



Za vsakogar, za vsak korak
– varno in dostopno

OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE
LJUTOMER
2025–2032



junij 2025





“

*S pametnim načrtovanjem
in razvojem zgledne
prometne kulture v občini
vsi skupaj – kot odgovorna
in v prihodnost obrnjena
skupnost – skrbimo za
izboljšanje kakovosti
življenja in dostopnost,
zagotovljeno vsakomur:
kadarkoli in kamorkoli,
na varen, varčen in zdrav
način.”*

Vizija občinske
celostne prometne
strategije Občine
Ljutomer 2025–2032



CIP

KAZALO

Vztrajamo na poti k sodobnemu prometu	7
Prednosti celostnega pogleda na promet	12
Za vsakogar, za vsak korak – varno in dostopno	15
Dosežki, izzivi in priložnosti urejanja prometa	21
Aktivnosti za doseganje zastavljenih ciljev	29
Prvi steber: Celostno načrtovanje prometa	31
Drugi steber: Celovita podpora hoji	39
Tretji steber: Izkoriščen potencial kolesarjenja	45
Četrty steber: Javni prevoz po meri uporabnika	51
Peti steber: Cestni promet za sodobno skupnost	57
Zaveze, ki uresničujejo vizijo	65





PROCES PRIPRAVE IN NAMEN DOKUMENTA

VZTRAJAMO NA POTI K SODOBNEMU PROMETU

Celostno načrtovanje prometa izhaja iz dobrih praks mnogih evropskih mest, ki uspešno uresničujejo njegova načela. Ima merljive koristi in dodano vrednost, zaradi katerih vedno več občin prepoznava njegove prednosti v lokalnem okolju. V Ljutomeru že več kot desetletje nadgrajujemo prakso načrtovanja prometa in zagotavljamo dostopnost z različnimi potovalnimi načini, ne zgolj z avtomobilom.

Ključni korak k celostnemu prometnemu načrtovanju na lokalni ravni je priprava občinske celostne prometne strategije (OCPS), ki jo v naši občini pripravljamo in nadgrajujemo že tretjič. S tem strateškim dokumentom opredeljujemo učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, s katerimi bomo uresničili celostne spremembe in posledično vplivali na boljšo kakovost bivanja v naši občini. Strategija opredeljuje prihodnost s številnimi vsebinami: od dolgoročne vizije in ciljev razvoja prometa v občini ter politike načrtovanja prometnih ureditev do akcijskega načrta za sedemletno obdobje.

OZADJE

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

V Ljutomeru smo svojo prvo OCPS sprejeli že leta 2012, nadgradili smo jo z drugo generacijo dokumenta, sprejeto leta 2017. Spomladi 2024 pa smo pričeli z izdelavo tretje generacije OCPS za obdobje 2025–2032. Nova strategija je nastajala na osnovi rezultatov predhodnih aktivnosti in po več kot desetletnih izkušnjah izvajalcev z OCPS v Sloveniji. Nova znanja in izkušnje so ponovno prinesli sveže pristope, kar se odraža tudi v tem dokumentu. Pristojno ministrstvo je tokrat za podporo pripravi in izvajanju OCPS pripravilo celovit program, ki za občine s strategijo vključuje tudi pridobivanje sredstev za izvedbo opredeljenih ukrepov.

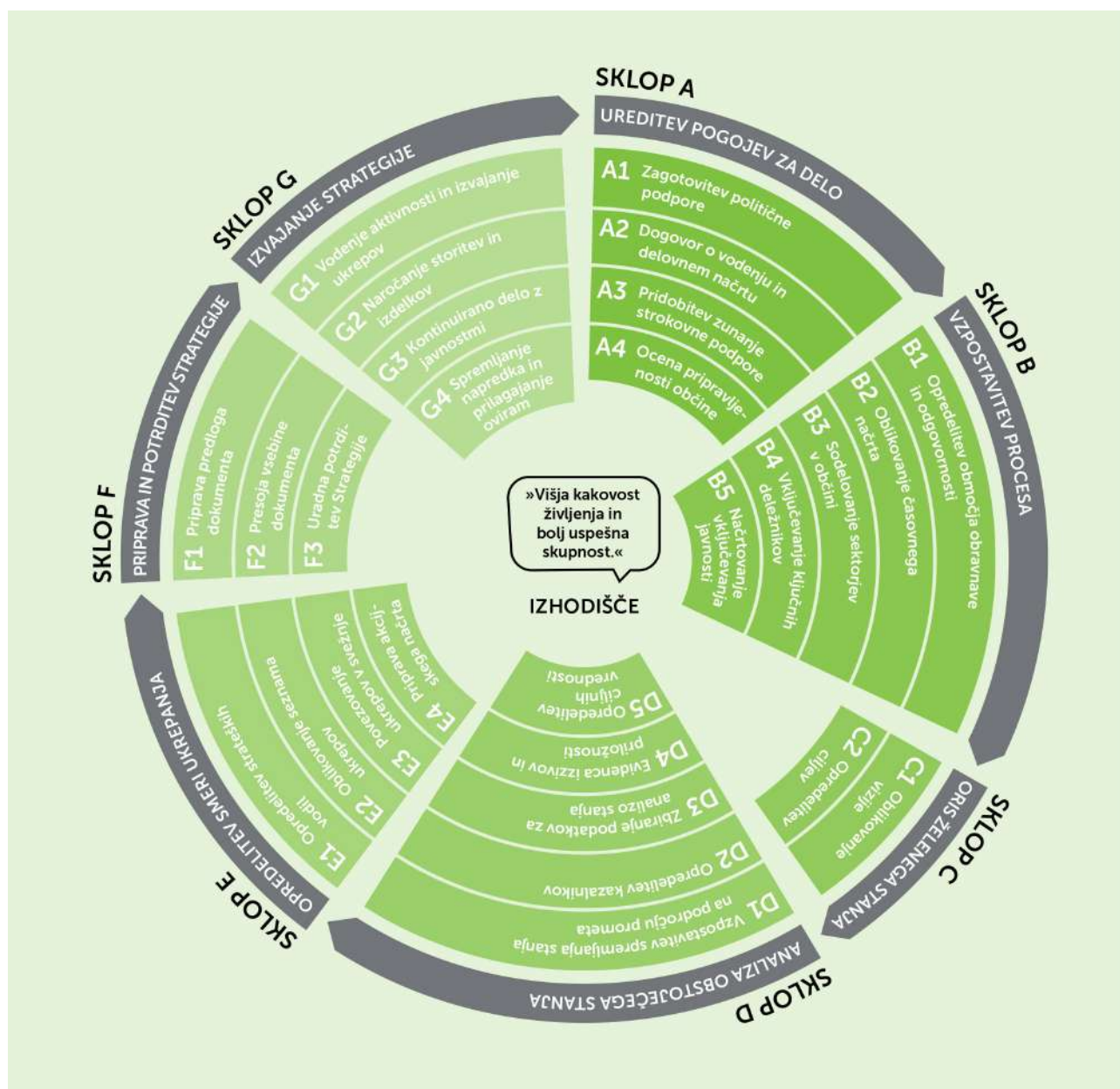
Razlog, da smo se odločili za skupno pripravo OCPS s sosednjimi občinami, je, da se veliko poti ne konča (niti ne začne) znotraj meja občine, zato je pri pripravi OCPS smiselno upoštevati širše območje in čezmejne prometne tokove. Skupna priprava OCPS štirih sosednjih občin je ob tem okrepila njihovo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

PROCES PRIPRAVE

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

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

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



Slika 1: Sedem sklopov aktivnosti priprave in izvajanja občinske celostne prometne strategije

Pri novi generaciji OCPS v Sloveniji je velik poudarek na spremljanju stanja na področju prometa. To omogoča občini boljše razumevanje prometnih izzivov in na podlagi teh sprejemanje učinkovitih ukrepov. Podpira tudi vrednotenje izvajanja strategije in učinkov njenih ukrepov. Sistematično spremljanje in vrednotenje stanja in razvoja z izbranimi kazalniki povečuje učinkovitost procesa načrtovanja in izvajanja ukrepov, pomaga optimizirati investicije ter zagotavlja dokazila za prihodnje načrtovanje. Zato smo najprej opredelili kazalnike in pripravili Načrt spremljanja kazalnikov. Na tej osnovi smo izdelali analizo stanja, v kateri

smo zbrali podatke, pregledali stanje na terenu, sprejete dokumente in projekte, opravili intervjuje s ključnimi deležniki ter anketirali prebivalce.

Priprava OCPS v veliki meri temelji na intenzivnem sodelovanju z javnostmi, kar krepi civilno družbo in lokalno politično kulturo. Z vključevanjem javnosti ustvarimo pozitivno klimo, hkrati pa bistveno povečamo kakovost, uspešnost, stroškovno učinkovitost, transparentnost, sprejetost in legitimnost celostnega prometnega načrtovanja. Vse ključne javnosti smo vključevali v celotnem procesu priprave OCPS, zato smo že na začetku

procesa pripravili Načrt vključevanja javnosti. Med analizo stanja in izbiro ukrepov smo izvedli številne intervjuje in delavnice z glavnimi deležniki na področju prometa v občini ter s splošno javnostjo. Ključni deležniki so sodelovali tudi na delavnici za oblikovanje vizije in ciljev, rezultati slednje pa so bili pozneje preverjeni še s širšo javnostjo. Širšo javnost smo v pripravo strategije vključili z anketo in javno razpravo ter delavnico, o samem procesu priprave pa smo jih obveščali z razstavo o viziji in izhodiščih OCPS ter z več sporočili za javnost.

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

ČASOVNI HORIZONT

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

OBMOČJE OBRAVNAVE

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

STRUKTURA DOKUMENTA

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

TEŽAVE, IZUVI.

- POTNIK - PRISTANJE
- KAKŠNA PRIJEMNA
MNO → OBLASTI

LADNIK:
- PLOŠČICE / TRAK
NE VSTREKA
(DRG V DOKAJT
KARTONIRAN)
- ZAPRETO ZA
AVTOMOBILE
- PRIREDITVE:
PREGLEDNO IN
PREDLOFO VINO

ME (KOT SI NI
DOVOLJ)
- LAŽNOSTI NITNO
PRAVILNE

- PREMEDI
A KOTI LA
- ZAPRETO ZA
KOTI
- PARKING NA
GL. TRGU

- TUKAJ SE KONČA
KARJERNA INICIJATIVA
(PROJEKTI, PRAN)
- TUKAJ: KONČNA
FUNKCIJA GLAVNA
→ VSEI TUKAJ:
VSEI

- VROČA TOČKA,
DREVEŠA NITNO
PROSTORA
- PRAVILNA DREVEŠ
IN SENCE (KOTI)
- KOTI PRAVILNE
→ NITNO SLOVA

- KONČNA
INTERJER
- ZAPRETO ZA
KOTI V TRGU (KOTI)

- KAJ ZAKAJ, DA
BO KOTI?
- NI KOTI V TRGU
DREVEŠ
- KOTI SE TRGU
DREVEŠ

- PRIREDITVE
DA NE!
- PRAVILNA TRGA
JE TRGA
(KOTI NA TRGU)

UDARNA OPEKA
TUKAJ V TRGU
KOTI - NITNO SLOVA

- CESTA →
PRISTANJE
- KOTI NA GL.
TRGU → NE SOBI

- PRAVILNA POT
TA PRAVILNA CESTA
NI SLOVA

- KONČNA (KOTI)
- KOTI PRAVILNO
PRAVILNO
- PRAVILNA (KOTI)
DA SI NI SLOVA

- OPEKA (KOTI)
KOTI, PRAVILNO
- NI PRAVILNA
KOTI

- KOTI NI PRAVILNO
KOTI
- KOTI - PRAVILNO
- PRAVILNA (KOTI)
→ NI PRAVILNO

- TRGA PRAVILNO
(KOTI PRAVILNO)
- KOTI NA TRGU
KOTI

- TRGA PRAVILNO
(KOTI PRAVILNO)
- KOTI NA TRGU
KOTI

POZITIVNI
VIDIKI:

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- PRIREDITVE
- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

PROLOG:

ODER (PRAV
TRGA TRGA)
- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

- KOTI: INICIJATIVA
LEP, NITNO TRGA

CELOVITO NAČRTOVANJE PROMETA

PREDNOSTI CELOSTNEGA POGLEDA NA PROMET

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

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

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

Boljša kakovost bivanja

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

Pozitivni učinki na okolje in zdravje

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

Izboljšana prometna varnost

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

Izboljšana dostopnost

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

Izboljšana podoba občine

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

Odločitve, ki jih javnost podpira

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

Učinkovito obravnavanje obveznosti

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



VIZIJA ZA DRUGAČNO PRIHODNOST

ZA VSAKOGAR,
ZA VSAK KORAK –
VARNO IN DOSTOPNO

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

VIZIJA IN VREDNOTE

»S pametnim načrtovanjem in razvojem zgledne prometne kulture v občini vsi skupaj – kot odgovorna in v prihodnost obrnjena skupnost – skrbimo za izboljšanje kakovosti življenja in dostopnost, zagotovljeno vsakomur: kadarkoli in kamorkoli, na varen, varčen in zdrav način.«

Prvi del vizije izpostavlja in kvalificira nujno primarno aktivnost (pametno načrtovanje) in držo oziroma odnos vpletenih (zgledna prometna kultura). Poudarjeni sta še aktivnost na območju celotne občine in z besedo skupaj nujna po sodelovanju. Te štiri stvari so predpogoj za doseganje zelenega rezultata (zagotavljanja dostopnosti vsakomur).

Pametno načrtovanje postavlja v ospredje okolju prijazne pristope (denimo ozelenjevanje prometnih in drugih javnih površin ter umirjanje prometa) in omogoča zagotavljanje trajnostne prihodnosti. Zgledna prometna kultura vključuje uresničitev pomembnega napredka na področju razmer za kolesarjenje in hojo v občini. Širitev aktivnosti na območje celotne občine zajema uravnoteženo evidentiranje in odpravo izzivov v središču ter tudi v manjših naseljih v občini ter vzpostavljanje kakovostnih večmodalnih povezav med njimi. Sodelovanje znotraj občine pa se udejanja s

krepitevijo skupnosti z dejavnostmi, ki ključne deležnike in občane povezujejo skozi uresničevanje skupnih prioritet.

