



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE PODLEHNIK

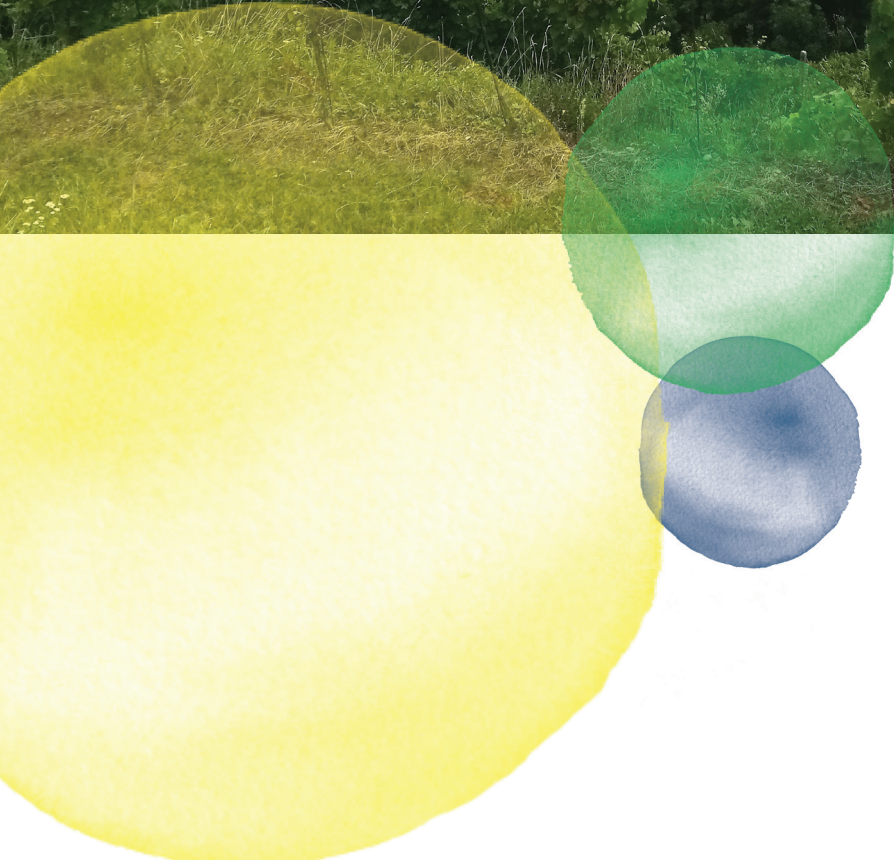
Oktober 2021



ZUM
60 let

URBANIZEM,
PLANIRANJE,
PROJEKTIRANJE d.o.o.







CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE PODLEHNİK



KAZALO

VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	7
ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	9
VIZIJA ZA DRUGAČNO PRIHODNOST	17
Vizija razvoja prometa	
Strateški cilji	
Scenarij razvoja prometa	
PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA	19
Prvi steber: Celostno načrtovanje mobilnosti	
Drugi steber: Več hoje	
Tretji steber: Sistemska podpora kolesarjenju	
Četrty steber: Prilagodljiv javni potniški promet	
Peti steber: Upravljanje motornega prometa	
AKCIJSKI NAČRT CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	27
VIRI IN LITERATURA	30





VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občina Podlehnik želi vzpostaviti trajnostno načrtovanje prometa s pomočjo izdelanega strateškega dokumenta.

Načrtovanje prometa žal še vedno pre pogosto razumemo kot izrazito tehnično področje, ki se ukvarja predvsem z gradnjo cest, mostov, parkirišč, krožišč. Vidimo ga v gradbenih projektih, s katerimi zagotavljamo pretočnost vozil oz. povečujemo zmogljivost cest in parkirišč. Kljub velikim investicijam je zrak vse bolj onesnažen, hrup nadležen, kakovost bivanja nezadovoljiva. Celostno prometno načrtovanje je pristop, ki se je razvil na podlagi izkušenj dobro delujočih praks v mnogih evropskih mestih in regijah ter se v zadnjih letih vedno bolj uporablja v strateških procesih v slovenskih mestih in regijah. Celostno prometno načrtovanje je strateško in ciljno usmerjeno prometno načrtovanje, s katerim se spodbuja trajnostni promet, v okviru katerega so enakovredno obravnavani vsi potovalni načini in v katerega se vključuje tudi javnost. Temelji na rezultatih analize in spremljanja stanja, vrednotenja ukrepov in integraciji ostalih področij načrtovanja.

Ključni element celostnega prometnega načrtovanja je priprava celostne prometne strategije. Celostna prometna strategija je strateški dokument, ki sledi načelom celostnega načrtovanja prometa in v ospredje postavlja ljudi in kakovost bivanja, promet pa obravnava kot orodje za izboljšanje mobilnosti ljudi in dostopnosti lokacij ter dvig kakovosti bivanja. Bistvo procesa priprave celostne prometne strategije je vključujoč pristop, ki bo potreben tudi pri izvajanju celostne prometne strategije.

Proces priprave Celostne prometne strategije Občine Podlehnik (CPS) je potekal v skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo Celostne prometne strategije – Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, ki jih je leta 2012 izdalo Ministrstvo za infrastrukturo. Proces priprave je bil razdeljen na štiri faze: Zagon procesa (postavitev temeljev, opredelitev procesa, analiza stanja), Racionalno zastavljanje ciljev (oris zelenega stanja, opredelitev prioritet, izbira ukrepov), Priprava strategije (načrtovanje izvajanja, vzpostavitev nadzora, sprejem strategije) in zadnja faza, to je Izvajanje strategije.

Proces priprave CPS je vključeval številne aktivnosti sodelovanja ter komuniciranja s strokovno in splošno javnostjo in ciljnim skupinami v obliki javne razprave in javne razgrnitve, delavnic, anketiranja, predstavitev, delovnih sestankov z naročnikom ter objav na spletni strani občine. CPS obsega tri vsebinske sklope. Prvi na podlagi analize stanja opredeljuje ključne izzive in priložnosti urejanja prometa, drugi predstavlja pogled v prihodnost z opredeljeno vizijo razvoja prometa, strateškimi cilji in scenarijem razvoja, tretji podaja svežnje ukrepov in akcijski načrt izvajanja ukrepov.



ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

//// 1. Demografski trendi zahtevajo posebno pozornost

Občina Podlehnik leži v razgibanih Halozah, njeni osrednji del je dolina Rogatnice. Z dobrih 1800 prebivalci sodi med najmanjše slovenske občine. Število prebivalcev v občini v zadnjih letih stagnira. Povečuje se število gospodinjstev, povprečna velikost gospodinjstev pa upada. Indeks staranja narašča. V lastni občini dela šestina delovno aktivnega prebivalstva, ostali dnevno migrirajo pretežno na Ptuj in v Maribor.

Staranje prebivalstva predstavlja velik izziv tako z vidika zagotavljanja pogojev za mobilnost starejših, kot tudi z vidika dviga kvalitete bivanja z urejanjem javnih površin in zagotavljanjem dobrih povezav z okolico. Z zagotavljanjem dobrih pogojev za raznoliko mobilnost, bi se lahko vplivalo tudi na ustavitev izseljevanja, priseljevanja mladih družin in dvig natalitete.

//// 2. Stroški za mobilnost in motorizacija so visoki

V Sloveniji naraščajo izdatki za mobilnost. Po podatkih Eurostat smo Slovenci v letu 2015 za različne vrste prevozov odšteli v povprečju kar 16 odstotkov vseh prihodkov, kar nas uvršča v sam vrh med državami EU. Občina se je, podobno kot vse druge občine v Sloveniji, po osamosvojitvi hitro motorizirala. V občini Podlehnik ob splošni stagnaciji prebivalcev število registriranih osebnih vozil narašča. Stopnja motorizacije (št. osebnih vozil / 1000 prebivalcev) je v občini Podlehnik 603 in je bistveno višja kot je slovensko povprečje ali kot je v bližnji mestni občini Ptuj.

