



Celostna prometna strategija Občine Radlje ob Dravi

Predlog akcijskega načrta

Junij 2017

NAZIV

***CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE RADLJE OB DRAVI, PREDLOG
AKCIJSKEGA NAČRTA***

NAROČNIK

**Občina Radlje ob Dravi
Mariborska cesta 7
2360 Radlje ob Dravi**

VODILNI PARTNER PRI IZDELAVI CPS

Energetska agencija za Podravje, Smetanova ul. 31, 2000 Maribor

PROJEKTNI PARTNER

Razvojna agencija Sinergija, Martjanci 36, 9221 Martjanci

AVTORJI: dr. Vlasta Krmelj, univ.dipl.inž.

mag. Branka Mirt, prof. biol. in kem.

Katja Karba, univ.dipl.etnol. in kult.antrop.

Predgovor

Predlog akcijskega načrta je bil pripravljen na podlagi opravljene analize stanja na področju infrastrukture in različnih oblik prometa v občini Radlje ob Dravi, na podlagi pregleda obstoječih občinskih prostorskih, prometnih in razvojnih dokumentov in na podlagi Raziskave o potovalnih navadah in potrebah občanov na področju mobilnosti, ki smo jo opravili z anketiranjem občanov in v kateri je sodelovalo 11 % prebivalcev občine Radlje ob Dravi.

V izvajanju je prav tako anketiranje ključnih deležnikov v občini, v začetku junija 2017 je v okviru izdelave Celostne prometne strategije (v nadaljevanju CPS) načrtovana javna razprava. Z pridobljenimi stališči in mnenji s strani ključnih deležnikov kot tudi širše javnosti bo predlog akcijskega načrta smiselno dopolnjen.

V okviru opravljene analize stanja so bili prepoznani izzivi in priložnosti Občine Radlje ob Dravi na področju mobilnosti. Ti so predstavljali osnovo za načrtovanje predloga akcijskega načrta CPS.

Akcijski načrt, s katerim bo CPS dosegla svojo operativnost, vsebuje podroben seznam ukrepov za naslednjih 5 let, odgovorne osebe, vire financiranja in njihov časovni razpored. Predstavlja osnovo za uresničevanje CPS.

1. IZHODIŠČA

Cestni promet narašča, večja se poraba goriv, povečuje se število prometnih nesreč, zastojev, emisij toplogrednih in strupenih plinov, obenem pa se zmanjšuje število uporabnikov javnega prevoza, ukinjajo se železniške in avtobusne proge. Prizadeti so predvsem socialno šibkejši, starejši, otroci in prebivalci oddaljenih krajev. Izziv je najti rešitev za uskladitev ekonomske rasti in socialnih zahtev po mobilnosti z okoljskimi in drugimi stroški prometa. Trajnostna mobilnost je eno od ključnih področij trajnostnega razvoja. Pomeni zagotavljanje učinkovite in enakopravne mobilnosti za vse ob minimizaciji nezaželenih stranskih učinkov. Z ukrepi prometne politike moramo zagotoviti, da je potreba vsakogar po premikanju zadovoljena, vendar ob nižjih stroških in manjših stranskih učinkih, tveganju in porabi naravnih virov.

Za vsako skupnost je mobilnost velikega pomena. Od vzpostavljenega sistema, urejenosti in povezanosti prometne infrastrukture in storitev je odvisno učinkovito premikanje ljudi in blaga, kar vpliva na kakovost življenja celotne skupnosti. Načrtovanje mobilnosti je tako ključno področje oblikovanja vzpodbudnega okolja, ki omogoča razvoj in doseganje višje življenjske ravni.

Trajnostno načrtovanje mobilnosti temelji na celostnem pristopu, ki v ospredje postavlja ljudi in ki enakovredno obravnava vse oblike prometa. Celostni pristop izhaja iz obstoječih načrtovalskih praks in se ob upoštevanju načel integracije, sodelovanja in vrednotenja

osredotoča na učinkovite in postopne izboljšave, ki temeljijo na medsebojno povezanih ukrepih.

- **IZZIVI IN PRILOŽNOSTI**

Z naraščanjem negativnih učinkov avtomobilskega prometa raste tudi želja po spremembah. Sprememb si želi tudi Občina Radlje ob Dravi, ki je v preteklosti pozornost večinoma namenjala motoriziranemu prometu. Razlog za to je bil tudi ta, da je pred izgradnjo obvoznice v letu 2012 glavna prometnica, ki povezuje Koroško in Štajersko regijo, potekala skozi središče občine, zaradi česar je bilo občinsko središče prometno izjemno obremenjeno in so bile možnosti za varno pešačenje in kolesarjenje omejene. Z izgradnjo obvoznice v letu 2012 so bili doseženi pogoji, ki omogočajo vzpostavitev kvalitetnejše življenjske ravni v občini.

Reliefno razgibano območje Občine Radlje ob Dravi omogoča razvoj kulture hoje in kolesarjenja v ravninskem, obdravskem območju občine, kjer so skoncentrirana stanovanjska območja kot tudi območja za turizem, šport in rekreacijo ter območja izobraževalnih, proizvodnih in storitvenih dejavnosti in kjer živi 75 % vseh prebivalcev občine. Kratke razdalje med pomembnejšimi lokacijami v središču mesta kot tudi razmeroma kratke razdalje med posameznimi nižinskimi naselji prebivalcem nižine omogočajo, da večji del vsakodnevnih poti opravijo peš ali s kolesom. Hribovita območja Kozjaka in Pohorja so zaradi razgibanega terena in večjih razdalj manj primerna za potovanje peš in s kolesom. Na teh območjih bi moral alternativo avtomobilu predstavljati javni prevoz. Zaradi redko poseljenih hribovitih naselij predstavlja primerno alternativo javni prevoz na klic, storitev, pri kateri se prevoz na izbrani liniji in v okviru določenega voznega reda izvaja glede na potrebo oziroma v primeru predhodne najave.

Za obstoječe omrežje pločnikov, ki je vzpostavljeno v mestnem naselju Radlje ob Dravi, so značilne vmesne prekinitev na najfrekventnejših cestah, posamezni zelo ozki odseki pločnikov, na nekaterih lokacijah pa manjkajoči prehodi za pešce. Od ostalih petih nižinskih naselij je, kljub kratkim razdaljam, s središčem občine s skupno peš in kolesarsko potjo povezano le naselje Dobrava. Kolesarska infrastruktura v občini je nerazvita in temelji na vzpostavljenem mešanem kolesarskem pasu vzdolž mestne vpadnice, omenjeni povezavi z Dobravo ter odseku kolesarske poti na relaciji Vas – Radlje ob Dravi. Občina prav tako s kolesom ni dostopna iz širšega območja regije. Medkrajevni potniški promet je dostopen le prebivalcem nižinskih naselij in tistim iz hribovitga naselja Sv. Anton na Pohorju, ki živijo ob regionalni cesti R3-704 v smeri Ribnice na Pohorju. Ker je preko ozemlja občine speljanih veliko medkrajevnih avtobusnih linij, ki povezujejo Koroško in Štajersko regijo ter posamezne občine znotraj regij, so frekvence voženj med posameznimi nižinskimi naselji občine ob delovniku razmeroma ugodne, v primeru jutranjih in popoldanskih konic vozijo na nekaterih relacijah avtobusi tudi na deset minut. Kljub temu je zaradi necelovite integracije in nekonkurenčne cene storitev javnih prevozov nekonkurenčna osebnemu avtomobilu. V letu 2012 zgrajena obvoznica je le delno prispevala k razbremenitvi občinskega središča. Kljub preusmeritvi tranzitnega prometa na obvoznico ostaja glavna vpadnica v center mesta precej

obremenjena. Preobremenjenost z motornimi vozili se kaže tudi v praksi parkiranja izven označenih parkirnih mest. Občinsko cestno omrežje je na določenih odsekih dotrajano, za veliko cest in ulic v ožjem delu naselja Radlje ob Dravi so značilna ozka vozišča, ki mejijo neposredno na hiše. Zaradi manj razvitega cestnega omrežja v primerjavi z ostalimi regijami v državi in tudi zaradi neprimerne železniške infrastrukture zaznamuje območje prometna izoliranost.

Pretekla prometna politika se kaže tudi v potovalnem vzorcu občanov. Ta temelji na osebnem avtomobilu, s katerim na delo ali šolanje potuje 51 % občanov, ki so sodelovali v Raziskavi o potovalnih navadah in potrebah občanov na področju prometa in mobilnosti v Občini Radlje ob Dravi. V okviru raziskave, ki smo jo opravili v letu 2015, je bilo tudi ugotovljeno, da je osebni avtomobil med delovno aktivnim prebivalstvom najpogostejše v uporabi tudi v primeru zelo kratkih razdalj vezanih na središče občine. Večina štiričlanskih gospodinjstev, sodelujočih v raziskavi, ima dva avtomobila in, glede na ekonomski status, velik delež družinskega proračuna namenja stroškom, vezanim na avtomobil. Med pešci prevladujejo osnovnošolci, kolesa za potovanje na delo ali šolanje ne uporablja nihče, kljub dejstvu, da živi na razdalji do 5 kilometrov od delovnega mesta oziroma šole 56,1 % anketiranih občanov. Ta podatek pove, da obstaja na nivoju občine velik potencial za uporabo trajnostnih oblik potovanja v primeru, da bi občanom bila na voljo primernejša infrastruktura peš in kolesarskih poti. Le 3,9 % občanov potuje na delo ali v šolo z medkrajevnim javnim potniškim prometom. Hoje in kolesarjenja se občani (poleg peš potovanja v šolo) najpogostejše poslužujejo v rekreativne namene, za opravljanje nakupov in osebnih opravkov pa najpogostejše izberejo avtomobil.

Posledice favoriziranja osebnega avtomobila se med drugim kažejo tudi v visokih zneskih, ki jih občina namenja šolskim prevozom, saj zaradi neurejenih peš in kolesarskih povezav v šolo potuje s šolskim prevozom tudi veliko otrok, ki živijo na razdalji do 2 kilometra od šole in katerih šolska pot je opredeljena kot nevarna. Omrežje šolskih avtobusnih linij je zaradi razdrobljenega poselitvenega vzorca precej razvejano in pokriva večino ozemlja občine. Pri načrtovanju boljše mobilnosti za vse skupine občanov je vsekakor smiselno izhajati iz obstoječega sistema šolskih prevozov.

V želji po racionalizaciji storitve šolskih prevozov je Energetska agencija za Podravje v sodelovanju s predstavniki občinske uprave in osnovne šole v letu 2016 pripravila predlog racionalizacije in reorganizacije šolskih prevozov. Pri pripravi novega poziva izvajalcem šolskih prevozov v letu 2016 se je naredil prvi korak v smeri racionalizacije in sicer na način, da se je obstoječa šolska avtobusna linija iz smeri Sv. Antona na Pohorju, ki je sovpadala z redno medkrajevno avtobusno linijo ukinila, učence pa preusmerilo na medkrajevni avtobus ter, da sta se dve obstoječi kombi liniji (Zg. Kozji Vrh in Hafnerjeva pot) združili v eno.

Sprememb na področju mobilnosti si želijo tudi občani, saj so v okviru opravljene raziskave izrazili visoko podporo ureditvi ustreznega omrežja peš in kolesarskih poti, varnejših prehodov za pešce, prepovedi vožnje tovornih vozil skozi središče občine in uvedbi

enosmerne prometa na izbranih ulicah v občinskem središču. Zelo visoke podpore sta bila deležna tudi ukrepa, ki predvidevata izboljšanje cestne infrastrukture in povečanje števila parkirnih površin. Nekoliko manj prepričljivo so občani podprli postopno uvajanje območja z omejeno hitrostjo 30km/h v naselju Radlje ob Dravi, izboljšanje ponudbe javnih prevozov in organizacijo aktivnosti z namenom spodbujanja trajnostnih načinov potovanja. Brez podpore sta ostala ukrepa, ki se osredotočata na omejitev dostopa za avtomobile in uvedbo plačljivega parkiranja v naselju Radlje ob Dravi, kljub nameri, da bi se denar iz zaračunavanja parkirnin namenil izključno za izboljšanje prometne infrastrukture, tudi cestne. To kaže na izrazito avtomobilistično orientiran življenjski slog prebivalcev občine, kar pomeni, da bo pri uvajanju ukrepov, ki bodo kakorkoli posegali v svobodo voznikov, posebno pozornost potrebno nameniti ustrezni komunikaciji in hkrati zagotoviti alternativne storitve. Vzpostavitev teh so občani v okviru raziskave prav tako podprli.

Veliko pozornost bo Občina Radlje ob Dravi v prihodnjih letih namenila uvajanju elektromobilnosti. Prizadevala si bo postati vodilna majhna občina na področju elektromobilnosti, tako na področju vzpostavitve infrastrukture polnilnih postaj kot tudi na področju uvajanja električnih vozil, s posebno pozornostjo na javnem prevozu. Z aktivnostmi bo občina služila kot vzgled in promotor za podjetja in občane.

Osnovno vodilo pri načrtovanju predloga ukrepov akcijskega načrta je predstavljalo načelo učinkovitega izkoriščanja obstoječe infrastrukture in načelo upoštevanja vseh segmentov trajnostnega razvoja. Ukrepi v akcijskem načrtu so zastavljeni realno in jih je mogoče realizirati do leta 2022. Za to bo potrebna predvsem politična volja, jasno izražena namera o želenih spremembah, sodelovanje pomembnih deležnikov, znanje, podpora javnosti kot tudi finančna sredstva, pri čemer bodo poleg kandidiranja za pridobitev državnih sredstev (Kohezija, Sklad za podnebne spremembe, ...) potrebne izkušnje za pridobivanje evropskih sredstev. V okviru sodelovanja pri nastajanju obravnavane strategije je Občina Radlje ob Dravi pokazala voljo in zavzetost za spremembe. Podporo v smeri trajnostnih sprememb so v okviru opravljene raziskave izrazili tudi občani. Majhnost občinske uprave se v smislu učinkovitega komuniciranja in sprejemanje odločitev kaže kot prednost, vendar pa majhnost občine hkrati pomeni tudi omejenost kadrov in pomanjkanje specifičnih znanj in izkušenj, zato bo pri izvajanju strategije pomembna odprtost občine, povezava z regijo in strokovnimi institucijami.

Z uvajanjem načrtovanih ukrepov bo Občina Radlje ob Dravi stopila na pot celovitega pristopa pri urejanju mobilnosti. Poleg izboljšanja dostopnosti občinskega središča bo spremembe moč zaznati v obliki ugodnih učinkov na okolje in zdravje prebivalcev, višje ravni kakovosti življenja, izboljšanja podobe občine in ugodnega vpliva na gospodarstvo in turizem.

Primeri dobrih praks nas učijo, da do končnega cilja ne vodijo bližnjice, potrebno je prehoditi pot, sestavljeno iz majhni korakov, ki jih bomo uspešno vgradili v okolje le s sodelovanjem in

jasno odločitvijo, da bo trajnostna mobilnost pomemben, če ne ključen element prihodnje podobe skupnosti, v kateri živimo.

2. Vizija Občine Radlje ob Dravi na področju mobilnosti

Vizija CPS: RAD'MAM RADLJE, MESTO AKTIVNIH IN ZADOVOLJNIH LJUDI

Vizija občine je postati ljudem prijazna občina, ki ureja mobilnost po načelih trajnostnega razvoja in to na način, da ob zagotavljanju gospodarske rasti posebno pozornost namenja čistemu okolju in zdravemu življenjskemu slogu.

