

An aerial photograph of a town, likely Kidričevo, showing buildings, roads, and green spaces. The image is overlaid with a white grid pattern. The text is centered over the image.

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KIDRIČEVO

2021

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KIDRIČEVO

Založnik: Občina Kidričevo, Kopalniška ulica 14, 2325 Kidričevo

Naročnik: Občina Kidričevo

Izdelala: Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru, Mariborska cesta 7, 3000 Celje

Avtorji: Darja Topolšek, Uroš Kramar, Marjan Sternad, Tina Cvahte Ojsteršek

Avtorji fotografij: Občina Kidričevo, Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru, petošolci OŠ Kidričevo in OŠ Cirkovce

Oblikovanje: Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru

Spletni naslov: <https://www.kidricevo.si/>

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani

COBISS.SI-ID=50921731

ISBN 978-961-07-0392-1 (pdf)

Celje, februar 2021

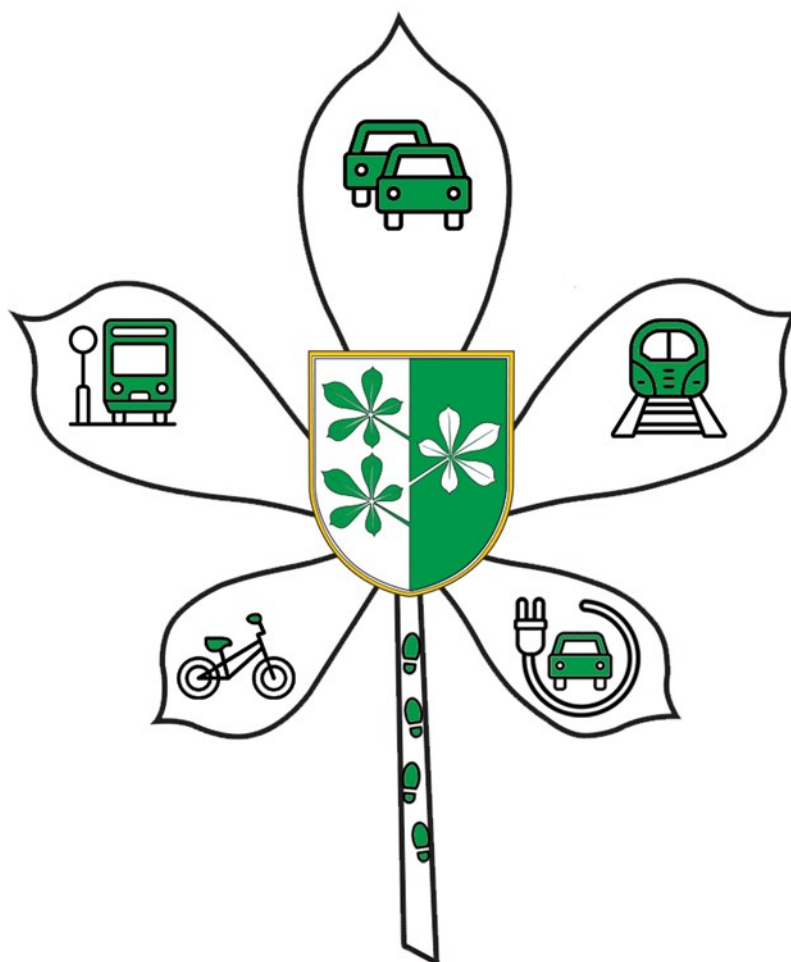


VSEBINA

NAGOVOR ŽUPANA	3
ZAKAJ NAŠA OBČINA POTREBUJE CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO?	4
IZZIVI PROMETA V OBČINI KIDRIČEVO	7
GEOGRAFSKI OBSEG	8
PREBIVALCI	9
MOBILNOST	10
PROMETNE OBREMENITVE	11
PROMETNA VARNOST	14
POTOVALNE NAVADE PREBIVALCEV	17
KAJ MENIJO OBČANI O PROMETU V OBČINI?	19
RAZVOJ PROMETNEGA SISTEMA V PRIHODNOSTI	26
KAJ PRAVIJO OTROCI?	27
KAKO SE NAJ PROMETNI SISTEM OBČINE KIDRIČEVO RAZVIJA V PRIHODNJE?	28
V KAJ BI PETOŠOLCI OŠ KIDRIČEVO IN OŠ CIRKOVCE SPREMENILI CESTE?	33
VIZIJA, PRIORITETE IN CILJI CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE KIDRIČEVO	35
VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI	37
STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI	38
NAČRTI ZA IZVAJANJE STRATEGIJE PO PETIH STEBRIH UREJANJA MOBILNOSTI	39
KOLESARJENJE	40
HOJA	42
JAVNI POTNIŠKI PROMET	44
MOTORIZIRAN CESTNI PROMET	46
TRAJNOSTNO UPRAVLJANJE MOBILNOSTI	49
VIRI	52



»Občina Kidričevo je reprezentativna občina za trajnostno mobilnost, tako po številu polnilnic za električna vozila kot omogočanju brezplačne uporabe in preizkušanja e-koles, e-skuterja in e-avtomobila. S projekti trajnostne mobilnosti zagotavljamo povezanost in enakopravno mobilnost občanov znotraj občine in v širši regiji«



Slika: Logotip Celostne prometne strategije Občine Kidričevo

NAGOVOR ŽUPANA

V občini Kidričevo smo skozi različne projekte pričeli vzpostavljati prve osnove e-mobilnosti. Namreč, v občini že imamo številne pešpoti, postavljene številne električne polnilnice za avtomobile, občinski e-avtomobil, občinska e-kolesa in skuter, ki si jih lahko naši občani brezplačno najamejo. Tudi pri ozaveščanju in promociji e-mobilnosti smo v občini storili že pomembnejše korake, predvsem iz vidika uporabnosti in pridobivanja izkušenj, torej konkretizacije e – mobilnosti.

Želimo si, da bomo z novimi kolesarskimi povezavami še dodatno prispevali k dvigu kakovosti življenja naših ljudi ter k čistejšemu bivanjskemu okolju.

Da bodo cilji prometne strategije občine Kidričevo čim bolj prilagojeni specifični območja ter zahtevam in željam vseh uporabnikov, je bil izdelan strateški dokument na področju prometa in mobilnosti na območju občine Kidričevo. Identifikacija problemov in analiza obstoječega stanja sta bili iztočnici za iskanje rešitev in nadaljnjih usmeritev prometnega in trajnostnega razvoja naše občine, ki smo jih nadgradili s postavitvijo strateških ciljev in akcijskega načrta. Strategija, ki je pred vami, tako odraža načrte in usmeritve, s katerimi bomo v občini dosegli višjo stopnjo trajnostne mobilnosti in omogočili prometni sistem, ki bo občanom prinesel večjo kakovost gibanja in življenja.

Anton Leskovar, župan



ZAKAJ NAŠA OBČINA POTREBUJE CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO?

Potreba po bolj trajnostnih in integracijskih procesih načrtovanja kot način upravljanja zapletenih sistemov mobilnosti v mestih je splošno poznana. Zaradi tega se pojavljajo novi pristopi načrtovanja mobilnosti v urbanih okoljih, ki jih podpirajo tudi lokalne oblasti, s katerimi se spodbuja premik k čistejšim in bolj trajnostnim načinom prometa. Vse bolj se koncept trajnostne mobilnosti pojavlja tudi v manj urbaniziranih, suburbanih in ruralnih vaških okoljih, kjer se predvsem poudarjajo koncepti urejanja obstoječih prometnih površin na način, ki bo omogočal premik k bolj trajnostnim načinom mobilnosti ter povečanje varnosti za vse prometne udeležence, in zagotavljanje površin za pešce in kolesarje.

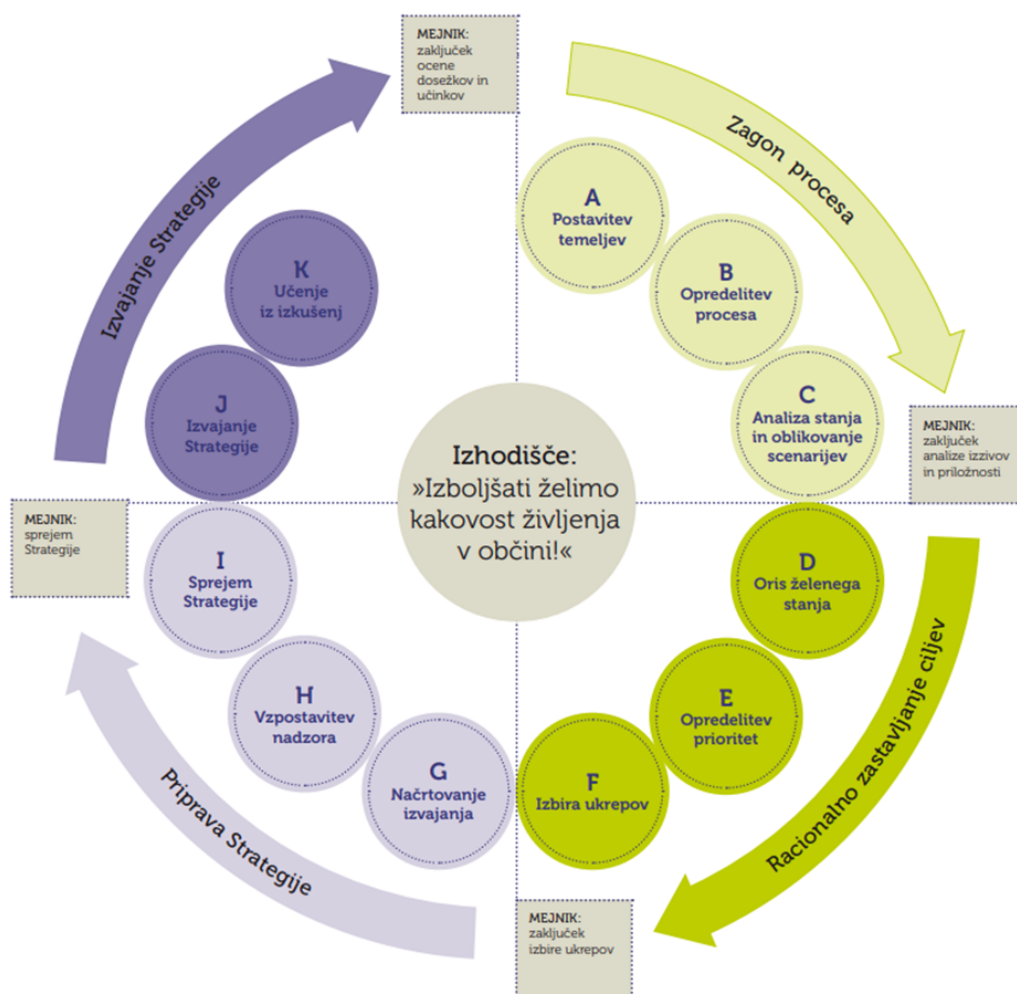
Trajnostna mobilnost pomeni zagotavljanje učinkovite in enakopravne mobilnosti oziroma sposobnosti za opravljanje vsakodnevnih potovanj za vse (v službo, po opravkih) ob minimizaciji nezaželenih stranskih učinkov.

Ukrepi prometne politike morajo zagotoviti, da je potreba vsakogar po premikanju zadovoljena, vendar ob nižjih stroških in manjših stranskih učinkih, tveganju in porabi naravnih virov. Na kratko: Osnovni cilj trajnostne mobilnosti je zadovoljiti potrebe vseh ljudi po mobilnosti in obenem zmanjšati promet, posledično onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in porabo energije. Trajnostna mobilnost je tista, ki je hkrati okoljsko sprejemljiva, socialno pravična in spodbuja razvoj gospodarstva (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor Republike Slovenije, b. d.).

Celostne prometne strategije [CPS] spodbujajo vključevanje in povezovanje vseh načinov prevoza na lokalni in regionalni ravni s ciljem zagotavljanja trajnostne in visoko kakovostne mobilnosti za vse prebivalce. S povezovanjem tehničnih, organizacijskih, infrastrukturnih in mehkih ukrepov občina doseže boljšo učinkovitost prometnega sistema ter stroškovno učinkovitost. Hkrati sprejeta CPS pomeni predispozicijo za pridobivanje sofinancerskih sredstev na različnih razpisih na regionalni, državni in evropski ravni. Celoten proces izdelave Celostne prometne strategije Občine Kidričevo [CPS OK] je sledil postopkom, kot so opisani v dokumentu *Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije* (UIRS, 6456).

Celostna prometna strategija je strateški načrt, ki temelji na obstoječih praksah načrtovanja in ustrezno upošteva povezovanje, sodelovanje in načela vrednotenja in to za zadovoljitev potreb po mobilnosti ljudi - tako danes kot jutri - za boljšo kakovost življenja v urbanih okoljih in njihovi okolici.

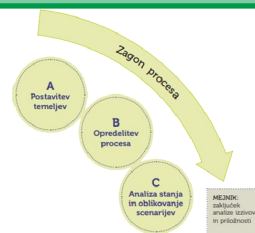
Izdelava celostne prometne strategije občine je obsežen podvig, ki mora biti strukturiran in razdeljen v več faz in podfaz, kar kaže tudi slika spodaj. Upoštevati je treba tako strokovno plat kot mnenja javnosti, ključne deležnike, nenazadnje pa tudi stroške in pričakovane učinke posameznih ukrepov. Z namenom priprave strategije, ki bo konkretno pripomogla k reševanju najbolj perečih težav s področja mobilnosti na področju občine Kidričevo, je v letu 2020 Občina Kidričevo pristopila k snovanju Celostne prometne strategije. Le-ta je bila dokončno sprejeta s strani Občinskega sveta Občine Kidričevo na seji 10. decembra 2020.



Slika: Proces izdelave in implementacije Celostne prometne strategije
Vir: Urbanistični inštitut RS, 2012

1. ZAGON PROCESA

Proces CPS se prične s postavitvijo dobrih temeljev, kjer se opredelijo sodelujoči, dodelijo odgovornosti in pregledajo razpoložljivi viri. V naslednjem koraku se podrobneje opredeli sam proces izdelave, opredeli se območje, ki ga bo strategija zajemala, načrtujeta se vključevanje javnosti ter delovni načrt. Tretja podfaza prve faze zajema analizo stanja in oblikovanje scenarijev razvoja prometnega sistema v občini. Poudarek v tej podfazi je na pregledu trenutnega stanja prometa in vplivnih dejavnikov na razvoj, na podlagi tega pa se oblikujejo projekcije razvoja prometa po različnih scenarijih.



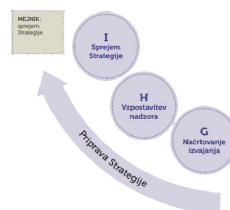
2. RACIONALNO ZASTAVLJANJE CILJEV



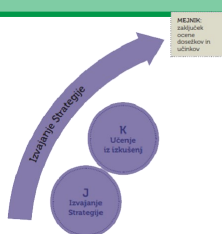
Po uvodnih aktivnostih se prične izdelava načrtov za prihodnost, saj naslednja faza predstavlja oris želenega stanja, kjer se oblikuje vizija trajnostnega prometnega sistema v občini z upoštevanjem pričakovanih vseh ključnih skupin in deležnikov. Nadalje se opredelijo prioritete, oblikujejo strateški cilji ter določijo ciljne vrednosti, s katerimi so natančneje opredeljeni cilji celostne prometne strategije. Na podlagi postavljene vizije prometnega sistema se prek presoje možnosti in učenja iz izkušenj drugih mest, ki so uvedla celostno prometno strategijo, izvede izbira ukrepov, ki jih bo Občina Kidričevo uvedla v sklopu svoje prometne strategije. Za izbrane ukrepe se izvede študija stroškovne učinkovitosti, nato pa se ukrepi povežejo v svežnje, za katere je smiselno, da se izvedejo sočasno, saj skupaj dosežejo večji učinek kot vsak ukrep posamezno.