//// 3. Nerazvito področje načrtovanja prometa

Načrtovalska praksa na državni in lokalni ravni v Sloveniji se je sočasno z intenzivnim razvojem motorizacije, večinoma podrejala prostorskim zahtevam cestnega motornega prometa in prilagajala prostorsko strukturo in posege v prostor dostopnosti z osebnim avtomobilom. V občini so se pri načrtovanju prometne infrastrukture le redko upoštevali vsi uporabniki prometnih površin, se pa razumevanje in podpora aktivnostim trajnostne mobilnosti v zadnji letih s strani zaposlenih in političnega vodstva razvija.

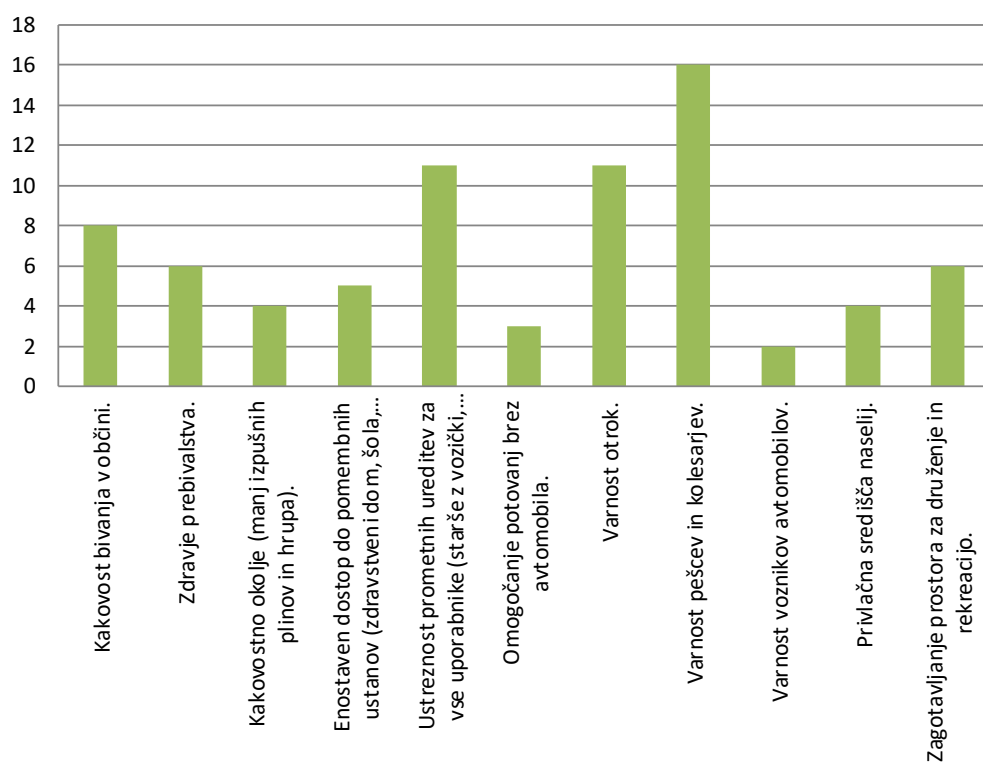
Občina Podlehnik si zaradi svoje relativne majhnosti ne more privoščiti bistveno večje občinske uprave, zato so zmogljivosti zaposlenih za celovito obravnavo prometnega sistema omejene. Priložnost se kaže v še večjem povezovanju s kadri sosednjih občin in občin v regiji ter na podajanju na strategiji temelječih podrobnejših usmeritev in zahtevnejših pogojev pri oddaji del zunanjim izvajalcem (predvsem načrtovalcem in projektantom).



//// 4. Varnost šibkejših udeležencev v prometu in kakovost bivanja sta ključna

Prebivalci občine Podlehnik so kot najpomembnejše dejavnike ovrednotili varnost pešcev in kolesarjev, varnost otrok in ustreznost prometnih ureditev za vse uporabnike. Vse bolj se zavedajo pomena zagotavljanja visoke prometne varnosti za najšibkejše v prometu in pomena vsakodnevnega in tudi rekreativnega pešačenja in kolesarjenja. Slednje se odraža tudi skozi nezadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo kolesarskih površin, rekreativnih površin za pešce in kolesarje in drugih peš površin (trgi, ploščadi).

Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa



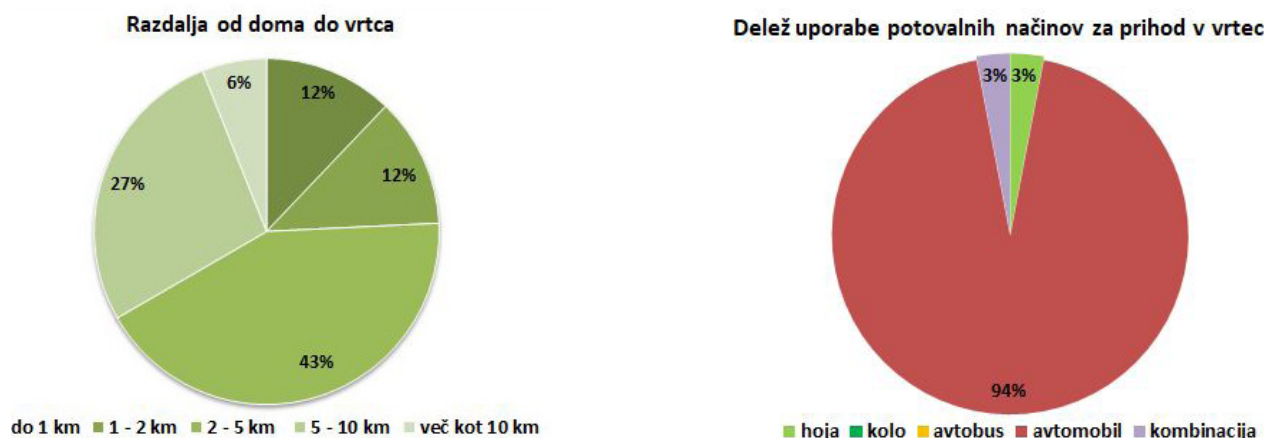
//// 5. Vse več pozornosti se namenja izobraževanju mladih o trajnostni mobilnosti

Osnovna šola in vrtec sta zelo aktivna pri izobraževanju o trajnostni mobilnosti in spodbujanju izbire trajnostnih načinov prihoda v vrtec in šolo. Vključujejo se v številne projekte trajnostne mobilnosti. Na trajnosten način prihaja v šolo 81% osnovnošolcev (avtobus, peš in kolo). Z ureditvijo infrastrukture za pešce in kolesarje je pričakovati še večji delež prihodov s kolesom ali peš.



6. Avtomobil je glavni način prihoda v vrtec

Pri uporabi potovalnih načinov je pri prihodih v vrtec v največji uporabi avtomobil. Nekaj staršev otrok kombinira različne prevozne načine (npr. včasih avtomobil, včasih peš). Večina staršev (88%) združuje pot v vrtec z drugo potjo (npr. pot v službo, pot v trgovino), kar je tudi eden izmed glavnih vzrokov, da so otroci v vrtec pripeljeni z avtomobilom. Peš hodi v vrtec le 3% otrok, čeprav jih 12% živi v oddaljenosti do 1 km. Kot glavne ovire za hojo in kolesarjenje so bile poleg neprimerne razdalje in združevanja poti izpostavljene: nevarna pot, hribovit teren, ni kolesarskih stez in pomanjkanje pločnikov.

