

OBČINA RADLJE OB DRAVI
Mariborska cesta 7
2360 RADLJE OB DRAVI

Številka: 4110-0017/2023
Datum: 3. 4. 2024

K TOČKI 6

OBČINSKI SVET
OBČINE RADLJE OB DRAVI

ZADEVA: DOPOLNITEV CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE RADLJE OB DRAVI

PREDLAGATELJ:

Mag. Alan BUKOVNIK, župan

GRADIVO PRIPRAVIL:

Energetska agencija za Podravje

PREDLOG OBRAVNAVAL:

Občinska uprava Občine Radlje ob Dravi

POROČEVALEC:

Mag. Branka Mirt, Energetske agencije za Podravje

PRAVNA PODLAGA:

Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (2023).

OCENA STANJA:

Trenutno veljavna Celostna prometna strategija (v nadaljevanju CPS) je bila nazadnje posodobljena v letu 2018. Zaradi novih izkušenj in novih načrtovanih projektov je potrebna dopolnitev trenutno veljavne CPS predvsem z vidika trajnostne mobilnosti.

RAZLOGI ZA SPREJEM:

V prvi polovici leta 2024 se napovedujejo razpisi za trajnostno mobilnost v perspektivi 2021-2027. Projekti trajnostne mobilnosti morajo biti načrtani tudi v občinski CPS.

**PREDLOG REŠITVE /
OBRAZLOŽITEV:**

Občinski svet Občine Radlje ob Dravi je na 20. redni seji, dne 3. 7. 2017, sprejel Celostno prometno strategijo (CPS) Občine Radlje ob Dravi. Pomemben del strategije predstavlja akcijski načrt (AN) s katerim bo CPS Občine Radlje ob Dravi dosegla svojo operativnost.

Akcijški načrt strategije se dopolnjuje v delu, ki obravnava možnost vzpostavitve lokalne avtobusne linije in vzpostavitve omrežja pešpoti na način, da se k obstoječim ukrepom oz. projektom doda:

- Ukrep vzpostavitve trajnostne oblike občinskega JPP za občane in šolarje
- Ukrep vzpostavitve pločnika v Zgornji Vižingi

- Dopolnitve so v dokumentu označene z rumeno in obsegajo:
 - na strani 100 je v tekstualnem delu dodana alineja z navedbo projekta vzpostavitve pločnika v Zgornji Vižingi
 - na strani 106 je v akcijski načrt strateškega stebra celovite podpore hoje umeščen ukrep vzpostavitve pločnika v Zgornji Vižingi
 - na strani 119 je v tekstualnem delu dodan opis vzpostavitve trajnostne oblike občinskega JPP
 - na strani 123 je v akcijski načrt strateškega stebra privlačen javni potniški promet umeščen ukrep vzpostavitve trajnostne oblike občinskega JPP

MNENJE STROKOVNE SLUŽBE:

Strokovne službe menijo, da je dokument ustrezen.

**PRIMERJAVA Z DRUGIMI
OBČINAMI:**

Isti postopek je predviden tudi za ostale občine.

OCENA FINANČNIH POSLEDIC:

Sprejem dopolnitve CPS ne bo imel finančnih posledic.

PREDLOG SKLEPA:

**Občinski svet Občine Radlje ob Dravi sprejme
Dopolnitev Celostne prometne strategije
Občine Radlje ob Dravi (april 2024).**

**Pripravila: Klara Glazer, višji
svetovalec II.**

**Pregledala: Mag. Katja BURJA
KOTNIK, Vodja Urada za
splošne zadeve in razvoj**



**Mag. Alan BUKOVNIK,
Župan Občine Radlje ob Dravi**

Priloge:

- *Predlog sklepa*
- *Dopolnitev Celostne prometne strategije Občine Radlje ob Dravi (april 2024).*

Predlog

Na podlagi 16. člena Statuta Občine Radlje ob Dravi (MUV št. 28/2016, 35/2017 in 11/19) je Občinski svet Občine Radlje ob Dravi na svoji _____ redni seji, dne_____, sprejel

S K L E P

Občinski svet Občine Radlje ob Dravi sprejme Dopolnitev Celostne prometne strategije Občine Radlje ob Dravi (april 2024).

Številka: 4110-0017/2023

Datum: _____

**Župan Občine Radlje ob Dravi
mag. Alan BUKOVNIK**

Sklep prejmejo:

- zadeva, tu (2x)
- evidenca, tu



Celostna prometna strategija Občine Radlje ob Dravi

Dopolnitev april 2024

Radlje ob Dravi, april 2024

NAZIV

**CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE RADLJE OB DRAVI – dopolnitev
april 2024**

ŠT. POGODBE

Št. izvajalca: 430-1-05/2016

Št. naročnika: 4110-0045/2015-14

NAROČNIK

Občina Radlje ob Dravi

Mariborska cesta 7

2360 Radlje ob Dravi

VODILNI PARTNER PRI IZDELAVI CPS

Energetska agencija za Podravje (Energap), Smetanova ul. 31, 2000 Maribor

PROJEKTNI PARTNER

Razvojna agencija Sinergija, Martjanci 36, 9221 Martjanci

ODGOVORNI

s strani naročnika: mag. Alan Bukovnik, župan Občine Radlje ob Dravi

s strani izvajalca: dr. Vlasta Krmelj, direktorica EnergaP

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

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

Adrijana Copot, univ.dipl.inž.

Dejan Kosi, dipl.inž.teh.prom.

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

KAZALO

KAZALO VSEBINE

PREDGOVOR	8
1 DEL DOKUMENTA	9
1. UVOD	9
1.1. Pristop trajnostnega načrtovanja mobilnosti	10
2. IZBRANE DEMOGRAFSKE ZNAČILNOSTI OBČINE RADLJE OB DRAVI.....	12
2.1. Gibanje števila prebivalstva.....	12
2.2. Starostna struktura.....	13
2.3. Dnevne migracije	14
2.4. Prostorski razvoj občine in značilnosti občinskega središča	17
2.5. Razvoj občine na področju prometa	19
3. ANALIZA STANJA NA PODROČJU MOBILNOSTI V OBČINI RADLJE OB DRAVI	20
3.1. Prometna infrastruktura.....	20
3.2. Prometna obremenitev	21
3.3. Analiza stanja dostopnosti lokalnega središča iz širšega območja občine	22
3.3.1. Dostopnost z javnim potniškim prometom.....	22
3.3.2. Dostopnost s kolesom	27
3.3.3. Dostopnost peš.....	29
3.3.4. Dostopnost z avtomobilom	32
3.4. Analiza stanja dostopnosti lokalnega središča iz širšega območja regije.....	36
3.4.1. Dostopnost z javnim potniškim prometom.....	36
3.4.2. Dostopnost s kolesom	38
3.4.3. Dostopnost z avtomobilom	40
4. ANALIZA POTOVALNIH NAVAD OBČANOV	42
4.1. Potek priprave in izvedbe raziskave	42
4.2. Obdelava podatkov	44
4.3. Predstavitev rezultatov raziskave s področja demografije in potovalnih navad.....	44
4.3.1. Demografija	44
4.3.2. Analiza potovalnih navad občanov.....	46
5. ANALIZA POTREB NA PODROČJU MOBILNOSTI V OBČINI RADLJE OB DRAVI.....	66
6. SODELOVANJE S KLJUČNIMI DELEŽNIKI.....	73

7.	OBLIKOVANJE SCENARIJEV	83
2 DEL DOKUMENTA		84
8.	AKCIJSKI NAČRT CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE RADLJE OB DRAVI	84
8.1.	Prepoznani izzivi in priložnosti Občine Radlje ob Dravi na področju prometa in mobilnosti 84	
8.2.	Vizija Občine Radlje ob Dravi na področju mobilnosti	87
8.3.	Strateški cilji.....	88
8.4.	Strateški stebri.....	88
8.4.1.	STRATEŠKI STEBER 1: CELOSTNO NAČRTOVANJE IN UPRAVLJANJE MOBILNOSTI	89
8.4.2.	STRATEŠKI STEBER 2: CELOVITA PODPORA HOJI.....	96
8.4.3.	STRATEŠKI STEBER 3: UVELJAVITEV KOLESARJENJA KOT POMEMBNEGA POTOVALNEGA NAČINA	108
8.4.4.	STRATEŠKI STEBER 4: PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PROMET.....	117
8.4.5.	STRATEŠKI STEBER 5: ODGOVORNA RABA MOTORNIH VOZIL.....	124
8.5.	SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE	129
9.	VIRI IN LITERATURA	131
10.	PRILOGE.....	135

KAZALO SLIK

Slika 1: Gibanje števila prebivalcev v Občini Radlje ob Dravi v obdobju 1991 – 2015 (Vir podatkov: Statistični urad RS, 2015).....	12
Slika 2: Urbano središče občine Radlje ob Dravi (Vir: Atlas okolja 2016).....	18
Slika 3: Lokacije avtobusnih postajališč na ozemlju Občine Radlje ob Dravi	23
Slika 4: Avtobusno postajališče na cesti Vuhred – Sv. Anton na Pohorju	25
Slika 5: Avtobusno postajališče v Vuhredu.....	25
Slika 6: Prikaz poteka šolskih avtobusnih in kombi linij	26
Slika 7: Prikaz kolesarske infrastrukture v občini	28
Slika 8: Mešani kolesarski pas na Mariborski cesti.....	28
Slika 9: Kolesarska pot v naselju Vas	28
Slika 10: Kolesarski pas in mešani kolesarski pas (sharrow) na Maistrovi ulici.....	29
Slika 11: Kolesarska pot Dobrava – Radlje.....	29
Slika 12: Infrastruktura pločnikov v Občini Radlje ob Dravi	30
Slika 13: Pločnik na obeh straneh Mariborske ceste.....	31
Slika 14: Pločnik na obeh straneh ceste pri trgovskem območju	31
Slika 15: Pas za pešce ob cestišču Mariborske ceste.....	31
Slika 16: Delno označen pas za pešce ob cestišču Mariborske ceste	31
Slika 17: Pešpot na območju Prisoje z manjkajočim prehodom za pešce	31
Slika 18: Cestna infrastruktura v občini.....	33
Slika 19: Cesta Vuhred - Sv. Anton na Pohorju v smeri Ribnice na Pohorju.....	34
Slika 20: Cesta Radlje - Remšnik	34
Slika 21: Cesta Radlje - Št. Janž.....	34
Slika 22: Cestna povezava naselij Št. Janž - Remšnik.....	34
Slika 23: Lokacije parkirišč v naselju Radlje ob Dravi (Vir: Študija optimalne ..., 2014)	35
Slika 24: Prikaz območij omejene hitrosti in enosmernega prometa	36
Slika 25: Železniška postaja v Vuhredu.....	38
Slika 26: Potek turistične Dravske kolesarske poti med Dravogradom in Mariborom (Vir: www.bikemap.net).....	39
Slika 27: Potek turistične kolesarske poti v občinah Radlje ob Dravi, Muta in Vuzenica (Vir: Občina Radlje ob Dravi, 2015)	39
Slika 28: Državno cestno omrežje na širšem območju Koroške regije (Vir: Direkcija RS za ceste).....	41
Slika 29: Cesta Maribor - Radlje ob Dravi na odseku Črešnjevec ob Dravi.....	41
Slika 30: Cesta Maribor - Radlje v bližini Ožbalta	41
Slika 31: Demografski podatki anketirancev	45
Slika 32: Gospodinjstva z določenim številom avtomobilov/koles	46
Slika 33: Gospodinjstva z določenim številom avtomobilov v odvisnosti od števila članov posameznega gospodinjstva in skupnega zadnjega mesečnega neto dohodka gospodinjstva.....	47
Slika 34: Običajen način potovanja na delo/v šolo.....	48
Slika 35: Običajen način potovanja na delo/v šolo glede na lokacijo bivanja	49
Slika 36: Občina zaposlitve/šolanja	50
Slika 37: Oddaljenost delovnega mesta/šole od doma v kilometrih.....	51
Slika 38: Pogostost uporabe posameznega načina potovanja	52
Slika 39: Uporaba posameznega načina potovanja glede na namen potovanja.....	53

Slika 40: Uporaba spletnih portalov za dogovarjanje o prevozih	54
Slika 41: Število opravljenih poti na izbrani delovni dan	55
Slika 42: Način potovanj anketirancev na izbrani delovni dan	56
Slika 43: Način potovanj znotraj občine Radlje ob Dravi na izbrani delovni dan	57
Slika 44: Namen potovanj na izbrani delovni dan	58
Slika 45: Namen potovanj, opravljenih znotraj/izven Občine Radlje ob Dravi na izbrani delovni dan .	58
Slika 46: Namen potovanj na izbrani delovni dan glede na lokacijo bivanja	59
Slika 47: Namen potovanj glede na način potovanja na izbrani delovni dan glede na lokacijo bivanja	60
Slika 48: Termini začetka potovanj	61
Slika 49: Termini začetka potovanj po namenu (a)	62
Slika 50: Trajanje potovanj na izbrani dan	64
Slika 51: Uporaba drugih načinov potovanj poleg zabeleženih na izbrani dan	64
Slika 52: Mnenja anketirancev o razdalji, ki jo je še smiselno opraviti peš ali s kolesom	65
Slika 53: Moteči elementi na področju prometa v Občini Radlje ob Dravi	66
Slika 54: Mnenja anketirancev o ukrepih na področju mobilnosti (a)	67
Slika 55: Mnenje anketirancev o potrebah po vzpostavitvi predlaganih storitev na področju mobilnosti	69
Slika 56: Mnenja anketirancev o potrebah po vzpostavitvi predlaganih storitev na področju mobilnosti glede na lokacijo bivanja	70
Slika 57: Mnenje anketirancev o potrebi po uvedbi krožne linije glede na lokacijo bivanja	71
Slika 58: Mnenje anketirancev o potrebi po uvedbi linije v smeri hribovitih naselji	72
Slika 59: Pripadnost posamezni organizacijski strukturi	73
Slika 60: Splošni problemi na področju prometa in mobilnosti v Občini Radlje ob Dravi	74
Slika 61: Glavne pomanjkljivosti v Občini Radlje ob Dravi na področju prometnega načrtovanja	75
Slika 62: Glavne pomanjkljivosti v Občini Radlje ob Dravi na področju peš prometa	76
Slika 63: Glavne pomanjkljivosti v Občini Radlje ob Dravi na področju kolesarskega prometa	77
Slika 64: Glavne pomanjkljivosti v Občini Radlje ob Dravi na področju javnega potniškega prometa .	78
Slika 65: Glavne pomanjkljivosti v Občini Radlje ob Dravi na področju motoriziranega prometa	79
Slika 66: Podpora izbranim ukrepom	80
Slika 67: Dostopnost nižinskega območja občine iz središča občine peš	97
Slika 68: Obstoječa infrastruktura pločnikov in pešpoti v Občini Radlje ob Dravi	98
Slika 69: Načrtovano omrežje pločnikov in pešpoti v nižinskem delu Občine Radlje ob Dravi	101
Slika 70: Prikaz območij omejene hitrosti in enosmernega prometa	102
Slika 71: Predlog nove ureditve enosmernega prometa v sklopu vzpostavitve omrežja peš in kolesarskih poti	102
Slika 72: Primer prometnega znaka, ki označuje mesto izstopa/vstopa iz / v vozilo	104
Slika 73: Obstoječa infrastruktura kolesarskih poti v Občini Radlje ob Dravi	109
Slika 74: Dostopnost nižinskega območja občine iz središča občine s kolesom	109
Slika 75: Načrtovano kolesarsko omrežje	111
Slika 76: Načrtovani odsek Dravske kolesarske poti v Občini Radlje ob Dravi	112
Slika 77: Karta s prikazom poteka avtobusne krožne linije	119
Slika 78: Karta z linijami prevozov na poziv	121

KAZALO TABEL

Tabela 1: Konvencionalni in alternativni pristop pri načrtovanju prometa (Vir: Benister, 2008; Plevnik in sod., 2012)	11
Tabela 2: Gibanje števila prebivalcev v naseljih Občine Radlje ob Dravi v obdobju 2002 – 2015, indeks rasti prebivalstva in gostota poseljenosti (Vir: Statistični urad RS, 2015)	13
Tabela 3: Prebivalstvo po starostnih skupinah za naselja v Občini Radlje ob Dravi (Vir: Statistični urad RS, 2015).....	14
Tabela 4: Prebivalstvo, ki se izobražuje in dnevni migranti po kraju prebivališča in kraju šolanja (Vir: Popis 2002)	15
Tabela 5: Število delovno aktivnih občanov in dnevnih migrantov Občine Radlje ob Dravi po kraju prebivališča in kraju dela (Vir: Popis 2002)	16
Tabela 6: Število delovno aktivnih občanov (brez kmetov) Občine Radlje ob Dravi, zaposlenih v posameznih občinah v letu 2002, 2008 in 2014 (Vir: Statistični urad RS, 2015)	17
Tabela 7: Prometne obremenitve - PLDP za leto 2013 (Vir: Direkcija RS za infrastrukturo, 2013).....	21
Tabela 8: Prometne obremenitve na dan 3.12. 2012 (Vir: Študija optimalne ... 2014)	21
Tabela 9: Število anketiranih gospodinjstev/občanov po posameznih naseljih in delež anketirancev po naseljih glede na število prebivalcev po naseljih	43

PREDGOVOR

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.

Namen izdelave Celostne prometne strategije (CSP) za Občino Radlje ob Dravi je vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa na območju občine in posredno vplivati na spremembe tudi na širšem geografskem območju. Trajnostno načrtovanje mobilnosti temelji na celostnem pristopu, 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. S pomočjo CPS pomagamo vzpostaviti trajnostni prometni sistem tako, da se zagotovi dostopnost delovnih mest in storitev za vse, izboljša prometna varnost, zmanjša onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in poraba energije, poveča učinkovitost in zmanjša stroške potniškega in tovornega prevoza ter izboljša privlačnost in kakovost mestnega okolja.

Celostna prometna strategija Občine Radlje ob Dravi je nastajala v letih 2015 –2017 in je bila pripravljena v skladu s Smernicami za pripravo Celostne prometne strategije, ki jih je v letu 2012 izdalo Ministrstvo za Infrastrukturo in prostor. Dokument vključuje podrobno analizo stanja, vizijo razvoja prometa, strateške cilje in stebre, ki obravnavajo ključna področja ukrepanja. Ključni del strategije predstavlja akcijski načrt za obdobje 2017-2022, ki natančno opredeljuje ukrepe, določa odgovorne partnerje ter podaja okvirni finančni in časovni načrt izvajanja.

Pomemben motiv za pripravo celostne prometne strategije so evropska sredstva in sodelovanje v projektih Evropske unije, kjer je kot pogoj za pridobitev sredstev naveden prav obstoj celostne prometne strategije.

1 DEL DOKUMENTA

1. UVOD

Obremenjevanje okolja zaradi prometa je vse intenzivnejše. Promet porabi tretjino vse primarne energije in je eden največjih in najbolj razpršenih porabnikov neobnovljivih virov energije. Mestni promet prispeva 40 % emisij CO₂ in 70 % emisij ostalih onesnaževal, ki so posledica cestnega prometa (Zelena knjiga ..., 2007). V Evropski uniji ni bilo v nobenem drugem sektorju tako visoke stopnje rasti emisij toplogrednih plinov v primerjavi z ravnmi iz leta 1990, kot v prometu (Načrt za prehod ..., 2011). Lokalni organi se pri izpolnjevanju zahtev po kakovosti zraka, kot so meje vsebnosti drobnih delcev in dušikovega oksida v zunanjem zraku, srečujejo z resnimi težavami. Te emisije namreč negativno vplivajo na javno zdravje (Zelena knjiga ..., 2007).

Število potniških kilometrov, opravljenih z osebnim avtomobilom, se je v zadnjih nekaj desetletjih v zahodni Evropi povečalo za 90 %. Približno 80 % vseh registriranih vozil v letu 1990 je bilo namenjenih osebnemu potovanju (Steg, Gifford, 2005). Poleg negativnih vplivov na okolje in zdravje uporaba osebnih vozil v mestnih okoljih zaradi zastojev velikokrat povečuje potovalne čase, prometna infrastruktura pa fizično posega v prostor in jemlje mesto drugim, za življenje bolj primernim okoljem (Mezghani, 2005).

Razraščanje mest na eni strani in razpršeni vzorci poselitve ruralnih območij na drugi strani povzročajo večjo potrebo po individualnih načinih prevoza. Posledično veliko prebivalcev namenja pomemben del svojega časa in prihodkov za prevoz, nekateri pa do prevoza nimajo dostopa. Spremembe so tako potrebne tudi na področju socialne komponente (Poročilo o trajnostni ..., 2015).

Zaradi vse večjih negativnih učinkov prometa na okolje, zdravje in blaginjo ljudi je postala celostna obravnava prometnega sistema nujna. Celostna obravnava temelji na sistematičnem urejanju in upravljanju mobilnosti s ciljem doseganja večje kakovosti bivanja. Pri tem se, ob upoštevanju okoljskih, socialnih in gospodarskih potreb družbe, enakovredno obravnava vse prometne podsisteme, kot so hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, motorni in mirujoč promet.

Cilj evropske prometne politike je vzpostaviti trajnostni prometni sistem, ki vodi k vključujoči družbi. Sedanji trendi kažejo potrebo, da se zadovolji naraščajoča potreba po dostopnosti. Ocenjuje se, da je pri tem ena najbolj neposrednih prednostnih nalog boljša integracija različnih načinov prevoza kot pot k izboljšanju splošne učinkovitosti prometnega sistema (A sustainable ..., 2009).

Evropska komisija že več let dejavno spodbuja koncept načrtovanja trajnostnega mobilnosti v mestih (Skupaj h konkurenčni ..., 2013) in področje trajnostne mobilnosti opredeljuje kot eno izmed prioritet razvoja evropskih mest (Akcijski načrt ..., 2009). Namen načrtov za trajnostno mobilnost v mestih (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP, pri nas CPS) je spodbujanje uravnoteženega razvoja in boljše vključenosti različnih oblik mobilnosti. Načrti za trajnostno mobilnost lahko pomagajo mestom učinkovito izkoristiti obstoječo prometno infrastrukturo in storitve ter izvesti stroškovno učinkovite ukrepe za mobilnost. Ta koncept načrtovanja poudarja, da so pri mobilnosti v mestih najpomembnejši ljudje, zato poudarja vključenost državljanov in deležnikov ter spodbujanje sprememb v vedenju na področju mobilnosti. Kampanje za izobraževanje, obveščanje in osveščanje javnosti imajo pomembno vlogo pri izgradnji nove kulture mobilnosti v mestih (Skupaj h konkurenčni ..., 2013).

1.1. Pristop trajnostnega načrtovanja mobilnosti

Pristop trajnostnega načrtovanja mobilnosti vključuje ukrepe, ki temeljijo na zmanjšanju potrebe po potovanju, spodbujanju sprememb v načinu potovanja, zmanjšanju dolžine potovanja in povečanju učinkovitosti prometnega sistema. Zmanjšanje potrebe po potovanju lahko dosežemo z uvajanjem informacijsko-komunikacijskih tehnologij tako na področju organizacije službenih aktivnosti in dela (npr. delo od doma, spletne konference) kot na področju pristočasnih aktivnosti (npr. spletne trgovine). Ukrepi na področju prometne politike lahko s promocijo hoje, kolesarjenja in razvojem nove prometne hierarhije (Preglednica 1) zmanjšajo nivo uporabe osebnega avtomobila. To se lahko doseže z uvajanjem območij omejene hitrosti, dodeljevanjem prostora javnemu prevozu, uvajanjem parkirnin in cestnin, z ukrepi, ki omogočajo enostavno uporabo javnega prevoza, z učinkovitejšo izrabo razpoložljivih zmogljivosti, z omejitvami dostopa za avtomobile, uvajanjem koncepta skupnega prometnega prostora (ang. shared space), kjer se pojmovanje ceste zastavi širše in se opredeljuje kot skupni prostor uporabe različnih načinov potovanja (Benister, 2008). Z uvajanjem ukrepov na področju prostorskega načrtovanja lahko vplivamo na zmanjšanje dolžine potovanj tako, da trajnostne oblike mobilnosti vgradimo v posamezne vzorce urbanih form, na način, ki vključuje načrtovanje mešane rabe prostorov, preudarno načrtovanje lokacij stanovanjskih območij, načrtovanje, ki daje prednost javnemu prevozu, ipd. (Benister, 2008; Mezghani, 2005). Povečanje učinkovitosti prometnega sistema lahko dosežemo neposredno z uvajanjem naprednih tehnologij na področju zasnove motorjev, alternativnih goriv in obnovljivih virov energije. Področje vključuje tudi uvajanje standardov na področju znižanja nivoja hrupa in emisij na viru ter dostop do določenih delov mest samo za okoljsko čistejša vozila (Benister, 2008).

Tabela 1: Konvencionalni in alternativni pristop pri načrtovanju prometa (Vir: Benister, 2008; Plevnik in sod., 2012)

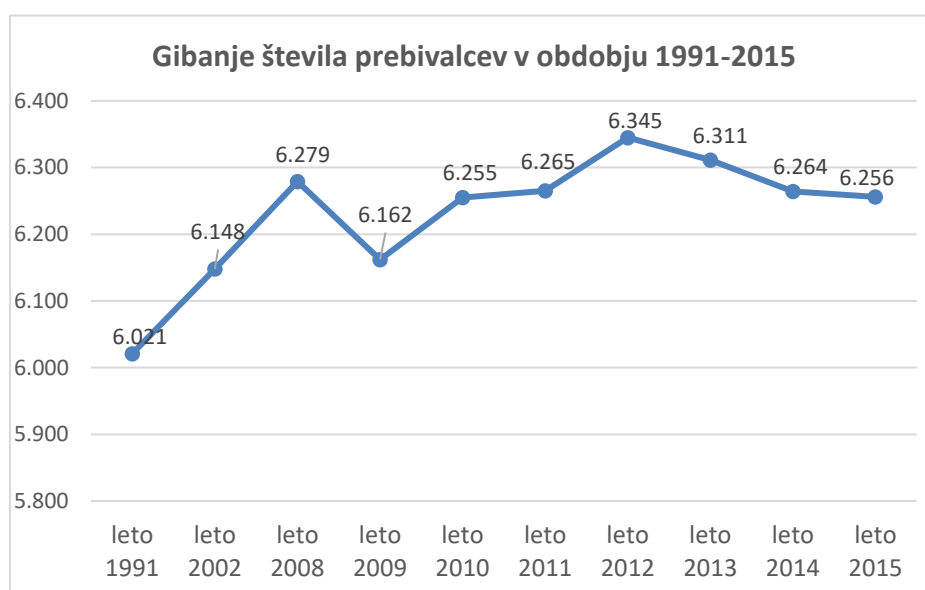
Tradicionalno načrtovanje prometa	Celostno načrtovanje mobilnosti
Osrednji predmet obravnave je infrastruktura	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Mobilnost	Dostopnost
Osredotočenost na promet s poudarkom na osebnem avtomobilu	Osredotočenost na ljudi v/na prevoznih sredstvih ali pešce
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Dojemanje ulice kot ceste	Dojemanje ulice kot prostora
Motoriziran promet	Vse oblike prometa, kjer so pešci in kolesarji hierarhično na vrhu, uporabniki avtomobilov pa na dnu
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Ekonomsko vrednotenje	Analiza, ki vključuje več meril in ki upošteva okoljsko in socialno komponento
Zmanjševanje potovalnega časa	Razumen potovalni čas, ki je hkrati zanesljiv
Ločevanje ljudi in prometa	Povezovanje ljudi in prometa

Ključ do premika v razmišljanju na področju mobilnosti je oblikovanje dostopnih in atraktivnih mestnih prostorov. Doseganje kakovostnega urbanega življenja je namreč primarni cilj trajnostne mobilnosti. Pomembno področje načrtovanja mobilnosti je vključevanje ljudi z namenom racionalnega razumevanja sprejetih političnih sprememb, ki jim sledijo tudi spremembe v obnašanju. Javno odobravanje je pogoj za uspešno izvajanje radikalnejših sprememb (Benister, 2008).

