



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KIDRIČEVO

Gradivo za potrditev strategije na Občinskem svetu Občine Kidričevo

Celje, december 2020





Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KIDRIČEVO

Gradivo za potrditev strategije na Občinskem svetu Občine Kidričevo

Naročnik: Občina Kidričevo

Vodja projekta: Darja Topolšek

Člani projektne skupine: Tina Cvahte Ojsteršek, Marjan Sternad, Uroš Kramar

Celje, december 2020



Kazalo vsebine

UVOD	5
KLJUČNI IZZIVI.....	9
Prometno omrežje	9
Osebna mobilnost	14
Prometna varnost.....	17
Zadovoljstvo občanov s stanjem prometnega sistema v občini	19
KAKO SE NAJ PROMETNI SISTEM OBČINE KIDRIČEVO RAZVIJA V PRIHODNJE?.....	25
VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI.....	29
STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI.....	30
KOLESARJENJE	32
HOJA	35
JAVNI POTNIŠKI PROMET	38
TRAJNOSTNO UPRAVLJANJE MOBILNOSTI.....	41
MOTORIZIRAN CESTNI PROMET.....	44
VIRI	47

Kazalo slik

Slika 1: Logotip Celostne prometne strategije Občine Kidričevo	4
Slika 2: Proces izdelave in implementacije Celostne prometne strategije	7
Slika 3: Prometno omrežje občine in zaselki	9
Slika 4: Lokacije števnih mest v širšem območju občine Kidričevo.....	10
Slika 5: PLDP za leto 2018 – Šikole 3	11
Slika 6: PLDP za leto 2018 – Lovrenc	11
Slika 7: PLDP za leto 2018 – Kidričevo.....	12
Slika 8: PLDP za leto 2018 – Šikole 2	13
Slika 9: PLDP za leto 2018 – Njiverce	13
Slika 10: Porast števila osebnih avtomobilov v občini Kidričevo	15
Slika 11: Modal split v občini Kidričevo	16
Slika 12: Prostorska porazdelitev prometnih nesreč v letih 2018 in 2019.....	18
Slika 13: Prometne nesreče s težjim izidom (hude telesne poškodbe in smrti) v zadnjih 5 letih (2014 – 2019)	19
Slika 14: Zadovoljstvo ključnih deležnikov s prometno situacijo v občini.....	20
Slika 15: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov središču naselja Apače.....	21
Slika 16: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v naselju Apače.....	21
Slika 17: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov središču naselja Kidričevo.....	22
Slika 18: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v naselju Kidričevo.....	22
Slika 19: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov središču naselja Lovrenc na Dravskem polju	23
Slika 20: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v naselju Lovrenc na Dravskem polju	24
Slika 21: Pomembnost področij z vidika prometnega urejanja-uteži	26

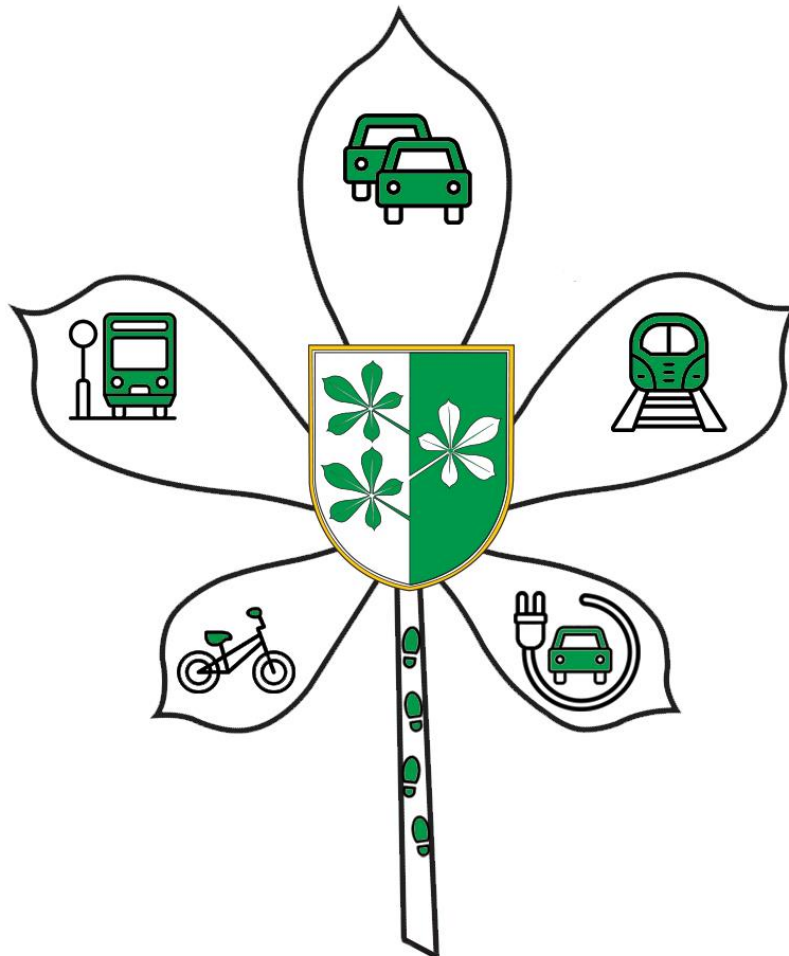
Kazalo tabel

Tabela 1: Število odpravljenih potnikov po železnici na postajah v občini Kidričevo med leti 2015 in 2019.....	17
Tabela 2: PSPN analiza prometnega sistema v občini Kidričevo.....	26
Tabela 3: Akcijski načrt za področje kolesarjenja.....	34
Tabela 4: Akcijski načrt za področje hoje.....	37
Tabela 5: Akcijski načrt za področje javnega potniškega prometa.....	40
Tabela 6: Akcijski načrt za področje trajnostnega upravljanja mobilnosti.....	43
Tabela 7: Akcijski načrt za področje motoriziranega cestnega prometa.....	46

OPOMBA:

V tem dokumentu je predstavljen vsebinski del Celostne prometne strategije Občine Kidričevo (v nadaljevanju CPS OK). Dokument je namenjen obravnavi in sprejemu CPS OK na seji Občinskega sveta Občine Kidričevo. Eden izmed končnih rezultatov izdelave CPS OK, ki bo pripravljen po sprejemu CPS OK na Občinskem svetu, pa bo tudi končna publikacija CPS OK, ki bo obstoječi dokument nadgradila s slikovnim materialom ter ustreznimi oblikovnimi rešitvami, vsebinsko pa ga ne bo spreminjala. Namen končne publikacije je predvsem približati prometno strategijo vsem občanom, zato bo tudi v elektronski obliki objavljena na spletni strani Občine.

Slika 1: Logotip Celostne prometne strategije Občine Kidričevo



UVOD

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.

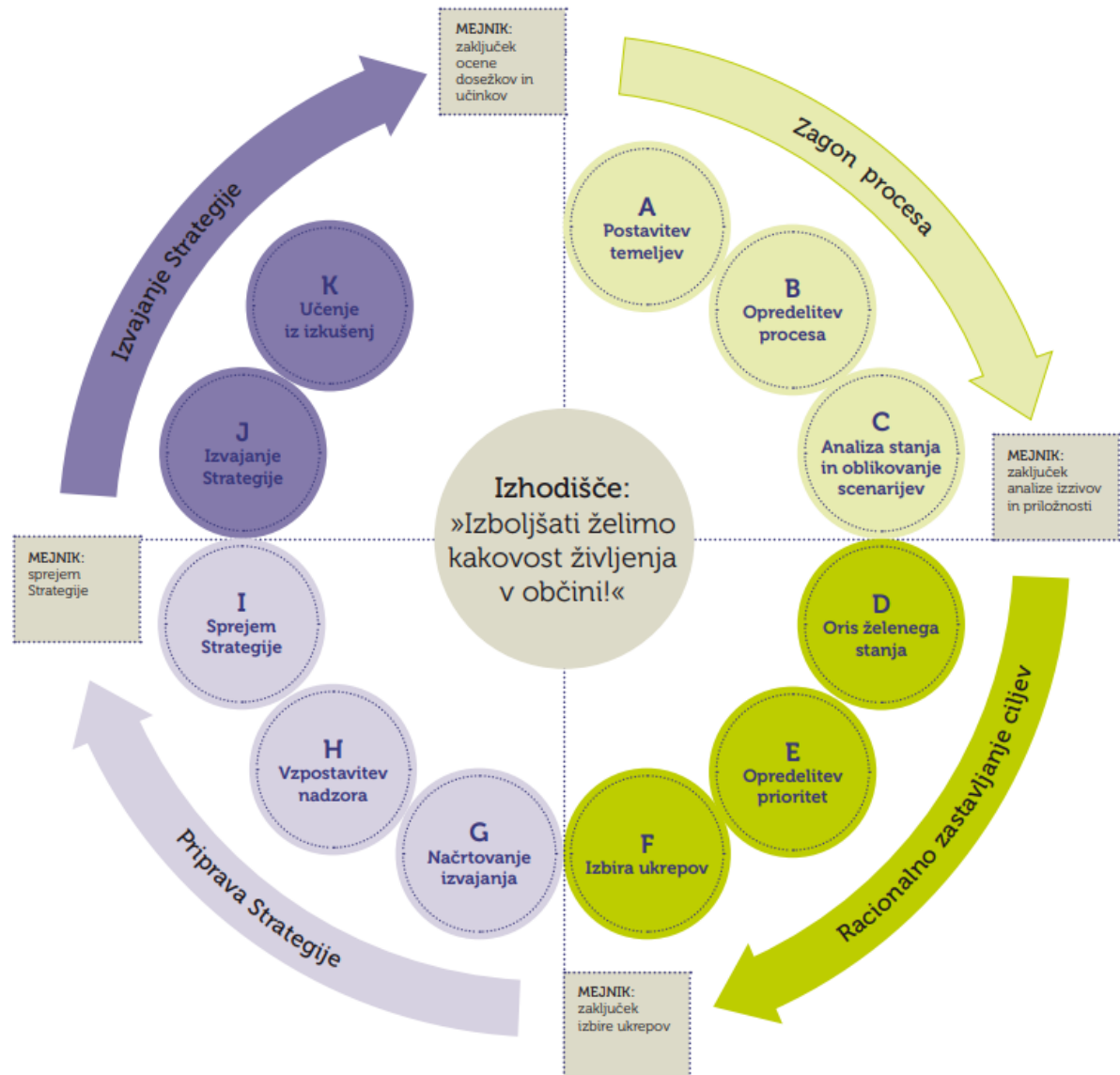
Trajnostna mobilnost pomeni zagotavljanje učinkovite in enakopravne mobilnosti oziroma sposobnosti za opravljanje vsakodnevnih potovanj za vse (v službo, po opravkih) ob minimizaciji nezaželenih stranskih učinkov. Ukrepi prometne politike morajo zagotoviti, da je potreba vsakogar po premikanju zadovoljena, 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 [MIP RS], b. d.).