Drugi del vizije je motivacijski in lahko zapomnljiv. Govori o izboljšanju kakovosti življenja in posledično dostopnosti za vse, tako prebivalce kot goste in turiste, za starejše in najmlajše, po celotni občini ter ob slehernem času dneva, tedna, leta (kadarkoli, kamorkoli). Zadnje tri besede postavljajo v ospredje najpomembnejšo vrednoto (varnost), obnjo postavljajo zvočno in ritmično podobno besedo (varčnost), ki zajema elemente smotne rabe sredstev ter baziranje mobilnosti na hoji, kolesih, električnih vozilih in javnem prevozu. Vse to so osnove za optimalno (zdravo) bivalno okolje, v katerem živijo zdravi občani, ki več hodijo in kolesarijo (aktivna mobilnost); s tem pa hkrati ohranjajo naravo ter tako zagotavljajo izjemno privlačnost občine za turiste (med drugim tudi z zelenim mestnim jedrom brez prometa).

VREDNOTE

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

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

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

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

Po pomembnosti razvrščeni strateški cilji so:

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



V preglednici 1 smo vsak cilj povezali z najmanj enim kazalnikom, ki omogoča spremljanje in vrednotenje dosežkov na podlagi obstoječega stanja in zastavljenih načrtov za prihodnost v časovnem

obdobju veljavnosti OCPS. Ti podatki zagotavljajo preglednost in omogočajo usmerjanje ukrepov k učinkovitemu doseganju strateških usmeritev.

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

CILJ	KAZALNIK	OPIS CILJNE VREDNOSTI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila vseh prometnih nesreč za 20 odstotnih točk do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na 2020–2022)	78 (2020–2022)	62 (2029–2031)
		Nič prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na 2020–2022)	0,3 (2020–2022)	0 (2029–2031)
		Zmanjšanje števila prometnih nesreč s hudo poškodovanimi udeleženci na največ 2 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na 2020–2022)	3 (2020–2022)	2 (2029–2031)
		Zmanjšanje števila prometnih nesreč z lažje poškodovanimi udeleženci na največ 20 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na 2020–2022)	26 (2020–2022)	20 (2029–2031)
		Zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeleženiimi pešci na največ 0,7 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na 2020–2022)	1,5 (2020–2022)	0,7 (2029–2031)
		Zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji na največ 4 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na 2020–2022)	7 (2020–2022)	4 (2029–2031)
	Hitrost motornega prometa	Zmanjšanje prekoraitiev hitrosti v naseljih za 30 % do leta 2032	12 % (2024)	8 % (2031)
Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Samostojnost otrok pri poteh v šolo	Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo peš brez spremstva odraslih, za 15 % do leta 2032	39 % (2024)	45 % (2031)
		Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo s kolesom brez spremstva odraslih, za 15 % do leta 2032	3,0 % (2024)	3,5 % (2031)
	Število prebivalcev v občini	Povečanje števila prebivalcev v občini do leta 2032 glede na izhodiščno leto	11.042 (2023)	Več kot 11.042 (2031)
	Skupni selitveni prirast	Pozitivni skupni selitveni prirast v letih 2029–2031 glede na izhodiščno triletno povprečje	Minus 0,7 (2021–2023)	Več kot minus 0,7 (2029–2031)
Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa	Povečanje povprečne ocene zadovoljstva za polovico ocene do leta 2032 glede na leto 2024	2,5 (2024)	3,0 (2031)
	Dostopnost prebivalcev do JPP	Povečan delež prebivalcev s primerno dostopnostjo do JPP za 10 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	33,5 % (2024)	37 % (2031)
	Zasedenost občinskih parkirišč	Povečanje zasedenosti občinskih parkirišč v središču Ljutomera na 85 % do leta 2032	61 % (2024)	85 % (2031)

CILJ	KAZALNIK	OPIS CILJNE VREDNOSTI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 10 % do leta 2032	38 % (2024)	34 % (2031)
	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo v avtomobilu kot vozniki, za 5 % do leta 2032	78 % (2024)	74 % (2031)
		Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo s kolesom, za 15 % do leta 2032	6 % (2024)	7 % (2031)
Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža pešcev na glavnih prometnicah v občini za 15 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	2,0 % (2024)	2,3 % (2031)
		Povečanje deleža kolesarjev na glavnih prometnicah v občini za 20 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	2,0 % (2024)	2,4 % (2031)
	Število kolesarjev na glavni prometnici v Ljutomeru	Povečanje števila kolesarjev v Ljutomeru za 20 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	187 (2024)	224 (2031)
Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež delovnih migrantov v druge občine	Zmanjšanje deleža delovnih migrantov v druge občine, ki niso sosednje, za 10 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2023)	41 % (2023)	37 % (2031)
Znižane lokalne emisije onesnaževal in TGP iz prometa	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Zmanjšanje deleža potnikov v osebnih avtomobilih na glavnih prometnicah v občini za 5 % do leta 2032	80 % (2024)	76 % (2031)
	Število dni s preseženimi mejnimi vrednostmi onesnaževal zraka	Zmanjšanje števila dni s preseženimi mejnimi vrednostmi onesnaževal za 10 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2025)	Sistem se še vzpostavlja, vrednosti bodo opredeljene do konca leta 2025.	



DOSEŽKI, IZZIVI IN PRILOŽNOSTI UREJANJA PROMETA

Uvodni koraki priprave OCPS so pokazali, da smo na področju prometa precej izboljšali dostopnost, hkrati pa še nismo zaznali vidnejših izboljšav pri potovalnih navadah občanov. Z aktivnostmi, ki nas vodijo k varnemu in kakovostnemu prometnemu sistemu, bomo zato nadaljevali še bolj intenzivno. Analiza stanja je pokazala, da se še soočamo z izzivi, ki zahtevajo celovito obravnavo in nadaljevanje izvajanja že začelih aktivnosti predhodnih strategij. V pogovorih z deležniki in prebivalci so se jasno izrisale tudi naše vrednote na področju prometa ter pripravljenost na spremembe. Priložnosti za spremembe kaže vrsta primerjalnih prednosti, s katerimi bomo lažje dosegli zastavljene cilje ter presegli ugotovljene izzive.

DOSEŽKI

1. Kontinuirana politična podpora prometni strategiji

V Občini Ljutomer uživa celostno prometno načrtovanje politično podporo že več kot desetletje. V tem času smo kot ena prvih majhnih občin v Evropi sprejeli prvo generacijo strategije v letu 2012 ter jo prenovili v letih 2016 in 2017. OCPS je postala glavni dokument na področju prometa. Občina načrtovane ukrepe izvaja glede na razpoložljiva sredstva in kadre. Ukrepi so sestavni del vsakoletnega proračuna. Občina je tudi ambasadorica celostnega prometnega načrtovanja med majhnimi občinami v državi in širši regiji. Politična podpora se je ohranila tudi med pripravo aktualne, tretje generacije dokumenta, kar je odličen temelj za prihodnje aktivnosti. Te bomo v naslednjih letih razširili tudi na medobčinske, saj smo tokrat med pripravo strategije sodelovali s še tremi manjšimi okoliškimi občinami.

2. Nove površine za pešce

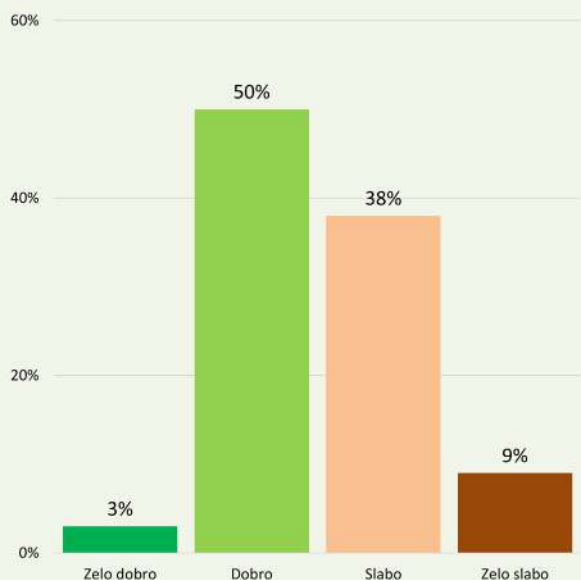
V občini smo v zadnjih letih v skladu z drugo generacijo OCPS pridobili več novih ureditev, s katerimi smo izboljšali razmere za hojo. Med njimi izstopata ureditev novega prehoda za pešce pri Gimnaziji Frana Miklošiča Ljutomer in ureditev šolske poti do osnovne šole v Cezanjevcih. Z njima smo pomembno prispevali k izboljšanju varnosti otrok in mladih. Z izgradnjo novih pločnikov smo razmere za hojo na dnevnih poteh izboljšali v naseljih Ljutomer in Mala Nedelja ter do Stroče vasi. Uredili ali obnovili smo tudi več sprehajalnih poti, ki lahko služijo tudi popoldanski rekreaciji in obiskovalcem, denimo v okolici Ljutomera v gozdnem rezervatu Babji ložič in pri čistilni napravi, pešpot do Cezanjevcev in sprehajalna pot v gozdu v Vogričevcih.

3. Izboljšanje razmer in podpornih storitev za kolesarjenje

V zadnjih letih smo največ naredili na področju izboljšanja razmer in podpornih storitev za kolesarjenje. Uredili smo nove odseke kolesarskih povezav v manjših krajih v občini (Pristava, Stroča vas, Kamenščak). Podporne storitve za kolesarjenje pa obsegajo postavitve števec kolesarjev v Ljutomeru, postavitve polnilnice za električna kolesa in vključitev v sistem javne izposoje električnih koles Prleški bicikl za prebivalce in obiskovalce. Sistem trenutno deluje v občinah Ljutomer in Veržej, ima pa potencial za širitev po celotnem območju Pomurja. V občini sta vzpostavljeni dve postaji za izposajo koles – na glavni avtobusni postaji ter pri športni dvorani, obe v naselju Ljutomer.

4. Uvedba prevozov na klic za starejše občane

Ponudba javnega prevoza je v občini že dolga leta preskromna, kar opravljanje dnevnih obveznosti otežuje vsem tistim, ki ne stanujejo v občinskem središču in nimajo dostopa do avtomobila. Najbolj prizadeti so mladi, predvsem pa starejši in invalidi brez možnosti prevoza po nujnih opravkih, kot so zdravniška oskrba, opravi v javnih ustanovah, obveznosti na banki in drugi nujni opravi. Občina je zato v letu 2024 uvedla novo dodatno obliko javnega prevoza na klic, poimenovano Bagrli. Prevoze izvaja Zavod Skupaj, Ljutomer, medtem ko stroške prevozov krije občina.



Slika 2: Zadovoljstvo prebivalcev s stanjem prometa v občini leta 2024



5. Vključevanje javnosti v prometne odločitve se izboljšuje

Skladno s pripravo in sprejemom že dveh generacij OCPS se je praksa vključevanja javnosti v prometno načrtovanje skozi leta v občini kontinuirano izboljševala. Zadnji večji projekt, v katerega je javnost intenzivno vključena, je prenova Glavnega trga v Ljutomeru, ki bo vključevala preureditev, ozelenitev in zaporo za motorni promet. Projekt se je pričel leta 2024, sočasno s pripravo OCPS. Pri izvedbi javnih razprav je občina zato povezala vse vključene strokovnjake in s tem omogočila večjo širino ter nadgradnjo obravnavanih vsebin. Izvedeni sta bili že dve javni razpravi, katerih se je obakrat udeležilo veliko občanov, kar je za Ljutomer izjemno veliko in kaže na veliko aktualnost tematike. Prenova trga je eden pomembnejših ukrepov te strategije.

IZZIVI

1. Potovalne navade prebivalcev so še vedno osredotočene na avtomobil

Kljub navedenim dosežkom občine in izboljšavam na področju prometa prebivalci potovalnih navad še nismo spremenili. Večinski delež poti še vedno opravljamo z osebnim avtomobilom, zelo majhen delež pa s kolesom, peš ter z javnim prevozom. Osebni avto uporabljamo tudi, ko so naše poti kratke in bi jih lahko preprosto opravili aktivno. Take potovalne navade škodijo našemu zdravju, saj zmanjšujejo telesno aktivnost v času, ko vse bolj prevladuje sedeč način življenja. Ogrožajo pa tudi našo varnost, saj več avtomobilov pomeni slabšo prometno varnost za vse udeležence v prometu.

Podatki kažejo, da skozi središče občine 80 % ljudi potuje z osebnim avtomobilom. S šolskimi in drugimi avtobusi jih potuje 7 %, aktivno – peš in s kolesom – pa le 4 %. Še slabše potovalne navade imajo zaposleni. 70 % se jih na delo pripelje samih v avtomobilu, še 20 % jih ima sopotnike ali pa so sopotniki. Javnega prevoza ne uporablja nihče, kolesari in hodi jih po 5 %. Boljše stanje je le pri osnovnošolcih, saj jih 43 % prihaja v šolo peš ali s kolesom. 19 % jih pride s šolskim prevozom, 38 % pa z osebnim avtomobilom. Vendar pa si osnovnošolci še vedno želijo sprememb – v šolo si želi peš in s kolesom prihajati kar 82 % otrok.