2. IZBRANE DEMOGRAFSKE ZNAČILNOSTI OBČINE RADLJE OB DRAVI

2.1. Gibanje števila prebivalstva

Občina Radlje ob Dravi je po podatkih Statističnega urada RS v letu 2015 štela 6.256 prebivalcev. Iz Slike 1 je razvidno, da se število prebivalcev v občini v obdobju 1991 – 2015 ni bistveno spremenilo. Med leti 1991 in 2012 je zaznati rahel porast števila prebivalcev, po letu 2012 pa je prisoten rahel upad populacije. Izračunan indeks rasti prebivalstva za obdobje 1991 – 2015 znaša 104, kar občino uvršča med območja stagnacije prebivalstva.



Slika 1: Gibanje števila prebivalcev v Občini Radlje ob Dravi v obdobju 1991 – 2015 (Vir podatkov: Statistični urad RS, 2015)

Po gibanju števila prebivalcev v naseljih Občine Radlje ob Dravi med leti 2002 – 2015 izstopa naselje Št. Janž pri Radljah, ki je v tem obdobju doživelo razmeroma visok prirast prebivalstva (indeks rasti prebivalstva znaša 130) (Preglednica 2). Gibanje števila prebivalcev v ostalih naseljih se ni bistveno spremenilo, z izjemo naselja Remšnik, ki je doživelo nekoliko večji odliv prebivalstva (indeks rasti prebivalstva znaša 89).

Tabela 2: Gibanje števila prebivalcev v naseljih Občine Radlje ob Dravi v obdobju 2002 – 2015, indeksi rasti prebivalstva in gostota poseljenosti (Vir: Statistični urad RS, 2015)

	2002	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015/2002 2002=100	Gostota poseljenosti 2015 (ljudi/km ²)
RADLJE OB DRAVI skupaj	6148	6279	6162	6255	6265	6345	6311	6264	6256	102	66,6
Brezni Vrh	175	168	159	167	164	160	164	173	164	94	21,6
Dobrava	199	205	199	197	207	210	205	208	214	108	61,5
Radelca	99	110	100	97	99	99	93	96	91	92	15,3
Radlje ob Dravi	2688	2769	2731	2810	2811	2870	2861	2810	2812	105	2109,4
Remšnik	240	223	221	220	226	223	207	209	213	89	26,9
Spodnja Orlica	115	116	107	108	101	107	102	109	109	95	15,4
Spodnja Vižinga	313	326	328	314	319	327	323	317	307	98	130,4
Sv. Anton na Pohorju	239	256	244	248	249	257	256	249	253	106	11,8
Sv. Trije Kralji	206	202	209	223	227	225	213	223	220	107	23,5
Št. Janž pri Radljah	218	254	266	271	274	273	292	296	285	130	24,2
Vas	430	425	414	411	414	424	430	433	441	103	76,1
Vuhred	818	813	786	792	782	769	764	737	750	92	145,8
Zgornja Vižinga	254	254	254	255	249	254	248	253	250	98	134,8
Zgornji Kozji Vrh	154	158	144	142	143	147	153	151	147	95	51,3

V občini prevladujejo naselja s 100 do 300 prebivalci. Po številu prebivalcev izstopata strnjena naselja Radlje ob Dravi (2812 prebivalcev) in Vuhred (750 prebivalcev). V naseljih hribovitih območij prevladujejo samotne kmetije.

Gostota poseljenosti je v letu 2015 znašala 66,6 prebivalca na km², kar je precej manj kot v celotni državi (102 prebivalca na km²). Najvišjo stopnjo poseljenosti dosega naselje Radlje ob Dravi (2.109,4 prebivalca na km²), najnižjo pa Sveti Anton na Pohorju (11,8 prebivalca na km²).

2.2. Starostna struktura

Med prebivalci Občine Radlje ob Dravi je bilo po podatkih Statističnega urada RS v letu 2015 število najstarejših večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih od 0 do 14 let, je prebivalo 127 oseb, starih 65 let ali več. To razmerje – indeks staranja je za Občino Radlje ob Dravi višji kot indeks staranja za celotno Slovenijo, ki je v letu 2015 znašal 122,7. Največji delež prebivalstva spada v starostno skupino od 50 do 59 let, med številčnejšimi sta starostni skupini od 30 do 39 let in od 40 do 49 let (Preglednica 3). Povprečna starost prebivalcev v Občini Radlje ob Dravi je višja (43,1) kot povprečna starost prebivalcev celotne države (42,6). Na podlagi značilnosti starostne strukture ugotavljamo, da se v Občini Radlje ob Dravi, podobno kot v celotni državi, prebivalstvo stara.

Tabela 3: Prebivalstvo po starostnih skupinah za naselja v Občini Radlje ob Dravi (Vir: Statistični urad RS, 2015)

Naselja	0-9 let	10-19 let	20-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60-69 let	70-79 let	80 in več let	Skupaj
Brezni Vrh	15	16	16	20	35	24	19	10	9	164
Dobrava	26	20	31	27	34	30	27	15	4	214
Radelca	10	6	12	9	14	14	10	10	6	91
Radlje ob Dravi	278	248	274	439	397	403	349	261	163	2812
Remšnik	16	14	27	31	26	43	23	20	13	213
Spodnja Orlica	10	11	12	16	18	13	15	12	2	109
Spodnja Vižinga	26	30	33	42	48	47	43	28	10	307
Sv. Anton na Pohorju	35	21	33	43	27	39	26	18	11	253
Sv. Trije Kralji	31	19	26	39	26	40	18	13	8	220
Št. Janž pri Radljah	28	34	26	45	53	38	22	28	11	285
Vas	50	35	64	57	72	74	28	34	27	441
Vuhred	87	59	86	108	111	110	102	50	37	750
Zgornja Vižinga	22	24	29	43	36	38	21	24	13	250
Zgornji kozji Vrh	15	10	19	13	25	25	17	16	7	147
Občina - skupaj	649	547	688	932	922	938	720	539	321	6256

2.3. Dnevne migracije

Kljub opravljeni raziskavi o potovalnih navadah občanov v tem poglavju z namenom primerjave predstavljamo podatke o dnevni delovni migraciji, pridobljene v okviru popisa 2002 in v okviru Statističnega registra delovno aktivnega prebivalstva.

Tabela 4: Prebivalstvo, ki se izobražuje in dnevni migranti po kraju prebivališča in kraju šolanja (Vir: Popis 2002)

Naselja prebivališča	Učenci, dijaki, študentje - skupaj	Učenci, dijaki, študentje - dnevni migranti		Dnevni migranti po kraju šolanja		
		število	delež	drugo naselje v občini	druga občina iste statistične regije	druga statistična regija
Brezni Vrh	28	25	89,3	13	3	9
Dobrava	48	41	85,4	20	8	13
Radelca	28	20	71,4	16	z	z
Radlje ob Dravi	645	295	45,7	z	z	158
Remšnik	54	18	33,3	-	7	11
Spodnja Orlica	20	16	80,0	5	6	5
Spodnja Vižinga	63	50	79,4	30	8	12
Sv. Anton na Pohorju	50	45	90,0	z	19	z
Sv. Trije Kralji	40	35	87,5	15	14	6
Št. Janž pri Radljah	51	43	84,3	23	8	12
Vas	118	105	89,0	56	21	28
Vuhred	167	109	65,3	41	29	39
Zgornja Vižinga	52	44	84,6	25	9	10
Zgornji Kozji Vrh	37	32	86,5	15	7	10
Občina - skupaj	1401	878	62,7	284	277	317

z – podatek zaradi zaupnosti ni objavljen

V letu 2002 sta slabi dve tretjini šolajočih se občanov v šolo potovali v naselja izven naselja bivanja, največ migrantov (36,1 %) je potovalo v drugo statistično regijo. V drugo naselje v občini so potovali osnovnošolci, v drugo občino iste ali druge statistične regije pa dijaki in študenti, v občini namreč ni srednjih in višješolskih ustanov. Na nivoju posameznih naselji je bilo najmanj migrantov v naselju Radlje ob Dravi (45,7 %), Remšnik (33,3 %) in Vuhred (65,3 %), kar ne preseneča, saj so to naselja, v katerih je locirana osnovna šola. V Radljah ob Dravi je matična enota osnovne šole, v Vuhredu in Remšniku pa podružnici.

Tabela 5: Število delovno aktivnih občanov in dnevnih migrantov Občine Radlje ob Dravi po kraju prebivališča in kraju dela (Vir: Popis 2002)

Naselja prebivališča	Delovno aktivno prebivalstvo - skupaj	Delovno aktivno prebivalstvo - dnevni migranti		Dnevni migranti po kraju dela		
		število	delež	drugo naselje v občini	druga občina iste statistične regije	druga statistična regija
Brezni Vrh	59	44	74,6	23	z	z
Dobrava	79	62	78,5	35	23	4
Radelca	27	18	66,7	13	5	-
Radlje ob Dravi	1134	483	42,6	73	313	97
Remšnik	90	75	83,3	39	24	12
Spodnja Orlica	44	32	72,7	17	z	z
Spodnja Vižinga	118	97	82,2	50	36	11
Sv. Anton na Pohorju	90	62	68,9	26	32	4
Sv. Trije Kralji	83	52	62,7	28	z	z
Št. Janž pri Radljah	73	48	65,8	28	z	z
Vas	165	145	87,9	81	50	14
Vuhred	332	258	77,7	123	102	33
Zgornja Vižinga	106	77	72,6	33	37	7
Zgornji Kozji Vrh	59	52	88,1	27	19	6
Radlje ob Dravi - skupaj	2459	1505	61,2	596	714	195

z – podatek zaradi zaupnosti ni objavljen

Občina Radlje ob Dravi je v letu 2002 zaposlovala 63 % delovno aktivnih občanov, od teh je 38,8 % občanov delo opravljalo v naselju prebivališča, največ v naselju Radlje ob Dravi (57,4 %), pri čemer je potrebno poudariti, da so v analizo vključeni tudi kmetje. Največ delovno aktivnih dnevnih migrantov je na delo potovalo v drugo občino iste statistične regije (47,4 %). V drugo statistično regijo je na delo potovalo 13 % delovno aktivnih migrantov, kar je veliko manj kot v primerjavi s šolajočimi se dnevnimi migranti.

Tabela 6: Število delovno aktivnih občanov (brez kmetov) Občine Radlje ob Dravi, zaposlenih v posameznih občinah v letu 2002, 2008 in 2014 (Vir: Statistični urad RS, 2015)

Občine delovnega mesta (brez kmetov)	2002	2008	2014
Radlje ob Dravi	1227	1155	1002
Slovenj Gradec	211	214	183
Muta	209	208	190
Maribor	128	187	123
Dravograd	74	144	115
Podvelka	59	50	58
Ravne na Koroškem	34	55	54
Vuzenica	93	115	95
Ljubljana	66	106	97
Ruše	20	15	13
Prevalje	18	15	19
Ribnica na Pohorju	7	8	10
Celje	7	7	24
Črna na Koroškem	3	2	5
Selnica ob Dravi	4	4	6
Velenje	3	6	5
Slovenija - skupaj	2205	2376	2097
Indeks delovne migracije	101,7	91,8	86

Na podlagi podatkov v Preglednici 6 ugotavljamo, da se od leta 2002 naprej v Občini Radlje ob Dravi povečuje trend iskanja zaposlitve izven matične občine. Tako je delovno aktivnih oseb, ki imajo delovno mesto v občini prebivališča, v letu 2008 in 2014 manj kot v letu 2002, kar je razvidno tudi iz indeksa delovne migracije, ki se zmanjšuje. Če je Občina Radlje ob Dravi v letu 2002 na podlagi indeksa delovne migracije (IDM) veljala za zmerno delovno (IDM od 96,0 do 115,9), se je v letu 2014 uvrstila med šibko bivalne (IDM od 76,0 do 95,9). Občine, ki so v letu 2008 in/ali 2014 glede na leto 2002 zaposlovale izrazito več Radeljčanov, sta mestni občini Ljubljana in Celje in Občina Dravograd. V okviru iste statistične regije delovno aktivno prebivalstvo Občine Radlje ob Dravi najpogosteje odhaja na delo v Slovenj Gradec, Muto, Dravograd in Vuzenico, v okviru druge statistične regije pa sta najpogostejši občini zaposlitve Maribor in Ljubljana.

2.4. Prostorski razvoj občine in značilnosti občinskega središča

V Občinskem prostorskem načrtu Občine Radlje ob Dravi temeljijo usmeritve za razvoj poselitve na intenzivnejšem razvoju poselitve naselja Radlje ob Dravi, v katerega bo občina tudi nadalje usmerjala dejavnosti za zagotavljanje funkcij občinskega središča. Razen občinskega je v Občinskem prostorskem načrtu Občine Radlje ob Dravi naselje Radlje ob Dravi

opredeljeno tudi kot medobčinsko središče, ki zagotavlja prebivalcem naselja, njegovega zaledja in sosednjih občin možnosti za vsakodnevno oskrbo, osnovno izobraževanje, informiranje in druženje. Prednostno območje intenzivnejšega razvoja poselitve in oskrbno središče v občini je tudi naselje Vuhred (Občinski..., 2015).

Urbano središče občine poteka vzdolž Mariborske ceste, kjer se nahaja sedež občine, cerkev, avtobusna postaja, pošta, tržnica, policijska postaja in še nekatere druge ustanove. V neposredni bližini se na vzhodnem delu nahaja zdravstveni dom, v isti liniji je nekoliko oddaljeno pokopališče. Južno od Mariborske ceste se na območju Hmeline nahaja osnovna šola, stadion, športna dvorana in druge športno rekreacijske površine, v zahodnem delu pa dom starejših občanov in knjižnica. Trgovske površine so skoncentrirane ob zahodnem delu obvoznice.

Razvoj sekundarnih dejavnosti bo v prihodnje usmerjen v že obstoječa proizvodna območja in gospodarske cone. Te so delno umeščene ob vzhodnem delu obvoznice v občinskem središču, delno pa na Radeljskem polju v naseljih Dobrava in Sp. Vižinga ob cesti proti naselju Vuhred (Občinski..., 2015).

Na področju turizma in rekreacije bo občina razvoj v prvi vrsti usmerjala v širitev vodnega parka Reš ob izlivu Radeljskega potoka in v izgradnjo kampa v naselju Dobrava (Občinski..., 2015).



Slika 2: Urbano središče občine Radlje ob Dravi (Vir: Atlas okolja 2016)

2.5. Razvoj občine na področju prometa

Temeljni dokument Občine Radlje ob Dravi, ki opredeljuje njen razvoj v prihodnjih letih, je Vizija in strategija Občine Radlje ob Dravi (Bobek, Mažgon, 2010), v kateri se eden od ključnih stebrov razvoja osredotoča na področje prometne infrastrukture. V okviru razvoja prometne infrastrukture se v dokumentu kot največji preskok napoveduje ureditev javnih parkirišč od sedanjih 75 na 200, pomembno mesto zavzema tudi asfaltiranje občinskih cest, ki predvideva 40 km novih asfaltnih površin. Področji urejanja pločnikov in kolesarskih stez sta v dokumentu zapostavljeni, realne ciljne vrednosti predvidevajo do leta 2025 ureditev 3 km pločnikov.

V letu 2014 je bila izdelana Študija optimalne ureditve cestno-prometne infrastrukture na območju Občine Radlje ob Dravi (Študija optimalne ..., 2014), ki se osredotoča na prometni režim v mestnem jedru. V okviru študije je bila opravljena analiza obstoječega stanja cestnega omrežja in na podlagi opravljenega štetja prometa analiziran doprinos zgraditve obvoznice v letu 2012. V okviru analize je bilo med drugim ugotovljeno, da obvoznica ni povzročila pričakovane razbremenitve centra. Na podlagi ugotovitev so bili predlagani ukrepi za izboljšanje stanja, ki vključujejo:

1. Preureditev Mariborske/Koroške ceste skozi center mesta. S spremembo primarne funkcije tranzitne ceste se ta prilagodi mestni prometnici. Predlagana je preureditev po korakih, ki dolgoročno predvideva ureditev osrednjega trga oz. vzpostavitev skupnega prometnega prostora, ki bi se širil iz središča navzven.
2. Izboljšanje prometne varnosti pešcev. Ta predvideva umestitev dveh dodatnih prehodov za pešce na Mariborski cesti in ureditev krajšega pasu za pešce ob Maistrovi ulici, kjer se vzpostavi tudi enosmerni promet.
3. Uvajanje območji omejene hitrosti. Predlaga se vzpostavitev območja omejene hitrosti 30 km/h na celotnem območju naselja Radlje ob Dravi.
4. Omejevanje prometa tovornih vozil, ki razen za potrebe lokalnega prometa predvideva prepoved prometa tovornih vozil na območju središča mesta Radlje ob Dravi.
5. Izboljšanje pogojev bivanja stanovalcev, ki vključuje uvedbo slepe ulice in uvedbo enosmernega prometa na posameznih odsekih Maistrove ulice.
6. Izboljšanje pogojev vožnje motornih vozil, ki vključuje zamenjavo prometne signalizacije, obnovo vozišč in obnovo talnih označb. Za posamezne ulice ali odseke ulic se predlaga zaprtje za tovorni promet, ureditev enosmernega prometa, prepoved bočnega parkiranja, menjava ulične razsvetljave, izboljšanje preglednosti križišč.
7. Zagotovitev varne poti v šolo iz Samostanskega naselja. Predlog vzpostavitve varne poti predlaga ureditev pločnika ali vsaj razširjene bankine.

Preureditev dela Mariborske ceste je predlagana tudi v Idejni zasnovi ureditve središča Radelj ob Dravi (2010) in vključuje ureditev dveh trgov, zelenih površin in vzpostavitev sprehajališča ob posebnih dogodkih. Zasnova vključuje tudi preureditev parkirnih površin.

V Občinskem prostorskem načrtu Občine Radlje ob Dravi je prioriteta občine na področju cestnega omrežja dobra prometna povezava celotnega območja občine z občinskim

središčem, nacionalnim središčem Maribor, medobčinskim središčem Ruše in sosednjimi občinami. Občina bo urejala in posodabljala tiste dele omrežja, kjer prometna dejavnost povzroča navzkrižja z ostalimi dejavnostmi v prostoru in vpliva na poslabšanje kvalitete bivanja, kot so: državne ceste skozi naselja, otežene prometne navezave in dostopi zaradi naravnih nesreč ali slabih prometnih povezav, priključki cest nižjih kategorij in dostopi na zemljišča. Občina bo tudi spodbujala nadaljnji razvoj obstoječega kolesarskega omrežja in omrežja pešpoti ter usmerjala javni potniški promet v racionalizacijo povezav in zagotavljanje fizičnega povezovanja javnih prometnih podsistemov (Občinski..., 2015).

3. ANALIZA STANJA NA PODROČJU MOBILNOSTI V OBČINI RADLJE OB DRAVI

3.1. Prometna infrastruktura

Temeljni smeri prometnega povezovanja naselij v občini in regiji sta:

1. Prometna os zahod - vzhod, ki jo predstavlja glavna cesta G-1-1 Vič - Dravograd - Maribor. Cesta od mejnega prehoda z Avstrijo (Vič) preko Dravograda skozi Radlje predstavlja glavno prometno povezavo koroške regije z Mariborom in vzhodom države. Njena funkcija na nivoju občine je navezava občinskih naselij v nižini na občinsko središče. Sodi v kategorijo glavnih cest I. reda z visoko stopnjo prometne obremenjenosti. Pomemben del te prometne povezave je radeljska obvoznica, ki poteka po južnem delu naselja Radlje ob Dravi. Z izgradnjo obvoznice v oktobru 2012 se je del prometa, predvsem večina tovornega prometa, iz središča mesta preusmeril na njegovo obrobje.
2. Regionalna cesta R2-434 Radlje - Radeljski prelaz, ki povezuje občinsko središče preko mejnega prehoda s sosednjo Avstrijo, in regionalna cesta R3-704 Radlje - Ribnica - Brezno, ki navezuje južni, pohorski del občine na občinsko središče (Občinski ..., 2015).

Ostale cestne povezave so lokalnega pomena in povezujejo posamezna naselja med seboj.

Preko območja Občine Radlje ob Dravi poteka tudi železniška proga Maribor - Prevalje, ki občino navezuje na večje središče Maribor in ostala manjša središča izven občine. Proga poteka po desnem bregu reke Drave in ima na ozemlju Občine Radlje ob Dravi dve postajališči, v centru Vuhreda in ob hidroelektrarni Vuhred.

3.2. Prometna obremenitev

Štetje prometa v okviru Direkcije RS za infrastrukturo se na območju Občine Radlje ob Dravi izvaja na odsekih Radlje – Radeljski prelaz in Radlje – Ribnica, kjer poteka občasno ročno štetje. Preglednica 7 prikazuje prometno obremenjenost posameznih odsekov - povprečni letni dnevni promet (PLDP) v letu 2013.

Tabela 7: Prometne obremenitve - PLDP za leto 2013 (Vir: Direkcija RS za infrastrukturo, 2013)

Odsek	Vsa vozila	Osebna vozila
Radlje – Radeljski prelaz, števeno mesto mejni prehod Radelj	873	644
Radlje – Ribnica, števeno mesto Vuhred	850	743

V letu 2014 se je v okviru priprave Študije optimalne ureditve cestno - prometne infrastrukture na območju Občine Radlje ob Dravi izvedlo obsežnejše štetje prometa. Štetje je potekalo na osmih lokacijah v naselju Radlje ob Dravi in je obsegalo ročno in avtomatsko štetje. V Preglednici 8 navajamo podatke za lokacije, kjer je potekalo 24-urno avtomatsko štetje prometa, in za eno izmed lokacij, kjer je potekalo ročno štetje prometa od 6.00 do 18.00 ure, torej 12-urno štetje.

Tabela 8: Prometne obremenitve na dan 3.12. 2012 (Vir: Študija optimalne ... 2014)

Odsek	Vsa vozila	Osebna vozila
Radlje – Radeljski prelaz – števeno mesto vpadnica v Radlje	1259	1146
Radlje – Mariborska cesta – števeno mesto center naselja	5915	5851
Radlje – Obrtniška cesta – števeno mesto uvoz v obrtniško cono	711	689
*Radlje, obvoznica	3426	2926

*ročno štetje

Na podlagi podatkov v Preglednici 8 ugotavljamo, da se je v dveh mesecih po odprtju obvoznice v oktobru 2012 na njo preusmeril približno 50 % vozil, kar pomeni, da ostaja glavna vpadnica v center mesta še vedno precej obremenjena. Poleg 5851 osebnih vozil je na izbrani dan skozi center peljalo še 32 osebnih vozil s priklopnikom in 32 dvo-/triosnih tovornih vozil ali avtobusov.

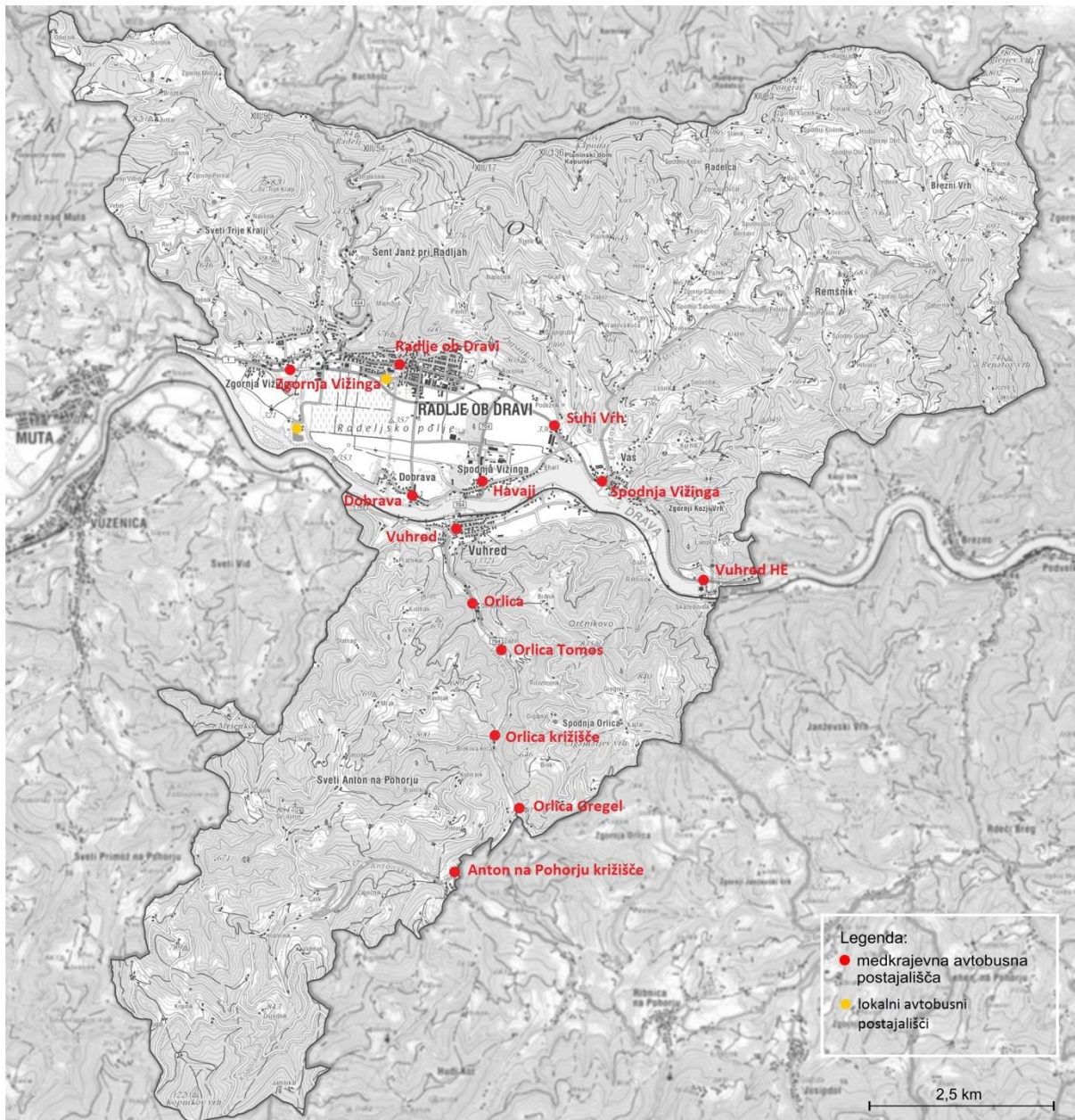
3.3. Analiza stanja dostopnosti lokalnega središča iz širšega območja občine

3.3.1. Dostopnost z javnim potniškim prometom

Občina Radlje ob Dravi trenutno nima vzpostavljenega lokalnega javnega prevoza. Izjema so lokalna taksi služba in šolski prevoz, ki je po Zakonu o prevozih v cestnem prometu (Ur.l. RS, št. 6/16) opredeljen kot posebni linijski prevoz, namenjen določeni skupini potnikov, in ga je občina dolžna izvajati v skladu s šolsko zakonodajo.