3. PRIPRAVA STRATEGIJE

Načrtovanje izvajanja vključuje dodelitev odgovornosti in virov ter pripravo akcijskega načrta, navadno za obdobje petih let po sprejetju strategije. Na podlagi akcijskega načrta se vzpostavi tudi spremljanje in vrednotenje, ki bo potekalo skozi celotno obdobje izvajanja strategije. Celotno celostno prometno strategijo Občine Kidričevo tako sestavljajo podroben pregled trenutnega stanja, vizija prometnega sistema, nabor ukrepov za doseganje postavljenih ciljev, akcijski načrt ter načrt spremljanja. Celotno strategijo morajo na koncu priprave sprejeti tudi odločevalci, v primeru občin je to občinski svet.



4. IZVAJANJE STRATEGIJE



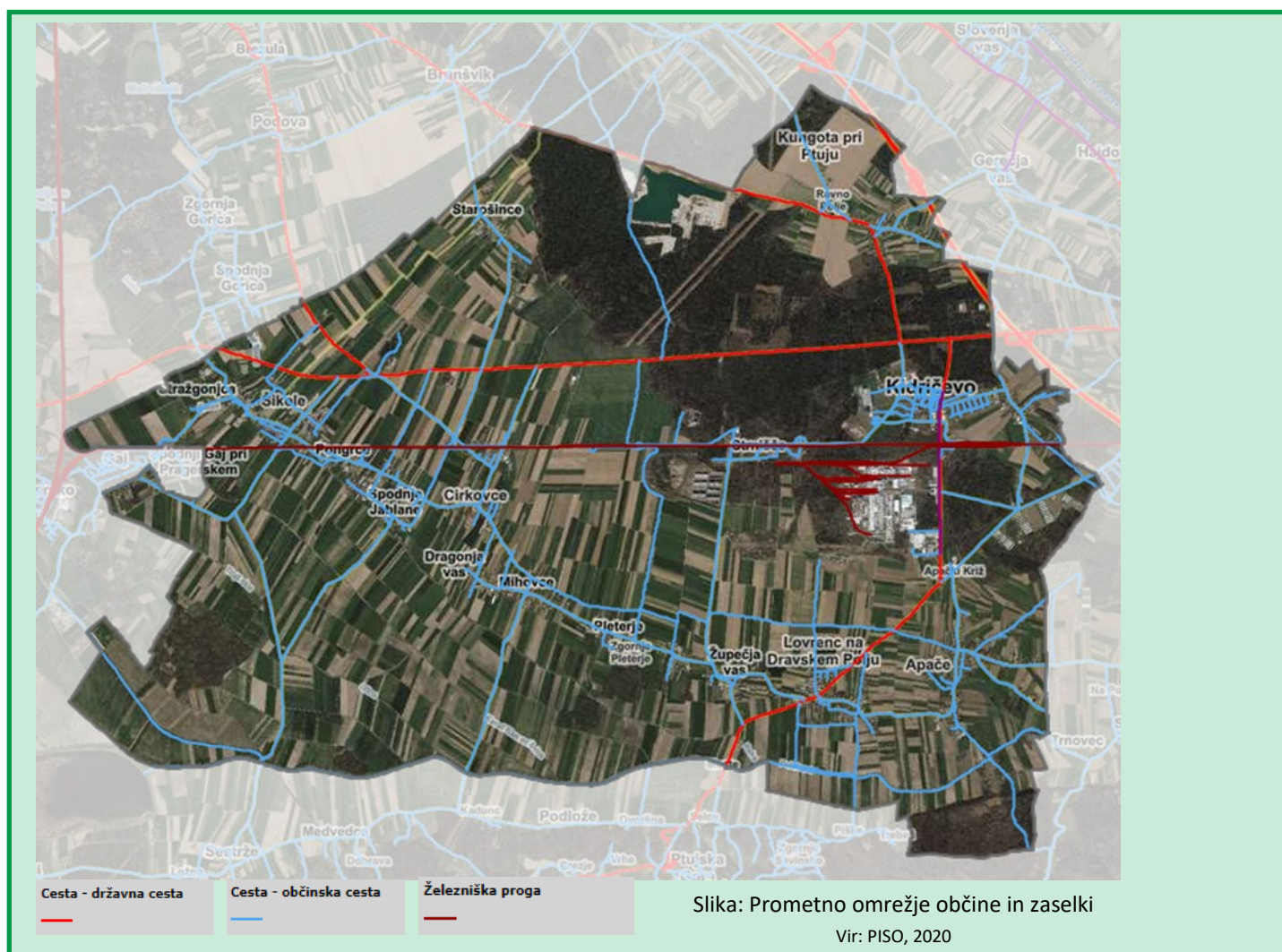
Po sprejemu seveda sledi izvajanje strategije in ukrepov, predvidenih v njej, ter hkratno spremljanje napredka ključnih kazalnikov trajnostne mobilnosti v občini. Podrobneje je proces izdelave celostne prometne strategije prikazan na sliki na prejšnji strani.

IZZIVI PROMETA V OBČINI KIDRIČEVO



GEOGRAFSKI OBSEG

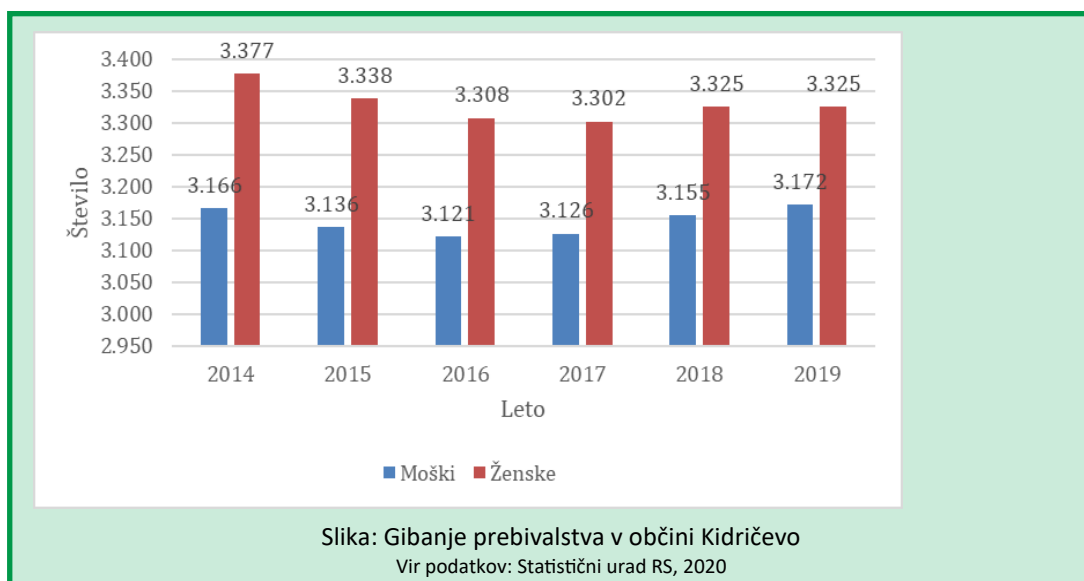
- ⇒ Občina Kidričevo je del podravske statistične regije in meri 72 km². Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 99. mesto.
- ⇒ Od Maribora je oddaljena 28 km, od Ljubljane pa 125 kilometrov. Meji na občine Hajdina, Majšperk, Rače-Fram, Slovenska Bistrica, Starše in Videm.
- ⇒ Prometno omrežje občine Kidričevo je razvejano, predvsem cestno omrežje povezuje vse koncentracije prebivalstva. Omrežje cest in železniških prog v občini je prikazano na spodnji sliki, kjer so s svetlo rdečo prikazane državne ceste, z modro občinske ceste, s temno rdečo pa železniške proge.
- ⇒ Po občini deloma poteka tudi avtocesta, predvsem pa pomembno vlogo v prometni situaciji občine predstavlja promet na osi Ptuj – Maribor – Slovenska Bistrica.



PREBIVALCI

Cilj CPS je načrtovanje prometnega sistema po meri ljudi, zato so bili ti osrednji del začetnih faz CPS OK. Osnovni statistični podatki, ki opisujejo prebivalce občine Kidričevo, so sledeči (Statistični urad Republike Slovenije, 2020):

- ⇒ Leta 2019 je v občini živel 6.497 prebivalcev. Občina beleži pozitivni prirast prebivalstva.
- ⇒ Stopnja registrirane brezposelnosti znaša 7,8 % (podatek za junij 2020).
- ⇒ V vrtce je bilo v letu 2018/2019 vključenih 249 otrok, v osnovne šole pa 560 otrok .
- ⇒ Povprečna starost prebivalcev občine je 43,9 leta, kar je višje od slovenskega povprečja.
- ⇒ 14,37 % prebivalcev je mlajših od 14 let, 19,82 % pa starejših od 64 let.
- ⇒ Konec leta 2018 je bilo v občini Kidričevo skupaj 4.572 delovno aktivnega prebivalstva (4.460 zaposlenih oseb; 292 samozaposlenih oseb; 166 samozaposlenih oseb brez kmetov in 126 samozaposlenih oseb-kmetje); od teh je 980 zaposlenih v občini Kidričevo, ostali pa so se na delo vozili v druge občine.
- ⇒ Gostota poseljenosti je 91 oseb/km², kar je nižje od slovenskega povprečja (102,0 oseb/km²);
- ⇒ Konec leta 2018 je bilo v občini 648 enočlanskih gospodinjstev in 1.797 veččlanskih družinskih gospodinjstev, povprečno število otrok v vseh družinah pa je znašalo 1,48.
- ⇒ Selitveni prirast je bil leta 2018 pozitiven.
- ⇒ Povprečna mesečna neto plača (konec leta 2018) zaposlenega je v občini Kidričevo občutno nižja od slovenskega povprečja, saj znaša 932,81 € mesečno, v Sloveniji pa povprečno 1.092,74 €.



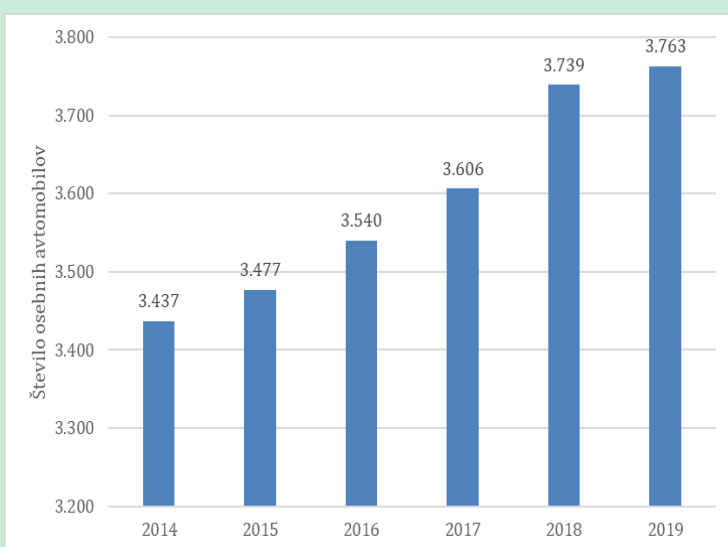
MOBILNOST

Občina Kidričevo kot celota je močno obremenjena z migracijskimi in tranzitnimi tokovi. Zaposlitveni in proizvodni trendi kažejo na še večje potrebe po premikih ljudi in tovora v prihodnje, kar neizbežno pomeni še dodatna povečanja prometa v celotni občini. Osnovne demografske značilnosti kažejo na staranje prebivalstva, saj je povprečna starost prebivalcev občine 43,9 leta, kar je višje od slovenskega povprečja, hkrati to pomeni tudi večjo odvisnost starejših prebivalcev od mlajših ter povečane

potrebe po mobilnosti za ranljive skupine. Ker v občini ni sekundarnih in terciarnih izobraževalnih inštitucij, se pojavljajo obsežne dnevne migracije dijakov in študentov. Konec leta 2019 je bilo v občini 2.698 delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov), od teh pa jih je samo 980 zaposlenih v občini Kidričevo, ostali, torej skoraj 64 %, se na delo vozijo v druge občine (prikazano v tabeli na tej strani). Dnevne migracije v smeri večjih regijskih središč, predvsem Maribora in Ptuja, torej predstavljajo enega ključnih izzivov prometnega sistema občine.

Občina zaposlitve	Število zaposlenih
Maribor	565
Ptuj	418
Ljubljana	164
Slovenska Bistrica	82
Hoče-Slivnica	69
Rače-Fram	34
Hajdina	31
Rogaška Slatina	22
Videm	22
Celje	20

Tabela: Občina zaposlitve delovno aktivnih prebivalcev občine Kidričevo
Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2020



Slika: Porast števila osebnih avtomobilov v občini Kidričevo
Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2020

Skladno s trendom premika mobilnosti v smeri uporabe osebnih avtomobilov v slovenskem prostoru se tudi v občini Kidričevo večja lastništvo osebnih avtomobilov, kar kaže na veliko odvisnost prebivalstva od rabe avtomobilov. V letu 2019 je bilo v občini 9,5 % avtomobilov več kot v letu 2014.

PROMETNE OBREMENITVE

Struktura vozil, kot jih lahko zaznamo na odsekih državnih cest v občini, kjer potekajo štetja prometa, kaže na visoke prometne obremenitve na vseh pomembnejših prometnicah v občini. Na števnih mestih v Šikolah in Njivercah, torej na glavni cestni povezavi skozi občino, je opaziti večji delež težjih tovornih vozil, drugje prevladujejo manjša tovorna vozila. Na vseh mestih pa štetja kažejo na velik pretok osebnih vozil. To predstavlja svojevrsten izziv, saj je treba zagotoviti zadostno prometno varnost in pretočnost, ki bosta skrbeli za primerno mobilnost blaga in ljudi, brez da promet prekomerno škoduje ljudem in okolju. Podrobnejši podatki o povprečnem letnem dnevnem prometu [PLDP] ter strukturi prometa v letu 2018 so prikazani po posameznih števnih mestih na slikah na naslednjih dveh straneh.

Javni cestni potniški promet v občini Kidričevo zagotavlja cestni prevoznik Arriva. V mesecu januarju 2020 je bilo na liniji A22 1402 1, imenovani Ptuj - Zlatoličje - Miklavž - Maribor, skupaj prepeljanih 2761 potnikov, na liniji A22 1405 1 Maribor - Miklavž - Zlatoličje - Ptuj pa 299 potnikov (Arriva, 2020).



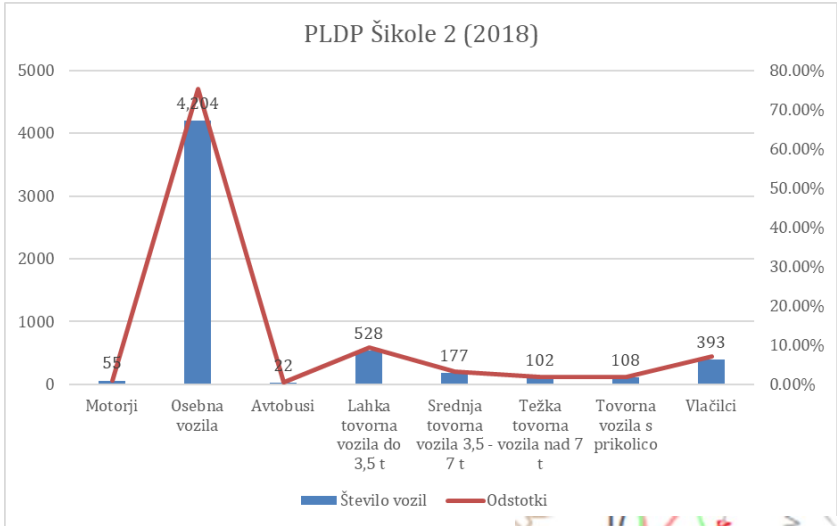
Javni potniški železniški promet izvajajo Slovenske železnice – Potniški promet. V občini Kidričevo so štiri železniške postaje: Šikole, Cirkovce, Strnišče in Kidričevo.