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.

Celoten proces izdelave Celostne prometne strategije Občine Kidričevo [CPS OK] je sledil fazam in postopkom, kot so opisani v dokumentu *Trajnostna mobilnost za uspešno*

prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije (Urbanistični inštitut RS, 2012), kot je prikazan na sledeči sliki. Proces izdelave Celostne prometne strategije je strukturiran in razdeljen v več faz in podfaz. Prične se 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. Po uvodnih aktivnostih se prične izdelava načrtov za prihodnost, saj naslednja faza predstavlja oris zelenega stanja, kjer se oblikuje vizija trajnostnega prometnega sistema v občini ter se uskladijo pričakovanja 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. Z zaključkom te faze je ogrodje celostne prometne strategije postavljeno, sledijo izvedbeni načrti. 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 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. 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 spodnji sliki.

Slika 2: Proces izdelave in implementacije Celostne prometne strategije



Vir: Urbanistični inštitut RS, 2012

Celostne prometne strategije 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 boljše učinkovitost prometnega sistema ter stroškovno učinkovitost. Hkrati sprejeta CPS pomeni predispozicijo za

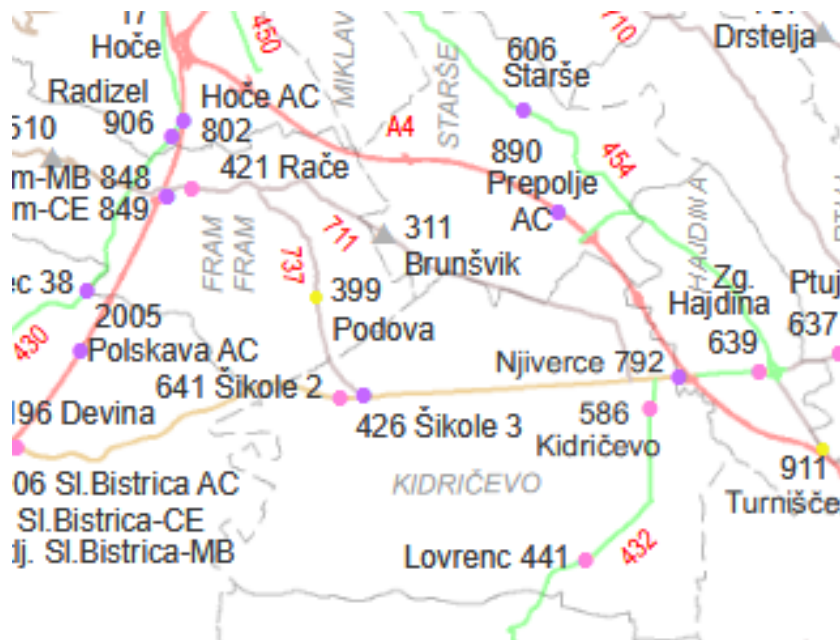
pridobivanje sofinancerskih sredstev na različnih razpisih na regionalni, državni in evropski ravni.

Izdelava celostne prometne strategije občine je obsežen podvig. 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 oblikovanju Celostne prometne strategije. Le-ta je bila dokončno sprejeta s strani Občinskega sveta Občine Kidričevo na seji XXXXXXXX (opomba: ta podatek bo dopolnjen po potrditvi na OS OK).

Po občini deloma poteka tudi avtocesta, predvsem pa pomembno vlogo v prometni situaciji občine predstavlja promet na osi Ptuj – Maribor – Slovenska Bistrica. 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 skrbela za primerno mobilnost blaga in ljudi, brez da promet prekomerno škoduje ljudem in okolju.

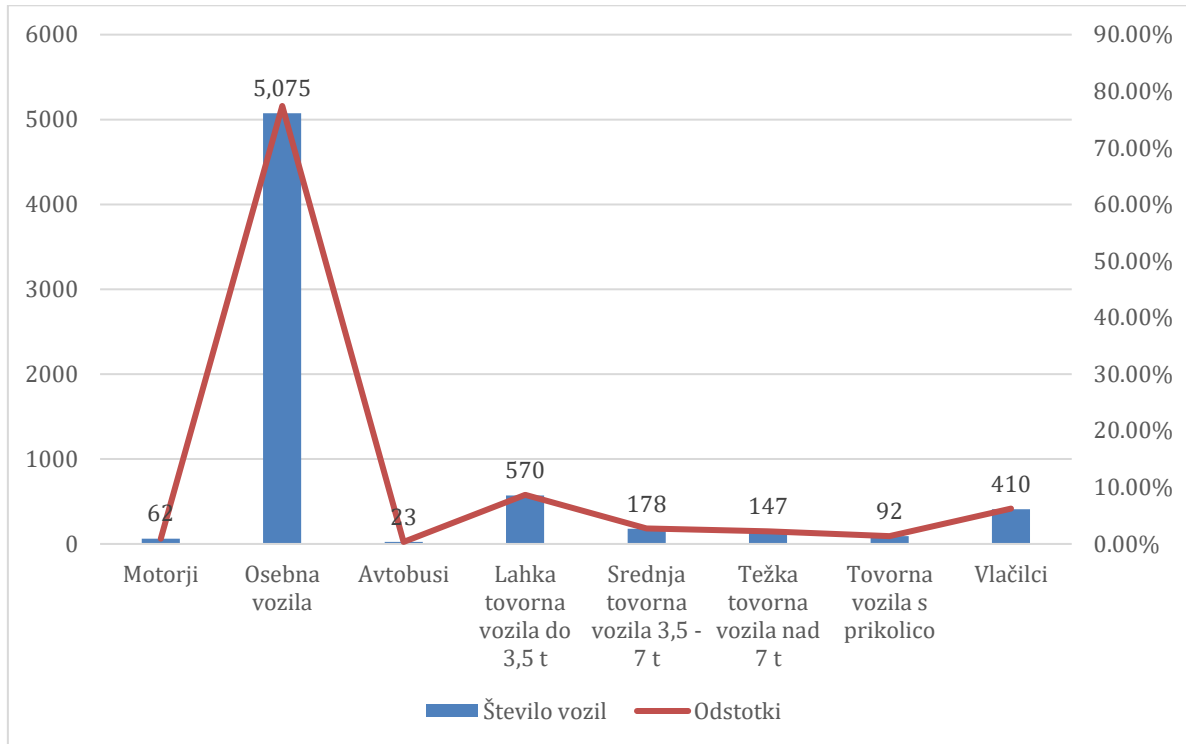
Podrobnejši podatki o povprečnem letnem dnevem prometu [PLDP] ter strukturi prometa v letu 2018 so prikazani po posameznih števnih mestih na spodnjih slikah.