3. Strateški cilji

Predlagani strateški cilji Občine Radlje ob Dravi na področju mobilnosti so naslednji:

1. Zagotoviti dostopnost za vse občane in obiskovalce z namenom prispevati k družbeni vključenosti vseh.
2. Vzpostaviti učinkovit prometni sistem, ki bo temeljil na integraciji posameznih prometnih storitev in zagotavljanju kakovostnih informacij.
3. Izboljšati prometno varnost ranljivejših udeležencev v prometu.
4. Izboljšati pogoje za spodbujanje aktivne dnevne in prostočasne mobilnosti prebivalcev.
5. Vzpostaviti kakovostno infrastrukturo za pešce in kolesarje v mestnem naselju in urediti peš in kolesarske poti med naselji.
6. Povečati delež pešcev in kolesarjev.
7. Ozavestiti ljudi o pomenu uporabe trajnostnih načinov potovanja v povezavi z doseganjem zdravega načina življenja in kakovostnega okolja ter bivanja.
8. Postati vzorčna majhna občina na področju uvajanja električne mobilnosti.

4. Strateški stebri

Celostna prometna strategija Občine Radlje ob Dravi predvideva pet ključnih stebrov delovanja v prihodnosti. Posamezna področja se med seboj dopolnjujejo in povezujejo.

Predlagani strateški stebri CPS Občine Radlje ob Dravi so:

- 1. Celostno načrtovanje in upravljanje mobilnosti**
- 2. Celovita podpora hoji**
- 3. Uveljavitev kolesarjenja kot pomembnega potovalnega načina**
- 4. Privlačen javni potniški promet**
- 5. Odgovorna raba motornih vozil**

4.1. STRATEŠKI STEBER: Celostno načrtovanje in upravljanje mobilnosti

Celostno načrtovanje in upravljanje mobilnosti predstavljata temelj Celostne prometne strategije in ključ do uspešnega izvajanja načrtovanih ukrepov v praksi. Z uveljavitvijo celostnega načrtovanja bomo dosegli optimizacijo obstoječe načrtovalske prakse, njeno nadgradnjo in s tem preiščeno in v potrebe usmerjeno obravnavanje izzivov mobilnosti.

Celostna obravnava temelji na sistematičnem urejanju in upravljanju mobilnosti s ciljem doseganja večje kakovosti bivanja. Izhaja iz obstoječih načrtovalskih praks in se ob upoštevanju načel integracije, sodelovanja in vrednotenja osredotoča na učinkovite in postopne izboljšave, ki temeljijo na medsebojno povezanih ukrepih.

Upravljanje mobilnosti je koncept, ki promovira trajnostni promet in uravnava povpraševanje po uporabi avtomobilov na način, da spreminja stališča in potovalne navade prebivalcev. Bistvo upravljanja mobilnosti so »mehki« ukrepi, kot so informiranje in komuniciranje, organizacija storitev in koordiniranje dejavnosti različnih partnerjev. »Mehki« ukrepi največkrat povečajo učinkovitost »trdi« ukrepov v mestnem prometu (npr. nove avtobusne linije, ceste in kolesarske steze). Ukrepi v okviru upravljanja mobilnosti navadno ne zahtevajo velikih denarnih vložkov in imajo pogosto zelo ugodno razmerje med koristmi in stroški. Praviloma se le redko izvajajo samostojno in izolirano in so najpogostejše del svežnjev ukrepov, recimo informativne oglaševalske akcije v zvezi z infrastrukturo, politiko cen ali predpisi.

Pri načrtovanju ukrepov s področja upravljanja mobilnosti je potrebno izhajati iz trenutnega stanja in na podlagi tega definirati ukrepe, ki bodo ozaveštili ljudi, da bodo začeli razmišljati in delovati drugače od ustaljenih praks. Mobilnost občanov Radelj ob Dravi je trenutno v veliki meri odvisna od avtomobila. Avtomobil je najpogostejše v uporabi tudi v primeru kratkih potovalnih razdalj. Zaradi navezanosti na osebni avtomobil pripisujejo občani področjem urejanja cestne infrastrukture in parkirišč večji pomen kot npr. javnim prostorom

za druženje in dobremu javnem potniškem prometu. V prihodnosti bo tako skozi razpravo in ozaveščanje potrebno doseči primerno stopnjo zavedanja o pomenu prometa in izbire prevoznega sredstva za doseganje zdravega okolja in kvalitetnega urbanega življenja. Velik potencial za udeležanje sprememb predstavljajo otroci, ki lahko s svojim ravnanjem vplivajo tudi na svoje starše.

4.1.1. CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

- Sprejetje in zagon Celostne prometne strategije Občine Radlje ob Dravi v letu 2017
- Redno revidiranje (na dve leti) in prenova (na pet let) Celostne prometne strategije Občine Radlje ob Dravi
- Vzpostavitev občinskega proračuna, ki bo uravnoteženo razvrščal sredstva med vsemi potovalnimi načini
- Vzpostavitev rednega spremljanja in vrednotenja kazalcev mobilnosti do 2018
- Sodelovanje sektorjev občinske uprave ter povezovanje na regionalni ravni
- Krepitev občinske uprave v smislu pridobivanja potrebnih strokovnih znanj in celovite obravnave področja prometa in mobilnosti
- Sodelovanje občine z zunanjimi strokovnimi institucijami
- Aktivno vključevanje v projekte trajnostne mobilnosti na nivoju države in EU
- Kontinuirano izvajanje aktivnosti s področja upravljanja z mobilnostjo

4.1.2. PREDLAGANI UKREPI

Celostna prometna strategija Občine Radlje ob Dravi predvideva v okviru obravnavanega stebra tri sklope ukrepov:

➤ Spreminjanje načrtovalskih praks

Sprejetje Celostne prometne strategije Občine Radlje ob Dravi bo pomenilo začetek dolgoročnega procesa trajnostnega načrtovanja prometa, ki bo vključeval revizijo strategije na dve leti in prenovi le-te vsakih pet let. Načrtovalske prakse se spremenijo s spremembo razmišljanja in pomemben korak na tej poti predstavlja sprejetje proračuna, ki bo zagotavljal uravnotežena sredstva za vse potovalne načine. Osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije bo predstavljalo redno spremljanje in vrednotenje kazalcev mobilnosti v občini. V ta namen se bo v letu 2015 izvedena Raziskava o potovalnih navadah in potrebah občanov na področju prometa in mobilnosti v Občini Radlje ob Dravi redno, vsaj na štiri leta, izvajala tudi v prihodnje.

➤ **Odprtost občinske uprave za sodelovanje, pridobivanje znanj in izkušenj**

Zaradi majhnosti občinske uprave z omejenimi kadrovskimi zmožnostmi za zagotavljanje celovite obravnave področja prometa in mobilnosti bo za učinkovito izvajanje prometne strategije potrebno povezovanje in sodelovanje z zunanjimi inštitucijami kot tudi povezovanje z občinami v regiji. Hkrati bo potrebno tudi na nivoju občinske uprave zagotoviti redna izobraževanja uslužbencev z namenom pridobivanja novih znanj s področja trajnostne mobilnosti. Sodelovanje med strokovnimi službami občinske uprave se bo še dodatno poglobilo predvsem v smislu integriranega načrtovanja prostorskega in prometnega razvoja.

➤ **Upravljanje z mobilnostjo** (vključuje natančnejše opise nekaterih predlaganih aktivnosti)

Vzpostavitev spletne strani »Po Radljah potujem okolju prijazno«

Ni dovolj, da ljudi zgolj informiramo o alternativah, ki so na voljo. Potrebno jim je zagotoviti nabor ustreznih informacij, ki jim bodo omogočale preudarne odločitve.

Po vzoru spletne strani Tramob (www.tramob.si), zavihek Po mestu okolju prijazno, se vzpostavi spletna stran (ali zavihek na obstoječi spletni strani občine) »Po Radljah okolju prijazno«, ki bo občanom ponujala zbrane informacije o možnostih potovanja do in po Radljah ob Dravi s trajnostnimi oblikami potovanja. Poleg informativne bo imela stran tudi ozaveševalno funkcijo, saj bo v okviru predstavljenih vsebin ljudi nagovarjala in spodbujala k spremembi potovalnih navad. Za pripravo vsebine strani se uporabijo tudi analize in slikovna gradiva, pripravljena v okviru CPS, kot npr. preglednica z zbranimi voznimi redi vseh medkrajevnih avtobusnih linij, ki potekajo po ozemlju Občine Radlje ob Dravi, karta trenutnega sistema pločnikov in kolesarskih stez, ipd.

V okviru spletne strani se lahko v drugem koraku, z namenom spodbujanja večje zasedenosti osebnih vozil, vzpostavi tudi portal za izmenjavo prevozov na delo na nivoju regije.

Priprava in promocija informativne zloženke za pešce in kolesarje

Informativna zloženka se pripravi z namenom informiranja ljudi o razdaljah in relacijah, ki jih je v mestnem naselju Radlje ob Dravi in širšem območju občine možno prehoditi ali prekolesariti v določenih časovnih intervalih. Zloženka bo vključevala karto, iz katere bo razvidno območje naselja zajeto v radij 1 kilometer od središča, in območje občine, zajeto v radij 5 kilometrov od središča. Hkrati bodo na karti označene peš in kolesarske poti. Zloženka bo služila promociji hoje in kolesarjenja za premagovanje kratkih vsakodnevnih poti in bo ljudi med drugim nagovarjala z argumenti zdravstvenih koristi hoje in kolesarjenja.

Aktivnosti v Evropskem tednu mobilnosti

V okviru načrtovanja ozaveševalnih in promocijskih kampanj in aktivnosti je smiselno izkoristiti obstoječe že uveljavljene dogodke, kot je npr. Evropski teden mobilnosti. Poleg medijske pokritosti je prednost sodelovanja pri uveljavljenih dogodkih tudi pridobivanje izkušenj in podpore drugih.

V sklopu dogodka Evropski teden mobilnosti se 22. septembra, na Dan brez avtomobila, zapre del Mariborske ceste med Pohorsko in Malgajevo ulico in se prostor nameni aktivnostim, kot so npr. servis koles, predstavitev električnih koles, osebno svetovanje potnikom, otroške ustvarjalnice in igre. V okviru zapore se opravi štetje prometa z namenom seznanjanja s prometno situacijo na okoliških cestah.

Na podlagi izkušenj glede zapore ulice na Dan brez avtomobila se zapora in spremljevalne aktivnosti načrtujejo kot vsakoletni dogodek Občine Radlje ob Dravi v času Evropskega tedna mobilnosti.

Izobraževalne aktivnosti v osnovni šoli

Navade, ki se oblikujejo v otroštvu, navadno ostanejo tudi v odrasli dobi. Če se otroci v otroštvu navadijo, da je gibanje povezano z avtomobilom in da ima v prostoru avtomobil prednost, bodo v prihodnosti povsem naravno videli avtomobil kot sredstvo, ki določa prostor in gibanje.

Pot otrok v šolo predstavlja v dobi odraščanja velikokrat glavnino vseh potovanj otrok in tako v veliki meri vpliva na izoblikovanje potovalnih navad ljudi. Otroci, ki pogosteje pešajo in kolesarijo, si izboljšujejo motorične sposobnosti ter hitreje izpopolnjujejo veščine, ki so povezane z obnašanjem v prometu. S pomočjo pridobljenih izkušenj v prometu postanejo tudi samostojnejši, samozavestnejši in previdnejši. Zato je potrebno področju izobraževanja mladih o pomenu in učinkih trajnostnih načinov potovanja posvetiti posebno pozornost.

Z namenom spodbuditi otroke, učitelje in starše k potovanju na trajnoten način se osnovna šola Radlje ob Dravi v šolskem letu 2017/2018 vključi v kampanjo Prometna kača (<http://www.trafficsnakegame.eu/slovenia/>). Gre za igro, v kateri učenci ob vodstvu učiteljev beležijo trajnostne načine potovanja v šolo in so za izkazan trud nagrajeni, kar spodbudi k sodelovanju tudi tiste, ki v šolo potujejo z avtomobilom. Kampanja se izvaja že nekaj let v veliko evropskih državah in dosega zelo dobre rezultate. S pridobljenimi izkušnjami in znanji bodo učitelji ob koordinaciji osebe na šoli, odgovorne za prometno varnost vsebine s področja trajnostne mobilnosti vključevali v redni pouk. Kot vodilo pri načrtovanju aktivnosti služil priročnik Trajnostna mobilnost, priročnik za učitelje v osnovnih šolah.

Načrt mobilnosti za OŠ Radlje ob Dravi z načrtom varnih šolskih poti in njegova promocija

Osnovna šola Radlje ob Dravi je v letu 2016 prvič izdelala Načrt šolskih poti, dokument, ki služi seznanjanju staršev in otrok o poteh, ki so za šolarje najbolj varne in o mestih, ki so prometno problematična. Dokument se bo v letu 2018 izdelal na novo, v razširjeni obliki mobilnostnega načrta. Načrt mobilnosti (potovanja) je najbolj pogosto orodje za izvajanje upravljanja mobilnosti znotraj izbrane institucije (šole, podjetja,...). Uporabniku nudi informacije o tem, kako lahko z uporabo okolju prijaznejših načinov potovanja pride od točke A do točke B (npr. od doma do šole, od doma do službe, od doma do občine, itd.). Dokument za OŠ Radlje ob Dravi se pripravi s ciljem informiranja staršev, učencev kot tudi zaposlenih na šoli o možnostih načrtovanja varnih šolskih poti brez uporabe avtomobila in s ciljem promoviranja hoje (in kolesarjenja) kot načina potovanja, ki prinaša koristi za zdravje, okolje in prostor. Dokument bo poleg definiranja izobraževalnih aktivnosti vključeval analizo obstoječih šolskih poti in pripravo seznama prioritarnih ukrepov z namenom postopnega odpravljanja prometno nevarnih mest na šolskih poteh. S sistematičnim urejanjem šolskih poti se bo izboljšala obstoječa infrastruktura za pešce, hkrati bo zagotovljena večja varnost vseh ranljivejših udeležencev v prometu.

Pilotna vzpostavitev »Pešibusa«

V sklopu izobraževalnih aktivnosti v osnovni šoli se iz bližnjih naselij Dobrava ali Zgornja Vižinga, od koder trenutno učenci potujejo v šolo s šolskih avtobusom ali kot sopotniki v avtomobilu kljub razdalji, krajši od 2 kilometrov, poskusno vzpostavi »Pešibus«. Dejavnost se lahko izvede v sklopu aktivnosti v Evropskem tednu mobilnosti.

Pešibus je izpeljanka besed peš in avtobus in temelji na potovanju otrok v šolo peš, ob spremstvu staršev ali katere druge odrasle osebe. Kot avtobus ima tudi pešibus vnaprej določeno pot in postaje z voznim redom, na katerih se postopno priključujejo učenci. Prve pešibuse se pred 25 leti vzpostavili v Avstraliji, po letu 1998 pa so jih začeli pogosto uporabljati v Veliki Britaniji in kasneje tudi v drugih evropskih državah. Prepoznani so kot primeri dobre prakse na področju zagotavljanja varnih in hkrati okolju in zdravju prijaznih poti v šolo.

Osnovna šola Radlje ob Dravi kot pobudnik aktivnosti, ob podpori lokalne skupnosti, s starši in morebitnimi ostalimi zainteresiranimi prostovoljci organizirala vse potrebno za vzpostavitev pilotnega pešibusa. V primeru da se bo po pilotni fazi vzpostavila kontinuirana aktivnost bo ta poleg spodbude otrok in staršev h gibanju prispevala k znižanju stroškov šolskih prevozov.

Z vidika zakonodajnih določil se je možnost vzpostavitve Pešibusa preverili pri Javni agenciji RS za varnost prometa, ki je v okviru posredovanega mnenja potrdila možnost organizacije te oblike potovanja v šolo.