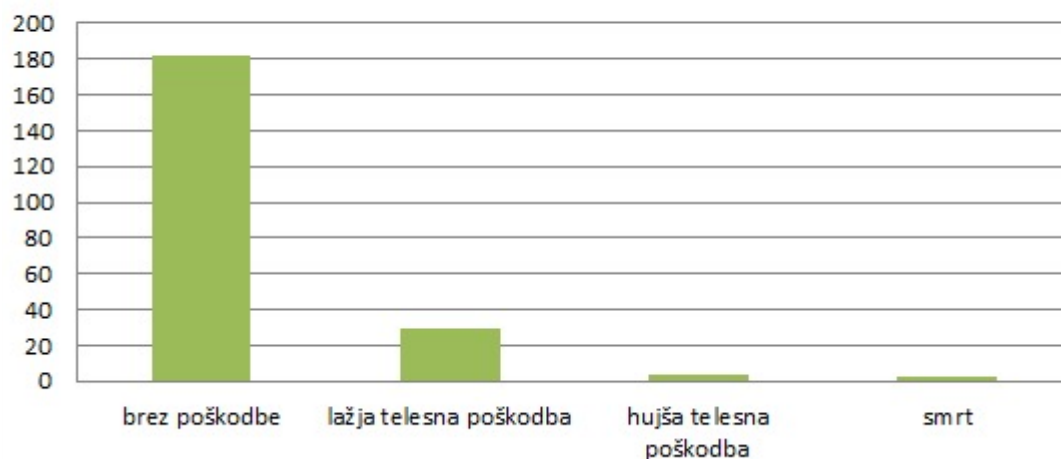


7. Prometna varnost je zadovoljiva

V zadnjih 5-ih letih (2015-2019) je bilo na območju občine Podlehnik obravnavanih 219 prometnih nesreč s 392 udeleženci. Največ nesreč je bilo leta 2017 in sicer 63, zadnje leto je bilo 32 nesreč. Večina nesreč se je zgodila na državnih cestah in to vzdolž celotne občine. Največkrat je bil vzrok neustrezna varnostna razdalja in premik z vozilom. Med udeleženci prometnih nesreč so v treh nesrečah bile smrtne žrtve. K prometni varnosti je bistveno prispevala izgradnja avtoceste.

Pogosto vozila v ravninskem delu občine omejitve hitrosti prekoračijo, medtem ko elementi cest v hribovitih delu ne dopuščajo ekstremnih prekoračitev hitrosti.

Število udeleženi v prometnih nesrečah v zadnjih 5-ih letih na območju občine Podlehnik (2015–2019) glede na vrsto poškodbe



//// 8. Kolesarski promet predstavlja v občini največji izziv

Občina Podlehnik leži v razgibanih Halozah, njeni osrednji del je dolina Rogatnice, ob kateri poteka državna glavna kolesarska povezava 2.15 Ptuj – Gruškovje. Dolina Rogatnice je najbolj primerna za vsakodnevno kolesarjenje po opravkih, medtem ko je gričevnati del občine preveč zahteven za velik del potencialnih kolesarjev. Glavna zaposlitvena središča Ptuj in Kidričevo sta na primerni razdalji za kolesarjenje (še posebej za električna kolesa). V primeru odprtja MMP Gruškovje za kolesarje, bi zaživela tudi povezava s Hrvaško, saj je le-ta privlačna za kolesarje na daljših mednarodnih potovanjih.

Kolesarski promet je najbolj zapostavljen segment in predstavlja najbolj pereč izziv, ki ga izpostavljajo vsi. Kolesarske infrastrukture tako rekoč ni, tudi načrtov za zasnove kolesarskih povezav ni. Ni primerno urejenih kolesarskih povezav (med naselji znotraj občine, s sosednjimi občinami, s Ptujem). Prav tako ni izdelanih načrtov, zasnov ali projektne dokumentacije za kolesarsko omrežje. Infrastruktura za parkiranje koles pogosto ni primerna, je pomanjkljiva, ponekod ni primerno dostopna. Potenciali kolesarjenja kot turistične ponudbe in za rekreacijo niso izkoriščeni.



//// 9. Pogoji za hojo se izboljšujejo

Občina Podlehnik izboljšuje pogoje za hojo, predvsem z gradnjo pločnikov in omejevanjem hitrosti motornih vozil. Glavni izzivi urejanja pogojev za hojo v občini Podlehnik so: premalo je prehodov za pešce, ponekod ni urejeno vodenje pešcev (pločniki, peš pasovi oz. talna signalizacija, peš poti), nepreglednost za pešce predvsem na malo prometnih stanovanjskih cestah ali cestah izven naselja, ki funkcionirajo kot skupne prometne površine (terenske razmere, visoke ograje-žive meje), dotrajane vozne površine, ki so hkrati tudi skupne prometne površine, še premalo je ukrepov umirjanja prometa.

Priložnost za izboljšanje pogojev za hojo in povečanje pešačenja se kaže v nadaljevanju izvajanja ukrepov za povečanje varnosti pešcev, v gradnji infrastrukture za hojo; veliko priložnost za izboljšave pa izkazuje tudi javni prostor v naseljih.



//// 10. Parkirne površine so ustrezno urejene

Parkirne površine so v naseljih primerno razpršene in, ker ni posebnih omejitev na njih, tudi nejavna parkirna mesta večinoma funkcionirajo kot javna. V Podlehniku so zasedena parkirna mesta pri šoli v jutranjih urah, ostala parkirišča pa običajno niso polno zasedena. Ukrepe upravljanja s parkirnimi površini (npr. časovno omejevanje parkiranja, plačilo parkirnine) v občini ne izvajajo, trenutno tudi ni potrebe. Urejena je polnilnica za električna vozila.



//// 11. Ceste so večinoma manj prometne vendar zahtevajo posebno pozornost za zagotavljanje varnosti in prevoznosti



Cestno omrežje občine je odraz geografskih in poselitvenih značilnosti. Transitni promet poteka pretežno po avtocesti proti Republiki Hrvaški in delno tudi po regionalni cesti. Po ostalih cestah se odvija pretežno izvorno ciljni in notranji promet, z izjemo turistične sezone, ko se zaradi čakalne vrste na MMP Gruškovje, uporabljajo vzporedne ceste.

Regionalna cesta ima ustrezno urejene elemente. Regionalna cesta in nekateri odseki občinskih cest v dolini so se uredili ob gradnji avtoceste. V hribovitem delu so občinske ceste večinoma enopasovne ceste. V hribovitem delu je slaba preglednost pogosto ustrezno rešena s postavljenimi ogledali, ni pa urejenih izogibališč. Obvoziščni elementi za pešce so urejeni le skozi strnjena naselja in tudi to ne v celoti. Ceste predvsem v ravninskem delu so obremenjene s kmetijskimi vozili in mehanizacijo. Večjih konfliktnih situacij ni, razen v času turistične sezone (uporaba vzporedne ceste zaradi zastojev na MMP Gruškovje – osebna in tovorna vozila). Varnost motornega prometa slabša nepreglednost na posameznih odsekih in križiščih oz. priključkih.

Vzdrževanje občinskih cest zaradi gostega omrežja dovoznih cest do posameznih območij razpršene poselitve in zaradi neustreznega odvodnjavanja zahteva velik delež proračunskih sredstev. Občina je v zadnjih letih pričela izvajati ukrepe za povečanje varnosti, predvsem ukrepe umirjanja prometa, tudi v manjših naseljih in zaselkih (območje omejene hitrosti, osrednji otoki, talne označbe).

Poseben izziv predstavlja prometna ureditev v okolici osnovne šole. V času jutranje konice prihaja do konfliktnih situacij. Do šole vodi ena cesta z zelo ozkim pločnikom, po kateri prihajajo šolarji peš, s kolesi, od postajališča šolskega avtobusa, po vozišču pa dostava in avtomobili staršev, ki pripeljejo otroke v šolo.



//// 12. Ponudba javnega potniškega prometa je dosegljiva večini prebivalcem

Determinante kvalitete ponudbe javnega avtobusnega potniškega prometa so na zadovoljivi ravni: potek skozi težnje pozidav, zadostna frekvenca prevozov proti glavnim smerem migracij.

Fizično je ponudba javnega potniškega prometa dosegljiva večini prebivalcem občine oz. prebivalcem pomembnejših naselij, vendar je neatraktivna (neprilagojen vozni red, slaba ponudba izven koničnih ur), ki se odraža v njeni slabši uporabi. Večina avtobusnih postajališč je ustrezno urejenih. Šolski prevoz lahko uporabljajo tudi občani.