2. Slabšanje kazalnikov zdravja, še posebej pri mladih

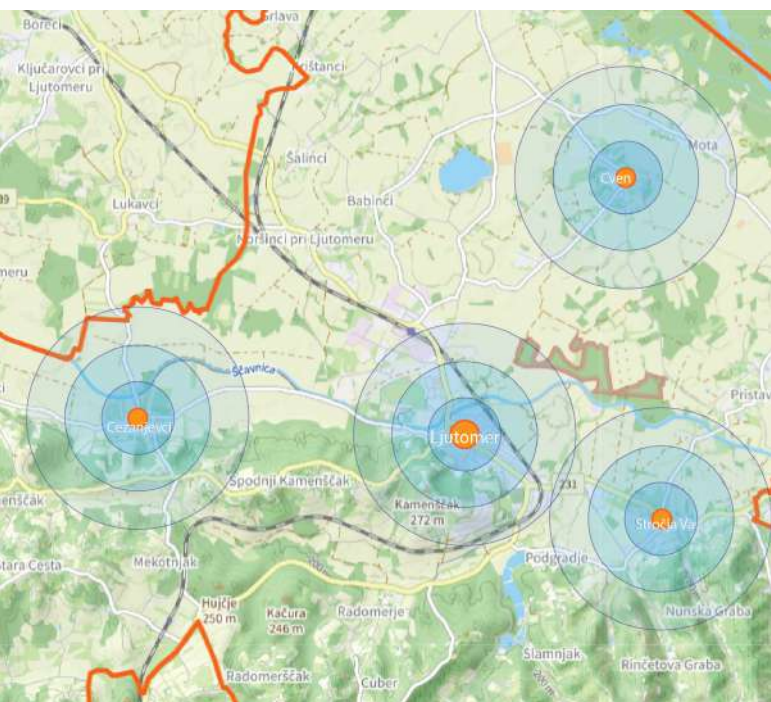
Pomurska regija ima že desetletja najslabše zdravstvene kazalnike v Sloveniji. Najpogostejši vzroki obolenosti in umrljivosti so bolezni srca in ožilja ter rakava obolenja, ki predstavljajo vzrok za dve tretjini vseh smrti. Zelo pomemben dejavnik zdravja je tudi življenjski slog, ki je lahko dejavnik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

Zdravstveni kazalniki, spremljani na nacionalni ravni, še posebej vzbujajo skrb pri osnovnošolskih otrocih. Ustrezna raven gibalne učinkovitosti v občini v zadnjih letih upada. Neustrezno je po drugi strani tudi stanje na področju prekomerne prehranjenosti otrok v istem starostnem razredu. V občini je stanje na obeh področjih slabše od državnega povprečja.

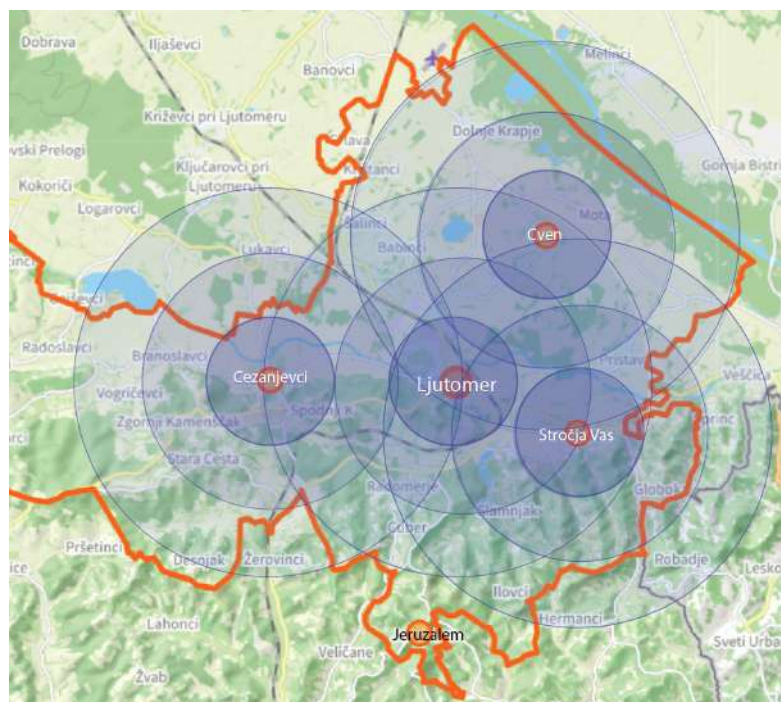
3. Pomanjkljiva infrastruktura za hojo in kolesarjenje

Kljub več izboljšavam v zadnjih letih je omrežje za hojo in kolesarjenje še precej pomanjkljivo in nepovezano. Intervjuji z deležniki, rezultati anket in terenski ogledi so pokazali na več težav. Te pomanjkljivosti obsegajo nepovezanost omrežja za hojo in kolesarjenje znotraj naselij, med naselji in do sosednjih občin. Na nekaterih ključnih mestih niso urejeni prehodi za pešce. Pogosta je tudi neustrezna delitev površin, kjer si aktivna mobilnost deli prostor s cestnim prometom. Obstoječe površine so pogosto slabe kakovosti in pomanjkljivo osvetljene, vzdrževanje pa nezadostno. Prisotno je tudi zapostavljanje aktivne mobilnosti pri načrtovanju, kjer se prednostno zagotavljajo boljše razmere za avtomobile. Hoja in kolesarjenje sta zato marsikje v občini še neprijetna in ju spremlja občutek ogroženosti zaradi motornega prometa. To pomembno zmanjšuje privlačnost za tovrstno premikanje na dnevnih poteh.

Slika 3: Primeri radijev 5, 10 in 15-minutne dostopnosti peš



Slika 4: Primeri radijev 5, 10 in 15-minutne dostopnosti s kolesom



4. Škodljivi vplivi motornega prometa

Razmere v občini zaznamujeta nenehna rast motorizacije in vse večji delež uporabe avtomobila. V Občini Ljutomer je stopnja motorizacije državno in evropsko povprečje presegla leta 2018. Leta 2023 je bilo v občini 596 avtomobilov na 1.000 prebivalcev (v Sloveniji istega leta 579). Negativne posledice teh trendov se zato kažejo na različnih področjih. Najbolj očitna posledica obstoječih razmer je ogrožena prometna varnost, ki izhaja iz kombinacije neurejenih pločnikov in prehodov za pešce ter prevelike hitrosti in gostote motornega prometa. K tem težavam pomembno prispevamo tudi občani sami, ko avtomobil uporabljamo tudi za kratke razdalje. Tak način mobilnosti ne vpliva negativno le na varnost, temveč z zmanjševanjem telesne aktivnosti tudi na naše zdravje. Kakovost bivanja prebivalcev ob prometnih cestah dodatno zmanjšujeta hrup in slabša kakovost zraka.

5. Poslabšanje mnenja prebivalcev glede stanja prometa v občini

Glede splošnega stanja prometa v občini so prebivalci zelo deljenega mnenja. Le dobra polovica jih je s stanjem zadovoljnih (53 %), hkrati pa jih je skoraj polovica nezadovoljnih (47 %). Mnenje o splošnem stanju prometa v občini se je v zadnjih sedmih letih (od prejšnje OCPS) precej poslabšalo, saj je bilo leta 2016 61 % zadovoljnih, 13 % nezadovoljnih in 26 % neopredeljenih občanov. Tokratna analiza, izvedena poleti 2024, je pokazala tudi na več komentarjev glede neaktivnosti občine na področjih izboljševanja pogojev za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza ter izvajanja OCPS v splošnem. Med področji urejenosti prometa so bile s 65 % negativnih ocen kot najslabše ocenjene kolesarske povezave.



PRILOŽNOSTI

1. Ohranjanje podpore vodstva občine celostnemu načrtovanju prometa

V Občini Ljutomer je OCPS v obdobju od prvega sprejetja postala prepoznan in uporabljan dokument ter orodje načrtovanja in upravljanja prometa v občinski upravi. Njena prepoznavnost v evropskem prostoru je prispevala tudi k utrditvi podpore doma. Kljub temu pa ohranjanje politične podpore ni samoumevno, zato bomo s skrbno izbranimi ukrepi v prihodnosti poskrbeli, da se bo učinkovitost OCPS pričela kazati v potovalnih navadah ljudi ter posledično izboljšanju kakovosti bivanja v občini. S tem bomo okrepili tako politično podporo kot podporo javnosti, ki obe pomembno prispevata k uspešnosti OCPS.

2. Nadgradnja prakse upravljanja cestnega prometa

Občina je prve odločne korake na področju upravljanja cestnega prometa že naredila, v prihodnjih letih pa bo ta izhodišča nadgradila. Aktivnosti bodo prioriteto usmerjene v dve področji delovanja. Prvo bo obsegalo umirjanje motornega prometa. Z urejanjem območij prijaznega prometa bomo nadaljevali v naselju Ljutomer, izvedli bomo prvo tovrstno preureditev v enem od vaških naselij, nadaljevali pa bomo tudi z uspešnim ukrepom urejanja kolesarskih pasov na vozišču na cestah med posameznimi naselji. Naša druga prioriteta bo nadaljnji razvoj sistema upravljanja parkiranja. Modra cona se je izkazala za uspešen ukrep, v teku je že opremljanje naselja Ljutomer s prikazovalniki razpoložljivih parkirnih mest v neposrednem zaledju središča mesta. V naslednjem koraku pa bomo sistem nadgradili z uvedbo plačljivega parkiranja in vzpostavitev sistema namenske uporabe parkirnih, in sicer za izvedbo ukrepov, ki podpirajo aktivno mobilnost in uporabo javnega prevoza.

3. Izkoriščanje potenciala kratkih poti

Zaradi hitre rasti števila osebnih avtomobilov in relativno enostavnega dostopa do parkirnih mest se pogosto ne zavedamo, da bi bilo številne kratke vsakodnevne poti mogoče opraviti tudi brez avtomobila. Skupna odgovornost vseh nas je, da ponovno prepoznamo ta neizkoriščeni

potencial. Analiza stanja je na podlagi različnih virov pokazala, da bi z izboljšanjem povezanosti, varnosti in urejenosti povezav hoja in kolesarjenje lahko prevzela bistveno večji delež vsakodnevnih poti v občini. Občina Ljutomer je pretežno ravninska, na ravnini je tudi večina naselij. Naselja v občini so dovolj majhna, da potencialno omogočajo dostopnost celotnih naselij z zaledjem v času 15 minut ali manj peš, medtem ko je s kolesom iz Ljutomera v 15 minutah dostopna že večina večjih sosednjih naselij (Cezanjevci, Cven, Stroča vas). To pomeni, da lahko z zagotavljanjem primerne infrastrukture hoja postane pomemben način premikanja velikega deleža prebivalcev občine za večino dnevnih poti, še večji potencial pa ima glede na razdalje kolesarjenje. S kolesom so v 15 minutah namreč dostopna tudi številna naselja v sosednjih občinah. Velik potencial zato predstavlja skrbno načrtovanje kakovostnega omrežja za hojo in kolesarjenje, ki bo omogočalo enostavno opravljanje dnevnih poti in bo hkrati privlačno za popoldansko rekreacijo občanov ter turistične izlete obiskovalcev občine.

4. Rast turizma in športa

Velik potencial predstavlja v občini tudi razvoj turizma in športa, saj se v zadnjih letih krepijo investicije v ti dve dejavnosti tako na regionalni kot na državni ravni. Hkrati ponuja razvoj sprehajalnih in kolesarskih poti potencial za dopolnitev povezav, namenjenih dnevni mobilnosti prebivalcev. Omrežje sprehajalnih in kolesarskih poti v občini smo že okrepili, turisti jih že prepoznavajo kot prednost naše destinacije. Ta potencial bomo nadgradili z nadaljnjim razvojem omrežja varnih, ločenih in prijetnih sprehajalnih in kolesarskih povezav znotraj naselij, med ključnimi točkami v občini, do drugih občin ter tudi do okoliških turističnih in drugih pomembnih lokacij. Stremeli bomo k temu, da se bo hkrati z rastjo aktivnih obiskovalcev povečevalo tudi število aktivnih občanov.

5. Ohranjanje dostopa do znanj, izkušenj in sredstev

Evropska unija se s prometom na lokalni ravni ukvarja vse bolj intenzivno. To omogoča vse bolj preprost dostop do znanj, informacij, izmenjave izkušenj in sredstev za trajnostno načrtovanje

prometa. Izkušnje z evropskimi projekti na področju celostnega prometnega načrtovanja kažejo na velik pomen in potencial evropskih iniciativ pri doseganju trajnostnega prometa v občinah. Občina Ljutomer se že več kot desetletje aktivno vključuje v nacionalne in evropske projekte na področju mobilnosti. S temi znanji in izkušnjami ter z nadgradnjo in nadaljevanjem izvajanja OCPS bomo zato v občini še izboljšali možnost dostopanja do evropskih in nacionalnih virov, ki so čedalje bolj odvisni od obstoja tovrstnega dokumenta.



