



Številka: 032-0001/2022

Datum: 24. 3. 2022

**23. SEJA OBČINSKEGA SVETA OBČINE SLOVENSKE KONJICE,
dne 31. 3. 2022**

ZADEVA:	GRADIVO ZA 5. TOČKO SEJE OBČINSKEGA SVETA OBČINE SLOVENSKE KONJICE
NASLOV:	ZASNOVA OMREŽJA KOLESARSKIH IN PEŠ POVEZAV NA OBMOČJU OBČINE SLOVENSKE KONJICE
PREDLAGATELJ:	ŽUPAN
PРАВNA PODLAGA:	- 16. člen Statuta Občine Slovenske Konjice (Uradni list RS, št. 87/15, 12/16 – popravek in 69/17)
NAMEN:	Sprejem zasnove
STALIŠČE PRISTOJNE KOMISIJE IN ODBOROV:	<p>Odbor za komunalno infrastrukturo, okolje in prostor je obravnaval predlog Zasnovo omrežja kolesarskih in peš povezav na območju občine Slovenske Konjice ter jo potrjuje ob upoštevanju pripomb v razpravi glede na varnost udeležencev pri operativnem izvajanju in jo predlaga v sprejem Občinskemu svetu.</p> <p>Svet za varnost cestnega prometa potrjuje Zasnovo omrežja kolesarskih in peš povezav na območju Občine Slovenske Konjice, ki jo je pripravil ZUM, pri čemer je potrebno v nadaljnji obdelavi upoštevati predloge, ki so bili podani v razpravi.</p>
POROČEVALKA:	Mihi Kurnik
PREDLOG SKLEPA:	Predlagam, da Občinski svet sprejme zasnovo omrežja kolesarskih in peš povezav v občini Slovenske Konjice.

Župan
Občine Slovenske Konjice
Darko Ratajč, univ. dipl. ekon.

Priloga:

- zasnove omrežja kolesarskih in peš povezav



PREDLOG SKLEPA

OBČINSKI SVET
Stari trg 29
Slovenske Konjice

Na podlagi 16. člena Statuta Občine Slovenske Konjice (Uradni list RS, št. 87/15, 12/16 – popravek in 69/17) je Občinski svet Občine Slovenske Konjice na ____ redni seji dne _____ sprejel

S K L E P

I.

Občinski svet Občine Slovenske Konjice sprejme zasnovo omrežja kolesarskih in peš povezav na območju občine Slovenske Konjice.

II.

Ta sklep velja z dnem sprejema.

Št.
Slovenske Konjice,

Župan
Občine Slovenske Konjice
Darko Ratajc, univ.dipl.ekon.



Zasnove omrežja kolesarskih in peš povezav
na območju občine Slovenske Konjice

December 2019

Naloga: **Zasnove omrežja kolesarskih in peš povezav
na območju občine Slovenske Konjice**

Faza: **KONČNO POROČILO**

Naročnik: **Občina Slovenske Konjice**

Izvajalec: **ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o.**

Odgovorni vodja
projekta: **mag. Mateja Kukovec, univ. dipl. inž. grad.
IZS, G-1695**

Sodelavci: **Mirjam Luketič, mag., univ. dipl. inž. arh.
Gašper Žemva, mag., univ. dipl. inž. arh.
dr. Andreja Kuzmanič, univ. dipl. inž. arh.
Vlado Novak, grad. teh.**

Številka naloge: **19013**

Datum izdelave: **december 2019**

Direktor:
Marinka KONEČNIK KUNST, univ. dipl. ekon.

VSEBINA**I. Tekstualni del**

	Kazalo
1 UVOD	1
1.1 Splošno	1
1.2 Predmet in cilji naloge	1
2 INVENTARIZACIJA IN ANALIZA	2
2.1 Stanje prostora	2
2.2 Mobilnost v občini	4
2.3 Stanje kolesarskih in peš površin	7
3 ZASNOVA KOLESARSKIH IN PEŠ POVEZAV	8
3.1 Izhodišča	8
3.2 Omrežje kolesarskih povezav	8
3.3 Omrežje peš povezav	9
4 IZVEDBA KOLESARSKIH IN PEŠ POVEZAV	11
4.1 Kolesarske povezave	11
4.1.1 Tehnična izvedba kolesarskih povezav	11
4.1.2 Druge ureditve kolesarske infrastrukture	14
4.2 Peš povezave	19
4.2.1 Izvedba peš povezav	19
4.2.2 Druge ureditve	30
4.3 Signalizacija	44
4.3.1 Vodenje kolesarjev	44
4.3.2 Usmerjanje pešcev	45
5 ETAPNOST IZVEDBE	46
5.1 Kolesarske povezave	46
5.2 Peš povezave	49
5.3 Zaključek	49
6 PREDLOG SPREMEMB IN DOPOLNITEV OPN	50
7 VIRI	51

II. Grafični del

načrt št.	naslov	merilo
1 (listi od 1 do 5)	Omrežje kolesarskih in peš povezav	M 1 : 10.000
2	Prikaz spremembe namenske rabe prostora	M 1 : 25.000

III. Priloge

Prilog so izdelane in predane tudi v digitalni obliki kot baza podatkov:

- predlog izvedbe glavnih lokalnih kolesarskih povezav (GLKP)
- predlog izvedbe lokalnih kolesarskih povezav (LKP)
- tabele baz podatkov (kolesarska počivališča, manjša in večja peš počivališča, problematične točke)

I. Tekstualni del

1 UVOD

1.1 Splošno

Občina Slovenske Konjice je leta 2017 sprejela Celostno prometno strategijo Občine Slovenske Konjice¹ (v nadaljevanju CPS). V procesu izdelave CPS so bile izvedene številne analize in aktivnosti vključevanja javnosti. Ugotovljene so bile potovalne navade prebivalcev in opredeljeni ključni izzivi na področju prometa. V skladu z opredeljeno vizijo in cilji razvoja prometa so v pet ključnih stebrih opredeljeni ukrepi za pet letno obdobje, ki zagotavljajo načelo celostnega pogleda na promet in njegovo načrtovanje. V stebru Kolesarjenje za vsakogar in Privlačna hoja sta predvideni izdelava zasnove kolesarskega omrežja v občini in izdelava zasnove peš omrežja v občini. Izgradnja kolesarskih povezav in urejanje pločnikov sta tudi ena izmed predvidenih projektov Agende 2020 – Razvojni program za občino Slovenske Konjice.

1.2 Predmet in cilji naloge

Glede na porast motoriziranega prometa, ki mu razvoj predvsem kolesarske infrastrukture v zadnjih letih ni enakopravno sledil, zahteva zasnova omrežja kolesarskih in peš povezav v današnjih razmerah in na podlagi novega predlaganega oz. dolgoročno planiranega prometnega omrežja, posebno pomembno delo, ki na več segmentih zahteva posebne rešitve, tudi ob upoštevanju novejših teoretičnih in praktičnih rešitev.

V okviru priprave CPS je bila v fazi analize izvedena anketa občanov. Občani so med drugim ocenjevali stanje prometnih ureditev in pomanjkljivosti. Ureditve za kolesarski promet so bile deležne največ kritik. Kot najbolj nujno področje ukrepanja so občani izpostavili ureditev kolesarskih površin.

Namen naloge je načrtovati in oblikovati atraktivne kolesarske in peš povezave ter tako izkoristiti potencial hoje in kolesarjenja v občini. S tem se sledi strateškim in operativnim ciljem CPS in sicer vzpostaviti varno, udobno in privlačno kolesarjenje in hojo ter vplivati na spremembe potovalnih navad in povečati število opravljenih potovanj s kolesom (cilj: za 5% znotraj Slovenskih Konjic do leta 2022).

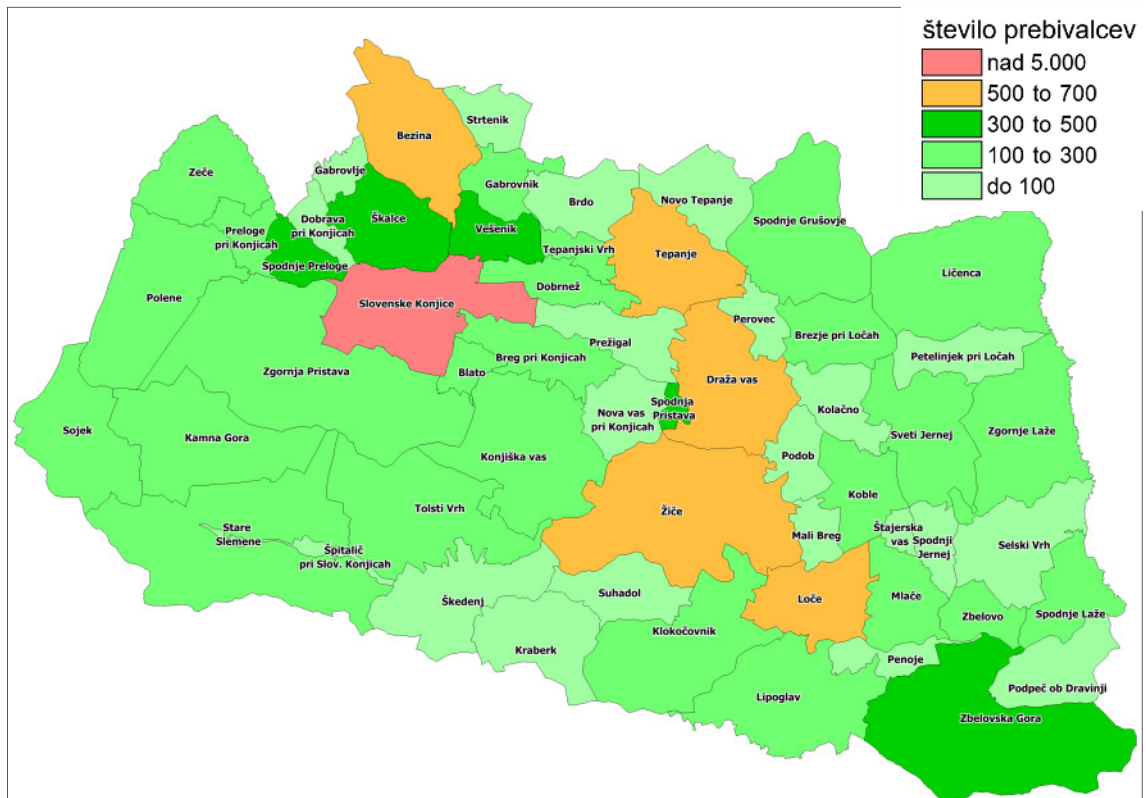
Cilj naloge je opredeliti omrežje kolesarskih in peš povezav v občini Slovenske Konjice, namenjene predvsem vsakodnevnemu kolesarjenju in hoji (na delo, v šolo, po nakupih, po drugih opravkih) pa tudi rekreaciji.

¹ Celostna prometna strategija Občine Slovenske Konjice, Mariborska kolesarska mreža, 2017

2 INVENTARIZACIJA IN ANALIZA

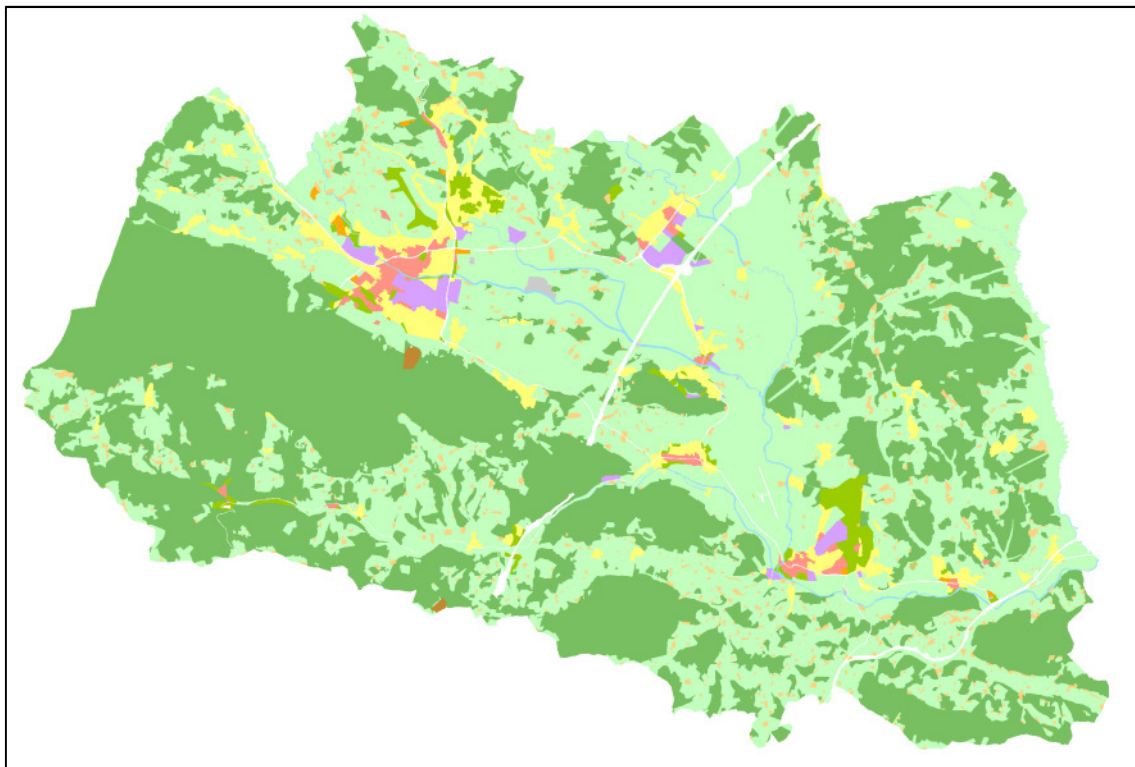
2.1 Stanje prostora

Občina Slovenske Konjice obsega 98 km² in je razdeljena na 16 krajevnih skupnosti. Leži v Dravinjski dolini obdani z Dravinjskimi goricami in Velenjsko-Konjiškim hribovjem. Občina je poseljena predvsem v dolini Dravinje in ob pritokih Dravinje. največje naselje je občinsko središče Slovenske Konjice z več kot 5000 prebivalci, nekaj naselij ima nekaj več kot 500 prebivalcev: Žiče, Loče, Draža vas, Tepanje in Bezina.

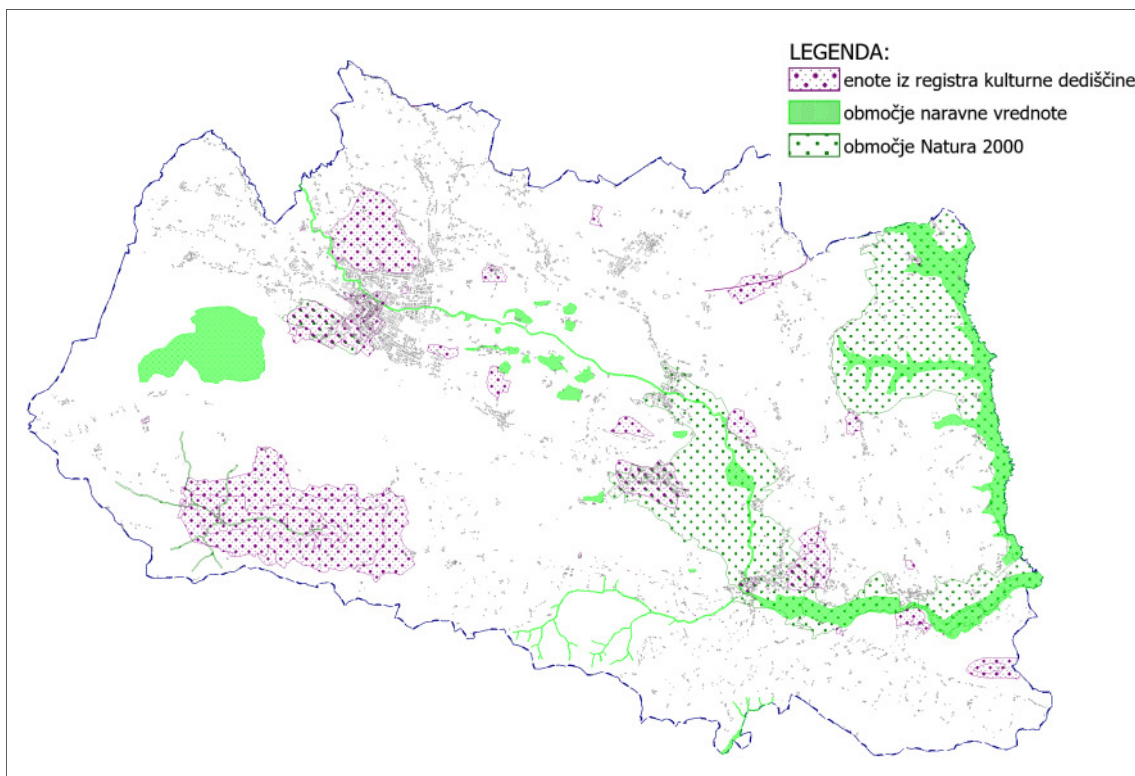


Slika 1: Naselja v občini Slovenske Konjice s številom prebivalcev

Posege v prostor na območju občine Slovenske Konjice urejajo določila Občinskega prostorskega načrta Občine Slovenske Konjice (Uradi list RS št. 70/16) (v nadaljnjem besedilu OPN). Pomembnejša urbana središča občine so: Slovenske Konjice (medobčinsko središče), Tepanje in Loče (lokalni središči). V njih se zagotavljajo površine za razvoj raznovrstnih dejavnosti: bivanja, proizvodnih, centralnih, rekreacijskih, turističnih. V ostalih naseljih so pretežno območja stanovanj in manjša območja centralnih dejavnosti v središčih naselij.