4.1.3. Predlog akcijskega načrta za strateški steber Celostno načrtovanje in upravljanje mobilnosti

Ocenjene vrednosti izvedbe ukrepov so določene na podlagi informacij o vrednostih primerljivih projektov, pridobljenih v marcu 2017 in ne na podlagi tehničnih dokumentacij.

Ukrep	Zahtevnost	Odgovornost	Vrednost	Rok/obdobje izvedbe	Opombe/tveganja pri izvedbi
Sprejetje, zagon, revizija in prenova CPS	srednja	ORD in ZI	Revizija do 5.000 EUR Prenova do 15.000 EUR	2019 2022	pričakovano sofinanciranje MZI
Priprava uravnoteženega proračuna	srednja	ORD	brez	Vsako leto	
Spremljanje kazalcev CPS	majhna	ORD in ZI	do 1.000 EUR	Od 2018 naprej vsako leto	
Izvedba raziskave o potovalnih navadah in potrebah na področju mobilnosti	srednja	ORD in zunanji izvajalec	do 3.000 EUR	2019 2022	
Medresorsko in regionalno sodelovanje	srednja	ORD, sosednje občine, RRA Koroška	/	kontinuirano	
Sodelovanje z zunanjimi strokovnimi inštitucijami za izvedbo projektov in aktivnosti TM	srednja	ORD in ZI	odvisno od obsega projekta	kontinuirano	
Integracija CPS in prostorskih aktov	majhna	ORD in ZI	/	kontinuirano	v okviru sprememb prostorskih aktov
Redno izobraževanje in krepitev znanj strokovnih sodelavcev (udeležba na seminarjih, delavnicah, ...)	majhna	ORD	do 1.000 EUR	kontinuirano	
Aktivno sodelovanje v nacionalnih in EU projektih	srednja	ORD in ZI	/	kontinuirano	stroški v primeru sofinanciranja
Ureditev spletne strani »Po Radljah potujem okolju prijazno«	srednja	ORD, ZI	do 4.000 €	2018	
Priprava in promocija	majhna	ORD, ZI	do 2.000 €	2018	

informativne zloženke za pešce in kolesarje					
Aktivnosti v Evropskem tednu mobilnosti	srednja	ORD, ZI	do 2.000 €	vsako leto	
Pristop h kampanji Prometna kača in vključevanje vsebin s področja TM v redni pouk	srednja	OŠ	do 1.500 €/leto	kontinuirano	sofinanciranje RS
Priprava načrta mobilnosti za OŠ Ratlje ob Dravi	srednja	ORD, OŠ, SPVCP, ZI	do 4.000 €	2018	Prijava na sredstva Sklada za podnebne spremembe Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Pilotna vzpostavitev Pešibusa	srednja	OŠ ob podpori SPVCP	/	2018 -2019	

ORD – Občina Ratlje ob Dravi

OŠ – osnovna šola

SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

ZI – zunanji izvajalec

4.2. STRATEŠKI STEBER: CELOVITA PODPORA HOJI

Hoja, ki je človeku prirojeno gibanje, je ena izmed najbolj naravnih in zdravih oblik gibanja.

Majhnost urbanega središča Občine Ratlje ob Dravi, kjer je skoncentrirana tudi večina pomembnejših storitev in dejavnosti, prebivalcem omogoča, da večino opravkov opravijo peš. Dobri geografski pogoji in primerne razdalje za potovanje peš ali s kolesom omogočajo tudi hitro dosegljivost ostalih nižinskih naselij v občini.

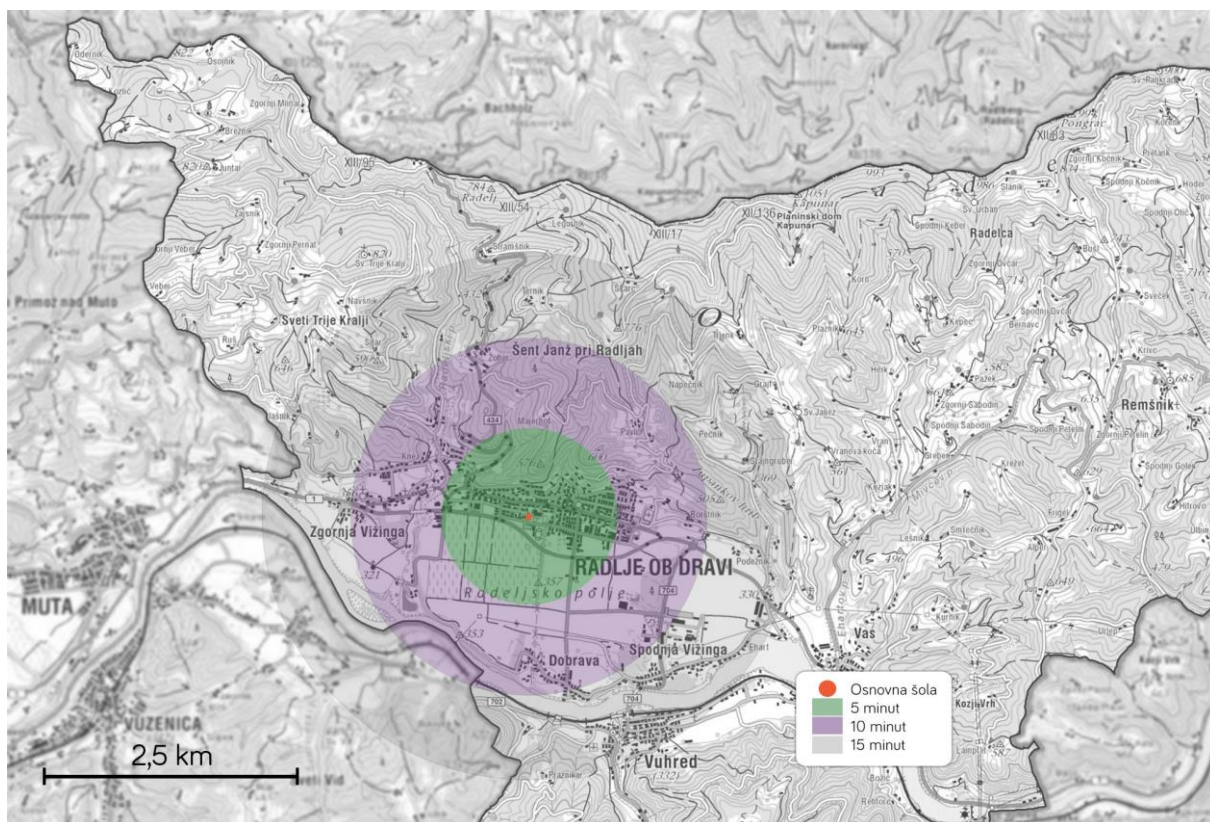
Zaradi poteka glavne državne ceste G1-1 skozi občinsko središče je bil promet pred zgraditvijo obvoznice v letu 2012 v celoti podrejen motornim vozilom. S preusmeritvijo tovornega in delno tudi osebnega prometa na obvoznico so bili doseženi pogoji, ki omogočajo vzpostavitev atraktivnejših prostorov v mestnem naselju in s tem izkoriščanje potenciala hoje. Ob primerni ureditvi infrastrukture in spodbujanju ljudi k pogostejšemu potovanju peš bo doseženo tudi izboljšanje prometne varnosti, ugoden vpliv na zdravje prebivalcev, izboljšanje kvalitete zraka, s tem pa se bo dvignil nivo kvalitete življenja v občini.

V okviru analize stanja je bilo ugotovljeno, da je infrastruktura pločnikov nezadostno razvita, predvsem zaradi vmesnih prekinitev na nekaterih najbolj prometnih cestah, kjer so posamezni odseki pločnikov tudi zelo ozki. Mestoma se tako pojavljajo za pešce nevarni odseki, ponekod

manjkajo prehodi za pešce, hojo ponekod ovirajo tudi fizične ovire v prostoru – nepravilno parkirana vozila, visoki robniki, izostanek klančin.

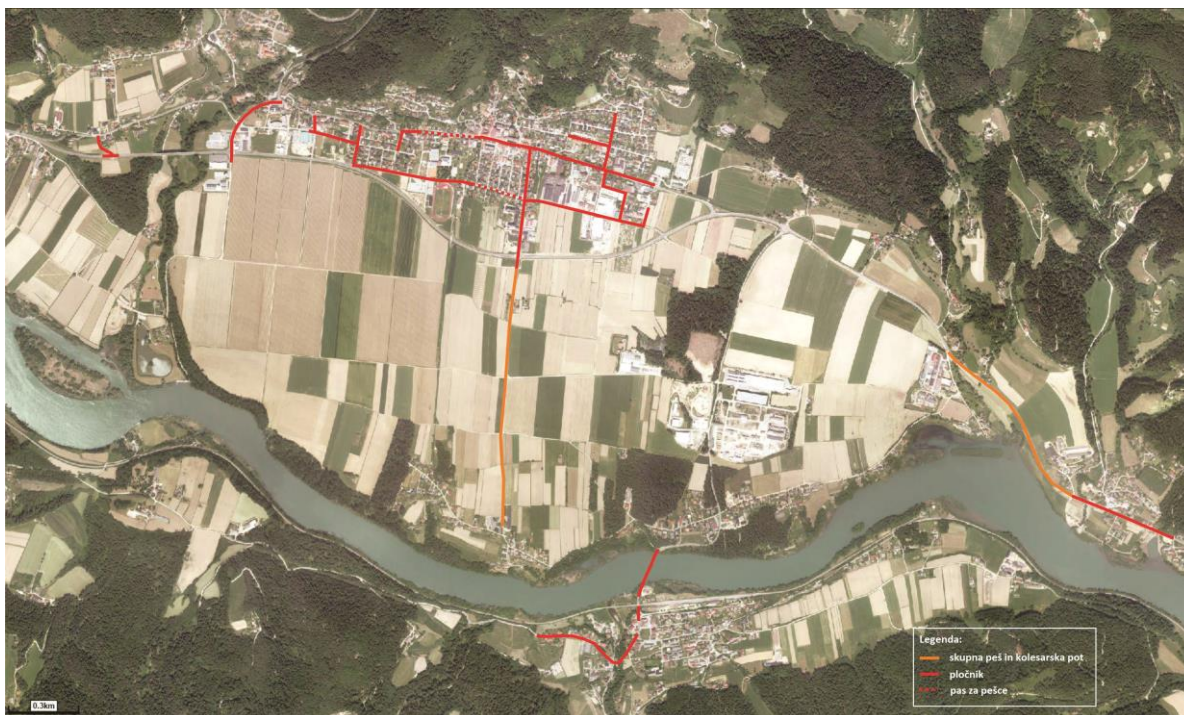
Rezultati opravljene Raziskave o potovalnih navadah in potrebah občanov na področju prometa in mobilnosti so pokazali, da je potovanje občanov na kratke razdalje podrejeno osebnemu avtomobilu.

Pomanjkanje pločnikov in peš poti so občani izpostavili kot enega bolj motečih elementov na področju prometa v občini.



Kartografska podlaga: DTK

Slika 1: Dostopnost nižinskega območja občine iz središča občine peš



Kartografska podlaga: ortofoto posnetek (Vir: Atlas okolja)

Slika 2: Obstoječa infrastruktura pločnikov in pešpoti v Občini Radlje ob Dravi

4.2.1. CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

- Povečanje deleža hoje v Radljah ob Dravi za 20 % do leta 2022 glede na leto 2015
- Povečanje deleža otrok, ki prihajajo v vrtec in šolo peš za 15 % do leta 2022 glede na leto 2017
- Vzpostavitev sklenjenega omrežja pločnikov (pešpovezav) v mestnem naselju do leta 2022
- Vzpostavitev varnih pešpoti iz mestnega naselja do nižinskih naselji v občini (načrtuje kot skupne peš in kolesarske poti) do leta 2022
- Celovita umiritev prometa v mestnem naselju do leta 2022 ter v naselju Vuhred do leta 2025
- Zmanjšanje števila nesreč s poškodbami pešcev za 50 % do leta 2022 glede na povprečje v obdobju 2010 – 2015
- Prilagojenost infrastrukture gibalno oviranim osebam v ožjem središču in na ključnih peš povezavah

4.2.2. PREDLAGANI UKREPI

Celostna prometna strategija Občine Radlje ob Dravi predvideva v okviru obravnavanega stebra tri sklope ukrepov:

➤ Vzpostavitev omrežja pešpoti in izboljšanje obstoječe infrastrukture

V nadaljevanju je predstavljen predlog vzpostavitve omrežja pešpoti (navezujoč se na kolesarske poti), ki obsega območje mestnega naselja Radlje ob Dravi in povezave z drugimi nižinskimi naselji v občini.

Pri načrtovanju omrežja pešpoti (in tudi kolesarskih poti) smo upoštevali naslednje elemente:

- učinkovito izkoriščanje obstoječe infrastrukture,
- prostorske možnosti,
- dostopnost do vseh pomembnih lokacij v občinskem središču,
- poudarek na kratkih in logičnih povezavah,
- načrtovanje povezav po manj obremenjenih lokalnih cestah, kjer je to mogoče,
- združevanje peš in kolesarskih poti pri povezavi naselja Radlje ob Dravi z drugimi nižinskimi naselji,
- navezava na javni potniški promet,
- navezava na obstoječe urejene šolske poti,
- navezava na rekreativne in turistične poti.

Predlog omrežij pešpoti (navezujoč se na kolesarske poti), je razviden iz Slike 3 in obsega:

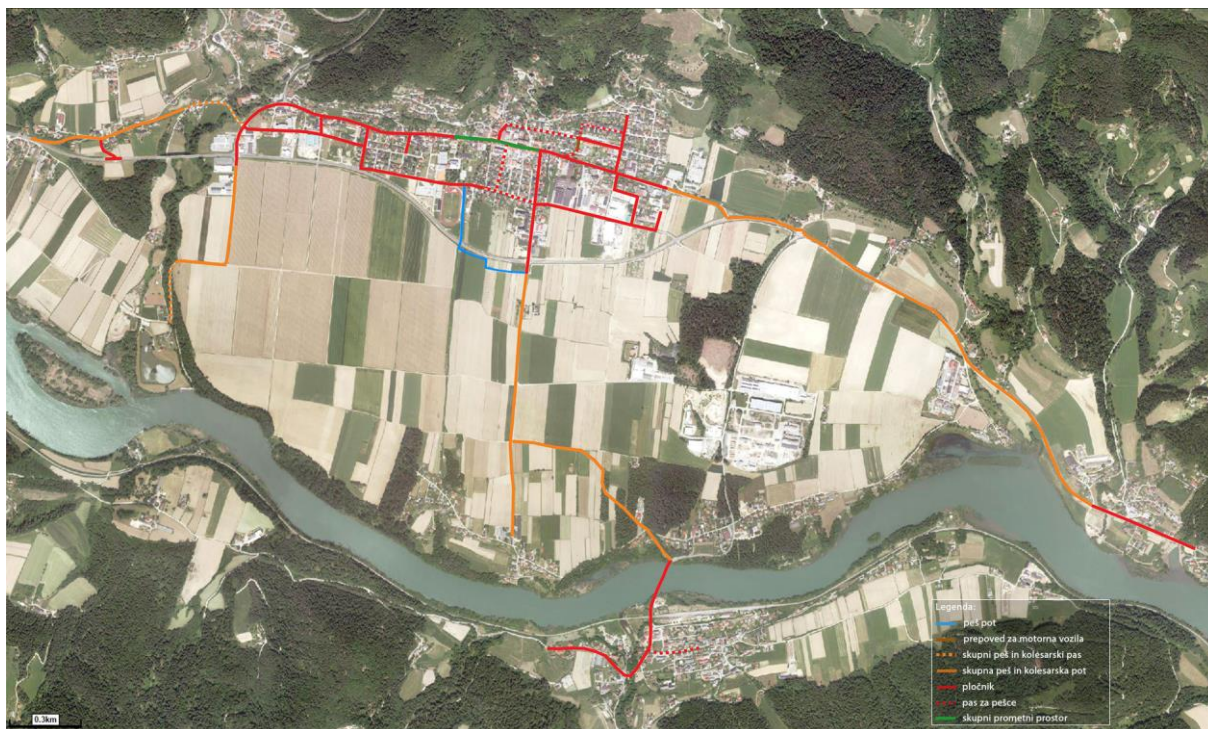
- vzpostavitev omrežja pločnikov v naselju Radlje ob Dravi, ki vključuje dograditev ali razširitev pločnikov na odsekih prometnejših cest oz. ulic, kjer ti manjkajo in vzpostavitev pasov za pešce na nekaterih povezovalnih manj prometnih ulicah,
- vzpostavitev skupnega prometnega prostora (ang. shared space) na delu Mariborske ceste v mestnem središču (obravnavan v nadaljevanju kot samostojen sklop ukrepov)
- skupno peš in kolesarsko pot iz naselja Radlje ob Dravi do naselij Zgornja Vižinga, Vuhred, Vas in do rekreacijskega območja Reš.