Po ozemlju Občine Radlje ob Dravi potekajo linije medkrajevnih prevozov potnikov, ki jih izvajata podjetji Arriva Štajerska d.d. in Koratur Avtobusni promet in turizem d.d. Medkrajevni avtobusni prevozi v okviru svojih linij na območju Občine Radlje ob Dravi vključujejo 22 avtobusnih postajališč, od tega 10 parnih in 2 posamični (Havaji in Dobrava). Lokacije postajališč so razvidne iz Slike 3. Samo polovica postajališč je opremljenih z nadstreškom in sedišči. Na nekaterih postajališčih manjkajo tudi vozni redi, kjer pa so, so v večini pritrjeni na del nadstreška, pogosto zbledeli ali kako drugače poškodovani. Talne označbe so pogosto zbledele ali pa jih sploh ni. Dostopnost do nekaterih postajališč je zaradi odsotnosti prehodov za pešce in neurejenih pločnikov, peš in kolesarskih poti otežena. Poleg medkrajevnih postajališč sta v občini urejeni še dve lokalni avtobusni postajališči, prvo v neposredni bližini Osnovne šole Radlje ob Dravi in drugo na območju Vodnega parka Reš.

Kot je razvidno iz Slike 3 so medkrajevna avtobusna postajališča v nižinskih naseljih, od višje ležečih naselij pa le v naseljih Spodnja Orlica in Sv. Anton na Pohorju. Storitve javnih prevozov je tako nedostopna občanom, ki živijo v višje ležečih naseljih Kozjaka, in tudi tistim, ki živijo na jugozahodnem delu Sv. Antona na Pohorju.



Kartografska podlaga: DTK

Slika 3: Lokacije avtobusnih postajališč na ozemlju Občine Radlje ob Dravi

Posamezne medkrajevne linije lahko občani uporabljajo za potovanje med naslednjimi naselji znotraj občine:

- iz naselja Radlje ob Dravi v smeri vzhoda do nižinskega dela naselja Vas in hidroelektrarne (HE) Vuhred in v povratni smeri;
- iz naselja Radlje ob Dravi proti pohorskemu delu občine do južnega dela naselja Spodnja Vižinga, Vuhreda, zahodnega dela naselja Spodnja Orlica in severovzhodnega dela naselja Sv. Anton na Pohorju ter v povratni smeri;
- iz naselja Radlje ob Dravi v smeri zahoda do naselja Zgornja Vižinga in v povratni smeri.

Arrivini avtobusi vozijo v času šolskega pouka, med konci tedna in v času šolskih počitnic pa linije ne obratujejo. Koraturovi avtobusi vozijo tudi izven časa šolskega pouka, vendar so frekvence voženj ob koncu tedna in v času šolskih počitnic bistveno nižje.

V Prilogi 1 je preglednica z zbranimi voznimi redi vseh linij, ki potekajo po ozemlju Občine Radlje ob Dravi. Iz preglednice so razvidni podatki o poteku posamezne linije ter postajni časi, ki vključujejo vsa postajališča v občini in tudi postajališča v pomembnejših, gosteje naseljenih krajih izven obravnavane občine. Podatke za pripravo Priloge 1 smo pridobili s pomočjo Arrivinega načrtovalca poti, v primeru Koraturovih linij pa iz voznorednih obrazcev, posredovanih s strani Ministrstva za infrastrukturo.

Za postajališča znotraj Občine Radlje ob Dravi smo pripravili združene vozne rede, ki vključujejo podatke posamičnih voznih redov. Na ta način smo za možne smeri potovanja med posameznimi naselji pridobili pregled nad frekvencami voženj.

Frekvence voženj so v času šolskega pouka iz naselja Radlje ob Dravi pogoste v smeri naselja Vas in hidroelektrarne Vuhred. V jutranji konici, med 5:30 in 7:00 uro, vozi v smeri Vasi avtobus v povprečju na 10 minut, kasneje, med 8:00 in 18:00 uro, pa na 30 do 60 minut. V povratni smeri vozijo avtobusi redkeje, v jutranji konici so tri vožnje, med 8:00 in 15:00 uro vozi avtobus v povprečju na 1 uro, med 15:00 in 17:00 pa pogosteje, v povprečju na 20 minut. Na nivoju občine bi pričakovali, da so frekvence voženj zjutraj pogostejše v smeri centra in popoldne v smeri Vasi, v primeru medkrajevnih voženj pa je pogostost voženj ravno obratna. Ob koncih tedna in v času šolskih počitnic je čez dan v smeri Vasi le 5 voženj in v povratni smeri le 4 vožnje.

V smeri Sv. Antona na Pohorju in v povratni smeri vozijo avtobusi samo v dneh šolskega pouka. Ob koncih tedna in v času šolskih počitnic linija ne obratuje. V smeri Sv. Antona opravi avtobus med 5:30 in 14:45 7 voženj in sicer zgodaj zjutraj 2, do opoldneva še 2 in zgodaj popoldne 3. Po 15:00 uri avtobus ne vozi več. Proti središču občine se čez dan opravi 6 voženj, med 7:00 in 8:00 uro 2 vožnji, ena ob 11:22 uri in med 13:15 in 15:00 uro 3 vožnje.

V smeri naselja Vuhred vozi avtobus v času pouka med 5:30 in 20:00 uro 17-krat na dan in v povratni smeri med 4:50 in 21:00 uro 20-krat na dan. Najpogostejše frekvence v smeri Vuhreda so med 14:00 in 16:00 uro, ko vozi avtobus v povprečju na 15 minut, v smeri Radelj pa med 4:50 in 7:15 uro, ko vozi avtobus v povprečju na 20 minut. Izven časa pouka vozi avtobus v obe smeri zelo redko.

Iz naselja Zg. Vižinga so vožnje proti središču občine najpogostejše med 5:35 in 7:32 uro (5 voženj) in popoldne, med 15:06 in 16:00 uro (5 voženj), v povratni smeri pa med 5:48 in 7:08 uro (7 voženj). Popoldne vozi avtobus na približno 1 uro. Tudi v primeru relacije Zg. Vižinga so vožnje v dneh brez pouka zelo redke.

Prevoznika imata v skladu z določili Zakona o prevozih v cestnem prometu cenik voženj usklajen. Cena redne vozovnice je odvisna od dolžine poti. V primeru potovanja do 5 kilometrov stane vozovnica za eno vožnjo 1,30 EUR, v primeru potovanja od 6 do 10 kilometrov pa 1,80 EUR. Nekoliko cenejše vozovnice je mogoče kupiti v predprodaji, vendar so te vezane na posamezno relacijo in jih tako ni mogoče koristiti za poljubno potovanje med posameznimi naselji znotraj občine.

Spodnji sliki prikazujeta izbrani avtobusni postajališči v Občini Radlje ob Dravi.



Slika 4



Slika 5

Slika 4: Avtobusno postajališče na cesti Vuhred – Sv. Anton na Pohorju

Slika 5: Avtobusno postajališče v Vuhredu

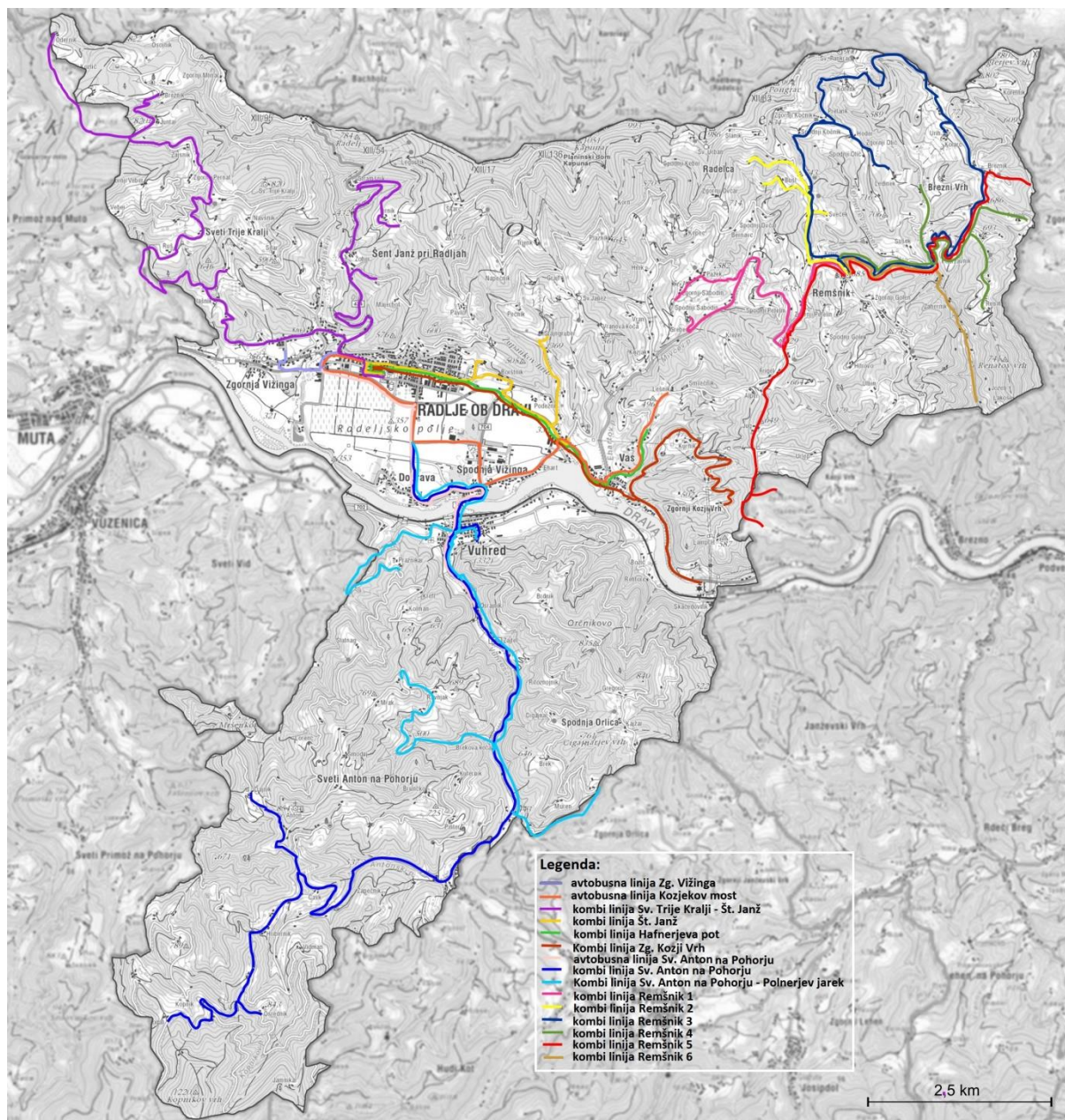
Šolske prevoze na območju Občine Radlje ob Dravi je v letu 2015/2016 opravljalo 7 podjetji, poleg Koratura in Arrive še majhna lokalna podjetja. Prevozi so obsegali:

- 3 avtobusne linije iz smeri Zg. Vižinge, Vasi in Sv. Antona na Pohorju do matične šole;
- 7 linij, ki so se opravljali z 8-sedežnimi kombiji in enim manjšim 14-sedežnim avtobusom iz smeri Sv. Treh Kraljev, Št. Janža, Vasi, Zgornjega Kozjega Vrha in Sv. Antona na Pohorju do matične šole;
- 6 linij, ki so se opravljali z 8-sedežnimi kombiji do podružnične šole Remšnik.

V sistem šolskih prevozov je bilo v šol. letu 2015/2016 vključenih 197 osnovnošolcev, ki imajo po Zakonu o osnovni šoli (Ur. l. RS, št. 81/2006) pravico do brezplačnega prevoza. 108 vozačev v šolo potuje z eno od šolskih avtobusnih linij, 89 jih potuje s šolskimi kombiji. Ti so v povprečju zasedeni s 6 do 7 potniki.

Potek vseh linij šolskih prevozov je prikazan na Sliki 6. Iz slike je razvidno, da je sistem šolskih prevozov zaradi razdrobljenega poselitvenega vzorca precej razvejan. Omrežje linij pokriva dobršen del poseljenega občinskega ozemlja. Tako je pri načrtovanju sistema lokalnih javnih

prevozov, ki bi omogočal boljšo dostopnost občinskega središča za vse skupine občanov smiselno izhajati iz že vzpostavljenega sistema.



Kartografska podlaga: DTK

Slika 6: Prikaz poteka šolskih avtobusnih in kombi linij

Učenci, ki v šolo potujejo s šolskim prevozom imajo zelo udobno storitev, ki v primeru linij, ki se opravljajo s kombiji temelji na dostavi »od vrat do vrat«. Storitev je neracionalna tudi zaradi prekrivanja nekaterih linij, npr. linije Hafnerjeva pot in Kozjekov most kot tudi prekrivanja z medkrajevnimi linijami in voznimi redi iz smeri Sv. Antona na Pohorju.

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 ukinila, učence pa preusmerilo na medkrajevni avtobus ter, da sta se dve obstoječi kombi liniji (Zg. Kozji Vrh in Hafnerjeva pot) združili v eno.

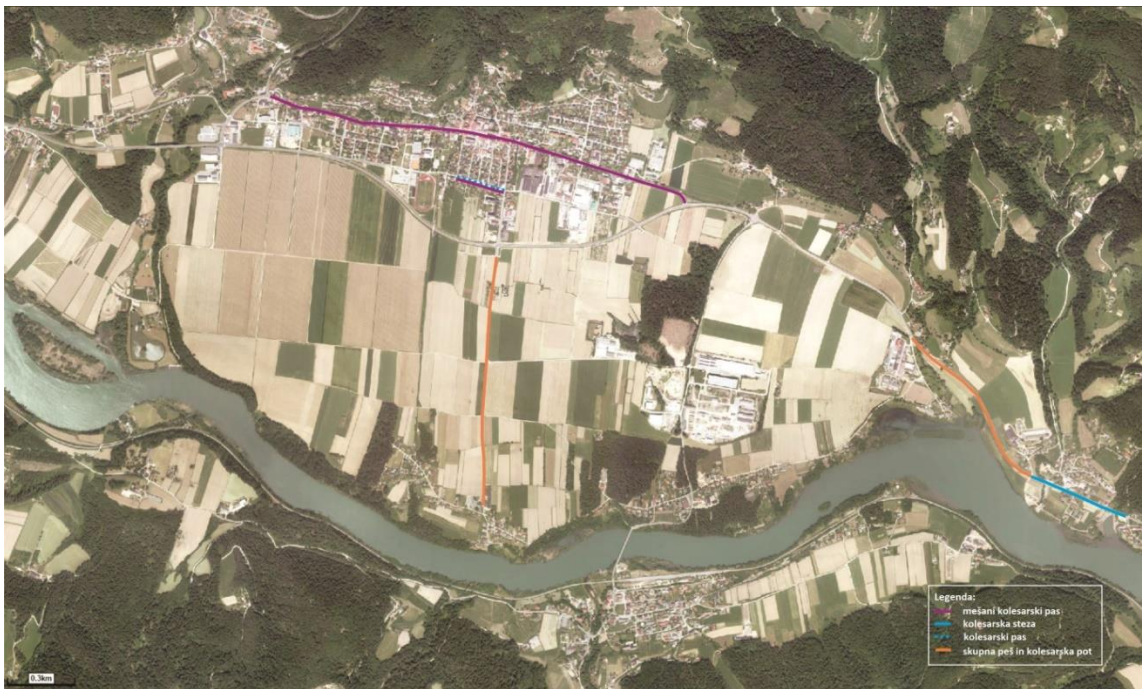
3.3.2. Dostopnost s kolesom

Zaradi reliefno razgibanega območja je v okviru urbanega kolesarjenja s kolesom mogoče potovati le po osrednjem, nižinskem delu občine. Občina nima vzpostavljenega kolesarskega omrežja, varno se lahko kolesari samo po nepovezanih odsekih kolesarskih površin, ki so razvidne iz Slike 7 in ki obsegajo:

- mešani kolesarski pas, ki poteka na obeh straneh vpadne Mariborske ceste, na vzhodu od uvoza proti centru Radelj, na zahodu do križišča s cesto, ki vodi proti mejnemu prehodu Radelj (Slika 8);
- enosmerno kolesarsko stezo, ki se nadaljuje v kolesarsko pot, namenjeno tudi pešcem, v naselju Vas, ob glavni cesti proti občinskemu središču (Slika 9);
- mešani kolesarski pas na eni strani in kolesarski pas na drugi strani odseka Maistrove ulice (Slika 10);
- kolesarsko pot, ki vodi iz naselja Dobrava do križišča z obvoznico, namenjeno tudi pešcem (Slika 11).

S kolesom je tako sorazmerno varno dostopno središče Radelj le iz naselja Dobrava, vendar je potrebno tudi v tem primeru del poti do centra, po prečkanju obveznice, kolesariti po vozišču Pohorske ulice. Iz ostalih naselji v nižinskem delu občine je lokalno središče s kolesom dostopno zgolj po vozišču, z izjemo odseka kolesarske poti v naselju Vas.

V okviru terenskih ogledov smo zasledili le dve kolesarski stojali, obe v naselju Radlje ob Dravi. Prvo s tremi mesti za parkiranje kolesa stoji pred avtobusno postajo na Mariborski cesti, drugo, z desetimi mesti pa ob stavbi stadiona.



Kartografska podlaga: ortofoto posnetek (Vir: Atlas okolja)

Slika 7: Prikaz kolesarske infrastrukture v občini



Slika 8



Slika 9

Slika 8: Mešani kolesarski pas na Mariborski cesti

Slika 9: Kolesarska pot v naselju Vas



Slika 10



Slika 11

Slika 10: Kolesarski pas in mešani kolesarski pas (sharrow) na Maistrovi ulici

Slika 11: Kolesarska pot Dobrava – Radlje

3.3.3. Dostopnost peš

Infrastruktura za pešce v občini Radlje ob Dravi sestoji iz pločnikov na večinoma frekventnejših cestah v središču naselja Radlje ob Dravi. Sestavljajo jo (Slika 12):

- pločnik na obeh straneh Mariborske ceste skozi občinsko središče (Slika 13), ki poteka od uvoza na pokopališče na vzhodu, mimo zdravstvenega doma in skozi središče naselja do križišča s Tržno ulico, kjer se na levi strani konča in se čez okoli 300 metrov pojavi kot pas za pešce ob cestišču, ločen s polno belo črto, ki se konča pri uvozu na Hmelino. Na desni strani se pločnik konča prej, okoli 300 metrov za glasbeno šolo. Pločnik se nato ob glavni cesti na levi strani ponovno pojavi po križišču s cesto R2-434 Radlje - Radeljski prelaz, na desni nekoliko kasneje, in poteka po obeh straneh do obvoznice ter za križiščem še krajši del ob trgovini Lidl (Slika 14);
- pločnik po celotni dolžini Maistrove ceste, ki je vzporedna z Mariborsko in poteka mimo stadiona in osnovne šole ter ob obrtni coni preide v Obrtniško, ki je prav tako opremljena s pločnikom;
- pločniki na nekaterih povezovalnih ulicah Mariborske in Maistrove ceste, in sicer na Pohorski ulici, eni od ulic na Hmelini in na cesti skozi obrtno cono;
- pločniki na delu Partizanske ulice, severno od Mariborske ceste, kjer je blokovska stanovanjska soseska, in pločnik na delu Koroške ceste.

Razen pločnikov in manjšega območja za pešce ob spomeniku ob poštni poslovalnici v središču mesta ni območij namenjenih samo pešcem.

Poleg opisane infrastrukture za pešce v občinskem središču je odsek ceste opremljen s pločnikom še v Vuhredu. Od avtobusne postaje proti cerkvi Sv. Lovrenca poteka po levi strani, od cerkve naprej pa po desni strani do križišča s cesto, kjer se zavije proti pokopališču. Odsek

urejene poti, namenjene kolesarjem in pešcem, je še v naselju Vas, in sicer ob glavni cesti, ki vodi proti središču Radelj ob Dravi in ob cesti, ki povezuje naselje Dobrava z naseljem Radlje ob Dravi in po prečkanju obvoznice preide v Pohorsko cesto, ki je prav tako v celotni dolžini opremljena s pločnikom.

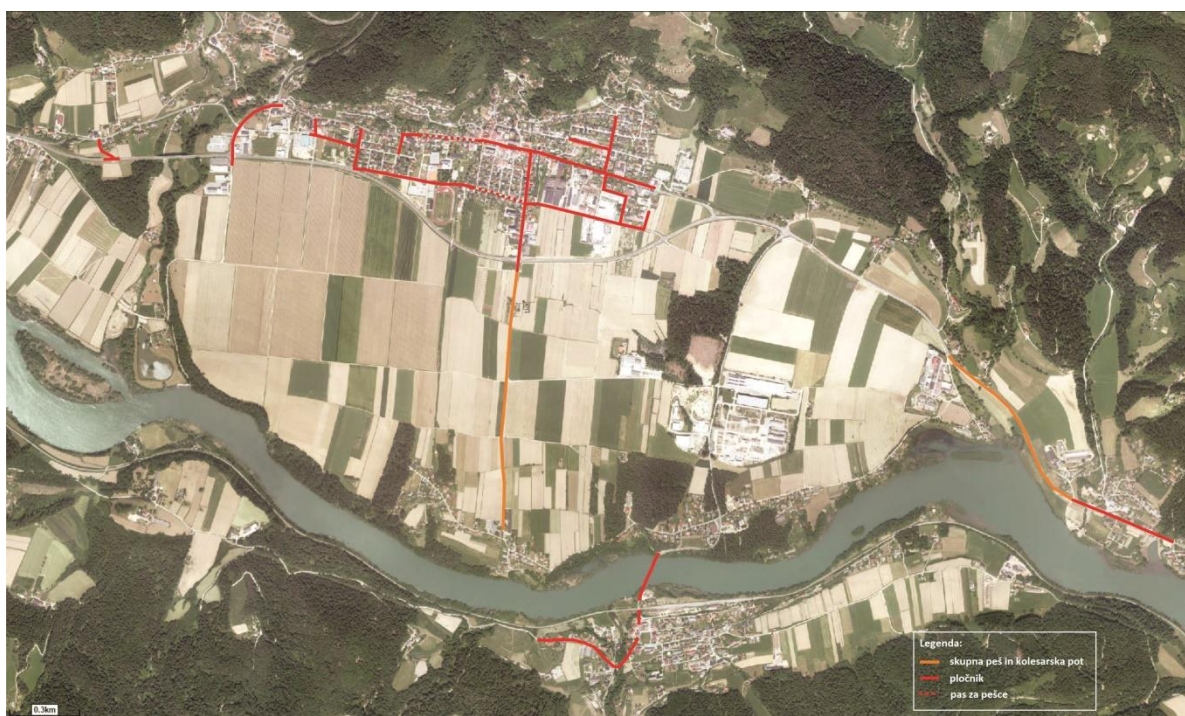
Infrastruktura pločnikov je v primerjavi s kolesarsko infrastrukturo nekoliko bolje razvita, vendar tudi v tem primeru težko govorimo o omrežju, predvsem zaradi vmesnih prekinitev na nekaterih najbolj prometnih cestah, kjer so posamezni odseki pločnikov tudi zelo ozki. (Mariborska cesta). Mestoma se pojavljajo za pešce nevarni odseki, eden od njih je prikazan na Sliki 16, ponekod manjkajo tudi prehodi za pešce (Slika 17).

Ustrezne peš povezave tako na ožjem območju mesta potekajo:

- iz severo-vzhodne stanovanjske soseske ob Partizanski in Vorančevi ulici do centra, od tu po Mariborski cesti in naprej po Pohorski do Maistrove ulice, kjer sta peš dobro dostopni osnovna šola, stadion s spremljevalnimi športnimi površinami in obrtna cona;
- iz Hmeline po Maistrovi ulici do osnovne šole in naprej po Pohorski ulici do centra mesta.

Dostop po pločniku ni mogoč do trgovskega območja in doma starostnikov v zahodnem delu naselja Radlje ob Dravi.

Iz drugih naselij v ravninskem delu občine je s pešpotjo s središčem povezano le naselje Dobrava.



Kartografska podlaga: ortofoto posnetek (Vir: Atlas okolja)

Slika 12: Infrastruktura pločnikov v Občini Radlje ob Dravi



Slika 13



Slika 14

Slika 13: Pločnik na obeh straneh Mariborske ceste

Slika 14: Pločnik na obeh straneh ceste pri trgovskem območju



Slika 15



Slika 16

Slika 15: Pas za pešce ob cestišču Mariborske ceste

Slika 16: Delno označen pas za pešce ob cestišču Mariborske ceste



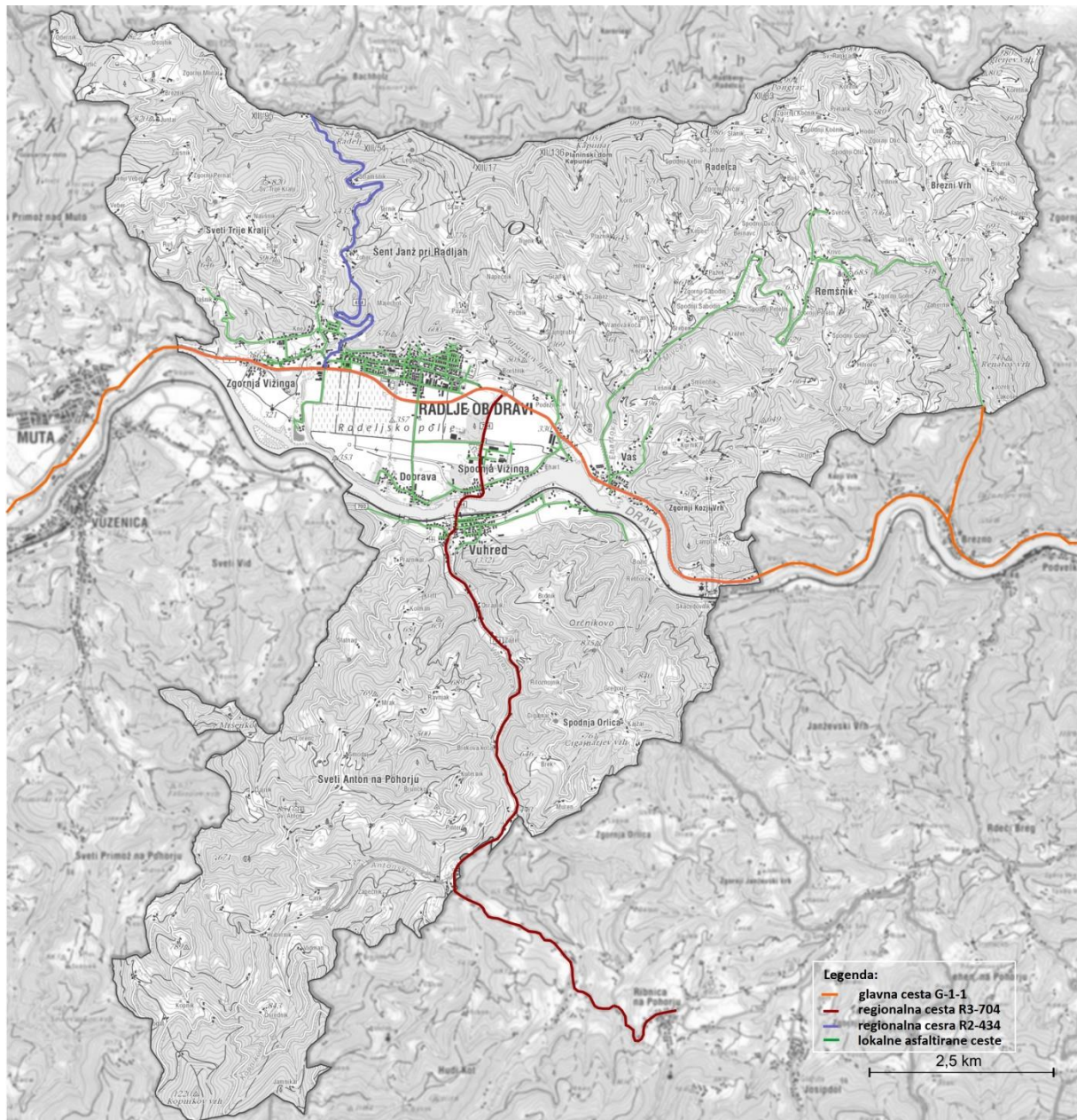
Slika 17: Pešpot na območju Prisoje z manjkajočim prehodom za pešce

3.3.4. Dostopnost z avtomobilom

Nižinska naselja imajo s središčem občine razmeroma dober dostop, na določenih mestih je zaslediti dotrajane cestne odseke z razpokami na vozišču. Za večino cest in ulic v ožjem delu naselja Radlje ob Dravi so značilna ozka vozišča in dvosmerna ureditev prometa, hiše oziroma ograje so pogosto zelo blizu vozišča. V koničnih urah je tako zaradi pogostega srečanja vozil dostopnost otežena.