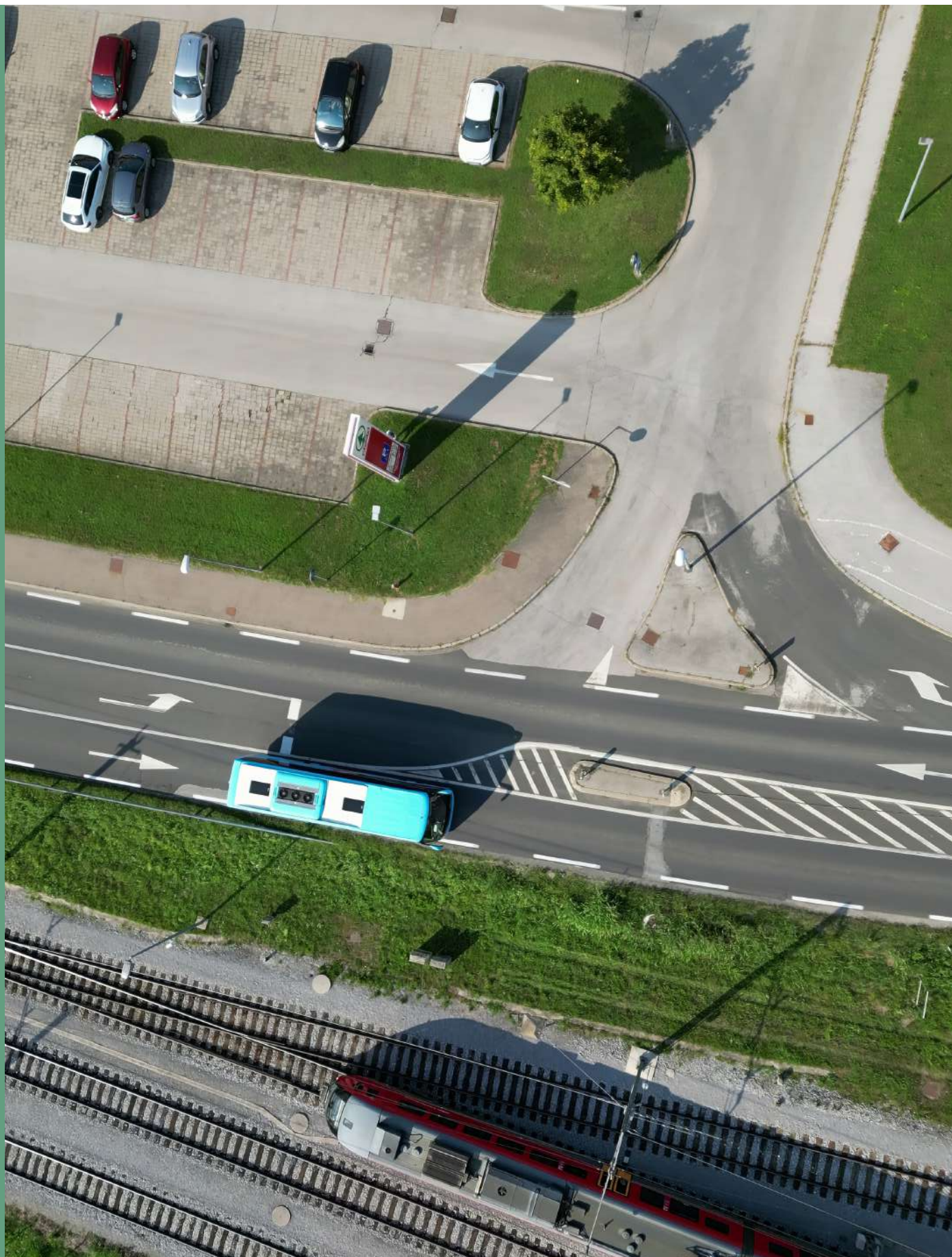


AKTIVNOSTI ZA DOSEGANJE ZASTAVLJENIH CILJEV

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

Strateški stebri prometne strategije so:

- 01** CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
- 02** CELOVITA PODPORA HOJI
- 03** IZKORIŠČEN POTENCIAL KOLESARJENJA
- 04** JAVNI PREVOZ PO MERI UPORABNIKA
- 05** CESTNI PROMET ZA SODOBNO SKUPNOST



PRVI STEBER:
CELOSTNO
NAČRTOVANJE
PROMETA

01

Zagotavljanje kakovostne dostopnosti za vse prebivalce in obiskovalce Občine Ljutomer ostaja pomembna strateška priložnost občine. S spremembo načrtovalske paradigme bomo na področju celostnega prometnega načrtovanja ostali primer male občine, ki dosega spremembe na bolje. Prakso načrtovanja prometa bomo še naprej nadgrajevali s sodobnimi postopki in metodami ter jo integrirali z drugimi sektorji, predvsem prostorskim. Za doseganje ciljev in preseganje omejitev se bomo povezovali s strokovnjaki in občinami tako na regionalni kot tudi državni in evropski ravni. Transparentno odločanje in redno vključevanje javnosti ostajata redna praksa. Redno bomo merili, vrednotili in promovirali naše dosežke.

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

Prvi steber obravnava izzive, povezane z načrtovanjem prometa v občini ter z nadaljnjim uveljavljanjem celostnega prometnega načrtovanja. Skozi prejšnji dve generaciji OCPS so se nekatere spremembe v občini že zgodile, vseeno pa načrtovanje še vedno ostaja ključno področje, ki bo zahtevalo dodatne spremembe.

Kljub temu da ima občina že dolgo tradicijo in dobre izkušnje z OCPS, lahko na podlagi analize preteklih projektov ugotovimo, da se izvaja vrsta projektov, ki niso vključeni v OCPS ali celo niso v skladu z zastavljenimi cilji. Tudi prostorsko načrtovanje v občini ni dobro integrirano s prometnim, zato se še vedno pojavljajo projekti, ki krepijo vlogo avtomobila in zapostavljajo druge potovalne načine.

Pomemben izziv ostaja razporeditev sredstev, ki se namenjajo posameznim prometnim podsistemom. Občina trenutno večino sredstev na področju prometa namenja za vzdrževanje cest in za investicije

v ceste. Tretjina proračuna, namenjenega prometu, se nameni za vzdrževanje cest, večina preostalih sredstev pa se vlaga v nove investicije v ceste. Delež sredstev, ki se vlaga v trajnostno mobilnost, ostaja majhen. Razmerje med investicijami bomo zato v naslednjih letih spremenili, da bodo sredstva enakomerneje razporejena med vse prometne podsisteme. Različni potovalni načini bodo upoštevani tudi na področju rednega vzdrževanja in rekonstrukcije cestnega omrežja.

Opisani izzivi vplivajo na zaznano nezadovoljstvo javnosti z izvajanjem ukrepov OCPS, saj se razmere na področju hoje, kolesarjenja in javnega prevoza v občini še niso bistveno izboljšale.

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Eden najpomembnejših dosežkov zadnjih let je vzpostavitev in ohranjanje politične podpore OCPS. Ta je veliko doprinesla k uspešnosti izvajanja prve in druge generacije strategije ter je bila odličen okvir med pripravo trenutne, že tretje generacije tega dokumenta. Politična podpora daje dokumentu pomembno legitimnost ter zagotavlja, da bo izvajanje akcijskega načrta med prednostnimi nalogami občinske uprave, ki izkazuje razumevanje in podporo tematiki. V letih izvajanja prvih dveh generacij OCPS so zaposleni pridobili tudi vrsto izkušenj s celostnim prometnim načrtovanjem in vključevanjem javnosti.

Največja priložnost občine za reševanje izzivov na področju celostnega načrtovanja prometa je v izvajanju že izdelanih načrtov in študij. Z njimi je občina že podrobneje začrtala razvoj posameznih prometnih podsistemov. Na podlagi izkušenj so vzpostavljeni pogoji za uspešno pridobivanje dodatnih sredstev za izvajanje ukrepov strategije, tako na razpisih ministrstev kakor tudi v okviru različnih evropskih projektov.

Vključevanje javnosti v odločitve o prometu bomo v prihodnjih letih še okrepili, pri čemer se bomo osredotočili na okrepitev aktivnosti v okviru Evropskega tedna aktivnosti in prenove Glavnega trga v Ljutomeru. S temi aktivnostmi bomo zagotovili nadaljnjo podporo in uspešno izvajanje strategije v naslednjih letih.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

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

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

SPREMLJANJE NAPREDKA

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



Preglednica 2: Pet kazalnikov spremljanja učinkovitosti strategije na področju prometnega načrtovanja

KAZALNIK	OPIS CILJNE VREDNOSTI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Zmanjšanje deleža potnikov v osebnih avtomobilih na glavnih prometnicah v občini za 5 % do leta 2032	80 % (2024)	76 % (2031)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 10 % do leta 2032	38 % (2024)	34 % (2031)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo v avtomobilu kot voznik, za 5 % do leta 2032	78 % (2024)	74 % (2031)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila vseh prometnih nesreč za 20 % do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na 2020–2022)	4 (2020–2022)	62 (2029–2031)
	Nič prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na 2020–2022)	0,3 (2020–2022)	0 (2029–2031)
Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa	Povečanje povprečne ocene zadovoljstva za polovico ocene do leta 2032 glede na leto 2024	2,5 (2024)	3,0 (2031)

SVEŽNJI UKREPOV

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

Strateško celostno prometno načrtovanje

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

Načrtovanje bo v naslednjih letih usmerjeno na področja, ki jih je treba okrepiti. Za učinkovito izvajanje OCPS bo občina imenovala odgovorne osebe, ki bodo skrbale za koordinacijo izvajanja ukrepov, stalno komuniciranje z javnostjo in partnerji ter spremljanje doseganja zastavljenih ciljev. Njihova naloga bo tudi, da redno poročajo o napredku, spodbujajo vključevanje deležnikov in predlagajo prilagoditve ukrepov glede na dejanske učinke.

Za zagotovitev rednega izvajanja akcijskega načrta bo občina skrbela, da bodo posamezni ukrepi OCPS vključeni v vsakoletne proračunske

načrte. To pomeni, da bodo sredstva za prometne izboljšave načrtovana vnaprej, s čimer se bo omogočilo sistematično izvajanje ukrepov. Pomemben poudarek bo tudi na tem, da se prostorski akti – kot so občinski prostorski načrti in izvedbeni prostorski akti – uskladijo z vizijo, cilji in ukrepi OCPS, projekti pa celovito obravnavajo prometne in prostorske vsebine.

Občina bo delovanje na področju celostnega načrtovanja prometa razširila tudi prek svojih meja. Aktivno bo sodelovala pri pripravi regionalne celostne prometne strategije (RCPS). Skupno načrtovanje bo omogočilo boljšo povezanost občin, usklajene ukrepe na medobčinskih prometnih povezavah ter učinkovitejšo uporabo regionalnih prometnih sredstev. Občina bo tudi aktivno sodelovala v nacionalnih in evropskih projektih, ki obravnavajo teme celostnega prometnega načrtovanja. S tem bo pridobivala dodatna znanja in izkušnje ter tudi finančna sredstva za izvajanje ukrepov, hkrati pa bo prispevala k razvoju trajnostne mobilnosti tako na nacionalni kot tudi na evropski ravni.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- *Izdelava in prenova OCPS.*
- *Imenovanje in delovanje odgovornih oseb za izvajanje, objavo in spremljanje učinkov OCPS.*
- *Zagotovitev izvajanja OCPS z rednim vključevanjem ukrepov v vsakoletni proračun.*
- *Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi RCPS.*
- *Integracija prostorskih aktov z OCPS.*
- *Aktivno sodelovanje v nacionalnih in evropskih projektih na temo celostnega prometnega načrtovanja.*

Celoviti ukrepi

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

Za zagotavljanje finančne podpore pri izvajanju teh ukrepov bo občina pripravljala kakovostno projektno dokumentacijo, ki ji bo omogočila kandidiranje na državnih in drugih razpisih za sofinanciranje izvedbe. Pri načrtovanju vsake nove prometne ureditve bo posebna pozornost namenjena uravnoteženosti med posameznimi potovalnimi načini glede na strateška izhodišča, opredeljena v OCPS – od hoje in kolesarjenja do javnega prevoza in avtomobilskega prometa –, s poudarkom na območjih z večjo koncentracijo dnevnih migracij, kjer so potrebe po izboljšavah najbolj nujne. Jasno bodo obravnavane tudi razlike med posameznimi vrstami območij – denimo stanovanjskimi, gospodarskimi, kmetijskimi in tranzitnimi, da se bosta zagotovila ustrezno oblikovanje prostora ter varnost vseh uporabnikov.

Nadalje bo občina skrbela za celovitost izvedb v prostoru ter dajala prednost izvajanju oziroma dokončanju celotnih povezav pred delnimi obnovami ali izgradnjo krajših odsekov. Prednostno bodo urejene lokacije, kjer so že zdaj prisotne nevarne točke za pešce in kolesarje. To so na primer šolske poti v okolici Osnovne šole Ivana Cankarja Ljutomer v Ljutomeru ter njene podružnice na Cvenu, dostopi do Glavnega trga, dostopi do Zdravstvenega doma Ljutomer in okolica večjih trgovskih objektov.

Pomemben del ukrepov bo tudi redno posodabljanje načrtov šolskih poti ter sočasna izdelava mobilnostnih načrtov za šole v občini. Ti bodo temeljili na OCPS ter sodelovanju otrok, staršev in šol. Posebna pozornost bo namenjena izboljšanju varnosti.

Za dolgoročno izboljšanje pogojev za aktivno mobilnost se bo v občini pripravila celovita zasnova omrežja za hojo in kolesarjenje. Zajemala bo različne vrste povezav – vsakodnevne poti za prebivalce, varne šolske poti in turistično-rekreativne povezave. Ključno pri tem bo, da povezave ne ostanejo zgolj kot del cestišča ali kot pasovi na pločnikih, temveč da se aktivno investira v odkupe zemljišč in gradnjo ločenih, namenskih povezav. Cilj je ustvariti mrežo, ki bo varna, udobna, privlačna in sodobna, kar bo bistveno prispevalo k izboljšanju razmer ter posledično k povečanju uporabe aktivne mobilnosti v občini.

Turistična infrastruktura se bo primarno urejala na območju Jeruzalema in Male Nedelje. Ureditve bodo zasnovane tako, da bodo izboljšale izkušnjo obiskovalcev, povečale dostopnost naravnih in kulturnih znamenitosti ter spodbudile razvoj lokalne turistične ponudbe. Poseben poudarek bo tudi na navezavah na sosednje občine, kar bo omogočilo boljšo regionalno povezanost in uporabo aktivne mobilnosti tudi na daljših razdaljah.

Eden pomembnejših celovitih ukrepov bo prenova Glavnega trga v Ljutomeru, kjer je predvidena ureditev brez motornega prometa, obsežna ozelenitev in povečanje kakovosti javnega odprtega prostora. S tem bo Glavni trg ponovno postal kakovosten osrednji prostor občine za druženje, prireditve in sprehode in bo pomembno prispeval k izboljšanju kakovosti bivanja v središču mesta.