Projekti, ki se bodo v okviru sklopa Vzpostavitve omrežja pešpoti in izboljšanja obstoječe infrastrukture realizirali v okviru CPS 2017-2022 so vključeni v predlog akcijskega načrta (točka 4.2.3.) in so naslednji:

- vzpostavitev sklenjenega pločnika na Koroški cesti, odsek glavna avtobusna postaja – križišče z regionalno cesto R2-434 Radlje - Radeljski prelaz; dograditev in razširitev na posameznih odsekih
- vzpostavitev pločnika na Koroški cesti mimo Doma Hmelina; odsek Gold pub Radlje - križišče v neposredni bližini trgovine Hofer
- vzpostavitev sklenjenega pločnika v Vuhredu, dograditev posameznih odsekov na obstoječi infrastrukturi

- vzpostavitev pasu za pešce na Malgajevi ulici (razvidno iz Slike 3)
- vzpostavitev pasu za pešce na delu Partizanske in Vorančeve ulice (razvidno iz Slike 3)
- vzpostavitev pasu za pešce v Vuhredu (razvidno iz Slike 3)
- vzpostavitev pešpoti iz smeri naselja Dobrava preko aquadukta do Maistrove ulice (razvidno iz Slike 3)
- postopna vzpostavitev skupnih peš in kolesarskih poti iz mestnega naselja do nižinskih naselji Vas, Vuhred, Zgornja Vižinga in rekreacijskega območja Reš

Da se bo delež potovanj, ki jih opravimo peš, v Občini Radlje ob Dravi povečal, je potrebno, poleg vzpostavitve nove infrastrukture sistematično izboljšati in nadgraditi tudi obstoječo infrastrukturo za pešce in pri tem posebno pozornost nameniti gibalno oviranim osebam. Omrežje pločnikov je potrebno urediti tako, da je primerno za vse prebivalce, tudi gibalno ovirane. Pozornost je potrebno nameniti tudi ustrezni ureditvi prehodov za pešce, primerni osvetljenosti, ustrezni tehnični izvedbi pločnikov (in kolesarskih stez), ipd. Z namenom zagotavljanja kakovostne infrastrukture, ki posledično privabi več pešcev in kolesarjev, se pripravijo smernice, ki bodo projektantom in izvajalcem služile kot orodje pri vzpostavljanju omrežja peš in kolesarskih poti ustrezne kakovosti, upoštevajoč osebe z omejeno mobilnostjo. Z namenom čimprejšnje vzpostavitve peš in kolesarskih povezav med nižinskimi naselji se za določene povezave po potrebi v prvi fazi opredelijo nižji standardi kakovosti, ki niso nujno pogojeni z asfaltiranimi površinami, so pa, kjer je zaradi gostejšega prometa potrebno, ločeni od cestišča. Poleg vzpostavitve omrežja peš (in kolesarskih poti) je potrebno na ustreznih lokacijah v omrežju zagotoviti tudi primerne pogoje za možnost počitka.



Kartografska podlaga: ortofoto posnetek (Vir: Atlas okolja)

Slika 3: Načrtovano omrežje pločnikov in pešpoti v nižinskem delu Občine Radlje ob Dravi

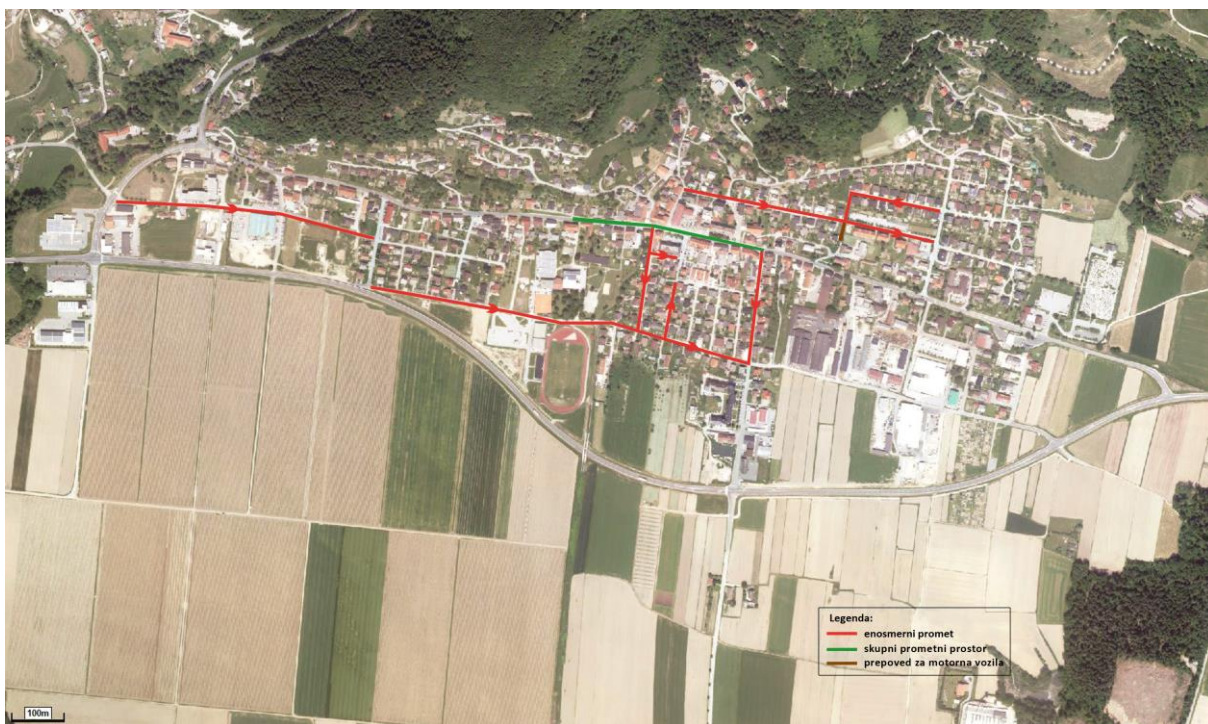
Z namenom povečanja varnosti pešcev (in kolesarjev) je potrebno v naselju Radlje ob Dravi **postopno širiti območja umirjenega prometa**. V sklopu vzpostavitve pasov za pešce in kolesarje ter mešanih kolesarskih pasov se na posameznih ulicah zaradi ozkih vozišč **predvideva vzpostavitev enosmernega prometa**. Na ta način bo dosežena tudi boljša pretočnost motornih vozil. S tem bodo zagotovljeni pogoji za varno hojo in kolesarjenje tudi na območjih brez ločene infrastrukture. Potreba po vzpostavitvi enosmernega prometa na posameznih odsekih cest in ulic se podrobneje preuči in javno obravnava v fazi priprave projektne dokumentacije.

Prikaz območij omejene hitrosti in enosmernega prometa je razviden iz Slike 4. Predlog nove ureditve enosmernega prometa je razviden iz Slike 5.



Kartografska podlaga: ortofotoposnetek (Vir: Atlas okolja)

Slika 4: Prikaz območij omejene hitrosti in enosmernega prometa



Kartografska podlaga: ortofotoposnetek (Vir: Atlas okolja)

Slika 5: Predlog nove ureditve enosmernega prometa v sklopu vzpostavitve omrežja peš in kolesarskih poti

➤ Oblikovanje atraktivnega mestnega jedra z vzpostavitvijo skupnega prometnega prostora

Mestno središče Radelj ob Dravi zaznamuje odsotnost odprtega javnega prostora za druženje in preživljanje kvalitetnega prostega časa. Z namenom vzpostavitve kvalitetnega urbanega okolja, načrtovanega po meri ljudi in ne avtomobilov, ki bo prebivalcem omogočal višjo kakovost bivanja se v mestnem jedru Radelj ob Dravi vzpostavi atraktiven prostor v obliki razširitve površin za pešce in uvedbe skupnega prometnega prostora (ang. shared space).

Skupni prometni prostor je javni prostor oziroma prometna površina, na primer ulica ali trg, kjer ni delitve glede na različne uporabnike prostora oziroma motorizirane in nemotorizirane udeležence v prometu, na primer na vozne pasove in pločnike, temveč vsi udeleženci souporabljajo vso površino, pri čemer imajo pešci prednost.

V ureditvi po konceptu skupnega prometnega prostora prometne površine ne polni raznovrstna prometna signalizacija, temveč zgolj enakopravni uporabniki tega območja. Namesto označb, ki določajo, kje lahko pelje motorizirano vozilo, kje kolesar in kje lahko

hodi pešec, imajo vsi prosto izbiro, kako se bodo gibal. Vodila so torej enakopravnost, svoboda in spoštovanje – ki vodijo do višje kakovosti življenja v urbanem okolju, večje varnosti in izboljšanja prometne kulture vseh udeležencev.

V okviru CPS se tako predvideva ureditev atraktivnega mestnega jedra vzdolž Mariborske ceste, ki bo obsegal dve izvedbeni fazi.

V prvi fazi, planirani za obdobje 2017-2019 se izvede ureditev cerkvenega trga na način, da se prostor trga razširi v smislu povečanja območja za pešce, vstop na trg z motornimi vozili pa omeji z namestitvijo potopnega stebrička. Za parkiranje osebnih vozil uslužbencev policije se opredeli nadomestna lokacija. Za izvedbo ureditve trga bo občina kandidirala za pridobitev kohezijskih sredstev.

V drugi fazi, planirani za obdobje 2018-2022 se načrtuje vzpostavitev skupnega prometnega prostora (ang. shared space) na delu Mariborske ceste, območje med križiščem s Pohorsko ulico in Glasbeno šolo Radlje ob Dravi. Za vzpostavitev skupnega prometnega prostora je bila za Občino Radlje ob Dravi že izdelana Idejna zasnova, ki bo predstavljala izhodišče za pripravo projektne dokumentacije.

Za izvedbo druge faze se pričakuje sofinanciranje, vključujoč štiri vire in sicer, Kohezija (v okviru sofinanciranja izgradnje vodovoda in v okviru sofinanciranja ukrepov trajnostne mobilnosti), Leader (ureditev starega mestnega jedra – kulturna dediščina) in Sklad za podnebne spremembe (sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti).

➤ **Povečanje varnosti osnovnošolcev pri potovanju v šolo peš**

Medtem, ko imajo osnovnošolci, ki v šolo potujejo s šolskim prevozom, zelo udobno storitev, ki pogosto temelji na prevozu »od vrat do vrat«, je bilo v preteklosti za varnost učencev, ki v šolo potujejo peš, storjenega manj. V zadnjih treh letih je občina z ureditvijo dveh šolskih poti večjo pozornost začela namenjati tudi temu področju. Hkrati je bilo v naselju Radlje ob Dravi, na območju Hmeline, na novo urejenih tudi nekaj pločnikov. V sklopu sodelovanja s ključnimi deležniki se je tako prepoznalo potrebo po aktivnejšem urejanju varnih šolskih poti. Nezadovoljiva prometna varnost otrok in ostalih ranljivejših udeležencev v prometu je bila prepoznana tudi v okviru izvedene raziskave.

Analizo stanja na področju obstoječih šolskih poti in pripravo seznama prioriternih ukrepov z namenom postopnega odpravljanja prometno nevarnih mest na šolskih poteh bo vključeval Načrt mobilnosti, ki je kot ukrep vključen v steber 1. Varne šolske poti se bodo v prihodnje urejale prioritarno.

V okviru pogovorov s predstavniki občine in šole so bile kot moteče izpostavljene tudi jutranje prometne situacije pred vhodom v šolo. Poleg povečanega števila avtomobilov, s katerimi starši pripeljejo otroke v šolo, ti pogosto izstopajo iz avtomobilov tik pred vhodom v šolo, kljub večjemu parkirišču v bližini šole. Takšna praksa ogroža varnost otrok, tako tistih, ki izstopajo iz avtomobilov kot tistih, ki v šolo potujejo peš. Z namenom zmanjšanja prometa

v neposredni bližini šole in povečanja prometne varnosti otrok se po vzoru tujih praks v bližini šole vzpostavijo posebna postajališča, ki služijo izstopu in vstopu otrok iz in v avtomobil. Postajališča se označijo tako, da so dobro vidna in da hkrati motivirajo starše in otroke, da avto ustavijo na predvidenem mestu.



Slika 5: Primer prometnega znaka, ki označuje mesto izstopa/vstopa iz / v vozilo

4.2.3. Predlog akcijskega načrta za strateški steber Celovita podpora hoji

Ocenjene vrednosti izvedbe ukrepov so določene na podlagi informacij o vrednostih primerljivih projektov, pridobljenih v marcu 2017 in ne na podlagi tehničnih dokumentacij.