V okviru natančnejše analize cestno - prometne infrastrukture na območju občinskega središča, opravljene v okviru Študije optimalne ureditve cestno - prometne infrastrukture na območju Občine Radlje ob Dravi (2014), so bile ugotovljene nekatere pomanjkljivosti, poleg dotrajanosti cestno - prometne infrastrukture, ki se kaže v razpokah na voziščih, odkrušenih robovih vozišč, poškodbah, nastalih zaradi prekopov, ipd., tudi slabo stanje prometne signalizacije (dotrajani, zakriti ali neustrezni prometni znaki) in talnih označb (slabo vidne ali manjkajoče).

Hribovita naselja so s središčem občine z asfaltirano cesto povezana iz smeri Remšnika, Sv. Antona na Pohorju in Sv. Treh Kraljev. Vse ostale cestne povezave hribovitih naselij z nižino, kot tudi cestne povezave hribovitih naselij med seboj, so makadamske, od teh je večina razmeroma dobro utrjenih. V primeru snega je na posameznih višje ležečih odsekih otežen dostop do nekaterih odročnejših kmetij.



Kartografska podlaga: DTK

Slika 18: Cestna infrastruktura v občini



Slika 19



Slika 20

Slika 19: Cesta Vuhred - Sv. Anton na Pohorju v smeri Ribnice na Pohorju

Slika 20: Cesta Radlje - Remšnik



Slika 21



Slika 22

Slika 21: Cesta Radlje - Št. Janž

Slika 22: Cestna povezava naselij Št. Janž - Remšnik

3.3.4.1. Mirujoč promet

Avtomobil je v centru Radelj mogoče pustiti tik ob Mariborski cesti v neposredni bližini občine in upravne enote, ob stavbi trgovskega centra, ob hostlu in ob trgovini Tuš, ki se prav tako nahajajo ob Mariborski cesti, nekoliko naprej od občinske stavbe. Parkirna mesta so tudi ob tržnici, ki se nahaja na Pohorski ulici, po uvozu iz Mariborske ceste. Skupno je v samem centru na voljo 106 označenih parkirnih mest, od tega je 5 parkirnih mest namenjenih invalidom. Parkiranje je na vseh parkiriščih brezplačno, na parkiriščih ob občini in tržnici je vzpostavljena modra cona na kateri je ob delavnikih med 5:00 in 18:00 in v soboto med 5:00 in 14:00 parkiranje omejeno na 2 uri.

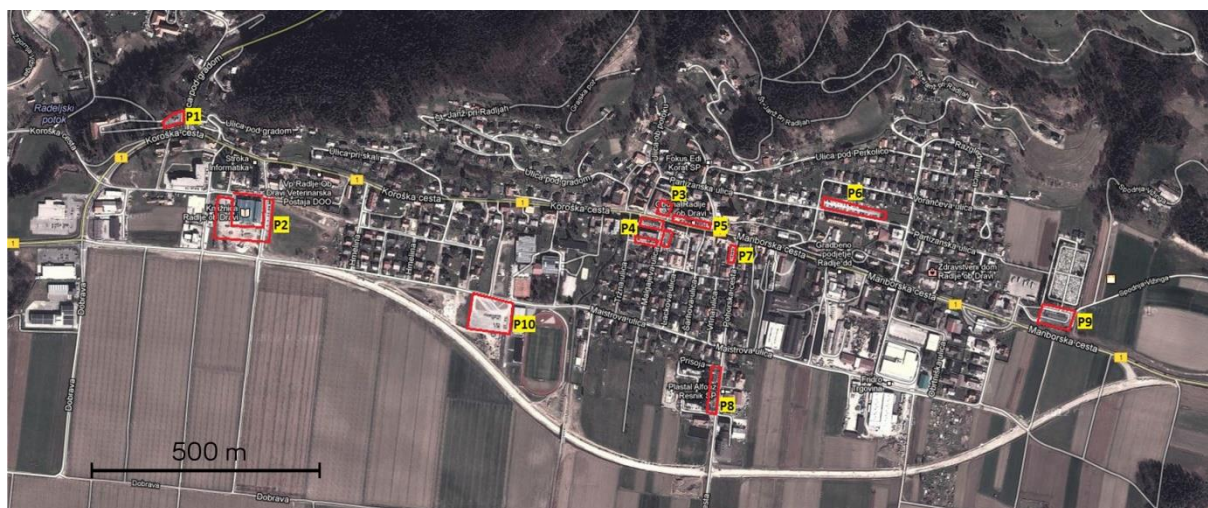
Ob delavnikih so vsa parkirna mesta v centru mesta zasedena. Kljub razmeroma velikemu številu parkirnih mest teh, glede na povpraševanje ni dovolj. Ljudje tako avtomobile parkirajo

tudi izven označenih mest na parkiriščih in ob robu nekaterih ulic, ki se navezujejo na glavno Mariborsko cesto. Poleg tega tudi označena parkirna mesta, predvsem ob stavbi trgovskega centra in ob trgovini Tuš, delujejo prostorsko neurejeno. Vtis, ki ga obiskovalec dobi ob obisku centra mesta je tako vse prej kot prijeten.

Večja parkirišča se nahajajo še ob pokopališču, ob stadionu oziroma v bližini osnovne šole (85 parkirnih mest, od tega 5 za invalide in 4 za avtobuse) ter ob Mercator centru na Koroški cest (91 urejenih parkirišč, od tega 5 za invalide). Svoji večji parkirišči imata tudi trgovini Hofer in Lidl ob zahodnem delu obvoznice.

Večji parkirišči, namenjeni stanovalcem, se nahajata ob večstanovanjski stavbi na Partizanski ulice 40 (89 parkirnih mest) in ob stanovanjski soseski Prisoja (26 parkirnih mest).

Omenjene parkirne površine so prikazane na Sliki 23.



Slika 23: Lokacije parkirišč v naselju Radlje ob Dravi (Vir: Študija optimalne ..., 2014)

Nekaj manjših parkirnih površin se ob trgovskih, sakralnih in vzgojno – izobraževalnih objektih nahaja še v naseljih Vuhred, Vas in Remšnik.

3.3.4.2. Območje omejene hitrosti in enosmerni promet

Območje omejene hitrosti 30 km/h je v ožjem delu naselja Radlje ob Dravi vzpostavljeno na južnem delu Hmeline in se nadaljuje v Maistrovo ulico, ki poteka mimo osnovne šole, na delu Pohorske ulice med Mariborsko cesto in Maistrovo ulico ter na večjem delu Partizanske ulice, ki se nahaja severno od Mariborske ceste in je z njo vzporedna.

Enosmerni promet je vzpostavljen na delu Partizanske ulice, na krajšem odseku Maistrove ulice in na Tržni ter Malgajevi ulici, ki sta pravokotni z Maistrovo ulico. Enosmerni promet na

delu Maistrove ulice je bil vzpostavljen v septembru 2015, z namenom povečanja varnosti otrok na poti v šolo. V sklopu ureditve je bil na eni strani vozišča vzpostavljen kolesarski pas in pločnik na vozišču, na drugi strani vozišča pa mešani kolesarski pas.

Deli cestnih odsekov z vzpostavljenimi območji omejene hitrosti 30 km/h in enosmernim prometom so razvidni iz Slike 24.



Kartografska podlaga: ortofotoposnetek (Vir: Atlas okolja)

Slika 24: Prikaz območij omejene hitrosti in enosmerne prometa

3.4. Analiza stanja dostopnosti lokalnega središča iz širšega območja regije

3.4.1. Dostopnost z javnim potniškim prometom

Primestni javni promet je proti Radljam ob Dravi organiziran iz Maribora, Črne na Koroškem, Prevalj, Slovenj Gradca, Gornjega Grada, Velenja in Mislinje. Večja središča, kjer v okviru vzpostavljenih linij stojijo avtobusi so še Ravne na Koroškem, Dravograd, Šoštanj in Mežica.

Pogoste so v času šolskega pouka povezave s Slovenj Gradcem in Dravogradom. Pred 7:00 uro zjutraj vozijo iz Slovenj Gradca do Radelj 4 avtobusi, med 8:00 in 19:00 je povezava iz Slovenj Gradca vzpostavljena v povprečju na 1 uro. V povratni smeri vozijo do 8:00 ure 4 avtobusi, popoldne so povezave redkejše. Povezave z Dravogradom so v času šolskega pouka še nekoliko pogostejše. V času šolskih počitnic vozijo avtobusi na omenjenih relacijah zelo redko.

V smeri Maribora opravi avtobus med 5:40 in 17:20 uro 12 voženj, enako v povratni smeri. Vožnje v obe smeri si v povprečju sledijo na 1 uro. V obdobju šolskih počitnic avtobus ne vozi.

S Črne na Koroškem preko Mežice, Prevalj in Raven na Koroškem ter v povratni smeri vozita vsak dan 2 avtobusa. V času šolskega pouka je povezav več s Prevaljami in Ravnami na Koroškem, iz katerih vozijo proti Radljam vsak dan še 3 avtobusi in v povratni smeri še 6 avtobusov.

Povezave z Gornjim Gradom, Velenjem in Mislinjo so še redkejše kot s Črno na Koroškem.

Cena redne vozovnice je odvisna od dolžine poti. V primeru potovanja na relaciji Radlje ob Dravi - Maribor je potrebno za eno smer plačati 5,20 EUR, v primeru delavske mesečne vozovnice 2,90 EUR, v primeru subvencionirane mesečne dijaške ali študentske vozovnice pa 0,60 EUR. V primeru uporabe osebnega avtomobila nas bo pot stala okoli 4,00 EUR. Potovalni čas na omenjeni relaciji znaša z avtobusom 1 uro, z osebnim avtomobilom pa 45 minut.

V septembru 2016 je bila na nivoju države vzpostavljena enotna elektronska vozovnica za javni promet, ki jo upravičenec (v prvi fazi je bila storitev vzpostavljena za dijake, študente; v drugi fazi bodo vključene ostale kategorije potnikov) lahko uporablja za prevoz z vlakom ali medkrajevnim avtobusom. Vozovnica tako omogoča vsakodnevno prosto izbiro javnega linijskega prevoza za izbrano medkrajevno relacijo. To za Občino Radlje ob Dravi pomeni, da lahko dijak ali študent po novem npr. na relaciji Radlje – Maribor, poljubno, glede na potrebe, izbira med vlakom ter Arrivinimi in Koraturovimi avtobusi, seveda v primeru postanka avtobusa/vlaka na zelenem postajališču. Cena je še vedno vezana na relacijo. V primeru, da ima potnik občasno potrebo po potovanju v naselje Vuhred elektronske vozovnice ne more uporabiti, saj je ta vezana na relacij in ne na območje. V tem primeru mora za pot do Vuhreda in nazaj odšteti 2,60 EUR (cena dveh vozovnic kupljenih pri šoferju), kar je več kot dvakrat toliko, kot če bi potoval sam z osebnim avtomobilom. Ob uvedeni enotni elektronski vozovnici vozni redi za enkrat še niso bili integrirani v smislu vzpostavitve enotnega načrtovalca poti.

Skozi Občino Radlje ob Dravi poteka tudi železniška povezava Maribor – Prevalje, ki poteka po desni strani reke Drave. Na železniško postajo Vuhred (Slika 25) ob delavnikih pripeljejo štirje potniški vlaki iz smeri Maribora (prvi ob 6:28 uri) in šest potniških vlakov iz smeri Prevalj, dva odpeljeta proti Mariboru pred 7 uro zjutraj. Ob koncih tedna vlaki na omenjeni povezavi ne vozijo. Železniški vozni red z voznim redom medkrajevnih avtobusnih linij ni usklajen. Ob prihodih ali odhodi nekaterih vlakov avtobusne povezave sploh ne obstajajo ali pa so časovni zamiki med prihodi vlaka in odhodi avtobusa (in obratno) z eno izjemo večji od 15 minut.

Redna cena vozovnice za vlak za relacijo Maribor - Vuhred znaša 4,28 EUR, ugodnosti so, poleg otrok do 12. leta, deležni mladi do 26. leta ter starejši in upokojenci. Oboje stane enosmerna vozovnica 3,00 EUR.

Kljub dotrajanosti železniške proge Maribor - Prevalje do leta 2030 ni predvidene modernizacije, razen nadgradnje prometnih mest in ureditve daljinskega vodenja prometa (Izhodišča za ... 2011).

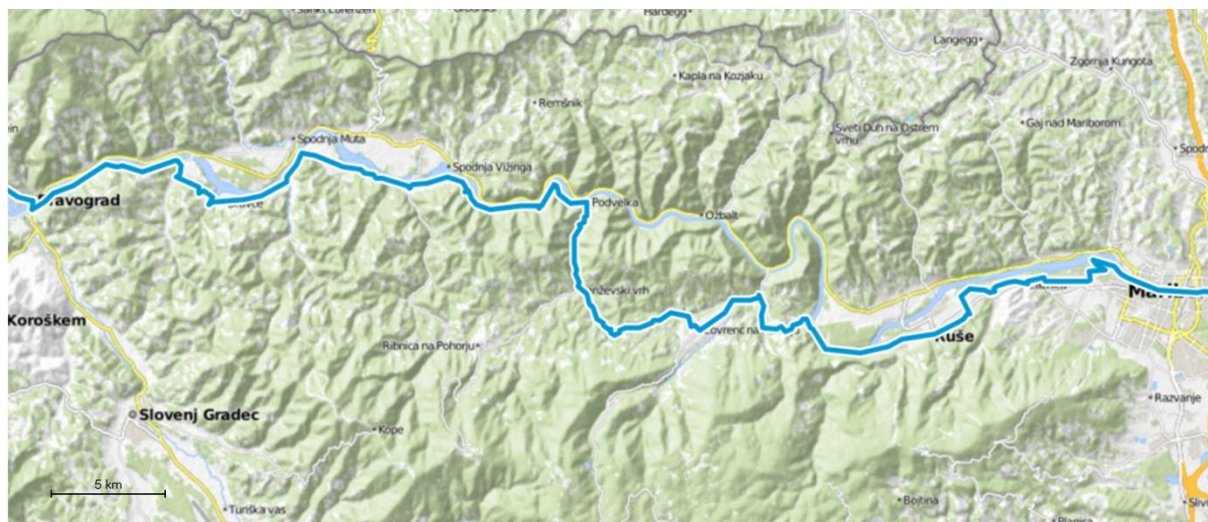


Slika 25: Železniška postaja v Vuhredu

3.4.2. Dostopnost s kolesom

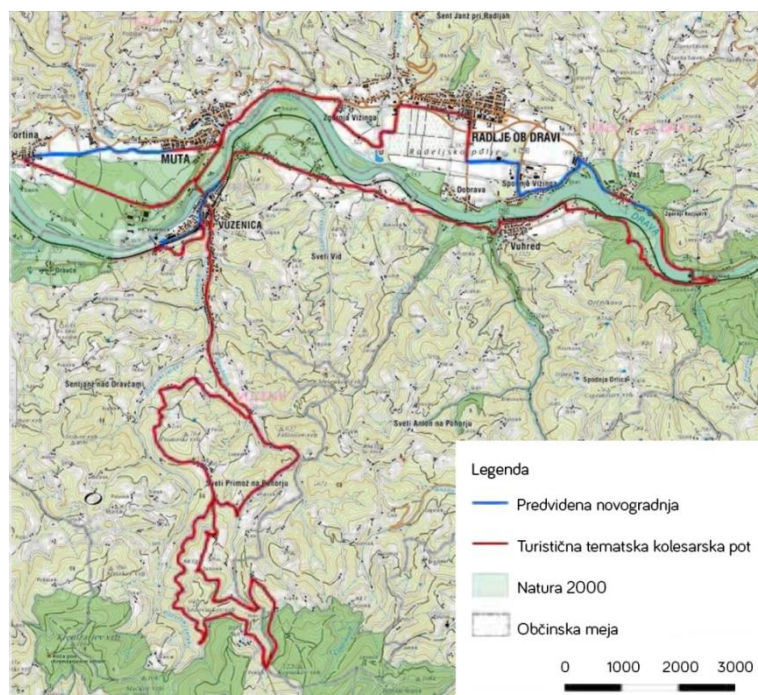
Občina Radlje ob Dravi iz širšega območja regije s kolesom ni dostopna. Obstoječa kolesarska infrastruktura je nepovezana, kjer obstaja, pa je v večini nevzdrževana (Regionalni razvojni... 2014).

S kolesom je mogoče iz smeri Dravograda in naprej proti Mariboru potovati po Dravski kolesarski poti (Slika 26), ki pa je turistične narave in poteka po desnem bregu Drave, od Dravograda do Radelj ob Dravi po manj obremenjenih lokalnih asfaltiranih in makadamskih cestah, proti Mariboru pa se vzpne na obronke Pohorje in tako ni primerna za vse ciljne skupine. Pot je označena z usmerjevalnimi tablami, vozni pas na cestišču lokalnih cest je brez oznak.



Slika 26: Potek turistične Dravske kolesarske poti med Dravogradom in Mariborom (Vir: www.bikemap.net)

V letu 2014 je v okviru sodelovanja Občin Radlje ob Dravi, Mute in Vuzenice Dravska kolesarska pot doživela razširitev, ki jo prikazuje Slika 27. V okviru projekta »Kolesarske poti po Dravski dolini« je bila v Občini Radlje ob Dravi z usmerjevalnimi tablami označena kolesarska pot od Zg. Vižinge mimo vodnega parka Reš do naselja Radlje ob Dravi in od tu po Pohorski ulici do Dobrave ter preko Sp. Vižinge do Vasi in HE Vuhred. Večji del poti je bil označen z usmerjevalnimi tablami, na odseku poti v naselju Vas in Zg. Kozji Vrh pa je bila zgrajena kolesarska pot (Slika 9), omenjena že v poglavju 3.3.2.



Slika 27: Potek turistične kolesarske poti v občinah Radlje ob Dravi, Muta in Vuzenica (Vir: Občina Radlje ob Dravi, 2015)

3.4.3. Dostopnost z avtomobilom

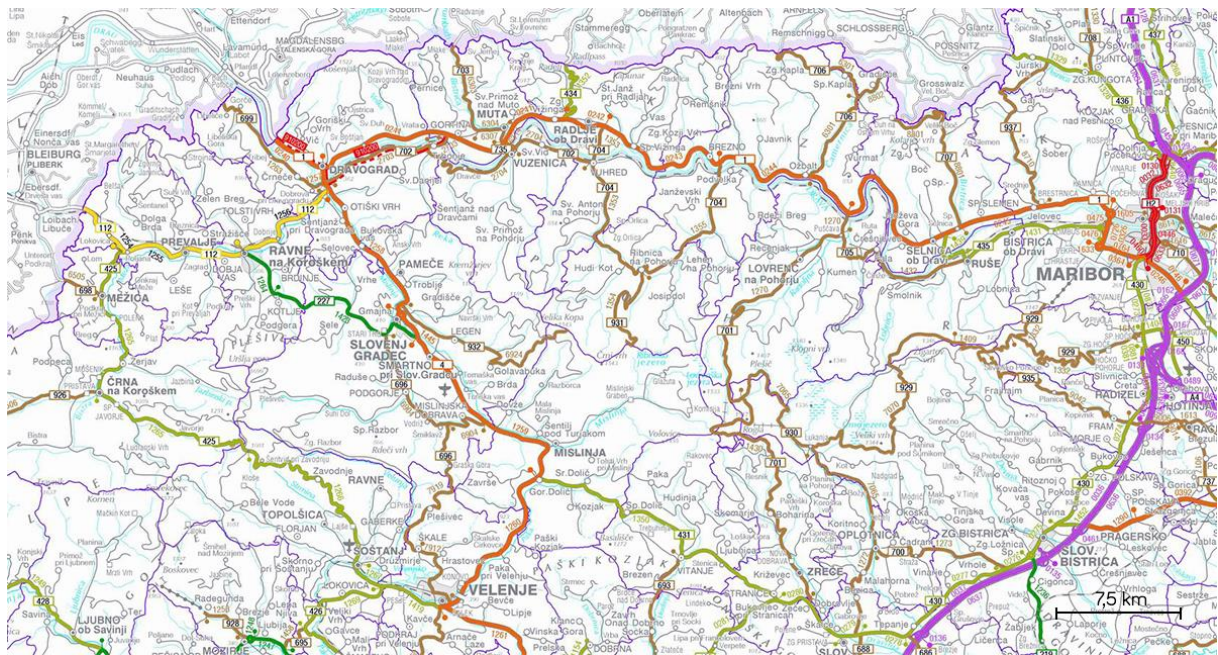
Glavna nosilka regionalnega cestnega prometa v smeri vzhod-zahod je cesta G1-1 Vič - Dravograd - Maribor, ki povezuje občino z Dravogradom na zahodu in Mariborom na vzhodu. Preko regionalne ceste R3-704 je občina na jugu povezana z Ribnico na Pohorju, preko regionalne ceste R2-434 pa je vzpostavljena cestna povezava s sosednjo Avstrijo na severu.

Na podlagi terenskih ogledov ceste G1-1, odsek Maribor - Radlje ob Dravi, in na podlagi navedb v regionalnih razvojnih dokumentih (Strategija lokalnega ..., 2015 in Regionalni razvojni ..., 2014) ugotavljamo, da je državno cestno omrežje na obravnavanem širšem območju v večini slabo vzdrževano (Slika 30) in ponekod nevarno. Mestoma prihaja do zastojev tudi izven prometnih konic, predvsem zaradi pogostosti voženj tovornih vozil, ki povečujejo potovalne čase. Cesta G1-1 nima odstavnega pasu, kar še povečuje slabo pretočnost.

Glavna povezava do Celja in Ljubljane poteka preko Dravograda po glavni cesti G1-4 Dravograd - Velenje - Arja vas, kjer se priključi na avtocesto A1 Maribor - Celje - Ljubljana. Ta pomembna prometna smer po Mislinjski dolini je prometno zelo obremenjena in prav tako brez odstavnega pasu. V povprečju jo vsak dan prevozi 11.591 vozil (PLDP v letu 2014, števno mesto Šmartno SG).

Zaradi manj razvitega cestnega omrežja v primerjavi z ostalimi regijami v državi in tudi zaradi neprimerne železniške infrastrukture zaznamuje območje prometna izoliranost.

Celostna prometna strategija Občine Radlje ob Dravi



Legenda:

	AUTOCESTA, AVTOCESTA Z LOČENIMI PASOVI, PRIKLJUČEK, ŠTEVILKA AVTOCESTE, ŠTEVILKA ODSEKA		AVTOCESTA ALI ŠTIRIPASOVNA HITRA CESTA V GRADNJI ALI V PROJEKTU
	HITRA CESTA - ŠTIRIPASOVNA, DVOPASOVNA, PRIKLJUČEK, ŠTEVILKA CESTE, ŠTEVILKA ODSEKA		DVOPASOVNA HITRA CESTA ALI GLAVNA CESTA V GRADNJI ALI V PROJEKTU
	GLAVNA CESTA I - ŠTIRIPASOVNA, DVOPASOVNA, PRIKLJUČEK, ŠTEVILKA CESTE, ŠTEVILKA ODSEKA		DRŽAVNA KOLESARSKA POT, ŠTEVILKA POTE
	GLAVNA CESTA II, PRIKLJUČEK, ŠTEVILKA CESTE, ŠTEVILKA ODSEKA		OBREZJE
	REGIONALNA CESTA I, PRIKLJUČEK, ŠTEVILKA CESTE, ŠTEVILKA ODSEKA		OBRAZI
	REGIONALNA CESTA II, PRIKLJUČEK, ŠTEVILKA CESTE, ŠTEVILKA ODSEKA		MEJA DRŽAVE
	REGIONALNA CESTA III, REGIONALNA CESTA - TURISTIČNA, ŠTEVILKA CESTE, ŠTEVILKA ODSEKA		MEJA OBČINE
	OSTALE CESTE		

Opomba: s poltrobico / med imenoma so označena uradna dvojezična imena na narodnostno mešanih območjih.

Slika 28: Državno cestno omrežje na širšem območju Koroške regije (Vir: Direkcija RS za ceste)



Slika 29



Slika 30

Slika 29: Cesta Maribor - Radlje ob Dravi na odseku Črešnjevec ob Dravi

Slika 30: Cesta Maribor - Radlje v bližini Ožbalta

4. ANALIZA POTOVALNIH NAVAD OBČANOV

Z namenom analiziranja potovalnih navad občanov smo pripravili anketni vprašalnik, ki je hkrati predstavljal tudi osnovno orodje za analizo potreb (Priloga 2).

4.1. Potek priprave in izvedbe raziskave

V okviru priprav na izvedbo raziskave smo v prvi fazi pregledali relevantne razvojne dokumente Občine Radlje ob Dravi. Seznanili smo se z vsebino dokumenta Projekt »VIS Radlje ob Dravi« - Vizija in strategija Občine Radlje ob Dravi, študijo Optimalna ureditev cestno – prometne infrastrukture na območju Občine Radlje ob Dravi in idejno zasnovo Ureditev središča Radelj ob Dravi. Omenjeni dokumenti so nam bili v pomoč pri pripravi vsebinskega okvira vprašalnika, predvsem v delu, ki se nanaša na potrebe občanov na področju mobilnosti.

Sledila je seznanitev z nekaterimi domačimi in tujimi raziskavami s področja potovalnih navad ljudi in urejanja prometa. Izpostavili bi naslednje raziskave: Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji – končno poročilo o rezultatih longitudinalne javnomnenjske raziskave (Primerjava 2009 – 2012), Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji in National Household Travel Survey 2012 (Ireland). Vsebina pregledanih dokumentov nam je bila v pomoč pri definiranju nabora vprašanj vprašalnika.

Z namenom doseganja zadostnega števila odzivov se je k sodelovanju povabilo Osnovno šolo Radlje ob Dravi. Učitelji so bili naprošeni, da učencem v okviru izbrane šolske ure razdelijo vprašalnike, predstavijo njihov namen in vsebino ter jim posredujejo napotke za izpolnjevanje vprašalnika doma, skupaj s starši in morebitnimi ostalimi člani gospodinjstva.

Anketni vprašalnik je bil pripravljen tako, da je omogočal vnos odgovorov vseh članov gospodinjstva. Člani posameznega gospodinjstva so tako odgovore vpisovali na isti anketni list. Gospodinjstva so bila v uvodnem nagovoru naprošena, da se anketiranja udeležijo vsi člani gospodinjstva, stari 6 let ali več.

Pred izvedbo anketiranja je vprašalnik testiralo 6 posameznikov, na podlagi njihovih komentarjev je bilo pripravljenih nekaj dopolnitev, ki so se osredotočale na izboljšanje razumevanja navodil. Končna verzija vprašalnika je bila med občane razdeljena v aprilu 2015.

Vprašalnik je temeljil na treh poglavjih:

- **Potovalne navade občanov** – poglavje je obsegalo vprašanja, s pomočjo katerih smo želeli pridobiti vpogled v potovalni vzorec občanov, izbor potovalnih sredstev glede na namen potovanja, podatke o številu potovanj posameznika na dan, času in trajanju potovanj, ipd.