Slika 4: Lokacije števnih mest v širšem območju občine Kidričevo

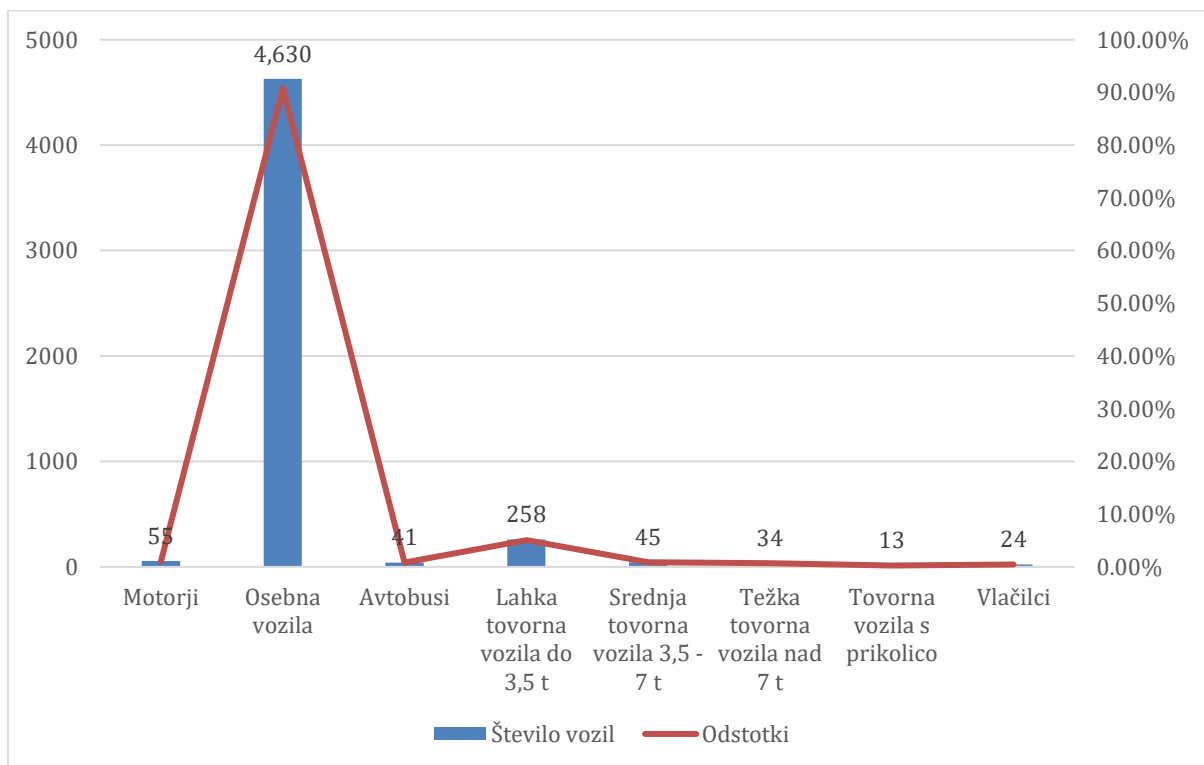


Vir: Prometno-informacijski center za državne ceste, b. d.

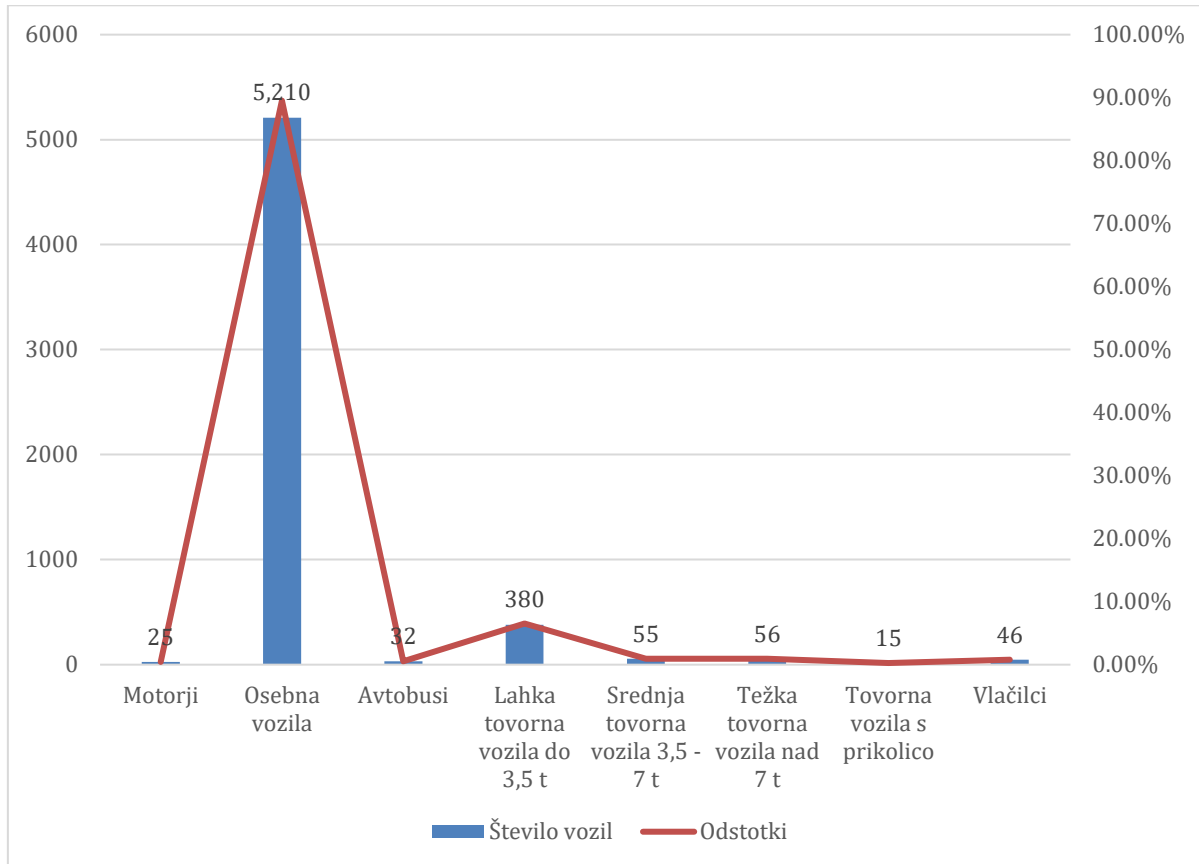
Slika 5: PLDP za leto 2018 – Šikole 3



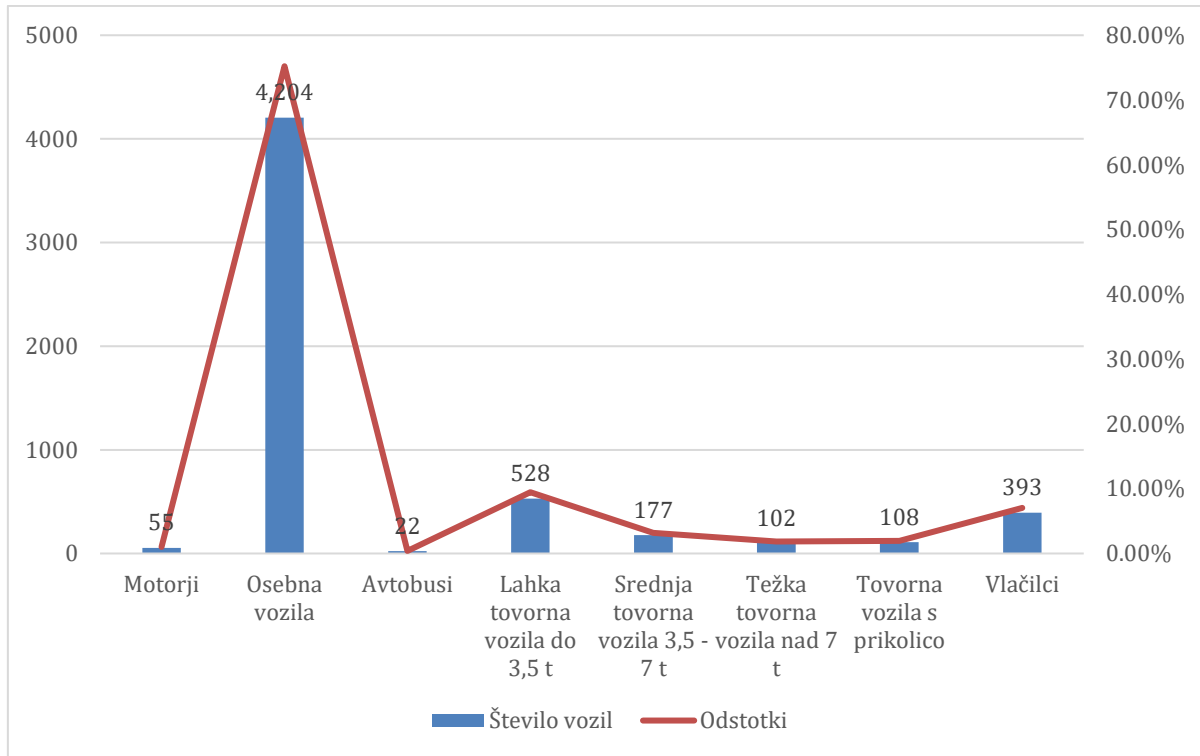
Slika 6: PLDP za leto 2018 – Lovrenc



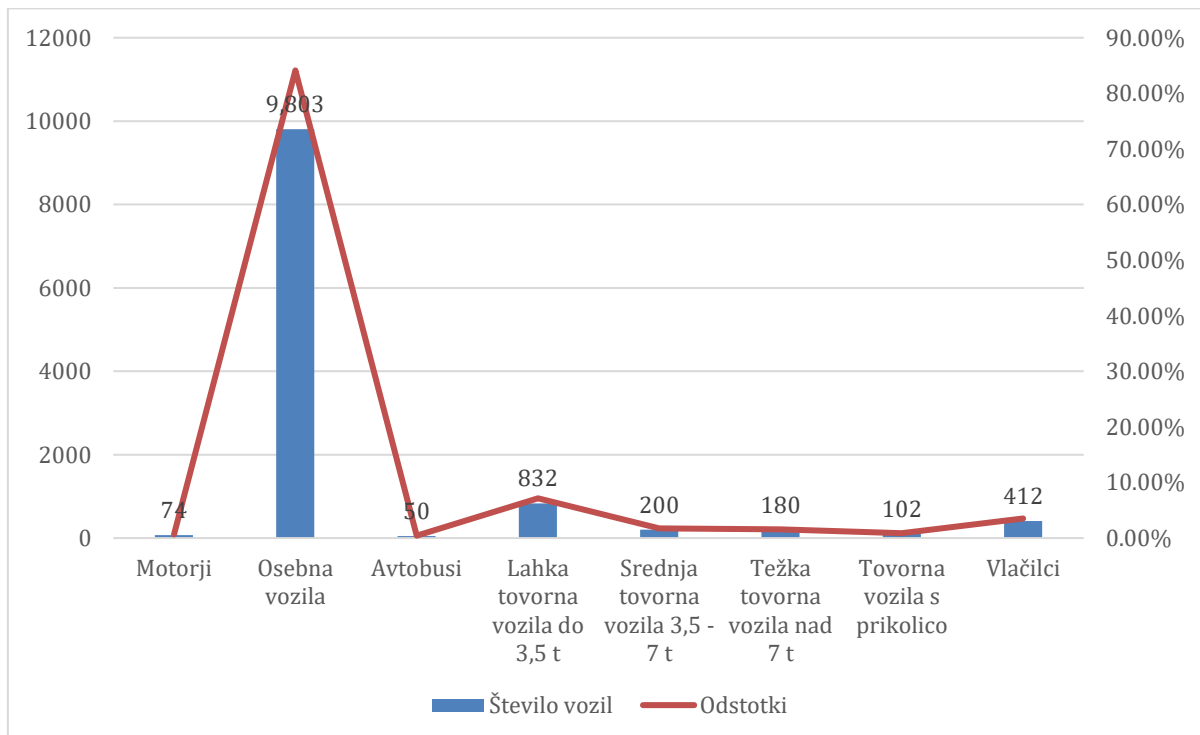
Slika 7: PLDP za leto 2018 – Kidričevo



Slika 8: PLDP za leto 2018 – Šikole 2



Slika 9: PLDP za leto 2018 – Njiverce



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.