Ukrep	Zahtevnost	Odgovornost	Vrednost	Rok/obdobje izvedbe	Opombe/tveganja pri izvedbi
Priprava tehničnih smernic za vzpostavitev primerne infrastrukture pešcev in kolesarjev	srednja	ORD, ZI	do 5.000 €	2017-2018	Ukrep zapisan tudi v stebru kolesarjenje
Ureditev cerkvenega trga – razširitev območja za pešce	srednja	ORD, ZI (RO)	*	2017-2019	Pričakovano sofinanciranje - Prijava na kohezijska sredstva MZI
Vzpostavitev skupnega prometnega prostora na delu Mariborske ceste	zahtevna	ORD, ZI, RO	**	2018-2022	Pričakovano sofinanciranje - Prijava na kohezijska sredstva,

					Leader, Sklad za podnebne spremembe
Vzpostavitev sklenjenega pločnika na Koroški cesti, odsek glavna avtobusna postaja – križišče z regionalno cesto R2-434	srednja	ORD, ZI (RO)	*	2017-2019	Pričakovano sofinanciranje - Prijava na kohezijska sredstva MzI
Vzpostavitev pločnika na Koroški cesti mimo Doma Hmelina	srednja	ORD, ZI (RO)	*	2017-2019	Pričakovano sofinanciranje - Prijava na kohezijska sredstva MzI
Vzpostavitev sklenjenega pločnika v Vuhredu – dograditev obstoječe infrastrukture	srednja	ORD, ZI (RO)	*	2017-2019	Pričakovano sofinanciranje - Prijava na kohezijska sredstva MzI
Vzpostavitev pasu za pešce na Malgajevi ulici	srednja	ORD, ZI (RO)	**	2018-2020	Pričakovano sofinanciranje - Prijava na kohezijska sredstva MzI
Vzpostavitev pasu za pešce na delu Partizanske in Vorančeve ulice	srednja	ORD, ZI (RO)	**	2018-2020	Pričakovano sofinanciranje - Prijava na kohezijska sredstva MzI
Vzpostavitev pešpoti iz smeri naselja Dobrava preko aquadukta do Maistrove ulice	srednja	ORD, ZI (RO)	**	2018-2020	Pričakovano sofinanciranje - Prijava na kohezijska sredstva MzI
Vzpostavitev pasu za pešce v Vuhredu	srednja	ORD, ZI (RO)	**	2018-2020	Pričakovano sofinanciranje - Prijava na kohezijska sredstva MzI
Širjenje območij umirjenega prometa v naselju Radlje ob Dravi	zahtevna	ORD, ZI (RO)	/	v okviru vzpostavitve peš in kolesarskih pasov	Odobranje prebivalcev/ Ukrep zapisan tudi v stebru kolesarjenja in Odgovorna raba motornih vozil
Uvajanje enosmernega prometa na izbranih cestah in ulicah v	zahtevna	ORD, ZI (RO)	/	v okviru vzpostavitve peš in kolesarskih pasov	Odobranje prebivalcev Ukrep zapisan tudi v stebru

naselju Radlje ob Dravi					kolesarjenje in Odgovorna raba motornih vozil
Urbana oprema (klopi, pitniki, koši, ...)	majhna	ORD, ZI	do 20.000 €	do 2022	Prijava na EU sredstva Ukrep zapisan tudi v stebru kolesarjenje
Vzpostavitev skupnih peš in kolesarskih poti iz mestnega naselja do nižinskih naselji Vas, Vuhred in Zg. Vižinga	zahtevna	ORA, ZI	odvisno od tehnične izvedbe	do 2022	Prijava na EU sredstva Ukrep zapisan tudi v stebru kolesarjenje
Priprava Mobilnostnega načrta OŠ	majhna	OŠ, SPVCP, ORD, policija	do 4.000 €	2018	Prijava na sredstva Sklada za podnebne spremembe Ukrep zapisan tudi v stebru Celostno načrtovanje
Sistematično urejanje problematičnih mest na šolskih poteh	srednja	ORD, RO, OŠ	do 30.000 €	kontinuirano	Pomanjkanje sredstev v proračunu
Vzpostavitev posebnih postajališč za vstop in izstop otrok iz avtomobilov	majhna	ORD, RO, OŠ	do 5.000 €	2019	Ukrep zapisan tudi v stebru Odgovorna raba motornih vozil
Promocijske in izobraževalne aktivnosti za odrasle s poudarkom na zdravstvenih koristih hoje	majhna	ORD	do 1.000 € letno	Redna aktivnost	Smiselno sodelovanje z zdravstvom

ORD – Občina Radlje ob Dravi

OŠ – Osnovna šola Radlje ob Dravi

SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

RO – Režijski obrat ORD

ZI – zunanji izvajalec

* Ocenjena skupna vrednost ukrepov je 1.000.000 €, vrednosti posameznih ukrepov se bodo natančneje definirale v okviru priprave projektne dokumentacije. Ocenjena vrednost vključuje tudi izbrane ukrepe v strateškem stebru Uveljavitev koledarjenja kot pomembnega potovalnega načina.

** Ocenjena skupna vrednost ukrepov je 1.000.000 €, vrednosti posameznih ukrepov se bodo natančneje definirale v okviru priprave projektne dokumentacije. Ocenjena vrednost vključuje tudi izbrane ukrepe v strateškem stebru Uveljavitev koledarjenja kot pomembnega potovalnega načina.

4.3. STRATEŠKI STEBER: UVELJAVITEV KOLESARJENJA KOT POMEMBNEGA POTOVALNEGA NAČINA

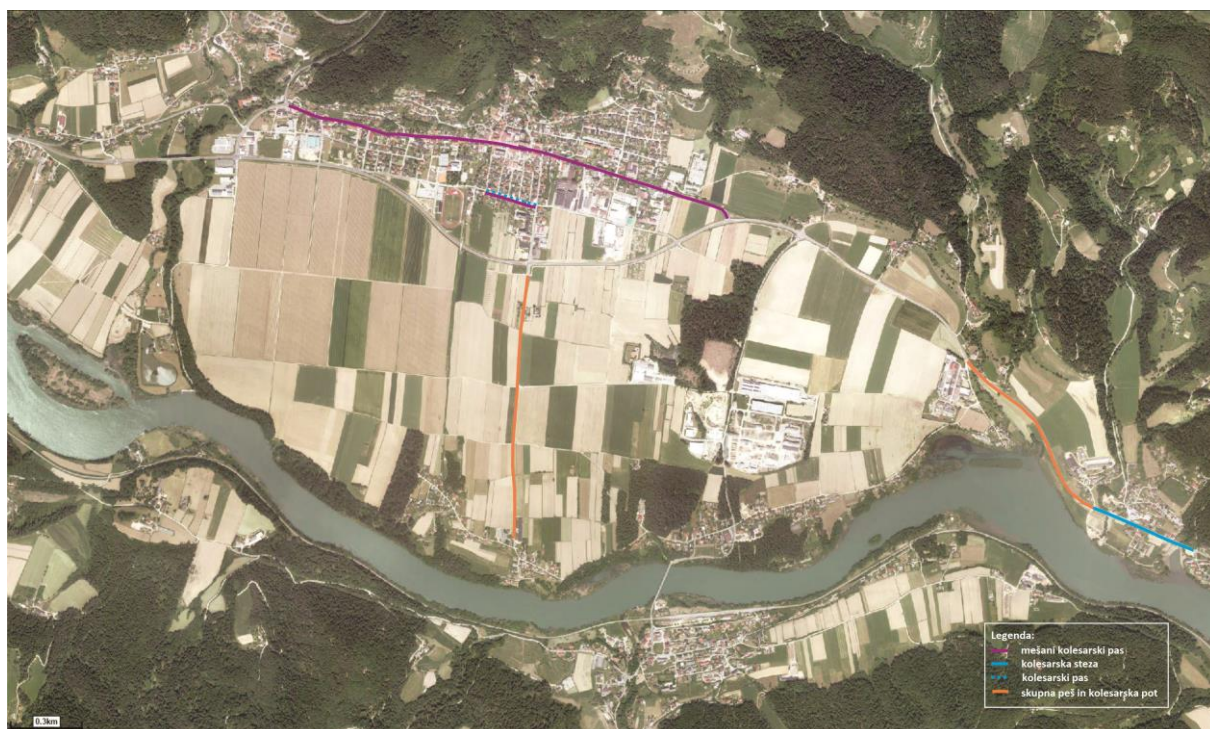
Kolo je okolju prijazno prevozno sredstvo, ki ne zaseda veliko prostora. Ugodno vpliva na zdravje in kakovost bivanja.

Dobri geografski pogoji in primerne razdalje za potovanje s kolesom omogočajo hitro dosegljivost nižinskih naselij Radlje ob Dravi, Vas, Vuhred, Zgornja Vižinga in Dobrava s kolesom. Znotraj mest Radlje ob Dravi in naselji v nižini so vsi pomembni cilji dosegljivi v 5-15 minutah.

Občina nima vzpostavljenega kolesarskega omrežja, varno se lahko kolesari samo po tu in tam vzpostavljenih nepovezanih odsekih kolesarskih površin. V okviru terenskih ogledov je bila prav tako ugotovljena odsotnost parkirnih mest za kolesa. Ugotavljamo lahko, da so osnovni pogoji za kolesarjenje v občini trenutno zelo slabi in da bo v prihodnosti temu področju potrebno posvetiti pomembno pozornost, saj je potencial za razvoj kolesarstva zelo velik. Ta bi se lahko bolje izkoristil z ustrezno zasnovano mrežo kolesarskih poti in opremljenostjo pomembnih lokacij s stojali za kolesa ali pokritimi kolesarnicami. Poleg tega se pomembne prednosti izkoriščanja potenciala kolesarjenja kažejo v ugodnem vplivu na okolje in zdravje ljudi. Nezanemarljiv je prav tako potencial razvoja regijskega kolesarskega omrežja.

Rezultati opravljene Raziskave o potovalnih navadah in potrebah občanov na področju prometa in mobilnosti so pokazali, da kolesa občani za potovanje na delo ali v šolo sploh ne uporabljajo. Vsak dan je kolo v uporabi samo pri 2,4 % sodelujočih, glede na namen potovanja je to prevozno sredstvo v uporabi za potovanje do objektov rekreacije in zabave, brezciljno v prostem času ter za potovanje na obisk k prijateljem, sorodnikom in znancem.

Pomanjkanje kolesarskih poti so občani izpostavili kot enega bolj motečih elementov na področju prometa v občini, kar lahko razumemo kot željo po večji uporabi kolesa za opravljanje vsakodnevnih poti v primeru vzpostavljenih ustreznih, predvsem varnih, pogojev za kolesarjenje.



Slika 6: Obstoječa infrastruktura kolesarskih poti v Občini Radlje ob Dravi



Kartografska podlaga: DTK

Slika 7: Dostopnost nižinskega območja občine iz središča občine s kolesom

4.3.1. CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

- Podvojitev dolžine kolesarskega omrežja v občini do leta 2020
- Vzpostavitev celovitega kolesarskega omrežja do leta 2025
- Zagotovitev pogojev za varno parkiranje koles na pomembnih točkah v nižinskih naseljih do leta 2022
- Povečanje deleža vsakodnevnega kolesarjenja v Radljah ob Dravi na 5 % do leta 2022 v primerjavi s 2,4 % v letu 2015
- Zmanjšanje števila nesreč s poškodbami kolesarjev za 50 % do leta 2022 glede na povprečje v obdobju 2010 – 2015

4.3.2. PREDLAGANI UKREPI

Celostna prometna strategija Občine Radlje ob Dravi predvideva v okviru obravnavanega stebra tri sklope ukrepov:

➤ Razvoj omrežja kolesarskih poti

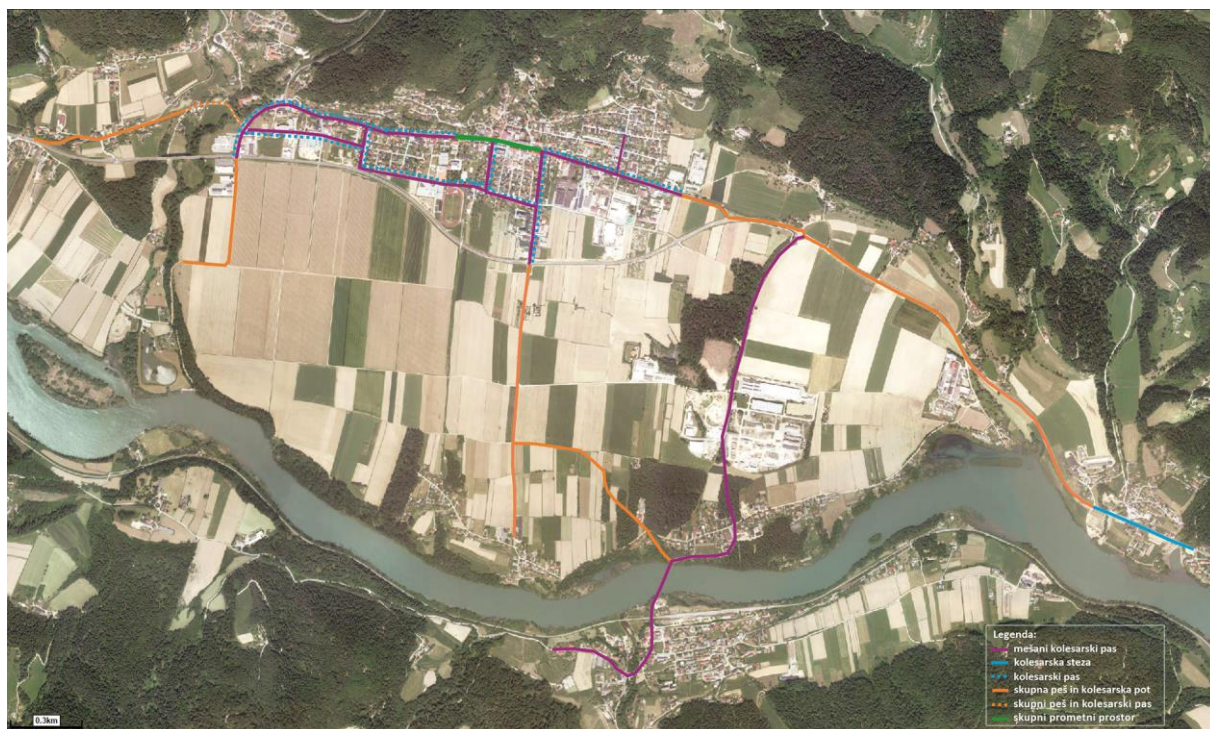
V nadaljevanju je predstavljen predlog vzpostavitve omrežja kolesarskih poti (navezujoč se na peš poti), ki obsega območje mestnega naselja Radlje ob Dravi in povezave z drugimi nižinskimi naselji v občini. Predlog je razviden iz Slike 7 in obsega:

- vzpostavitev kolesarskega omrežja v naselju Radlje ob Dravi, ki vključuje vzpostavitev pasov za kolesarje in mešanih kolesarskih pasov,
- skupno peš in kolesarsko pot iz naselja Radlje ob Dravi do naselij Zgornja Vižinga, Vuhred, Vas in do rekreacijskega območja Reš.

Projekti, ki se bodo v okviru sklopa Uveljavitev kolesarjenja kot pomembnega potovalnega načina realizirali v okviru CPS 2017-2022 so vključeni v predlog akcijskega načrta (točka 4.3.3.) in so naslednji:

- v sklopu vzpostavitve sklenjenega pločnika na Koroški cesti se v celotni dolžini Koroške in Mariborske ceste skozi središče občine vzpostavi kolesarski pas na desni strani vozišča (smer V-Z), na levi strani pa ohrani mešani kolesarski pas
- v sklopu vzpostavitve pločnika na Koroški cesti mimo Doma Hmelina; odsek Gold pub Radlje -križišče v neposredni bližini trgovine Hofer se vzpostavi kolesarski pas na desni strani vozišča (smer V-Z) in mešani kolesarski pas na levi strani vozišča
- vzpostavitev kolesarskih pasov in mešanih kolesarskih pasov na širšem območju Hmeline in na delu Maistrove ulice (razvidno iz Slike 7)
- vzpostavitev kolesarskega pasu in mešanega kolesarskega pasu na Tržni ulici (razvidno iz Slike 7)
- postopna vzpostavitev skupnih peš in kolesarskih poti iz mestnega naselja do nižinskih naselji Vas, Vuhred, Zgornja Vižinga, območje Reš

- vzpostavitev mešanega kolesarskega pasu iz smeri Vuhreda mimo Poslovne cone



Kartografska podlaga: ortofoto posnetek (Vir: Atlas okolja)

Slika 7: Načrtovano kolesarsko omrežje

Z namenom povečanja varnosti pešcev kolesarjev (in pešcev) je potrebno v naselju Radlje ob Dravi **postopno širiti območja umirjenega prometa**. V sklopu vzpostavitve pasov za pešce in kolesarje ter mešanih kolesarskih pasov se na posameznih ulicah zaradi ozkih vozišč **predvideva vzpostavitev enosmernega prometa**. Na ta način bo dosežena tudi boljša pretočnost motornih vozil. S tem bodo zagotovljeni pogoji za varno hojo in kolesarjenje tudi na območjih brez ločene infrastrukture. Potreba po vzpostavitvi enosmernega prometa na posameznih odsekih cest in ulic se podrobneje preuči in javno obravnava v fazi priprave projektne dokumentacije.

Prikaz območij omejene hitrosti in enosmernega prometa je razviden iz Slike 4.

Predlog nove ureditve enosmernega prometa je razviden iz Slike 5.