Slika 2: Podrobna namenska raba prostora iz OPN



Slika 3: Območja varstva narave in enote kulturne dediščine

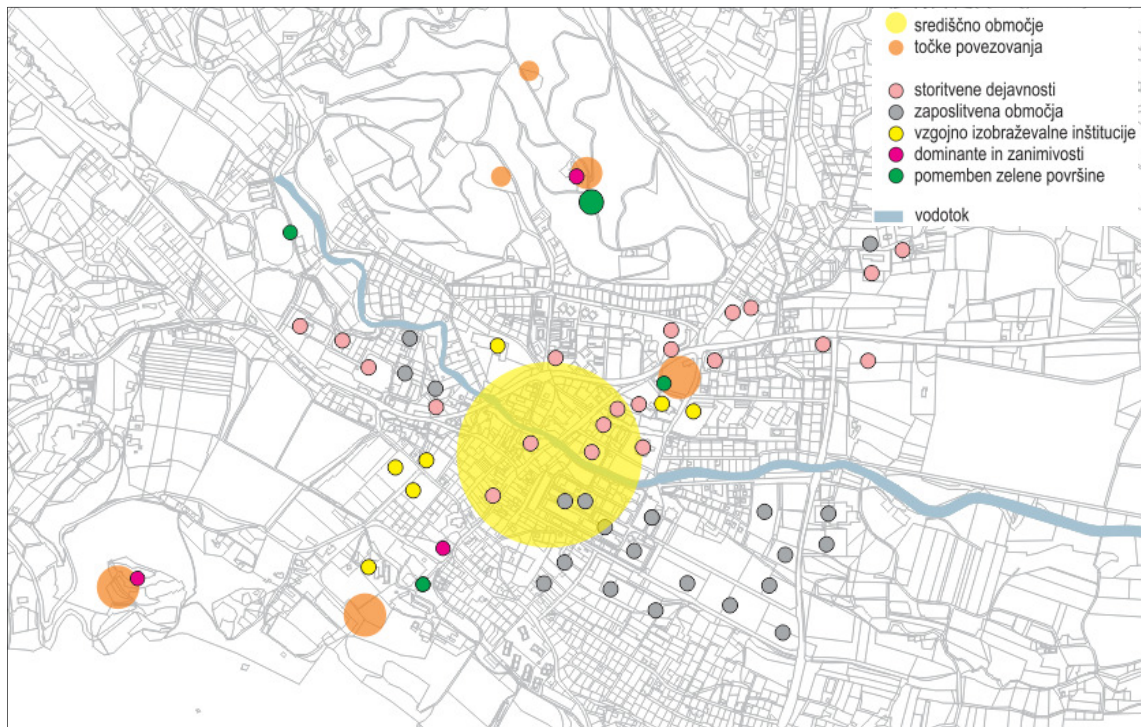
2.2 Mobilnost v občini

Leta 2016 je bilo 45,78 % delovno aktivnega prebivalstva zaposleno znotraj občine, 54,22 % pa je dnevno migriralo na delo v druge občine po Sloveniji. Največ dnevni delovni migranti migrira v Zreče, to je 17,9 %, 8,9 % v Celje, 6 % v Ljubljano, 4,9 % v Maribor, 3,3 % v Slovensko Bistrico in 3,2 % v druge slovenske občine.

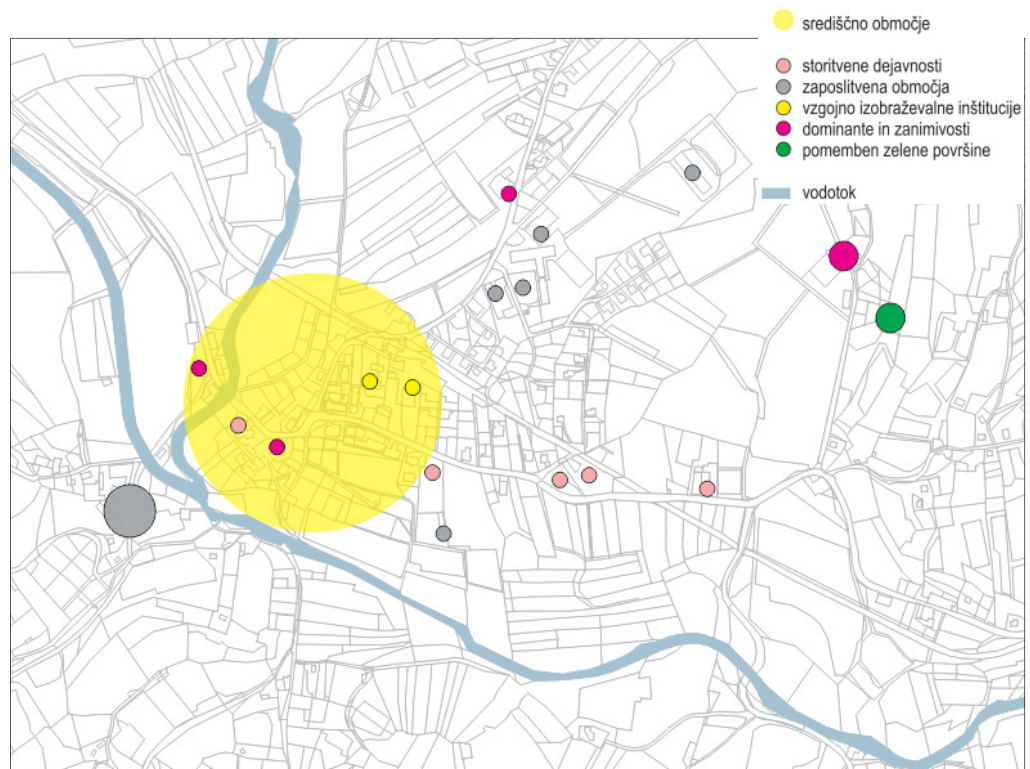


Slika 4: Delež delovno aktivnega prebivalstva občine Slovenske Konjice po občinah dela

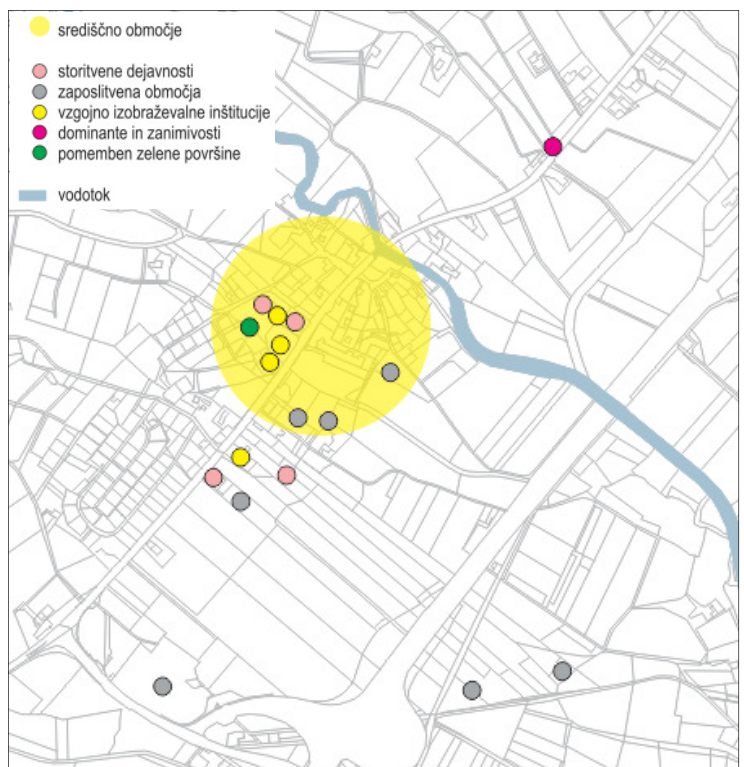
Znotraj občine se potovanja opravljajo pretežno v občinsko središče iz ostalih naselij, znotraj občinskega središča in v manjši meri tudi znotraj posameznih naselij, v katerih so tudi pomembni cilji potovanj (šola, vrtec, trgovine ipd.). Na spodnjih slikah so prikazani pomembni cilji potovanj v naseljih opredeljenih kot urbana središča občine.



Slika 5: Pomembni cilji potovanj v naselju Slovenske Konjice

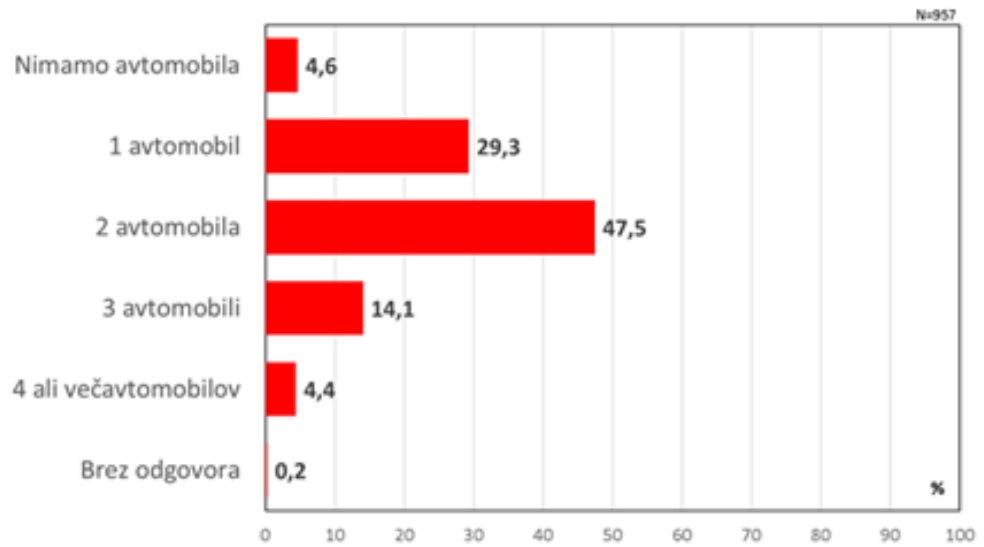


Slika 6: Pomembni cilji potovanj v naselju Loče

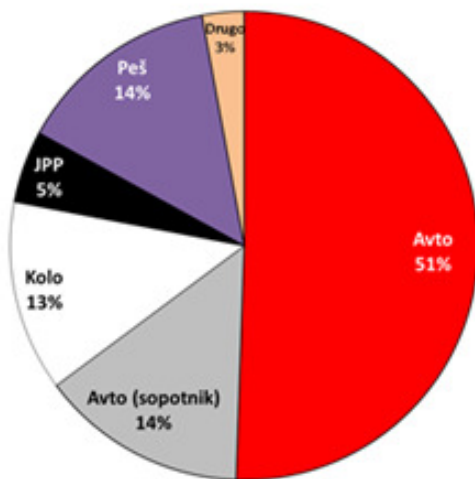


Slika 7: Pomembni cilji potovanj v naselju Tepanje

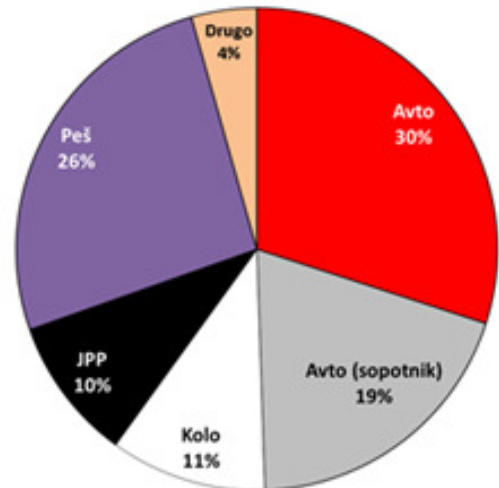
V okviru priprave CPS je bila v fazi analize izvedena anketa gospodinjstev s strukturiranim vprašalnikom. Namen raziskav je bil ugotoviti potovalne navade občanov. Rezultati so prikazani v diagramih v nadaljevanju.



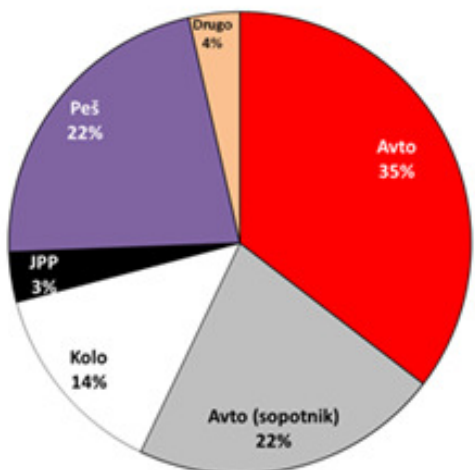
Slika 8: Delež gospodinjstev glede števila avtomobilov



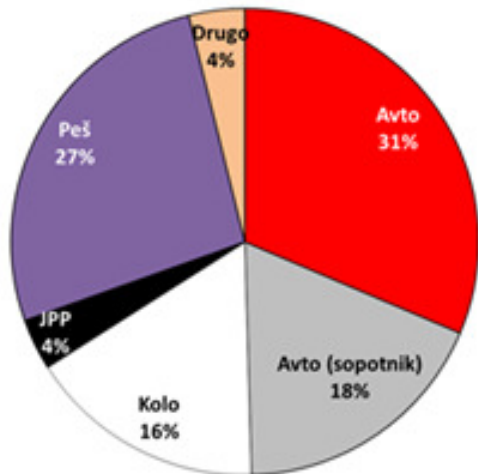
Slika 9: Način potovanja na delo



Slika 10: Način potovanja v šolo/vrtec



Slika 11: Način potovanja na nakupovanje



Slika 12: Način potovanja za ostale namene

Glavne ugotovitve ankete so bile, da obstaja visoka odvisnost od osebnih motornih vozil, da je javni potniški promet nekonkurenčen in da je izrazito pomanjkanje ustrezne infrastrukture za kolesarjenje.

2.3 Stanje kolesarskih in peš površin

Kljub nezadovoljstvu občanov z infrastrukturo za kolesarje, kar precejšen delež občanov vsakodnevno kolesari (pribl. 13% delež vseh potovanj se opravi s kolesi). Analiza kolesarskega in peš prometa je bila opravljena v okviru CPS. Zgrajena in primerno urejena je kolesarska povezava med Tepanjami in Slovenskimi Konjicami, vendar le od roba do roba obeh naselij, tako da kolesarja ne vodi varno do središč pozidave obeh naselij. Ponekod so označeni tudi posamezni kolesarski pasovi na vozišču (Škalce, Štajerska vas–Loče). Veliko je pomanjkanje infrastrukture za parkiranje koles (odstavna mesta z ali brez nadstreški, kolesarnice). Od oktobra 2019 je vzpostavljen sistem izposoje koles »Kolesce«. Lokacije za izposajo koles so trenutno urejene v Slovenskih Konjicah, v prihodnje pa bodo tudi še v ostalih večjih naseljih v občini.