Nadaljevalo se bo tudi urejanje območij prijaznega prometa v naselju Ljutomer, kjer je del projektne dokumentacije že pripravljen, in v vaškem naselju v eni od občinskih krajevnih skupnosti. Postopno se bodo izvajale rešitve, ki bodo omejevale motorni promet, povečevale površine za pešce in kolesarje ter izboljševale varnost in kakovost odprtega prostora v naseljih. Ureditve bodo obravnavale območja, kjer so že bile izražene potrebe prebivalcev po izboljšanju prometne ureditve.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Celovita priprava projektnih nalog in nadzor izvedbe prometne infrastrukture z uravnoteženo obravnavo vseh potovalnih načinov.
- Priprava projektne dokumentacije za državne razpise izvajanja OCPS.
- Posodabljanje načrtov šolskih poti in izdelava mobilnostnih načrtov za šole v občini.
- Načrtovanje nove turistične infrastrukture.
- Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje v občini in navezav v druge občine.
- Ureditve, ozelenitve in prepoved prometa na Glavnem trgu v Ljutomeru.
- Nadaljevanje urejanja območij prijaznega prometa v naselju Ljutomer.
- Izvedba območja prijaznega prometa v izbranem vaškem naselju.

Spremljanje in vrednotenje učinkov

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

Za izvajanje rednega štetja prometa bo občina kupila in postavila dva nova avtomatska števca prometa. Redno štetje bo potekalo v skladu z Načrtom spremljanja kazalnikov, izven obdobja pridobivanja podatkov za obvezne kazalnike pa bo občina števca lahko uporabljala tudi za zajem stanja na drugih lokacijah, predvsem tistih, kjer se bodo uvajale spremembe. Z zbranimi podatki bo občina lahko sproti prilagajala načrtovane ukrepe in prepoznala najbolj uspešne rešitve. Zbrani podatki bodo tudi redno objavljeni, kar bo prispevalo k večji transparentnosti prometnega načrtovanja.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE.
- Nakup in postavitev dveh števcov prometa ter zbiranje podatkov.

Vključevanje javnosti in promocija dosežkov

Občina bo okrepila sodelovanje s splošno in zainteresiranimi javnostmi. Redno bo izvajala srečanja in delavnice ob načrtovanju večjih ukrepov ter promocijske, ozaveševalne in izobraževalne aktivnosti o trajnostni mobilnosti za vse stebre strategije ter podrobneje ob izvajanju posameznih ukrepov. Komunikacija z zainteresirano javnostjo bo potekala na odborih občinskega sveta in neposredno s predstavniki krajevnih skupnosti, s splošno javnostjo pa na dogodkih ter z objavami na občinski spletni strani in družbenih omrežjih,

občasno tudi po lokalnem radiu in televiziji ter drugih lokalnih spletnih mestih.

Vsako leto se bo občina aktivno vključila v Evropski teden mobilnosti (ETM), ki bo predstavljal osrednjo občinsko aktivnost za promocijo izvajanja OCPS, dosežkov na področju trajnostne mobilnosti in ozaveščanje o pomenu trajnostnih oblik mobilnosti. Poleg tega bo vzpostavljena stalna kampanja, ki bo prebivalce redno obveščala o načrtih za izboljšave poti za hojo in kolesarjenje,

o pravilni uporabi javnih površin, ki so namenjene izključno pešcem in kolesarjem, ter o sistemu za informiranje o prostih parkiriščih. S tem bo občina izboljšala uporabo parkirnih površin in zmanjšala nepotrebno iskanje parkirnih mest, kar neposredno vpliva na povečanje količine motornega prometa in posledično poslabšanje prometne varnosti. Pomembna tema komunikacije bo tudi ozaveščanje o prometni varnosti.

Ozaveščevalna in informativna gradiva, delavnice, dogodki, predstavitve v šolah in vrtcih ter različne skupnostne akcije bodo prebivalcem pomagali

bolje razumeti prednosti trajnostne mobilnosti in jih spodbudili k aktivnemu sodelovanju pri spremembah. Sodelovanje z javnostmi bo potekalo skozi celoten cikel načrtovanja, izvedbe in vrednotenja ukrepov. Občina bo zagotovila, da bodo prebivalci lahko sodelovali pri oblikovanju rešitev, izražali svoje potrebe in predlagali izboljšave. To bo krepilo skupno odgovornost za razvoj prometnega sistema in gradilo prometno politiko, ki bo temeljila na dejanskih potrebah skupnosti. Zato bodo tudi ukrepi bolj učinkoviti in dolgoročno vzdržni.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

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





DRUGI STEBER:
CELOVITA
PODPORA HOJI

02

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

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

Osrednji izziv na področju hoje je njena zapostavljenost, predvsem v odnosu do motornega prometa, tako v načrtovalskih procesih, kakor tudi v ureditvah v prostoru. Prebivalci zato hojo le redko izberejo za opravljanje vsakodnevnih poti. Ne zavedajo se kratkih razdalj in ugodnih vplivov hoje na splošno zdravje in počutje, delovno učinkovitost in okolje. Delež poti v občini, opravljenih peš, je še vedno majhen kljub dejstvu, da so razdalje med cilji poti v občini kratke.

Infrastruktura za hojo v občini je kljub mnogim izboljšavam v preteklih letih še pomanjkljiva. Na vzpostavitev dobrih razmer za hojo čakajo tudi še nekateri ključni cilji poti. Tudi za že vzpostavljene povezave ostajajo izziv kakovost, nepovezanost in neosvetljenost, manjkajo nekateri pomembni prehodi za pešce.

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Ključna priložnost za povečanje vloge hoje v občini je, da so naselja v občini majhna in posledično razdalje med ključnimi cilji kratke. Z zagotavljanjem kakovostnih in varnih razmer za hojo se bo lahko delež poti, opravljenih peš, v prihodnje bistveno povečal.

Občina je na podlagi prejšnjih OCPS v zadnjih letih že izvedla vrsto pomembnih ukrepov za izboljšanje pogojev za hojo. Izboljšanih ali na novo urejenih je bilo več pločnikov, prehodov za pešce, javnih odprtih površin, pomembnih povezav za hojo in sprehajalnih poti. S tem so se izboljšale tudi razmere na področjih turizma in rekreacije.

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

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

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

- **Preurejanje obstoječih prometnih površin.**
- **Hoja kot glavni način premikanja.**
- **Umirjanje in zmanjšanje avtomobilskega prometa.**

SPREMLJANJE NAPREDKA

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

Preglednica 3: Trije kazalniki spremljanja učinkovitosti strategije na področju hoje

KAZALNIK	OPIS CILJNE VREDNOSTI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Samostojnost otrok pri poteh v šolo	Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo peš brez spremstva odraslih, za 15 % do leta 2032	39 % (2024)	45 % (2031)
Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža pešcev na glavnih prometnicah v občini za 15 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	2,0 % (2024)	2,3 % (2031)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeleženiimi pešci na največ 0,7 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na 2020–2022)	1,5 (2020–2022)	0,7 (2029–2031)



SVEŽNJI UKREPOV

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

Celovito načrtovanje na področju hoje

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

Kljub težavam ima občina velik potencial za izboljšanje razmer za hojo, saj kratke razdalje omogočajo, da večina prebivalcev doseže osnovne storitve v manj kot 15 minutah hoje. Velik del šolarjev in prebivalcev bi bil pripravljen pogostejše hoditi, če bi bile poti varnejše in bolje urejene. To kaže na nujnost sistematičnih izboljšav, ki bi omogočile večjo privlačnost hoje kot primarnega načina premikanja.

V okviru celovitega pristopa k izboljšanju razmer za hojo v občini je ključni cilj vzpostavitev kakovostnega, varnega in sklenjenega omrežja pešpoti, pločnikov in drugih povezav za hojo. Ukrepi bodo prednostno usmerjeni v izboljšanje varnosti pešcev na ključnih nevarnih točkah v naselju Ljutomer, kjer se zaradi gostega prometa in slabe vidljivosti pojavlja večje tveganje za nesreče. Tako bodo najprej urejeni in dodatno zaščiteni prehodi za pešce na ulicah Slavka Osterca, Rajh Nade ter v neposredni bližini avtobusne postaje, sodišča in trgovine Tuš. Na teh lokacijah se načrtujejo izboljšanje preglednosti,

vidljivosti in ukrepi za zmanjševanje hitrosti vozil.

Hkrati bomo sklenjeno omrežje povezav za hojo sistematično vzpostavljali tudi v drugih naseljih in med njimi, v prvi vrsti v naseljih, kjer so potrebe že izražene. V Krajevni skupnosti Radoslavci bo denimo urejen pločnik ob najbolj prometnih odsekih, zlasti v samem naselju. V Mali Nedelji je prioriteta izgradnja pločnika ob šoli ter povezava med vrtcem, telovadnico in pokopališčem. Urejanje pločnika se bo nadaljevalo na Kamenščaku, šolarjem bo skozi gozd zagotovljena nova varna pešpot, izvedene bodo tudi rekonstrukcije obstoječih poti, skupaj z ozelenitvijo in ustvarjanjem senčnih površin za večje udobje pešcev. Prav tako bodo prednostno urejene šolske poti do Osnovne šole Cven ter varne povezave med Gimnazijo Franca Miklošiča Ljutomer in avtobusnim postajališčem Ljutomer Tehnostroj.

Poleg osnovnih vsakodnevnih poti bo občina poskrbela tudi za razvoj turističnih kolesarsko-sprehajalnih povezav, ki bodo obogatile ponudbo aktivnega preživljanja prostega časa. Načrtujejo se nove povezave med Ljutomerom in Biotermami, med Jeruzalemom in Svetinjami ter med Ljutomerom in Jeruzalemom. Te bodo primerne tako za kolesarje kot za pohodnike.

V sveženj sodijo tudi celoviti ukrepi, ki so sicer podrobneje opisani v sklopu celostnega načrtovanja prometa. Ti ukrepi bodo pomembno prispevali k izboljšanju razmer in povečanju privlačnosti hoje.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Vzpostavljane sklenjenega omrežja pločnikov, pešpoti in povezav za hojo.
- Izgradnja turističnih kolesarsko-sprehajalnih povezav.
- Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje v občini in navezav v druge občine.
- Ureditev, ozelenitev in prepoved prometa na Glavnem trgu v Ljutomeru.
- Nadaljevanje urejanja območij prijaznega prometa v naselju Ljutomer.
- Izvedba območja prijaznega prometa v izbranem vaškem naselju.

Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo

V sklopu zagotavljanja kakovostne infrastrukture za hojo je ključno, da se vzpostavi in vzdržuje varno, dostopno in uporabniku prijazno okolje, ki bo spodbujalo aktivno mobilnost ter zagotavljalo udobno in varno gibanje pešcev po celotni občini. Načrtovani ukrepi vključujejo preurejanje obstoječih prometnih površin v prid pešcem, zagotavljanje dostopnosti za gibalno ovirane osebe ter ureditev neprekinjenih, širokih in osvetljenih pešpoti.

Eden izmed temeljnih ukrepov je redno vzdrževanje obstoječe infrastrukture za pešce, saj le tako lahko zagotovimo dolgoročno kakovost in varnost uporabe. To pomeni, bomo obstoječe pločnike, pešpoti in prehode za pešce redno pregledovali, sproti odpravljali poškodbe, razpoke in druge nevarnosti ter po potrebi urejali sodobne nadgradnje, ki bodo ustrezale tudi najnovejšim standardom varnosti in dostopnosti.

Prednostno bodo urejene lokacije, kjer so danes prisotne največje nevarnosti za pešce, zlasti v Ljutomeru na Slavka Osterca ulici, Rajh Nade ulici ter v območju avtobusne postaje, sodišča in trgovine Tuš. Na teh kritičnih točkah bo občina

izvedla izboljšave prehodov za pešce, povečala njihovo vidljivost, zagotovila boljšo preglednost križišč in uvedla dodatne varnostne ukrepe, kot so svetlobne oznake, dvignjeni prehodi in fizične ovire za umirjanje prometa.

Občina se zaveda, da mora biti javni prostor dostopen vsem uporabnikom, zato ukrepi vključujejo tudi odpravo ovir za osebe z omejeno mobilnostjo. Na ključnih povezavah za hojo bodo odstranjeni nepotrebni robniki, zožitve, neustrezno urejeni prehodi in druge ovire, ki otežujejo gibanje starejšim, gibalno oviranim osebam, staršem z otroškimi vozički in drugim osebam z omejeno mobilnostjo. Na prehodih, pločnikih in ploščadih bodo urejeni klančine, ustrezni nakloni in protizdrsne površine.

Zavedajoč se pomena občutka varnosti, predvsem v večernem in nočnem času, bo občina tudi izboljšala ulično razsvetljavo na površinah za pešce. Poudarek bo na območjih večje koncentracije ljudi, kot so šolske poti in dostopi do avtobusnih postajališč. Nova ali prenovljena javna razsvetljava bo zasnovana kot energetska učinkovita in bo zagotavljala visoko stopnjo osvetljenosti.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Redno vzdrževanje in nadgradnja infrastrukture za pešce.
- Izboljšanje varnosti in ureditev manjkajočih prehodov za pešce.
- Odprava ovir za osebe z omejeno mobilnostjo.
- Izboljšanje ulične razsvetljave na površinah za pešce.



TRETJI STEBER: IZKORIŠČEN POTENCIAL KOLESARJENJA

03

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

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

Pomemben izziv za razvoj kolesarstva v občini je načrtovalska in izvedbena praksa, ki temu področju ne namenja dovolj pozornosti. To se kaže v zapostavljanju umeščanja površin za kolesarjenje v infrastrukturne projekte, na ravni omrežja pa v nezveznosti in neustreznem dimenzioniranju kolesarskih površin.

Na podlagi zbiranja podatkov prebivalci kot ključen izziv navajajo pomanjkljivo infrastrukturo. Kolesarjem namenjenih površin je v naseljih premalo. Povezave med naselji so sicer označene, a potekajo po manj prometnih cestah z mešanjem z motornim prometom in kmetijsko mehanizacijo. To zmanjšuje varnost in privlačnost uporabe kolesa.

Pri nekaterih ključnih ciljih poti je pomanjkljiva tudi opremljenost z varnimi in pokritimi stojali za kolesa. Trenutno stanje zato še ne omogoča varnega in prijetnega kolesarjenja in še ni privlačno za večji delež prebivalcev.