Priložnosti, izboljšave se kažejo po zgledu številnih občin v Sloveniji v uvedbi storitve prevoza na poziv. S tem se bi zagotovila dostopnost ponudbe javnega oz. njemu podobnega prevoza tudi prebivalcem redko poseljenih območij v občini.



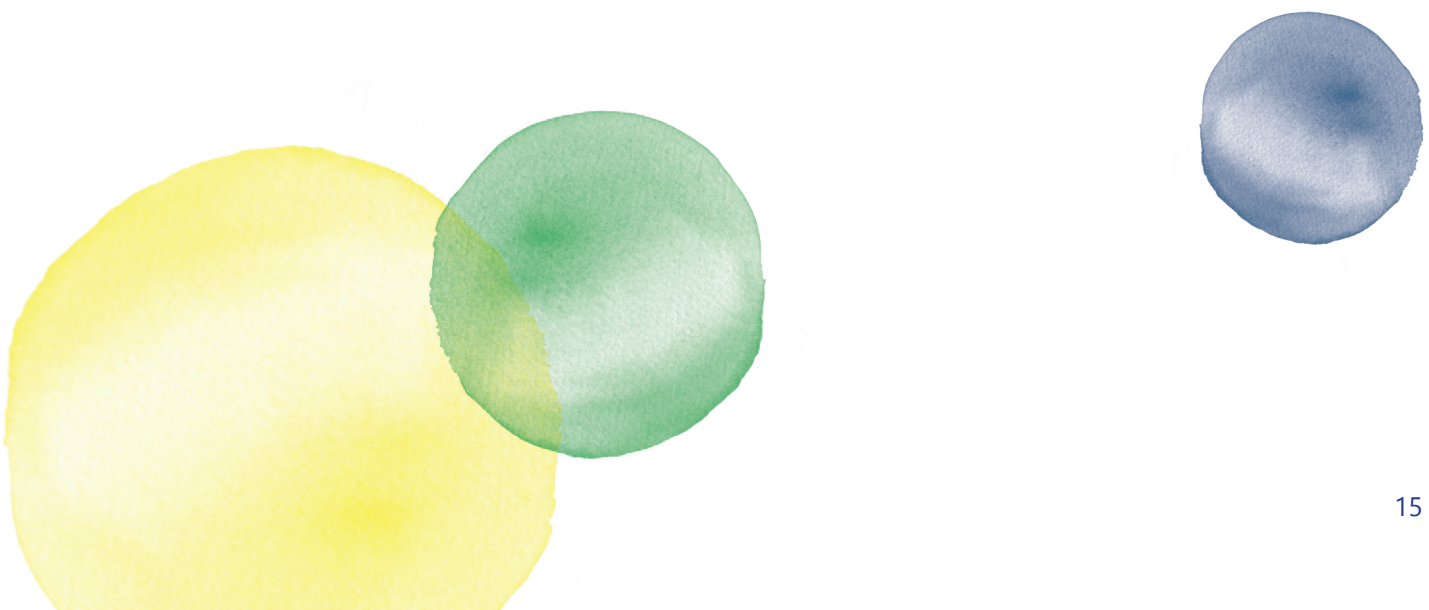
//// 13. Za ranljive skupine se mora bolje poskrbeti

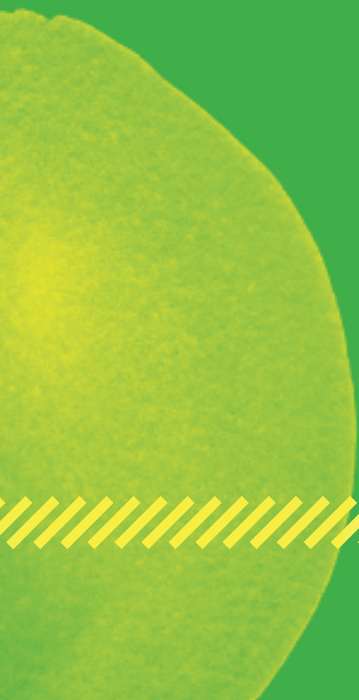
Ranljive skupine v prometu so udeleženci v prometu, katerih varnost je najbolj ogrožena. V to skupino spadajo otroci, starostniki in funkcionalno ovirane osebe. Izzivi mobilnosti so za ranljive skupine še bolj pereči, kot za ostale udeležence v prometu.

Na šolskih poteh bi morale ureditve biti bolj podrejene pešcem. Ponekod so pločniki preozki ali pa pločniki ali kašno drugo ustrezno vodenje pešcev po ali ob cesti manjka. Na šolskih poteh je premalo ukrepov umirjanja prometa, dvignjenih prehodov za pešce ipd.

Ovire za gibalno ovirane osebe se sicer odpravljajo, vendar je nekaj poti še vedno neustrezno urejenih. Manjkajo klančine ali spuščeni robniki. Na javnih površinah manjkajo tudi ureditve za senzorno ovirane osebe. Ureditve, ki so ovira za funkcionalno ovirane osebe, pogosto predstavljajo tudi neprimerno ureditev za druge uporabnike, ki so manj spretni (starejše, otroke).

Starostniki izpostavljajo izzive pri urejanju vseh prometnih sistemov. Za njih največje izzive predstavljajo pomanjkanje ustrezne infrastrukture za pešačenja in kolesarjenje, slaba ponudba javnega avtobusnega potniškega prometa v poletnih mesecih, ni storitve prevoza na poziv, premalo cestne razsvetljave, gost promet v času turistične sezone. V splošnem pomanjkanje infrastrukture za pešačenje in kolesarjenje, pomanjkanje ukrepov umirjanja prometa in gost promet v turistični sezoni prispeva k večjemu občutku ogroženosti. Šolarji in starostniki zaradi občutka ogroženosti pri kolesarjenju po vozišču, raje uporabljajo pločnike, kjer le ti obstajajo.





VIZIJA ZA DRUGAČNO PRIHODNOST

Vizija razvoja prometa

Občina Podlehnik omogoča varno, aktivno in sproščeno mobilnost za vse generacije, kar povečuje dostopnost in razširja razvojne priložnosti.

Vizija opredeljuje posplošen opis stanja prometa v prihodnosti in predstavlja predvidevanje, kam bi se naj razvoj prometa v občini Podlehnik usmerjal. Področje trajnostne mobilnosti se zaradi velikega poudarka na vplivih na okolje pogosto razume kot omejevanje motornega prometa in z njim povezanih negativnih vplivov. Vendar so ključni poudarki aktivnosti večinoma usmerjeni v izboljšanje pogojev za varno in udobno hojo in kolesarjenje ter uporabo javnega potniškega prometa ter drugih oblik mobilnosti z nizkimi emisijami. To pomeni tudi poskrbeti, da bodo lahko vsi prebivalci občine (in ne le uporabniki avtomobilov) zadostili svojim potrebam po mobilnosti na varen in okoljsko vzdržen način. Ker za premikanje pri hoji in kolesarjenju kot pogon uporabljamo svoje telo, se je v tujini zanj uveljavil pojem aktivna mobilnost. Zagotavljanje varnosti, izboljšanje pogojev za raznovrstno in sproščeno mobilnost za vse generacije, posledično pomeni tudi izboljšanje dostopnosti pomembnih lokacij in zmanjšanje vplivov na okolje, kar bistveno prispeva k privlačnosti okolja in prostora za bivanje in tudi delo.

Slogan celostnega prometnega načrtovanja občine Podlehnik: »Podlehnik – trajnostno po dolini Rogatnice.« ali »Podlehnik – trajnostno po osrčju Haloz.« se lahko uporablja pri promocijah izvajanja aktivnosti celostnega prometnega načrtovanja.