Postaja	2015	2016	2017	2018	2019
Šikole	16.620	13.559	10.807	10.821	10.694
Cirkovce	14.657	14.153	11.581	11.367	11.584
Strnišče	2.437	1.681	1.295	1.429	1.506
Kidričevo	8.761	9.851	10.104	10.306	9.199

Tabela: Število potnikov po železnici na postajah v občini Kidričevo med leti 2015 in 2019

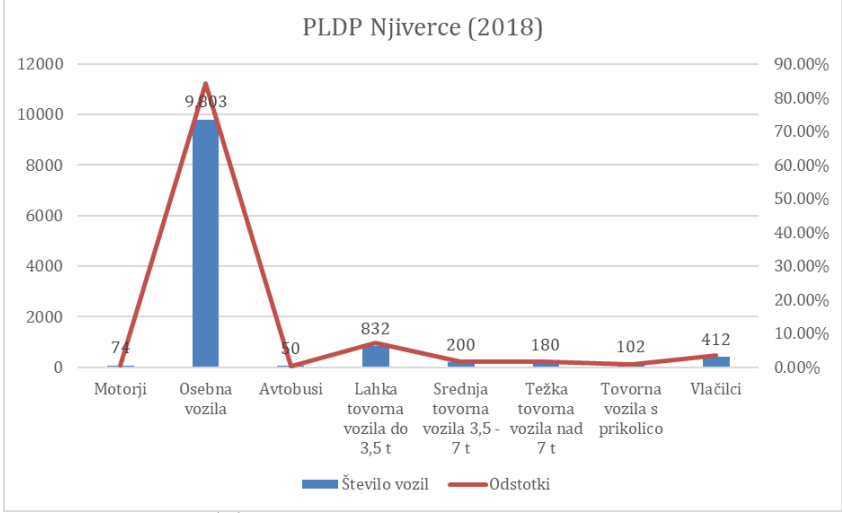
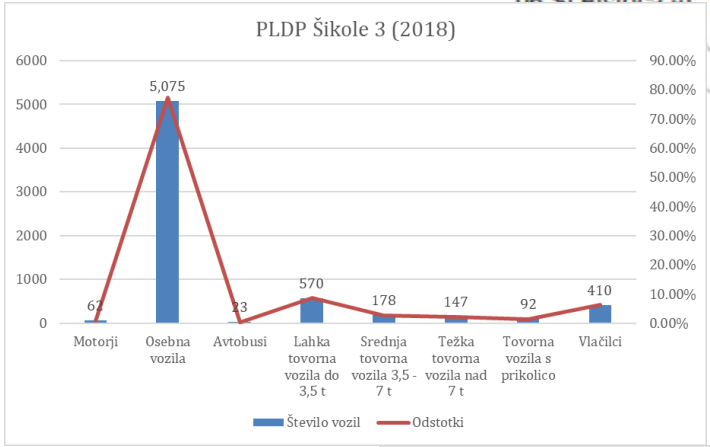
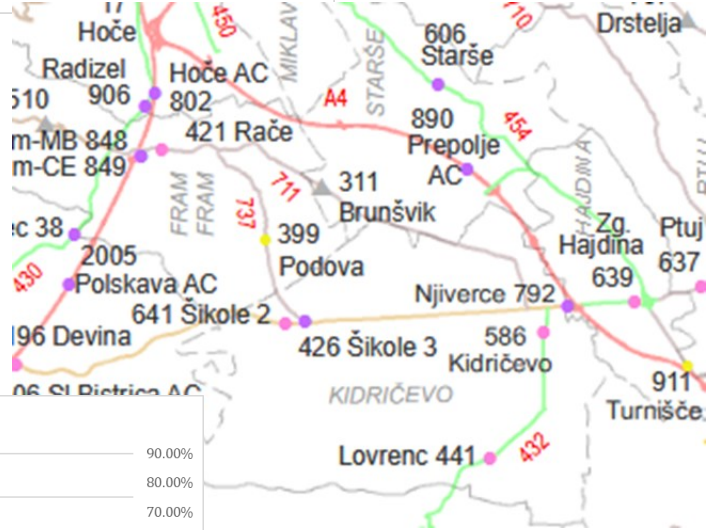
Vir: SŽ-Potniški promet, 2020

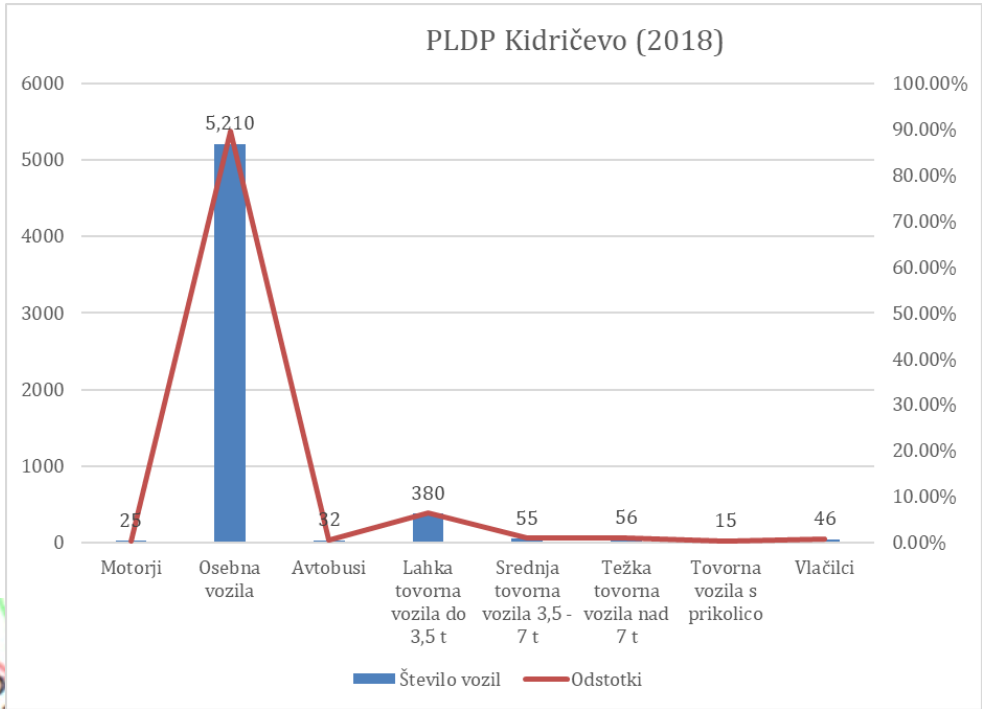
Tabela na tej strani prikazuje odpravljene potnike v zadnjih petih letih.



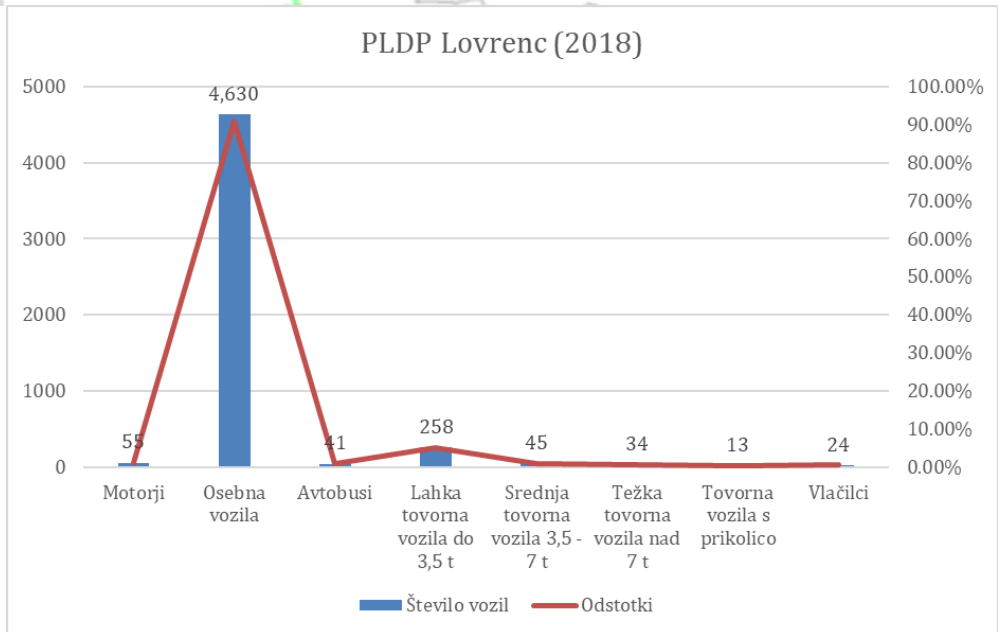
Slike: Povprečni letni dnevni promet na števnih mestih v širšem območju občine Kidričevo

Vir: Prometno-informacijski center za državne ceste, b. d.





Slike: Povprečni letni dnevni promet na števnih mestih v širšem območju občine Kidričevo
Vir: Prometno-informacijski center za državne ceste, b. d.

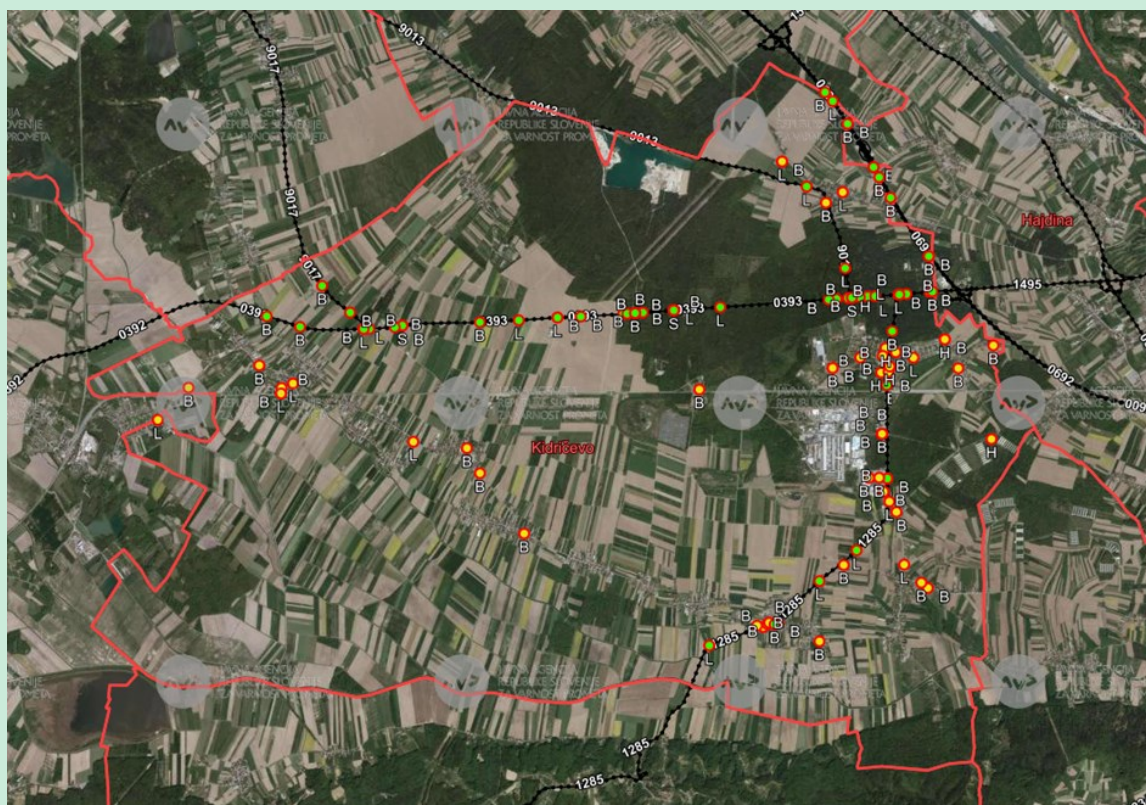


PROMETNA VARNOST

Prometne nesreče v cestnem prometu imajo negativen vpliv na vse ravni družbe in sicer na posamezne žrtve prometnih nesreč in njihove družine, na njihove delodajalce in na širšo družbo, prav tako pa povzročajo velike stroške. Zdravstvena oskrba, stroški povezani s izgubljeno produktivnostjo posameznikov in druge posledice, vse to izhaja iz prezgodnje smrti žrtve, kratkoročne ali dolgoročne invalidnosti.

V Podravski regiji kot celoti se v zadnjih letih zmanjšuje število prometnih nesreč s smrtnim izidom, podoben trend se kaže tudi v občini Kidričevo.

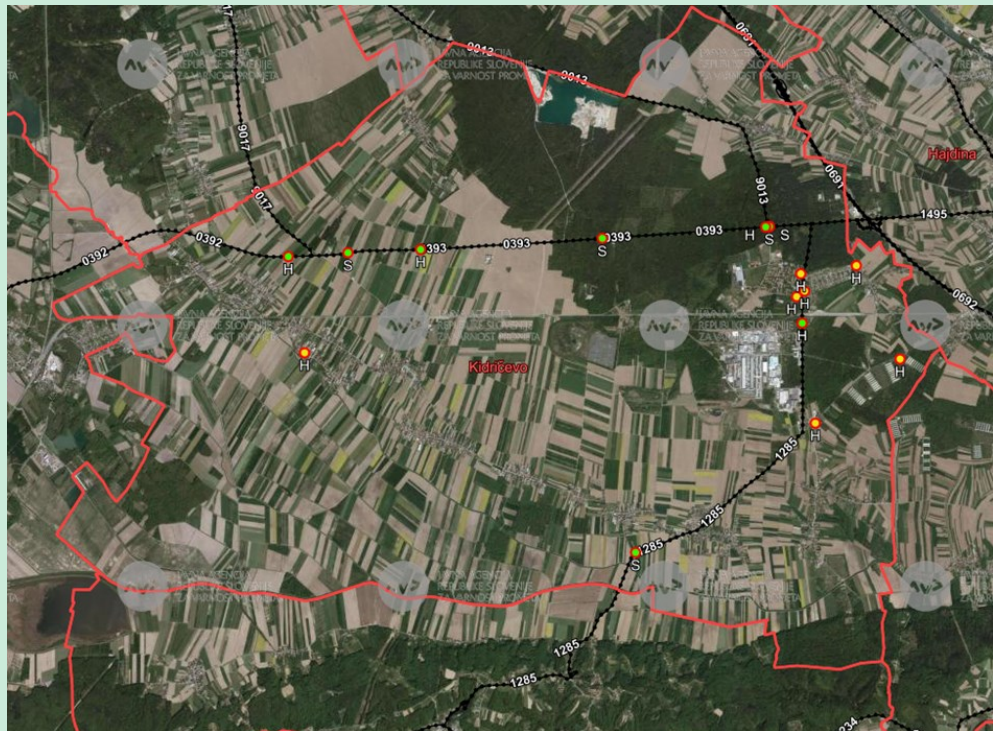
Spodnji slikovni prikaz prikazuje vse prometne nesreče iz baze podatkov Policije, ki so se zgodile v letih 2018 in 2019. Oznaka B pomeni nesrečo brez poškodb ljudi, L z lažjimi poškodbami udeležениh, H hudo telesno poškodbo, S pa smrt udeleženega.



Legenda: B-BREZ POŠKODBE; H-HUDA TELESNA POŠKODBA; L-LAŽJA TELESNA POŠKODBA; S-SMRT; U-BREZ POŠKODBE

Slika: Prostorska porazdelitev prometnih nesreč v letih 2018 in 2019

Vir: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, b. d.



Slika: Prometne nesreče s težjim izidom (hude telesne poškodbe in smrti) v zadnjih 5 letih (2014 – 2019)

Vir: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, b. d.