Pri vzpostavljanju kolesarskega omrežja je potrebno pozornost nameniti tudi ustrezni ureditvi prehodov za pešce, primerni osvetljenosti, ipd. Z namenom zagotavljanja kakovostne infrastrukture se pripravijo smernice, ki bodo projektantom in izvajalcem služile kot orodje pri vzpostavljanju omrežja ustrezne kakovosti. Z namenom čimprejšnje vzpostavitve skupnih kolesarskih in peš povezav med nižinskimi naselji se v smernicah za določene povezave v prvi fazi opredelijo nižji standardi kakovosti, ki niso nujno pogojeni z asfaltiranimi površinami, so pa, kjer je zaradi gostejšega prometa potrebno, ločeni od cestišča. Poleg vzpostavitve omrežja kolesarskih poti je potrebno na pomembnejših lokacijah v omrežju (ob

šoli, ob rekreativnih površinah, ob sedežu občine in upravne enote, ob zdravstvenem domu, ob avtobusnih postajah, itd.) zagotoviti tudi primerne pogoje za možnost parkiranja koles. V načrtovanje površin za parkiranje koles v ožjem središču naselja Radlje ob Dravi se vključi možnost spremembe namembnosti izbranih obstoječih parkirišč za osebne avtomobile. V okviru kolesarskega omrežja je potrebno pozornost nameniti tudi povezavam z drugimi občinskimi središči.

➤ Vzpostavitev pogojev za varno parkiranje koles

V Občini Radlje ob Dravi se bodo na vseh pomembnih lokacijah zagotovili pogoji za varno in do uporabnika prijazno parkiranje koles. V neposredni bližini OŠ Radlje ob Dravi se bo na obstoječe javne površine umestila pokrita kolesarnica za kolesa.

➤ Podpora kolesarjenju v obliki promocije e-kolesarstva

S promocijo uporabe električnih koles, ki olajšajo kolesarjenje bo Občina Radlje ob Dravi še dodatno spodbujala pogostejšo uporabo koles za opravljanje vsakodnevnih poti.

Po vzoru vzpostavitve avtomatskega sistema izposoje koles v Velenju, ki temelji na domačem znanju in izdelavi (<http://www.velenje-tourism.si/velenje/bicy>) se preuči potreba po vzpostavitvi takšnega sistema v Občini Radlje ob Dravi. V primeru vzpostavitve parkirišča na vstopu v center mestnega naselja (po sistemu P&R), predstavljenega v Stebru 5: Odgovorna raba motornih vozil, je vzpostavitev avtomatiziranega sistema izposoje e-koles vsekakor smiselna in potrebna. V prehodnem času se vzpostavi sistem izposoje e-koles v okviru Turistično informacijskega centra Radlje ob Dravi, kjer se namesti tudi polnilna postaja namenjena polnjenju električnih koles in vzpostavi kolesarska informativno servisna točka, namenjena tudi promociji urbanega vsakodnevnega kolesarjenja. Možnost izposoje koles se poleg obiskovalcem in turistom zagotovi tudi občanom.

4.3.3. Predlog akcijskega načrta za strateški steber Uveljavitev kolesarjenja kot pomembnega potovalnega načina

Ocenjene vrednosti izvedbe ukrepov so določene na podlagi informacij o vrednostih primerljivih projektov, pridobljenih v marcu 2017 in ne na podlagi tehničnih dokumentacij.

Ukrep	Zahtevnost	Odgovornost	Vrednost	Rok/obdobje izvedbe	Opombe/tveganja pri izvedbi
Priprava tehničnih smernic za vzpostavitev primerne infrastrukture pešcev in kolesarjev	srednja	ORD, ZI	do 5.000 €	2017 - 2018	Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Vzpostavitev	srednja	ORD, ZI	*	2017 - 2019	Prijava na

kolesarskega pasu v sklopu ureditve pločnika na Koroški cesti		(RO)			kohezijska sredstva MZI
Vzpostavitev kolesarskega pasu in mešanega kolesarskega pasu v sklopu ureditve pločnika na Koroški cesti mimo Doma Hmelina	srednja	ORD, ZI (RO)	*	2017 - 2019	Prijava na kohezijska sredstva MZI
Vzpostavitev kolesarskih pasov in mešanih kolesarskih pasov na širšem območju Hmeline	srednja	ORD, ZI (RO)	**	2018-2020	Prijava na sredstva Sklada za podnebne spremembe
Vzpostavitev kolesarskega pasu in mešanega kolesarskega pasu na Tržni ulici	srednja	ORD, ZI (RO)	**	2018-2020	Prijava na sredstva Sklada za podnebne spremembe
Širjenje območij umirjenega prometa v naselju Radlje ob Dravi	zahtevna	ORD, ZI (RO)	/	V okviru vzpostavitve peš in kolesarskih pasov	Odobranje prebivalcev/ Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja in Odgovorna raba motornih vozil
Uvajanje enosmernega prometa na izbranih cestah in ulicah v naselju Radlje ob Dravi	zahtevna	ORD, ZI (RO)	/	V okviru vzpostavitve peš in kolesarskih pasov	Odobranje prebivalcev/ Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja in Odgovorna raba motornih vozil
Vzpostavitev skupnih peš in kolesarskih poti iz mestnega naselja do nižinskih naselji Vas, Vuhred in Zg. Vižinga	zahtevna	ORA, ZI	odvisno od tehnične izvedbe	do 2022	Prijava na EU sredstva Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Vzpostavitev mešanega kolesarskega pasu iz smeri Vuhreda mimo Poslovne cone	srednja	ORD, ZI (RO)	**	2018-2020	Prijava na sredstva Sklada za podnebne spremembe
Umeščanje stojal za kolesa na izbrane lokacije (ob šoli, rekreacijskih površinah, občini in upravni enoti, večstanovanjskih enotah, avtobusnih	srednja	ORD, ZI	do 2.000 € letno	do 2022	Prijava na sredstva Sklada za podnebne spremembe

postajališčih, itd.)					
Ureditev pokrite kolesarnice ob športno rekreativnih objektih v neposredni bližini OŠ	srednja	ORD, ZI	do 20.000 €	2019	Prijava na sredstva Sklada za podnebne spremembe
Urbana oprema (klopi, pitniki, koši, ...)	majhna	ORD, ZI	do 20.000 €	do 2022	Prijava na EU sredstva Ukrep zapisan tudi v stebru Hoja
Vzpostavitev sistema izposoje e-koles	srednja	ORD, ZI	od 10.000 do 100.000 €, odvisno od tehnične izvedbe in obsega	do 2020	Prijava na državna in EU sredstva
Postavitev polnilnice za e-kolesa	srednja	ORD, ZI	do 15.000 €	do 2020	Prijava na EU sredstva
Vzpostavitev kolesarske informativno – servisne točke ob TIC	majhna	ORD, ZI, TIC	do 10.000 €	2018	Prijava na kohezijska sredstva MzI
Promocijske in izobraževalne aktivnosti za odrasle s poudarkom na zdravstvenih in okoljskih koristih kolesarjenja	majhna	ORD	do 1.000 € letno	Redna aktivnost	Smiselno sodelovanje z zdravstvom in vključevanje v EU kampanje

ORD – Občina Radlje ob Dravi

RO – Režijski obrat ORD

ZI – zunanji izvajalec

TIC – turistični informacijski center

* Ocenjena skupna vrednost ukrepov je 1.000.000 €, vrednosti posameznih ukrepov se bodo natančneje definirale v okviru priprave projektne dokumentacije. Ocenjena vrednost vključuje tudi izbrane ukrepe v strateškem stebru Celovita podpora hoji.

** Ocenjena skupna vrednost ukrepov je 1.000.000 €, vrednosti posameznih ukrepov se bodo natančneje definirale v okviru priprave projektne dokumentacije. Ocenjena vrednost vključuje tudi izbrane ukrepe v strateškem stebru Celovita podpora hoji.

4.4. STRATEŠKI STEBER: PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PROMET

Občina Radlje ob Dravi trenutno nima vzpostavljenega lokalnega javnega prevoza. Obstoječi sistem medkrajevnega potniškega prometa je dostopen le prebivalcem nižinskih naselij in tistim iz hribovitega naselja Sv. Anton na Pohorju, ki živijo ob regionalni cesti R3-704 v smeri Ribnice na Pohorju. Za potovanje med nižinskimi naselji Občine Radlje ob Dravi je ponudba medkrajevnih avtobusnih prevozov z vidika frekvenc razmeroma ugodna, saj poteka preko ozemlja občine veliko medkrajevnih avtobusnih linij, ki povezujejo Koroško in Štajersko regijo ter posamezne občine znotraj regij. Vendar je zaradi necelovite integracije in nekonkurenčne cene storitev javnih prevozov ta nekonkurenčen osebnemu avtomobilu. V septembru 2016 je bila na nivoju države vzpostavljena enotna elektronska vozovnica za javni promet, ki jo potnik lahko uporablja za vso obstoječo ponudbo javnih prevozov ne glede na izvajalca. Pomanjkljivost vzpostavljenega sistema je še vedno ta, da je cena vezana na relacijo in ne na območje.

Električna mobilnost je v zadnjem času doživela velik napredek, ki ne kaže znakov ustavljanja. Ob vse dražjih pogonskih gorivih in ob izredno velikem doprinosu prometnega sektorja k izpustom toplogrednih plinov je razvoj alternativnih vozil postala nuja. Občina Radlje ob Dravi bo v prihodnjih letih področju električne mobilnosti posvečala posebno pozornost in si bo prizadevala postati vodilna majhna občina na tem področju. Poleg vzpostavitve podporne infrastrukture za polnjenje električnih vozil bo v sklopu vzpostavitve lokalnega javnega prevoza posebno pozornost namenila uvajanju električnih vozil.

Občina Radlje ob Dravi bo v prihodnjih letih ponudbo javnih prevozov izboljšala. Izhodišče za načrtovanje kakovostnejše ponudbe javnega potniškega prometa bo predstavljal vzpostavljen sistem šolskih prevozov, na način, da se bo storitev v obliki »Prevozov na poziv« ponudila tudi ostalim skupinam občanov s tem pa omogočilo boljšo mobilnost in dostopnost do pomembnejših lokacij v občini vsem občanom. Hkrati se bo preučila možnost po vzpostavitvi lokalne avtobusne linije.

Potrebo po vzpostavitvi novih oblik javnih prevozov so izrazili občani tudi v okviru opravljene Raziskave o potovalnih navadah in potrebah občanov na področju prometa in mobilnosti. V raziskavi je bilo tudi ugotovljeno, da medkrajevni potniški promet ob delavnikih uporablja 14 % anketirancev, od tega v večini dijaki (73 %), ki potujejo na šolanje v večje izobraževalne centre. Za to skupino občanov je zaradi subvencionirane vozovnice potovanje z avtobusom zelo ugodno. Za potovanje znotraj Občine Radlje ob Dravi medkrajevnega javnega prevoza ne uporablja nihče.

4.1.1. CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

- Povečanje deleža uporabe JPP v občini na 20 % do leta 2025 iz 14 % leta 2015
- Povečanje deleža zaposlenih, ki za potovanje na delo uporabljajo JPP na 8 % leta 2025 iz 2 % leta 2015
- Izboljšanje infrastrukture namenjene javnemu prevozu
- Vzpostavitev učinkovitega načina obveščanja o storitvah JPP
- Vzpostavitev storitve »javnega prevoza na poziv« do leta 2019
- Priprava študije možnosti vzpostavitve lokalne avtobusne linije, ki bo temeljila na električni mobilnosti

4.4.2. PREDLAGANI UKREPI

Celostna prometna strategija Občine Radlje ob Dravi predvideva v okviru obravnavanega stebra tri sklope ukrepov:

➤ **Vzpostavitev lokalne ponudbe JPP temelječi na električni mobilnosti**

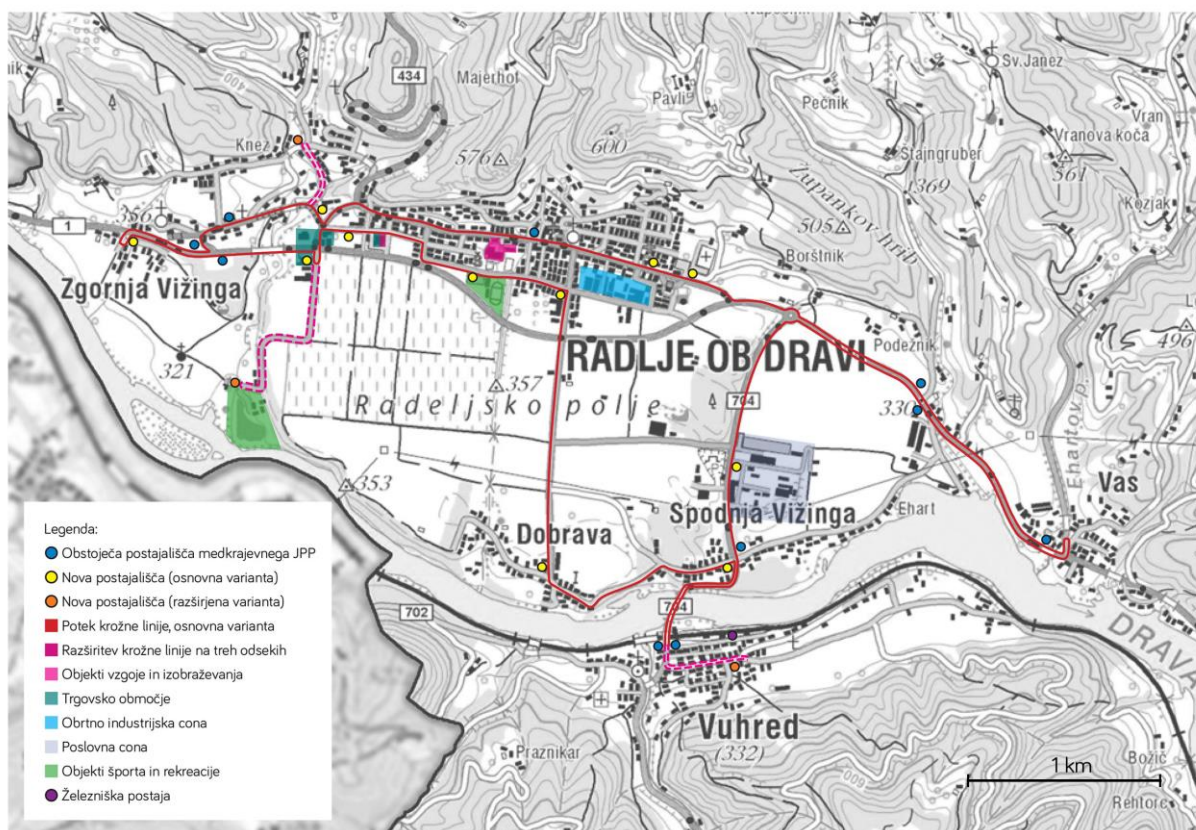
V septembru 2016 je bila na nivoju države vzpostavljena enotna elektronska vozovnica za javni promet, ki jo potnik lahko uporablja za vso obstoječo ponudbo javnih prevozov ne glede na izvajalca. Pomanjkljivost vzpostavljenega sistema je še vedno ta, da je cena vezana na relacijo in ne na območje. Tako bo Občina Radlje ob Dravi z namenom izboljšanja ponudbe javnih prevozov preučila možnost vzpostavitve lokalne avtobusne linije in uvedla sistem javnih prevozov na poziv, izhajajoč iz vzpostavitve storitve šolskih prevozov. Nove storitve bo podprla z uvajanjem električnih vozil in z vzpostavitvijo infrastrukture polnilnih postaj in postajališč za avtobuse (minibuse).

❖ **Preučitev možnosti vzpostavitve lokalne avtobusne linije**

V letu 2015 je Občina Radlje ob Dravi že podala pobudo in zainteresiranost po izboljšanju storitev javnih prevozov. Tako je bil s strani Energetske agencije za Podravje, ki z Občino Radlje ob Dravi aktivno sodeluje tudi na področju trajnostne mobilnosti, pripravljen Predlog vzpostavitev lokalne krožne avtobusne linije. V okviru predloga se je načrtovalo lokacije avtobusnih postajališč in pripravil izris krožne linije, ki je razviden iz Slike 8.