- **Potrebe na področju prometa in mobilnosti** – v okviru tega poglavja smo želeli pridobiti mnenja občanov o motečih elementih trenutne prometne ureditve, katere izmed ukrepov na področju prometa in mobilnosti podpirajo in kakšne so po njihovem mnenju potrebe po vzpostavitvi izbranih ukrepov na nivoju občine, s poudarkom na javnem prometu.
- **Osebnih podatki** – poglavje je vključevalo osnovna vprašanja s področja demografije.

Vprašalniki so bili razdeljeni vsem učencem osnovne šole Radlje ob Dravi, ki so tistega dne bili v šoli. Tako je bilo razdeljenih okoli 500 vprašalnikov. Vrnjenih je bilo 239 vprašalnikov, ob dejstvu, da šolo obiskujejo otroci 360 gospodinjstev. Zaradi prevelikega števila manjkajočih (več kot 3 popolnoma neizpolnjena vprašanja) ali nepravilno vnesenih podatkov je bilo iz nadaljnje obdelave izločenih 38 vprašalnikov. Analiziran je bil **201** vprašalnik oz. odgovori **708** občanov, kar predstavlja **11,3 %** vseh prebivalcev Občine Radlje ob Dravi.

Tabela 9: Število anketiranih gospodinjstev/občanov po posameznih naseljih in delež anketirancev po naseljih glede na število prebivalcev po naseljih

Naselje	Število anketiranih gospodinjstev	Število anketirancev	Število vseh občanov	Delež vseh občanov (%)	Delež anketirancev (%)
Radlje ob Dravi	108	379	2812	45,0	13,5
Vuhred	22	81	750	12,0	10,8
Vas	7	21	441	7,0	4,8
Sveti Trije Kralji	3	10	220	3,5	4,5
Remšnik	6	19	213	3,4	8,9
Sveti Anton na Pohorju	7	28	252	4,0	11,1
Dobrava	7	27	214	3,4	12,6
Zgornja Vižinga	8	28	250	4,0	11,2
Brezni Vrh	4	13	164	2,6	7,9
Radelca	4	13	91	1,5	14,3
Zgornji Kozji Vrh	3	8	147	2,3	5,4
Spodnja Orlica	3	12	109	1,7	11,0
Št. Janž pri Radljah	6	22	285	4,5	7,7
Spodnja Vižinga	13	47	307	4,9	15,3
SKUPAJ	201	708	6255	100	11,3

Iz Preglednice 9 je moč razbrati, da delež sodelujočih po posameznih naseljih glede na število vseh prebivalcev posameznega naselja variira od najnižjega, 4,5 % deleža v naselju Sveti Trije Kralji do najvišjega, 15,3 % deleža v naselju Spodnja Vižinga. V primeru naselij, ki se razprostirajo po nižinskem delu občine, je delež sodelujočih 12,7 %, medtem ko je delež sodelujočih v naseljih hribovitih območij 8,4 %.

4.2. Obdelava podatkov

Podatki vseh 201 vprašalnikov so bili vneseni in obdelani v programu Excel. V okviru analize odgovorov so bile določene spremenljivke, npr. starost, razvrščene v posamezne razrede. Iz šeststopenjske lestvice pri vprašanjih 13 in 14 so bili z namenom večje preglednosti grafičnih prikazov rezultati razvrščeni v trostopenjsko lestvico, pri čemer smo združili kategoriji sploh ne podpiram in ne podpiram, podpiram in popolnoma podpiram ter niti ne podpiram, niti podpiram in sem neopredeljen. V nadaljevanju so najprej predstavljeni in interpretirani sumarni demografski podatki, nato potovalne navade občanov ter mobilnostne potrebe. Poleg sumarne analize rezultatov so bile opravljene nekatere navzkrižne analize podatkov, ki so prav tako predstavljene v nadaljevanju. Rezultati so v večini predstavljeni v obliki deležev.

4.3. Predstavitev rezultatov raziskave s področja demografije in potovalnih navad

4.3.1. Demografija

V okviru demografskih podatkov smo s strani anketirancev pridobili podatke o številu vseh članov posameznega gospodinjstva, starosti, spolu, izobrazbenem, delovnem in ekonomskem statusu. V nadaljevanju so zaradi boljše preglednosti posamezne točke anketnega vprašalnika navedene kot vprašanja.

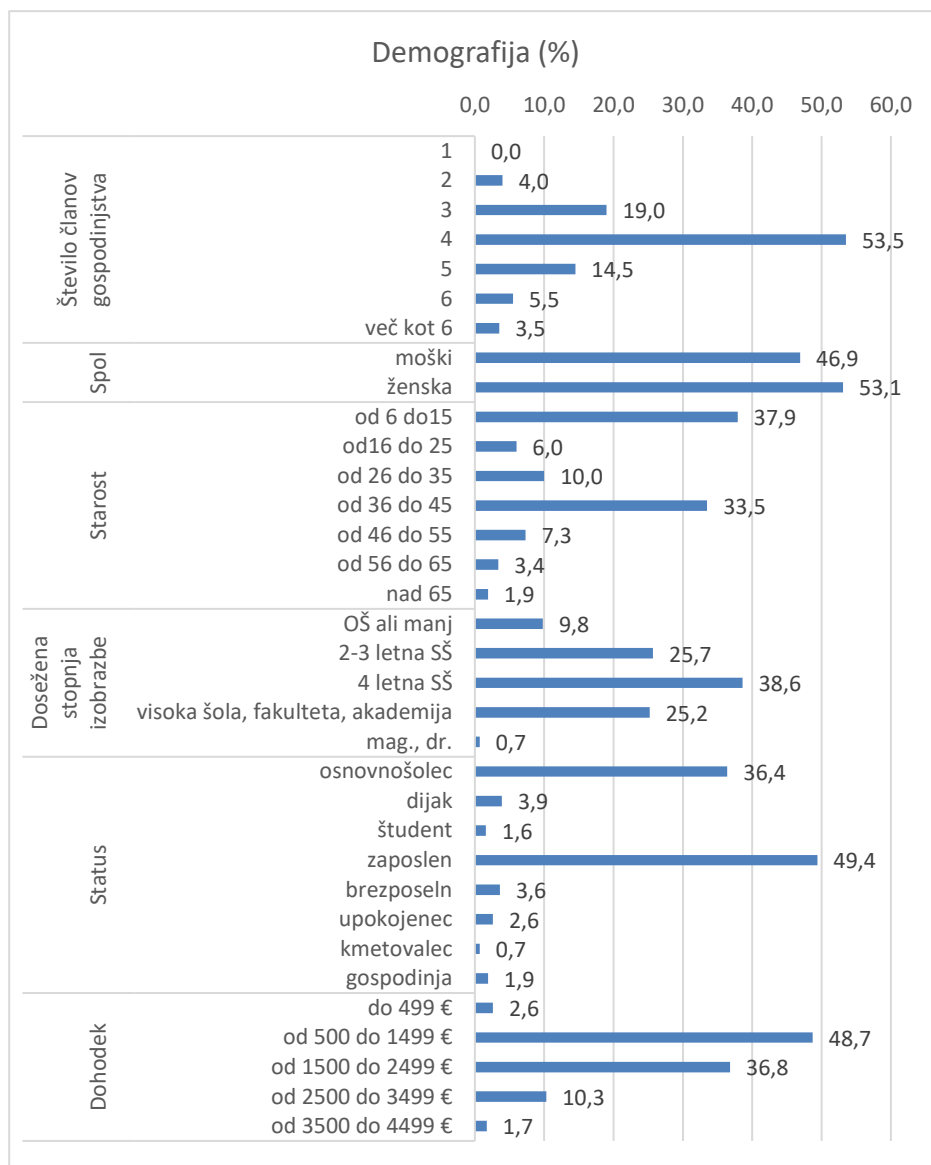
Vprašanja 18, 19, 20, 21 in 22 s področja demografije so združena v enoten graf:

Vprašanje 18: **Naslov**

Vprašanje 19: **Naselje**

Vprašanje 20: **Število vseh članov gospodinjstva**

Vprašanje 21: **Podatki o (sodelujočih) članih gospodinjstva** (starost, spol, dosežena stopnja izobrazbe, status)



Slika 31: Demografski podatki anketirancev

Na podlagi odgovorov ugotavljamo, da so v raziskavi v večjem deležu sodelovale štiričlanske družine z dvema šoloobveznima otrokoma. Z manjšim deležem so zastopane skupine dijakov, študentov in upokojencev. Na podlagi rezultatov ugotavljamo, da vzorec ni najbolj reprezentativen, kar pomeni, da so na nivoju celotne populacije možna odstopanja od rezultatov opravljene raziskave.

V okviru poglavja o osebnih podatkih so bili sodelujoči povprašani tudi po naslovu in naselju bivanja. Naslov je zapisalo 49 gospodinjstev, kar predstavlja 24,4 % vseh v raziskavo vključenih gospodinjstev. Vprašanje o ekonomskem statusu gospodinjstev je bilo neobvezno, nanj je odgovorilo 58,2 % gospodinjstev. Najpogosteje zastopana sta drugi in tretji dohodkovni razred z razponom od 500 do 2500 EUR na mesec.

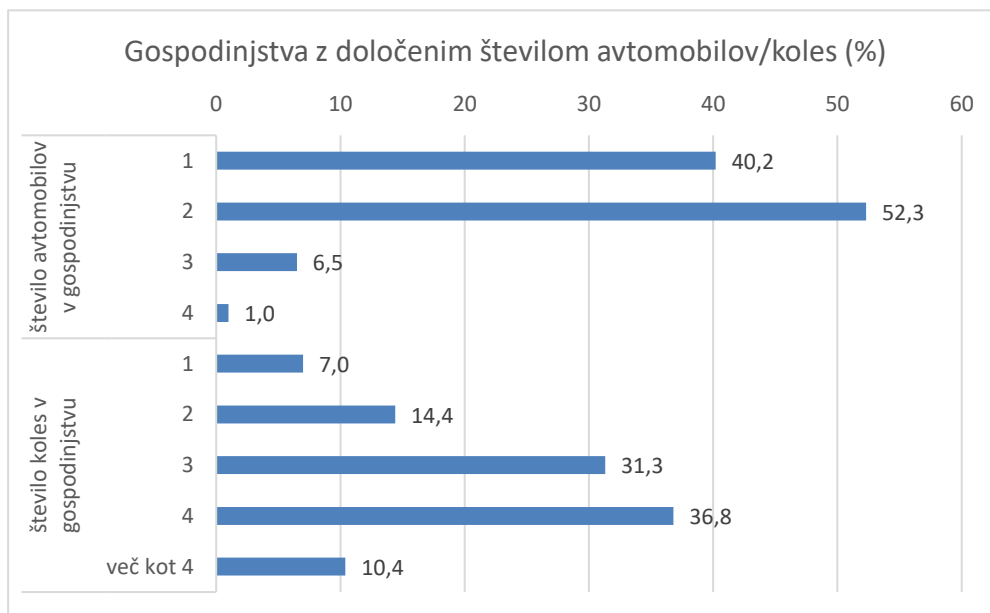
4.3.2. Analiza potovalnih navad občanov

V okviru poglavja v vprašalniku, ki se je osredotočalo na potovalne navade občanov, je bilo zastavljenih 11 vprašanj, ki so obsegala podatke o običajnem potovanju na delo, pogostosti in namenu potovanja s trajnostnimi oblikami, uporabi spletnih portalov za načrtovanje skupnih prevozov, smiselnosti potovanja peš in s kolesom z vidika potovalne razdalje in poteh, opravljenih na zadnji delovni dan. V okviru slednjega vprašanja so bili sodelujoči naprošeni, da zabeležijo in opišejo vse poti, ki so jih opravili v 24 urah. Opis je vključeval informacije o izboru potovalnega sredstva, namenu potovanja, trajanju potovanja, uri začetka poti, mestu začetka in mestu cilja poti.

Vprašanja 1 in 2 sta združeni v enoten graf.

Vprašanje 1: Število osebnih avtomobilov v gospodinjstvu

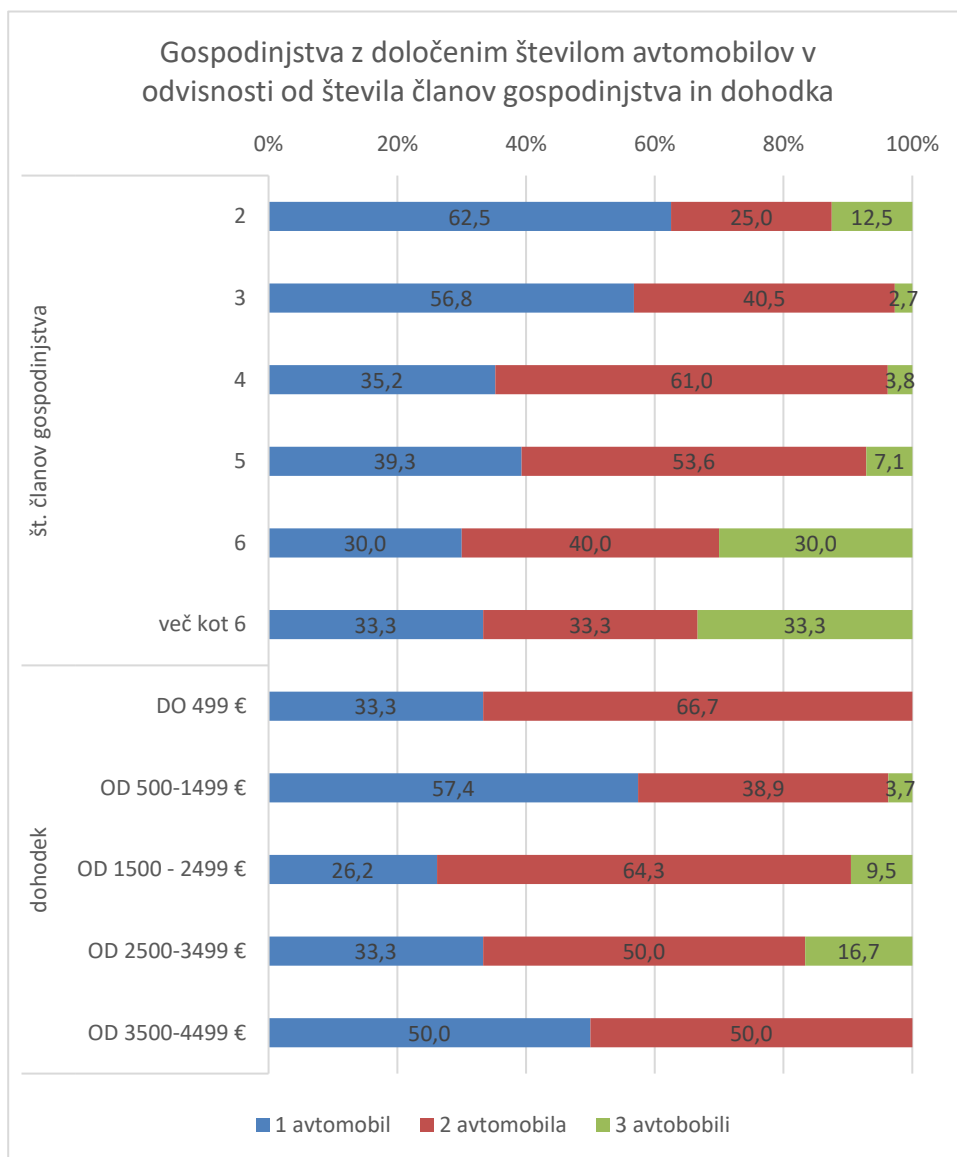
Vprašanje 2: Število koles v gospodinjstvu



Slika 32: Gospodinjstva z določenim številom avtomobilov/koles

59,8 % sodelujočih gospodinjstev ima dva avtomobila ali več, kar je ob podatku, da šteje gospodinjstvo v povprečju 3,5 članov, veliko. Glede na število sodelujočih občanov in število avtomobilov v gospodinjstvih ima vsak drugi anketiranec osebni avtomobil. Če izzamemo osnovnošolce, to pomeni, da ima osebni avtomobil 71,4 % anketirancev. V raziskovalnem vzorcu gospodinjstva brez avtomobila ni bilo. Razmeroma visok, 78,5 %, je delež gospodinjstev s tremi kolesi ali več.

Na podlagi odgovorov ugotavljamo, da so potrebe občanov Radelj ob Dravi po posedovanju osebnega avtomobila velike. Glede na podatke, predstavljene v Poglavju 3 to ne preseneča, saj veliko občanov nima na voljo primerne alternative osebnemu avtomobilu.



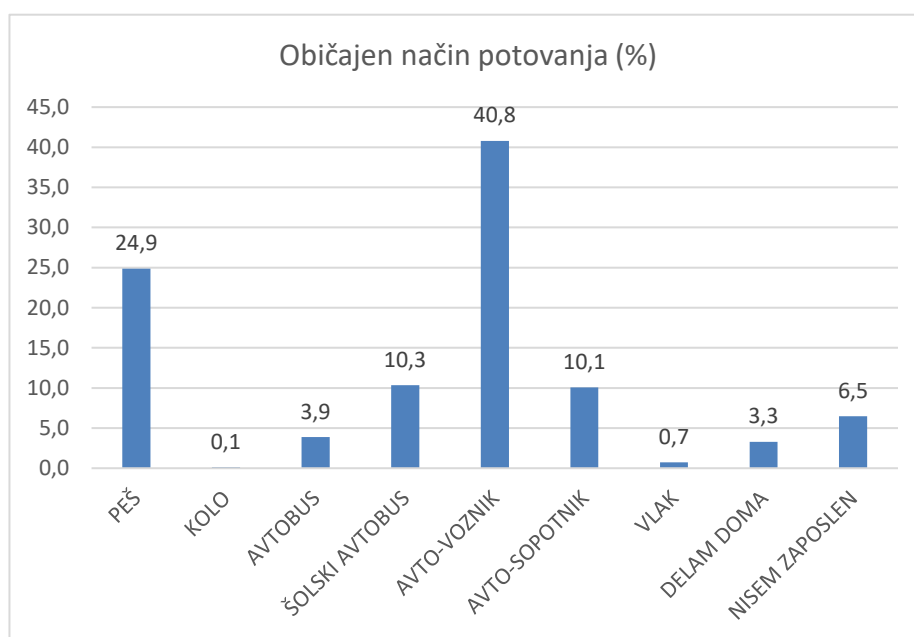
Slika 33: Gospodinjstva z določenim številom avtomobilov v odvisnosti od števila članov posameznega gospodinjstva in skupnega zadnjega mesečnega neto dohodka gospodinjstva.

Nadaljnja analiza, razvidna iz Slike 33, pokaže, da ima 40,5 % tričlanskih gospodinjstev dva avtomobila, v primeru štiričlanskih gospodinjstev je delež gospodinjstev z dvema avtomobiloma 61 %. Medtem, ko je delež petčlanskih gospodinjstev s tremi avtomobili razmeroma nizek (7,1 %), pa je delež gospodinjstev, ki štejejo 6 članov in imajo tri avtomobile 30 %. Vzorec vključuje osem dvočlanskih gospodinjstev od katerih ima eno gospodinjstvo tri avtomobile.

Pri primerjavi števila avtomobilov glede na ekonomski status gospodinjstev je zanimiv podatek, da ima kar 66,7 % gospodinjstev z manj kot 500 evri mesečnih dohodkov 2 avtomobila. Velik, 42,6 %, je tudi delež gospodinjstev z dvema ali tremi avtomobili in mesečnimi dohodki pod 1500 evrov.

Ocenjujemo, da obravnavana gospodinjstva velik delež proračuna namenjajo za stroške, vezane na avtomobile.

Vprašanje 3: Kako običajno potujete na delo (v šolo)?



Slika 34: Običajen način potovanja na delo/v šolo

Na delo / v šolo polovica anketirancev običajno potuje z avtomobilom, večina kot vozniki. Četrtnina sodelujočih običajno potuje peš, 14,2 % jih uporablja avtobus. Za potovanje na delo / v šolo občani kolesa ne uporabljajo, enako velja za vlak, ki je zastopan zgolj z 0,7 %.

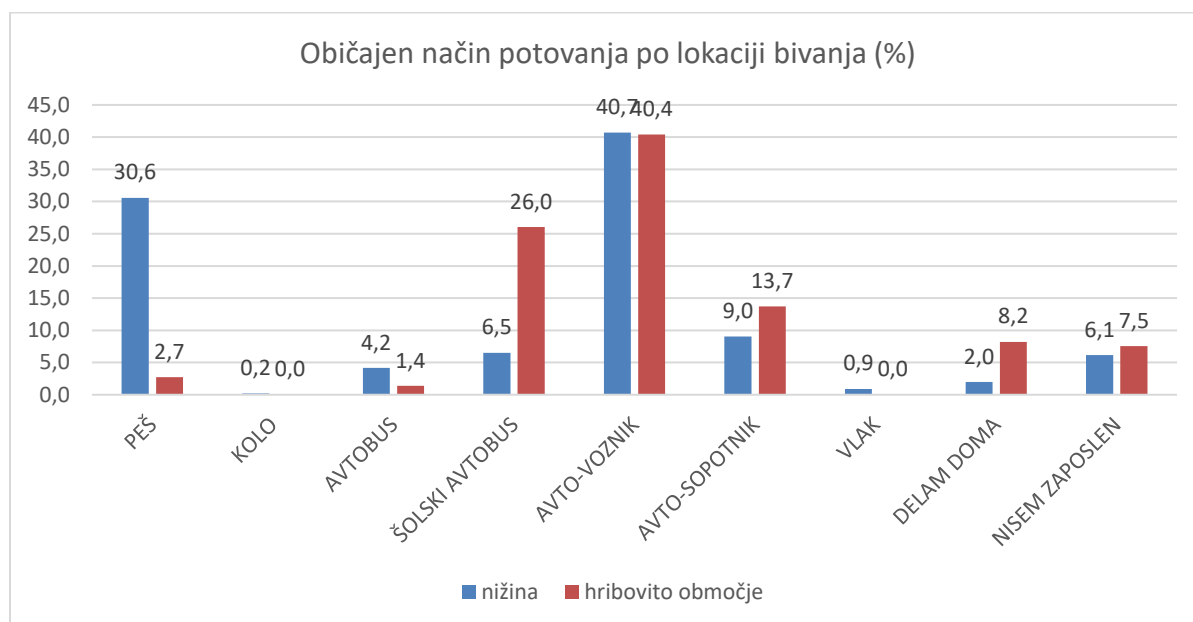
V nadaljnji analizi je bilo ugotovljeno, da je 74,2 % anketirancev, ki običajno potujejo peš, osnovnošolcev, ostali, 25,8 % delež predstavljajo občani, ki imajo delovno mesto v bližini doma.

Od uporabnikov medkrajevnega avtobusa je 73,1 % dijakov, s po 13,5 % deležem so zastopani študenti in zaposleni. Visok delež dijakov ne preseneča, saj je za to skupino občanov zaradi subvencionirane vozovnice potovanje z avtobusom zelo ugodno. Ker v matični občini ni srednješolskih ustanov, so dijaki primorani potovati na izobraževanje v večje izobraževalne centre, v primerjavi s študenti pa dijaki še nimajo opravljenega šoferskega izpita, zato je avtobus zanje edina izbira. 55,6 % sodelujočih občanov, ki za potovanje na delo / v šolo običajno izberejo avtobus, potuje v Ravne na Koroškem, 27,3 % jih potuje v Maribor in 17,7 %

v Slovenj Gradec. Kljub temu, da v Ravne na Koroškem avtobus ne vozi tako pogosto kot v Maribor in Slovenj Gradec, pa ima eno izmed postajališč pri tamkajšnji gimnaziji. Gimnazija Ravne je tudi najbližja gimnazija iz smeri Radelj ob Dravi, kar je verjetno pomemben razlog, da najvišji delež sodelujočih občanov, ki uporabljajo avtobus, potuje v Ravne.

Od tistih, ki na delo / v šolo potujejo kot sopotniki v avtomobilu je 65,7 % osnovnošolcev.

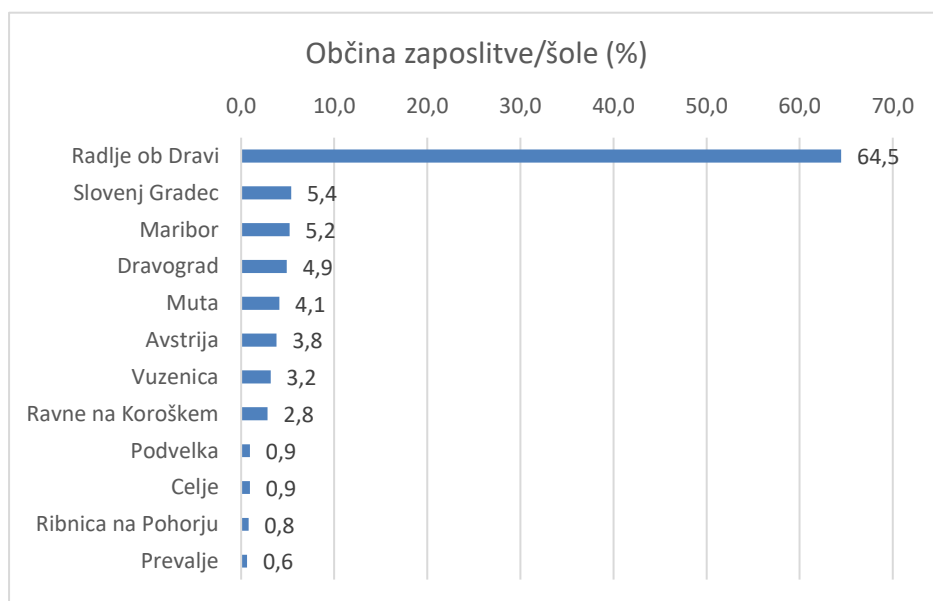
Ugotovljen visok delež potovanj na delo / v šolo z osebnim avtomobilom kaže v prid dejstvu, da mobilnost prebivalcev Občine Radlje ob Dravi v veliki meri temelji na osebnem avtomobilu. Stanje je odraz nezadostno razvitega in nekonkurenčnega sistema javnega potniškega prevoza ter nezadostno razvitega omrežja kolesarskih in peš povezav.



Slika 35: Običajen način potovanja na delo/v šolo glede na lokacijo bivanja

Delež anketirancev, ki živijo v nižinskem predelu občine, in delež tistih, ki živijo v hribovitem predelu, se z vidika uporabe avtomobila za običajno potovanje na delo / v šolo ne razlikuje. Nekoliko višji je odstotek sopotnikov v avtomobilu med anketiranci, ki živijo v hribovitem predelu občine. Izrazita in hkrati pričakovana razlika je prisotna pri potovanju peš, saj kar 30,6 % anketirancev, ki živijo v nižini, na delo / v šolo običajno potuje peš, medtem ko je odstotek tistih, ki na delo / v šolo potujejo peš in živijo v višje ležečih predelih občine, le 2,7 %. Obratno razmerje je moč zaslediti pri šolskih prevozih, kjer 26,0 % anketirancev, ki živijo v hribovitem predelu, v šolo potuje s šolskim avtobusom, medtem, ko šolski avtobus med v nižini živečimi šolarji uporablja 6,5 % sodelujočih.

Vprašanje 4: V kateri občini ste zaposleni (hodite v šolo)?