Slika 13: Lokacija za izposajo koles – »Kolesce«

Čez območje občine je načrtovana državna kolesarska povezava (regionalna kolesarska povezava R29 Vojnik–Slovenske Konjice–Poljčane) in čez območje občine poteka povezava evropskega omrežja kolesarskih povezav EuroVelo 9 - Baltic-Adriatic.

Na območju občine, predvsem v občinskem središču so v zadnjih letih zgradili in še gradijo površine za pešce: pločnike in pešpoti (npr. vzdolž Dravinje). Kljub temu je treba za varno in udobno pešačenje še izvesti veliko ureditev. Ureditve javnih cest še vedno odražajo favoriziranje osebnega motornega prometa (preozki pločniki, prekratki intervali zelene luči na semaforjih, visoke vozne hitrosti, parkirni pas na račun zadostnih peš in kolesarskih površin, vodenje prometa mimo šolskih okolišev, prevelike voziščne površine v križiščih ipd.), pozidava pa je izvedena ali načrtovana na način, da se dolžina peš potovanj bistveno podaljša (ni prebojev, bližnjic, direktnih peš povezav).

3 ZASNOVA KOLESARSKIH IN PEŠ POVEZAV

3.1 Izhodišča

Izhodišča za načrtovanje kolesarskih in peš povezav so naslednja: zgrajena prometna infrastruktura, zgrajena in že načrtovana kolesarska infrastruktura², lokacije pomembnih izvorov in ciljev potovanj oz. prometne teženje potovanj, privlačni prostori (npr. vodotoki). Omrežje kolesarskih povezav tvorijo povezave med naselji, predvsem z občinskim središčem, povezave s sosednjimi občinami, povezave do pomembnih turističnih znamenitosti in povezave znotraj naselij. V občinskem središču so izvori potovanj (območja stanovanj) v vseh delih mesta, prav tako so prostorsko razpršeni pomembni cilji potovanj.

Območje obravnave je v osnovi celotno območje občine s posebnim poudarkom na območjih gostejše poselitve, to je območje dolinskega dela z naselji z največ prebivalci (Slovenske Konjice, Tepanje, Draža vas, Žiče, Loče), vključno z naselji ob mestu Slovenskih Konjicah, s katerim tvorijo funkcijsko celoto (Blato, Spodnje Preloge, Škalce, Vešenik, Bezina).

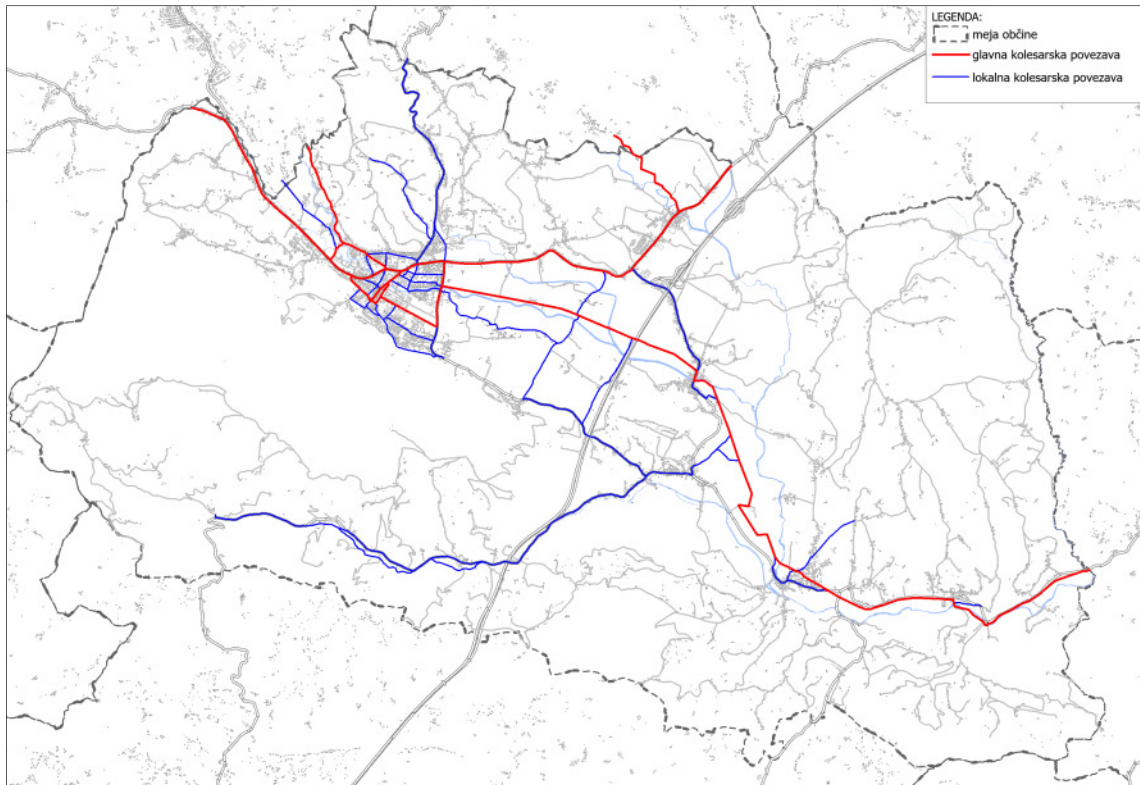
3.2 Omrežje kolesarskih povezav

Zasnova omrežja kolesarskih povezav sledi načelom: povezanost, neposrednost povezav, varnost, privlačnost in udobje. Povezave se vzpostavijo na smereh teženj potovanj. Omrežje tvorijo glavne lokalne kolesarske povezave (GLKP) in lokalne kolesarske povezave (LKP). GLKP sledijo v določenih dokumentih že opredeljenim državnim kolesarskim povezavam (ki se po izvedbi opredelijo kot državne kolesarske povezave), povezujejo občino s sosednjimi občinami in v občinskem središču predstavljajo najvišji rang kolesarskih povezav in povezujejo posamezne dele naselja Slovenske Konjice med seboj. LKP dopolnjujejo omrežje GLKP, ga zgoščajo. V občinskem središču omrežje GLKP zgoščajo in zagotavljajo dodaten dostop do posameznih delov naselja, v ostalih naseljih predstavljajo notranjo povezavo in predvsem navezujejo kolesarski promet na GLKP.

Osnovno hrbtenico kolesarskega omrežja predstavlja nova GLKP, ki poteka v smeri V-Z in povezuje več naselij med seboj, na vzhodu pa predstavlja povezavo z Občino Poljčane. Druga GLKP poteka severneje in je deloma že izvedena ter povezuje naselje Tepanje in Slovenske Konjice ter kot enovita poteza povezuje občino z Zrečami na zahodu in Slovensko Bistrico na severovzhodu. Na območju naselja Slovenske Konjice GLKP tvorijo zanko s povezovanjem vzhodnega in zahodnega dela naselja z osrednjo povezavo čez središče mesta. Dodatna GLKP je načrtovana na koncu naselja Tepanje kot navezava z Oplotnico (sicer ne najkrajša ampak z vidika udobnosti (manjši vzponi ipd.) primernejša).

LKP predstavljajo v občinskem središču povezave, ki skrajšujejo poti med izvori in cilji, in tako zgoščajo omrežje kolesarskih povezav, pri vzporednem poteku lahko predstavljajo tudi alternativo GLKP. V ostalih naseljih potekajo skozi središče povezav in predstavljajo navezavo na GLKP. LKP so predvidene tudi kot posamezne povezave določenih lokacij (npr. Žičke kartuzije, bazen v Zbelovem) ali pa kot povezave zaledja z naselji.

² Načrtovana z različnimi strategijami (predvsem CPS), projektna dokumentacija, strokovne podlage ipd.



Slika 14: Zasnova kolesarskih povezav

Omrežje GLKP in LKP dopolnjujejo vse ostale javne občinske in državne ceste v občini (razen avtoceste), kjer se dovoli vožnja kolesarjem s souporabo prometnega pasu. To so zelo malo prometne ceste in ulice v naseljih in območjih razpršene poselitve. Omrežje kolesarskih povezav dopolnjujejo tudi ostale javne površine: tržne ploščadi, rekreacijske površine ipd.

Kolesarske povezave so grafično prikazane v grafičnem delu na karti Omrežje kolesarskih in peš povezav.

3.3 Omrežje peš povezav

Peš povezave dopolnjujejo javno cestno omrežje in omrežje kolesarskih povezav, ju zgoščajo in krajšajo pešceve poti. Kolesarske povezave večinoma sovpadajo s peš povezavami.

Uredi se panoramsko/turistična pot, ki poteka večinoma vzdolž vodotokov in povezuje ključne turistično/kulturno/zgodovinske točke in omogoča vključitev poti v širši sistem pešpoti. Uredi se z osrednjo potjo, ki predstavlja hrbtenico razvoja dodatne ponudbe (rekreativne, turistične) in lahko predstavlja izhodišče za rekreacijske in turistične programe, tudi na širšem (regijskem, državnem) nivoju. Hkrati oživlja in ureja ponekod že obstoječe in uhojene poti.

V naseljih se peš povezave delijo na naslednje sklope:

- panoramska/turistična pot,
- pešpoti ob glavnih povezovalnih cestah (regionalne ceste, glavne vpadnice),
- pomembnejše povezave med izvori in cilji,
- krajše peš povezave – zgoščanje preš omrežja (podaljški slepih ulic, nedokončane povezave med potmi, prehodi, preboji, novi dostopi do obstoječih povezav, ipd.).



Slika 15: Zasnova peš povezav

Peš povezave so grafično prikazane v grafičnem delu na karti Omrežje kolesarskih in peš povezav.

4 IZVEDBA KOLESARSKIH IN PEŠ POVEZAV

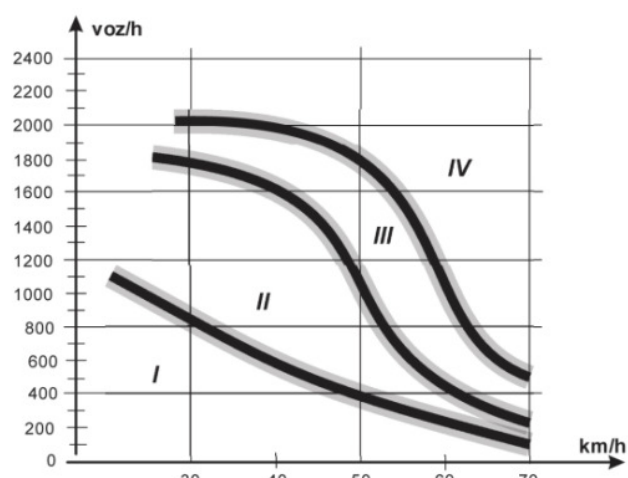
Poleg osnovnih zahtev za načrtovanje kolesarskih površin: povezanost, neposrednost, privlačnost, prometna varnost in udobnost, ki veljajo tudi za načrtovanje peš povezav je pomembna tudi hierarhična delitev prostora na območja, kjer imajo nedvomno prednost »mehke« oblike prometa; območja, kjer prihaja do sožitja med »mehkimi« in »trdimi« oblikami prometa in območja, kjer ima prednost daljinski, hitri promet. Slednje je območje avtoceste, sožitje se išče na glavnih vpadnicah, to je predvsem regionalna cesta skozi Slovenske Konjice, in povezovalnih cestah med naselji, medtem ko se v območjih naselij pri načrtovanju izvedbe prometnih površin, dajo prednost vodenju pešcev in kolesarjev.

4.1 Kolesarske povezave

4.1.1 Tehnična izvedba kolesarskih povezav

Vrste in podvrste kolesarskih povezav so lahko:

- kolesarska pot,
- kolesarska ulica,
- kolesarska steza,
- kolesarski pas na vozišču in pomožni kolesarski pas na vozišču,
- kolesarski pas na pločniku (razmejen ali nerazmejen),
- souporaba prometnega pasu (označeno ali neoznačeno).



Slika 16: Merila za izbiro kolesarske površine (vir: ERA 2010)³

Merila za izbiro izvedbe kolesarskih povezav so v splošnem: najvišja dovoljena hitrost motornih vozil in konične urne prometne obremenitve ceste. Vezano na zgornjo sliko je izbira tehnične izvedbe kolesarskih povezav naslednja:

I – kolesarji na vozišču skupaj z motornim prometom (souporaba prometnega pasu)

II – kolesarski pas na vozišču

III – kolesarska steza (ali kolesarski pas na pločniku (razmejen ali nerazmejen – odvisno tudi od gostote pešcev)),

IV – kolesarska pot.

³ Pravilnik o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18)

Pomembna so tudi druga merila: čim bolj direktno vodenje, enotna tehnična izvedba vzdolž daljšega odseka, delež tovornih vozil, ureditve na javni cesti (parkirni pas, gostota priključkov oz. individualnih dovozov), razpoložljivost prostora, stanje ceste (širina vozišča, stanje zgornjega stroja), možnosti izvajanja umirjanja prometa, pričakovana gostota pešcev in kolesarjev ipd.

Merila določajo, da se je izven naselij, kjer so višje oz. visoke vozne hitrosti, kolesarske povezave izvedejo kot kolesarske poti. Iz prometnih obremenitev državnih cest izhaja⁴ da regionalna cesta R2-430 (Slivnica–Slovenska Bistrica–Slov. Konjice–Celje) pogojuje izvedbo kolesarske povezave vzdolž nje z vodenjem kolesarjev ločeno od motornega prometa. Glede na velikost naselij se ocenjuje, da glede na pričakovano gostoto pešcev in kolesarjev vzdolž posameznih javnih cest, v primeru vodenja pešcev in kolesarjev ločeno od motornega prometa, zadostuje izvedba skupne prometne površine (kolesarski pas na pločniku (razmejen ali nerzamejen).

Predlogi izvedb posameznih GLKP in LKP so navedeni v tabelah v prilogi⁵. Podani so naslednji podatki:

- oznaka kolesarske povezav, pri GLKP tudi dodatna oznaka (npr. regionalna DKP, EuroVelo);
- kategorija ceste, če so kolesarske površine urejene na javni cesti;
- obstoječe ali predvidene, pri čemer so obstoječe (O) povezave, ki so izvedene ali je predvidena souporaba prometnega pasu (se označi na vozišču) ter predvidene (P) povezave, kjer je potrebno površino z akolesarje zgraditi (npr. širitev pločnika s kolesarskim pasom, kolesarska pot) ali urediti (kolesarski pas na vozišču);
- izvedba – predlog načina izvedbe s shematskim prikazom (prikazane so minimalne dimenzije, ki se ustrezno prilagodijo programu ob cesti oz. ulici – predvsem širine pločnikov),
- konfliktne točke npr.: večje prostorske omejitve s stavbami, vzpon, gost promet, potrebna izvedba premostitvenega objekta za pešce in kolesarje;
- opombe – različne opombe vezane na izvedbo kolesarske povezave.

Kolesarske povezave z oznakami so (ID) grafično prikazane v grafičnem delu na karti Omrežje kolesarskih in peš povezav.

GLKP se izvedejo ločeno od motornega prometa (kolesarska pot, kolesarski pas na pločniku). Če potekajo po ulicah naselja Slovenske Konjice, kjer je hitrost omejena in so nizke prometne obremenitve, se kolesarji vodijo po kolesarskem pasu na vozišču ali kot souporaba prometnega pasu.

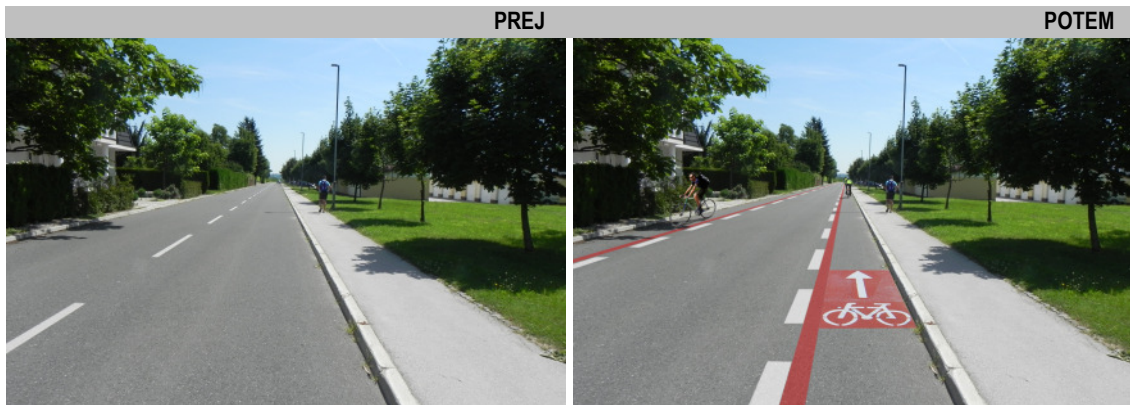
⁴ vir: <https://www.gov.si/teme/cestna-infrastruktura/#group-37945>

⁵ predmetni elaborat ni bil izdelan na geodetskem načrtu ampak le na podlagi razpoložljivih geodetskih podlag in podatkov (BDOF, Google street view, terenski ogledi).