Če pogledamo lokacije težjih prometnih nesreč, torej tistih s smrtnim izidom (S) ali hujšimi telesnimi poškodbami (H) v zadnjih petih letih (2014 – 2019) ugotovimo, da je največ tovrstnih nesreč na glavni cesti G1 - 2 (Slovenska Bistrica - Hajdina).



Slika: Prometne nesreče z udeležbo pešcev ali kolesarjev v zadnjih 5 letih (2014 – 2019)

Vir: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, b. d.



Samoocena vključevanja trajnostnih načel v urejanje prometa v občini je pokazala, da Občina Kidričevo na začetku poti do sprememb, ki bodo prinesle vključenost trajnostne mobilnosti v načrtovalske in odločevalske procese. Razvidno je, da klasični ukrepi mobilnosti, ki so povezani s kolesarjenjem in hojo ter avtomobili v načrtovalskih praksah že imajo svoje mesto, kar kažejo tudi obsežne aktivnosti na področju zagotavljanja novih infrastrukturnih posegov s področja kolesarstva. Področja, kot sta urejanje tovornega prometa in načrtovanje ulic ter njihove podobe, pa trenutno nimajo zadostne pozornosti in predvidenih investicij.

Demografsko stanje občine z vidika mobilnosti kaže na določene izzive, s katerimi se občina srečuje in se bodo v prihodnje najverjetneje še povečale. Prebivalstvo je relativno staro, saj je skoraj petina prebivalcev starejših od 65 let. Če to kombiniramo s precejšnjo razpršenostjo prebivalstva, ki je razvidna iz ogleda stanja in podatka o gostoti poselitve, opazimo problematiko zagotavljanja enakovredne mobilnosti za vse. Hkrati delež prebivalstva, ki je zaposleno izven občine, kaže tudi na visoko stopnjo dnevnih migracij v druge občine. Prav tako v občini ni sekundarnih in terciarnih izobraževalnih inštitucij, kar pomeni dnevno mobilnost tudi za potrebe izobraževanja. Glavne težave z vidika zagotavljanja mobilnosti v občini so torej mobilnost starejših in drugih ranljivih skupin, zagotavljanje trajnostnih oblik za vsakodnevne migracije ter povezave v okviru regije.

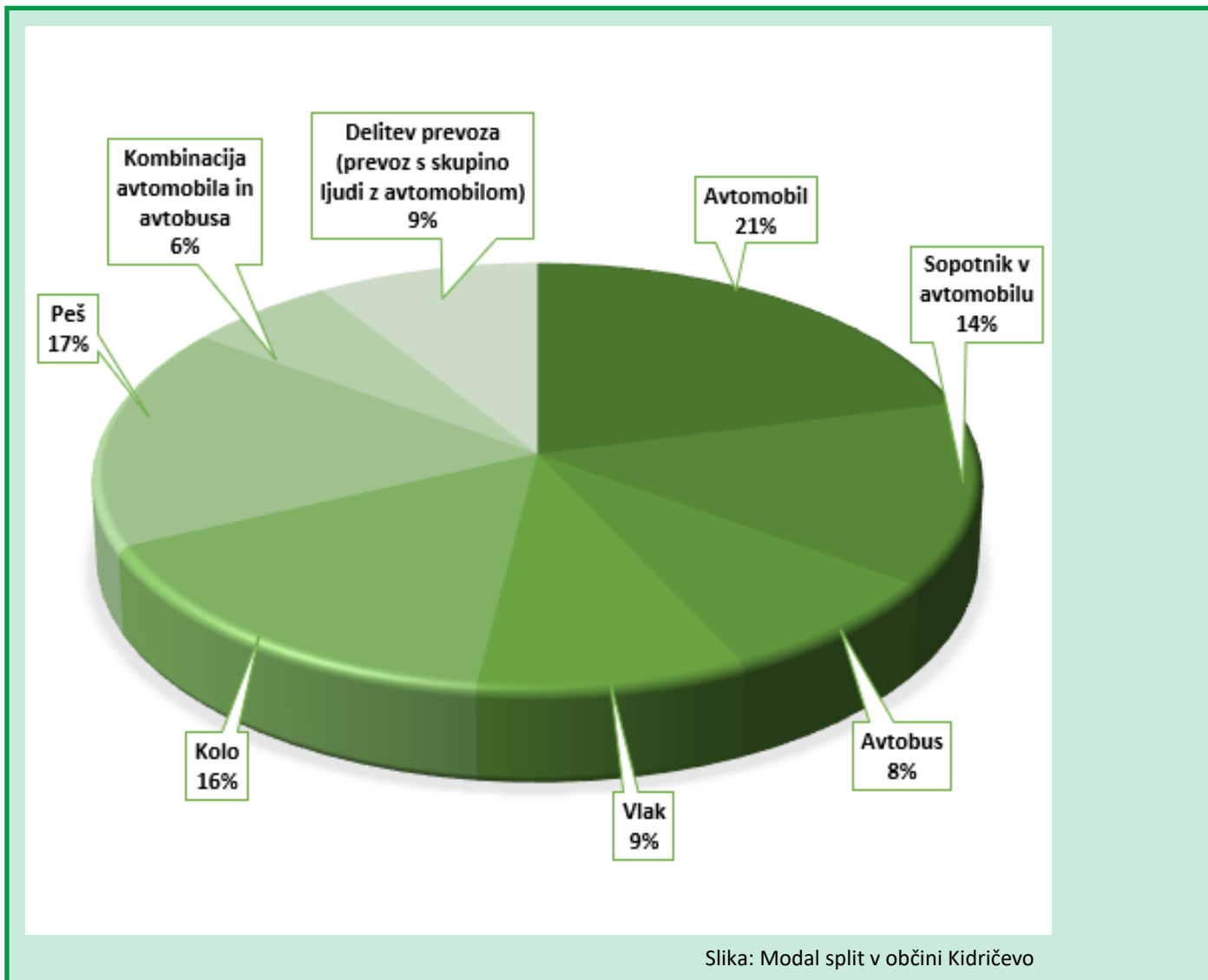
Zaključek ogledov stanja na terenu, ki so bili izvedeni v sklopu uvodnih delov priprave CPS OK, je, da ima občina Kidričevo dobre infrastrukturne pogoje za odvijanje različnih modalitet prevoza, ki so v občini realno izvedljive, še posebej pa velja omeniti, da so dobri predpogoji za trajnostno mobilnost, kar se kaže v vključenosti v regijske kolesarske prometne tokove in projekte ter urejenosti površin za pešce. Kot glavne slabosti v večjih naseljih, ki so geografski fokus celostne prometne strategije Občine Kidričevo, so:

- ⇒ neurejena križišča med lokalnimi cestami in glavno cesto G1 - 2 Slovenska Bistrica – Hajdina;
- ⇒ prevelike hitrosti in nezadostno umirjanje prometa v naseljih;
- ⇒ premalo kolesarskih in pešpoti;
- ⇒ slabe povezave JPP.

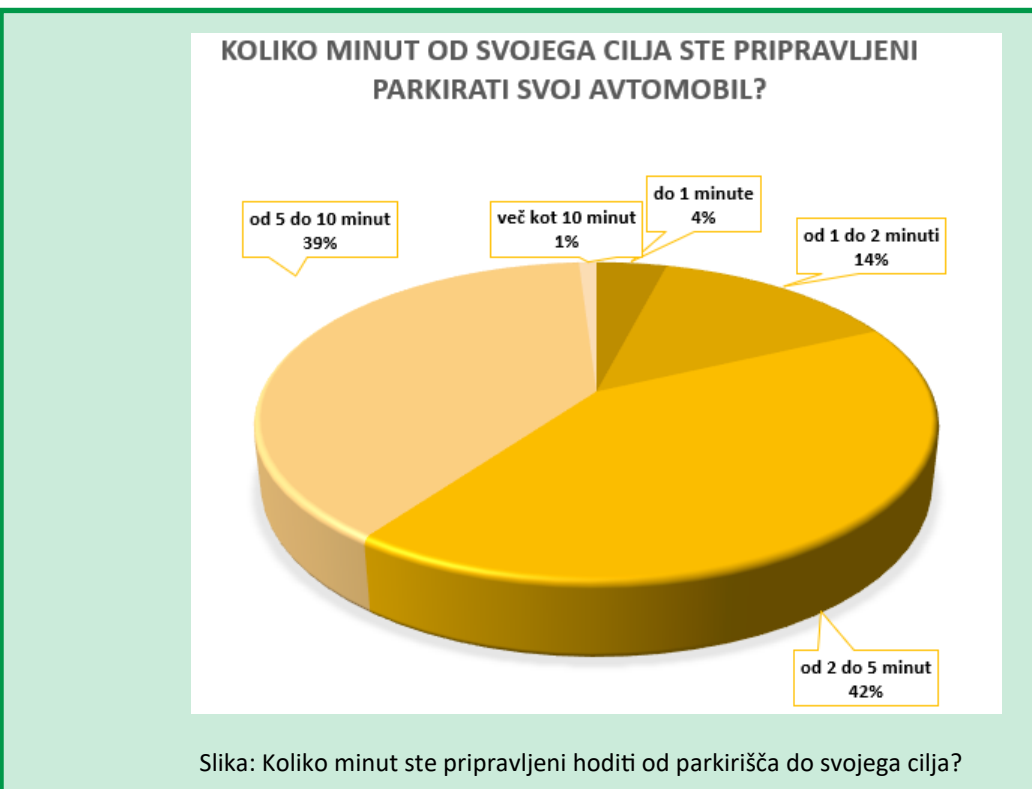
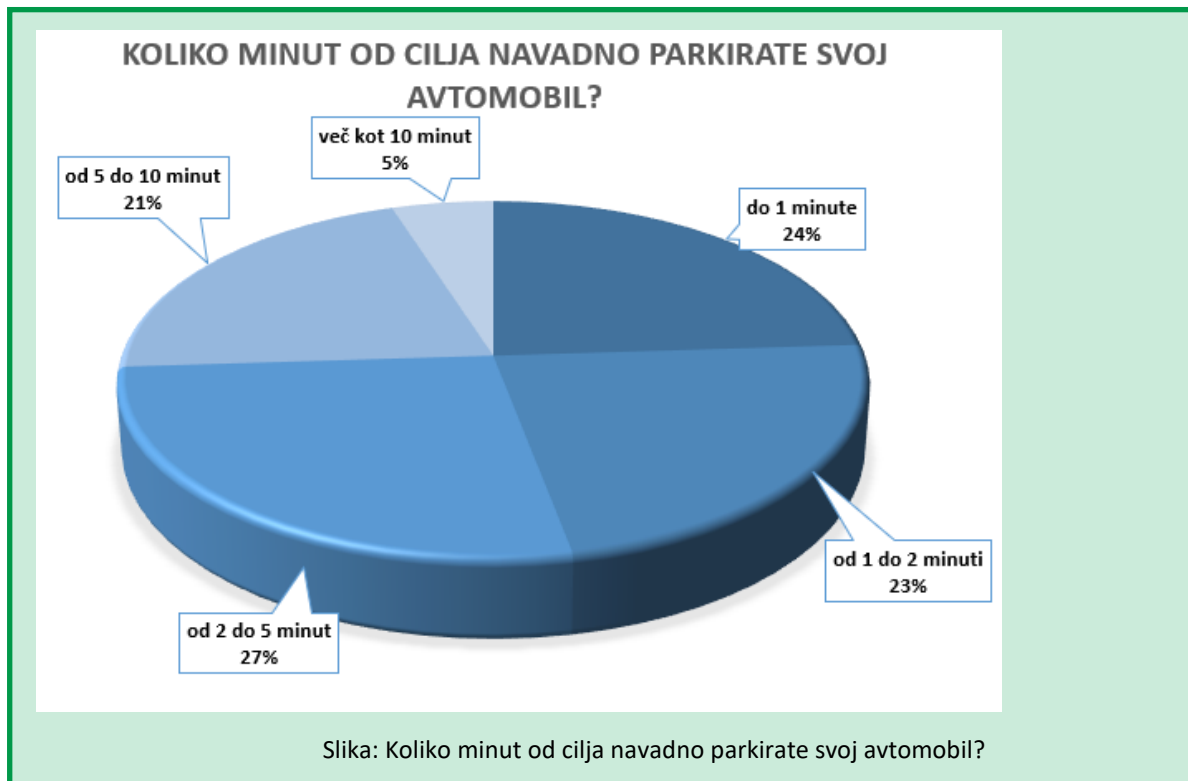


POTOVALNE NAVADE PREBIVALCEV

Ugotavljanje izhodiščnega stanja je predstavljalo pomemben poudarek v začetnih fazah priprave strategije. V sklopu ankete med prebivalci občine Kidričevo smo analizirali njihove navade glede vsakodnevnih potovanj ter pripravljenost za uporabo bolj trajnostnih modalitet. Glede na odgovore anketirancev lahko zaključimo, da je najpogostejša uporaba avtomobila (lastni) (21 %), hoja (17 %) in kolo (16 %), najmanj pa uporabljajo kombinacijo avtomobil/avtobus. Razdelitev po posameznih načinih mobilnosti, ki se jih prebivalci poslužujejo za vsakodnevna potovanja, je prikazana na spodnji sliki.

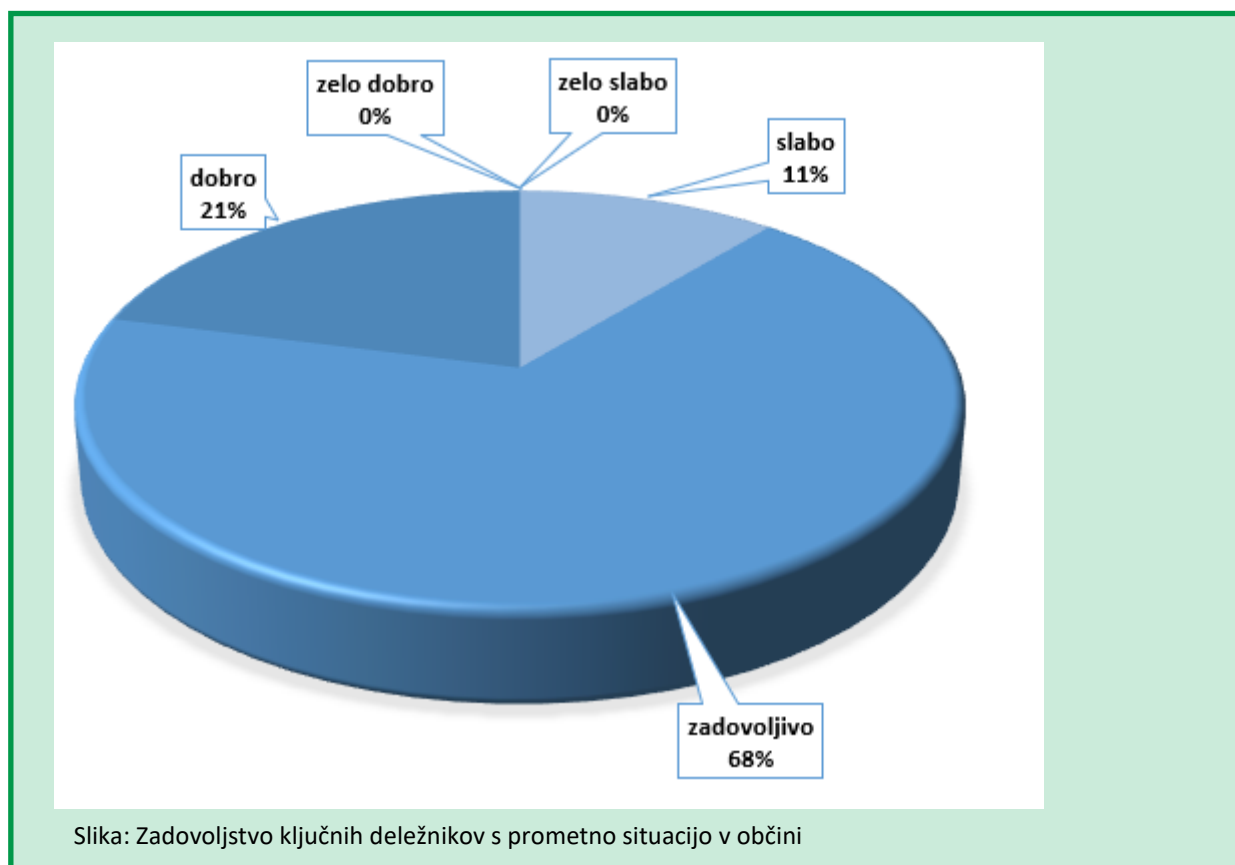


Izkazalo se je tudi, da so občani pripravljeni deloma spremeniti svoje potovalne navade, saj jih je večji delež pripravljenih prilagoditi svoja potovanja in del poti opraviti tudi peš, ne samo z osebnim avtomobilom.



