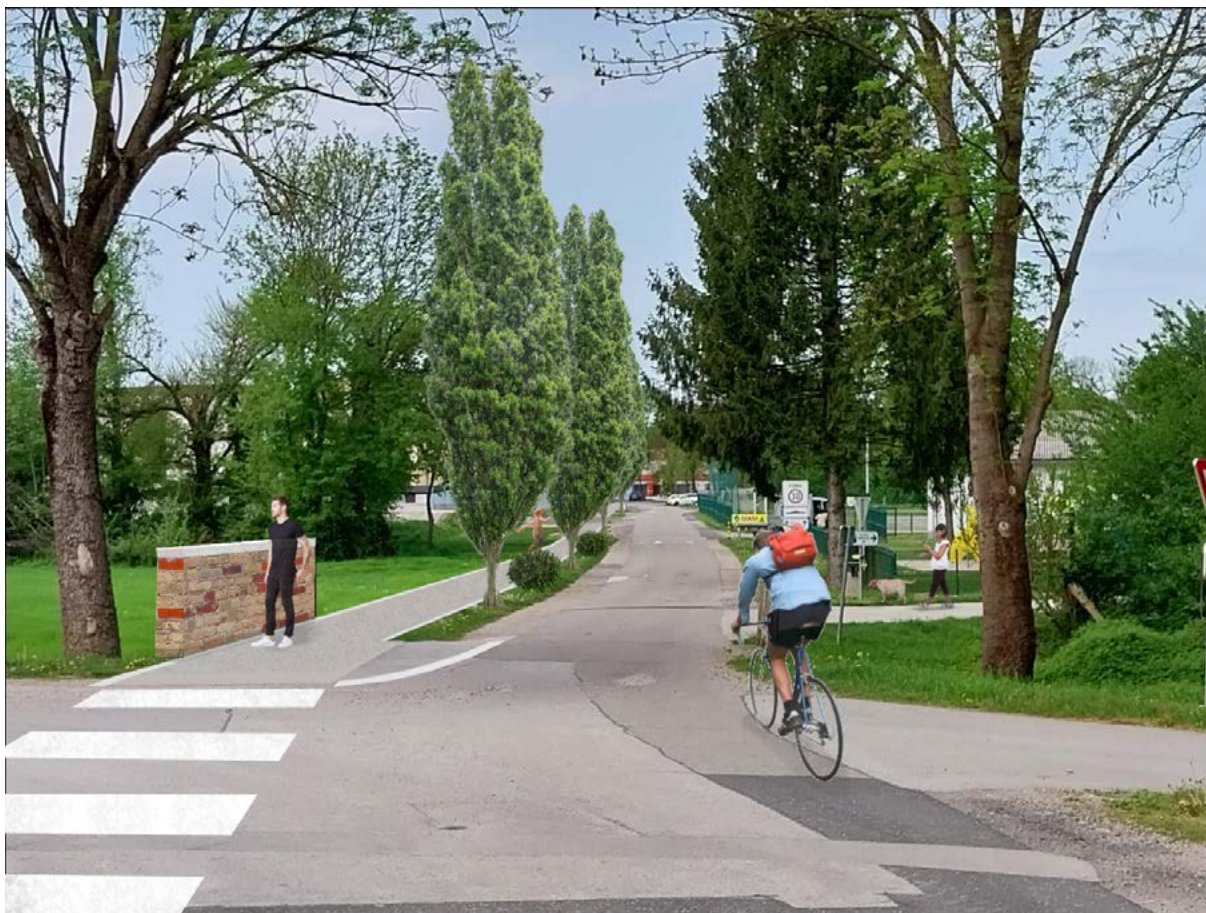
V.3 Umirjanje prometa

Umirjanje prometa se bo izvajalo v naseljih tako na državnih kot na občinskih cestah s ciljem povečanja prometne varnosti.

Okolica šole in stanovanjskih ulic, kjer ni tranzitnega prometa, se opredeli kot območja prijaznega prometa. Opredelijo se tudi druga območja umirjenega prometa ali območja skupnega prometnega prostora. V vseh naseljih in na šolskih poteh, regionalni cesti in ravnih odsekih občinskih cest, kjer so omejitve hitrosti bistveno prekoračene, se izvajajo ukrepi umirjanja prometa. Umirjanje prometa se lahko izvede tudi s preureditvijo ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti ob upoštevanju pristopov za spodbujanje pešačenja in kolesarjenja (npr. otoki, dvignjeni prehodi za pešce, zamik smernega vozišča, optične zavore). Izvajanje ukrepov spremlja intenzivno komuniciranje z javnostjo.