Načrtovani sta bili dve varianti krožne linije, osnovna in razširjena, po kateri bi vozili minibusi v obratni smeri urinega kazalca. Razširjen dokument, ki je bil pripravljen za občinsko upravo, vključuje, poleg podrobnega opisa poteka linije, tudi fotografije mikrolokacij predlaganih novih postajališč, natančneje so opisani tudi pogoji za opremljenost avtobusnih postajališč, v skladu s Pravilnikom o avtobusnih postajališčih (Ur. l. RS, št. 106/2011).

Pripravljen predlog se bo v okviru izdelave Študije razvoja lokalnega javnega prevoza ponovno preučil, tako s tehničnega kot tudi finančnega obsega investicije (ob upoštevanju možnosti pridobitve subvencij), saj se predvideva, da bodo po liniji vozili električni minibusi oz. kombiji. Ti se bodo koristili tudi za izvajanje storitev šolskih prevozov, zato se hkrati preuči možnosti navezave na vzpostavljen sistem šolskih prevozov. V okviru študije se prav tako preuči možnost vzpostavitve občinske službe z namenom opravljanja lokalnih javnih in šolskih prevozov.



Kartografska podlaga: DTK

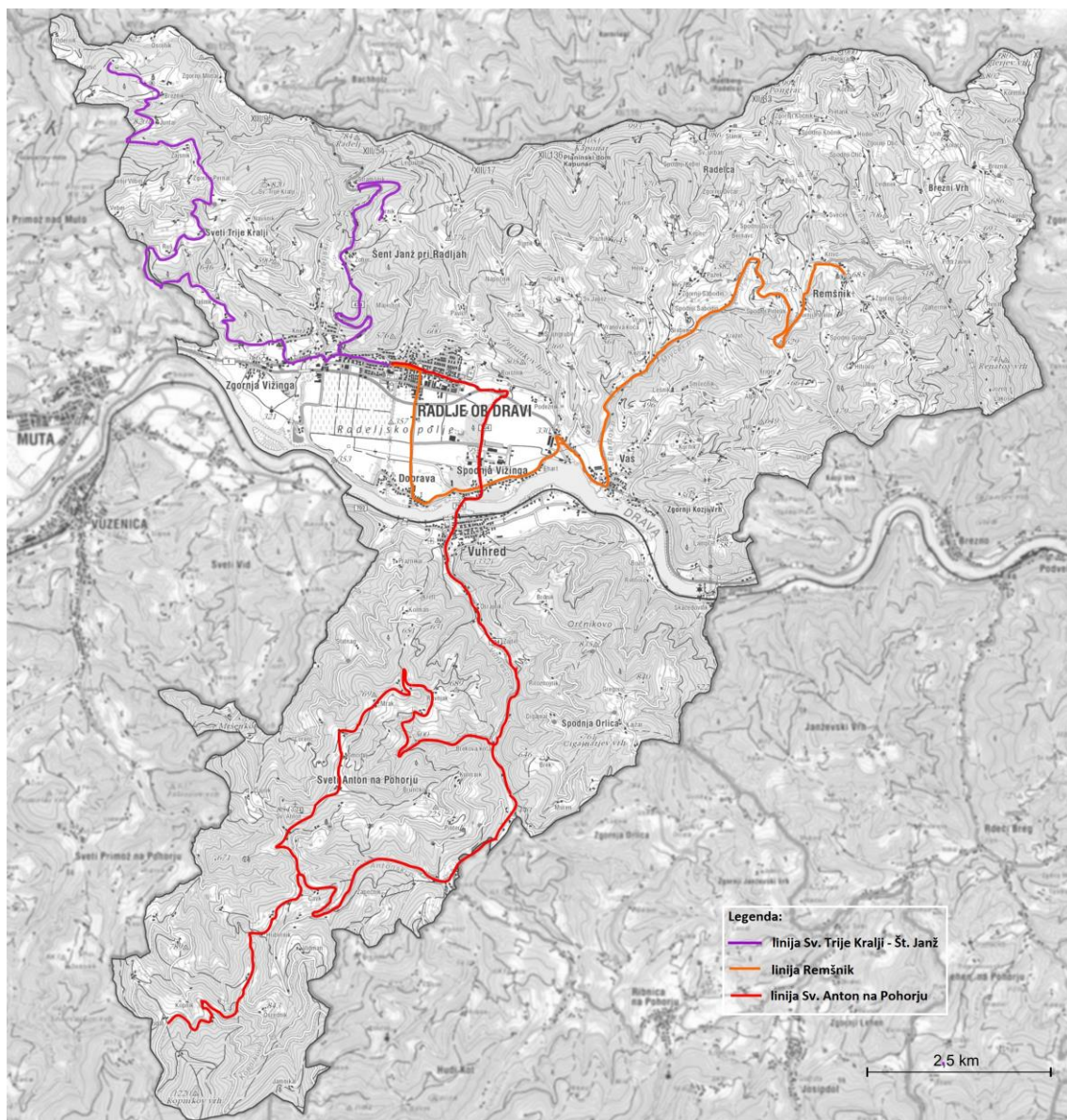
Slika 8: Karta s prikazom poteka avtobusne krožne linije

❖ Vzpostavitev storitve »Prevozov na poziv«

S ciljem bolj učinkovite uporabe javnega denarja bo Občina Radlje ob Dravi obstoječ sistem šolskih prevozov racionalizirala in reorganizirala na način, da bo na izbranih linijah šolskih prevozov ponudila možnost potovanja tudi drugim občanov. Vzpostavila bo tako imenovan »Prevoz na poziv«, ki ima enako kot linijski avtobus, svojo predpisano pot, postajališča in vozni red. Storitve se izvaja le takrat, ko potnik predhodno najavi uporabo. Z vidika najave prevoza bi lahko storitev primerjali s taksi službo, vendar se od nje razlikuje ravno zaradi vnaprej določene poti, postajališč in voznega reda kot tudi cene prevoza, ki je primerljiva s ceno rednega linijskega prevoza.

Predlog vzpostavitve Prevozov na poziv je bil za Občino Radlje ob Dravi v letu 2016 že izdelan in vključuje tri obstoječe šolske linije, pri čemer je bil potek linije iz smeri Sv. Antona na Pohorju nekoliko spremenjen in linija Radlje – Remšnik nekoliko podaljšana. Shema linij prevozov na poziv je razvidna iz Slike 9. V okviru voznega reda posamezne linije se poleg terminov šolskih voženj predvidevajo še štirje dodatni termini voženj, en zgodaj zjutraj, en dopoldne in dva popoldne.

Pripravljen predlog se bo v sodelovanju s predstavniki šole ponovno preučil, hkrati se bo, ob upoštevanju trenutnih postajališč na šolskih linijah, načrtovalo postajališča za izvajanje storitve Prevozov na poziv. Storitve se v prvi fazi vzpostavi za poskusno obdobje v trajanju 6 mesecev pri čemer se posebno pozornost nameni promociji uvedbe nove storitve.



Kartografska podlaga: DTK

Slika 9: Karta z linijami prevozov na poziv

➤ Ureditev obstoječih avtobusnih postajališč in dostopnosti do njih

V okviru analize stanja je bilo ugotovljeno, da pri nekaterih avtobusnih postajališčih manjkajo nadstrešek in klopi. Na nekaterih avtobusnih postajališčih manjkajo tudi vozni redi, kjer pa so, so v večini zbledeli ali kako drugače poškodovani. Pogosto so zbledele tudi talne označbe. Dostopnost do nekaterih postajališč je zaradi odsotnosti prehodov za pešce in neustrezno urejenih pločnikov, peš in kolesarskih poti otežena.

V okviru ukrepa se predvideva postopna ureditev obstoječih avtobusnih postajališč na način, da se sistematično odpravi vse ugotovljene pomanjkljivosti. Ureditev tako predvideva namestitev nadstreškov in klopi, kjer ti manjkajo, informacijskih tabel z voznimi redi, izris ali osvežitev talnih označb ter smiselno umeščanje prehodov za pešce. Načrtovanje varnih dostopov do avtobusnih postajališč se uskladi z načrtovanjem omrežja peš in kolesarskih poti.

➤ Promocija javnega potniškega prometa

Prvi informacijski kanal z namenom informiranja prebivalcev občine o trenutni in predvideni ponudbi JPP, bo predstavljala spletna stran »Po Radljah potujem okolju prijazno«, ki je podrobneje opisana v strateškem stebru 1. Drugi informacijski kanal bodo predstavljale tedenske novičke Občine Radlje ob Dravi, ki so med občani dobro poznane.

4.4.3. Predlog akcijskega načrta za strateški steber Privlačen javni potniški promet

Ocenjene vrednosti izvedbe ukrepov so določene na podlagi informacij o vrednostih primerljivih projektov, pridobljenih v marcu 2017 in ne na podlagi tehničnih dokumentacij.

Ukrep	Zahtevnost	Odgovornost	Vrednost	Rok/obdobje izvedbe	Opombe/tveganja pri izvedbi
Študija možnosti razvoja lokalnega javnega prevoza temelječega na e-mobilnosti	srednja	ORD, ZI	do 15.000 €	2018	
Vzpostavitev storitve »Prevozi na poziv« - integracija s ŠP – v prvem koraku pilotno	zahtevna	ORD, ZI, izvajalci ŠP, MzI	/	2018 - 2019	Prijava na razpise oz. projekte
Prijava na državne in EU razpise za razvoj alternativnih oblik JPP	zahtevna	ORD, ZI	/	2018 - 2022	razen v primeru sofinanciranja
Ureditev obstoječih avtobusnih postajališč in ureditev dostopnosti do njih	srednja	ORD, ZI	2.000 € letno	do 2025	
Promocija JPP in	majhna	ORD, ZI	/		v sklopu

informiranje občanov o ponudbi JPP					vzpostavljene spletne strani »Po Radljah potujem okolju prijazno«
------------------------------------	--	--	--	--	--

ORD – Občina Radlje ob Dravi ZI – zunanji izvajalec

ŠP – šolski prevozi

MzI – Ministrstvo za infrastrukturo

4.5. STRATEŠKI STEBER: ODGOVORNA RABA MOTORNIH VOZIL

Motorizacija prebivalstva narašča kljub visokim stroškom uporabe avtomobila. V okviru opravljene raziskave med občani je bilo ugotovljeno, da ima vsak drugi anketiranec osebni avtomobil. Če izvzamemo osnovnošolce, to pomeni, da ima osebni avtomobil 71,4 % anketirancev. Podatek ne preseneča, saj veliko občanov nima na voljo primerne alternative osebnemu avtomobilu.

Občinsko cestno omrežje je na določenih odsekih dotrajano, za večino cest in ulic v ožjem delu naselja Radlje ob Dravi so značilna ozka vozišča, ki mejijo neposredno na hiše. V letu 2012 zgrajena obvoznica je le delno prispevala k razbremenitvi občinskega središča. Kljub preusmeritvi tranzitnega prometa na obvoznico ostaja glavna vpadnica v center mesta precej obremenjena. Preobremenjenost z motornimi vozili se kaže tudi v praksi parkiranja izven označenih parkirnih mest. V ožjem središču naselja Radlje ob Dravi veliko prostora zavzemajo avtomobili. Promet, zlasti mirujoč, tako poslabšuje kakovost bivanja, hkrati pa je zaradi onesnaženega zraka in hrupa promet resen vir zdravstvenih problemov.

V okviru strateškega stebra »Odgovorna raba motornih vozil« dajemo večji poudarek področju upravljanja z mirujočim prometom. Osebni avtomobili so povprečno v uporabi le uro na dan, zato je smiselno, da se pri vzpostavljanju trajnostnih mestnih sosesk mirujočemu prometu posveti posebno pozornost. Gradnja velikih parkirišč na ciljnih potovanj je draga in pogosto okoljsko problematična, zato je veliko ustrežnejše, da se področja parkiranja lotimo učinkoviteje, z njegovim upravljanjem. Upravljanje z mirujočim prometom hkrati zagotavlja ključ do upravljanja mobilnosti. Pri načrtovanju in urejanju prostora je malo področij, ki bi lahko imela toliko pozitivnih učinkov na kakovost bivanja, spremembe vedenja in potovalnih navad, kot jih prinaša prav upravljanje z mirujočim prometom.

V analizi stanja je bilo ugotovljeno, da se v Občini Radlje ob Dravi področju urejanja mirujočega prometa ne namenja dovolj pozornosti. Ker je povpraševanje po parkirnih mestih večje od ponudbe, si občani želijo dodatnih parkirnih mest, kljub dejstvu, da je že sedaj veliko javnih prostorov v središču občine namenjenih mirujočemu prometu. Področje upravljanja z mirujočim prometom ima tako velik potencial za izboljšanje kakovosti življenja v centru občine. Ukrepi, predstavljeni v nadaljevanju, bodo hkrati imeli ugoden vpliv na ustrežnejšo izbiro potovalnih načinov, predvsem tistih na krajše razdalje.

Rezultati opravljene raziskave so potrdili prakso, pogosto prisotno tudi v drugih slovenskih in evropskih mestih, ko prebivalci velikokrat neracionalno nasprotujejo uvajanju ukrepov, ki posegajo v svobodo voznikov. Tako bo uvajanje sprememb na področju parkirne politike zahtevno. Ključno vlogo bo moral odigrati način komuniciranja z javnostjo kot tudi izbor primerne trenutka, ki bo pogojen z uvajanjem ukrepov na ostalih področjih, ki predvidevajo izboljšanje dostopnosti za ljudi.

Na nivoju Evropske unije so v okviru nekaterih projektov že potekale aktivnosti in bili pripravljeni dokumenti, ki obravnavajo področje komuniciranja z javnostjo pri uvajanju nove parkirne politike. Eden zadnjih projektov, ki obravnava to področje, je projekt evropski PUSH&PULL v okviru katerega se pripravljajo dokumenti, ki bodo lokalnim organom v pomoč pri oblikovanju trdnih argumentov, potrebnih za uspešno uvajanje trajnostne parkirne politike.

4.2.1. CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

- Zmanjšanje deleža poti, ki se opravijo z avtomobilom za 5 % do leta 2022
- Zmanjšanje deleža otrok, ki jih starši v šolo vozijo z avtomobilom za 10 % do leta 2022
- Povečanje prometne varnosti z vzpostavljanjem območji omejene hitrosti in uvajanjem enosmernega prometa v naselju Radlje ob Dravi
- Zaustavitev rasti števila avtomobilov v gospodinjstvih do leta 2022
- Zmanjšanje števila poškodovanih v nesrečah z motoriziranimi udeleženci za 50 % do leta 2022 glede na povprečje 2010-2015
- Vzpostavitev parkirne politike v naselju Radlje ob Dravi do leta 2022
- Vzpostavitev infrastrukture za električna vozila do leta 2020
- Povečanje deleža okolju prijaznih vozil do leta 2022
- Odprava tovarnega tranzita skozi središče mestnega naselja
- Izboljšanje cestne infrastrukture

4.4.4. PREDLAGANI UKREPI

Celostna prometna strategija Občine Radlje ob Dravi predvideva v okviru obravnavanega stebra štiri sklope ukrepov:

➤ Vzdrževanje cestnega omrežja

Vzdrževanje cestnega omrežja se izvaja kot redna letna aktivnost.