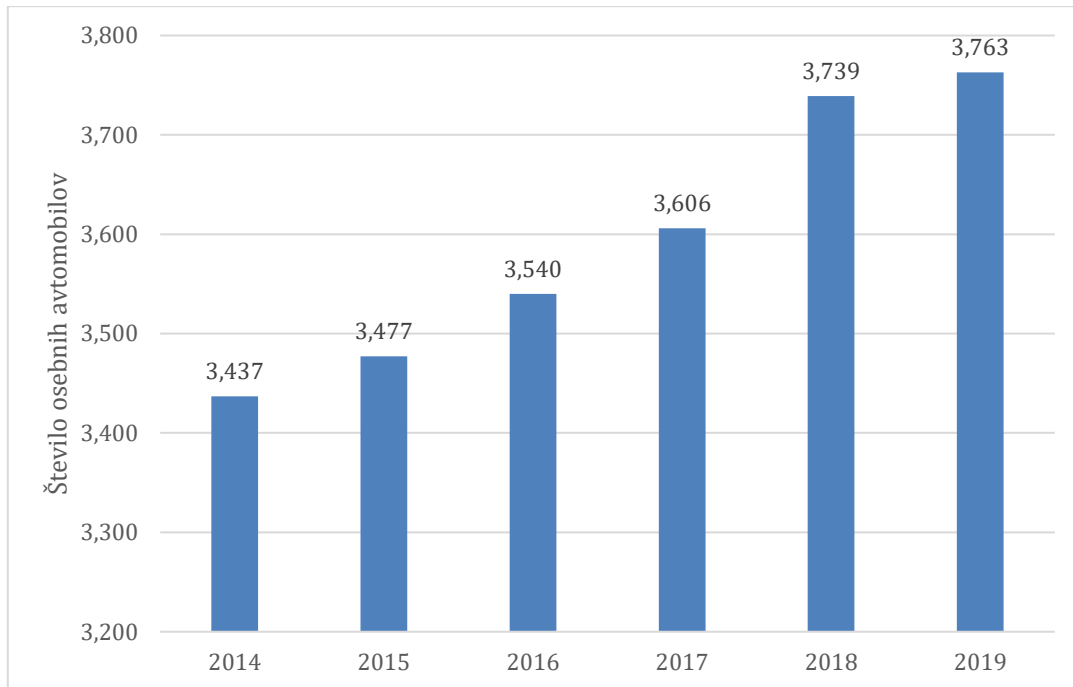
Osebna mobilnost

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. Dnevne migracije v smeri večjih regijskih središč, predvsem Maribora in Ptuja, torej predstavljajo enega ključnih izzivov prometnega sistema občine.

Tako kot v celotni Sloveniji tudi v občini Kidričevo osebna mobilnost temelji na osebnem avtomobilu. Lastništvo osebnih vozil se tudi med občani Kidričevega povečuje, v letu

2019 je bilo v občini 9,5 % avtomobilov več kot v letu 2014, kar je razvidno tudi iz spodnje slike.

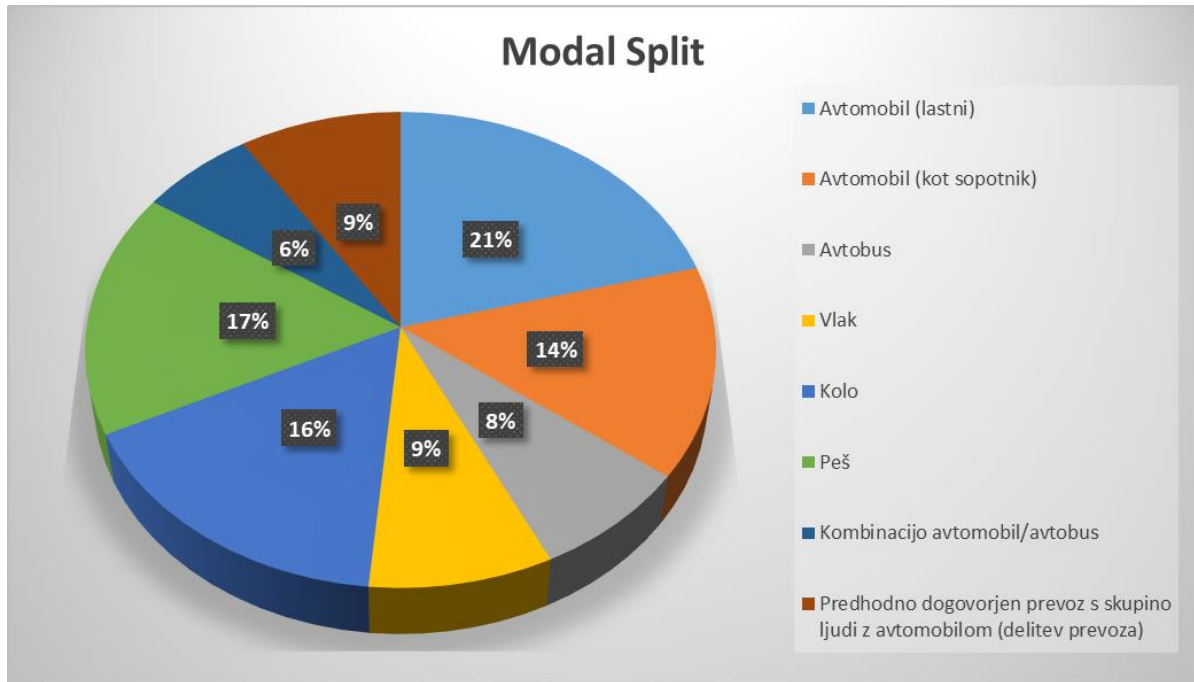
Slika 10: Porast števila osebnih avtomobilov v občini Kidričevo



Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2020

Na podlagi ankete med občani smo identificirali tudi t.i. modal split oziroma razdelitev rabe posameznih modalitet prevoza, ki je značilen za prebivalce v občini Kidričevo.

Slika 11: Modal split v občini Kidričevo



Glede na odgovore anketirancev lahko zaključimo, da je najpogostejša uporaba avtomobila (lastni) (21 %), hoja (17 %) in kolo (16 %), najmanj pa uporabljajo kombinacijo avtomobil/avtobus.

Javni 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 za odpravo potnikov: Šikole, Cirkovce, Strnišče in Kidričevo. Tabela prikazuje odpravljene potnike v zadnjih petih letih.

Tabela 1: Število odpravljenih potnikov po železnici na postajah v občini Kidričevo med leti 2015 in 2019