Slika 17: Predlog ureditve GLKP (1b_SK) ob Liptovski cesti (R2-430)

LKP med naselji se izvedejo ločeno od motornega prometa ali pa potekajo po zelo nizko obremenjenih javnih cestah. Skozi naselja se v primeru večjega deleža tovornega prometa (ob proizvodnih območjih) kolesarji vodijo ločeno od motornega prometa. Drugod se vodijo po kolesarskem pasu, ki se večinoma zaradi prostorskih omejitev izvede kot pomožni kolesarski pas.



Slika 18: Predlog ureditve LKP (7a_SK) ob Ul Toneta Melive

Pri izvedbi kolesarskih površin se upoštevajo: Kolesarjem prijazna infrastruktura, Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, verzija 1.0, RS, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017 in Pravilnik o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18). Kadar zaradi prostorskih omejitev ni moč zagotoviti minimalne širine kolesarske (in peš) površine so točkovno možne zožitve (npr. zožanje pločnika). V naseljih se najprej zoža vozišče (npr. ukinitve pasov za leve zavijalce, če je možno zožanje vozišča, ukinitve parkirnega pasu) in se po potrebi pristopi tudi k pridobivanju zemljišč. V primeru izvedbe kolesarskega pasu na vozišču (normalnega ali pomožnega) se srednja ločilna črta na vozišču ne riše oz. se odstrani.

4.1.2 Druge ureditve kolesarske infrastrukture

4.1.2.1 Kolesarska počivališča

Na območju občine sta izvedeni že dve počivališči za kolesarje, predlaga se ureditev še dodatnih počivališč:

Lokacija	Oprema	Fotografija lokacije
obstoječe počivališče pri CERU	opremljeno je s pitnikom, klopmi, mizo, nadstreškom, košem za smeti ter stolpom za popraviljanje koles, dodatna oprema: tabla z zemljevidom območja, polnilnica za el. kolesa.	
obstoječe počivališče pri AC viaduktu Pletovarje	opremljeno je s klopmi, roštiljem, stojalom za kolesa, dodatna oprema: tabla z zemljevidom območja, še en koš za smeti (bližje vhodu na območje, trenutni je samo pri roštilju), pitnik, boljši dostop iz ceste do kolesarskih stojal.	
predlagano počivališče pri rondoju Tepanje	oprema: nadstrešek za parkiranje koles, »U« stojala za nekoliko večje število koles, pitnik, klop, miza, stolp za popravilo koles, zemljevid območja, koš za smeti, opcijsko se lahko doda še polnilnica za električna kolesa. Počivališče bi bilo urejeno v sklopu »carpool« parkirišča pri tem rondoju.	
predlagano počivališče pri letališču	obstoječim klopem se doda oprema: tabla z zemljevidom, pitnik, stojala za kolesa, koš za smeti..	
predlagano počivališče v Draži vasi pri gasilskem domu	obstoječim klopem se doda oprema: tabla z zemljevidom, pitnik, stojala za kolesa (lahko tudi v sklopu sistema izposoje koles), koš za smeti. Dodatna oprema: polnilnica za el. kolesa.	
predlagano počivališče v Ločah	Počivališče funkcionira tudi kot počivališče za pešce, lahko tudi kot lokacija sistema izposoje koles. oprema: klopi, tabla z zemljevidom, pitnik, stojala za kolesa (lahko tudi v sklopu sistema izposoje koles), koš za smeti, kreativna igrala. Dodatna oprema: polnilnica za el. kolesa.	

Lokacija	Oprema	Fotografija lokacije
predlagano počivališče v Bezini	Počivališče funkcionira tudi kot počivališče za pešce, lahko tudi kot lokacija sistema izposoje koles. oprema: klopi, tabla z zemljevidom, pitnik, stojala za kolesa (lahko tudi v sklopu sistema izposoje koles), koš za smeti.	
predlagano počivališče v Špitaliču	Počivališče funkcionira tudi kot manjše počivališče za pešce. oprema: klopi, tabla z zemljevidom, pitnik, stojala za kolesa, koš za smeti.	
predlagano počivališče na območju Žičke kartuzije	Počivališče funkcionira tudi kot počivališče za pešce. oprema: klopi, tabla z zemljevidom, pitnik, stojala za kolesa, koš za smeti, kreativna igrala.	

Lokacije kolesarskih počivališč se lahko vzpostavijo tudi drugje v skladu s potrebami.

4.1.2.2 Sistem izposoje koles

Občina Slovenske Konjice je pričela z implementacijo sistema izposoje koles. Postavljene so 4 lokacije za izposajo koles v občinskem središču, v prihodnje se lahko sistem razširi tudi na ostala naselja: v Tepanjah v primeru ureditve parkirne površine za »carpooling«, v Ločah, po potrebi tudi v ostalih naseljih. Primerno je, da se sistem izposoje koles poenoti za vse okoliške občine, tako kot je že v Zrečah, kamor občani Slovenskih Konjic v večjem obsegu dnevno migrirajo.

4.1.2.3 Parkiranje koles

Urejeno je občutno premalo parkirnih mest za kolesa. Parkirna mesta za kolesa se morajo urediti ob vseh pomembnih cilji potovanj: šole, zaposlitvena območja, športna igrišča, športni objekti, upravne stavbe, kulturni dom, zdravstveni dom ipd.

Parkirna mesta za kolesa se uredijo s stojali za kolesa, v primeru potreb po dolgotrajnejšem parkiranju (npr. v večstanovanjskih stavbah, pri avtobusni postaji, na območjih »carpooling« ipd.) mora biti površina s stojali za kolesa nadkrita in osvetljena, po potrebi se urejajo tudi kolesarnice samostojni objekt ali v sklopu stavb. V času večjih dogodkov, prireditev ipd. se uporabljajo mobilna stojala za kolesa. Pri večjih parkiriščih za kolesa se uredi polnilnica za električna kolesa.



Slika 19: Primerna stojala za kolesa z možnostjo zaklepanja okvirja kolesa – Ljubljana



Slika 20: Kolesodvor – varovana kolesarnica na železniški postaji v Mariboru

Parkirna mesta za kolesa morajo biti locirana čim bližje vhodu v objekt, v primeru več vhodov, se uredijo v ustreznem deležu ob vsakem vhodu. Potrebno minimalno število parkirnih mest za kolesa se določi za objekt ali del ali del objekta glede na vrsto objekta (pogosto izraženo na enoto BTP – brutotlorisno površino objekta):

Tabela 1: Predlog določitve minimalnega števila parkirnih mest za kolesa

VRSTE OBJEKTOV	ŠTEVILO PM za KOLESA
1. STANOVANJSKE STAVBE	
tri- in večstanovanjske stavbe	1 / stanovanjsko enoto + 1 / 10 stanovanjskih enot za obiskovalce
stanovanjske stavbe z oskrbovanimi stanovanji	1 / 2 stanovanjski enoti + 1 / 10 stanovanjskih enot za obiskovalce
stanovanjske stavbe za druge posebne družbene skupine: dijaški in delavski domovi	1 / 2 postelji
stanovanjske stavbe za druge posebne družbene skupine: domovi za starejše osebe, varne hiše, druge stavbe za izvajanje socialnih programov, ki vključujejo bivanje	1 / 4 postelje + 1 / 20 postelj za obiskovalce
2. GOSTINSKE STAVBE	
hotelske in podobne stavbe za kratkotrajno nastanitev	1 / 6 postelj + 1 / 4 sedeže v restavraciji
gostilne, restavracije in točilnice	1 / 4 sedeže v restavraciji

VRSTE OBJEKTOV	ŠTEVILO PM za KOLESA
druge gostinske stavbe za kratkotrajno nastanitev: mladinska prenočišča, počitniški domovi in bungalovi, izvenstandardne oblike nastanitve, stavbe v kampih	1 / 6 postelj
3. POSLOVNE IN UPRAVNE STAVBE	
poslovne in upravne stavbe namenjene za poslovanje s strankami	1 / 100 m ² BTP
poslovne in upravne stavbe brez poslovanja s strankami	1 / 100 m ² BTP
4. TRGOVSKE STAVBE IN STAVBE ZA STORITVENE DEJAVNOSTI	
trgovske stavbe: nakupovalni centri, trgovski centri, veleblagovnice	1 / 100 m ² BTP
trgovske stavbe: samostojne prodajalne, butiki, lekarne ipd.	1 / 100 m ² BTP
trgovske stavbe: prodajne galerije, pokrite tržnice ipd.	1 / 100 m ² BTP ali 1 / 5 stojnic
sejemske dvorane, razstavišča	1 / 100 m ² BTP ali 1 / 5 stojnic
oskrbne postaje	1 / 100 m ² BTP
stavbe za storitvene dejavnosti	1 / 100 m ² BTP
5. INDUSTRIJSKE IN SKLADIŠČNE STAVBE	
industrijske stavbe	1 / 100 m ² BTP
rezervoarji, silosi in skladiščne stavbe	2
6. STAVBE SPLOŠNEGA DRUŽBENEGA POMENA	
stavbe za kulturo in razvedrilo: kinodvorane, koncertne dvorane, gledališča, cirkusi ipd.	1 / 20 sedežev
stavbe za kulturo in razvedrilo: dvorane za družabne prireditve, igralnice, plesne dvorane in diskoteke, glasbeni paviljoni ipd.	1 / 100 m ² BTP
muzeji, arhivi in knjižnice	1 / 100 m ² BTP
stavbe za izobraževanje in znanstveno raziskovalno delo: stavbe za predšolsko vzgojo	2 / oddelek
stavbe za izobraževanje in znanstveno raziskovalno delo: stavbe za osnovnošolsko in srednješolsko izobraževanje	1 / 5 šolarjev oz. dijakov
stavbe za izobraževanje in znanstveno raziskovalno delo: stavbe za usposabljanje otrok s posebnimi potrebami	1 / oddelek
stavbe za izobraževanje in znanstveno raziskovalno delo: stavbe za znanstvenoraziskovalno delo, raziskovalni laboratoriji, observatoriji	1 / 100 m ² BTP
stavbe za zdravstveno oskrbo:	1 / 200 m ² BTP
stavbe za šport: stavbe za dvoranske športe	1 / 50 m ² dvoranske površine + 1 / 20 gledalcev (sedežev oz. stojšč) (v primeru prostorov za gledalce)
stavbe za šport: plavalni zimski bazen	1 / 3 garderobne omarice + 1 / 20

VRSTE OBJEKTOV	ŠTEVILO PM za KOLESA
	gledalcev (sedežev oz. stojišč) (v primeru prostora za gledalce)
7. DRUGE NESTANOVANJSKE STAVBE	
nestanovanjske kmetijske stavbe	1 / 2,5 zaposlene
obredne stavbe	1 / 20 sedežev oz. 1 / 100 m ² BTP
druge stavbe: prevzgojni domovi, zapori, vojašnice, stavbe za nastanitev policistov, gasilski domovi ipd.	1 / 50 m ² BTP
8. GRADBENI INŽENIRSKI OBJEKTI	
čistilne naprave, objekti za ravnanje z odpadki	2
športna igrišča	1 / 250 m ² površine + 1 / 20 gledalcev (sedežev oz. stojišč) (v primeru prostorov za gledalce)
drugi gradbeni inženirski objekti za šport, rekreacijo in prosti čas: živalski in botanični vrtovi, zabavišni parki, adrenalinski in plezalni parki, igrišča za golf, vzletišča in konjeniški centri, urejena naravna kopališča, kamp, smučarske proge s pripadajočo opremo in žičniške naprave, skakalnice, čolnarne, strelišča	1 / 1000 m ² površine
pokopališča	10
avtobusna postajališča	2
9. DRUGI GRADBENI POSEGI	
grajena območja urbanih vrtov	1 / 4 vrtičke

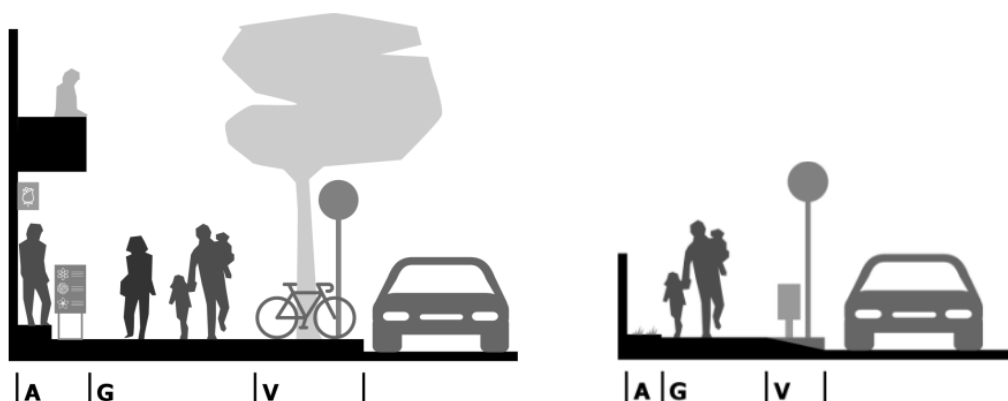
Manjše stavbe (npr. industrijske, trgovske, za storitvene dejavnosti), ki ne dosežejo minimalnega parkirnega normativa morajo zagotoviti minimalno 2 PM za kolesa, v primeru da imajo obiskovalce, morajo zagotoviti tudi minimalno 1 PM. V primeru, da pri izračunu parkirnih normativov ni posebej opredeljena enota obiskovalec, obiskovalci stavbe pa dejansko so, je treba sorazmerni delež PM za kolesa za obiskovalce zagotoviti na s. kolesom dostopni površini. PM za kolesa se uredijo tudi na večjih javnih površinah ob vstopih na območja površin za oddih, rekreacijo in šport, območja parkov in drugih zelenih površin ter pri avtobusni postaji. V območju za pešce se PM za kolesa za zaposlene in stanovalce lahko zagotovijo na dvoriščih oz. na funkcionalnih zemljiščih stavb, za obiskovalce pa kot skupna parkirna mesta na večih lokacijah na javnih površinah.

4.2 Peš povezave

4.2.1 Izvedba peš povezav

Peš povezave se izvedejo kot samostojne poti (pretežno sprehajalne, peš preboji, bližnjice, poti v naseljih), kot skupne peš in kolesarske površine (kolesarske in pešpoti, pločniki s souporabo pešcev in kolesarjev) ali pa kot souporaba prometnega pasu (skupaj z motornim prometom). Peš povezave pogosto sovpadajo s kolesarskimi povezavami, ki so navedene in shematsko prikazane v tabelah v prilogi⁶. Peš in tudi kolesarske povezave so grafično prikazane v grafičnem delu na karti Omrežje kolesarskih in peš povezav. Kolesarske poti se uredijo kot skupne peš in kolesarske površine, ohranjajo se vsi peš preboji, pešpot in druge javne površine namenjene pešcem.

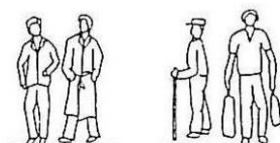
V naseljih so ob večini javnih cest oz. kjer je to zaradi prometnih obremenitev z motornimi vozili in voznih hitrosti potrebno izvedeni pločnik. Pločniki so pogosto preozki, predvsem v Slovenskih Konjicah, kjer je gostota pešcev večja, pri izvedenih pločnik pa so upoštevane le minimalne zahtevane dimenzije, ne pa tudi gostota in vrsta pešcev, funkcija ulice, obulična pozidava in ulični program. Pločniki v večjih naseljih niso namenjeni zgolj hoji, ampak predstavljajo javni prostor: se srečujemo, pogovarjamo, vstopamo v lokale, gledamo izložbe, čakamo, da prečkamo cesto ipd. Pločnik je tako razdeljen na cono aktivnosti, cono gibanja in cono varnosti.