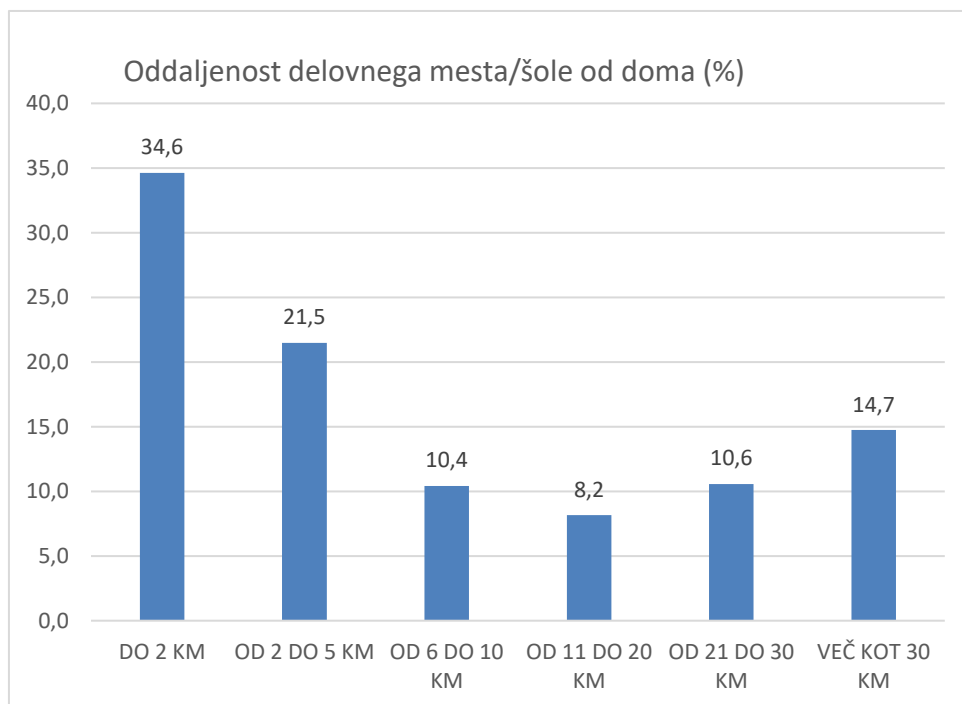
Slika 36: Občina zaposlitve/šolanja

Večina sodelujočih občanov je zaposlenih / se šola v Občini Radlje ob Dravi. V nadaljnji analizi je bilo ugotovljeno, da med anketiranci s statusom zaposlen v matični občini delo opravlja 42,7 % ljudi, šolarjev, ki šolo obiskujejo v Radljah, je 86,9 %. 23 % anketirancev potuje na delo / v šolo v eno od ostalih občin koroške regije, 5,2 % v Maribor, 3,8 % v Avstrijo.

Glede na podatke v Preglednici 4 ugotavljamo, da je število zaposlenih, ki delo opravljajo v matični občini v letu 2015, glede na leto 2002 manjše za okoli 20 %. Trend iskanja zaposlitve zunaj občine se, kot je bilo ugotovljeno tudi na osnovi podatkov v Preglednici 5 (Dokument 1), veča.

Razen v občine navedene na Sliki 36, se občani Radelj ob Dravi na delo vozijo še v Šentjanž pri Dravogradu, Mežico, Selnico ob Dravi, Lovrenc na Pohorju, Velenje, Ljubljano, Ruše, Hoče, Ptuj in Jesenice. Vsaka od teh občin je zastopana z manj kot 0,6 %.

Vprašanje 5: Kakšna je oddaljenost vašega delovnega mesta (šole) od doma v kilometrih?



Slika 37: Oddaljenost delovnega mesta/šole od doma v kilometrih

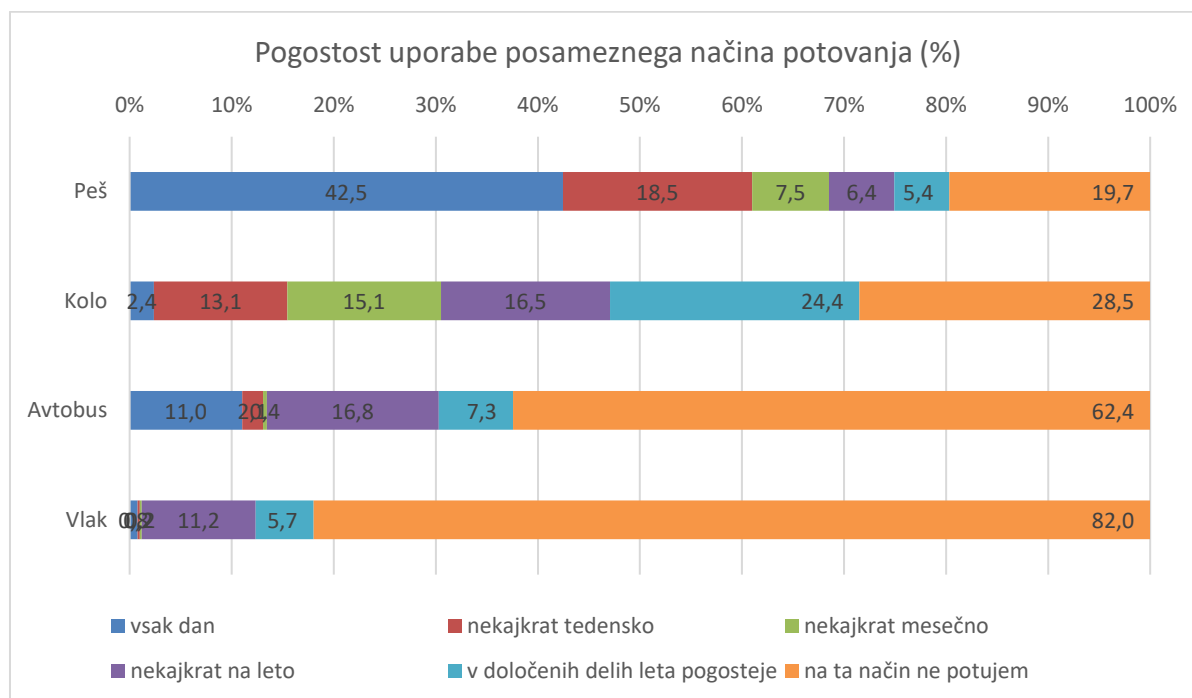
Iz Slike 37 je razvidno, da je delovno mesto tretjine anketirancev od doma oddaljeno le 2 oziroma manj kot 2 kilometra, kar je razdalja, ki je za zdravega človeka zlahka dosegljiva peš. Nadaljnja petina anketirancev živi od 2 do 5 kilometrov od delovnega mesta / šole, torej na razdalji, dosegljivi s kolesom. Kljub podatku, da več kot polovica sodelujočih živi v bližini delovnega mesta / šole, se hoje poslužuje le četrtnina ljudi, medtem ko na delo / v šolo ne kolesari nihče. V nadaljnji analizi je bilo ugotovljeno, da kar 64,9 % tistih, ki so zaposleni v Radljah ob Dravi in živijo do 5 kilometrov od delovnega mesta, na delo potuje z avtomobilom. Delež osnovnošolcev, ki živijo do 2 kilometra od šole in se v šolo vozijo kot sopotniki v avtomobilu je 18,2 %.

Na podlagi predstavljenih podatkov ugotavljamo, da je uporaba avtomobila močno ukoreninjena v skupnost Občine Radlje ob Dravi, saj je avtomobil prevladujoče potovalno sredstvo tudi v primeru zelo kratkih potovalnih razdalj, ko bi bila hoja veliko bolj smiselna tako iz okoljskega, zdravstvenega in tudi ekonomskega vidika. Eden izmed vzrokov navezanosti na osebni avtomobil tudi v primeru zelo kratkih razdalj je najverjetneje posledica dejstva, da je bila pred izgradnjo obvoznice v letu 2012 glavna ulica skozi naselje Radlje ob Dravi prometno izjemno obremenjena in so bili pogoji za hojo in kolesarjenje zelo slabi.

Glede na odgovore na to in prejšnja vprašanja ugotavljamo, da na nivoju občine obstaja velik potencial za uporabo trajnostnih oblik potovanja na delo/v šolo v primeru, da bi občanom bila na voljo primernejša infrastruktura peš in kolesarskih poti ter sistem javnih prevozov, dostopen večjemu številu občanov, kot je trenutno. Zaradi navezanosti na osebni avtomobil

ocenjujemo, da bi bilo z namenom preusmeritve ljudi na bolj trajnostne načine potovanja znotraj občine veliko potrebno narediti tudi na nivoju ozaveščanja.

Vprašanje 6: Kako pogosto potujete peš, se vozite s kolesom in uporabljate javni potniški promet - JPP (avtobus, vlak)?



Slika 38: Pogostost uporabe posameznega načina potovanja

Iz slik 38 in 39 je razvidno, da vsak dan potuje peš 42,5 % anketirancev, najpogosteje se tega načina potovanja poslužujejo za prostočasna potovanja brez cilja, potovanja do objektov rekreacije in zabave in za potovanje v šolo. Zaskrbljujoč je podatek, da petina vprašanih peš ne potuje nikoli.

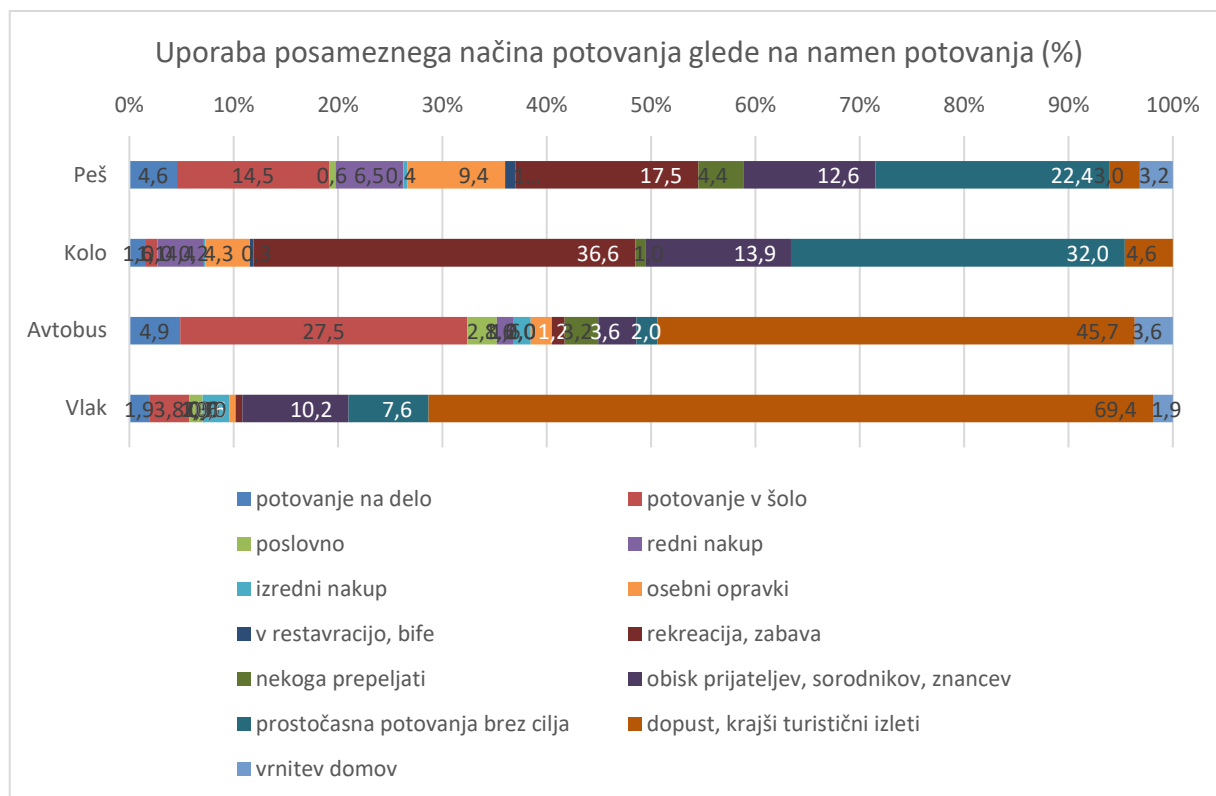
Kolo je samo pri 2,4 % anketirancev v uporabi vsak dan, v povprečju s 14,9 % so zastopane skupine občanov, ki s kolesom potujejo nekajkrat tedensko, nekajkrat mesečno ali nekajkrat letno. 24,4 % vprašanih kolo uporablja pogosteje v določenih delih leta. Glede na namen potovanja je med anketiranci kolo najpogosteje v uporabi za potovanje do objektov rekreacije in zabave, brezciljno v prostem času ter za potovanje na obisk k prijateljem, sorodnikom in znancem.

Uporabnikov avtobusa je le 37,6 %, v primeru vlaka je delež teh še nižji, 18,0 %. Med uporabniki avtobusa je največ takšnih, ki storitev uporabljajo le nekajkrat na leto, najpogosteje v času dopustov in krajših turističnih izletov, torej izven matične občine. Z avtobusom slaba tretjina anketirancev potuje v šolo.

Iz odgovorov anketirancev lahko sklepamo, da obstoječ sistem javnega potniškega prometa (razen šolskih prevozov) v občini ne ustreza potrebam občanov, zato večina občanov tega načina potovanja ne uporablja. Podobno lahko iz odgovorov sklepamo na slabo urejenost kolesarske infrastrukture, saj med sodelujočimi prevladujejo občani, ki nikoli ali le nekajkrat na leto kolesarijo.

Iz analize v Poglavlju 3.3.1. ugotavljamo, da je medkrajevni javni prevoz v večini dostopen le prebivalcem nižinskih naselij, ti imajo predvsem v jutranjih in popoldanskih koničnih urah proti posameznim naseljem v občini razmeroma visoke frekvence voženj (upoštevajoč vozne rede linij obeh prevoznikov, ki potekajo po ozemlju občine) vendar pa je zaradi neintegriranega sistema ta cenovno nekonkurenčen osebnemu avtomobilu. Kljub uvedbi enotne elektronske vozovnice v septembru 2016 (v prvi fazi za dijake in študente), ki omogoča prosto izbiro javnega prevoza je ta cenovno še vedno vezana na relacijo, ne na območje.

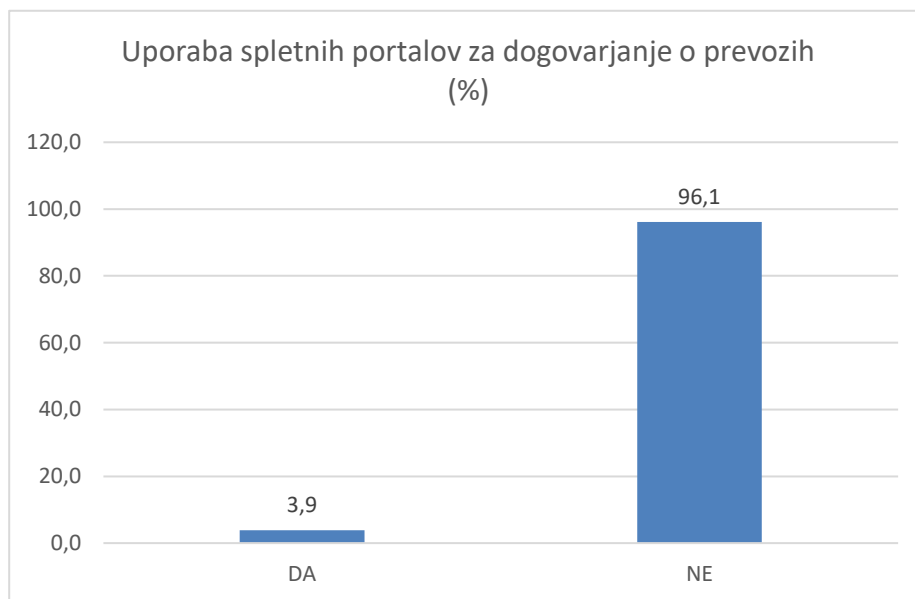
Vprašanje 7: S kakšnim namenom potujete peš, s kolesom in JPP?



Slika 39: Uporaba posameznega načina potovanja glede na namen potovanja

Iz podatkov na Sliki 39 je razvidno tudi, da sodelujoči občani trajnostne načine potovanja redko izberejo za opravljanje rednih in izrednih nakupov, osebnih opravkov, kot so obisk banke, zdravnika ali frizerja, in za potovanje na delo. Ker na delo najpogosteje potujejo z avtomobilom, je moč sklepati, da opravijo prej omenjene poti prav tako z avtomobilom, na poti v službo ali na poti domov.

Vprašanje 8: Ali uporabljate način potovanja preko spletnih dogovorov o prevozih, npr. Prevoz.org?

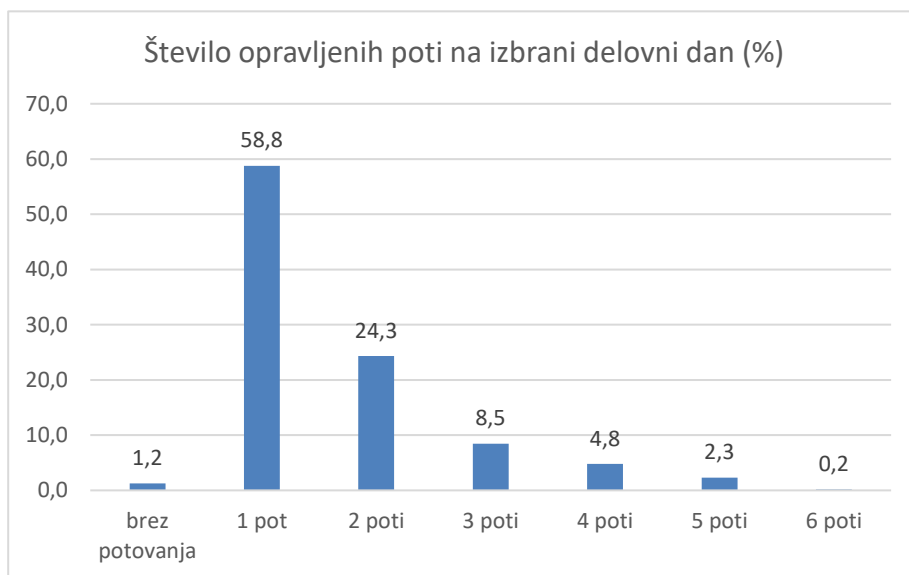


Slika 40: Uporaba spletnih portalov za dogovarjanje o prevozih

Velika večina anketirancev (96,1 %) ne uporablja spletnih portalov za dogovarjanje o prevozih. Razlog je verjetno tudi omejeno število ponudnikov prevozov za zelene relacije.

Vprašanje 9: Prosimo, navedite vse poti, opravljene včeraj oz. na zadnji delovni dan.

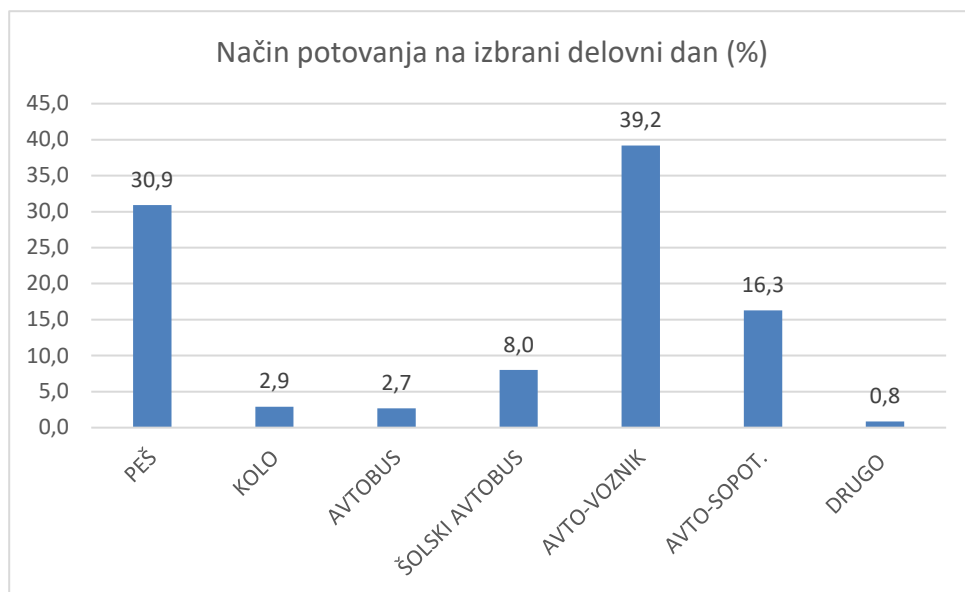
V okviru vprašanja 9 so bili anketiranci naprošeni, da v preglednico za vsako posamezno pot, ki so jo opravili na izbrani dan, zapišejo način potovanja, namen potovanja, uro začetka potovanja, trajanje potovanja, mesto (občino) začetka in mesto (občino) cilja poti. V okviru kategorije namen potovanja je bil anketi priložen seznam poti po namenu, s pomočjo katerega so anketiranci opredelili vsako posamezno pot.



Slika 41: Število opravljenih poti na izbrani delovni dan

Podatki, predstavljeni na Sliki 41, kažejo na to, da anketiranci niso zapisali vseh svojih dejansko opravljenih poti, saj je velika večina zapisala samo eno pot. Po preučitvi raziskave o potovalnih navadah prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji (Klemenčič in sod., 2014), ki je prav tako temeljila na potovalnih navadah in zapisovanju vseh opravljenih poti, ugotavljamo, da so zamolčana potovanja pogost pojav pri anketiranju na obravnavanem področju. Potovanja, ki jih anketiranci ne zabeležijo, so običajno krajša od 2,5 kilometra. V našem primeru večina anketirancev med zapise potovanj tudi ni vključila potovanja z namenom vrnitve domov. Kljub ugotovljenemu dejstvu je v nadaljevanju opravljena analiza pridobljenih podatkov.

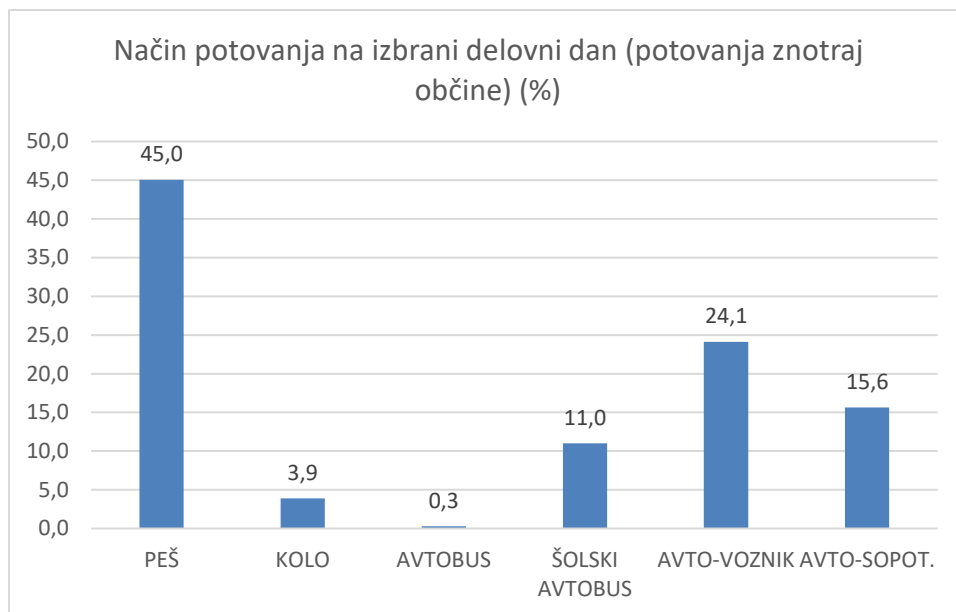
Sodelujoči so v okviru zapisov na izbrani delovni dan skupno opravili 1075 poti, kar pomeni v povprečju 1,65 poti na anketiranca. Od opravljenih poti je bilo 67 % takih, ki so se pričele in končale v Občini Radlje ob Dravi.



Slika 42: Način potovanj anketirancev na izbrani delovni dan

Rezultati analize vseh potovanj, ki so jih anketiranci opravili na izbrani delovni dan, se ne razlikujejo bistveno od rezultatov, dobljenih pri vprašanju, ki se je osredotočalo na običajno potovanje na delo / v šolo, veliko sodelujočih je namreč kot edino pot zapisalo pot na delo / v šolo.

Več kot pol vseh poti je bilo na izbrani delovni dan opravljenih z avtomobilom, slaba tretjina peš, medkrajevni avtobus in kolo sta zastopana vsak z manj kot 3 %. V kategoriji drugo je bilo najpogosteje zabeleženo potovanje z vlakom. Le 8 anketirancev v izbranem dnevu ni opravilo nobene poti.

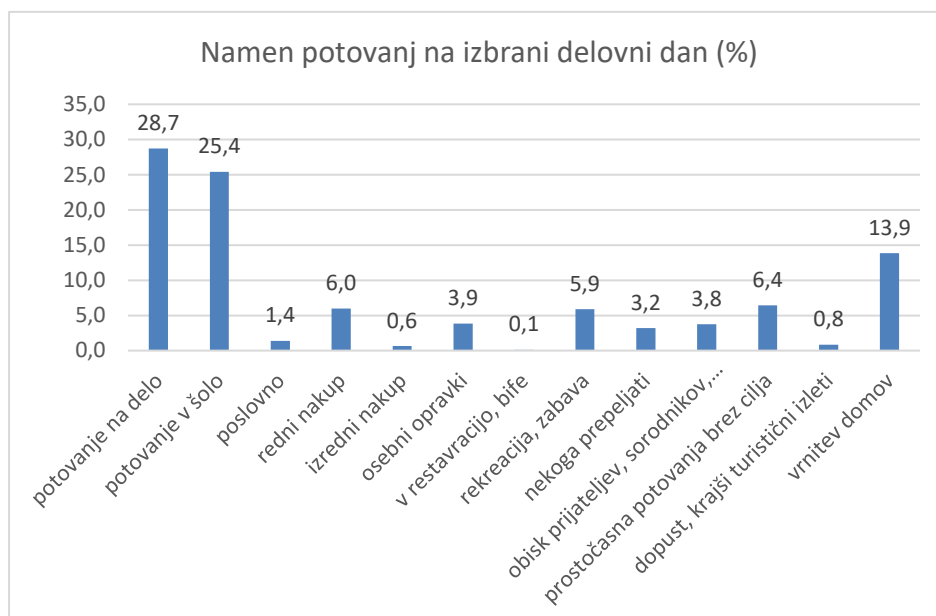


Slika 43: Način potovanj znotraj občine Radlje ob Dravi na izbrani delovni dan

Za potovanja, ki so bila v celoti opravljena znotraj Občine Radlje ob Dravi, lahko v primerjavi z vsemi opravljenimi potovanji opazimo nižji delež uporabe osebnih avtomobilov in višji delež potovanj, ki so jih občani opravili peš. Razlika je pričakovana, saj je med anketiranci veliko osnovnošolcev, ti pa v šolo razmeroma pogosto potujejo peš. Kljub visokemu deležu poti, ki so jih občani opravili peš (45 %), ostaja visok tudi delež poti, opravljenih z avtomobilom (39,7 %).