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

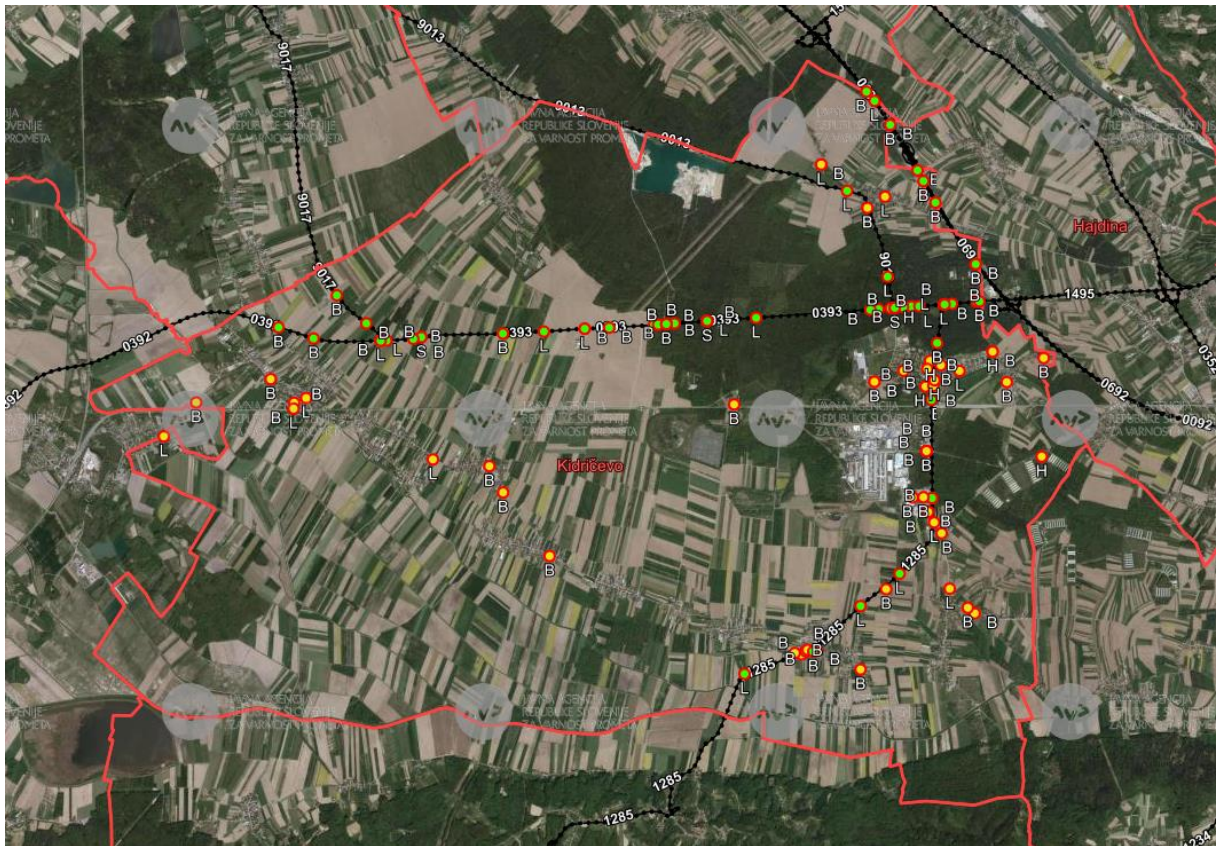
Vir: SŽ-Potniški promet, 2020

Prometna varnost

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 udeleženi, H hudo telesno poškodbo, S pa smrt udeleženega.

Slika 12: Prostorska porazdelitev prometnih nesreč v letih 2018 in 2019

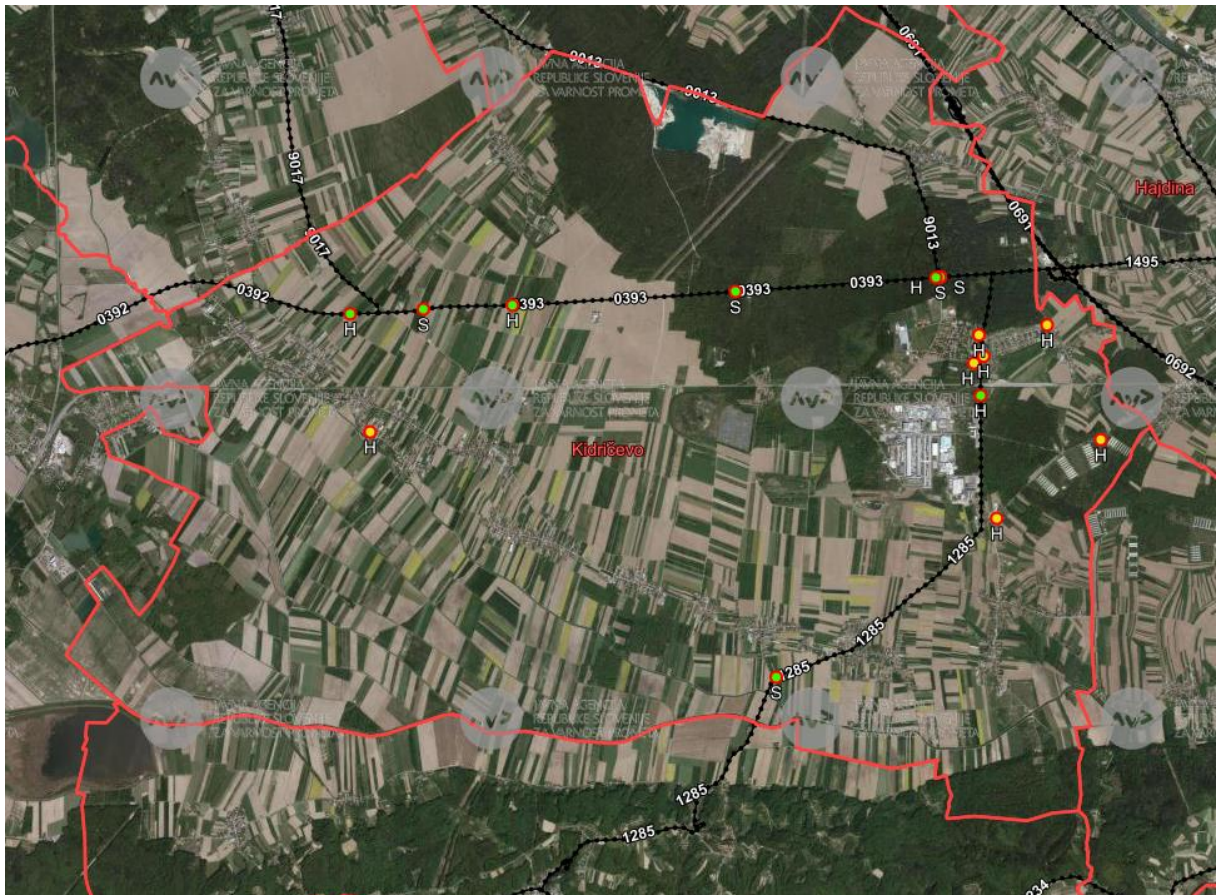


Legenda: B-BREZ POŠKODBE; H-HUDA TELESNA POŠKODBA; L-LAŽJA TELESNA POŠKODBA; S-SMRT; U-BREZ POŠKODBE

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



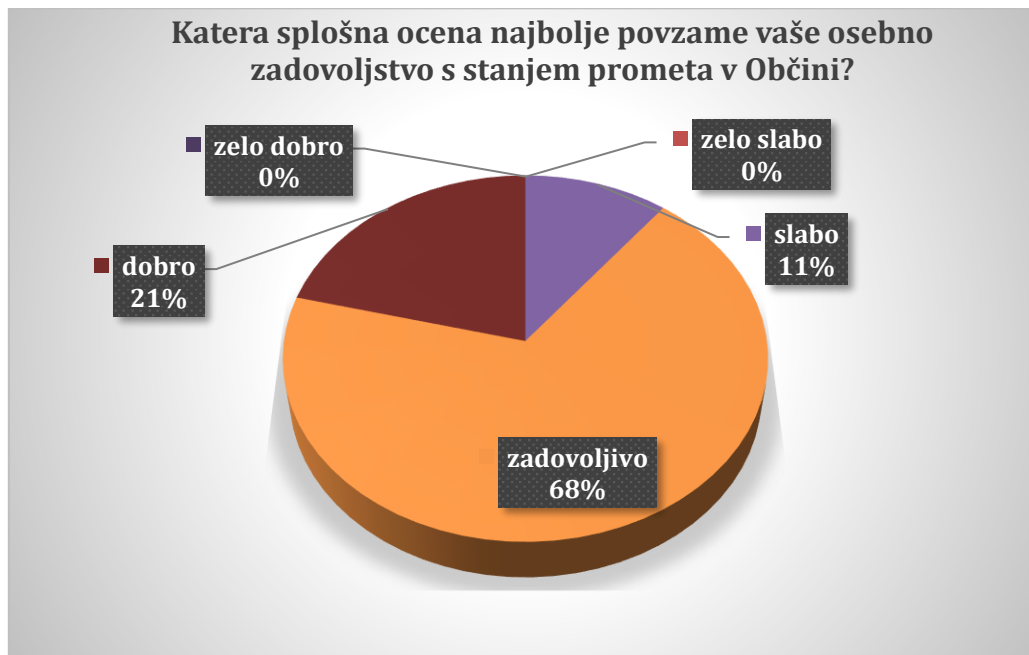
Legenda: H-HUDA TELESNA POŠKODBA; S-SMRT

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

Zadovoljstvo občanov s stanjem prometnega sistema v občini

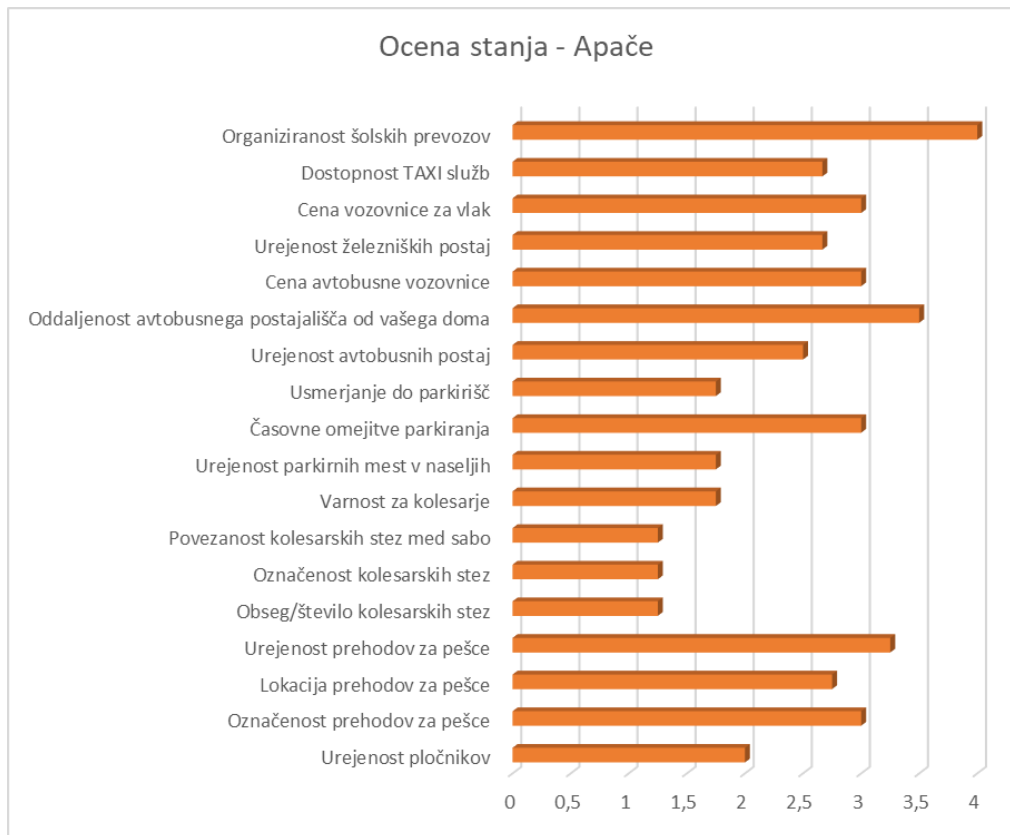
Pomembno vlogo pri snovanju CPS OK so imeli občani sami, tako prek javnih razprav kot prek anket. Posebno vlogo so imeli tudi predstavniki pomembnejših akterjev v občini in širše, ki so bili vključeni v širšo delovno skupino za pripravo CPS OK. Zadovoljstvo ključnih deležnikov s stanjem prometa v občini kaže na splošno zadovoljivo stanje s prostorom za izboljšave.