KAJ MENIJO OBČANI O PROMETU V OBČINI?

Pomembno vlogo pri snovanju CPS OK so imeli občani sami, tako prek javnih razprav kot prek anket. Posebno vlogo so imeli tudi predstavniki pomembnejših akterjev v občini in širše, ki so bili vključeni v širšo delovno skupino za pripravo CPS OK. V fazi postavitve temeljev so bili ključni deležniki aktivno vključeni v snovanje izdelave Celostne prometne strategije, predvsem z namenom identifikacije njihovega mnenja o trenutnem stanju, največjih priložnosti in tveganj pri izdelavi CPS Kidričevo in njenem vpeljevanju. Rezultati mnenjske analize ključnih deležnikov so služili kot usmeritev in izhodišče pri načrtovanju CPS in akcijskega načrta ukrepov, identificirana tveganja pa so bila upoštevana v procesu izdelave CPS kot dejavniki, katerim je treba posvečati posebno pozornost, da se izogne morebitnim pastem, ki bi pomenile manj kakovostno strategijo in predstavljale oviro njeni vpeljavi in upoštevanju.



Zadovoljstvo ključnih deležnikov s stanjem prometa v občini kaže na splošno zadovoljivo stanje s prostorom za izboljšave.



Občani prometno situacijo v občini v povprečju ocenjujejo kot zadovoljivo. V večini naselij vidijo priložnosti za nadgradnjo kolesarskih in pešpoti ter zagotavljanju večje varnosti za ranljivejše udeležence v prometu. To so potrdili tudi rezultati posvetovanj s predstavniki pomembnejših deležnikov na posvetu s širšo delovno skupino, prav tako na to kažejo rezultati ugotavljanja prioritete pri oblikovanju prometnih politik, ki smo jih pridobili na podlagi anketiranja prebivalstva.



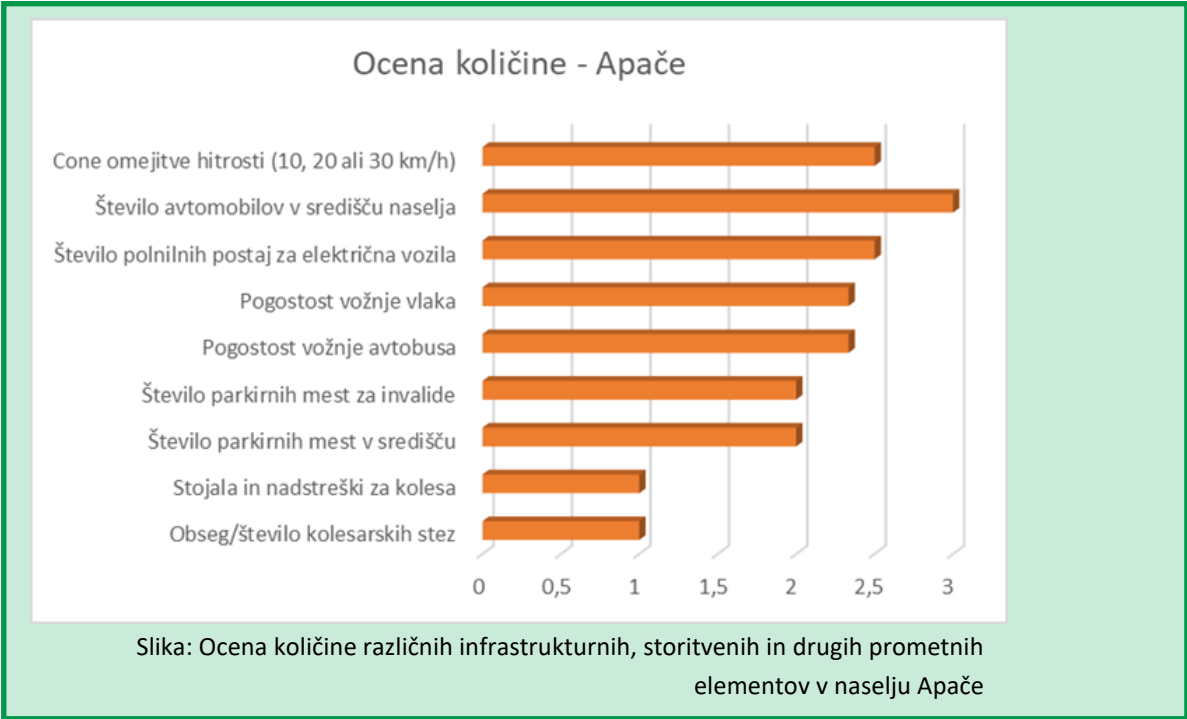
Da bi dobili večji pregled nad trenutnim stanjem raznih storitvenih in infrastrukturnih elementov prometnega sistema v občini Kidričevo, smo izvedli več ogledov stanja na terenu, hkrati pa smo za mnenje povprašali prebivalce. Za večja naselja v občini, torej Apače, Kidričevo in Lovrenc na Dravskem polju, so ocene prebivalcev podane v nadaljevanju. Sorodne informacije so bile pridobljene in upoštevane v naslednjih korakih

priprave CPS OK tudi za ostala naselja v občini. Za vsako naselje so tako prebivalci ocenili trenutno stanje različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov prometnega sistema v njihovem domačem ali najpogosteje obiskanem kraju, nato pa še količino ključnih elementov prometnega sistema. Na podlagi pridobljenih podatkov smo ugotovili, da so prebivalci v povprečju najbolj osredotočeni na izboljšanje kolesarske infrastrukture in pogojev za pešačenje, prometne varnosti, pretežno zadovoljni pa so z urejenostjo šolskih prevozov, dostopnostjo avtobusnih povezav in postajališči. Tudi pri ocenjevanju količine oziroma dostopnosti posameznih elementov prometnega urejanja se je izkazalo podobno, saj si občani želijo več infrastrukture in suprastrukture, ki bi spodbujala rabo koles, pokazala se je tudi potreba po povečanju obsega voženj javnega potniškega prometa.





Slika: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v središču naselja Apače

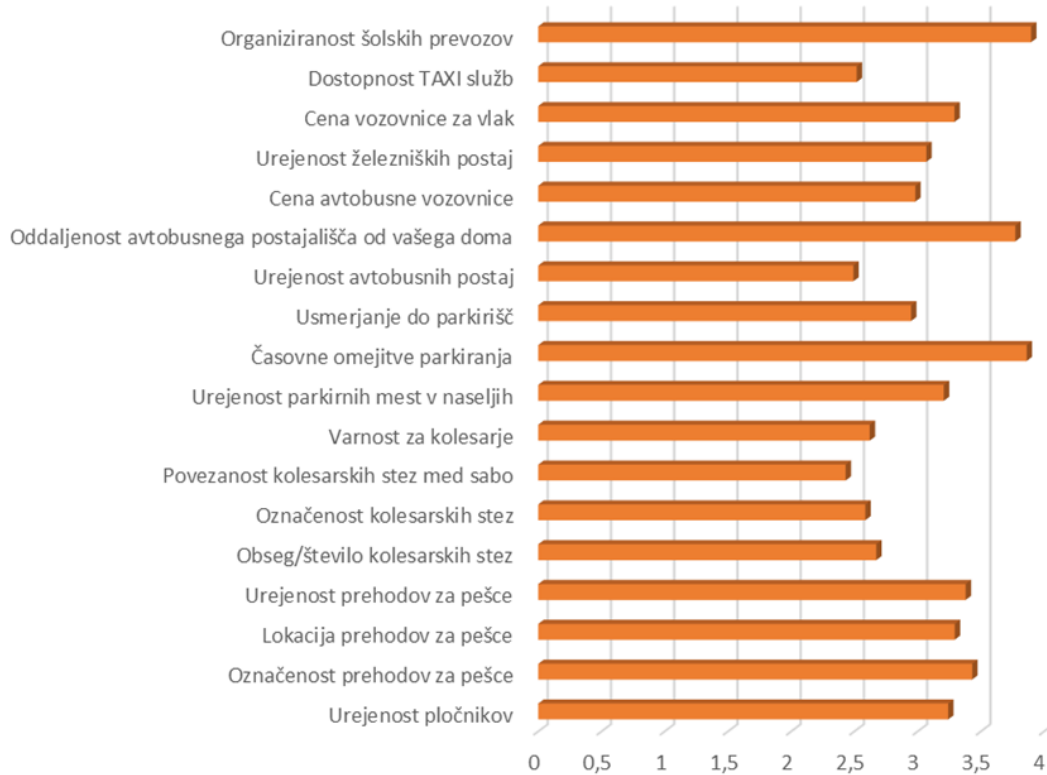


Slika: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v naselju Apače



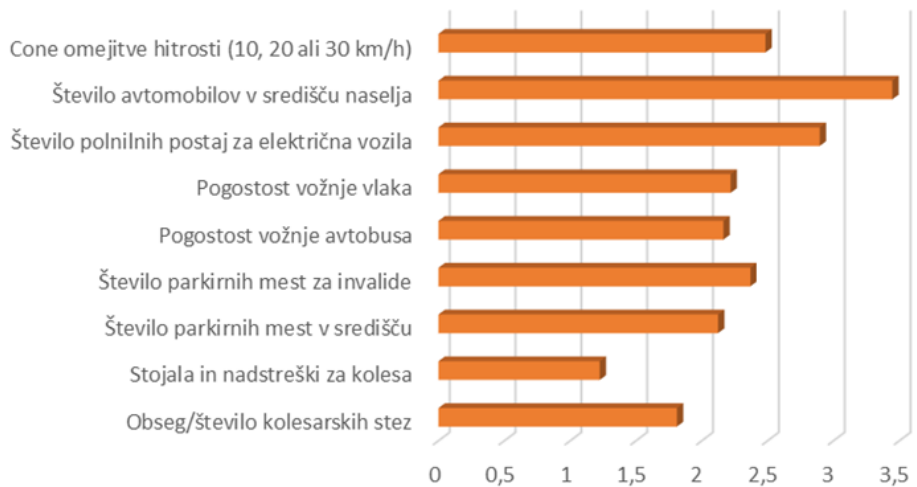


Ocena stanja - Kidričevo



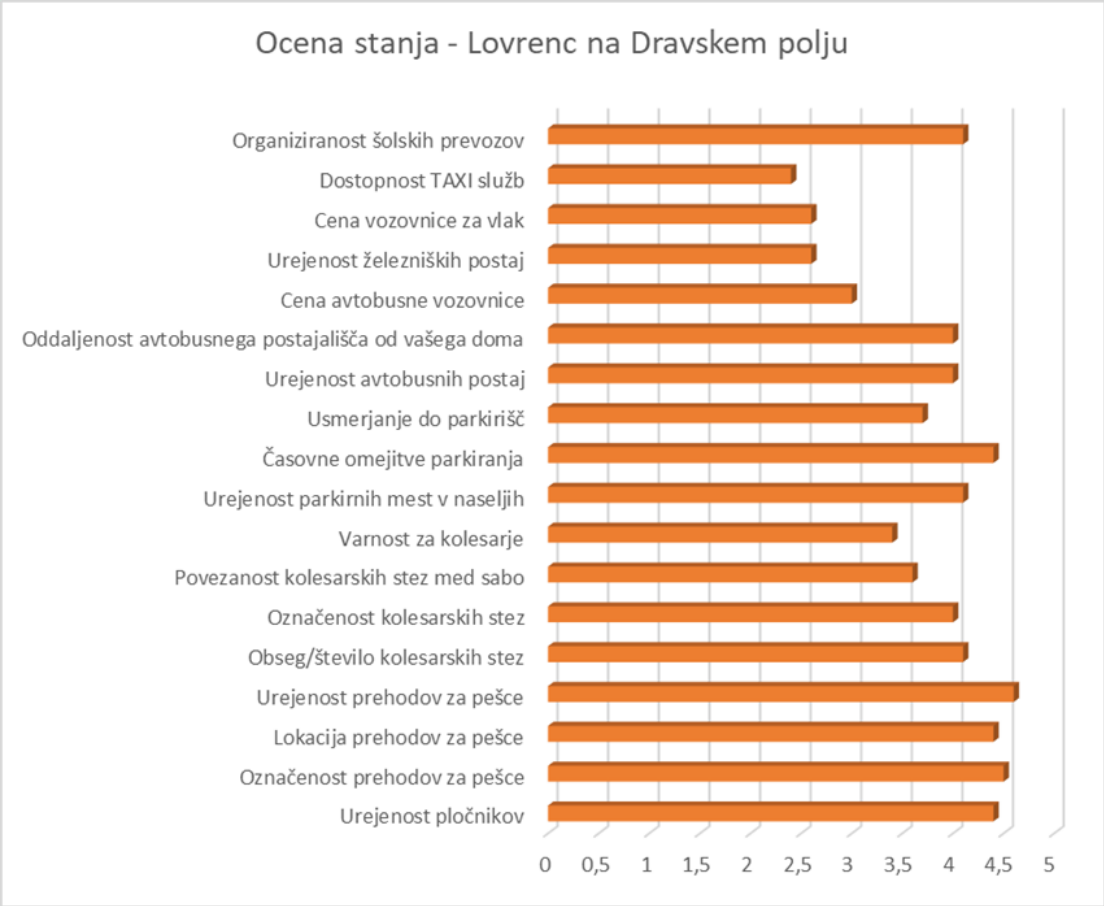
Slika: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v središču naselja Kidričevo