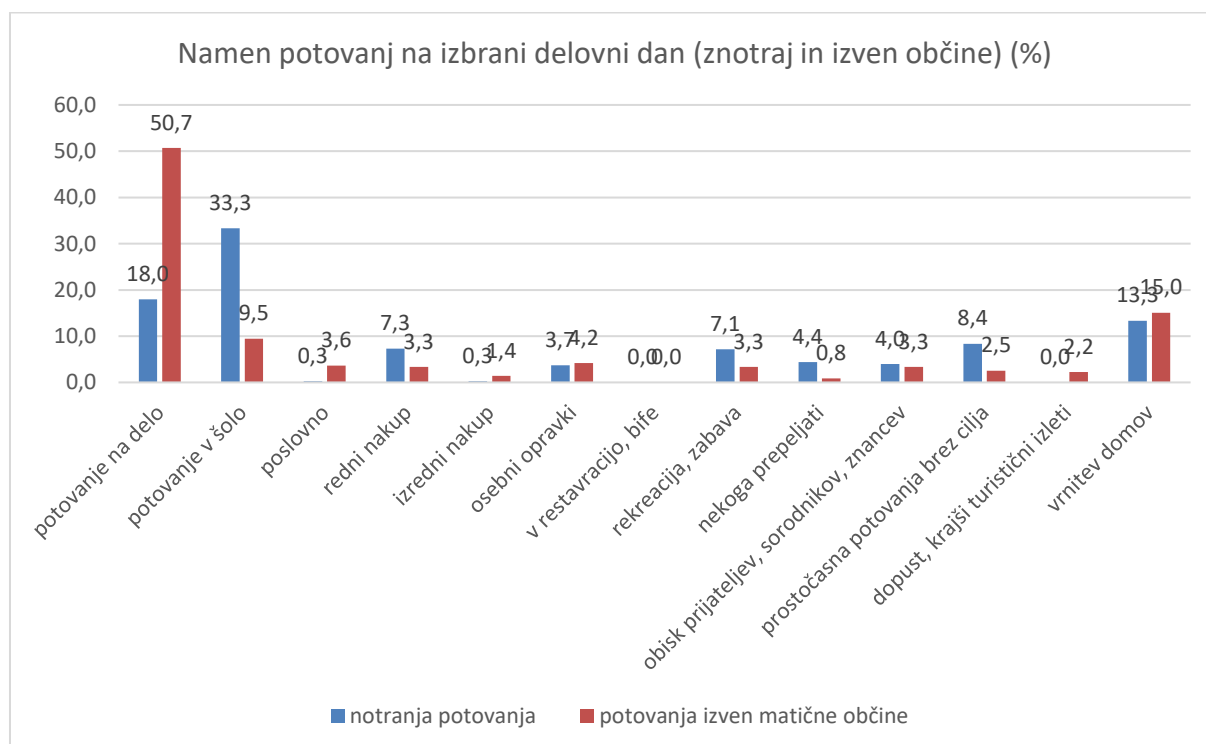
Za potovanje znotraj občine anketiranci obstoječih medkrajevnih avtobusnih linij niso uporabljali, tudi kolo je bilo v uporabi zelo redko.

Kot že ugotovljeno je vzroke moč iskati v slabih pogojih za kolesarjenje in nekonkurenčni ponudbi javnih prevozov.



Slika 44: Namen potovanj na izbrani delovni dan

Več kot pol vseh zabeleženih poti je bilo namenjenih potovanju na delo / v šolo. Po pogostosti sledi vrnitev domov, ostali nameni so zastopani z okoli 6-imi (redni nakup, rekreacija, zabava, prostočasna potovanja) ali manj kot 6 odstotki.



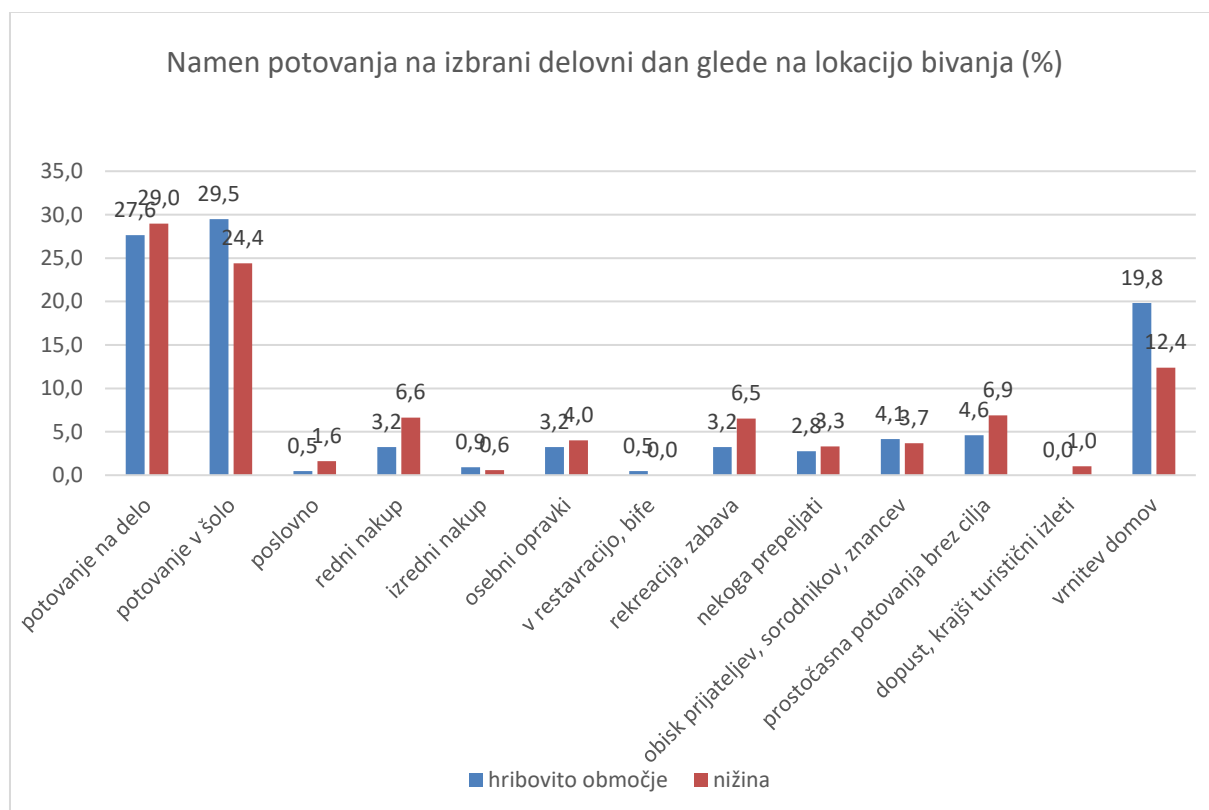
Slika 45: Namen potovanj, opravljenih znotraj/izven Občine Radlje ob Dravi na izbrani delovni dan

2/3 vseh potovanj, ki so jih sodelujoči občani opravili na izbrani delovni dan, so bila potovanja znotraj Občine Radlje ob Dravi, 1/3 potovanj se je začela ali končala zunaj matične občine.

Velika večina potovanj, ki so jih sodelujoči občani opravili zunaj občine, je bila namenjena potovanju na delo, po pogostosti je sledilo potovanje v šolo. V primeru potovanj znotraj občine je obratno, prevladovalo potovanje v šolo, temu je sledilo potovanje na delo.

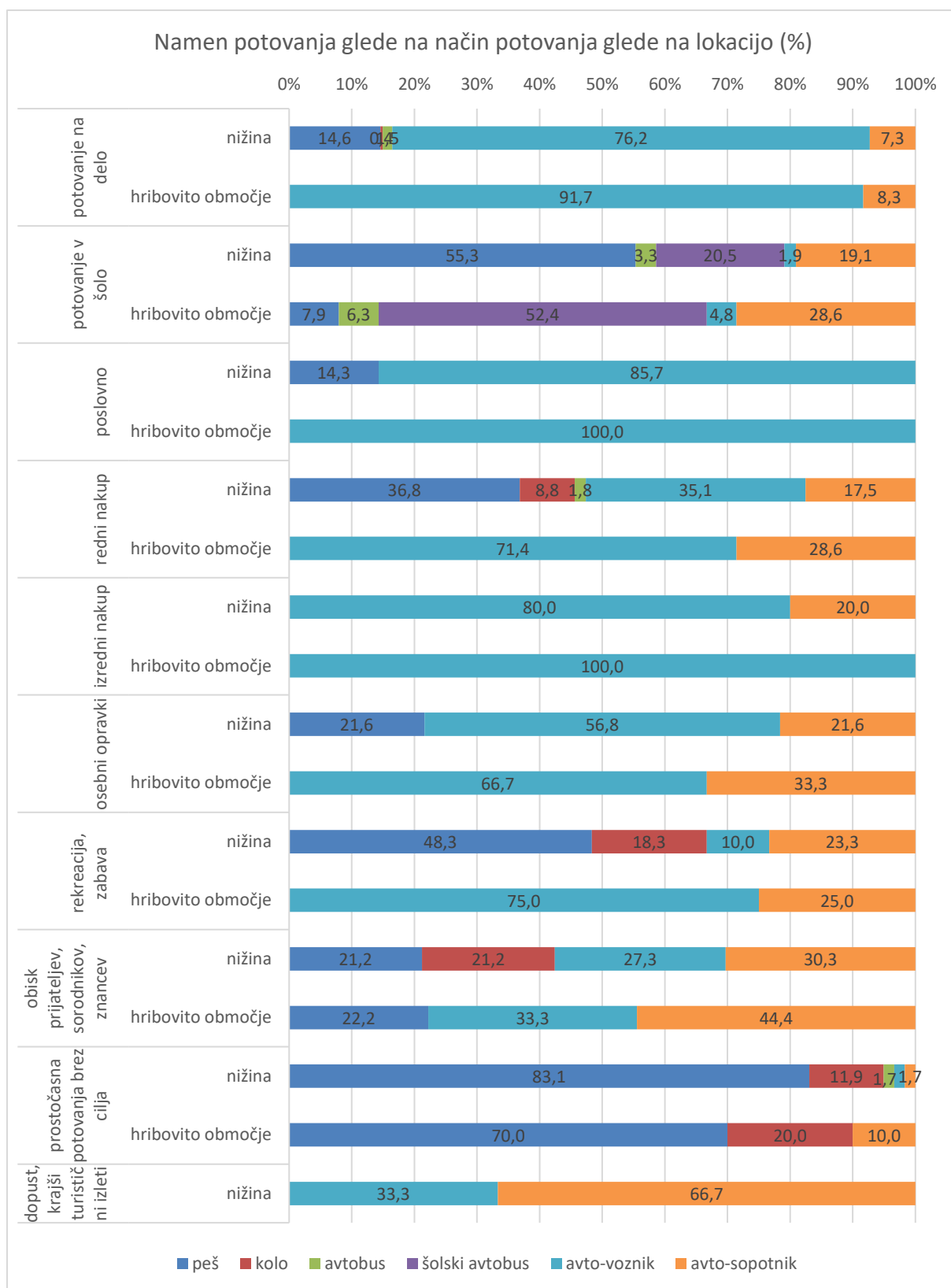
Večino rednih nakupov so sodelujoči opravili v Občini Radlje ob Dravi, prav tako so se na ozemlju matične občine veliko pogosteje kot izven nje rekreirali, zabavali in prostočasno potovali. Potovanja z namenom nekoga prepeljati so bila opravljena skoraj izključno v občini Radlje ob Dravi.

Poti z namenom obiskati prijatelje, sorodnike ali znance ter poti z namenom urediti osebne opravke so bile po pogostosti enakomerneje razporejene med potovanja znotraj in izven občine, a še vedno se jih je več opravilo v občini. Poslovna potovanja in dopusti so se v celoti opravila izven občine.



Slika 46: Namen potovanj na izbrani delovni dan glede na lokacijo bivanja

Iz Slike 46 je moč razbrati, da se anketiranci, ki živijo v nižini, nekoliko pogosteje rekreirajo in zabavajo, čas tudi pogosteje namenijo brezciljnim potovanjem in rednim nakupom. Ker so trgovski objekti in objekti, ki ponujajo rekreacijo in ostale prostočasne aktivnosti, locirani po večini v centru občine, so rezultati pričakovani.



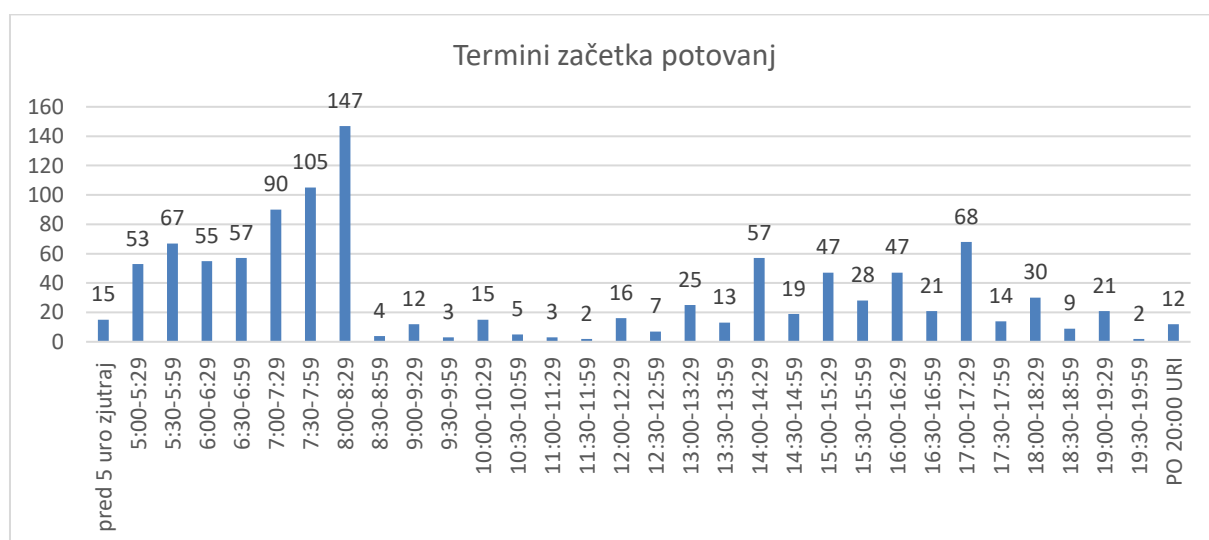
Slika 47: Namen potovanj glede na način potovanja na izbrani delovni dan glede na lokacijo bivanja

V splošnem lahko iz odgovorov, predstavljenih na Sliki 47, ugotovimo, da so se na izbrani dan potovanja na delo, redni nakupi, osebni opravki, obiski, izleti in dopusti v veliki večini, oziroma v primeru poslovnih poti in izrednih nakupov v celoti, opravili z osebnim avtomobilom. Hoja je v primerjavi z ostalimi načini potovanja prevladovala v primeru potovanja v šolo, prostočasnih potovanj brez cilja in v primeru rekreacije in zabave. Pogosto so se občani odpravili peš tudi po redni nakup.

Večje razlike glede na lokacijo bivanja je zaznati v primeru potovanja v šolo, saj je več kot polovica otrok, ki živijo v nižini, v šolo potovala peš, v primeru bivanja v hribovitem predelu pa je polovica otrok v šolo potovala s šolskim avtobusom. Pogosto so potovali otroci iz hribovitih predelov v šolo tudi kot sopotniki v avtomobilu.

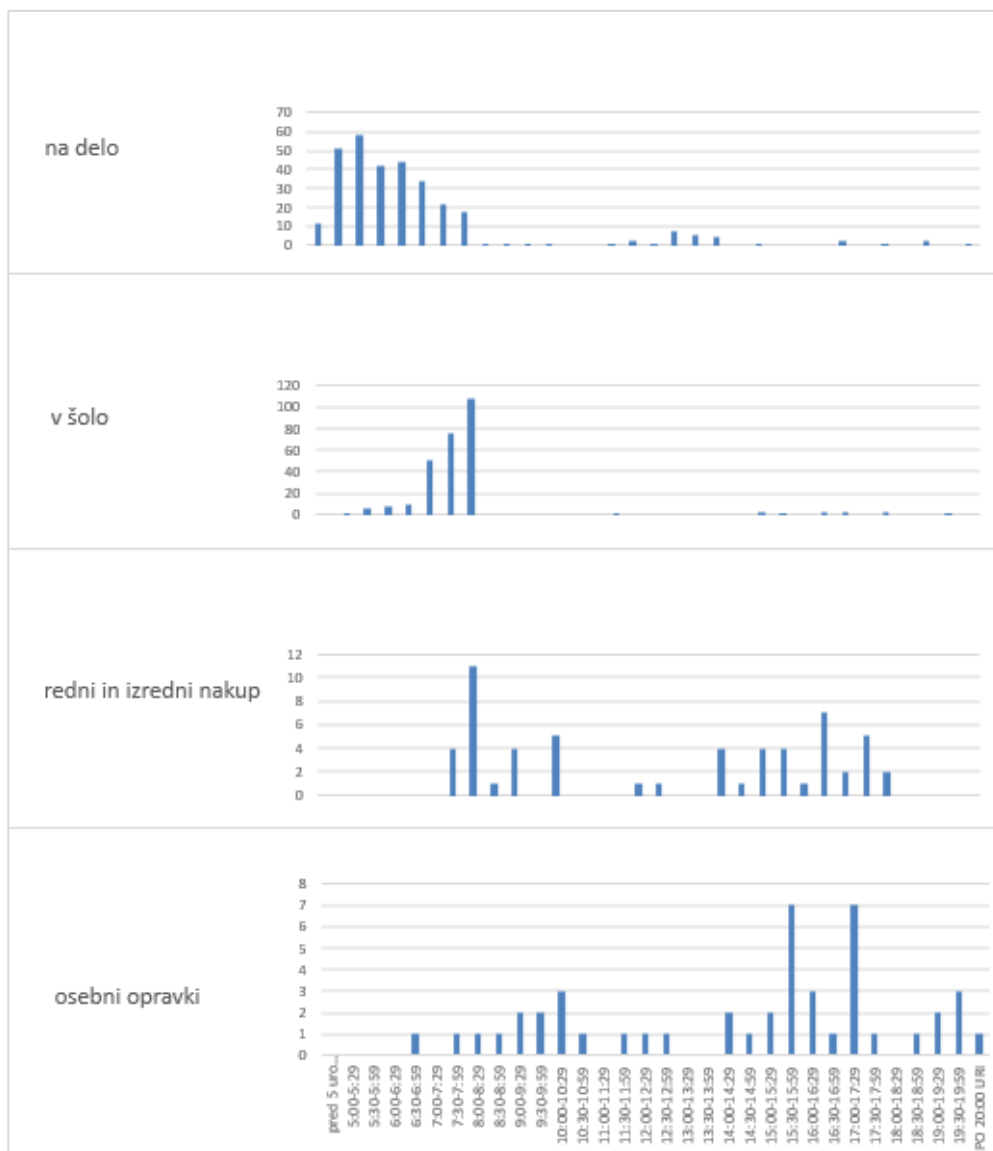
14,6 % ljudi, ki živijo v nižini, je na delo potovalo peš in le 1,5 % z avtobusom, medtem ko so ljudje z višje ležečih predelov na delo na izbrani dan potovali izključno z avtomobilom. Slednji so izključno z avtomobilom potovali tudi v primeru osebnih opravkov, rednih nakupov in poti do centrov rekreacije in zabave. Navedene aktivnosti so ljudje iz nižine v precejšnjem deležu opravili peš, v primeru rekreacije in zabave manjši delež tudi s kolesom, ki je bilo v uporabi še pri prostočasnih potovanjih brez cilja in obiskovanju.

Na podlagi odgovorov ugotavljamo, da ljudje v višje ležečih predelih, razen osnovnošolcev, po dnevnih aktivnostih potujejo skoraj izključno z avtomobilom. Potovanje peš in s kolesom je zaradi večjih razdalj in hribovitega terena v veliko primerih omejeno, javni prevoz pa razen v smeri Sv. Antona na Pohorju ni na voljo. Na področju javnih prevozov obstaja velik, še neizkoriščen potencial, ki ga lahko dosežemo z vzpostavitvijo novih oblik javnih potniških storitev.



Slika 48: Termini začetka potovanj

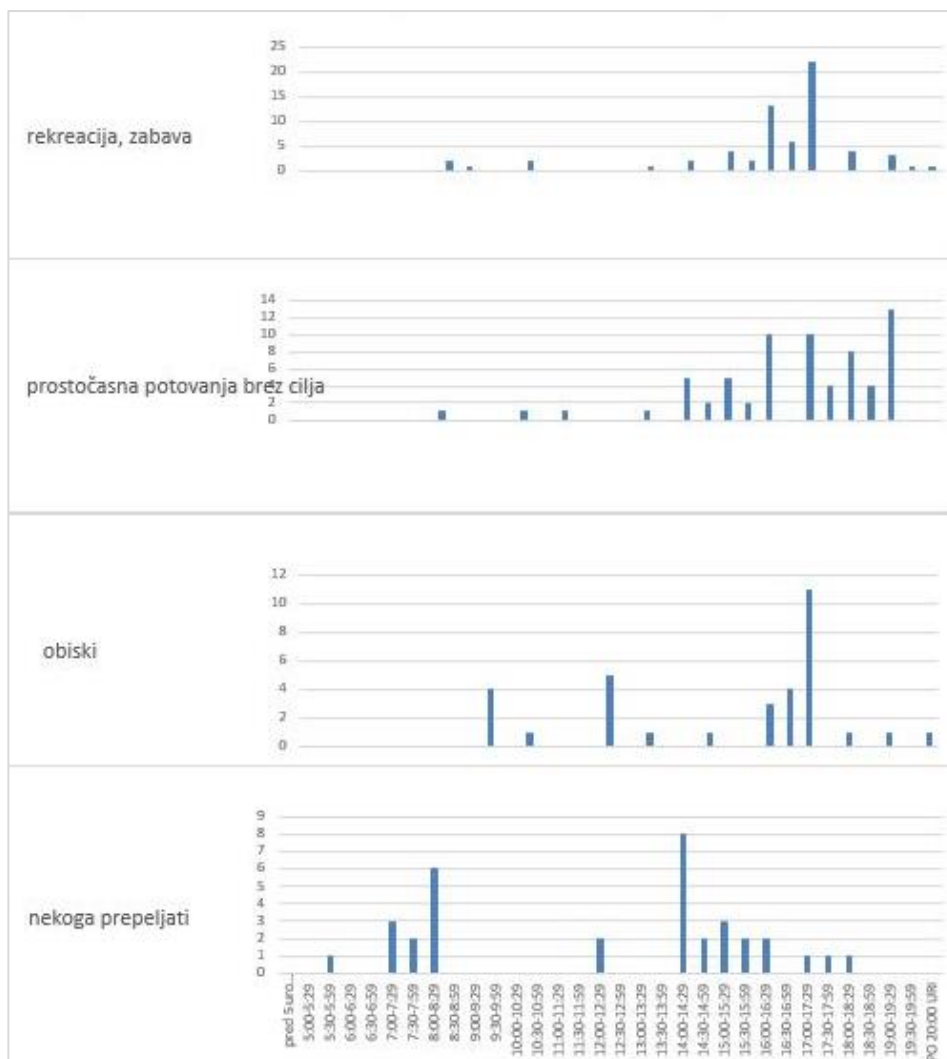
Sodelujoči so na izbrani delovni dan najpogosteje potovali med 5:00 in 8:30 uro. Najmanj poti so opravili med 8:30 in 14. uro, ko je število poti spet naraslo. Po 17:30 uri število potovanj ponovno upade. Ocenjujemo, da bi bila v primeru natančnejšega beleženja poti popoldanska potovanja številčnejša, saj je to čas vračanja z dela in čas popoldanskih aktivnosti.



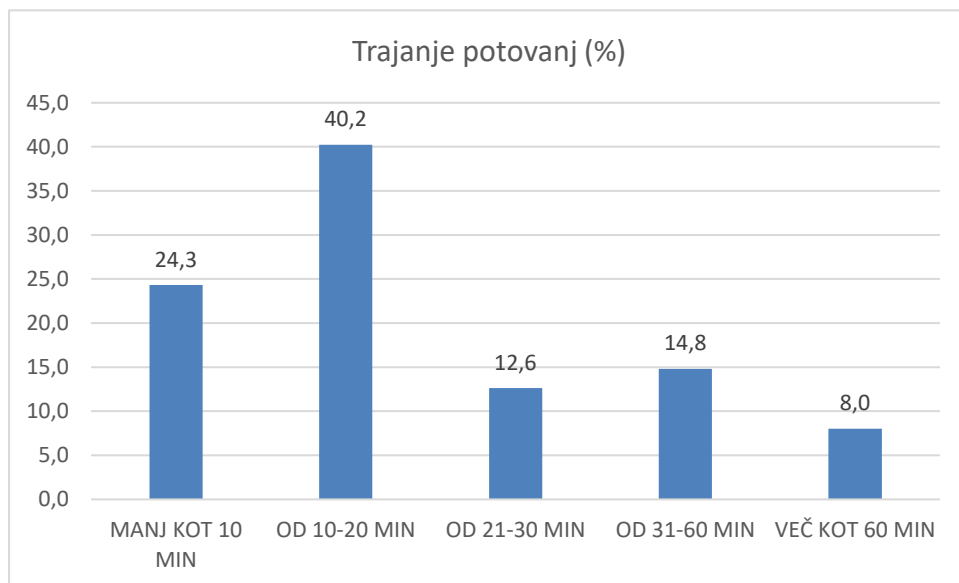
Slika 49: Termini začetka potovanj po namenu (a)

Iz rezultatov terminov potovanj po namenu je razvidno, da so zaposleni na izbrani delovni dan na delo najpogosteje potovali med 5:00 in 7:00 uro, šolarji pa v šolo med 7:00 in 8:30 uro, ko so bile pogosteje zabeležene tudi poti z namenom nekoga prepeljati. Po nakup in urejanje osebnih opravkov so se sodelujoči odpravili tako v dopoldanskih kot popoldanskih urah, zelo redke poti s tem namenom so bile zabeležene med 10:00 in 14.00 uro.

Najpogosteje so se na rekreacijo in zabavo občani odpravili med 16:00 in 17:00 uro, v tem terminu so bili pogosti tudi obiski. Prostočasna potovanja brez cilja so prevladovala med 16:00 in 19.00 uro. Poti z namenom nekoga prepeljati so bile, poleg že omenjenega jutranjega termina, najpogostejše med 14:00 in 14:30 uro.



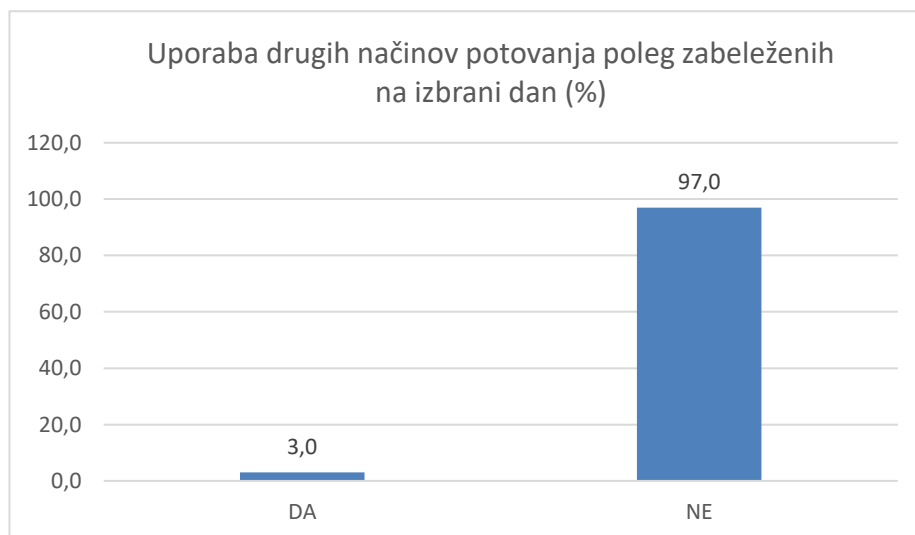
Slika 49: Termini začetka potovanj po namenu (b)



Slika 50: Trajanje potovanj na izbrani dan

Večina potovanj na izbrani delovni dan je bila kratkotrajnih, s potovalnimi časi, nižjimi od 20 minut.