V.4 Urejanje parkirnih površin

Cestnoprometno omrežje sestavljajo površine za mirujoči in tekoči promet. Občani so na dogodkih in v anketi izrazili težave z zasedenostjo parkirnih mest. Zaradi zagotavljanja dostopnosti občinskega središča bo Občina prenovila in uredila nova javna parkirišča.



Slika 12: Primer možne ureditve površin za pešce mimo Športno rekreacijskega centra

Tabela 6: Zahtevnost in stopnja učinkovitosti ukrepov stebra Upravljan motorni promet

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
V.1	Vzdrževanje, rekonstrukcije in novogradnje cestnega omrežja in javne razsvetljave	zelo velika	+++
V.2	Urejanje prometne signalizacije	majhna	++
V.3	Umirjanje prometa	srednja	++
V.4	Urejanje parkirnih površin	velika	+

Akcijski načrt celostne prometne strategije

Za uspešno uresničevanje OCPS je ključen sedemletni akcijski načrt, ki za izbrani nabor ukrepov, predstavljen v okviru strateških stebrov, podaja obdobje izvedbe po letih z opredelitvijo okvirnih stroškov, odgovornosti za izvedbo in virov financiranja. Ocena stroškov je opredeljena kot okvirna vrednost, saj za nekatere ukrepe ni na voljo projektne in investicijske dokumentacije. Upoštevana sta tudi proračun Občine Apače in Načrt razvojnih programov Republike Slovenije.

Ukrepi se bodo financirali v okviru lastnih proračunskih sredstev, s prijavo na razpise ali pa skupaj z drugimi organizacijami in njihovimi sredstvi. Predvideni so tudi ukrepi, za katere finančna sredstva niso potrebna. V prihodnje se bomo v okviru uresničevanja OCPS intenzivno prijavljali na razpise pristojnih ministrstev, razpise za vključitev v Evropske projekte ter razpise drugih virov financiranja.

Legenda pri branju akcijskega načrta:

- Številka na začetku postavke (npr. 40361) označuje postavko v občinskem proračunu.
- Modro obarvana postavka nakazuje možnost sofinanciranja s strani Republike Slovenije oz. Evropske unije.
- Ukrepi so nanizani po prometnih stebrih.
- **Poudarjeno** besedilo prikazuje izdelavo strokovne podlage.
- Večja višina sredstev pomeni večjo zahtevnost izvedbe projekta.
- Za vse ukrepe je odgovorna občina Apače, razen če je ukrep označen z zvezdico (*).

UKREPI za celostno prometno načrtovanje	Višina sredstev (EUR) leta						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
130330 – Izdelava celostne prometne strategije	30.300						
I.1 080202 Izvedba dogodka Evropski teden mobilnosti – Projekt LIFE IP CARE 4 CLIMATE	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800
I.2 Medobčinsko sodelovanje na področju trajnostnega prometnega načrtovanja							
I.3 Spremljanje kazalnikov OCPS, poročanje ministrstvu	200	200	200	200	200	200	200
I.4 Obveščanje javnosti glede trajnostne mobilnosti							
I.4 080201 – Delovanje sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu	3.050	3.150	3.200	3.300	3.350	3.400	3.500
I.5 Izdelava Zasnove prijaznega prometa in brezemisijских con				3.000			
I.6 Sodelovanje pri pripravi Regionalne celostne prometne strategije za Pomurje							
*Za izvedbo ukrepa je odgovorna pristojna regionalna razvojna agencija.							

UKREPI za pešce	Višina sredstev (EUR) leta						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
II.1 Zasnova lokalne infrastrukture za hojo				2.500			
II.2 Pridobitev statusa občine po meri invalidov							
II.2 Ureditev dostopnosti za gibalno ovirane osebe	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.400	20.800
II.3 110335 – Urejanje vaških središč in objektov skupnega pomena na vasi	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
II.3 Izgradnja prehodov za pešce, pločnikov in urbane opreme	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	30.000
II.3 Izgradnja parka z amfiteatrom v centru Apač				250.000			
II.3 Nadgradnja zelene infrastrukture	120.000	120.000	120.000	120.000			
II.3 140344 – Ureditev in pospeševanje promocije pohodniških, tematskih in kolesarskih poti v občini / EU in drugi projekti	10.000	40.000	50.000	10.000	10.000	10.000	10.000
II.3 131201 – Vzdrževanje javnih površin – javna snaga	15.900	10.950	11.000	11.000	11.000	12.000	12.000