Ocena količine - Kidričevo

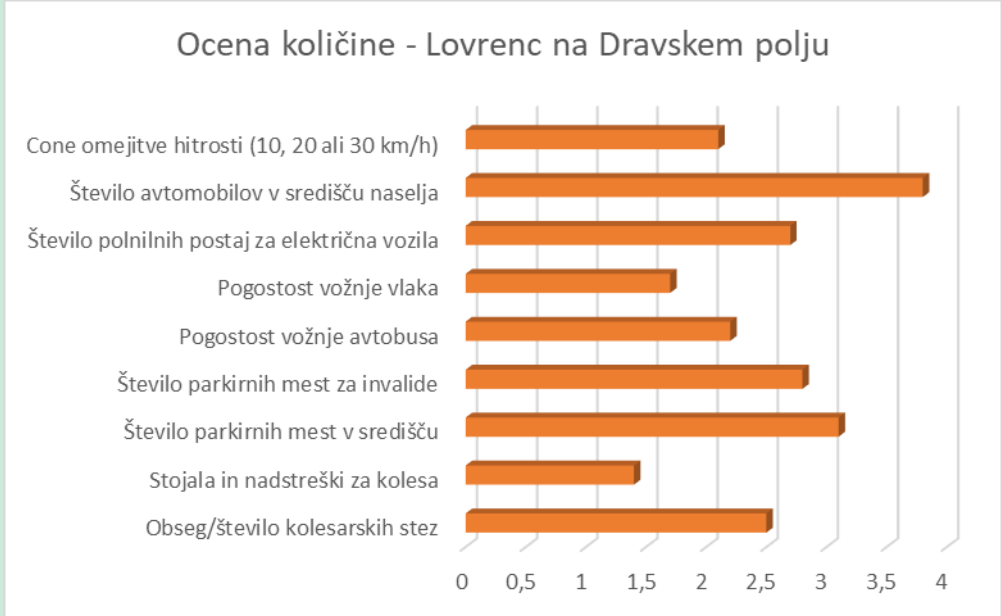


Slika: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v naselju Kidričevo





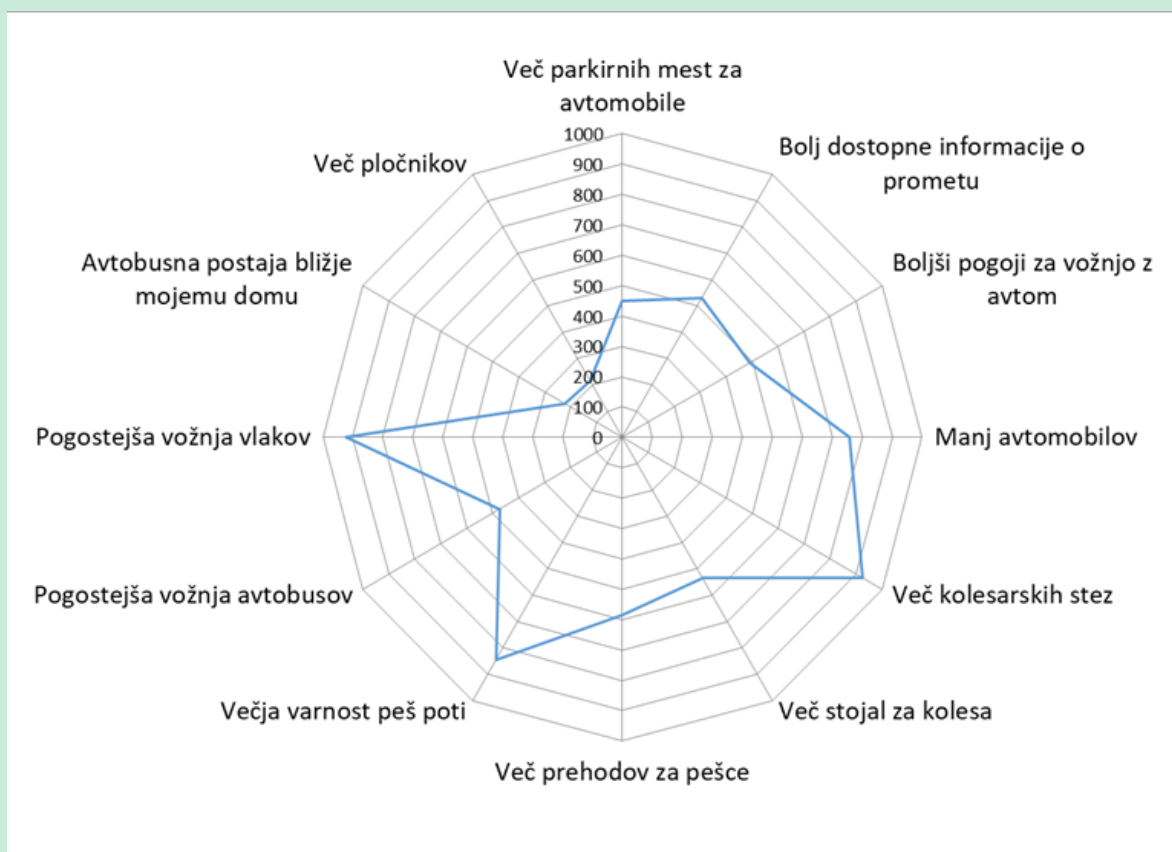
Slika: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v središču naselja Lovrenc na Dravskem polju



Slika: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v naselju Lovrenc na Dravskem polju



Poleg ocene trenutnega stanja je ključna ugotovitev pripravljanih faz strategije tudi, katera področja občani vidijo kot najpomembnejša. Spodaj je prikazan graf, ki kaže na ocene pomembnosti področij, ki so najbolj relevantna za območja z razpršeno poselitvijo in veliko količino dnevnih migracij, kar velja tudi za občino Kidričevo. Izkazalo se je, da občani najpomembnejšo vlogo pripisujejo izboljšanju pogojev za hojo in kolesarjenje ter dostopnosti javnega potniškega prometa.



Slika: Katerim področjem občani dodeljujejo največjo pomembnost, ko govorimo o prioritetah urejanja prometa v občini?





Z izdelavo PSPN (angl. SWOT) analize, torej pregleda prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti, so bila pridobljena mnenja predstavnikov različnih pomembnejših organizacij, občanov in druge zainteresirane javnosti glede sedanjega in prihodnjega stanja v prometnem sistemu v občini, kar predstavlja tudi ključne izzive razvoja prometa v občini Kidričevo. Rezultati so prikazani v spodnji tabeli.

PREDNOSTI	SLABOSTI
<p>Planirane in delno že urejene kolesarske povezave med naselji in z drugimi občinami</p> <p>Pločniki, kjer so ozke ceste, in urejenost pločnikov na določenih odsekih</p> <p>Delno urejena krajevna središča</p> <p>Primeri urejanja umirjanja prometa (otoki)</p> <p>Dovolj parkirnih mest</p> <p>Dobra prometna povezava do centrov, tekoč promet in planirana izgradnja obvoznice</p>	<p>Neurejena križišča med lokalnimi cestami in regionalno cesto Ptuj – Slovenska Bistrica</p> <p>Prevelike hitrosti in nezadostno umirjanje prometa kot posledica gradnje novih cest</p> <p>Oznake pešpoti</p> <p>Premalo kolesarskih in pešpoti</p> <p>Slabe povezave JPP</p>
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<p>Izgradnja kolesarskih stez in dobre možnosti razvoja kolesarjenja</p> <p>Izgradnja in ureditev varnih pešpoti skupaj s talnimi označbami</p> <p>Promocija pešačenja in kolesarjenja</p> <p>Izgradnja ovir za umirjanje prometa</p> <p>Ureditev obvoznice</p> <p>Ureditev parkirišč za tovorna vozila in ureditev industrijske cone</p>	<p>Izguba EU sredstev zaradi nepridobitev zemljišč za kolesarske steze</p> <p>Zaradi širitve cest prevelike hitrosti</p> <p>Pomanjkanje finančnih sredstev</p> <p>Neodobravanje prebivalcev</p> <p>Težko spreminjanje potovalnih navad</p>

Tabela: Analiza prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti prometnega Sistema občine Kidričevo

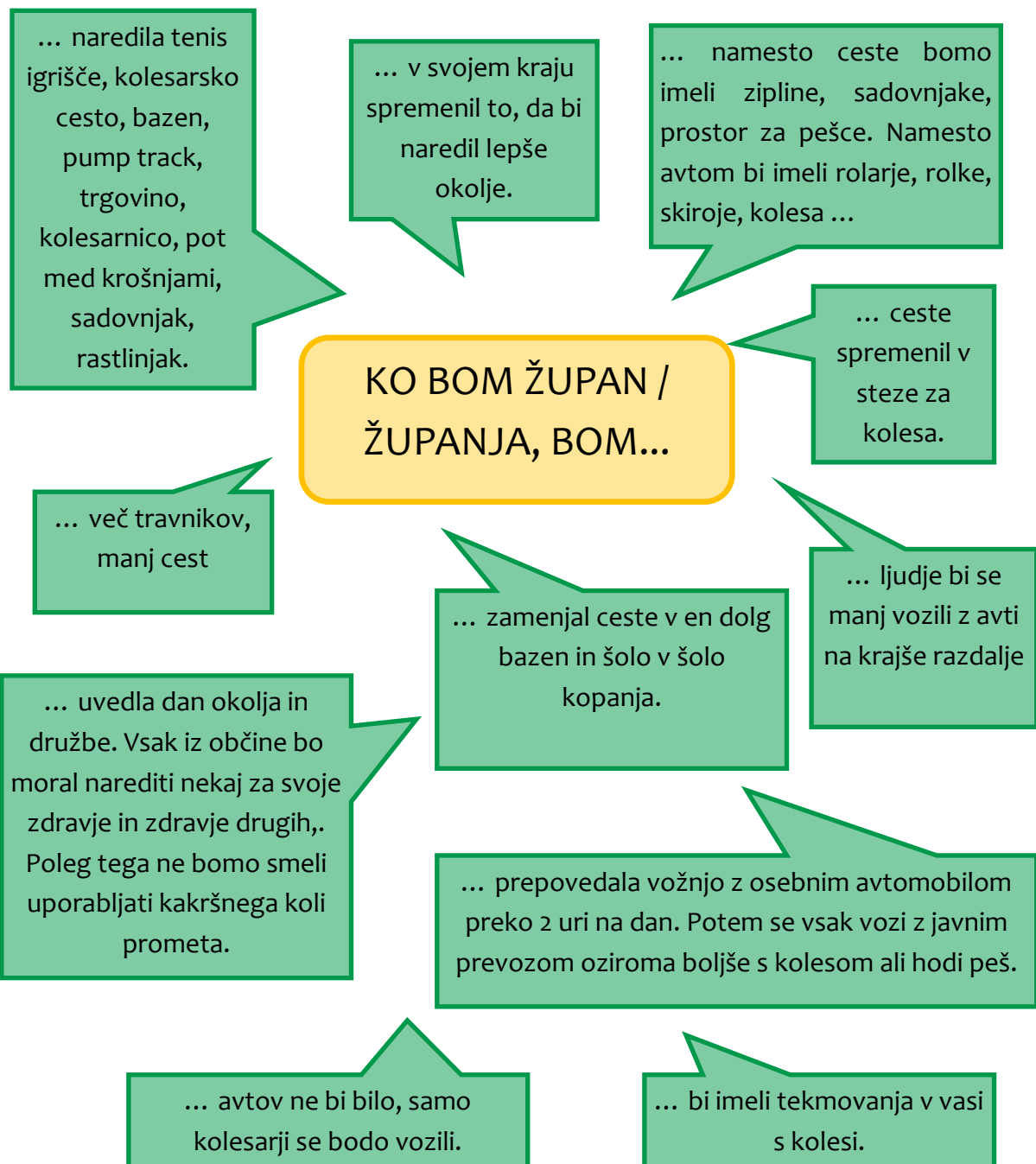




**RAZVOJ PROMETNEGA
SISTEMA V
PRIHODNOSTI**

KAJ PRAVIJO OTROCI?

Otroci so tisti, ki bodo najbolj potrebovali sodobne in trajnostne prometne sisteme. Zato smo jih med pripravo strategije obiskali v obeh osnovnih šolah občine, jim predstavili pomen trajnostne mobilnosti ter jih povprašali, kakšnih sprememb prometnega sistema občine Kidričevo bi si želeli. Napisali so nam, kako bodo uredili promet, ko bodo odrasli in se postavili v vlogo župana Občine Kidričevo. Odgovori so prepisani dobesedno.



KAKO SE NAJ PROMETNI SISTEM OBČINE KIDRIČEVO RAZVIJA V PRIHODNJE?

Osnovna usmeritev celostne prometne strategije je postaviti človeka v ospredje – njegove potrebe, želje, varnost in kakovost bivanja. Osnovna koraka pri identifikaciji priložnosti sta bila tako zaznavanje trenutnega stanja ter pomembnost področij urejanja prometnega sistema. Tekom uvodnih faz izdelave CPS OK so bile s pomočjo vključevanja javnosti identificirane usmeritve glede prihodnjega razvoja prometnega sistema v občini Kidričevo, ki bo hkrati omogočal ustrezno mobilnost ljudi in blaga ter se razvijal v smeri bolj trajnostnega prometnega sistema. Kot ključne vrednote, ki naj predstavljajo gonilo prometnega razvoja v občini, so občani izpostavili varnost otrok, pešcev in kolesarjev ter zdravje prebivalstva. Največja pričakovanja, vezana na CPS, so občani izpostavili kot pričakovanja na področju kolesarjenja in hoje (ureditev in izgradnja kolesarskih stez in peš poti ter povezanost s sosednjimi občinami), pričakovanja na področju cest (ureditev križišč na glavni cesti Slovenska Bistrica - Hajdina), pričakovanja na področju umirjanja prometa, varnosti (varna prometna infrastruktura) in ozaveščanja javnosti. Kot največje potencialne težave pri izvajanju ukrepov, zastavljenih v CPS, pa so bili izpostavljeni zakonodaja in povezanost (odvisnost) od države, finance, neodobravanje občanov, delovanje občine in pomanjkanje znanja.

Pri oblikovanju scenarijev so bile presojene medsebojne odvisnosti trendov različnih sektorjev in sinergije, možnosti za integracijo in potencialno negativni učinki različnih trendov. Vključene so osnovne prednosti in slabosti sedanjega stanja ter priložnosti in nevarnosti, ki se lahko pojavijo v prihodnosti.

Po razpravi in diskusiji o možnih prihodnjih dogodkih v prometu so udeleženci dali prednost pešcem in kolesarjem. Pri tem so ugotavljali, da bo takšen razvoj potreboval uvedbo tudi nepriljubljenih ukrepov, ki lahko posežejo na področje uporabe avtomobilov in na prvi pogled predstavljajo nepriljubljene posege v mobilnost. Težave, ki jih izpostavljajo pri takšnem scenariju, so tudi odkupi zemljišč in zakonodaja s strani države, saj določeni ukrepi in rezultati zahtevajo močno vključenost države preko državnih cest in državne regulative. Kljub oviram so udeleženci raje izbirali trajnostni razvoj kot poudarek na cestnem prometu, saj bi dodatna rast cestnega prometa kljub začetnim všečnim rezultatom prinesla tudi veliko negativnih posledic, kot so povečan promet, zmanjšana varnost in negativni vplivi na okolje.

V nadaljevanju so predstavljeni možni scenariji razvoja prihodnjih dogodkov na področju prometa v občini Kidričevo.



PRVI SCENARIJ: IZVAJAJO SE DEJAVNOSTI V OKVIRU OBSTOJEČIH RAZVOJIH PROGRAMOV

Prvi scenarij razvoja prometa v prihodnosti predvideva, da se v občini izvajajo projekti v skladu v sprejetimi razvojnimi programi. V tem primeru lahko pričakujemo, da bodo značilnosti prometnega sistema sledeče:

- ⇒ Prometni sistem se v občini počasi spreminja.
- ⇒ Prometna problematika se rešuje parcialno brez celovitega uveljavljanja načel trajnostne mobilnosti.
- ⇒ Nevarnosti na področju prometnega sistema zaradi počasnega ukrepanja in implementacije trajnostnih rešitev negativno vplivajo na vse deležnike prometa.
- ⇒ Modernizacija občinskih cest omogoča avtomobilom višje hitrosti.
- ⇒ Potovalne navade se zaradi premajhnega spodbujanja ne spremenijo.
- ⇒ Zaradi slabega razvoja JPP se poveča uporaba avtomobila za potovanja in dnevne migracije kar posledično vpliva na varnost pešcev in kolesarjev ter drugih udeležencev v prometu.
- ⇒ Kljub gradnji kolesarskih povezav se delež kolesarjev ne povečuje.
- ⇒ Odkup zemljišč ovira gradnjo kolesarskih poti.
- ⇒ Negativi učinki cestnega prometa na okolje se ne zmanjšujejo.
- ⇒ Finančna sredstva za izvedbo projektov za področje trajnostne mobilnosti so omejena.