Slika 14: Zadovoljstvo ključnih deležnikov s prometno situacijo v občini

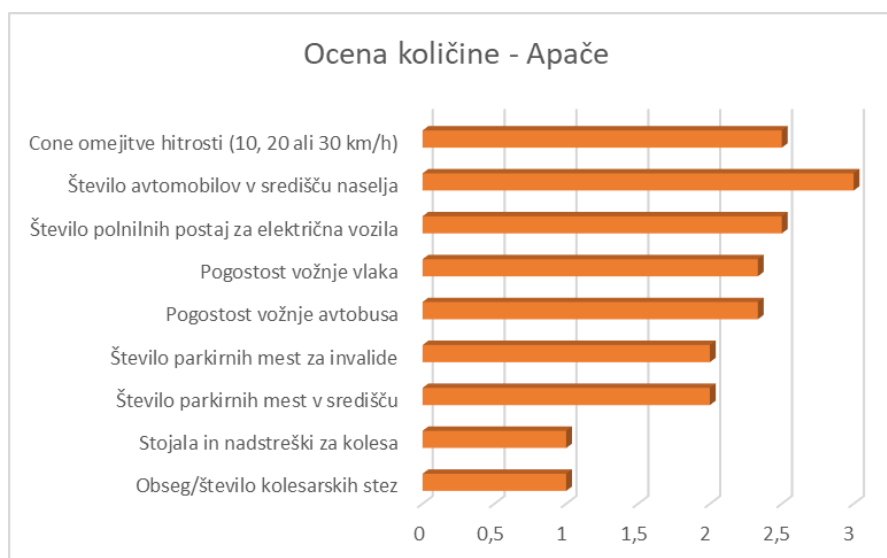


Da bi dobili večji pregled nad trenutnim stanjem raznih storitvenih in infrastrukturnih elementov prometnega sistema v občini Kidričevo, smo izvedli več ogledov stanja na terenu, hkrati pa smo za mnenje povprašali prebivalce. Za večja naselja v občini, torej Apače, Kidričevo in Lovrenc na Dravskem polju,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

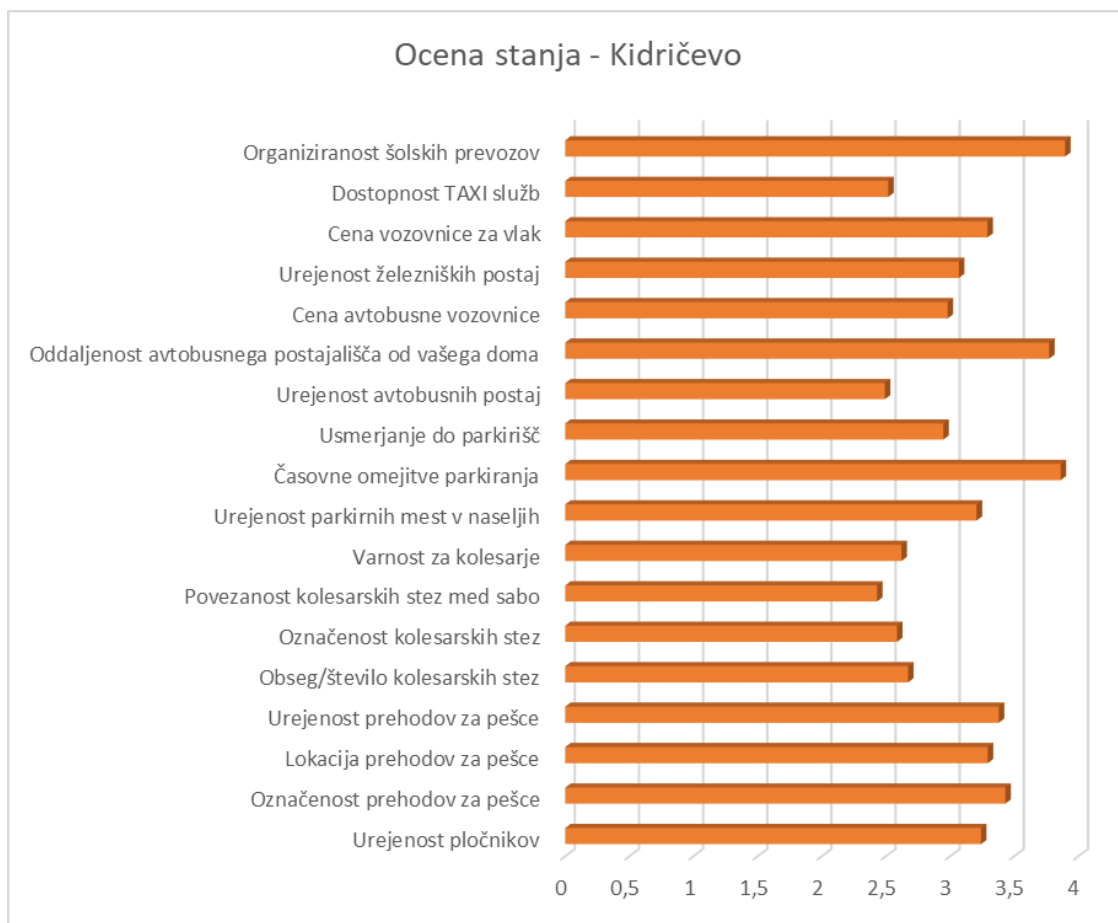
Slika 15: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov središču naselja Apače



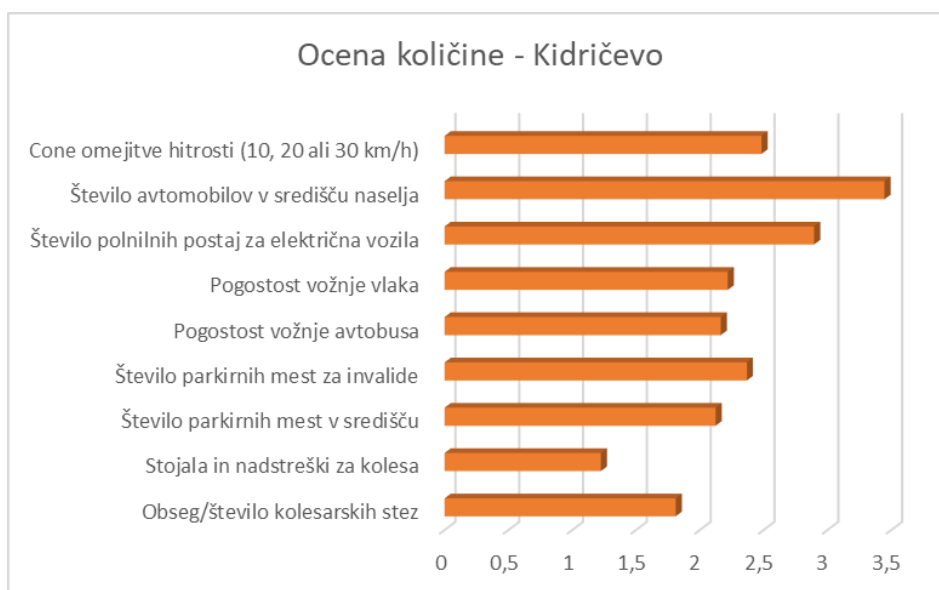
Slika 16: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v naselju Apače