Slika 21: Primer con pločnika v mestni ulici s programom v pritličju in primer con pločnika v stanovanjski ulici⁷



1,50 m



1,50 - 2,50 m

Slika 22: Minimalna širina, ki še omogoča prehitevanje in srečevanje

Slika 23: Širina, ki omogoča vzporedno pešačenje, prehitevanje, pešačenje s prtljago

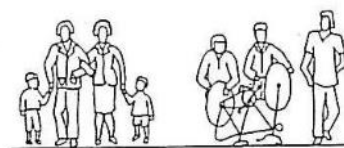
⁶ predmetni elaborat ni bil izdelan na geodetskem načrtu ampak le na podlagi razpoložljivih geodetskih podlag in podatkov (BDOF, Googl street view, terenski ogledi).

⁷ vir: Infrastruktura za pešce, Splošne usmeritve, verzija 1.0, RS, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017



2,50 - 5,00 m

Slika 24: Širina, ki omogoča pešačenje, srečevanje, igranje ipd.



5,00 m

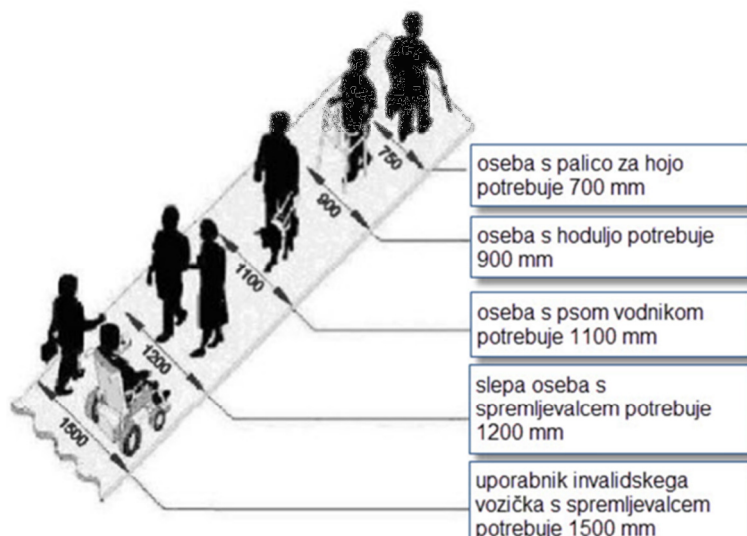
Slika 25: Širina, ki omogoča pešačenje, srečevanje, igranje, opravljanje različnih aktivnosti



1.50 - 2.00 m

1.50 bis 2.00 m

Slika 26: Širina, ki omogoča nekatere izmed aktivnosti uporabnikov

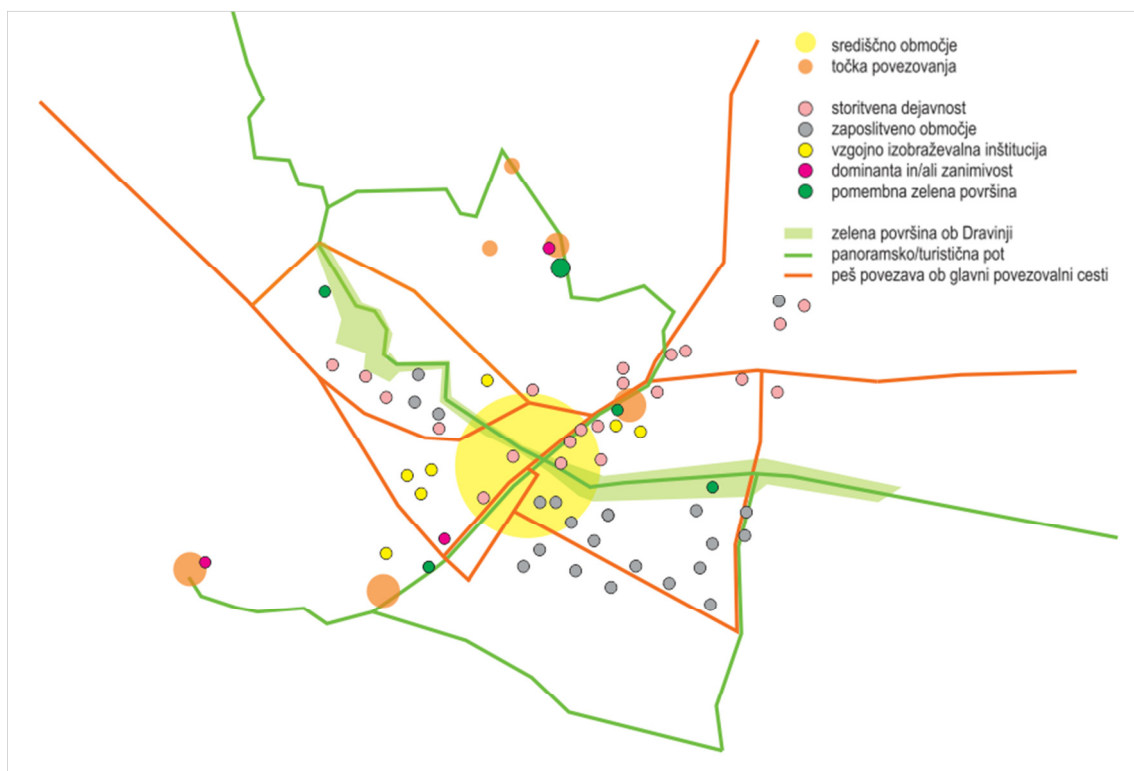


Slika 27: Minimalne dimenzije za zagotavljanje univerzalnega dostopa⁸

Površine za pešačenje morajo nuditi čim večjemu številu ljudi samostojnost pri gibanju. To pomeni, da se lahko tudi otroci in starostniki, ne glede na svojo fizično kondicijo in zdravstvene težave, samostojno gibajo po teh površinah. Posebna pozornost se nameni omogočanju mobilnosti gibalno in senzorično oviranim osebam (osebe na invalidskih vozičkih, slepi in slabovidni).

⁸ Prirejeno po Hermann Knoflacher, Fußgeher- un Fahrradverkehr, Wien, 1995; Accessible Street Design; <https://vancouver.ca/files/cov/AccessibleStreetDesign.pdf>; 10. 9. 2018

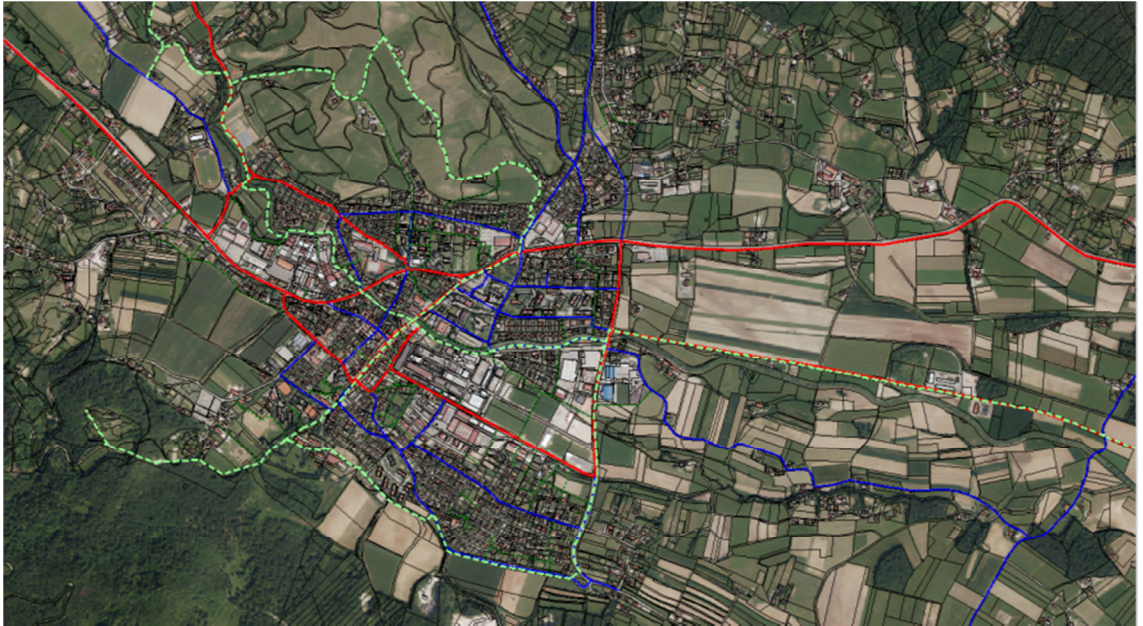
Slovenske Konjice z zaledjem



Slika 28: Shema ureditev peš povezav v naselju Slovenske Konjice

Peš povezave se izvedejo kot:

- panoramsko/turistična pot po Škalcah, ob Dravinji in do Konjiškega gradu – pešpot, v obliki osmice; od severa proti jugu vodi pot po Škalcah skozi center naselja, do gradu in tako povezuje kulturne znamenitosti in pomembnejše zelene površine. Pot vključuje pot ob Dravinji, ki je mestoma že urejena; odsek ob Dravinji postane osrednja zelena površina, ki predstavlja vstop v naselje in dele naselja med seboj povezuje. Pot se programsko dopolni: gostinska ponudba, igrala, razgibala ipd. Pot mora biti dovolj široka za srečevanje večih in različnih skupin uporabnikov (starejši, družine, kolesar-pešec, invalid,...), mestoma se opremi s klopami in ostalo dodatno urbano premo. Pot se utrdi.
- peš povezave ob glavnih povezovalni cestah (regionalna cesta in glavne vpadnice) – pločnik, sovpadajo s kolesarskimi povezavami,
- pomembnejše povezave med izvori in cilji – pločnik ali skupna prometna površina (pešec/kolesar), sovpadajo s kolesarskimi povezavami,
- manjše dopolnitve sistema pešpoti (podaljški slepih ulic, nedokončane povezave med potmi, prehodi, preboji, novi dostopi do obstoječih povezav, ipd....) – krajše pešpoti, ki dopolnjujejo obstoječo strukturo in krajšajo poti pešcem.
- vodenje pešcev po avtobusni postaji, poslovni coni LIP in večjih parkiriščih – peš pasovi čez vsa parkirišča do vhodov v objekte in vodenje po avtobusni postaji.



Slika 29: Slovenske Konjice – poteki peš povezav

Tepanje



Slika 30: Shema ureditev peš povezav v naselju Tepanje

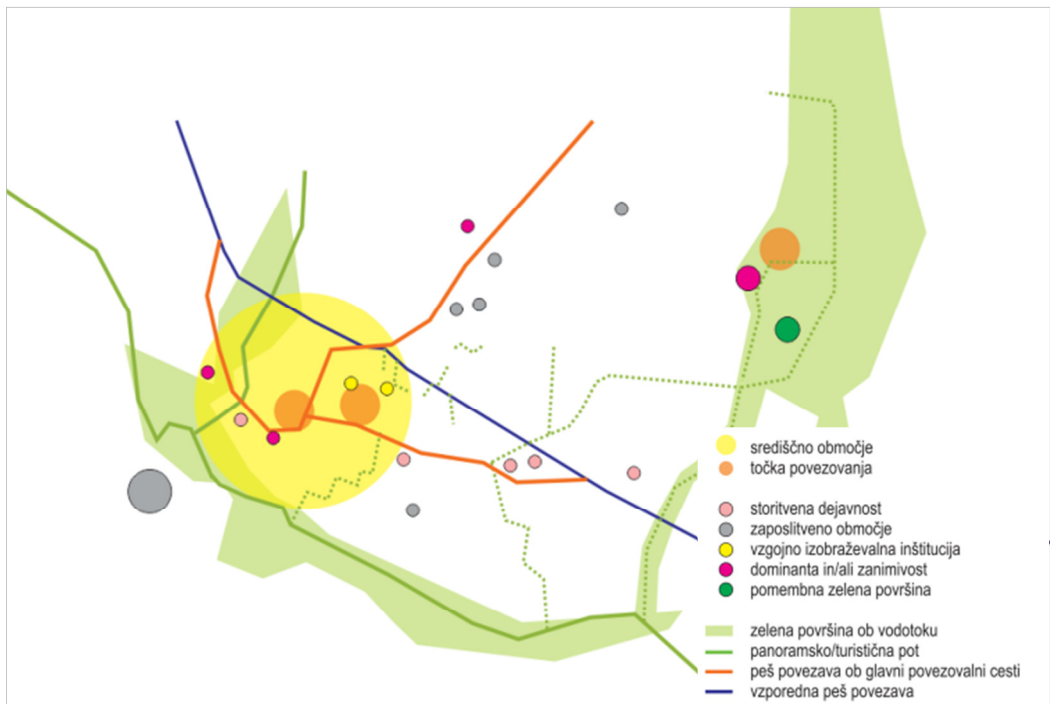
Peš povezave se izvedejo kot:

- panoramsko/turistična pot – pešpot, kot del širšega sistema panoramsko/turističnih poti v občini,
- peš povezava ob regionalni cesti – pločnik, sovpada s kolesarsko povezavo,
- vzporedna peš povezava – pešpoti, za dnevno (varnejše in prijetnejše) pešačenje in kot rekreacijska pot,
- manjše dopolnitve sistema pešpoti (podaljški slepih ulic, nedokončane povezave med potmi, novi dostopi do obstoječih povezav, ipd....) – krajše pešpoti, ki dopolnjujejo obstoječo strukturo in krajšajo poti pešcem.



Slika 31: Tepanje – poteki peš povezav

Loče



Slika 32: Shema ureditev peš povezav v naselju Loče

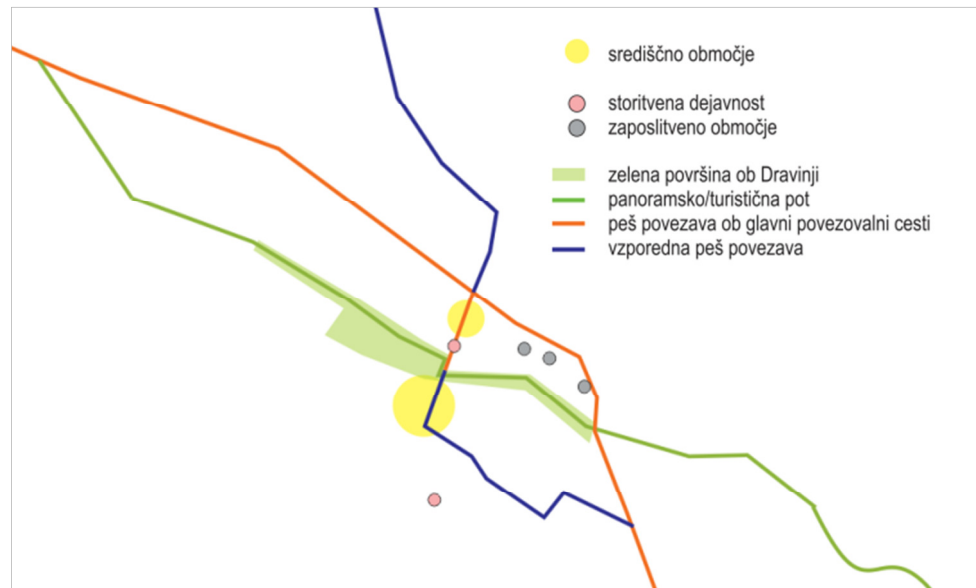
Peš povezave se izvedejo kot:

- panoramsko/turistična pot – pešpot, kot del širšega sistema panoramsko/turističnih poti v občini,
- peš povezava po trasi stare železnice – pešpot, sovpada s kolesarsko povezavo,
- peš povezave skozi središče naselja (regionalna cesta, lokalna cesta) – pločnik, sovpada s kolesarsko povezavo,
- manjše dopolnitve sistema pešpoti (podaljški slepih ulic, nedokončane povezave med potmi, novi dostopi do obstoječih povezav, ipd....) – krajše pešpoti, ki dopolnjujejo obstoječo strukturo in krajšajo poti pešcem.