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Občina je kot enega od ukrepov prejšnje generacije OCPS razvila lasten načrt kolesarskega omrežja in v njem opredelila standarde, ki jih želi doseči na posameznih odsekih. Na podlagi tega načrta je bilo vzpostavljenih več novih odsekov kolesarskih povezav, na primer v naseljih Pristava, Stročja vas in Kamenščak. V naslednjih letih bo občina prednostno uredila še povezavo od Ključarovcev do Ljutomera, s čimer bo sklenjena povezava do sosednje Občine Križevci. S stojali je opremila tudi nekatere cilje poti. To se že odraža v rasti kolesarskega turizma, kakor tudi v priljubljenosti kolesarstva kot športa oziroma oblike rekreacije.

Zaradi relativne majhnosti občine so večinoma naselja v občini in tudi nekatera naselja v sosednjih občinah s kolesom dosegljiva v največ 15 minutah. To predstavlja velik potencial za opravljanje vsakodnevnih poti s kolesom za velik del prebivalcev. Potencial za razvoj kolesarstva predstavlja tudi obseg investicij na regionalni in državni ravni, ki se za izgradnjo kolesarskega omrežja v zadnjih letih povečuje.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

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

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

SPREMLJANJE NAPREDKA

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

Preglednica 4: Trije kazalniki spremljanja učinkovitosti strategije na področju kolesarjenja

KAZALNIK	OPIS CILJNE VREDNOSTI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Samostojnost otrok pri poteh v šolo	Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo s kolesom brez spremstva odraslih, za 15 % do leta 2032	3,0 % (2024)	3,5 % (2031)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža kolesarjev na glavnih prometnicah v občini za 20 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	2,0 % (2024)	2,4 % (2031)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje št. prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji na največ 4 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na 2020–2022)	7 (2020–2022)	4 (2029–2031)



SVEŽNJI UKREPOV

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

Celovito načrtovanje na področju kolesarjenja

Občina Ljutomer si bo v prihodnjih letih prizadevala za vzpostavitev kakovostne, varne in sklenjene mreže kolesarskih povezav, tako znotraj občine kot tudi v navezavi na sosednje občine. Prednostno bodo urejene relacije z največjim potencialom za dnevno mobilnost in rekreacijo. Te povezave potekajo od Noršincev do Stroče vasi, od Male Nedelje prek Ljutomera do Juršinske poti, od Cvena do Mote, med naselji Radomerje, Kačure in Ormož, od Razkrižja do Osnovne šole Cven in od Pristave skozi Ljutomer do Cezanjevcev. Med načrtovanimi sta tudi povezavi med Kamenščakom in Staro cesto ter med Stročjo vasjo in Presiko.

Poudarek bo na izgradnji samostojnih, ločenih kolesarskih poti, ki ne bodo več umeščene zgolj na pločnike, temveč bodo v kar največji meri potekale ločeno od motornega prometa ali na vozišču s posebnimi varnostnimi ukrepi. Površine bodo asfaltirane, na nekaterih odsekih, kjer je to primerno, pa bo uporabljen kakovostno utrjen makadam. S tem bo zagotovljena njihova uporabnost v vseh vremenskih razmerah in za vse starostne skupine, tudi za otroke, ki se bodo lahko samostojno in varno vozili v šolo. Krožne kolesarske in kombinirane povezave za pešce in kolesarje bodo ustrezno označene, kar bo dodatno povečalo orientacijo, varnost in privlačnost uporabe.

Na medobčinski ravni bomo primarno uredili

kolesarsko povezavo od Ključarovcev do Ljutomera, s čimer bo vzpostavljena pomembna pot za dnevne migracije. Hkrati bo občina v sodelovanju z državo in sosednjimi občinami aktivno sodelovala pri pripravi državnih načrtov za povezavo med Ormožem, Ljutomerom in Moravskimi Toplicami ter med Ljutomerom in sosednjima občinama Veržej in Razkrižje, da bi izgradili sklenjeno regionalno kolesarsko omrežje.

V sklopu izboljšanja turistične ponudbe bodo razvite kolesarsko-sprehajalne povezave, in sicer med Ljutomerom in Biotermami (po nasipu in poljskih poteh) ter od Ljutomera skozi Jeruzalem do Svetinj. Te povezave bodo primerne za rekreativne kolesarje in za pohodnike in bodo dodatno prispevale k razvoju lokalnega turizma in promociji aktivne mobilnosti. Za ljubitelje gorskega kolesarjenja bo občina omogočila ureditev gorskokolesarskih poti, zlasti na območju Stroče vasi in Železnih Dveri, kjer bo z dodatnimi ureditvami nadgradila že obstoječe pobude, kot jih je že vzpostavilo športno društvo MTB Prlekija. Poti bodo prilagojene za varno uporabo in vključene v širšo turistično ponudbo območja.

V sveženj sodijo tudi celoviti ukrepi, ki so sicer podrobneje opisani v sklopu celostnega načrtovanja prometa. Ti ukrepi bodo pomembno prispevali k izboljšanju razmer in povečanju privlačnosti kolesarjenja v občini.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Vzpostavitev kakovostne in sklenjene mreže kolesarskih povezav znotraj občine in do drugih občin.
- Izgradnja kolesarske povezave od Ključarovcev do Ljutomera.
- Izgradnja turističnih kolesarsko-sprehajalnih povezav.
- Ureditev gorskokolesarskih poti.
- Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje v občini in navezav v druge občine.
- Nadaljevanje urejanja območij prijaznega prometa v naselju Ljutomer.
- Izvedba območja prijaznega prometa v izbranem vaškem naselju.

Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za kolesarjenje

Občina Ljutomer bo za izboljšanje pogojev za kolesarjenje sistematično vlagala v redno vzdrževanje, nadgradnjo in širitev kolesarske infrastrukture. Prioritetno bo urejeno območje Babjega ložiča pri Ljutomeru, kjer se bo z utrditvijo obstoječih makadamskih kolesarskih poti povečala varnost, zmanjšala obraba in omogočila uporaba poti v vseh vremenskih razmerah ter različno izkušenim uporabnikom.

Za dodatno spodbujanje kolesarjenja bo občina opremila postajališča javnega prevoza in druge pomembne cilje poti, kot so trgi, zdravstveni dom, šole in trgovine, s kakovostnimi stojali za kolesa za enostavno in varno parkiranje koles. Ta ukrep se neposredno povezuje tudi s projektom Skok na Jeruzalem, v okviru katerega bodo v naslednjih letih med Ljutomerom in Jeruzalemom vzpostavljene tri kolesarsko-turistične točke. Opremljene bodo z urbano opremo, vključno s stojali za kolesa, ter s servisno-polnilno postajo na zadnji točki

na Jeruzalemu. Primarni cilj tega projekta je obogatitev turistične ponudbe območja LAS Prlekija s poudarkom na trajnostnem turizmu in promociji edinstvene krajine Jeruzalema. Ob novih točkah bodo organizirani kulturni in gastronomski dogodki, ki bodo potekali skozi celotno turistično sezono in bodo obiskovalce dodatno povezovali z lokalnim okoljem.

Izboljšanje podpornih storitev za kolesarjenje bo vključevalo vzpostavitev dodatnih točk za izposajo koles, tako v Ljutomeru kot tudi na drugih strateških lokacijah po občini. Občina bo skrbela še za urejanje kolesarnic ob pomembnih ciljnih poti. Predvidena je tudi vzpostavitev kolesarske informativno-servisne točke ob Turističnem informacijskem centru (TIC) v Ljutomeru, ki bo nudila informacije za kolesarje, osnovna popravila in servisno opremo ter tako postala pomembna podpora tako dnevnim uporabnikom kot obiskovalcem.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- *Redno vzdrževanje in nadgradnja kolesarske infrastrukture.*
- *Opremljanje postajališč javnega prevoza in drugih ciljev poti s stojali za kolesa.*
- *Vzpostavitev treh kolesarsko-turističnih točk ob poti na Jeruzalem.*
- *Izboljšanje podpornih storitev za kolesarjenje.*



ČETRTE STEBER: JAVNI PREVOZ PO MERI UPORABNIKA

04

Zaradi velikega dela prebivalcev, ki kljub rasti števila vozil ostaja brez dostopa do osebnega avtomobila, bomo v občini Ljutomer ponovno razvili kakovosten javni prevoz. Prebivalci bodo imeli na voljo sodoben, učinkovit, cenovno in stroškovno ugoden ter poselitvenim vzorcem prilagojen JPP. Večina občine bo enostavno dostopna z avtobusi in vlakom, pogostost voženj bo primerna, sistem pa bo privlačen tudi za osebe z omejeno mobilnostjo. Občinsko avtobusno omrežje bo dobro integrirano (povezanost prog, prestopi in vozni redi) z regionalnim in državnim sistemom. Za preseganje omejitev se bomo povezovali s sosednjimi občinami ter državnim upravljavcem JPP. Dostopnost ključnih ciljev poti za vse skupine prebivalcev se bo povečala, hkrati pa se bodo zmanjšali negativni vplivi na okolje in prometno varnost. Sistem bo redno spremljan, podatki pa uporabljeni pri načrtovanju razvoja sistema.

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

V letih po osamosvojitvi tako kot drugod po državi tudi v naši občini opazamo postopno zmanjševanje ponudbe javnega prevoza. Občina je z javnim prevozom relativno dobro pokrita le na relaciji od Ljutomera proti sosednji Občini Križevci, večina občine pa ima nezadovoljiv dostop do javnega prevoza ali ga celo nima.

Kljub povečevanju števila osebnih avtomobilov precejšnjemu deležu prebivalcev, predvsem mladotnim in starejšim, pogosto ostaja javni prevoz edina možnost prevoza na srednje in večje razdalje. Zaradi staranja prebivalstva postaja ponudba javnega prevoza in neprilagojenost vozil gibalno oviranim osebam tudi vse večji družbeni problem. Občina je sicer pred kratkim uvedla sistem prevozov na klic za starejše in invalide. Ta storitev dopolnjuje obstoječo ponudbo in pomeni

korak naprej k bolj vključujočemu prometnemu sistemu, ne more pa nadomestiti kakovostnega javnega prevoza, namenjenega vsakomur.

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Občina redno zagotavlja prevoz otrok v osnovno šolo. Ohranjene so tudi razmeroma dobre avtobusne povezave z javnim prevozom od Ljutomera do sosednje Občine Križevci in regijskega središča Murska Sobota, hkrati ima naselje Ljutomer tudi dve železniški postaji. Občina je uvedla tudi lasten sistem prevozov na klic, poimenovan Bagrli, namenjen prevozu starejših in invalidov po nujnih opravkih.

Priložnost za izboljšanje javnega prevoza v prihodnosti je v pobudah za povečanje pogostosti in prilagoditev urnikov avtobusnih povezav. Pri tem bi lahko pripomogla tudi integracija šolskih prevozov v sistem javnega prevoza. Na redkeje poseljenih območjih, kjer vzdrževanje klasičnih linij javnega prevoza pogosto ni ekonomsko upravičeno, se kažejo pomembne priložnosti za razvoj alternativnih, bolj prilagodljivih oblik prevoznih storitev. Med njimi so že vzpostavljeni prevozi na klic, ki jih bo občina še nadgrajevala. Poleg tega obstaja potencial tudi v razvoju sezonskih ali tematskih prevozov, ki bi povezovali turistične točke in zanimivosti v občini in njeni okolici. Takšne storitve bi prispevale k boljši dostopnosti za obiskovalce in hkrati dopolnile možnosti mobilnosti za občane.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

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

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

SPREMLJANJE NAPREDKA

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

Preglednica 5: Kazalnik spremljanja učinkovitosti strategije na področju javnega prevoza

KAZALNIK	OPIS CILJNE VREDNOSTI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Dostopnost prebivalcev do JPP	Povečanje deleža prebivalcev s primerno dostopnostjo do JPP za 10 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024)	33,5 % (2024)	37 % (2031)



SVEŽNJI UKREPOV

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

Upravljanje in izboljšanje ponudbe javnega prevoza

Za izboljšanje ponudbe javnega prevoza v občini bomo sistematično razvijali mehanizme za zbiranje, oblikovanje in posredovanje pobud za izboljšanje avtobusnih in železniških povezav znotraj občine ter do sosednjih občin in regionalnih vozlišč. To bo vključevalo pobude za prilagoditev vozniških redov, uvedbo novih linij ali postajališč ter usklajevanje z avtobusnimi prevozniki. Poseben poudarek bo namenjen tudi povečanju dostopnosti javnega prevoza na območjih s slabšo povezljivostjo, kjer bo občina preko usmerjenih pobud in partnerskega sodelovanja z upravljavci javnega prevoza zasledovala izboljšanje splošne dostopnosti občanov do javnega prevoza.

Za zagotavljanje varnega in dostopnega prevoza otrok v vzgojno-izobraževalne ustanove bomo še naprej organizirali in upravljali sistem šolskih prevozov, ki bo usklajen s potrebami uporabnikov in standardi prometne varnosti. Pričeli bomo tudi s postopno integracijo šolskih prevozov v

sistem javnega prevoza z namenom povečanja dostopnosti javnega prevoza, operativne učinkovitosti in racionalizacije stroškov. Integracija bo temeljila na usklajevanju vozniških redov, optimizaciji poti ter prilagoditvi voznega parka, kar bo omogočilo, da bodo šolski prevozi služili širši populaciji in okrepili trajnostni značaj javnega prevoza. V okviru prizadevanj za večjo socialno vključenost in dostopnost mobilnosti za ranljive skupine bo občina še naprej financirala sistem prevozov na klic »Bagrli«, ki je namenjen starejšim in invalidom za nujne opravke.