DRUGI SCENARIJ: POUDAREK NA AVTOMOBILIH

Drug scenarij je usmerjen v reševanje problematike, povezane z avtomobili, in ne vključuje načel trajnostne mobilnosti. V prihodnje bi ob upoštevanju teh usmeritev prometni sistem imel sledeče značilnosti:

- ⇒ Povečanje števila avtomobilov vpliva na varnost udeležencev v prometu.
- ⇒ Zaradi manjše varnosti se zmanjša število pešcev in kolesarjev.
- ⇒ Šolske poti postajajo nevarne, zato se poveča delež učencev, ki jih pripeljejo v šolo starši.
- ⇒ Zaradi omejenosti finančnih sredstev in počasne izgradnje kolesarske infrastrukture se zmanjša število kolesarjev.
- ⇒ Zaradi večjega števila avtomobilov se poveča problematika parkiranja.
- ⇒ JPP je slabo razvit. Zaradi nizkega povpraševanja s strani uporabnikov se poslabša dostopnost za bolj ranljive skupine.
- ⇒ Zaradi večjega števila avtomobilov naraščajo stroški vzdrževanja cestne infrastrukture.
- ⇒ Negativni učinki cestnega prometa na okolje se povečajo.
- ⇒ Potovalne navade se ne spremenijo.
- ⇒ Promocija trajnostne mobilnosti je zelo majhna.





TRETJI SCENARIJ: Poudarek na ukrepih trajnostne mobilnosti

V tem scenariju se uporabi celovit pristop s poudarkom na ukrepih trajnostne mobilnosti. Razvoj prometa gre v smeri spodbujanja kolesarjenja in hoje, stanje prometnega sistema v občini pa je sledeče:

- ⇒ Poveča se sodelovanje različnih deležnikov prometnega sistema pri oblikovanju trajnostnih ukrepov s ciljem spreminjanja potovalnih navad.
- ⇒ Poveča se izgradnja glavnih in povezovalnih kolesarskih poti.
- ⇒ Poveča se izgradnja varnih površin za pešce z ustrezno označitvijo.
- ⇒ Delež kolesarjev in pešcev se poveča kar zmanjšuje število avtomobilov na cestah.
- ⇒ Izboljša se varnost prometa in zniža se število prometnih nesreč.
- ⇒ Poveča se informiranost o načrtih občine v povezavi s trajnostno mobilnostjo.
- ⇒ Večja promocija in ozaveščenost o trajnostni mobilnosti med občani vpliva na spreminjanje potovalnih navad.
- ⇒ Povečanje promocije med otroci v obliki različnih akcij v šolah in vrtcih vpliva na spreminjanje potovalnih navad pri starših.
- ⇒ Izboljšano delovanje JPP vpliva na povečanje števila vsakodnevnih uporabnikov.
- ⇒ Sodelovanje različnih organizacij v občini pri promociji trajnostne mobilnosti.
- ⇒ Še večja vlaganja v ekološka vozila in infrastrukturo omogočajo zniževanje negativnih vplivov cestnega prometa na okolje.
- ⇒ Preusmeritev tovornega prometa iz večjih središč.
- ⇒ Medobčinsko povezovanje pri implementaciji ukrepov trajnostne mobilnosti.
- ⇒ Z različnimi projekti trajnostne mobilnosti pridobi občina dodatna finančna sredstva.





Za potrebe nadaljnega načrtovanja strategije so bile izoblikovane prioritete usmeritve CPS OK za področje infrastrukture in za področje mehkih ukrepov. Končni nabor prioritet pri urejanju prometnega sistema OK v smeri trajnosti od najpomembnejše do najmanj pomembne za področje infrastrukture je:

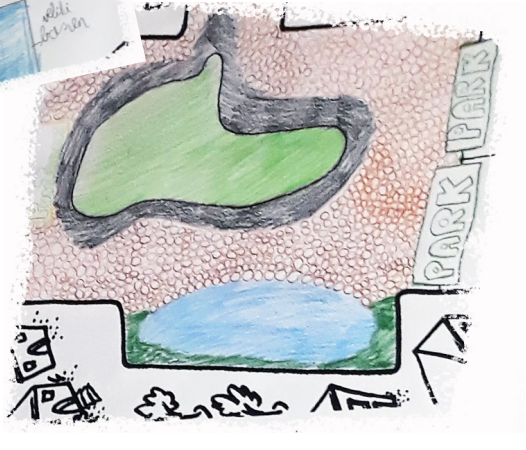
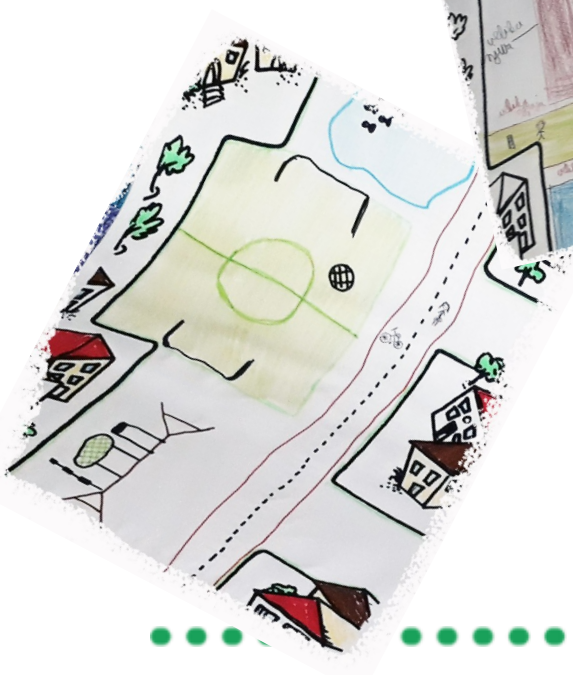
- vlaganja v kolesarsko infrastrukturo;
- vlaganja v infrastrukturo za pešce;
- vlaganja v prometno signalizacijo in označevanje (prometni znaki, talne označbe, prikazovalniki hitrosti);
- vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (ceste);
- vlaganja v infrastrukturo za javni potniški promet (avtobus, železnice);
- vlaganja v infrastrukturo za trajnostna vozila.

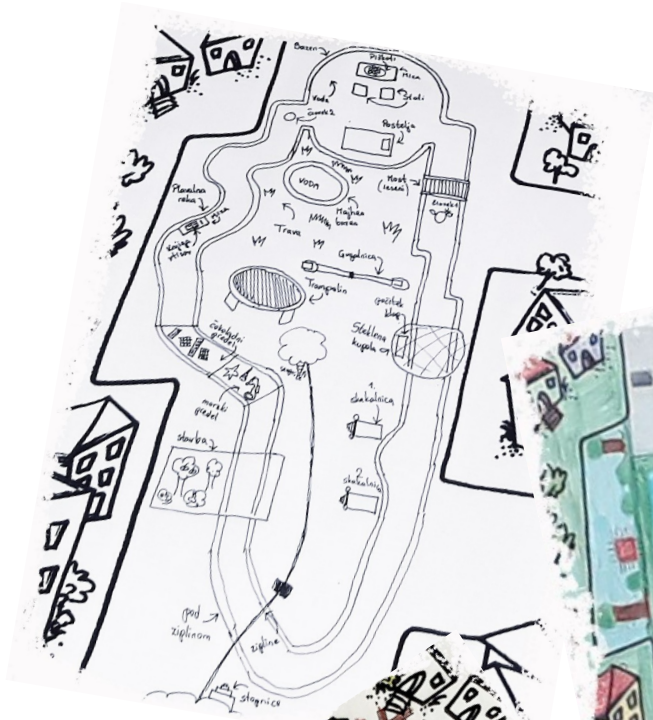
Za področje mehkih ukrepov pa:

- izboljšanje kakovosti prometnih poti (kažipoti, stojala za kolesa, koši za smeti, klopi, razsvetljava...);
- promocije in aktivnosti v šolah in vrtcih za spodbujanje trajnostne mobilnosti (spodbujanje kolesarjenja, pešačenja, javnega prevoza, akcije);
- promocije, ki spodbujajo kolesarjenje, pešačenje;
- vlaganje v trajnostna prevozna sredstva (npr. električni avto...);
- promocije, ki spodbujajo javni prevoz;
- izboljšanje informacij o prometu (o stanju v prometu, možnostih različnih načinov potovanja, voznih redov, spletne strani z informacijami...);
- prepovedi in omejitve (npr. omejitve parkiranja, omejitve hitrosti, zapore cest...);
- uvedba sodobnih sistemov (npr. parkiraj in se pelji, souporaba avtomobilov, mobilne aplikacije, sistemi izposoje koles);
- mobilnostni načrti v organizacijah (potovalni načrti);
- spremembe pravilnikov, organizacijskih in zakonodajnih postopkov....



V KAJ BI PETOŠOLCI OŠ KIDRIČEVO IN OŠ
CIRKOVCE SPREMENILI CESTE?

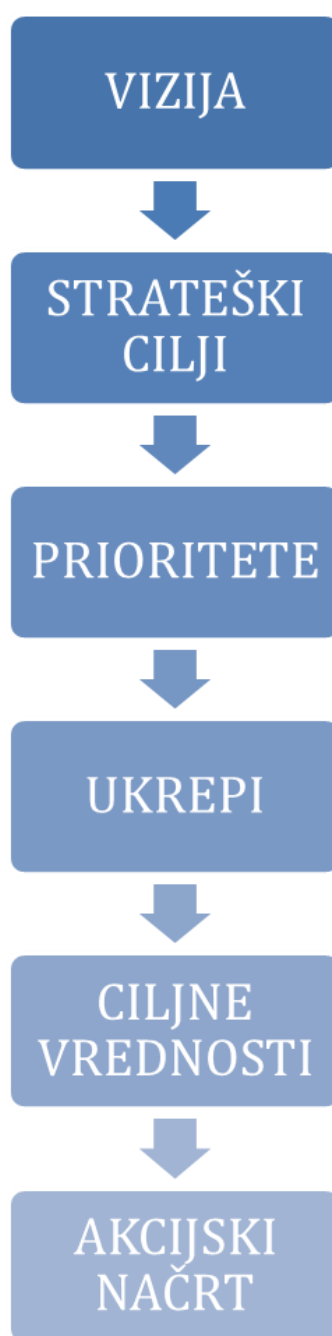






**VIZIJA, PRIORITETE IN
CILJI
CELOSTNE PROMETNE
STRATEGIJE OBČINE
KIDRIČEVO**

V skladu z usmeritvami iz prejšnjih faz so bila izbrana področja oziroma stebri trajnostne mobilnosti, v sklopu katerih se bo načrtovalo urejanje prometa v OK, glede na specifično občino. Po vsakem izmed stebrov trajnostne mobilnosti CPS OK so bili oblikovani sezname prioritete, ki jim bo občina v naslednjih petih letih posvečala največ pozornosti. Na podlagi prioritete so bile oblikovane ciljne vrednosti za posamezen steber urejanja prometa. Vodilo oblikovanja ciljnih vrednosti je bilo, da morajo biti cilji jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni. Hkrati ciljne vrednosti predstavljajo tudi kvantifikacijo strateških ciljev in omogočajo merjenje uresničitve strateških ciljev v procesu izvajanja CPS OK, saj vsaka ciljna vrednost hkrati predstavlja merljiv kazalnik izvajanja CPS OK.



Slika: Logika priprave strategije od vizije do akcijskega načrta

VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI

Vizija je osnovna usmeritev, ki bo oblikovala načrtovanje prometna in mobilnosti v smeri trajnosti v kratkoročnih in dolgoročnih načrtih Občine Kidričevo in posledično v jasni, krajši obliki definira želeno stanje. Končna vizija Celostne prometne strategije Občine Kidričevo se glasi:

»Občina Kidričevo je reprezentativna občina za trajnostno mobilnost, tako po številu polnilnic za električna vozila kot omogočanju brezplačne uporabe in preizkušanja e-koles, e-skuterja in e-avtomobila. S projekti trajnostne mobilnosti zagotavljamo povezanost in enakopravno mobilnost občanov znotraj občine in v širši regiji«

Uresničitev vizije CPS OK bodo vodili sledeči štirje strateški cilji:

- ⇒ **Povečanje varnosti za pešce in kolesarje.**
- ⇒ **Ureditev varne cestne infrastrukture.**
- ⇒ **Boljša dostopnost in povezanost vseh krajev v občini, ter povezanost s sosednjimi občinami.**
- ⇒ **Zagotavljanje trajnostne mobilnosti in posledično zmanjšanje negativnih vplivov prometa na ljudi in okolje in zagotavljanje višje kakovosti življenja.**



STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Urejanje trajnostnega prometa v občini Kidričevo bo temeljilo na petih stebrih trajnostne mobilnosti. Znotraj posameznega stebra se ukrepi med seboj navezujejo in bodo tudi obravnavani kot takšni.



Slika: Pet stebrov urejanja trajnostne mobilnosti v občini Kidričevo

NAČRTI ZA IZVAJANJE STRATEGIJE PO PETIH STEBRIH UREJANJA MOBILNOSTI



KOLESARJENJE

Kolesarjenje nudi najboljše razmerje med vloženo energijo in prepotovano razdaljo. Kot pretežno ravninska občina je Kidričevo primerno za spodbujanje kolesarjenja ne samo z vidika rekreacije, temveč tudi za potrebe vsakodnevnih migracij. Občani jasno izkazujejo željo po še večji ureditvi predpogojev za kolesarjenje, tako da to področje predstavlja ključno prioriteto CPS OK.

Ključne **prioritete**, ki jih zasleduje Celostna prometna strategija Občine Kidričevo na področju kolesarjenja, so:

- ⇒ Izgradnja kolesarskih poti za doseganje boljše povezljivosti v občini in širši regiji.
- ⇒ Ustrezna označenost kolesarskih poti in zagotavljanje varnosti.
- ⇒ Povečanje števila kolesarjev.
- ⇒ Uvedba sistema izposoje koles/kolesarnice.

Skladno s prioritetami je bil oblikovan nabor **ukrepov**, s katerimi bodo občani spodbujeni h kolesarjenju:



- ⇒ Izgradnja kolesarske povezave Ptuj – Majšperk – Slovenska Bistrica.
- ⇒ Izgradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Poljčane.
- ⇒ Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.
- ⇒ Proučitev možnosti uvedbe sistema izposoje koles s sosednjimi občinami s pilotno izvedbo.



Za merjenje uspešnosti uvajanja ukrepov so bile oblikovane sledeče **ciljne vrednosti**:

- ⇒ Povečanje deleža uporabe koles za vsaj 5 % glede na izhodiščno stanje.
- ⇒ Ureditev vsaj 20 km kolesarskih poti v 5 letih.
- ⇒ Označitev 3 kritičnih mest za kolesarje.
- ⇒ Proučitev možnosti uvedbe sistema izposoje koles s sosednjimi občinami s pilotno izvedbo.

Da zagotovimo optimalno časovno razporeditev finančnih in nefinančnih vidikov izvajanja ukrepov, je bil izdelan tudi podrobnejši akcijski načrt za izvajanje aktivnosti, predvidenih s strategijo.

AKTIVNOST	ZAHTEVNOST	OCENJEN STROŠEK	VIRI FINANCIRANJA OZ. ODGOVORNOST	2021	2022	2023	2024	2025
Izgradnja kolesarske povezave Ptuj – Majšperk – Slovenska Bistrica.	Visoka	2.227.174	Ministrstvo					
		2.672.862	Občina					
Izgradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Poljčane.	Visoka	1.943.000	Ministrstvo					
		2.280.000	Občina					
Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.	Manjša	11.500	Občina					
Proučitev možnosti uvedbe sistema izposoje koles s sosednjimi občinami s pilotno izvedbo.	Srednja	8.000	Občina					

Tabela: Akcijski načrt za področje kolesarjenja



HOJA

Hoja je najbolj naraven način gibanja. Hkrati je tudi najbolj ekonomičen, predvsem pa najbolj trajnosten, saj minimalno onesnažuje ter hkrati skrbi za dobro počutje. Izziv manjših občin z razdrobljeno poselitvijo ter omejeno ponudbo alternativ osebnemu avtomobilu, kakršna je tudi občina Kidričevo, je nedvomno zagotavljanje ustreznih predpogojev za varno in udobno hojo. Trenutno stanje v občini kaže na dejstvo, da si prebivalci želijo izboljšanja pogojev za hojo, ki pa v večini primerov predstavlja nujno potrebno aktivnost, ne način za vsakodnevna potovanja.