Slika 33: Loče – poteki peš povezav

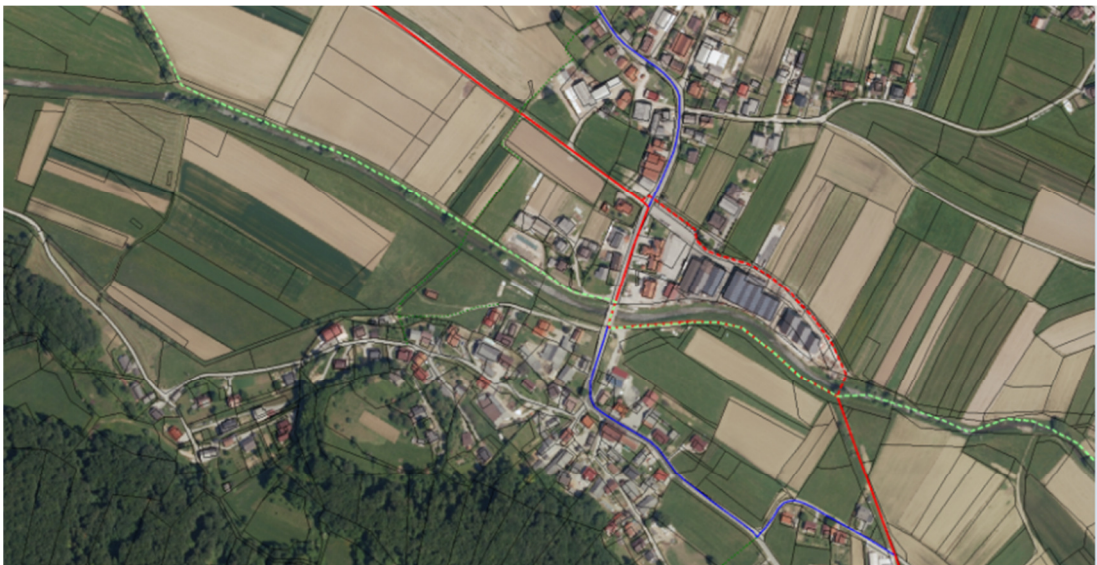
Draža vas



Slika 34: Shema ureditev peš povezav v naselju Draža vas

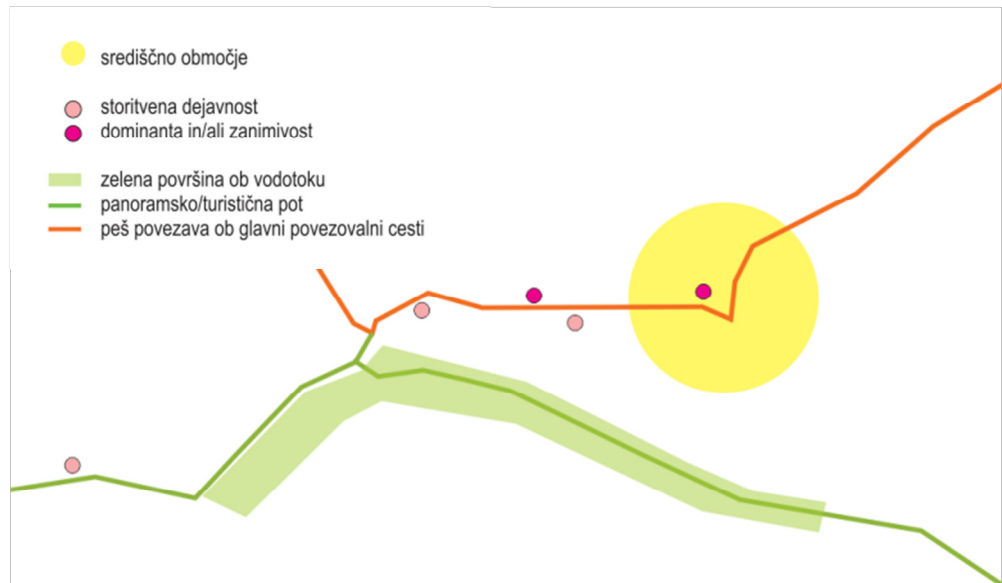
Peš povezave se izvedejo kot:

- panoramsko/turistična pot – pešpot, kot del širšega sistema panoramsko/turističnih poti v občini,
- peš povezava po trasi stare železnice – pešpot, sovpada s kolesarsko povezavo,
- peš povezave skozi središče naselja (regionalna cesta) – pločnik, v središčnem delu naselja obojestranski pločnik, sovpada s kolesarsko povezavo,
- peš povezava z Žičami (regionalna cesta) – pločnik (enostranski),
- manjše dopolnitve sistema pešpoti (krajše povezave v zahodnem delu naselja) – krajše pešpoti, ki dopolnjujejo obstoječo strukturo in krajšajo poti pešcem.



Slika 35: Draža vas – poteki peš povezav

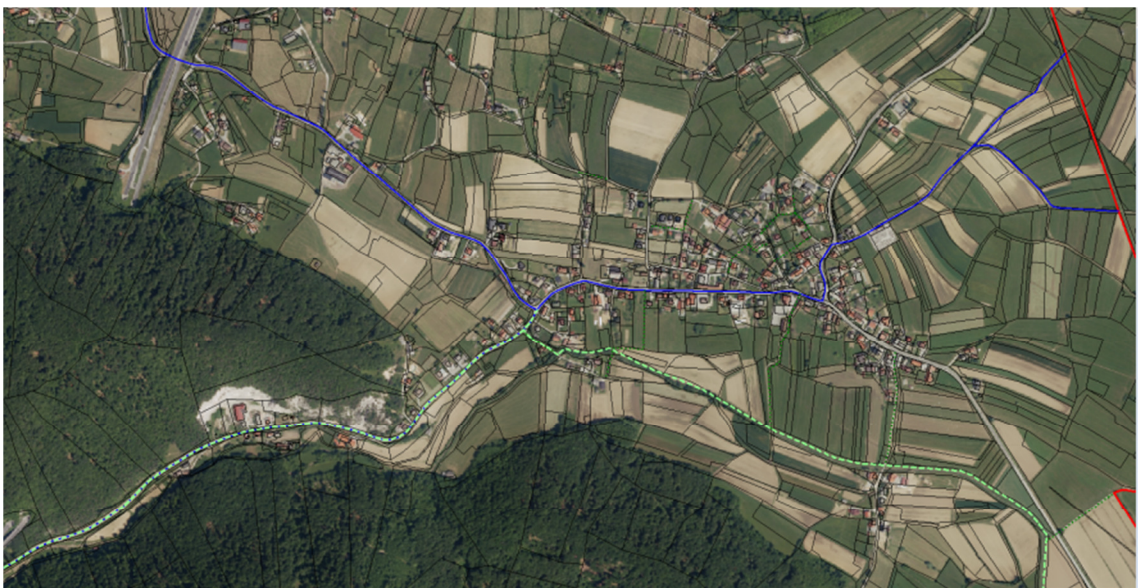
Žiče



Slika 36: Shema ureditev peš povezav v naselju Žiče

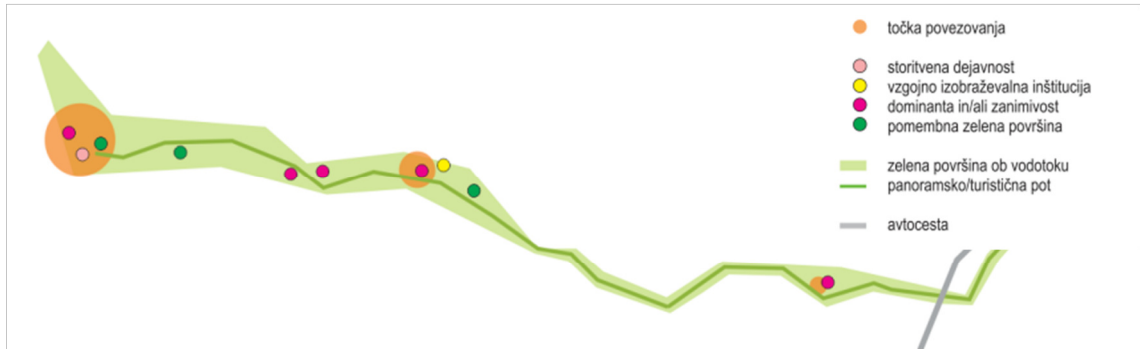
Peš povezave se izvedejo kot:

- panoramsko/turistična pot – pešpot, kot del širšega sistema panoramsko/turističnih poti v občini,
- peš povezava skozi središče naselja (regionalna cesta) – pločnik, pločnik, v strnjem delu naselja obojestranski pločnik, sovpada s kolesarsko povezavo,
- manjše dopolnitve sistema pešpoti (podaljški slepih ulic, nedokončane povezave med potmi, novi dostopi do obstoječih povezav, ipd....) – krajše pešpoti, ki dopolnjujejo obstoječo strukturo in krajšajo poti pešcem.



Slika 37: Žiče – poteki peš povezav

Pot proti Žički kartuziji



Slika 38: Shema ureditev povezave do Žičke kartuzije

Uredi se pešpot oz. peš in kolesarska pot, ki večinoma poteka vzdolž regionalne ceste R3-688. Pot se z zelenico loči od vozišča ali pa poteka kot samostojna pot z večjo oddaljenostjo od vozišča. Pot bi omogočila primeren dostop spomenika in ogled ostalih zanimivosti ob tej poti (Špitalič) ter funkcionirala kot sprehajalna pot za prebivalce naselij ob njej.



Slika 39: Potek peš in kolesarske povezave do Žičke kartuzije



Slika 40: Pot ob Žički kartuziji – peš dostop

Prostor ob Žički kartuziji se uredi s peš potmi na način, da se območje ob kartuziji varuje in prilagodi ogledu obiskovalcev (zagotovitev tišine in celovitega doživljanja prostora (ureditev parkiranja, peš dostopa, počivališča ipd.)). Parkirišče se naj od spomenika bolj oddalji, pot od njega do kartuzije obiskovalci nato doživljajo kot del vstopa na območje kartuzije. Pristopi pri urejanju tovrstnih območij v tujini so celoviti, s ciljem urediti prostor prioriteto za pešca-obiskovalca, vsa ostala nujna infrastruktura (parkiranje osebnih avtomobilov in avtobusov) je urejena v ozadju in deloma umaknjena od tovrstnih kompleksov.

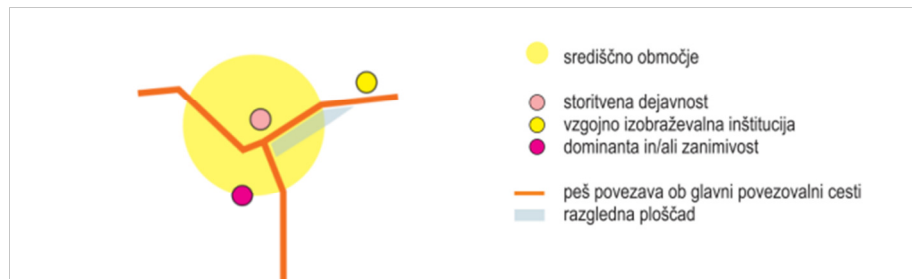


Slika 41: Orval Abbey, Belgija, del celotnega kompleksa za obiskovalce so tudi urejene pešpoti⁹

⁹ vir https://en.wikipedia.org/wiki/Orval_Abbey

Druga naselja – primer Sv. Jernej

V manjših naseljih se urejajo središča naselja s tržnimi ploščadmi, kot zbirališča, ki funkcionirajo kot skupen prometni prostor. Dostopi do ciljev potovanja (trgovina, cerkev, pokopališč, vrtec, šola) se ureja z gradnjo pločnikov ali ureditvijo peš pasov.



Slika 42: Shema ureditev v Sv. Jerneju

Okolica Sv. Jerneja ponuja lep razgled na okoliške hribe – posebej Boč. Na območju od šole do osrednjega križišča se naj vzpostavi večja tlakovana površina, ki se v južnem delu razširi v razgledno ploščad. Predstavljala bi zaključek zelene poteze (Loče – grad Pogled – razgledna plošča).



Slika 43: Pogled na Boč.



Slika 44: Primer urejanja razgledne točke, Avstrija¹⁰

¹⁰ www.steiermark.com

4.2.2 Druge ureditve

4.2.2.1 Opremljanje

4.2.2.1.1 Počivališča

Na omrežju pešpoti se uredijo počivališča. Umeščena morajo biti na varnih mestih, ne neposredno ob pomembnejših prometnicah. Počivališča so prikazana v grafičnem delu na karti Omrežje kolesarskih in peš povezav. Počivališča se glede na elemente opremljanja razdelijo na dve kategoriji:

1. Manjša počivališča

Manjša počivališča se delijo na tip A in tip B.

A – velikost do 10 m²

Opremijo se z naslednjo opremo:

- klop (eno ali več) ali klop z mizo;
- koš,
- stojalo za kolesa,
- v kolikor je mogoče naj imajo takšna počivališča naravno senco (večje drevo sli skupino dreves, lahko se jih po potrebi tudi zasadi).

B – velikost do 20 m²

Opremijo se z naslednjo opremo:

- klop (eno ali več) ali klop z mizo;
- koš
- stojalo za kolesa,
- pitnik
- v kolikor je mogoče naj imajo takšna počivališča naravno senco (večje drevo sli skupino dreves, lahko se jih po potrebi tudi zasadi),
- ALI :informativno tablo (o znamenitosti/kulturni dediščini v bližini, če tega ni, je lahko informativna tabla s podatki o razdaljah in s QR kodami preko katerih je dostopnih več informacij)
- ALI: igralo ali igralno/razgibalni element.

2. Večja počivališča

Večja počivališča se delijo na tip A, B1, B2 in C.

Predvidena velikost večjih počivališč je od 20 do 100 m². Ob osnovni opremitvi, ki je enaka kot pri manjših počivališčih, vsebujejo tudi površino namenjeno igralom.

A – osnovna (v odprtem prostoru, predvsem na povezovalnih poteh med naselji), velikost najmanj 20 m²:

Takšna počivališča obvezno vsebujejo:

- klopi (vsaj dve) ali klop z mizo,
- koš
- v kolikor je mogoče naj imajo takšna počivališča naravno senco (večje drevo sli skupino dreves, lahko se jih po potrebi tudi zasadi),
- stojalo za kolesa (lahko je do-opremljeno z osnovnim orodjem za popravilo kolesa in z možnostjo polnjenja el. naprav),

B1 – bolj opremljena (v odprtem prostoru, predvsem na povezovalnih poteh med naselji), velikost od 20 m² do 50 m²:

- klop (dve ali več) ali klop z mizo;
- koš
- stojalo za kolesa (lahko je do-opremljeno z osnovnim orodjem za popravilo kolesa in z možnostjo polnjenja el. naprav),
- v kolikor je mogoče naj imajo takšna počivališča naravno senco (večje drevo sli skupino dreves, lahko se jih po potrebi tudi zasadi),
- pitnik,
- informacijsko tablo (o znamenitosti/kulturni dediščini v bližini, če tega ni, je lahko informativna tabla s podatki o razdaljah in s QR kodami preko katerih je dostopnih več informacij).

B2 – bolj opremljena (v odprtem prostoru, predvsem na povezovalnih poteh med naselji) velikost od 20 m² do 50 m²:

- klop (dve ali več) ali klop z mizo;
- koš,
- stojalo za kolesa (lahko je do-opremljeno z osnovnim orodjem za popravilo kolesa in z možnostjo polnjenja el. naprav),
- v kolikor je mogoče naj imajo takšna počivališča naravno senco (večje drevo sli skupino dreves, lahko se jih po potrebi tudi zasadi),
- pitnik,
- kreativna igrala, igrala ali igralno/razgibalne elemente.

C – kreativna - bolj opremljena, velikost od 50 m² do 100 m² (lahko tudi več):

- klop (dve ali več) ali klop z mizo,
- koši,
- stojala za kolesa (lahko je do-opremljeno z osnovnim orodjem za popravilo kolesa in z možnostjo polnjenja el. naprav),
- v kolikor je mogoče naj imajo takšna počivališča naravno senco (večje drevo sli skupino dreves, lahko se jih po potrebi tudi zasadi),
- pitnik,
- informacijsko tablo (o znamenitosti/kulturni dediščini v bližini, če tega ni, je lahko le s podatki o razdaljah in s QR kodami preko katerih je dostopnih več informacij).
- kreativna igrala, igrala ali igralno/razgibalne elemente.