Podprli bomo tudi prizadevanja za ponovno vzpostavitev železniške povezave med Gornjo Radgono in Ljutomerom kot strateškega infrastrukturnega projekta, ki bo bistveno izboljšal regionalno povezljivost, dostopnost do delovnih mest in storitev ter prispeval k zmanjšanju odvisnosti od osebnega avtomobila na regionalni ravni.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- *Podajanje pobud za izboljšanje in vzpostavitev avtobusnih povezav.*
- *Zagotavljanje in upravljanje šolskih prevozov.*
- *Zagotavljanje in upravljanje prevozov na klic.*
- *Integracija šolskih prevozov v sistem javnega prevoza.*
- *Izdelava strokovnih podlag in pobude za vzpostavitev železniškega potniškega prometa med Gornjo Radgono in Ljutomerom.*

Optimiziranje podporne infrastrukture za javni prevoz

Kakovost avtobusnih postajališč je ključna za udobno in varno uporabo javnega prevoza. V okviru urejanja in nadgradnje obstoječih ter vzpostavljanja novih avtobusnih postajališč bomo poskrbeli za izboljšanje varnosti, udobja, večmodalne povezljivosti in dostopnosti za vse uporabniške skupine. Poseben poudarek bo namenjen vzpostavitvi varnih postajališč za šolarje. Ureditve bodo obsegale postavitev sodobnih nadstrešnic, izboljšano javno razsvetljavo, ustrezne površine za osebe z omejeno mobilnostjo, kakovostna kolesarska stojala ter namestitve urbane opreme, kot so klopi, informacijske table in koši za odpadke.

Aktivno bomo spodbujali tudi prehod na uporabo električnih vozil v sistemu javnega prevoza, s čimer bomo prispevali k zmanjšanju emisij

toplogrednih plinov in izboljšanju kakovosti zraka. Ukrep bo obsegal podporo pri vzpostavitvi potrebne polnilne infrastrukture ter sodelovanje z upravljavcem javnega prevoza pri postopnem prehodu na vozne parke z nizkimi oziroma ničelnimi emisijami. Pri razvoju inovativnih rešitev bo občina preučila možnost izvedbe pilotnega projekta samovozečih električnih vozil, na primer kot sezonsko linijo za povezovanje turističnih točk ali kot dopolnitev obstoječega sistema javnega prevoza. Poleg tega se bo proučila tudi uvedba manjšega, okolju prijaznega prevoznega sredstva za prevoz oseb (kot je Maister v Mariboru).

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- *Urejanje postajališč javnega prevoza.*
- *Spodbujanje uporabe električnih vozil v javnem prevozu.*





PETI STEBER:
CESTNI PROMET ZA
SODOBNO SKUPNOST

05

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

NAJPOMEMBNEJŠI IZZIVI

Čeprav se v občini uvajajo nekatere izboljšave na področju dostopnosti in mobilnosti, obstoječi prometni sistem prebivalcem še vedno ne nudi kakovostne alternative lastništvu osebnega avtomobila. Zaradi tega stopnja motorizacije še naprej narašča, kljub visokim stroškom, ki jih prinašata lastništvo in uporaba avtomobila. Avtomobil tako pogosto ostaja prva izbira, tudi ko so poti uporabnikov kratke in bi jih bilo mogoče enostavno opraviti peš ali s kolesom.

Vztrajna rast števila osebnih vozil in njihova prekomerna uporaba povzročata številne negativne posledice. Slabša se dostopnost za prebivalce, ki ne morejo ali ne smejo voziti

avtomobila. Povečujejo se prevozna revščina in stroški gospodinjstev za mobilnost. Slabša se prometna varnost, predvsem za najbolj ogrožene skupine prebivalcev. Negativni vplivi motornega prometa se odražajo tudi na kakovosti zraka, javnem zdravju ter degradaciji prostora in okolja.

VIDNEJŠI DOSEŽKI IN PRILOŽNOSTI

Občina Ljutomer je pretežno ravninska občina, v kateri so glavni cilji poti blizu skupaj in zato enostavno dostopni. Kratke razdalje imajo ob predpostavki, da se izboljša infrastruktura za hojo in kolesarjenje, velik potencial za prenos dela poti z avtomobilov na alternativne potovalne načine.

V zadnjem obdobju so bile v občini že izvedene izboljšave na področju urejanja cestnega prometa. Med njimi izstopajo celostno umirjanje prometa v stanovanjskih območjih, uvedba modre parkirne cone ter omejevanje in upravljanje tovornega prometa. V prihodnjih letih bomo prizadevanja še okrepili z nadaljnjim urejanjem območij prijaznega prometa v Ljutomeru in drugih naseljih ter z razvojem celovitega sistema za upravljanje parkiranja. Hkrati bomo v sklopu naših projektov omogočili prenos preizkušenih in uspešnih praks iz drugih okolij. S tem bomo povečali učinkovitost ukrepov in še dodatno prispevali k izboljšanju prometne varnosti za vse udeležence v prometu.

PRIORITETNA PODROČJA DELOVANJA V NASLEDNJIH LETIH

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

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

SPREMLJANJE NAPREDKA

Napredek na področju optimizacije cestnega prometa bomo spremljali z uporabo treh kazalnikov. Prav tako smo opredelili ciljne vrednosti, ki jih želimo doseči v sedemletnem obdobju uresničevanja strategije.

Preglednica 6: Kazalniki spremljanja učinkovitosti strategije na področju cestnega prometa

KAZALNIK	OPIS CILJNE VREDNOSTI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto)	CILJNA VREDNOST (leto)
Število in tipi prometnih nesreč	Zmanjšanje števila prometnih nesreč s hudo poškodovanimi udeleženci na največ 2 do leta 2032 (povprečje let 2029–2031 glede na 2020–2022)	3 (2020–2022)	2 (2029–2031)
Hitrost motornega prometa	Zmanjšanje prekoračitev hitrosti v naseljih za 30 % do leta 2032	12 % (2024)	8 % (2031)
Zasedenost občinskih parkirišč	Povečanje zasedenosti občinskih parkirišč v središču Ljutomera na 85 % do leta 2032	61 % (2024)	85 % (2031)



SVEŽNJI UKREPOV

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

Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

V okviru rednega vzdrževanja in nadgradnje cestnega omrežja bomo zagotavljali sistematično in pravočasno redno vzdrževanje ter izvajali ciljno usmerjene nadgradnje s poudarkom na podaljševanju življenjske dobe infrastrukture, povečanju prometne varnosti in izboljšanju pogojev za vse udeležence v prometu. Aktivnosti bodo obsegale preventivno sanacijo poškodovanih vozišč, urejanje bankin, odvodnjavanje, košnjo obcestnih površin, modernizacijo cest skladno s sodobnimi prometnimi in okoljskimi standardi ter odpravo nevarnih odsekov in preurejanje prometno problematičnih križišč. Sočasno bo pri vseh večjih posegih proučena možnost vključitve izboljšav za pešce, kolesarje in javni prevoz.

Za zagotovitev kakovostnega načrtovanja ukrepov na področju cestne infrastrukture bomo izdelali celovito analizo stanja občinskega cestnega omrežja s sistematičnim zajemom podatkov o tehničnem stanju vozišč, prometno-varnostnih tveganjih ter dostopnosti prometnih površin. Analiza bo podlaga za oblikovanje prioriteten seznamov sanacijskih posegov, pripravo strateških investicijskih načrtov ter spremljanje dolgoročnega razvoja prometne infrastrukture v skladu z načeli trajnostnega upravljanja javnih sredstev in prometne varnosti.

Na področju izboljšanja prometne signalizacije bomo izvajali kontinuirano posodabljanje vertikalne in horizontalne signalizacije ter svetlobnih naprav za večjo prometno varnost ter učinkovitejše usmerjanje prometnih tokov. Aktivnosti bodo vključevale zamenjavo dotrajane signalizacije, namestitev dodatnih opozorilnih in usmerjevalnih tabel na kritičnih točkah, izboljšanje vidnosti talnih označb ter uvedbo inteligentnih prometnih rešitev, kjer je to smiselno. Posebna pozornost bo namenjena območjem v bližini šol, križiščem, prehodom za pešce in lokacijam z večjo gostoto ranljivih udeležencev v prometu.

V sodelovanju z državnimi in regijskimi institucijami bomo načrtovali in sodelovali pri izgradnji obvoznice mimo Ljutomera, da bi razbremenili prometne tokove skozi občinsko središče. Prizadevali si bomo, da bo obvoznica načrtovana skladno z najnovejšimi standardi trajnostnega in varnega prometa ter da bo vključevala ukrepe za zmanjševanje vplivov na okolje. Sočasno bomo na glavni prometnici skozi naselje Ljutomer poskrbeli za znatno zmanjšanje dovoljene hitrosti vožnje in za transformacijo prometnih površin s povečanjem površin za hojo in kolesarjenje. S tem bomo prispevali k preusmeritvi tranzitnega prometa na obvoznico ter k izboljšanju kakovosti bivanja v Ljutomeru.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- Redno vzdrževanje in nadgradnja cestnega omrežja.
- Analiza stanja občinske cestne infrastrukture.
- Izboljšanje prometne signalizacije.
- Izgradnja obvoznice.

Upravljanje motornega prometa

Umirjanje motornega prometa prispeva k večji varnosti pešcev, kolesarjev in drugih udeležencev v prometu, hkrati pa zmanjšuje hrup in onesnaženje. Ukrepi na tem področju vključujejo omejitve hitrosti (npr. območja omejene hitrosti 30 km/h), postavitve hitrostnih ovir, preurejanje križišč, urejanje skupnega prometnega prostora in transformacijo prometnih površin z zmanjšanjem površin za avtomobile. Cilj je ustvariti prijaznejše in varnejše okolje za vse uporabnike cestnega prostora. Ukrepe za umirjanje motornega prometa v naseljih bomo izvajali sistematično v Ljutomeru in drugih naseljih v občini.

Na področju umirjanja prometa bomo izvajali manjše intervencije na posameznih kritičnih lokacijah ter vrsto celovitih ukrepov, s katerimi bomo preuredili večja območja. Ti ukrepi so podrobneje opisani v sklopu celostnega načrtovanja prometa, obsegajo pa preureditev Glavnega trga in nadaljevanje urejanja območij prijaznega prometa v Ljutomeru ter izvedbo območja prijaznega prometa v izbranem vaškem naselju. Tovrstne ureditve bodo pomembno prispevale k izboljšanju varnosti, razmer za aktivno mobilnost in kakovosti bivalnega okolja v občini.



Poleg umirjanja prometa bomo več pozornosti posvetili tudi učinkovitemu upravljanju parkiranja in urejanju parkirišč. To bo pomembno prispevalo k dostopnosti ciljev poti in optimalni porabi omejenih prostorskih virov. Parkirišča bomo optimizirali kot večmodalne in večfunkcionalne površine,, z nadgradnjo režimov časovno omejenega in plačljivega parkiranja, uvedbo elektronskih sistemov nadzora ter usmerjanjem uporabnikov na razpoložljiva parkirna mesta, pri čemer bo poseben poudarek na zagotavljanju parkirnih mest za funkcionalno ovirane osebe, električna vozila ter dostavna in intervencijska vozila. Vzpostavili bomo sistem namenske porabe sredstev iz parkirnin za financiranje ukrepov s področja trajnostne mobilnosti. Sistem bo zagotavljal transparentno, učinkovito in ciljno usmerjeno rabo sredstev, kar bo omogočilo kontinuirano vlaganje v izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje, javni prevoz ter druge oblike trajnostne mobilnosti, ob hkratnem povečanju zaupanja javnosti v parkirno in prometno politiko občine.

Nadaljevali bomo tudi z upravljanjem tranzitnega in lokalnega tovornega prometa. To bo zmanjšalo njegove negativne vplive na prometno varnost, okolje in kakovost bivanja. Ukrepi bodo vključevali usmerjanje tranzitnega tovornega prometa na ustrezne glavne prometne koridorje, izven strnjenih naselij, ter preusmeritev težkega

tovornega prometa proč od stanovanjskih območij. Poleg tega bomo uvedli namenska parkirna mesta za dostavo, časovne omejitve dostave na občutljivih območjih ter ustrezno prometno signalizacijo in sistem informiranja za usmerjanje tovornega prometa. Upravljanje bo temeljilo na analizi tranzitnega prometa in potrebeh lokalnega gospodarstva.

Za zmanjšanje uporabe avtomobila pri prihodih na delo bomo razvili podporni sistem za sopotništvo, ki je ena izmed učinkovitih rešitev za zmanjšanje števila vozil na cestah in optimizacijo prevozov. Ukrep bo vključeval oblikovanje digitalne platforme za povezovanje uporabnikov in podjetij, promocijske kampanje ter vzpostavitev sistemov spodbud za redne uporabnike, pri čemer bo poseben poudarek na povezovanju večjih zaposlovalcev in izboljšanju dostopa do ključnih storitev.

Redno bomo skrbeli tudi za zagotavljanje dostopnosti vseh pomembnih objektov in območij za intervencijska vozila s ciljem zagotavljanja hitrega in nemotenega dostopa v primeru nujnih voženj in izrednih dogodkov. Aktivnosti bodo temeljile na rednih strokovnih pregledih, ki bodo vključevali sistematično identifikacijo kritičnih točk, odpravo fizičnih ovir ter zagotavljanje minimalnih potrebnih dimenzij in nosilnosti prometnih površin, vse v skladu z veljavnimi tehničnimi smernicami in predpisi.