Strateški cilji

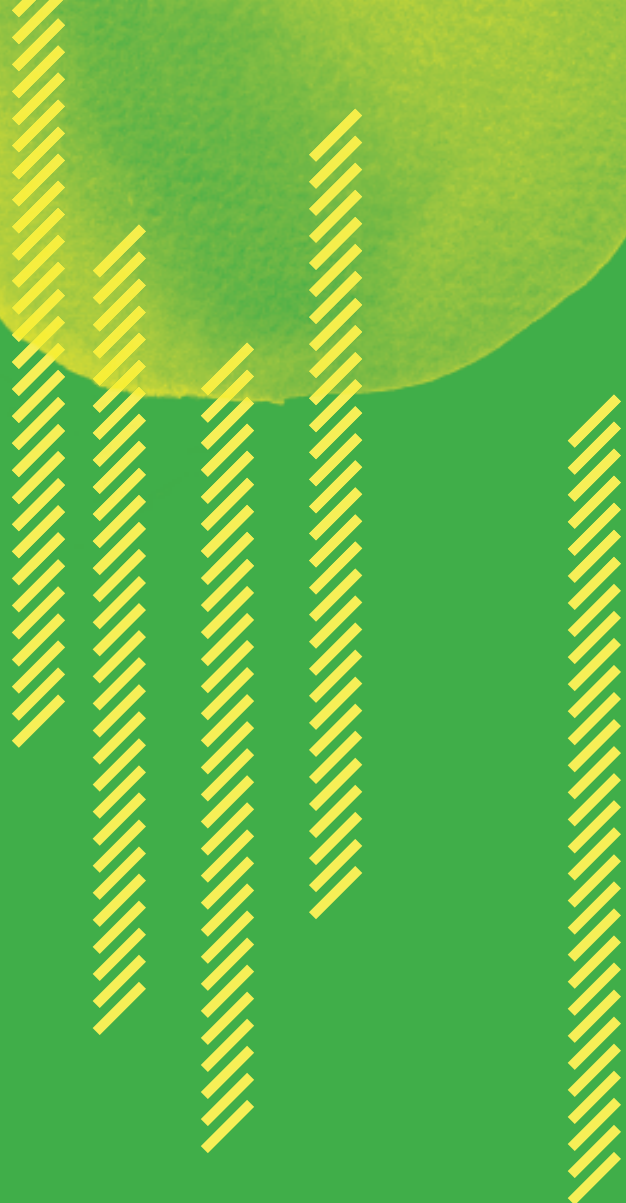
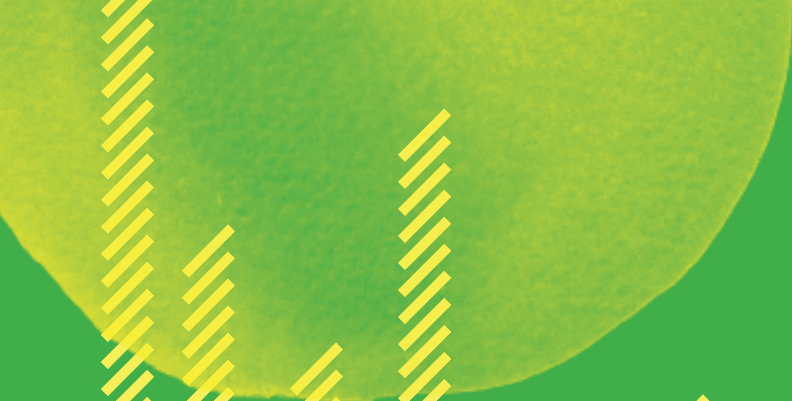
Strateški cilji urejanja prometa Občine Podlehnik so oblikovani na podlagi predhodnih aktivnosti, kot je analiza stanja s ključnimi ugotovitvami, oblikovanje scenarijev in oblikovanje vizije. Strateški cilji celostnega načrtovanja prometa Občine Podlehnik:

- 1. Zagotavljanje sožitja med različnimi potovalnimi načini in zagotavljanje njihove enakovredne obravnave.***
- 2. Povečanje raznolikosti ponudbe za opravljanje vsakodnevnih poti.***
- 3. Zagotovitev visoke stopnje prometne varnosti in občutka prometne varnosti pri vseh udeležencih, s poudarkom na ranljivih skupinah.***

Scenarij razvoja prometa

Scenariji izhajajo iz ključnih izzivov urejanja prometa v občini Podlehnik, ki so bili rezultat analize stanja. V okviru tega se je izmed možnih scenarijev kot optimalen izkazal scenarij »nadgradnja z novimi pristopi«.

Glede na velikost občine Podlehnik, demografskih trendov in razpoložljivih proračunskih finančnih sredstev, se kot potencial za nadgradnjo kaže z izboljšanjem dostopnosti za vse uporabnike in izboljšanje družbene vključenosti ter z ukrepi na področju hoje in kolesarjenja. Spremembe v prometnem sistemu bodo postopne in majhne, vendar lahko občina naredi veliko na urejenosti in privlačnosti naselij in odprtega prostora, manjši zasedenosti javnih površin z avtomobili in varnosti najranljivejših skupin udeležencev v prometu.



PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA

Ukrepi so bili oblikovani na podlagi analize stanja, izbranega scenarija razvoja, opredeljene vizije razvoja prometa in sledijo zastavljenim strateškim ciljem. Ukrepi celostnega prometnega načrtovanja v Občini Podlehnik so združeni v posamezne vsebinske sklope oz. strateške stebre:

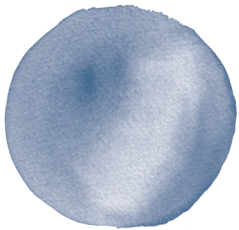
Celostno načrtovanje mobilnosti – ukrepi izboljšanja načrtovalskih praksi.

Več hoje – ukrepi za večjo varnost pešcev in spodbujanje hoje.

Sistemska podpora kolesarjenju – ukrepi za povečanje varnosti kolesarjev in spodbujanje kolesarjenja.

Prilagodljiv javni potniški promet – ukrepi nadgradnje obstoječega sistema javnega potniškega prometa v širšem pomenu.

Upravljanje motornega prometa – ukrepi optimizacije motornega prometa.



PRVI STEBER: Celostno načrtovanje mobilnosti

Celostno načrtovanje mobilnosti kot samostojen steber podaja izhodišča in predstavlja okvir za izvajanje ukrepov ostalih stebrov. Ukrepi s področja celostnega načrtovanja mobilnosti predstavljajo nadgradnjo obstoječe načrtovalske prakse.

Operativni cilji

opis	stanje	cilj	leto
povečanje zadovoljstva občanov s stanjem prometa v občini	3,00*	3,30 (za 10%)	2026
povečanje zadovoljstva občanov o obveščanju o prometnih ukrepih	2,5*	3,00 (za 20%)	2026
povečanje aktivnosti vezanih na upravljanje mobilnosti (koordinacije med občinskimi upravami, promocije, izobraževanja ipd.)	0	2 / leto	2026

* vir: anketa splošne javnosti leta 2020 v okviru priprave CPS

Sprejem, spremljanje in vrednotenje izvajanja CPS

S sprejemom in izvajanjem CPS začnemo dolgoročen proces celostnega načrtovanja prometa. Proces vključuje spremljanje in vrednotenje izvajanja CPS, ki se odraža v letnem poročilu o izvajanju CPS. Kazalniki, opredeljeni v načrtu spremljanja in vrednotenja, se vrednotijo na dve leti. Po planskem obdobju se pristopi k prenovi CPS.

Sodelovanje v kampanji evropski teden mobilnosti

Vsako leto se bomo aktivno vključili v kampanjo evropski teden mobilnosti. Evropski teden mobilnosti vsako leto poveže na tisoče evropskih mest v prizadevanjih za človeku in okolju manj obremenjujoče načine mobilnosti. V Sloveniji se vsako leto vse več občin vključi v to kampanjo. Leta 2021 jih je sodelovalo že 84.

Izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih in ozaveščevalnih aktivnosti

Aktivno bomo promovirali obstoječe in prihodnje dosežke na področju prometa. Ob vsaki izgradnji nove infrastrukture in/ali spremembi pogojev mobilnosti in dostopnosti bomo o tem obvestili javnost. Izvajale se bodo aktivnosti promoviranja trajnostnih oblik potovanja in njihovih prednosti, ki se bodo izvajale kot podporne aktivnosti drugim kampanjam in dogodkom.