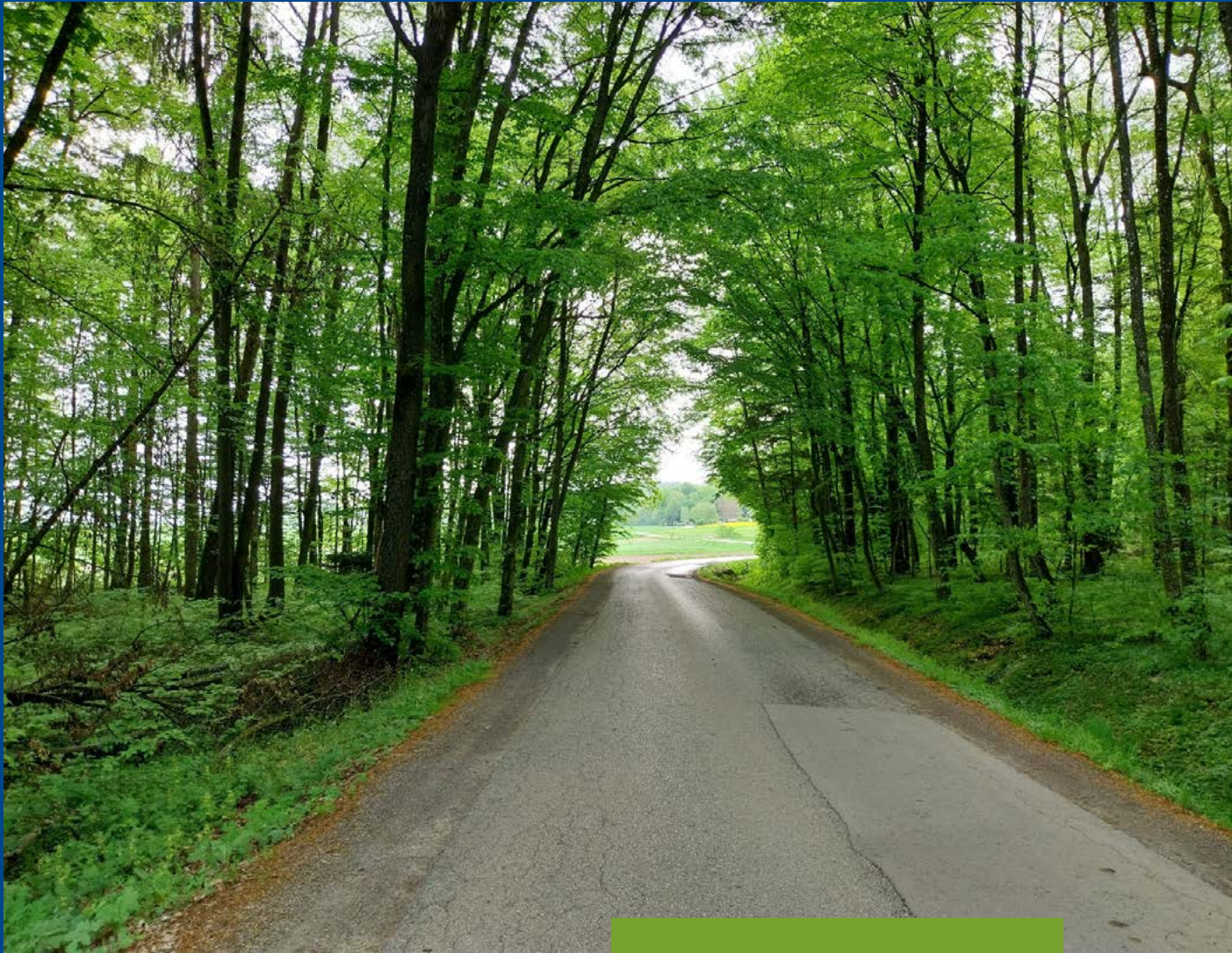
UKREPI za kolesarje	Višina sredstev (EUR) leta						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
III.1 Zasnova lokalne infrastrukture za kolesarjenje				2.500			
III.2 opremljanje in vzpostavitev kolesarskih parkirišč in počivališč					3.000	3.000	3.000
III.2 140340 – ureditev e-polnilnice za kolesarje	2.000	1.000					
III.3 130305 – Kolesarska povezava med naselji in sosednjimi občinami ob državni cesti R2-438/1307 od naselja Črnci do naselja Vratja vas – 1. faza in zveznost	197.704						
III.3 Kolesarska povezava Trate-Žiberči* (prispevek Občine)	36.304	55.325	106.565	31.271			
III.3 izgradnja in rekonstrukcija občinskih kolesarskih površin					100.000	100.000	100.000