4.2.2.1.2 Primeri opremljanja pešpoti, počivališč in drugih javnih površin

Peš povezava ni nujno, da je v celotni potezi arhitekturno oblikovana, pomembno je, da je urejena in privlačna (razgibana, urejene fasade, zanimiv obulični program ali elementi v odprtem prostoru (znamenja, drevesa, turistične table)). Poleg počivališč se opremljajo tudi posamezne peš povezave in druge peščeve površine (trgi, ploščadi, brvi itd.) s kvalitetno urbano opremo: klopmi, koši za smeti, zasaditev (za senco) na lokacijah z razgledom, ob znamenitostih, v parkih, območjih zbiranja in čakanja, ter drugod (v ustrezni gostoti vzdolž peš poteze):

- **počivališča** – so lahko zasnovana enako po vseh pešpoteh, lahko pa so zasnovana različno, vendar s prepoznano širšo idejno zasnovo; na ta način bodo tudi uporabnikom prepoznane kot celota. Lahko se oblikujejo ortogonalno, , kreativno, s poudarkom na različnih dejavnostih (npr. športno, kulturno, itd...), lahko so organskih oblik. Počivališča morajo biti funkcionalna, uporabna, varna in redno vzdrževana.



Slika 45: Primer počivališča, Avstrija¹¹

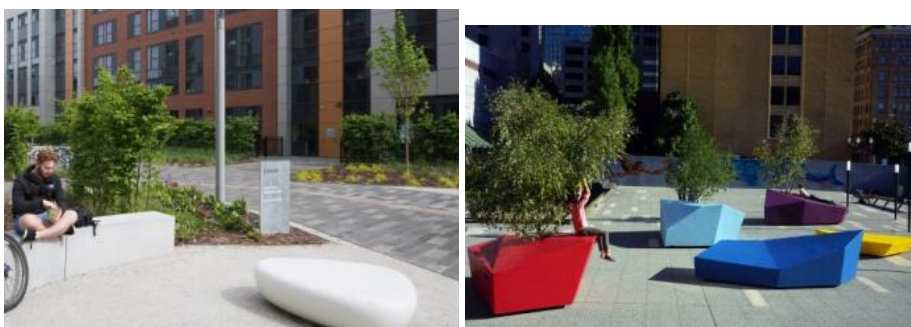
- **ulična oprema** – lahko je običajna, kreativna, športna; lahko je enaka ali raznolika, vsekakor pa funkcionalna, uporabna in udobna ter redno vzdrževana. Poleg klasične ulične opreme se javne površine opremljajo tudi s kreativno opremo, s čemer je v naselju več elementov za počitek ali zabavno preživljanje prostega časa. Ulična oprema je lahko tudi bolj športno obarvana; takšna oprema se postavi, kjer je za to dovolj prostora in je v stran od prometnih cest.



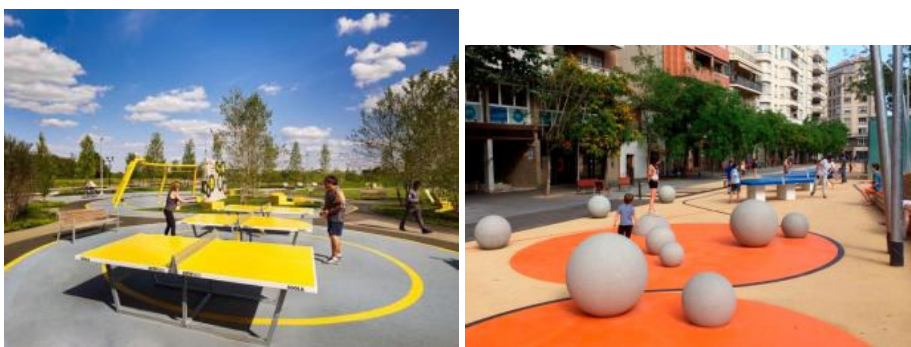
¹¹ www.steiermark.com



Slika 46: Primeri običajne ulične opreme



Slika 47: Primeri kreativne ulične opreme



Slika 48: Primeri športne ulične opreme

- **igrala** za različne starostne skupine – v prostoru imajo posebne pomen; otroci jih radi uporabljajo, saj so zanimiva, omogočajo sprostitev, srečevanje in igro, so ključna za boljši telesni in mentalni razvoj najmlajših in ponujajo raziskovanje in spontano učenje. Površine z igrali morajo biti varne, locirane ob manj prometnih cestah in morajo nuditi senco in udobje.



Slika 49: Primeri kreativnih igral



Slika 50: Kreativni igralni elementi na večjih počivališčih



Slika 51: Motorični park pri Turiška vas pri Slovenj Gradcu¹²

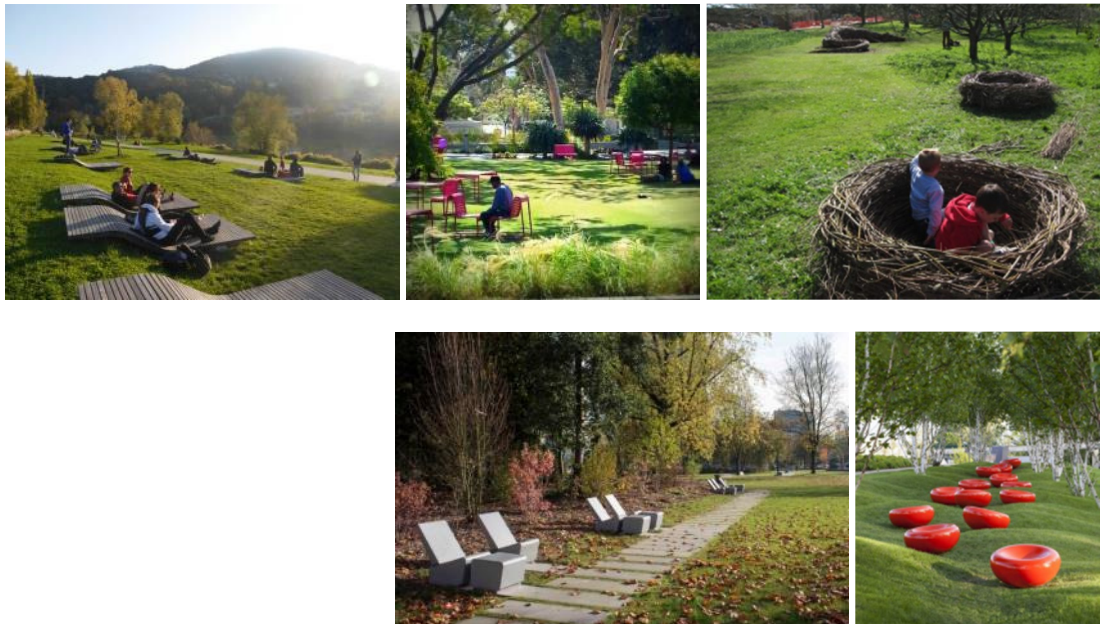
¹² <http://www.slovenjgradec.si/Aktualno/Novice/ArtMID/564/ArticleID/4319/URADNA-OTVORITEV-GIBALNEGA-PARKA-TURI%C5%A0KA-VAS>

- **poudarki v prostoru** – izvedejo se v delih naselja, kjer je treba prostore oživiti in jih narediti zanimive, izvedejo se t.i. prostorske intervencije; pred umeščanjem se izvedejo delavnice s stanovalci s ciljem razumeti njihove potrebe in želje. V primerih, ko gre za ključne peš povezave, ki potencialnim uporabnikom niso privlačne oz. prijetne in vabljive (stare fasade, temne barve, brez dreves in naravnih elementov) lahko takšne intervencije prostoru povečajo privlačnost in ponovno privabijo pešce in druge uporabnike;



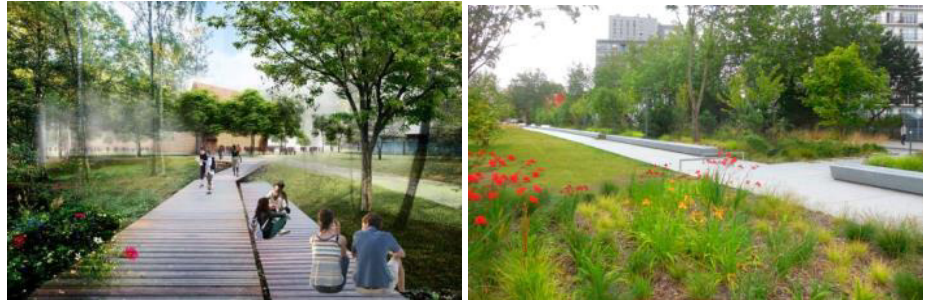
Slika 52: Primeri uličnih intervencij

- **poudarki v prostoru ob zelenih poteh** – lahko so del počivališč, lahko so pa tudi samostojna območja na določenih mestih zelenih poti (večja prazna površina; območje z drevesi, ki nudijo senco; mesto z lepim razgledom, ipd.), postavi se kreativna oprema, ki poti dopolni in jih naredi bolj uporabne, razgibane, privlačne;



Slika 53: Primeri poudarkov v prostoru zelenih poti

- **pomembnejše povezave med izvori in cilji** - poti lahko vključujejo različne materiale, ki se spreminjajo glede na značilnost prostora skozi katere nas pot vodi, lahko so v celoti arhitekturno oblikovane;



Slika 54: Primeri oblikovanja poti

- **opremljanje manjših trgov oz. javnih površin** – so zelo pomemben element v prostoru, običajno predstavljajo stičišče poti; na njih se postavi več elementov za počitek ali zabavno preživljanje prostega časa. Tovrstne ureditve so lahko manjše in iz naravnih elementov (večji kamni, zasaditev);



Slika 55: Primeri opremljanja manjših trgov

- **mostički in brvi** – poleg tega, da omogočajo prehajanje vodotokov in tako bistveno skrajšajo pot, ponujajo ljudem drugačen pogled na okolico; lahko so del širše zasnove (mestna turistična pot po mostovih naselja) ali pa zgolj povezovalni element; predstavljajo naj posebne poudarke v prostoru;



Slika 56: Primeri brvi in opremljanje

- **prostori ob vodotokih** – z dodatno opremo se ustvarijo pogoji za oživitev teh privlačnih prostorov; elementi naj omogočajo počitek, rekreacijo, igro in raziskovanje ter povezujejo in dvigujejo raven bivanja.



Slika 57: Primer urejanja prostora ob vodotoku

4.2.2.2 Umiranje prometa

Zaradi povečanja prometne varnosti in zmanjšanja negativnih posledic prometa je primerno (ponekod tudi nujno) izvajati ukrepe umiranja prometa. Pri zasnovi peš in kolesarskega omrežja se je na določenih potezah ali območjih izkazala potreba po umirjanju prometa iz naslednjih razlogov: gost promet in prevelike vozne hitrosti skozi nekatera naselja, predvsem po regionalnih cestah, umiranje prometa mimo šole in skozi stanovanjska območja. Ukrepi umiranja prometa pomenijo tudi urbano prenavo ulic, saj gre za fizično preureditev uličnega prostora, in za spremembo njihove pretežno prometne funkcije v pretežno socialno (bivalno) funkcijo (igranje, druženje), kar še dodatno zviša kvaliteto bivanja v soseskah teh ulic. Osnova za izbor in izvedbo ukrepov so Tehnične specifikacije TSC 03.800:2009 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa iz leta 2009, obstaja zelo širok nabor ukrepov kot npr.: optične zavore pred vstopom v naselje, obojestransko manjša zožanje vozišča na vstopih v cone oz. območja, ploščadi ali grbine, ploščadi v kombinaciji s preходом za pešce ali v sklopu oblikovanja večje urbane površine – trga, dvignjena križišča s prehodi v nivoju, zožanje vozišča na prehodih, ločilni otoki, zožitev vozišča, tako da je na mestu zožitve možen enosmerni promet (npr. z zelenimi otoki, z urbano opremo, dodatno s parkirnim mestom ipd., smiselno glede na obulično rabo in pozidavo), zožitev le s talno označbo v primeru več tovornega prometa, optične zožitve vozišča (robni pasovi) kadar ni prostora za zožitve s stranskimi z otoki ali je preozko za normalno širino pločnika, zamiki smernega vozišča, zmanjšanje zavijalnih radijev v križiščih, v križiščih mini krožišča (zaris ali drug tlak in povozni tlakovani otoki), talne označbe na vstopih v območja (iz sekundarnih cest), talne označbe (npr. za igro, znak za območje umirjenega prometa).

Ukrepi umiranja prometa se morajo izvajati skozi naselja Loče, Žiče, Tepanje, Draža vas na regionalnih cestah Loče ter v Slovenskih Konjicah na regionalni cesti (npr. dvignjeni peš prehodi, optične zavore) in na cestah mimo obeh osnovnih šol (Šolska ulica s spremembo prometnega režima v enosmerno in Ul. Dušana Jereba).

V Slovenskih Konjicah se določena območja urejajo kot območja prijaznega prometa, kar pomeni, da se izvedejo ukrepi urbane prenavne sosesk. Občina pristopi k projektu z izvedbo najprej pilotnega projekta v primeru načrtovane prenavne ulic (npr. gradnja podzemnih vodov, preplastitve voziščnih konstrukcij). Kot območja prijaznega prometa se urejajo stanovanjske soseske, ki predstavljajo zaključene funkcionalne celote: območje okrog Mizarske ulice, okrog Ul. Toneta Melive, okrog Slomškove ulice. Posamezni ukrepi se lahko izvajajo tudi na drugih ulicah v mestu Slovenske Konjice.



Slika 58: Območja, ki se urejajo kot območja prijaznega prometa



Slomškova
Slika 59: Primer ureditve Slomškove ulice



Vinogradniška

Slika 60: Primer ureditve Vinogradniške ulice



Mizarska

Slika 61: Primer ureditve Mizarske ulice



Mizarska

Slika 62: Primer ureditve Mizarske ulice

Po zgledu nekaterih drugih mest v Sloveniji je najprimerneje, da se izdela pilotni projekt izbranega območja kot preureditev v območje prijaznega prometa.



Slika 63: Primer urbane prenove ulic v soseski v Ljutomer





Slika 64: Primer urbane prenove ulice v soseski v Ljutomer (slika zgoraj prej in spodaj potem)



Slika 65: Primer urbane prenove ulice v soseski v Ljutomer (prej in potem)

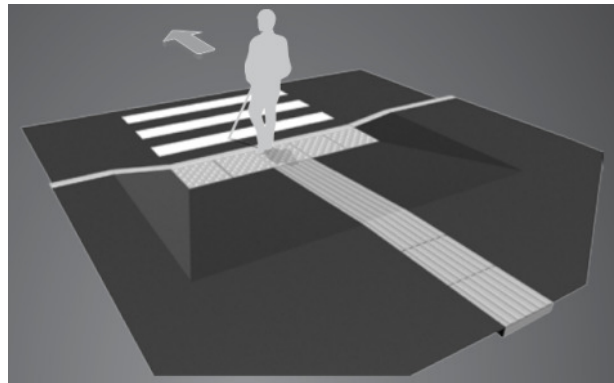


Slika 66: Primeri talnih »označb« na ulicah (za igro)

4.2.2.3 Dodatne ureditve za pešce

Poleg gradnje infrastrukture za pešce se izvede tudi:

- v Slovenskih Konjicah razširitev cone za pešce,
- zgostitev prehodov za pešce v naseljih,
- podaljšanje intervalov zelene luči za pešce na semaforjih,
- izdelava kataloga urbane opreme za urejanje javnega prostora v vseh naseljih občine,
- primerno ureditev zgornjega ustroja: makadam, tlakovanje, asfaltiranje, drugo oblikovanje – odvisno od prostora poteka peš povezav in druge javne površine,
- odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe (klančine na celotni širini peš prehodov, taktilne oznake ipd.).



Slika 67: Prehod opremljen s klančino za gibalno ovirane ter taktilnimi oznakami za senzorično ovirane (slepe in slabovidne)¹³

¹³ Vir: Zavod Dostop; http://www.dostop.org/dokumenti/10pravil_web.pdf

4.3 Signalizacija

4.3.1 Vodenje kolesarjev

Signalizacija za vodenje kolesarjev je lahko vertikalna (v obliki prometnih znakov) in/ali horizontalna (v obliki barvnih simbolov na cestišču).

Na prometnih površinah z manjšo količino motornega prometa zadostuje postavitve vertikalne signalizacije, kjer pa je motorni promet gostejši, pa je za zagotovitev varnosti kolesarjev priporočljiva umestitev tudi horizontalne prometne signalizacije.