➤ **Umirjanje motoriziranega prometa**

Z namenom povečanja varnosti pešcev in kolesarjev je potrebno v naselju Radlje ob Dravi postopno širiti območja umirjenega prometa. V sklopu vzpostavitve pasov za pešce in kolesarje ter mešanih kolesarskih pasov se na posameznih ulicah zaradi ozkih vozišč vzpostavi enosmerni promet. Na ta način bo dosežena tudi boljša pretočnost motornih vozil. S tem bodo zagotovljeni pogoji za varno hojo in kolesarjenje tudi na območjih brez ločene infrastrukture. Predloga širitve območja umirjenega prometa in vzpostavitve enosmernega prometa sta predstavljena že v strateškem stebru Celovita podpora hoji.

V sklopu ukrepa se načrtujejo in uvedejo dodatni prehodi za pešce. Pozornost se nameni tudi obstoječim prehodom za pešce na način, da se z uvajanjem posameznih varnostnih elementov poveča varnost prehoda preko ceste.

V sklopu predvidenega umirjanja motoriziranega prometa se prepove tovorni tranzit skozi središče Radelj ob Dravi. Vsa tovorna vozila, razen v primeru dostave, se preusmeri na obvoznico.

➤ **Upravljanje mirujočega prometa**

S predlaganimi ukrepi v okviru obravnavanega sklopa se predvideva razbremenitev središča občine in s tem omogoči preureditev prostora v prebivalcem prijaznejši prostor. Pripravi se študija omejevanja motoriziranega prometa v središču naselja Radlje ob Dravi, ki bo politiko parkiranja v prihodnjih letih, upoštevajoč predlagane ukrepe v nadaljevanju, natančneje definirala.

❖ **Vzpostavitev upravljanja s parkiranjem v središču naselja Radlje ob Dravi**

Javni prostor ima na območjih goste pozidave z družbenega, ekonomskega in okoljskega vidika višjo vrednost, če se uporablja za kaj drugega, kot za parkiranje avtomobilov. Kot druge redke skupne dobrine bi bilo treba tudi javni prostor upravljati glede na njegovo vrednost. V tem kontekstu brezplačnemu parkiranju v mestnih središčih ne bi smeli namenjati javnega prostora. Poleg tega brezplačno parkiranje spodbuja potovanje z avtomobilom na kratke razdalje.

Na javnih parkirnih površinah v ožjem središču naselja Radlje ob Dravi se uvede plačljivo parkiranje osebnih avtomobilov na način, ki vključuje višje cene dolgotrajnega kot kratkotrajnega parkiranja. Ob vzpostavitvi plačljivega parkiranja je cena simbolična in se nato v določenih časovnih intervalih viša. Parkiranje ob Tuševi poslovalnici v centru mesta se uredi kot brezplačno kratkotrajno parkiranje, omejeno na največ eno uro. Parkiranje na označenih mestih ob stanovanjskih objektih se organizira tako, da je omogočeno parkiranje samo za stanovalce. Uredi se s posebno parkirno karto, ki se jo izda vsakemu gospodinjstvu. Vsako gospodinjstvo prejme eno brezplačno parkirno karto ne glede na število avtomobilov.

Ob uvedbi plačljivega parkiranja se vzpostavi redarska služba, ki skrbi za parkirni red. Prihodki, pridobljeni s parkirninami, se uporabljajo kot reden dohodek za financiranje ukrepov trajnostne mobilnosti.

Označijo se izbrana parkirna mesta, namenjena parkiranju električnih avtomobilov. Parkiranje električnih avtomobilov je tudi v prihodnje brezplačno.

❖ Vzpostavitev parkirišč na vstopu v mestno naselje (po sistemu Parkiraj in se odpelji)

Z namenom zmanjšanja števila osebnih avtomobilov v središču občine se na vzhodnem in zahodnem vstopu v mesto vzpostavi sistem Parkiraj in se odpelji (Park & Ride). Storitve ljudem omogoča, da se ne vozijo v središče mesta s svojim prevozom, ampak z javnim prevozom ali kolesom. Sistem v Radljah ob Dravi bo temeljil na uporabi koles ali pa se bodo ljudje do središča občine sprehodili, saj razdalja od P&R parkirišča do centra občine ne bo večja kot 1 kilometer. Na parkiriščih P&R bo zagotovljeno brezplačno parkiranje.

Predlog lokacij parkirišč:

- Prvo parkirišče se vzpostavi na delu parkirišča ob pokopališču in vključuje razširitev le-tega. Parkirišče je precej veliko in se že sedaj uporablja kot P&R sistem, saj nekateri občani tu parkirajo avtomobil, kadar prisedejo v drugo vozilo, s katerim jih na delo v oddaljeno mesto potuje več skupaj.
- Drugo parkirišče se, v dogovoru s trgovcem Hofer in pravnimi možnostmi, vzpostavi na JZ delu parkirišča ob trgovskem objektu in prav tako vključuje širitev proti zahodu. Preveri se, ali je uvedba tega ukrepa pravno vzdržna. V nasprotnem primeru se razmisli o možnosti umeščanja parkirišča na katero izmed drugih lokacij zahodno od vstopa v mesto.

❖ Postopno zmanjševanje števila parkirnih mest v središču občine

Ob uvedbi P&R parkirišč ob vzhodnem in zahodnem vstopu v središče mestnega naselja se število javnih parkirnih površin v centru mesta postopno zmanjšuje. Prostor se uredi kot prostor namenjen srečevanju in druženju ljudi. Izbrana parkirna mesta se namenijo parkiranju koles.

4.4.5. Predlog akcijskega načrta za strateški steber odgovorna raba motornih vozil

Ocenjene vrednosti izvedbe ukrepov so določene na podlagi informacij o vrednostih primerljivih projektov, pridobljenih v marcu 2017 in ne na podlagi tehničnih dokumentacij.

Ukrep	Zahtevnost	Odgovornost	Vrednost	Rok/obdobje izvedbe	Opombe/tveganja pri izvedbi
Vzdrževanje cestnega omrežja	srednja	ORD, ZI	400.000 €/leto	Redna letna aktivnost	Skupaj z zimsko službo
Širjenje območij umirjenega prometa v naselju Radlje ob Dravi	zahtevna	ORD, ZI (RO)	/	V okviru vzpostavitve peš in kolesarskih pasov	Odobranje prebivalcev/ Ukrep zapisan tudi v stebru hoje in kolesarjenje
Vzpostavitev enosmernega prometa na izbranih cestah in ulicah v naselju Radlje ob Dravi	zahtevna	ORD, ZI (RO)	/	V okviru vzpostavitve peš in kolesarskih pasov	Odobranje prebivalcev/ Ukrep zapisan tudi v stebru hoje in kolesarjenja
Uvedba prepovedi tovornega tranzita skozi središče občine	srednja	OZD, MzI, DRSI	/	do 2020	
Študija omejevanja motoriziranega prometa v središču naselja Radlje ob Dravi	majhna	ORD, ZI	do 10.000 €	2019	
Vzpostavitev upravljanja s parkiranjem v središču naselja Radlje ob Dravi	zahtevna	ORD, ZI	/	2022	ukrep predstavlja po vzpostavitvi prihodek za občino
Vzpostavitev brezplačnih parkirišč namenjenih parkiranju električnih vozil	majhna	ORD, ZI	do 5.000 €	2018	
Vzpostavitev parkirišč na vstopu v mestno naselje z namenom razbremenitve mestnega jedra	srednja	ORD, ZI	100.000 €	2020	
Postopno zmanjševanje števila parkirnih mest v središču občine in preureditev parkirišč	zahtevna	ORD, ZI	do 10.000 €/leto	od 2022 naprej	

ORD – Občina Radlje ob Dravi

ZI – zunanji izvajalec

Za uspešno uvajanje predvidenih ukrepov na vseh področjih, bo potreben interes po vključenosti in pripravljenosti k sodelovanju vseh akterjev na področju prometa v občini. Majhnost občine, ki omogoča učinkovito komuniciranje med deležniki in načrtovanje ter sprejemanje odločitev v okviru manjših skupin predstavlja prednost, ki jo je vredno izkoristiti. Poleg medsektorskega sodelovanja bo potrebno v prihodnje več pozornosti nameniti tudi sočasnemu načrtovanju prostorskega razvoja in prometnih sistemov s ciljem zmanjšanja dolžine potovanj. To lahko dosežemo z načrtovanjem mešane rabe prostorov, preudarnim načrtovanjem lokacij stanovanjskih območij, pri čemer se posebna pozornost nameni infrastrukturi pešcev in kolesarjev.

5. SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE

Spremljanje in vrednotenje uvajanja ukrepov je ključnega pomena za učinkovitost celostne prometne strategije. Mehanizem spremljanja in vrednotenja pomaga odkriti težave pri pripravi in uvajanju celostne prometne strategije. In tudi omogoča predrugačenje ukrepov z namenom učinkovitejšega doseganja zastavljenih ciljev v okviru razpoložljivega proračuna.

Namen spremljanja in vrednotenja je predvsem:

- Identificiranje (ne)ustreznosti posameznih ukrepov ter zagotavljanje pravočasnega in učinkovitega odziva na rezultate ukrepov
- Nadzor nad obsegom izvedenih ukrepov in doseganjem ciljnih vrednosti

Spremljanje in vrednotenje je neprekinjena dejavnost, ki se prične takoj po sprejetju akcijskega načrta. Izvaja se na podlagi izbora kazalcev, ki lahko služijo za merjenje rezultatov posameznih ukrepov (npr. št. kilometrov na novo vzpostavljenih kolesarskih poti) ali pa za merjenje učinkov posameznih ukrepov (npr. dvig kakovosti življenja – merjenje št. potovanj opravljenih s kolesom, itd.).

V nadaljevanju je podan predlog nabora kazalcev za spremljanje in vrednotenje ukrepov.

Indikator	Načrtovalski steber	Vir podatkov/tehnika zbiranja	Časovni okvir
Stopnja nezaposlenosti	Splošni indikator	SURS	letno
Delež potovanj v šolo, ki se opravijo peš	hoja	Anketa	na 3 leta
Delež potovanj na delo, ki se opravijo peš	hoja	Anketa	na 3 leta
Število kilometrov novih peš povezav	hoja	Vizualni pregled	letno
Prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo v ožjem	hoja	Vizualni pregled	letno

središču			
Število lažje/težje poškodovanih in umrlih pešcev v prometnih nesrečah	hoja	Statistika prometnih nesreč	letno
Število kilometrov novih kolesarskih povezav	kolesarjenje	Vizualni pregled	letno
Delež potovanj v šolo, ki se opravijo s kolesom	kolesarjenje	Anketa	na 3 leta
Delež potovanj na delo, ki se opravijo s kolesom	kolesarjenje	Anketa	na 3 leta
Število novih parkirnih mest za kolesa v središču občine	kolesarjenje	Vizualni pregled	letno
Število lažje/težje poškodovanih in umrlih pešcev v prometnih nesrečah	kolesarjenje	Statistika prometnih nesreč	letno
Delež potovanj v šolo, ki se opravijo z JPP	JPP	Anketa	na 3 leta
Delež potovanj na delo, ki se opravijo z JPP	JPP	Anketa	na 3 leta
Število novih lokalnih linij JPP (vključuje Prevoze na poziv)	JPP	Občina	letno
Število urejenih avtobusnih postajališč	JPP	Vizualni pregled	letno
Zadovoljstvo uporabnikov JPP	JPP	Anketa	na 3 leta
Delež potovanj na delo, ki se opravijo z avtomobilom	avto	Anketa	Na 3 leta
Povprečne hitrosti znotraj območij umirjenega prometa	avto	Meritve na terenu	2x letno
Število lažje/težje poškodovanih in umrlih voznikov/sopotnikov v avtomobilskih prometnih nesrečah	avto	Statistika prometnih nesreč	letno
Stopnja motorizacije	avto	SURS	letno

6. LITERATURA IN VIRI

Akcijski načrt o mobilnosti v mestih. 2009. Bruselj, Sporočilo komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij. COM(2009) 490 konč., 13 str. URL:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:FIN:SL:PDF>

Benister, D., 2008. The sustainable mobility paradigm. Transport policy, 15, str. 73 – 80. URL:

https://www.researchgate.net/profile/David_Banister/publication/223541451_The_sustainable_mobility_paradigm/links/0deec525e3677252e5000000.pdf

Bobek, V., Mažgon, B., 2010. Projekt »VIS Radlje ob Dravi« - Vizija in strategija Občine Radlje ob Dravi. Radlje ob Dravi, Dr. Ferk & Partner d.o.o. 114 str. Pridobljeno s strani občine Radlje ob Dravi.

Idejna zasnova Ureditev središča Radelj ob Dravi. 2010. Šenčur, Protim Ržišnik Perc d.o.o. 40 str. Pridobljeno s strani občine Radlje ob Dravi.

Občinski prostorski načrt Občine Radlje ob Dravi. 2015. Maribor, Urbis urbanizem, arhitektura, projektiranje in storitve d.o.o. 100 str. URL: http://www.obcina-radlje.si/doc2/seje/11_seja_2016/3_tocka_predlog_odloka_o_obcinskem_prostorskem_nacrtu_obcine_radlje_ob_dravi_druga_obravnavna.pdf

Ogrin, M., Resnik Planinc, T., Vintar Mally, K., Plohl, T., 2013. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor. URL: <http://www.na-postaji.si/priročnik/osnovne-šole.pdf>

Otroci v gibanju, 2004. Ljubljana, Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, 61 str. URL: http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/otroci_v_gibanju.pdf

Plevnik, A., Gabrovec, M., Gabiet, W., Lep, M., 2008. Trajnostno urejanje prometa na lokalni ravni. Končno poročilo projekta "Trajnostno urejanje projekta na lokalni ravni". Ljubljana, Urbanistični inštitut Republike Slovenije., 139 str. URL: http://www.arhiv.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/podrocja/prostor/pdf/studije/t_rajnostno_urejanje_prometa.pdf

Plevnik, A., Mladenovič, L., Balant, M., 2012. Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost. Smernice za pripravo Celostne prometne strategije. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 60 str.

URL: http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/TM_Brosura_FINAL_Civitas.pdf

Rye, T., Mingardo, J., Hertel, M., Thiemann – Linden, J., Pressl, R., Heinz Posch, K., Carvalho, M., 2015. 16 dobrih razlogov za upravljanje parkiranja. Brošura je nastala v okviru evropskega projekta Push&Pull – Upravljanje parkiranja in povezane spodbude za energetsko učinkovit mestni promet, 20 str.

URL: http://push-pull-parking.eu/docs/file/20150608_push_pull_a4_si_web.pdf

Spletna stran projekta PUSH&PULL URL: <http://push-pull-parking.eu/index.php?id=11#4>

Strah, R., 2016. Smernice za šolske poti. Smernice za izdelavo učinkovitih načrtov šolskih poti, kriteriji in pregled varnosti na šolskih poteh ter označevanje šolskih poti. Ljubljana, Javna agencija RS za varnost prometa, 36 str. URL:

https://www.avp-rs.si/file/2015/04/smernice_%C5%A1olske_poti_AVP_2016.pdf

Spletna stran Igre Prometna kača, URL: <http://www.trafficsnakegame.eu/slovenia/>

Študija optimalne ureditev cestno – prometne infrastrukture na območju občine Radlje ob Dravi. 2014. Maribor, UM, Center za interdisciplinarne in multidisciplinarne študije Univerze v Mariboru, 41 str. Pridobljeno s strani občine Radlje ob Dravi.

Upravljanje mobilnosti: opredelitev. Opredelitev upravljanja mobilnosti in razvrstitev ukrepov za upravljanje mobilnosti, ki sta jih potrdila MAX-ov konzorcij in Evropska platforma za upravljanje mobilnosti (EPOMM). Evropska platforma za upravljanje mobilnosti.

URL: http://www.epomm.eu/old_website/docs/mmttools/MMDefinition/MMDefinition_SI.pdf

Zelena knjiga. Za novo kulturo mobilnosti v mestih. Bruselj. COM(2007) 551 konč., 23 str. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from>