*Postavka zajema med drugim tudi celovito rekonstrukcijo ceste in izgradnjo kolesarske poti, avtobusnih postajališč, pločnikov in odvodnjavanja. Za izvedbo ukrepa je odgovorna Direkcija Republike Slovenije za ceste.

UKREPI za javni promet	Višina sredstev (EUR) leta						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
IV.1 Podajanje pobud za izboljšanje avtobusnih linij							
IV.2 190650 – Regresiranje avtobusnih prevozov učencev	110.000	110.000	112000	115000	117000	119000	121000
IV.3 200433 – Prostofer – obratovanje sistema prevoza na klic	2.313	2.328	2400	2400	2500	2500	2600
IV.4 Vzdrževanje in nadgradnja opreme na pomembnejših avtobusnih postajališčih		2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000

UKREPI za osebni motorni promet	Višina sredstev (EUR) leta						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
V.1 130203 – Letno vzdrževanje občinskih cest	152.582	161.959	165.000	169.000	172.000	175.000	179.000
V.1 130333 – Modernizacija cest v občini, vključno z rekonstrukcijami	70.000	71.000	73.000	74.000	76.000	77.000	79.000
V.1 130284 – Ureditev zaščitnih ograj na mostovih	4.891	4.000	4.000	4.000			
V.1 130322 – Modernizacija Javne poti 604802 Mali Segovci-Plitvica	420.000						

UKREPI za osebni motorni promet	Višina sredstev (EUR) leta						
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
V.1 Ureditev ceste od trgovine Mercator proti vrtcu Apače, vključno z ureditvijo površin za pešce		50.000	100.000	100.000			
V.1 Modernizacija ceste Črnci–Nasova, vključno s širitvijo, gradnjo pločnika in kolesarskih površin					350.000	350.000	350.000
V.1 130332 – Ureditev priključkov na državno cesto	39.840	10.000	200.000				
V.1 Modernizacija in rekonstrukcija neasfaltiranih cest v občini					105.000	105.000	105.000
V.1 Prestavitev Ceste »Ploj«							80.000
V.1 Menjava mostov in prepustov na trasi potoka Plitvica in 11-mlinskega kanala					100.000	100.000	100.000
V.2 130278 – Urejanje banke cestnih podatkov	250	300	300	300	300	300	300
V.1 130250 – Električna energija za javno razsvetljavo na cestah	29.498	30.540	31.000	32.000	32.000	33.000	34.000
V.1 130261 – Sanacija javne razsvetljave v občini; zamenjava svetilk	2.500	1.500	1.500	1.600	1.600	1.600	1.600
V.1 130312 – Novelacija načrta javne razsvetljave in letno vzdrževanje	1.225	1.225					
V.1 130331 – Izgradnja javne razsvetljave v naselju Mahovci	30.000						
V.1 Ureditev manjkajoče javne razsvetljave v drugih naseljih		40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	
V.2 130277 – Urejanje prometne signalizacije	4.500	4.750	4.800	5.000	5.050	5.150	5.200
V.2 130328 – Urejanje talne signalizacije na avtobusnih postajališčih – šolski prevoz	3.500	4.500		3.500		3.500	
V.3 130206 – Ukrepi umirjanja prometa	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
V.3 Namestitve in vzdrževanje kontrolnih merilnikov hitrosti na lokalnih cestah, javnih poteh skozi naselja in na državni cesti	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
V.4 Umestitev in ureditev novih parkirišč			100.000	150.000			
V.4 Sanacija občinskih parkirišč			100.000				
Leto	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Višina sredstev (EUR):	1.400.357	838.527	1.340.765	1.246.371	1.244.800	1.256.850	1.273.000





**Občinske celostne
prometne strategije
občin**
Gornje Radgona,
Sv. Jurija ob Ščavnici,
Beneditka ter
Apač



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

I FEEL
SLOVENIA