Vertikalna signalizacija naj označuje:

- glavne in pomembnejše lokalne kolesarske povezave ter
- prometne površine namenjene kolesarjem.

Označevanje prometnih površin namenjenih kolesarjem s horizontalno in vertikalno signalizacijo je obširno prikazano v Pravilniku o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (v nadaljevanju: Pravilniku)

Križanja glavnih in pomembnejših lokalnih kolesarskih lokalnih povezav se označujejo z oznako št. 3404: Kažipotno tablo za kolesarje iz Pravilnika, kot npr. na sliki spodaj:



Slika 68: Primer postavitve table na križanje glavne in lokalne kolesarske povezave

Spremembe smeri poteka glavnih in lokalnih kolesarskih povezav preko križišč (npr. kadar te zavijejo levo ali desno v križišču) pa se označuje z oznako št. 3405: Kažipotom za kolesarje iz istega pravilnika.



Slika 69: Primer postavitve kažipota na glavni kolesarski povezavi v Draži vasi.

S kažipotmi se opremijo pomembnejša križišča z lokalnimi in regionalnimi cestami, da se kolesarji, ki kolesarsko povezavo uporabljajo prvič, ne izgubijo.

Poleg tega se lahko po zgledu iz Republike Avstrije (in s soglasjem upravljavca ceste) na cestišče doda horizontalna signalizacija, ki nakazuje spremembo poteka kolesarske povezave:



Slika 70: Primer zarisa kolesarskih kažipotov na glavni kolesarski povezavi v Radgoni (levo) ter v predlog Draži vasi (desno).

Vertikalno signalizacijo (prometne znake) je potrebno vzdrževati (odstranjevati grafite in nalepke, nadomeščati poškodovane in odtujene znake ter čistiti umazane znake), horizontalno pa obnavljati.

4.3.2 Usmerjanje pešcev

Na peš povezavah se s signalizacijo pešce usmerja do pomembnih ciljev potovanj:

- javne ustanove (npr.: zdravstveni dom, knjižnica,...)
- športni objekti, turistične in kulturno- zgodovinske znamenitosti,
- avtobusna postaja,
- upravne stavbe,
- zdravstvene stavbe
- ipd.

Označuje se tudi panoramska turistična pot (dostop do nje, vstopna točka).

Na signalizaciji za pešce se označi dolžina poti do določene točke oz. časovna oddaljenost do cilja.

Na signalizaciji se lahko uporabi tudi prepoznavni simbol za določeno peš povezavo po celotni dolžini (npr.: zelen list – kot simbol tematske pešpoti, ki vodi od ene do druge znamenitosti naravne dediščine).

Primerno je, da so na nekaterih dostopnih mestih (npr. počivališčih) označene pomembnejše pešpoti na enem skupnem prikazu (npr. informativna tabla pomembnejših tematskih pešpoti).

Uporabniki oznakam lažje sledijo in jih lažje prepoznajo (posledično uporabljajo), če so enotno oblikovane, jasne in prepoznavne (skupni simbol ali barva za določeno tematsko pot). Zaželeno je, da so pešpoti oblikovane in zasnovane v enotno shemo pešpoti, ki sledijo skupnemu idejnemu konceptu in enotnemu arhitekturno oblikovalskemu izrazu. Izdelati je treba načrt signalizacije za pešce.

Pri signalizaciji je potrebno upoštevati »Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah« predvsem v delu, kjer se omejuje promet (npr.: peš cone, pločniki ali druge površine namenjene pešcem), v kolikor je takšno območje del peš povezave.

5 ETAPNOST IZVEDBE

Načrtovane kolesarske in peš povezave se lahko izvajajo etapno.

5.1 Kolesarske povezave

Etapnost odraža prednost izvedbe posamezne povezave oz. njenega odseka. Etapnost izvedbe določajo številna merljiv in nemerljiva merila. Glede na specifiko omrežja oz. območja obravnave in glede na razpoložljive podatke se v splošnem etapnost kolesarskih povezav določi na podlagi naslednjih kriterijev:

- pomembnost kolesarske povezave – načelno kategorija,
- pomembnost izvorov/ciljev povezave – mišljena predvsem pomembnost za dnevno kolesarjenje,
- delno že izvedena kolesarska povezava ali nadaljevanje že izvedene,
- prometne obremenitve – pričakovano število kolesarjev (ocena, terenske razmere (ravninski del, vzponi ipd.)),
- prometna varnost – obstoječe ogrožanje kolesarjev in pešcev (delež tovornega prometa, obremenitev z osebnimi motornimi vozili, visoke vozne hitrosti, parkirni pasovi),
- nezahtevnost izvedbe (ekonomsko, časovno): čim manj zahtevni infrastrukturni ukrepi in posegi (premostitveni objekti, odstranitve objektov ipd.), brez pridobivanja zemljišč ipd.

Tabela 2: Kriteriji pomembnosti predvidenih kolesarskih povezav¹⁴

oznaka	pomembnost / kategorija	pomembnost izvorov/ciljev	delno že izvedena	obremenitev s kolesarji	prometna varnost - ogroženost	nezahtevnost	skupaj točke
GLAVNE LOKALNE KOLESARSKÉ POVEZAVE							
1	●	●	●	◐	○	●	15
1a	●	●	○	◐	●	○	13
3	●	○	●	○	○	●	12
1a_SK	●	○	◐	●	●	○	13
1b_SK	●	○	◐	●	●	○	13
2a_SK	●	●	◐	●	●	○	15
2b_SK	●	●	○	●	●	◐	15
3_SK	●	◐	○	◐	●	◐	13
4_SK	●	◐	○	◐	●	◐	13
5a-SK	●	●	○	●	●	◐	15
5b-SK	●	●	◐	●	●	◐	16
5c-SK	●	●	○	●	●	◐	15

¹⁴ Le za KP, ki so opredeljene kot predvidene

oznaka	pomembnost / kategorija	pomembnost izvorov/ciljev	delno že izvedena	obremenitev s kolesarji	prometna varnost - ogroženost	nezahtevnost	skupaj točke
6b_SK	●	●	○	●	●	●	15
7a_SK	●	●	○	●	●	●	12
7b_SK	●	●	●	●	○	●	13
1_TE	●	●	●	●	●	●	13
LOKALNE KOLESARSKE POVEZAVE							
1	●	●	○	●	●	●	11
4b	●	●	●	●	●	●	12
1_SK	●	●	○	●	●	●	11
2a_SK	●	●	○	●	○	●	10
2b_SK	●	●	○	●	○	●	11
2c_SK	●	●	○	●	○	●	11
2d_SK	●	●	○	●	●	●	11
3_SK	●	○	○	○	○	●	9
4_SK	●	○	○	○	●	●	9
5a_SK	●	●	○	●	○	●	10
5b_SK	●	●	○	●	○	●	10
7a_SK	●	●	○	●	○	●	11
7b_SK	●	●	●	●	●	●	14
8_SK	●	●	○	●	●	●	12
10_SK	●	●	○	●	●	●	12
11_SK	●	●	○	●	●	●	13
12a_SK	●	●	○	●	●	●	13
13_SK	●	●	○	●	●	●	13
14a_SK	●	●	○	●	●	●	11
14b_SK	○	●	○	●	●	●	10
15_SK	●	●	○	●	●	●	11
16b_SK	●	●	○	●	●	●	12
17_SK	●	●	○	●	●	●	14

oznaka	pomembnost / kategorija	pomembnost izvorov/ciljev	delno že izvedena	obremenitev s kolesarji	prometna varnost - ogroženost	nezahtevnost	skupaj točke
1_DV	●	●	○	●	●	●	12
3a_DV	●	●	○	●	●	●	11
3b_DV	●	●	○	●	●	●	12
1_LO	●	●	○	●	●	●	13
2_LO	●	●	○	●	●	●	13
1_ZB	○	●	○	○	●	●	10
1_ŽI	●	●	○	○	●	●	11
1_ŽK	●	●	○	○	●	○	9

Na podlagi zgornje tabele se predlaga naslednja etapnost izvedbe kolesarskih povezav (razdeljena v tri etape), pri tem je upoštevano, enovitost poteze lahko sestavljene tudi iz več kolesarskih povezav oz. več oznak:

- I. GLKP: 1 (njen odsek 1a), 2a-SK in 2b_SK (proti Zrečam), 5a-SK, 5b-SK, 5c-SK (v središču mesta mimo šol), 6b-SK (v središču mesta) ter LKP: 7b_SK (pri avtobusni postaji) in 17_SK (navezava na regionalno cesto);
- II. GLKP: 3 (zaradi enostavnosti izvedbe), 1a_SK in 1b_SK (ob regionalni cesti), 3_SK in 4_SK (vzhodni vstop v mesto), 7a_SK in 7b_SK (povezava med dvema kolesarskima povezavama), 1_TE (skozi Tepanje) ter LKP: 1 (del povezave Žiče-tepanje), 4b (zadnji odsek povezave iz smeri vzhodi proti Slovenskim Konjicam), 1_SK (povezava iz Blata), 2a_SK, 2b_SK, 2c_SK, 2d_SK (kot enovita poteza na jugu mesta), 7a_SK (skozi stanovanjsko območje) in preostale LKP v Slovenskih Konjicah: 8_SK, 10_SK, 11_SK, 12a_SK, 13_SK, 14a_SK, 15_SK, 16b_SK;
- III. Predlaga se posebna etapa za gradnjo LKP v drugih naseljih v občini: 1_DV, 3a_DV, 3b_DV, 1_LO, 2_LO, 1_ŽI, 1_ZB;
- IV. Zadnja oz. posebna etapa za ureditve povezave do Žičke kartuzije: 1_ŽK.

Kjer je treba kolesarje voditi s souporabo vozila, se lahko pristopi k označevanju takoj. Vedno se označi naenkrat celotna kolesarska povezava. Označujejo se kolesarske povezave po določenih območjih.

Zadnja etapa predstavlja opremljanje kolesarskih povezav. Najprej se povezava izvede, nato se prične opremljati v skladu s finančnimi zmožnostmi – vsako leto se v proračunu namenijo sredstva za izvedbo kolesarskih počivališč (eno ali dva)).

5.2 Peš povezave

V sklopu urejanja kolesarskih povezav se uredijo tudi površine za pešce. Peš povezave se uredijo po naslednjih etapah:

- glavna peš povezava v Slovenskih Konjicah,
- ostale pešpoti v Slovenskih Konjicah,
- pešpoti v ostalih naseljih,
- glavna peš povezava izven oz. ob naseljih – panoramska pot.

Zadnja etapa predstavlja opremljanje peš poveza. Najprej se povezava izvede, nato se prične opremljati v skladu s finančnimi zmožnostmi – vsako leto se v proračunu namenijo sredstva za izvedbo počivališč manjših in večjih (npr. 1 večje in 5 manjših). Počivališča se lahko urejajo tudi v sklopu drugih ureditev javnih površin (trgi, ploščadi).

5.3 Zaključek

V tem poglavju je le predlagana priporočljiva etapnost na podlagi zastavljenih kriterijev in ocenjenih meril. Priporočljiva etapnost se običajno, v primeru dolgotrajnejše izvedbe vseh povezav, spreminja zaradi različnih razlogov, ki vplivajo na dinamiko izvajanja: izvedba rekonstrukcije določene ceste v sklopu katere se izvede tudi peš in kolesarska povezava, zapleti pri pridobivanju zemljišč, tehnični zapleti, možnost pridobitve sofinancerskih sredstev za določene povezave ipd.

6 PREDLOG SPREMEMB IN DOPOLNITEV OPN

Posegi v prostor na območju občine Slovenske Konjice se urejajo z Odlokom o Občinskem prostorskem načrtu Občine Slovenske Konjice. (Uradni list RS, št. 70/16) (v nadaljnjem besedilu OPN). OPN je treba dopolniti z določili za urejanje kolesarskega in peš prometa tako strateški kot tudi izvedbeni del, v skladu s konceptom zasnove peš in kolesarskega omrežja in v skladu z novimi pristopi trajnostne mobilnosti.

Zakon o kmetijskih zemljiščih (Uradni list RS, št. 71/11 – uradno prečiščeno besedilo, 58/12, 27/16, 27/17 – ZKme-1D in 79/17) določa objekte in posege v prostor katerih gradnjo lahko lokalna skupnost v prostorskem aktu lokalne skupnosti dopusti na območjih kmetijskih zemljišč. Med njimi ni samostojnih kolesarskih poti. Raba se spremeni in dopolni kot ažuriranje stanja, kjer je že izvedena steza ali kolesarska pot, ali pa se dopolni kot na novo opredeljena raba (npr. 3,5 metrski koridor za ureditev kolesarske poti kot območje prometnih površin). Prav tako se raba spremeni na območjih predvidenih postajališč (kolesarskih in večjih peš) v območja zelenih površin. Opredelili smo spremembo rabe za kolesarske poti in večja počivališča (glej grafični del elaborata). Za izvedbo površin za kolesarje kot obvoziščni element ob obstoječi cesti, se izvede v sklopu rekonstrukcije ceste (ni potrebe po spreminjanju namenske rabe prostora). Sprememba namenske rabe prostora za kolesarsko povezavo do Žičke kartuzije je odvisna od izbrane variante.

7 VIRI

- Kolesarjem prijazna infrastruktura, Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, verzija 1.0, RS, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017,
- Infrastruktura za pešce, Splošne usmeritve, verzija 1.0, RS, Ministrstvo za infrastrukturo, avgust 2017,
- Pravilnik o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18),
- Pravilnik o kolesarskih povezavah (Uradni list RS, št. 29/18),
- Tehnične specifikacije TSC 03.800:2009 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa (Uradni list RS, št. 55/09, dne 17. 7. 2009),
- Odlok o občinskem prostorskem načrtu Občine Slovenske Konjice (Uradni list RS št. 70/16),
- Celostna prometna strategija Občine Slovenske Konjice, Mariborska kolesarska mreža, 2017,
- Agenda 2020 Razvojni program za občino Slovenske Konjice, Oikos, svetovanje za razvoj d.o.o.
- Atlas okolja: http://gis.arso.gov.si/atlasokolja/profile.aspx?id=Atlas_Okolja_AXL@Arso
- Zasnova državnega kolesarskega omrežja, Ministrstvo za promet, Direkcija RS za ceste, november 2005
- Kolesarske povezave v Savinjski regiji, Strokovna podlaga, Razvojni center planiranje d.o.o., št.pr.: 570/10, junij 2011,
- Daljinska kolesarska povezava D1 Vojnik-Slovenske Konjice, IDZ, Lineal d.o.o., št. pr.: 1458/1, oktober 2017
- Idejna zasnova za ureditev mestnih ulic kot območja prijaznega prometa, Biroskiro d.o.o., št.pr: 2-11/2015, december 2015
- Statistični urad RS, <https://www.stat.si/statweb>
- EuroVelo9, <https://en.eurovelo.com/ev9> in <https://www.bikemap.net/en/o/2766147/#/z11/46.4350176,15.4443741/basic>
- Z belo palico po mestu, Priročnik za načrtovanje talnega taktilnega vodilnega sistema, Zavod DOSTOP, Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije, 2016,
- Smernice za šolske poti, Smernice za izdelavo učinkovitih načrtov šolskih poti, kriteriji in pregled varnosti na šolskih poteh ter označevanje šolskih poti, Javna agencija RS za varnost prometa, februar 2016,
- Priporočila za postavitev signalizacije za pohodne poti in poti nordijske hoje, Študija o označevanju in vzdrževanju tematskih pohodnih poti, September 2010
- The Walkable City, Stockholm City Plan, The City Planning Administration, spletni dokument, 2010,
- STEP 2025 Thematic Concept, Urban Mobility Plan Vienna, Together on the move, spletni dokument, 2014,
- Evropske pešpoti: <http://eupoti.com/>

II. Grafični del

načrt št.	naslov	merilo
1 (listi od 1 do 5)	Omrežje kolesarskih in peš povezav	M 1 : 10.000
2	Prikaz sprememb pNR	M 1 : 25.000

III. Priloge

- predlog izvedbe glavnih lokalnih kolesarskih povezav (GLKP)
- predlog izvedbe lokalnih kolesarskih povezav (LKP)
- tabele baz podatkov (kolesarska počivališča, manjša in večja peš počivališča, problematične točke)