Celovit pristop pri urejanju prometa

Celovit pristop pomeni obravnavanje vseh udeležencev katerih se določen ukrep dotika, aktivno vključevanje deležnikov pri izvedbi ukrepa in izvajanje več med seboj povezanih ukrepov hkrati. Ob izgradnji ali rekonstrukciji infrastrukture in/ali spremembi pogojev mobilnosti se upoštevajo vsi prometni načini, pri čemer se da prednost ranljivejšim skupinam udeležencev v prometu. V fazi izdelanih idejnih zasnov se le te predstavijo (v obliki javne razprave, posveta) tangiranim stanovalcem in drugim uporabnikom. Pripravi se uravnotežen proračun z vidika enakovredne obravnave vseh načinov prevoza.

Povezovanje s sosednjimi občinami na področju prometnega načrtovanja

Občina zaradi kadrovskih omejitev ne more načrtovati novih večjih aktivnosti na področju mobilnosti in se priključevati zahtevnejšim projektom. Proučila bo možnost za medobčinsko sodelovanje tudi na tem področju. Povezovanje s sosednjimi občinami na področju prometnega načrtovanja se bo izvajalo v obliki rednih koordinacijskih sestankov ali sestankov po potrebi npr. v primeru načrtovane investicije z vplivom na druge občine.

Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah

Vključevali se bomo v projekte in pobude na temo trajnostne mobilnosti sofinancirane s sredstvi EU. Ukrep je namenjen pridobitvi sofinancerskih sredstev npr. iz Kohezijskega sklada v okviru Operativnega programa za izvajanja Evropske kohezijske politike ali kakšnega drugega programa.

DRUGI STEBER: Več hoje

Aktivno bomo razvijali dobre pogoje za varno in prijetno hojo.

Operativni cilj

opis	stanje	cilj	leto
povečanje zadovoljstva občanov z urejenostjo površin za pešce (pločniki, druge peš površine (trgi, ploščadi), rekreativne površine za pešce in kolesarje)	2,43*	2,91 (za 20%)	2026

* vir: anketa splošne javnosti leta 2020 v okviru priprave CPS

Nadaljevanje vzpostavljanja varnih šolskih poti

Na šolskih poteh bomo intenzivno izvajali ukrepe umirjanja prometa (fizični ukrepi: dvignjeni prehodi za pešce, zamik smernega vozišča, optične zavore, hitrostne table ipd.), zgradili oz. dogradili pločnike; kjer ni prostorskih možnosti za pločnike pa se šolarji in drugi pešci vodijo s peš pasovi. Prioriteta bodo najbolj obremenjene ceste, kjer se nadaljuje urejanje pločnikov. Do postajališč šolskih avtobusov bomo uredili pločnike, v redko poseljenem območju pa peš pasove.

Urejanje peš povezav (zasnova in izvedba)

Z zasnovo se bo opredelilo sklenjeno omrežje direktnih, varnih in privlačnih peš povezav. V naseljih bomo zgradili pločnike, kjer ni prostorskih možnosti pa spremenili prometni režim in/ali intenzivno izvajali ukrepe umirjanja prometa in pešce vodili po peš pasovih ali skupnih prometnih površinah. Zgoščali bomo peš prehode, urejali bližnjice in peš preboje. Prioriteta bodo gradnja ali dograditev ali razširitev pločnikov proti Gorci, v Dežnem, Kozmincih, Stanošini in ureditev vodenja pešcev s peš pasovi v drugih manjših naseljih in ob cesti Podlehnik–Zg. Leskovec. Izven naselij bomo urejali pešpoti ob vodotokih z navezavami na omrežje peš povezav v naseljih.

Ureditev javnih površin (zasnova in izvedba)

V središču naselja Podlehnik bomo uredili večjo javno površino za srečevanje in druženje. V središčih ostalih naselij bomo kot javna zbirališča uredili javne površine, ki se bodo uredile kot trg z zasaditvami in ustrezno urbano in drugo opremo. Pri urejanju javnih površin se vključi splošna javnost in ciljne skupine.

Opremljanje peš površin

Obstoječe peš povezave in druge javne površine za pešce (trge, ploščadi, javna zbirališča) bomo opremili z urbano in drugo opremo (klopi, pitniki, koši za odpadke, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke, informacijske table, drevesa, razsvetljava, kažipoti za pešce). Prav tako bomo pri načrtovanju in gradnji novih peš povezav in površin predvideli in izvedli opremljanje z urbano in drugo opremo.

Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe

Nadaljevali bomo z evidentiranjem in odpravljanjem ovir pred pomembnejšimi javnimi ustanovami in storitvenimi objekti ter na najpomembnejših peš povezavah v občini. Zagotovili bomo zadostno število parkirnih mest za gibalno ovirane osebe. Pri novogradnjah bomo posebno pozornost namenili vodenju funkcionalno oviranih oseb.

TRETJI STEBER: Sistemska podpora kolesarjenju

Pospešeno bomo izvajali ukrepe za povečanje varnosti kolesarjev in spodbujanje kolesarjenja.

Operativni cilj

opis	stanje	cilj	leto
povečanje zadovoljstva občanov z urejenostjo kolesarskih površin	1.95*	2,54 (za 30%)	2026

* vir: anketa splošne javnosti leta 2020 v okviru priprave CPS

Izdelava Zasnove peš in kolesarskih povezav v Občini Podlehnik

Z zasnovo se bo opredelilo sklenjeno omrežje kolesarskih in peš povezav, namenjeno vsakodnevnomu kolesarjenju in hoji (na delo, v šolo, po nakupih, po drugih opravkih) in rekreaciji, s čemer se bo izkoristil tudi potencial prostora za rekreacijo in razvoj kolesarskega turizma. Opredelil se bo potek povezav, njihova tehnična izvedba, prioritete za izvedbo in etapnost izvedbe. Opredelile se bodo tudi lokacije počivališč (manjših in večjih) ter njihova oprema.

Izgradnja kolesarskih povezav

Na podlagi izdelane zasnove bomo pristopili k pripravi projektne dokumentacije in izgradnji kolesarskih povezav predvsem v smeri sever-jug (glavna kolesarska povezava Ptuj – Gruškovje), ostalih lokalnih povezav za dnevno mobilnost in rekreacijo (turistične povezave, gorske kolesarske povezave) ter še eventualne dodatne navezave na kolesarske povezave sosednjih občin. Prizadevali si bomo, da se omogoči kolesarjenje preko Mednarodnega mejnega prehoda Gruškovje za kolesarje proti Republiki Hrvaški in nazaj.

Na kolesarskih povezavah se bodo uredila in opremila počivališča za kolesarje. Postavila se bo vsa potrebna signalizacija za označitev kolesarskih povezav ter za usmerjanje in vodenje kolesarjev.