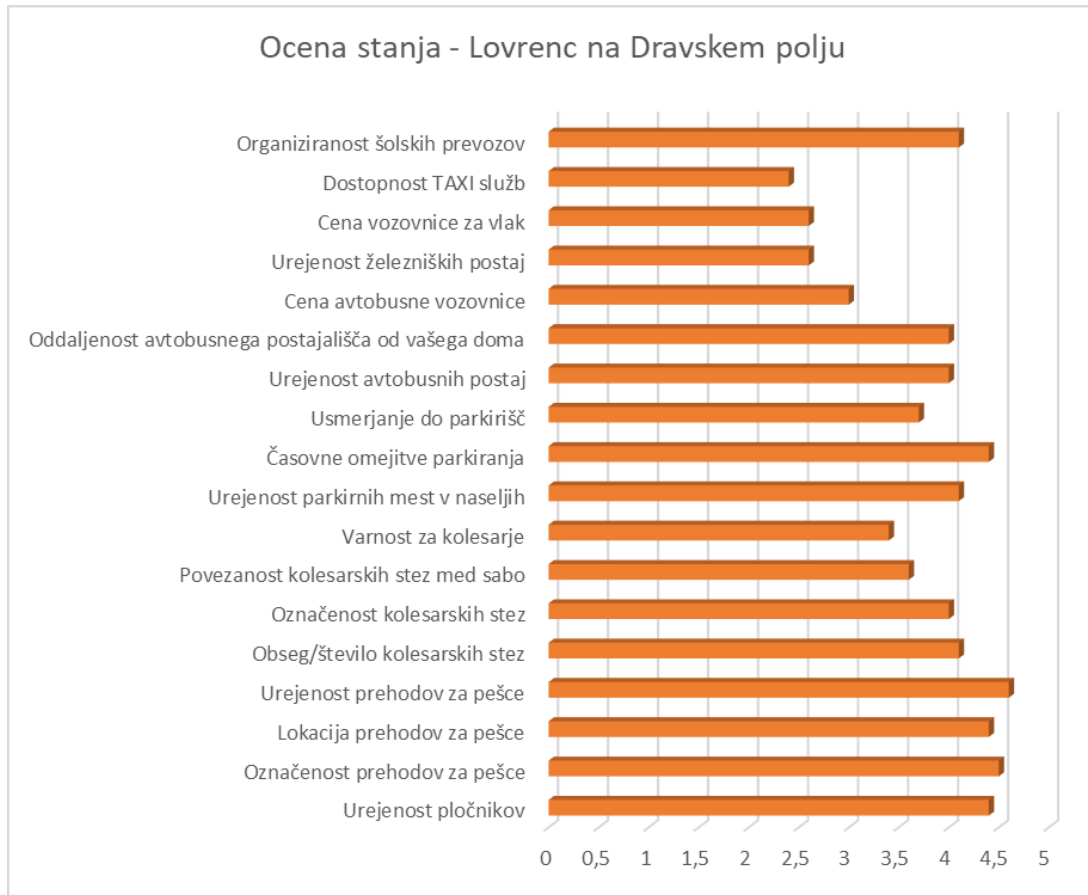
Slika 17: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov središču naselja Kidričevo



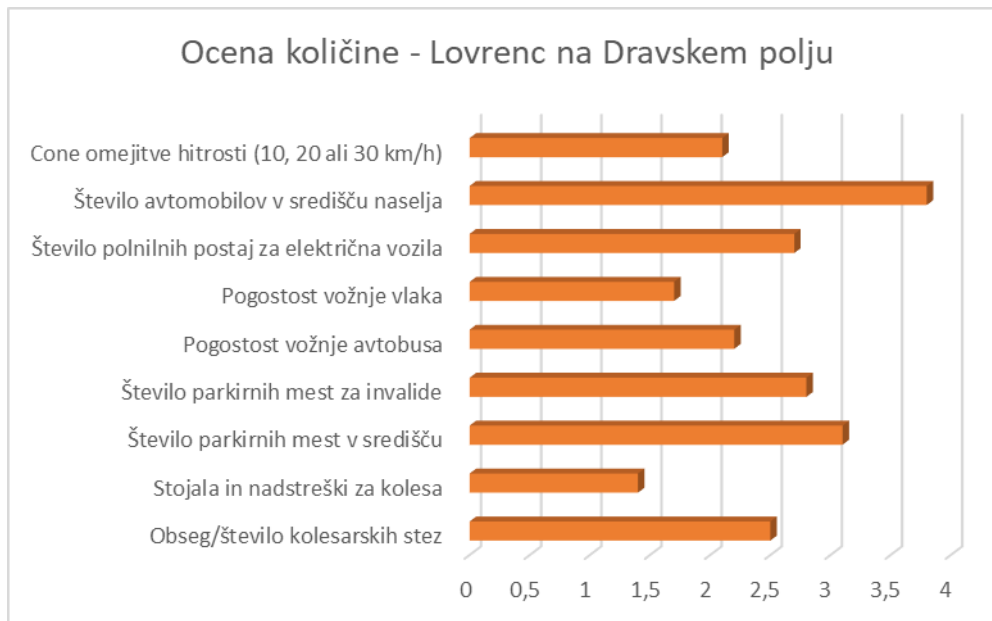
Slika 18: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v naselju Kidričevo



Slika 19: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov središču
naselja Lovrenc na Dravskem polju



Slika 20: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v naselju Lovrenc na Dravskem polju

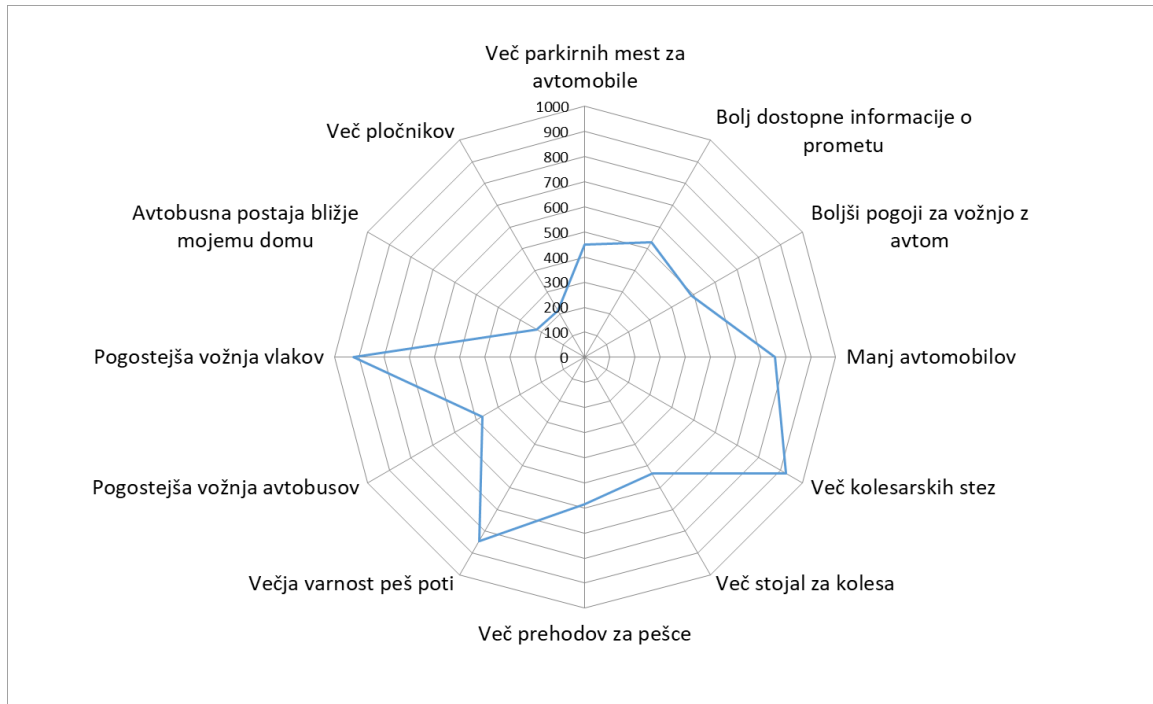


KAKO SE NAJ PROMETNI SISTEM OBČINE KIDRIČEVO RAZVIJA V PRIHODNJE?

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 so 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.

Priložnosti, ki bodo vodilo izvajanja Celostne prometne strategije Občine Kidričevo, so bile konkretizirane v sodelovanju s ključnimi javnostmi. Kot najpomembnejše so ocenili več kolesarskih stez in pogostejšo vožnjo vlakov, kot najmanj pomembno pa so ocenili področji avtobusnih postaj in več pločnikov.

Slika 21: Pomembnost področij z vidika prometnega urejanja-uteži



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.

Tabela 2: PSPN analiza prometnega sistema v občini Kidričevo

PREDNOSTI	SLABOSTI
<ol style="list-style-type: none"> Planirane in delno že urejene kolesarske povezave med naselji in z drugimi občinami Pločniki, kjer so ozke ceste, in urejenost pločnikov na določenih odsekih Delno urejena krajevna središča 	<ol style="list-style-type: none"> Neurejena križišča med lokalnimi cestami in regionalno cesto Ptuj – Sl. Bistrica Prevelike hitrosti in nezadostno umirjanje prometa kot posledica gradnje novih cest Oznake pešpoti Premalo kolesarskih in pešpoti

<p>4. Primeri urejanja umirjanja prometa (otoki)</p> <p>5. Dovolj parkirnih mest</p> <p>6. Dobra prometna povezava do centrov, tekoč promet in planirana izgradnja obvoznice</p>	<p>5. Slabe povezave JPP</p>
<p>PRILOŽNOSTI</p>	<p>NEVARNOSTI</p>
<p>1. Izgradnja kolesarskih stez in dobre možnosti razvoja kolesarjenja</p> <p>2. Izgradnja in ureditev varnih pešpoti skupaj s talnimi označbami</p> <p>3. Promocija pešačenja in kolesarjenja</p> <p>4. Izgradnja ovir za umirjanje prometa</p> <p>5. Ureditev obvoznice</p> <p>6. Ureditev parkirišč za tovorna vozila in ureditev industrijske cone</p>	<p>1. Izguba EU sredstev zaradi nepridobitev zemljišč za kolesarske steze</p> <p>2. Zaradi širitve cest prevelike hitrosti</p> <p>3. Pomanjkanje finančnih sredstev</p> <p>4. Neodobravanje prebivalcev</p> <p>5. Težko spreminjanje potovalnih navad</p>

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

1. vlaganja v kolesarsko infrastrukturo;
2. vlaganja v infrastrukturo za pešce;
3. vlaganja v prometno signalizacijo in označevanje (prometni znaki, talne označbe, prikazovalniki hitrosti);

4. vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (ceste);
5. vlaganja v infrastrukturo za javni potniški promet (avtobus, železnice);
6. vlaganja v infrastrukturo za trajnostna vozila.