Posamezni ukrepi tega svežnja so:

- *Umirjanje motornega prometa.*
- *Redno preverjanje in zagotavljanje dostopnosti vseh objektov za intervencijska vozila.*
- *Urejanje parkirišč in upravljanje parkiranja.*
- *Sistem za namensko porabo sredstev iz parkirnin za ukrepe trajnostne mobilnosti.*
- *Vzpostavitev in upravljanje sopotništva.*
- *Upravljanje tovornega prometa.*
- *Ureditve, ozelenitve in prepoved prometa na Glavnem trgu v Ljutomeru.*
- *Nadaljevanje urejanja območij prijaznega prometa v naselju Ljutomer.*
- *Izvedba območja prijaznega prometa v izbranem vaškem naselju.*





ZAVEZE, KI URESNIČUJEJO VIZIJO

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



CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028
Strateško celostno prometno načrtovanje				
Izdelava in prenova OCPS	32.000 €			
Imenovanje in delovanje odgovornih oseb za izvajanje, objavo in spremljanje učinkov OCPS	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov
Zagotovitev izvajanja OCPS z rednim vključevanjem ukrepov v vsakoletni proračun	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov
Sodelovanje z občinami v regiji pri pripravi RCPS	Brez stroškov	2.000 €	2.000 €	2.000 €
Integracija prostorskih aktov z OCPS	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov
Aktivno sodelovanje v nacionalnih in evropskih projektih na temo celostnega prometnega načrtovanja	Vsaj 1 prijava na dve leti		Vsaj 1 prijava na dve leti	
Celoviti ukrepi				
Celovita priprava projektnih nalog in nadzor izvedbe prometne infrastrukture z uravnoteženo obravnavo vseh potovalnih načinov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov
Priprava projektne dokumentacije za državne razpise izvajanja OCPS		40.000 €	40.000 €	
Posodabljanje načrtov šolskih poti in izdelava mobilnostnih načrtov za šole v občini		15.000 €	15.000 €	15.000 €
Načrtovanje nove turistične infrastrukture			12.000 €	
Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje v občini in navezav v druge občine		20.000 €	15.000 €	
Ureditev, ozelenitev in prepoved prometa na Glavnem trgu v Ljutomeru	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov
Nadaljevanje urejanja območij prijaznega prometa v naselju Ljutomer			400.000 €	900.000 €
Izvedba območja prijaznega prometa v izbranem vaškem naselju				1.000.000 €
Spremljanje in vrednotenje učinkov				
Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE	2.500 €	2.500 €	2.500 €	2.500 €
Nakup in postavitve dveh števcov prometa ter zbiranje podatkov		1.000 €	500 €	500 €
Vključevanje javnosti in promocija dosežkov				
Promocijske, ozaveševalne in izobraževalne aktivnosti za vse stebre	500 €	2.500 €	2.500 €	2.500 €
Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov

01

	2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
				44.000 €	OL, OS, ZI	Srednja
	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OL	Majhna
	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OL, OS	Srednja
					OL, OS, ZI	Srednja
	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OL	Srednja
	Vsaj 1 prijava na dve leti		Vsaj 1 prijava na dve leti		OL, ZI	Srednja
	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OL	Srednja
					OL	Srednja
	15.000 €				OL, ZI	Srednja
	12.000 €		12.000 €		OL, ZI	Srednja
					OL, ZI	Srednja
	100.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €		OL, ZI	Velika
	400.000 €				OL, ZI	Velika
					OL, ZI	Velika
	2.500 €	2.500 €	2.500 €	2.500 €	OL, ZI	Majhna
	500 €	500 €	500 €	500 €	OL	Majhna
	2.500 €	2.500 €	2.500 €	2.500 €	OL, ZI	Srednja
	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OL, ZI	Srednja

Uporabljene kratice:

MOPE = Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo;

OCPS = občinska celostna prometna strategija;

OL = Občina Ljutomer;

OS = Občinski svet;

RCPS = regionalna celostna prometna strategija;

ZI = zunanji izvajalec.



CELOVITA PODPORA HOJI

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028	
Celovito načrtovanje na področju hoje					
Vzpostavljanje sklenjenega omrežja pločnikov, pešpoti in povezav za hojo			30.000 €		
Izgradnja turističnih kolesarsko-sprehajalnih povezav					
Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje v občini in navezav v druge občine	*				
Ureditev, ozelenitev in prepoved prometa na Glavnem trgu v Ljutomeru	*				
Nadaljevanje urejanja območij prijaznega prometa v naselju Ljutomer	*				
Izvedba območja prijaznega prometa v izbranem vaškem naselju	*				
Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo					
Redno vzdrževanje in nadgradnja infrastrukture za pešce	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	
Izboljšanje varnosti in ureditev manjkajočih prehodov za pešce				50.000 €	
Odprava ovir za osebe z omejeno mobilnostjo		5.000 €		5.000 €	
Izboljšanje ulične razsvetljave na površinah za pešce		35.000 €	35.000 €		

02

	2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
		30.000 €		30.000 €	OL, ZI	Velika
	30.000 €		30.000 €	30.000 €	OL, ZI	Velika
	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	OL, ZI	Srednja
		50.000 €			OL, ZI	Majhna
			5.000 €		OL, ZI	Majhna
					OL, ZI	Srednja

Uporabljene kratice:

OL = Občina Ljutomer;

ZI = zunanji izvajalec.

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





IZKORIŠČEN POTENCIAL KOLESARJENJA

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028	
Celovito načrtovanje na področju kolesarjenja					
Vzpostavitev kakovostne in sklenjene mreže kolesarskih povezav znotraj občine in do drugih občin	10.000 €	10.000 €		100.000 €	
Izgradnja kolesarske povezave od Ključarovcev do Ljutomera	10.000 €	30.000 €	150.000 €	2.000.000 €	
Izgradnja turističnih kolesarsko-sprehajalnih povezav			30.000 €		
Urejanje gorskokolesarskih poti				20.000 €	
Izdelava zasnove omrežja za hojo in kolesarjenje v občini in navezav v druge občine	*				
Nadaljevanje urejanja območij prijaznega prometa v naselju Ljutomer	*				
Izvedba območja prijaznega prometa v izbranem vaškem naselju	*				
Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za kolesarjenje					
Redno vzdrževanje in nadgradnja kolesarske infrastrukture	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	
Opremljanje postajališč javnega prevoza in drugih ciljev poti s stojali za kolesa	60.000 €			10.000 €	
Vzpostavitev treh kolesarsko-turističnih točk ob poti na Jeruzalem	90.000 €				
Izboljšanje podpornih storitev za kolesarjenje			10.000 €		

03

	2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
		2.000.000 €	2.000.000 €	2.000.000 €	OL, ZI	Velika
	4.200.000 €				OL, ZI	Velika
		30.000 €			OL, ZI	Srednja
				20.000 €	OL, ZI	Srednja
	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	OL, ZI	Srednja
		10.000 €			OL, ZI	Majhna
					OL, ZI	Majhna
	10.000 €			10.000 €	OL, ZI	Majhna

Uporabljene kratice:

OL = Občina Ljutomer;

ZI = zunanji izvajalec.

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





JAVNI PREVOZ PO MERI UPORABNIKA

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028	
Upravljanje in izboljšanje ponudbe javnega prevoza					
Podajanje pobud za izboljšanje in vzpostavitev avtobusnih povezav		Brez stroškov			
Zagotavljanje in upravljanje šolskih prevozov	400.000 €	430.000 €	430.000 €	450.000 €	
Zagotavljanje in upravljanje prevozov na klic	13.000 €	15.000 €	15.000 €	17.000 €	
Integracija šolskih prevozov v sistem javnega prevoza				Brez stroškov	
Izdelava strokovnih podlag in pobude za vzpostavitev železniškega potniškega prometa med Gornjo Radgono in Ljutomerom		3.000 €	3.000 €	3.000 €	
Optimiziranje podporne infrastrukture za javni prevoz					
Urejanje postajališč javnega prevoza		7.000 €	10.000 €	10.000 €	
Spodbujanje uporabe električnih vozil v javnem prevozu					

04

	2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
	Brez stroškov			Brez stroškov	OL	Majhna
	450.000 €	470.000 €	470.000 €	490.000 €	OL, ZI	Srednja
	17.000 €	19.000 €	19.000 €	21.000 €	OL	Srednja
					OL	Majhna
	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	OL	Srednja
	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	OL	Majhna
		100.000 €	100.000 €		OL	Srednja

Uporabljene kratice:

OL = Občina Ljutomer;

ZI = zunanji izvajalec.





CESTNI PROMET ZA SODOBNO SKUPNOST

Svežnji ukrepov in posamezni ukrepi znotraj njih	2025	2026	2027	2028	
Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja					
Redno vzdrževanje in nadgradnja cestnega omrežja	1.200.000 €	1.300.000 €	1.400.000 €	1.500.000 €	
Analiza stanja občinske cestne infrastrukture		50.000 €			
Izboljšanje prometne signalizacije	25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	
Izgradnja obvoznice					
Upravljanje motornega prometa					
Umirjanje motornega prometa	5.000 €	15.000 €	30.000 €	30.000 €	
Redno preverjanje in zagotavljanje dostopnosti vseh objektov za intervencijska vozila	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	
Urejanje parkirišč in upravljanje parkiranja		30.000 €	50.000 €		
Sistem za namensko porabo sredstev iz parkirnin za ukrepe trajnostne mobilnosti				Brez stroškov	
Vzpostavitev in upravljanje sistema sopotništva					
Upravljanje tovornega prometa					
Ureditev, ozelenitev in prepoved prometa na Glavnem trgu v Ljutomeru	*				
Nadaljevanje urejanja območij prijaznega prometa v naselju Ljutomer	*				
Izvedba območja prijaznega prometa v izbranem vaškem naselju	*				

05

	2029	2030	2031	2032	Odgovornost za izvedbo	Zahtevnost
	1.600.000 €	1.700.000 €	1.800.000 €	1.900.000 €	OL, ZI	Srednja
					OL, ZI	Majhna
	25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	OL	Majhna
				5.000.000 €	OL, ZI	Velika
	30.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €	OL, ZI	Velika
	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OL, ZI	Majhna
					OL	Srednja
	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	OL	Majhna
	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	OL	Srednja
		10.000 €			OL, ZI	Majhna

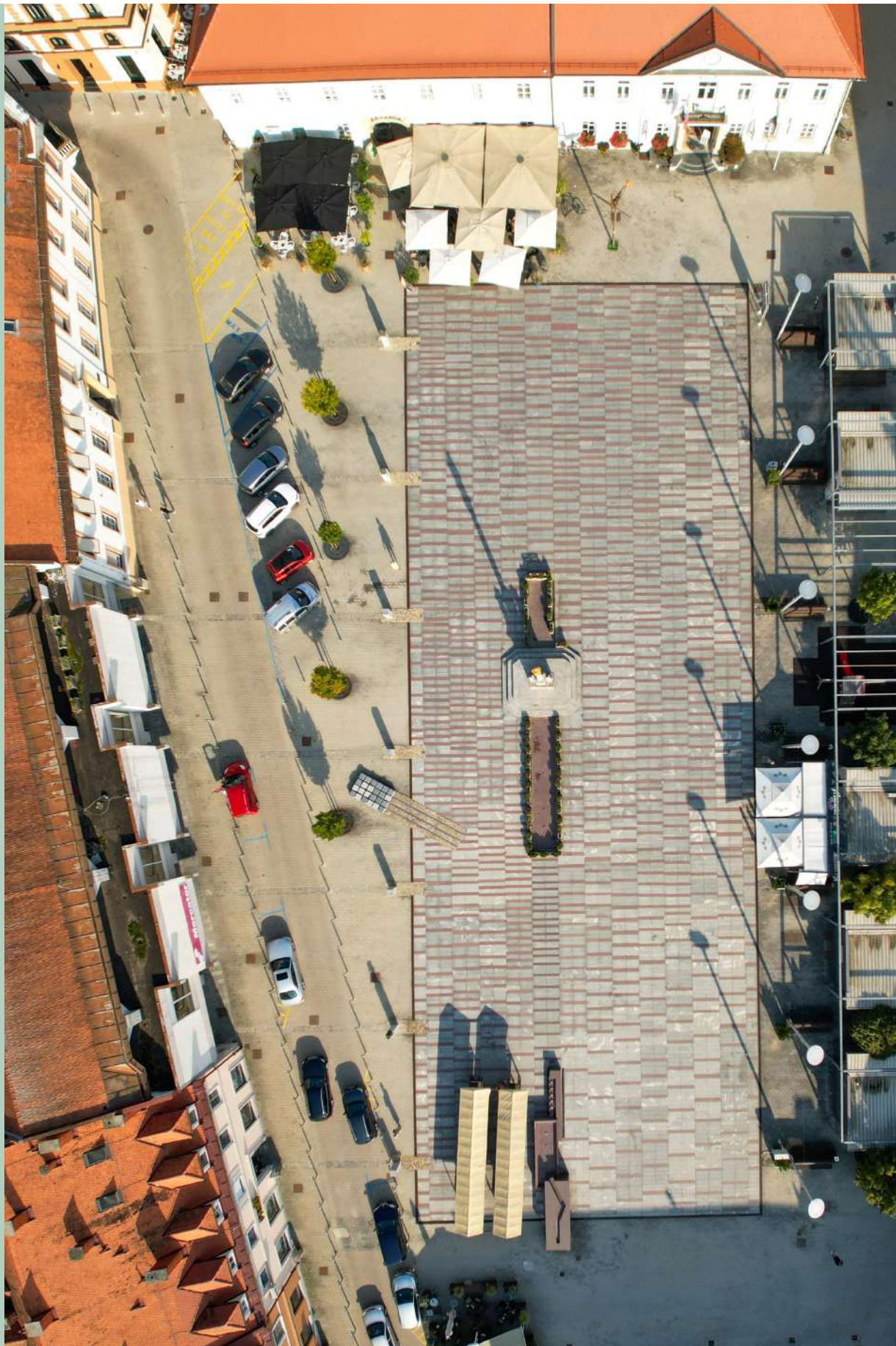
Uporabljene kratice:

OL = Občina Ljutomer;

ZI = zunanji izvajalec.

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







Za vsakogar, za vsak korak – varno in dostopno
OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LJUTOMER 2025–2032

IZDALA IN ZALOŽILA

Občina Ljutomer
Vrazova ulica 1
9240 Ljutomer

junij 2025

AVTORJI

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

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

IZVAJALCI

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

FOTOGRAFIJE

Teodor Žalik, Patricija Pregelj in arhiv avtorjev

OBLIKOVNA ZASNOVA IN POSTAVITEV

Veronika Ščetinin, Mojca Balant

UREDILA

Mateja Kurir



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