Urejanje parkirnih mest za kolesa

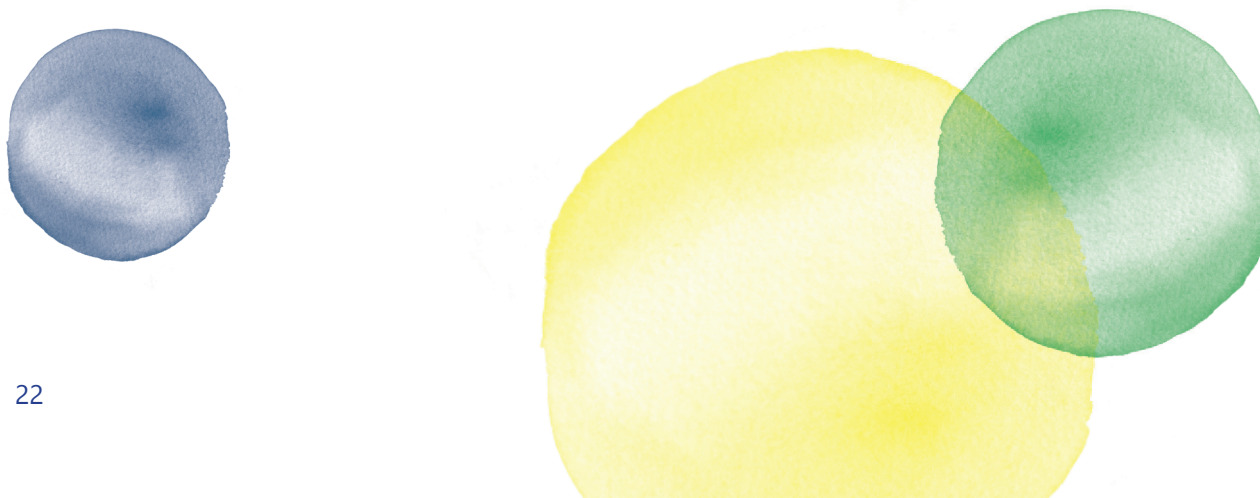
Uredili bomo ustrezna parkirna mesta za kolesa pred vsemi pomembnimi cilji potovanj in v središču naselja Podlehnik ter ustrezne dostope do njih. Odstavna mesta za kolesa bomo uredili z ustreznimi stojali in neustrezne odstranili. Uredili bomo tudi kolesarnice, kjer bo potreba po njih. Kolesarska stojala bomo postavili tudi na nekaterih avtobusnih postajališčih.

Sistem izposoje koles

Nadgradili in razširili bomo sistem izposoje koles z vzpostavitvijo avtomatiziranega sistema izposoje in z združitvijo s sistemi sosednjih občin in občin v regiji.

Druge aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja

Izvajali in podpirali bomo aktivnosti za spodbujanje kolesarjenja (po izgradnji infrastrukture) kot na primer: tečaji kolesarjenja za starejše (kolesa, e-kolesa), postavitve stojal za vzdrževanje koles v naseljih, nakup službenih e-koles, razvoj celovite ponudbe kolesarskega turizma.





ČETRTI STEBER: Prilagodljiv javni potniški promet

V okviru svojih pristojnosti bomo izvajali ukrepe nadgradnje obstoječega sistema javnega potniškega prometa v širšem pomenu.

Operativni cilj

opis	stanje	cilj	leto
povečanje zadovoljstva občanov z urjenostjo javnega potniškega prometa	2,60*	2,86 (za 10%)	2026

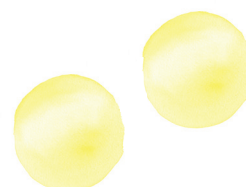
* vir: anketa splošne javnosti leta 2020 v okviru priprave CPS

Uvedba storitve »prevoz na poziv«

Kot novo obliko javnega prevoza bomo uvedli storitev »prevoz na poziv« za starejše, to je brezplačni prevoz za starejše z mrežo prostovoljnih voznikov. Storitve se bo izvajala z vključitvijo v enega izmed že obstoječih sistemov v regiji s preveritvijo možnosti sodelovanja z drugimi občinami v regiji. Storitve bi lahko izvajali tudi kot pilotni projekt.

Avtobusna postajališča – opremljanje in urejanje dostopov

Opremili in nadgradili bomo opremo avtobusnih postajališč s klopmi, nadstreški, voznimi redi, koši za odpadke, odstavnimi mesti za kolesa ter uredili dostope do njih in tudi do postajališč šolskega avtobusa s pločniki ali peš pasovi. Na postajališčih šolskega avtobusa bomo uredili čakalne površine.



PETI STEBER: Upravljanje motornega prometa

Poleg rednega vzdrževanja cestnega omrežja in sanacije uničenih cestišč bomo v okviru svojih pristojnosti izvajali ukrepe optimizacije motornega prometa.

Operativni cilji

<i>opis</i>	<i>stanje</i>	<i>cilj</i>	<i>leto</i>
zmanjšanje prometnih nesreč na regionalni in občinskih cestah	podatek AVP za leto 2020	10 %	2026
ustaviti rast stopnje motorizacije vozil z motorjem z notranjim izgorevanjem	100 %	10 % manj vozil / 1000 prebivalcev	2026

Zmanjšanje tranzitnega tovornega prometa, ki se izogiba avtocesti

Prizadevali si bomo za zmanjšanje tranzitnega tovornega prometa, ki se izogiba avtocesti. Možnost se kaže v spremembi statusa mejnega prehoda Zg. Leskovec, postavitvi ustrezne signalizacije in večjemu nadzoru v času turistične sezone.

Ureditev ceste Podlehnik – Zg. Leskovec

V celoti bomo cesto rekonstruirali z ureditvijo vozišča, bankin, peš pasovi skozi zaselke. S postavitvijo signalizacije bomo omejili tranzitni promet.

Ureditev krožnega križišča občinske ceste za Gorco in regionalne ceste

Zaradi slabe preglednosti križišča bomo križišče preuredili v krožno križišče. V prvi fazi ga bomo uredili kot montažno in spremljali odvijanja prometa ter stopnjo prometne varnosti v njem.

Umirjanje prometa v vseh naseljih

Nadaljevali bomo z intenzivnim izvajanjem primernih ukrepov umirjanja prometa kot so na primer optične opozorilne naprave, zvočne naprave, grbine in to prioritarno na šolskih poteh in v središčih naselij.

Preureditev okolice osnovne šole in vrtca

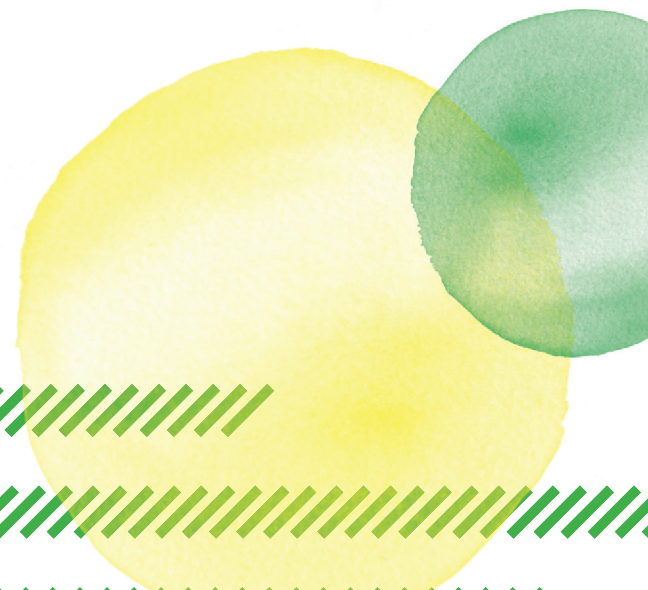
Preuredili bomo območje pred šolo in vrtcem. Občinsko cesto mimo šole bomo infrastrukturno preuredili v skupni prometni prostor. Obstoječa parkirna mesta bomo ukinili in jih uredili na lokaciji pri mini krožnem križišču, kjer se uredijo tudi površine za dostavo otrok v šolo.

Ureditev izogibališča, signalizacije, varnostnih ograj in postavitve ogledal

V hribovitem delu bomo na cestah uredili izogibališča in postavili varnostne ograje. Kjer preglednost (za motoriziran in tudi nemotoriziran promet) ni zagotovljena, bomo postavili ogledala. Izvedli bomo pregled ustreznosti signalizacije in jo dopolnili (npr. znaki otroci na cesti).

Uvedba systemskega urejanja parkirnih površin

Sistemske urejanje parkirnih površin bomo pričeli z akcijami nadzora nad nepravilno parkiranimi vozili in spremljanju zasedenosti javnih parkirnih površin. V primeru zasedenosti bomo pričeli uvajati ukrepe upravljanja kot na primer časovno omejevanje parkiranja pred javnimi ustanovami.





AKCIJSKI NAČRT CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Za uspešno uresničevanje CPS je ključen petletni akcijski načrt, ki za nabor ukrepov v naslednjih petih letih (do leta 2026) določa odgovornost za izvedbo, časovni raspored izvedbe in okvirno oceno stroškov. Po letu 2026 je predvidena prenova CPS.