Za področje mehkih ukrepov pa:

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

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 zeleno stanje. Končna vizija Celostne prometne strategije Občine Kidričevo se glasi:

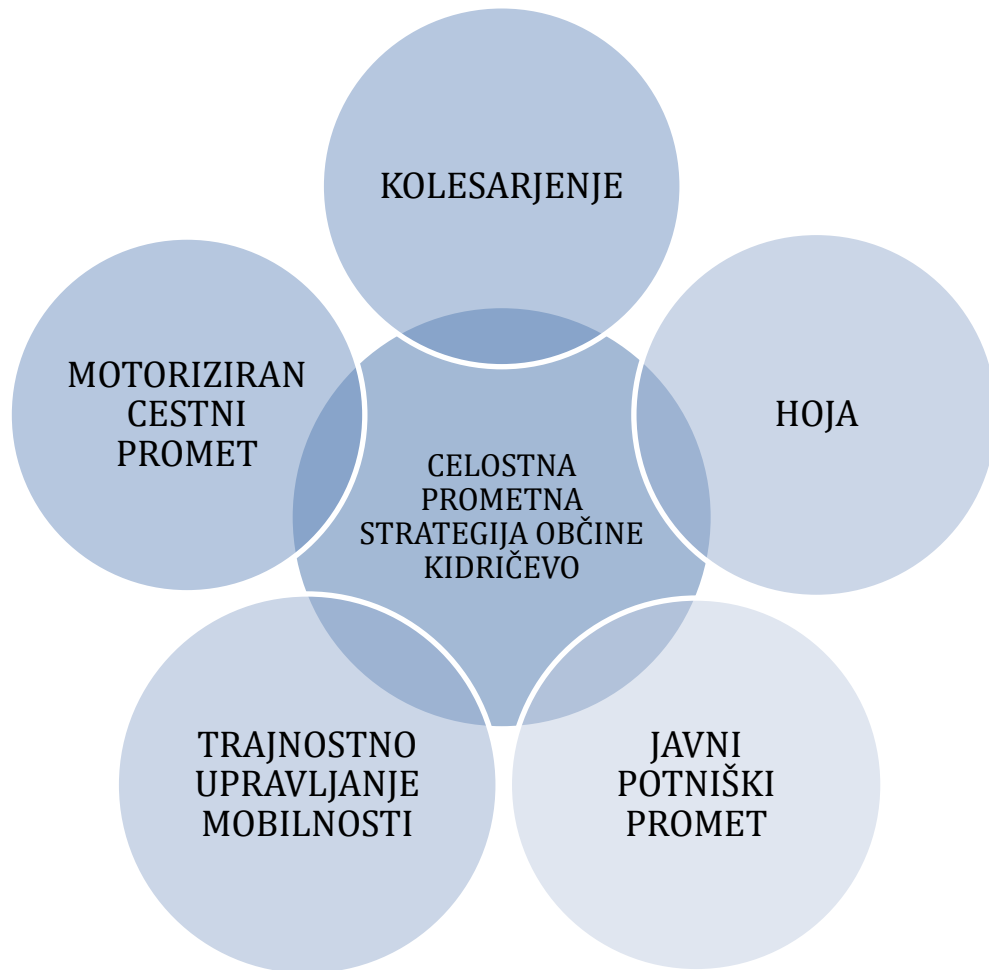
»Občina Kidričevo je reprezentativna občina za trajnostno mobilnost, tako po številu polnilnic za električna vozila kot omogočanju brezplačne uporabe in preizkušanja e-koles, e-skuterja in e-avtomobila. S projekti trajnostne mobilnosti zagotavljamo povezanost in enakopravno mobilnost občanov znotraj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

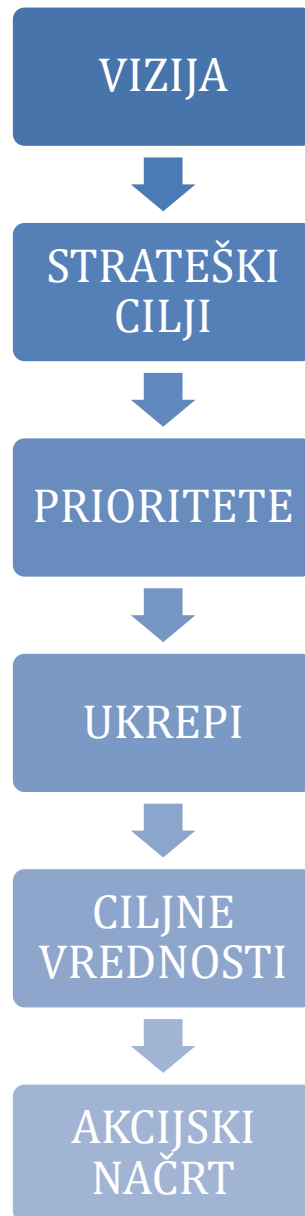
STEBRI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Urejanje trajnostnega prometa v občini Kidričevo bo temeljilo na petih stebrih trajnostne mobilnosti.



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 specifiko občine. 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 realnost uresničitve strateških ciljev v procesu izvajanja CPS OK. Vsaka ciljna vrednost hkrati predstavlja merljiv kazalnik uspešnosti izvajanja CPS OK, kjer doseganje posamezne ciljne vrednosti v zastavljenem časovnem obdobju predstavlja uspešno uresničenje ciljev oziroma prioritet po posameznem področju trajnostne mobilnosti.



KOLESARJENJE

Kolesarjenje nudi najboljše razmerje med vloženo energijo ter opravljeno razdaljo potovanja. 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 prioritetai 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.

Tabela 3: Akcijski načrt za področje kolesarjenja

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	681.450	1.595.724	0	0	0
		2.672.862	Občina	812.862	1.860.000	0	0	0
Izgradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Poljčane.	Visoka	1.943.000	Ministrstvo	0	0	0	971.500	971.500
		2.280.000	Občina	20.000	0	0	1.130.000	1.130.000
Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.	Manjša	11.500	Občina	0	2.500	3.000	3.000	3.000
Proučitev možnosti uvedbe sistema izposoje koles s sosednjimi občinami s pilotno izvedbo.	Srednja	8.000	Občina	0	1.000	2.000	2.000	3.000

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 prioritetami 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, predvidenih s strategijo.

Tabela 4: Akcijski načrt za področje hoje

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	22.500	33.750	37.500	33.000	30.750
Ureditev prehodov za pešce na glavni cesti G1 - 2 Slovenska Bistrica - Hajdina (Kungota, Starošince), pri OŠ, javnih objektih (pokopališče itd.)	Srednja	60.000	Ministrstvo	0	20.000	20.000	20.000	0
		20.000	Občina	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
Postavitev urbane opreme (košev za smeti in pasje odpadke, klopi...) v vaških središčih.	Manjša	5.000	Občina	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000

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 prog 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.

Tabela 5: Akcijski načrt za področje javnega potniškega prometa

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	0	0	0	0	0
Ureditev avtobusnih postajališč v naseljih.	Srednja	15.000	Občina	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Širjenje sistema prevozov na klic.	Manjša	2.000	Občina	0	500	500	500	500
Vzpostavitev prestopnih točk med kolesarjenjem in železniškimi povezavami.	Manjša	30.000	Ministrstvo	0	15.000	15.000	0	0
		6.000	Občina	0	3.000	3.000	0	0

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.

Tabela 6: Akcijski načrt za področje trajnostnega upravljanja mobilnosti

AKTIVNOST	ZAHTEVNOST	OCENJEN STROŠEK	VIRI FINANCIRANJA OZ. ODGOVORNOST	2021	2022	2023	2024	2025
Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.	Manjša	2.500	Občina	500	500	500	500	500
Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.	Manjša	1.500	Občina	300	300	300	300	300
Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini preko občinskega glasila, spletnih medijev in družbenih omrežij.	Manjša	0	Občina	0	0	0	0	0
Nakup enega električnega vozila.	Srednja	25.000	Ministrstvo Ekosklad Občina	0	0	25.000	0	0
Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije na spletnih straneh Občine.	Manjša	200	Občina	200	0	0	0	0
Prijava ali izvedba skupnega projekta s sosednimi občinami s področja trajnostne mobilnosti.	Srednja	4.000	Občina	800	800	800	800	800

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 prioritetaми 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.

Tabela 7: Akcijski načrt za področje motoriziranega cestnega prometa

AKTIVNOST	ZAHTEVNOST	OCENJEN STROŠEK	VIRI FINANCIRANJA OZ. ODGOVORNOST	2021	2022	2023	2024	2025
Izgradnja obvoznice Kidričevo.	Visoka	8.895.000	Ministrstvo	5.400.000	3.495.000	0	0	0
		105.000	Občina	5.000	100.000	0	0	0
Ureditev nevarnih križišč na cesti glavni cesti Slovenska Bistrica – Hajdina.	Visoka	2.000.000	Ministrstvo	0	1.000.000	1.000.000	0	0
		100.000	Občina	0	50.000	50.000	0	0
Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa (Apače, Stražgonjca, Mihovce, Kungota).	Srednja	25.000	Občina	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.	Srednja	1.680.782	Občina	360.782	330.000	330.000	330.000	330.000
Ureditev parkirišča za avtodome pri turističnih točkah.	Manjša	62.000	Občina Turistični ponudniki	2.000	15.000	15.000	15.000	15.000

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.