Ključne **prioritete**, ki jih zasleduje Celostna prometna strategija Občine Kidričevo na področju hoje, so:

- ⇒ Urejanje varnih in povezanih pešpoti.
- ⇒ Označevanje pešpoti in prehodov za pešce.
- ⇒ Ureditev varnih šolskih poti.
- ⇒ Ureditev javne razsvetljave.

Skladno s prioritetaми je bil oblikovan nabor **ukrepov**, s katerimi bodo občani spodbujeni k hoji:

- ⇒ Ureditev pešpoti na relaciji Lovrenc – Apače, Mihovce – Cirkovce, Cirkovce – Starošince.
- ⇒ Ureditev prehodov za pešce na glavni cesti G1 - 2 Slovenska Bistrica - Hajdina (Kungota, Starošince), pri OŠ, javnih objektih (pokopališče itd.)
- ⇒ Postavitev urbane opreme (košev za smeti in pasje odpadke, klopi...) v vaških središčih.





Za merjenje uspešnosti uvajanja ukrepov so bile oblikovane sledeče **ciljne vrednosti**:

- ⇒ Povečanje deleža pešcev za vsaj 5 % glede na izhodiščno stanje.
- ⇒ Ureditev vsaj 5 prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi v 5 letih.
- ⇒ Ureditev vsaj 3 točk križanja pešpoti z drugimi modalitetami prometa.
- ⇒ Širjenje obstoječih cest z nivojskim pasom za pešce.
- ⇒ Ureditev območij peš prometa z ozelenitvijo in urbano opremo.

Da zagotovimo optimalno časovno razporeditev finančnih in nefinančnih vidikov izvajanja ukrepov, je bil izdelan tudi podrobnejši akcijski načrt za izvajanje aktivnosti na področju hoje, predvidenih s strategijo.

AKTIVNOST	ZAHTEVNOST	OCENJEN STROŠEK	VIRI FINANCIRANJA OZ. ODGOVORNOST	2021	2022	2023	2024	2025
Ureditev pešpoti na relaciji Lovrenc – Apače, Mihovce – Cirkovce, Cirkovce – Starošince.	Srednja	157.500	Občina					
Ureditev prehodov za pešce na glavni cesti G1 - 2 Slovenska Bistrica - Hajdina (Kungota, Starošince), pri OŠ, javnih objektih (pokopališče itd.)		60.000	Ministrstvo					
	Srednja	20.000	Občina					
Postavitev urbane opreme (košev za smeti in pasje odpadke, klopi...) v vaških središčih.	Manjša	5.000	Občina					

Tabela: Akcijski načrt za področje hoje



JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet predstavlja optimalno izkoriščenost prometnic in energije. Če pogledamo povprečen avtobus, lahko na prostoru, ki ga zasedejo dva ali trije avtomobili, ter s približno enako porabljeno energijo, prepeljemo neprimerno več potnikov. Hkrati delujoč javni promet zagotavlja enakovrednejše možnosti mobilnosti in dostopnosti za vse skupine prebivalcev. Glede na že delujoč sistem JPP in relativno dobre infrastrukturne pogoje se bodo ukrepi na področju JPP v CPS OK fokusirali predvsem na spodbujanje dodatnih linij in alternativnih oblik kolektivne mobilnosti.

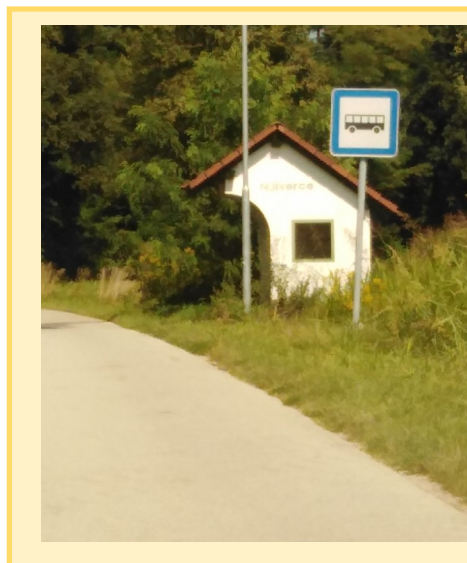


Ključne **prioritete**, ki jih zasleduje Celostna prometna strategija Občine Kidričevo na področju JPP, so:

- ⇒ Povečanje števila povezav.
- ⇒ Spodbujanje uporabe JPP.
- ⇒ Označevanje in ureditev avtobusnih postajališč.
- ⇒ Zagotovitev alternativnih rešitev (prevozi na klic, električni avtomobili).
- ⇒ Povečanje dostopnosti do regijskih središč.

Skladno s prioritetami je bil oblikovan nabor **ukrepov**, s katerimi bodo občani spodbujeni k uporabi JPP:

- ⇒ Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).
- ⇒ Ureditev avtobusnih postajališč v naseljih.
- ⇒ Širjenje sistema prevozov na klic.
- ⇒ Vzpostavitev prestopnih točk med kolesarjenjem in železniškimi povezavami.





Za merjenje uspešnosti uvajanja ukrepov so bile oblikovane sledeče **ciljne vrednosti**:

- ⇒ 5 % povečanje uporabnikov javnega potniškega prometa kot načina vsakodnevnih potovanj glede na izhodiščno število uporabnikov v 5 letih.
- ⇒ Vzpostavitev vsaj 3 novih odsekov avtobusnih povezav.
- ⇒ Širjenje sistema prevozov na klic.
- ⇒ Ureditev vsaj 5 avtobusnih postajališč v 5 letih.

Da zagotovimo optimalno časovno razporeditev finančnih in nefinančnih vidikov izvajanja ukrepov, je bil izdelan tudi podrobnejši akcijski načrt za izvajanje aktivnosti, predvidenih s strategijo.

AKTIVNOST	ZAHTEVNOST	OCENJEN STROŠEK	VIRI FINANCIRANJA OZ. ODGOVORNOST	2021	2022	2023	2024	2025
Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).	Manjša	0	Občina Ministrstvo Prevozniki					
Vzpostavitev prestopnih točk med kolesarjenjem in železniškimi povezavami.	Manjša	30.000	Ministrstvo					
		6.000	Občina					
Širjenje sistema prevozov na klic.	Manjša	2.000	Občina					
Ureditev avtobusnih postajališč v naseljih.	Srednja	15.000	Občina					

Tabela: Akcijski načrt za področje javnega potniškega prometa



MOTORIZIRAN CESTNI PROMET

Motoriziran cestni promet je temelj mobilnosti prebivalcev in oskrbe gospodarstva. Zavedati se moramo, da je treba najti rešitve za zmanjšanje negativnih vplivov cestnega prometa na ljudi in okolje, brez da bi omejevali mobilnostne možnosti prebivalcev in delovanje gospodarstva.



Ključne **prioritete**, ki jih zasleduje Celostna prometna strategija Občine Kidričevo na področju motoriziranega cestnega prometa, so:

- ⇒ Izboljšanje varnosti cestnega prometa.
- ⇒ Umirjanje prometa v naseljih.
- ⇒ Preusmeritev tovornega prometa iz naselij.
- ⇒ Ustrezno označevanje cest in parkirišč.
- ⇒ Zagotavljanje urejenih parkirnih mest.
- ⇒ Zagotavljanje in urejenost parkirnih mest za invalide.
- ⇒ Ureditev parkirišč za avtodome.



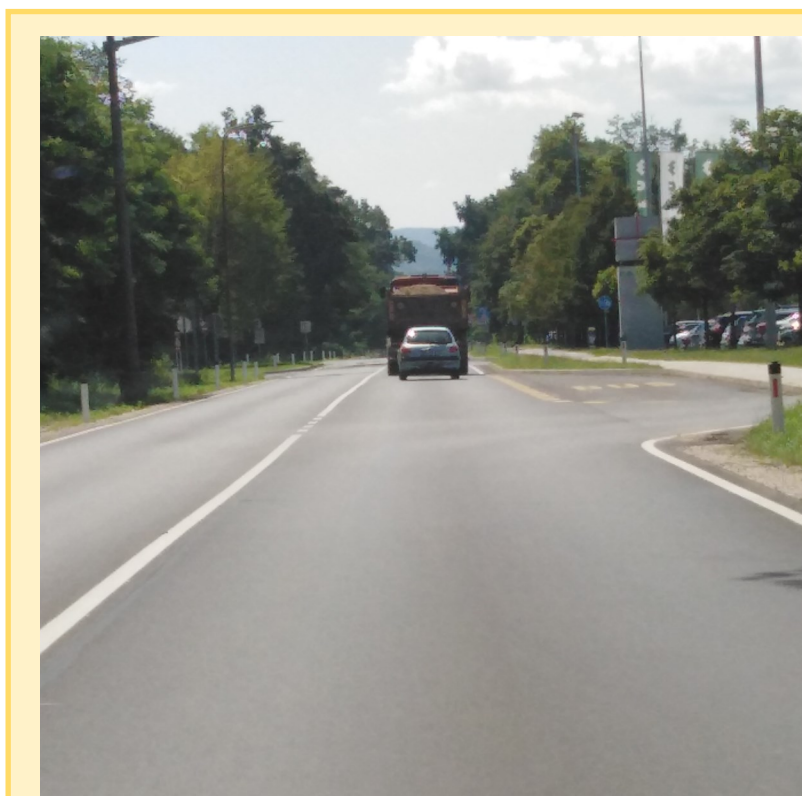


Skladno s prioritetaami je bil oblikovan nabor **ukrepov**, s katerimi bo Občina urejala motoriziran cestni promet, kot sledi:

- ⇒ Izgradnja obvoznice Kidričevo.
- ⇒ Ureditev nevarnih križišč na cesti glavni cesti Slovenska Bistrica – Hajdina.
- ⇒ Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa (Apače, Stražgonjca, Mihovce, Kungota).
- ⇒ Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.
- ⇒ Ureditev parkirišča za avtodome pri turističnih točkah.

Za merjenje uspešnosti uvajanja ukrepov so bile oblikovane sledeče **ciljne vrednosti**:

- ⇒ Ureditev vsaj 7 križišč na kritičnih mestih v 5 letih.
- ⇒ Vzpostavitev vsaj 3 ukrepov za umirjanje prometa.
- ⇒ Postavitev dodatnih 2 merilnikov hitrosti v naseljih z namenim umirjanja prometa.
- ⇒ Izgradnja obvoznice Kidričevo.
- ⇒ Rekonstrukcija 10 km občinskih cest v 5 letih.
- ⇒ Ureditev vsaj 2 dodatnih postajališč za avtodome.





Da zagotovimo optimalno časovno razporeditev finančnih in nefinančnih vidikov izvajanja ukrepov, je bil izdelan tudi podrobnejši akcijski načrt za izvajanje aktivnosti, predvidenih s strategijo.

AKTIVNOST	ZAHTEVNOST	OCENJEN STROŠEK	VIRI FINANCIRANJA OZ. ODGOVORNOST	2021	2022	2023	2024	2025
Izgradnja obvoznice Kidričevo.	Visoka	8.895.000	Ministrstvo					
		105.000	Občina					
Ureditev nevarnih križišč na cesti glavni cesti Slovenska Bistrica – Hajdina.	Visoka	2.000.000	Ministrstvo					
		100.000	Občina					
Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa (Apače, Stražgonjca, Mihovce, Kungota).	Srednja	25.000	Občina					
Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.	Srednja	1.680.782	Občina					
Ureditev parkirišča za avtodome pri turističnih točkah.	Manjša	62.000	Občina Turistična društva					

Tabela: Akcijski načrt za področje motoriziranega cestnega prometa



TRAJNOSTNO UPRAVLJANJE MOBILNOSTI

Le s celovitim pristopom lahko pričakujemo dolgoročno uspešnost celostne prometne strategije, še posebej v smeri spreminjanja navad in mišljenja ljudi. Trajnostno in celostno urejanje prometa je tako predvsem naloga Občine in njenih zaposlenih ter ključnih deležnikov.

Ključne **prioritete**, ki jih zasleduje Celostna prometna strategija Občine Kidričevo na področju trajnostnega upravljanja mobilnosti, so:

- ⇒ Promoviranje uporabe trajnostnih načinov potovanja.
- ⇒ Povečanje dostopnosti potovalnih informacij.
- ⇒ Vključevanje javnosti v trajnostno načrtovanje prometa.
- ⇒ Uvajanje sodobnih konceptov in ekoloških tehnologij (sistem izposoje koles, električna vozila, park & ride, car sharing).
- ⇒ Medobčinsko sodelovanje pri projektih trajnostne mobilnosti.



Skladno s prioritetami je bil oblikovan nabor **ukrepov**, s katerimi bo občina spodbujala trajnostno upravljanje mobilnosti, kot sledi:

- ⇒ Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.
- ⇒ Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.
- ⇒ Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini preko občinskega glasila, spletnih medijev in družbenih omrežij.
- ⇒ Nakup enega električnega vozila.
- ⇒ Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije na spletnih straneh Občine.
- ⇒ Prijava ali izvedba skupnega projekta s sosednimi občinami s področja trajnostne mobilnosti.



Za merjenje uspešnosti uvajanja ukrepov so bile oblikovane sledeče **ciljne vrednosti**:

- ⇒ Izvedba vsaj 1 promocijske akcije letno za trajnostno mobilnost med občani.
- ⇒ Vsaj enkrat letno organizirano izobraževanje iz trajnostne mobilnosti v OŠ in vrtcih.
- ⇒ Nakup 1 električnega vozila za potrebe Občine.
- ⇒ Izdelava spletne platforme s potovalnimi informacijami.
- ⇒ Prijava vsaj 3 medobčinskih projektov s področja trajnostne mobilnosti v 5 letih.
- ⇒ Vključitev v aktivnosti, povezane z Evropskim tednom mobilnosti.

Da zagotovimo optimalno časovno razporeditev finančnih in nefinančnih vidikov izvajanja ukrepov, je bil izdelan tudi podrobnejši akcijski načrt za izvajanje aktivnosti, predvidenih s strategijo.



AKTIVNOST	ZAHTEVNOST	OCENJEN STROŠEK	VIRI FINANCIRANJA OZ. ODGOVORNOST	20	20	20	20	20
				21	22	23	24	25
Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.	Manjša	2.500	Občina					
Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.	Manjša	1.500	Občina					
Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini preko občinskega glasila, spletnih medijev in družbenih omrežij.	Manjša	0	Občina					
Nakup enega električnega vozila.	Srednja	25.000	Ministrstvo Ekosklad Občina					
Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije na spletnih straneh Občine.	Manjša	200	Občina					
Prijava ali izvedba skupnega projekta s sosednimi občinami s področja trajnostne mobilnosti.	Srednja	4.000	Občina					

Tabela: Akcijski načrt za področje trajnostnega upravljanja mobilnosti



VIRI

Arriva (2020). *Podatki o prepeljanih potnikih [interno gradivo]*.

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. (b. d.). *Aplikacija "Pregled prometnih nesreč"*. Pridobljeno iz <https://www.avp-rs.si/aplikacija-pregled-prometnih-nesrec/>

Ministrstvo za infrastrukturo in prostor Republike Slovenije [MIP RS]. (b. d.). *Kaj je trajnostna mobilnost?* Pridobljeno iz http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Dogodki/Kaj_je_trajnostna_mobilnost.pdf

PISO. (2020). *Občina Kidričevo - Prostorski informacijski sistem*. Pridobljeno iz Gospodarska infrastruktura > Promet: <https://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=KIDRICEVO>

Prometno-informacijski center za državne ceste. (b. d.). *Podatki o prometu, (PLDP)*. Pridobljeno iz Prometne obremenitve: <http://www.promet.si/portal/sl/podatki-o-prometnih-obremenitvah.aspx>

Statistični urad Republike Slovenije. (2020). *Presečni podatki po občinah*. Pridobljeno iz <http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Obcine/Obcine.asp>

SŽ – Potniški promet. (2020). *Podatki o številu potnikov [interno gradivo]*.

Urbanistični inštitut RS. (2012). *Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije*. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor.