Glede odgovornosti in virov bomo ukrepe CPS izvajali v okviru lastnih proračunskih sredstev, s kandidiranjem na razpise ali pa skupaj z drugimi organizacijami z njihovimi sredstvi. Predvideni pa so tudi ukrepi za katere ne bomo potrebovali finančnih sredstev. V prihodnje se bomo s predvidenimi ukrepi intenzivno prijavljala na razpise Ministrstva za infrastrukturo, razpise za vključitev v evropske projekte in druge vire sofinanciranja (npr. Eko sklad).

Ukrep	Ocena Stroškov	Odgovornost	Izvedba						Opomba
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	
1 Celostno načrtovanje mobilnosti									
1.1 Sprejem, spremljanje in vrednotenje izvajanja CPS	brez	Občina Podlehnik							stroški ca. 3.000 v primeru spremljanja in vrednotenja CPS z zunanjim izvajalcem
1.2 Sodelovanje v kampanji evropski teden mobilnosti	brez	Občina Podlehnik							sofinanciranje MZI do 100%
1.3 Izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih in oza-veščevalnih aktivnosti	2.000 / leto	Občina Podlehnik							vzporedno z načrtovanjem in izvedbo ukrepov prouči-ti možnost sponzorskih / donatorskih sredstev za nagrade
1.4 Celovit pristop pri urejanju prometa	brez	Občina Podlehnik							pogoji in zahteve se opre-delijo v projektnih nalogah naročil
1.5 Povezovanje s sosednjimi občinami na področju prometnega načrtovanja	brez	Občina Podlehnik s sosednjimi občinami							
1.6 Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah	brez	Občina Podlehnik							
2 Več hoje									
2.1 Nadaljevanje vzpostavljanja varnih šolskih poti	50.000 / leto	Občina Podlehnik							sofinanciranje DRSI in MZI
2.2 Urejanje peš povezav (zas-nova in izvedba)	v skladu z izdelano zas-novo	Občina Podlehnik							delno že v predhodni postavki, tudi v sklopu rekonstrukcij cest
2.3 Ureditev javnih površin (zas-nova in izvedba)	100.000	Občina Podlehnik							možno sofinanciranje s sredstvi EU in RS
2.4 Opremljanje peš površin	2.000 / leto	Občina Podlehnik							
2.5 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe	2.000 / leto	Občina Podlehnik							hkrati tudi z rekonstrukci-jami javnih prometnih in drugih javnih površin, možno sofinanciranje s sredstvi EU in RS
3 Sistemska podpora kolesarjenju									
3.1 Izdelava Zasнове peš in kolesarskih povezav v Občini Podlehnik	15.000	Občina Podlehnik							
3.2 Izgradnja kolesarskih pov-ezav	v skladu z izdelano zasno-vo (ca. 25 EUR / m2)	Občina Podlehnik, DRSI							
3.3 Urejanje parkirnih mest za kolesa	2.000 / leto	Občina Podlehnik in posamezne ustanove							
3.4 Nadgradnja in razširitev sistema izposoje koles (avtomatiziran sistem izposoje in združitve s sosednjimi občinami)	fiksni stroški obratovanja: 1.500 / leto, in-vesticija: 2.500 / kolo	Občina Podlehnik							sofinanciranje s sredstvi EU in RS, možno javno-zasebno partnerstvo; sistem izposoje koles prinaša tudi prihodek
3.5 Druge aktivnosti za promo-cijo in spodbujanje kolesarjenja	1.000 / leto	Občina Podlehnik							sofinanciranje s sredstvi EU in RS, vključitev v razne pro-jekte nevladnih organizacij

Ukrep	Ocena Stroškov	Odgovornost	Izvedba						Opomba
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	
4 Prilagodljiv javni potniški promet									
4.1 Uvedba sistema »prevoz na poziv«	5.000	Občina Podlehnik							strošek izdelave koncepta, nadaljnji stroški odvisni od koncepta (npr. nakup vozila)
4.2 Avtobusna postajališča – opremljanje in urejanje dostopov	5.000 / leto	Občina Podlehnik, DRSI							
5 Upravljanje motornega prometa									
5.1 Zmanjšanje tranzitnega tovornega prometa, ki se izogiba AC po regionalni cesti	odvisno od ukrepov: signalizacija, obveščanje uporabnikov	DRSI, DARS, Občina Podlehnik in sosednje občine							
5.2 Ureditev ceste Podlehnik – Zg. Leskovec – vodenje pešcev, ureditev bankin, signalizacija	10.000 / leto								v sklopu rekonstrukcije ceste
5.3 Ureditev krožnega križišča občinske ceste za Gorco in regionalne ceste	100.000								
5.4 Umirjanje prometa v vseh naseljih	5.000 / leto	Občina Podlehnik							odvisno od vrste ukrepa
5.5 Preureditev okolice osnovne šole in vrtca	80.000	Občina Podlehnik in OŠ Podlehnik							
5.6 Ureditev izogibališč, varnostnih ograj, signalizacije in postavitve ogledal	15.000 / leto	Občina Podlehnik							tudi v sklopu rekonstrukcij cest
5.7 Uvedba systemskega urejanja parkirnih površin	brez	Občina Podlehnik							

VIRI IN LITERATURA

Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012

Statistični urad RS, SI-STAT podatkovni portal, maj 2020, dostopen na <http://pxweb.stat.si>.

Spletne strani Agencije RS za okolje – področje podnebje, kazalci okolja

Spletne strani Direkcije RS za infrastrukturo – tema: cestna infrastruktura

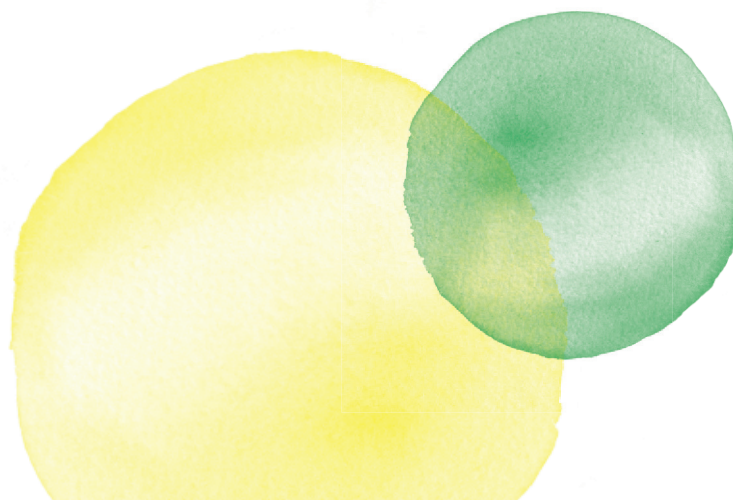
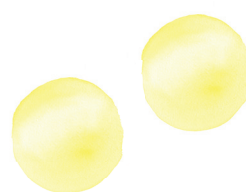
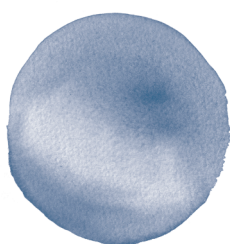
Prostorsko informacijski sistem občin

Spletne strani Javne agencije RS za varnost prometa – baza podatkov o prometnih nesrečah <http://nesrece.avp-rs.si/>

Project for Public Space
<http://www.pps.org/reference/grplacefeat/>

Spletna stran OŠ Videm
<http://zavod.solavidem.si/?s=%C5%A1olski+prevoz>

Gabrovec M., Bole D., 2006: Dostopnost do avtobusnih postajališča Geografski vestnik 78-2



KOLOFON

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE PODLEHNIK

Založnik:
Občina Podlehnik
oktober 2021

Izdelava:
ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o.

Avtorji:
Mateja Kukovec, Andreja Kuzmanič, Gašper Žemva, Katja Kerkez

Fotografije:
Mateja Kukovec, Gašper Žemva

Oblikovanje in prelom:
Mirjam Luketič

Tisk:
Demago

Naklada:
25 izvodov