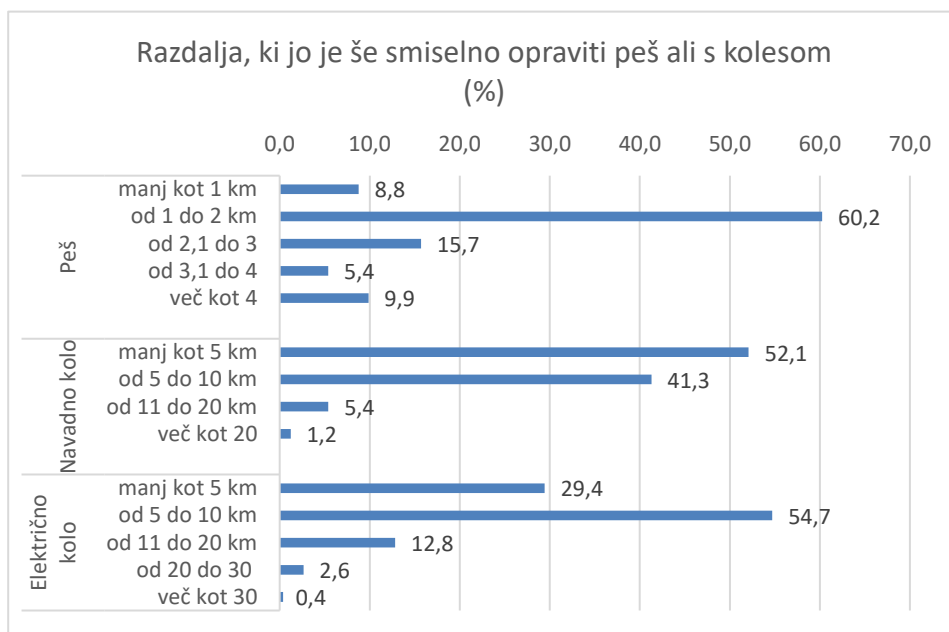
Vprašanje 10: Ali ste poleg prevoznih sredstev, navedenih v vprašanju 9, v preteklem tednu za potovanje uporabili še kakšno drugo prevozno sredstvo?



Slika 51: Uporaba drugih načinov potovanj poleg zabeleženih na izbrani dan

Iz podatkov na Sliki 51 je razvidno, da se 97 % vprašanih drugih načinov potovanj, poleg zabeleženih na izbrani delovni dan, v tednu pred anketiranjem ni posluževalo. To kaže na vsakodnevni ustaljeni potovalni vzorec.

Vprašanje 11: Kolikšna mora biti razdalja, da jo je, po vašem mnenju, še smiselno opraviti peš ali s kolesom?



Slika 52: Mnenja anketirancev o razdalji, ki jo je še smiselno opraviti peš ali s kolesom

Večina vprašanih je mnenja, da je razdalja, ki jo je še smiselno opraviti peš, največ 2 kilometra. V primeru navadnega kolesa je dobra polovica anketirancev mnenja, da je primerna razdalja za kolesarjenje manjša od 5-ih kilometrov, in 41,3 % anketirancev mnenja, da je primerna razdalja za uporabo navadnega kolesa od 5 do 10 kilometrov. Dobra polovica vprašanih bi električno kolo uporabljala za pot, dolgo do 10 kilometrov, slaba tretjina je mnenja, da je meja, do katere je še smiselno kolesariti z električnim kolesom, 5 kilometrov.

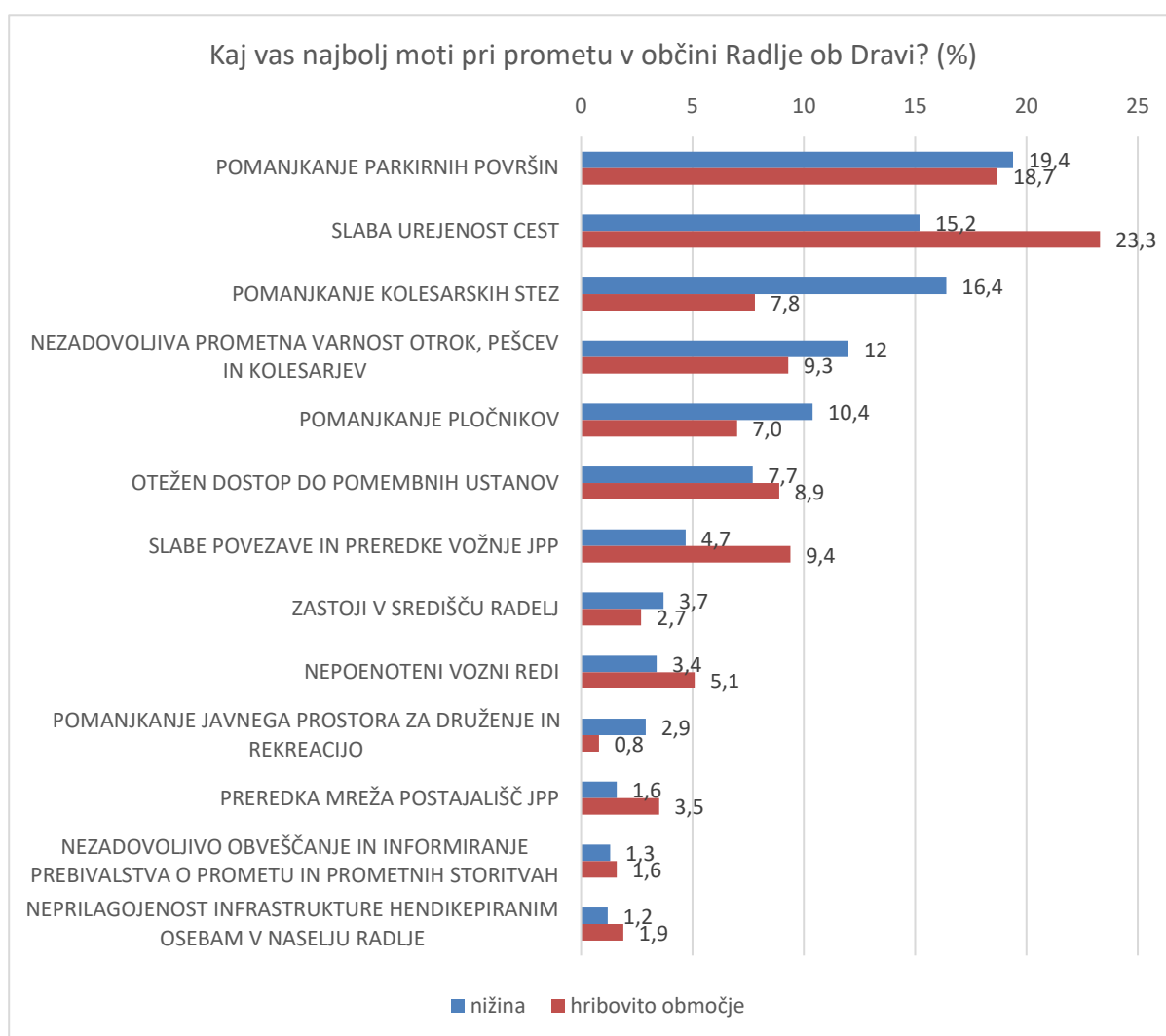
Glede na odgovore ocenjujemo, da so anketiranci razdalje, primerne za hojo in uporabo navadnega kolesa, precej realno ocenili, medtem ko smo v primeru električnega kolesa pričakovali, da bo večji delež anketirancev kot primerno razdaljo opredelil razdaljo od 11 do 20 kilometrov. Karakteristike električnega kolesa namreč omogočajo, da ob bistveno manjšem naporu prevozimo enako ali daljšo razdaljo, kot v primeru uporabe navadnega kolesa.

5. ANALIZA POTREB NA PODROČJU MOBILNOSTI V OBČINI RADLJE OB DRAVI

Potrebe na področju prometa in mobilnosti smo med občani Radelj ob Dravi preverjali v okviru petih vprašanj anketnega vprašalnika. Anketiranci so bili naprošeni, da izpostavijo najbolj moteče elemente na področju prometne ureditve v občini in da se opredelijo, v kolikšni meri podpirajo izbrane ukrepe ter kakšne so potrebe po vzpostavitvi posameznih novih storitev s področja prometa in mobilnosti v občini.

Na vprašanja od 12 do 15 so odgovarjali člani gospodinjstev, starejši od 18 let.

Vprašanje 12: Kaj vas najbolj moti pri prometu v Občini Radlje ob Dravi?



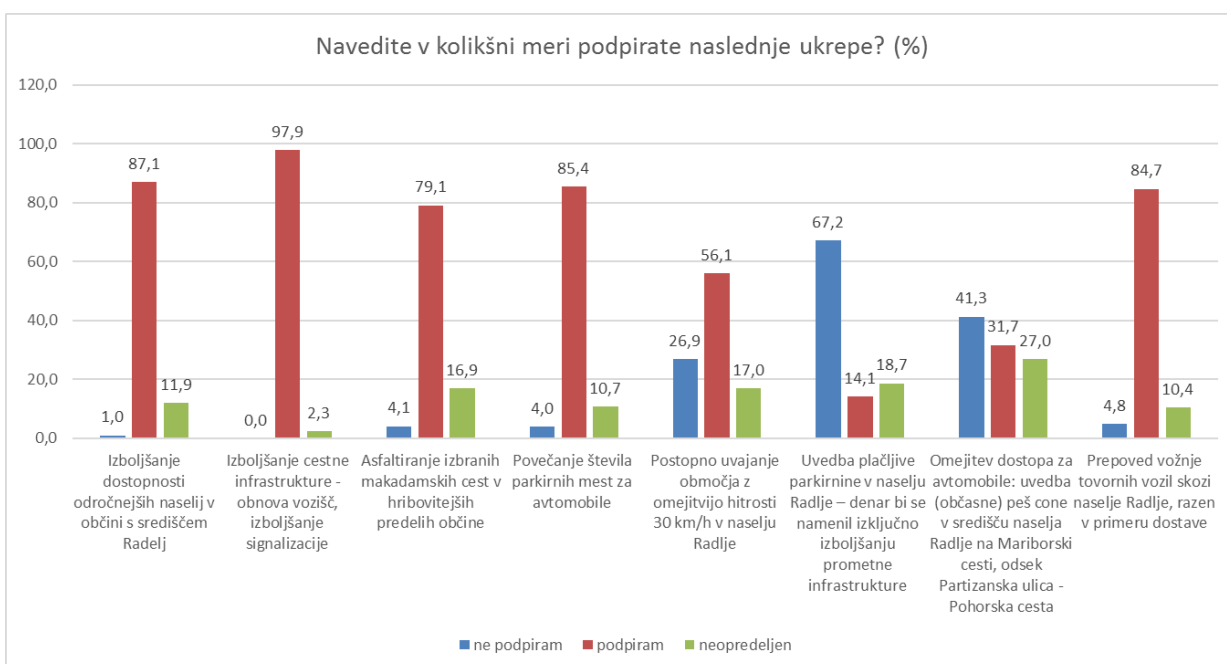
Slika 53: Moteči elementi na področju prometa v Občini Radlje ob Dravi

Sodelujoči v raziskavi kot najbolj moteča elementa na področju prometa v občini zaznavajo pomanjkanje parkirnih površin in slabo urejenost cest. Slednje v večjem deležu pesti prebivalce, ki živijo v hribovitih območjih občine. Elementi, ki še izstopajo kot moteči, so pomanjkanje kolesarskih stez in pločnikov, nezadovoljiva prometna varnost otrok, pešcev in kolesarjev, otežen dostop do pomembnih ustanov ter slabe povezave in preredke vožnje javnega potniškega prometa.

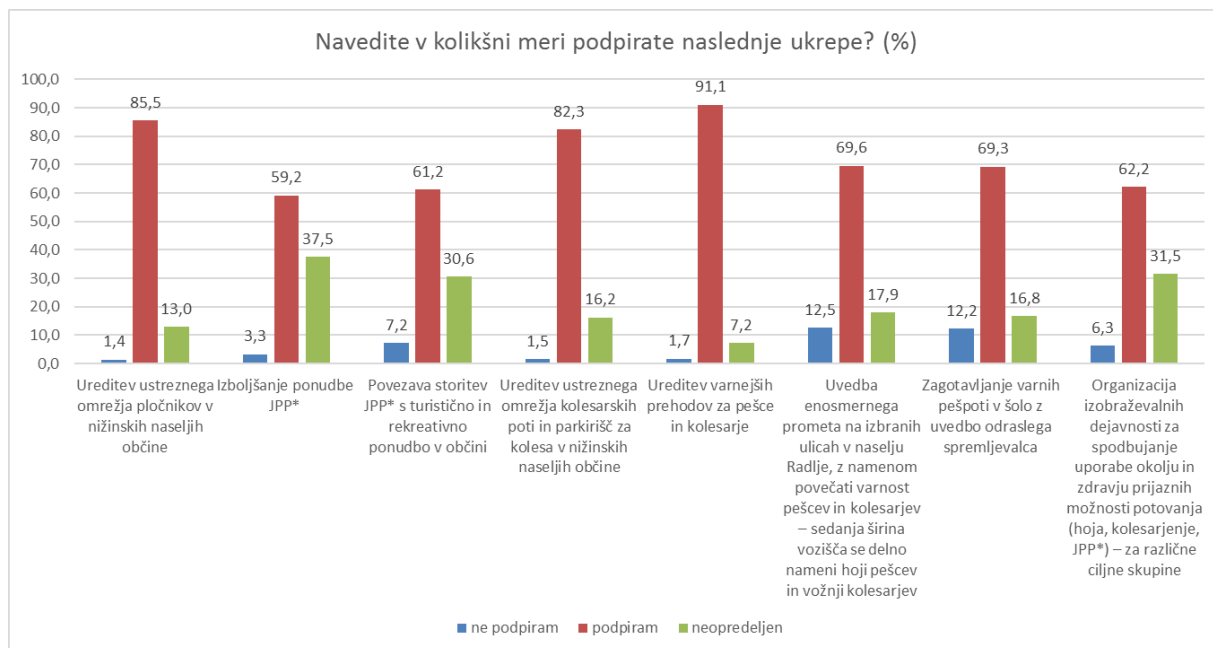
Na podlagi odgovorov tudi na tem mestu ugotavljamo, da zavzema osebni avtomobil med občani Radelj ob Dravi pomembno mesto, saj v okviru motečih elementov anketiranci dajejo prednost težavam, povezanim z avtomobilskim prevozom. Glede na to, da občani hribovitih naselij nimajo alternative, tistim, ki živijo v nižini, pa je medkrajevni javni potniški prevoz zaradi cenovne nekonkurenčnosti in nefleksibilnosti storitve slaba alternativa, odgovori ne presenečajo. Bi pa po drugi strani ravno zaradi omenjene izostale oziroma nekonkurenčne storitve javnih prevozov pričakovali, da bodo občani, podobno kot infrastrukturo za kolesarje, tudi sistem javnih prevozov izpostavili kot bolj moteč element. Razlog je najverjetneje moč iskati prav v navezanosti na osebni avtomobil, ta je pri nekaterih tako močna, da ne vidijo potrebe po izboljšanju storitev javnih prevozov.

Razmeroma visok odstotek odgovorov, ki opozarjajo na pomanjkanje kolesarskih stez, predvsem med občani, ki živijo v nižinskih naseljih, lahko razumemo kot željo po večji uporabi tega prevoznega sredstva v primeru, da bi infrastruktura nudila ustrezne pogoje za varno kolesarjenje.

Vprašanje 13: Prosimo, navedite, v kolikšni meri podpirate naslednje ukrepe?



Slika 54: Mnenja anketirancev o ukrepih na področju mobilnosti (a)



Slika 54: Mnenja anketirancev o ukrepih na področju mobilnosti (b)

Anketiranci so podprli vse obravnavane ukrepe, razen dveh, kar lahko razumemo kot željo ljudi po spremembah v prometni ureditvi. Brez podpore sta ostala ukrepa, ki se osredotočata na uvedbo plačljive parkirnine v naselju Radlje ob Dravi in na omejitev dostopa za avtomobile. Kljub nameri, da bi se denar iz zaračunavanja parkirnin namenil izključno za izboljšanje prometne infrastrukture, je ta ukrep zavrnilo 67,2 % sodelujočih občanov. Hkrati pa je ukrep, ki predvideva izboljšanje cestne infrastrukture – obnova vozišč, izboljšanje signalizacije, dosegel najvišjo, kar 97,9 % podporo. Gre za situacijo, v kateri anketiranci zelo podpirajo obnovo cestne infrastrukture, a hkrati zavračajo uvedbo parkirnin, ki bi posredno vplivale na njeno izboljšanje, kot tudi na izboljšanje infrastrukture pešcev in kolesarjev. Gre za tako imenovano individualno analizo koristi in stroškov v prometu (Uršič, 2012), ko ljudje zavračajo ukrepe, ki so povezani s povečanjem denarnih sredstev za (avtomobilski) prevoz, čeprav bi to dolgoročno prineslo nekatere pozitivne učinke ne samo na izboljšanje prometne infrastrukture, ampak tudi na izboljšanje kakovosti življenja.

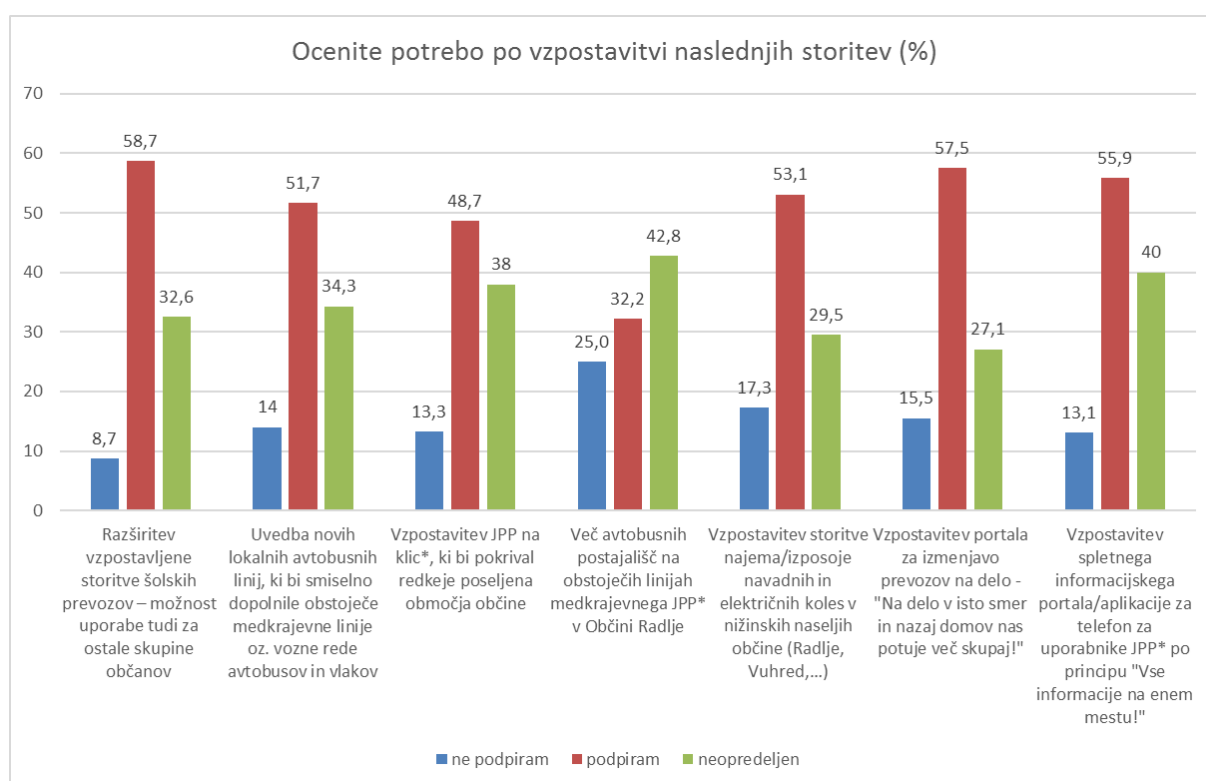
Nezanemarljiv delež sodelujočih občanov (26,9 %) prav tako ne podpira postopnega uvajanja območja z omejitvijo hitrosti 30 km/h v naselju Radlje ob Dravi, vendar pa v večini podpirajo uvedbo enosmernega prometa na izbranih ulicah v naselju Radlje ob Dravi. Oba ukrepa do določene mere omejujeta avtomobilski promet, vendar pa ljudi ne bremenita finančno.

Več kot 85 % podporo so občani, poleg že omenjenega izboljšanja cestne infrastrukture, izrazili še izboljšanju dostopnosti odročnejših naselij s središčem Radelj, povečanju števila parkirnih mest, ureditvi ustreznega omrežja pločnikov v nižini ter ureditvi varnejših prehodov za pešce in kolesarje. Nižinska naselja v Občini Radlje ob Dravi so zaradi ravnine in ne prevelikih razdalj med posameznimi naselji primerna za potovanje peš in s kolesom. To nakazujejo tudi odgovori na vprašanji 12 in 13, v katerih pomanjkanje infrastrukture za pešce in kolesarje sodelujoči

ocenjujejo kot enega izmed bolj motečih prometnih elementov in izkazujejo visoko podporo njeni ureditvi.

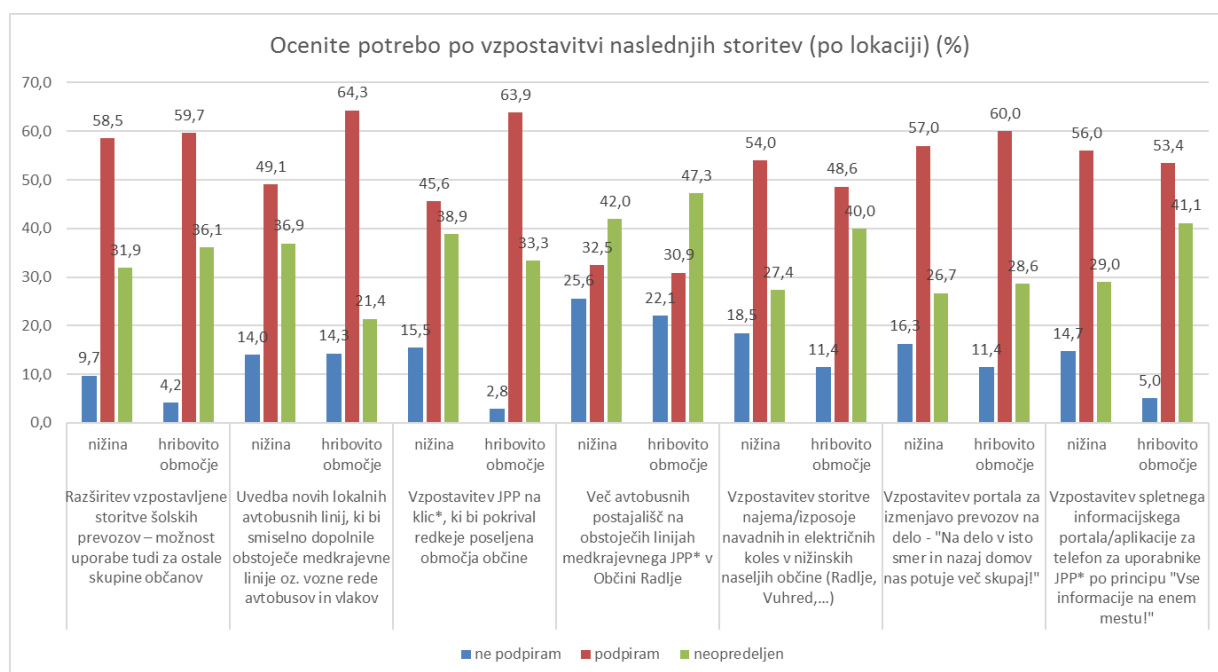
Ukrepa, ki se osredotočata na izboljšanje ponudbe javnih prevozov, sta v primerjavi z ostalimi v večini podprtimi ukrepi, dosegla nižji delež podpore. Občani so z večino podprli tudi ukrep, ki predvideva uvedbo odraslega spremljevalca na peš poti v šolo. Gre za ukrep, ki je pri nas dokaj nepoznan, v nekaterih evropskih državah pa ga v zadnjih letih pogosto uvajajo, z razlogom, da zmanjšajo prevažanje otrok v šolo z avtomobili in s tem pripomorejo k zmanjšanju prometa v okolici šol, hkrati pa s hojo poskrbijo za ugoden vpliv na zdravje otrok.

Vprašanje 14: Prosimo, ocenite, kakšna je po vašem mnenju POTREBA po vzpostavitvi naslednjih storitev v občini Radlje ob Dravi?



Slika 55: Mnenje anketirancev o potrebah po vzpostavitvi predlaganih storitev na področju mobilnosti. Iz odgovorov je razvidna razmeroma visoka podpora pri vseh navedenih storitvah, razen eni, ki predvideva vzpostavitev več avtobusnih postajališč na obstoječih linijah medkrajevnega javnega potniškega prometa v Občini Radlje ob Dravi. Nižjo podporo tej storitvi so sodelujoči najverjetneje dodelili iz razloga, ker javni potniški promet uporabljajo redko oziroma za potovanje po občini sploh ne in tako ne vidijo potrebe oziroma so neopredeljeni glede potrebe po dodatnih avtobusnih postajališčih. Hkrati so podprli potrebo po uvedbi novih lokalnih avtobusnih linij, kot tudi potrebo po razširitvi storitve šolskih prevozov. Razlog je v prvi vrsti moč iskati v nezadostni integraciji sistema medkrajevnih prevozov, ki za potovanje po občini in tudi izven nje ne ponuja cene voznice, ampak je potrebno za vsako pot, ki ne poteka v

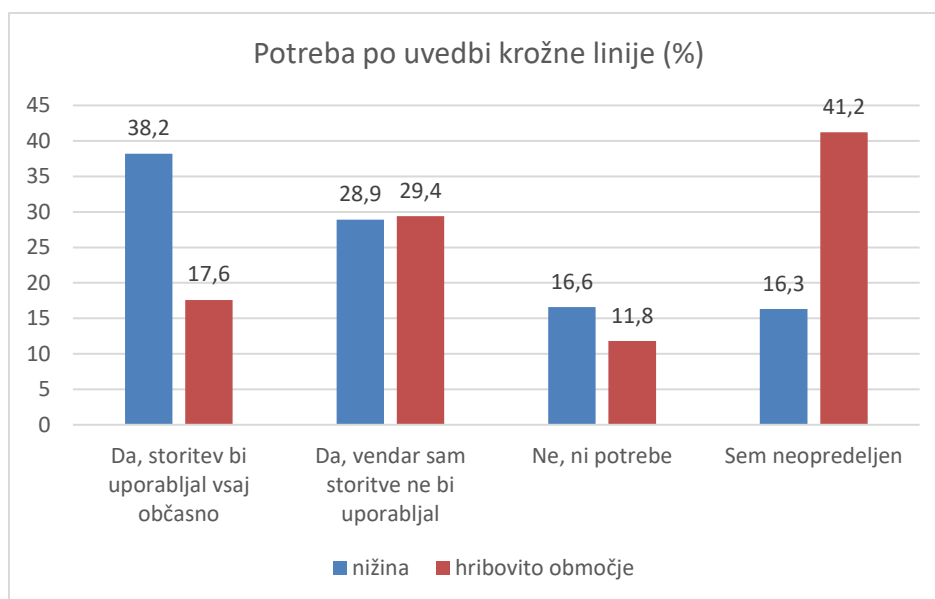
okviru ene relacije, kupiti novo vozovnico, kar povečuje stroške. Drugi razlog je najverjetneje slaba informiranost občanov o možnostih potovanja z medkrajevnim javnim potniškim prevozom. Z voznimi redi niso opremljena vsa avtobusna postajališča, na spletnih straneh prevoznikov pa tudi ni sistematično urejenih podatkov, ki bi omogočali enostavno in hitro informiranje uporabnikov o relacijah in postajnih časih za vsako izmed avtobusnih postajališč. Na to kaže tudi visoka podpora potrebi po vzpostavitvi spletnega informacijskega portala za uporabnike javnega potniškega prometa. Iz Slike 55 je tudi razvidno, da je pri večini obravnavanih storitev več kot 30 % anketirancev neopredeljenih glede potrebe po vzpostavitvi le-teh.



Slika 56: Mnenja anketirancev o potrebah po vzpostavitvi predlaganih storitev na področju mobilnosti glede na lokacijo bivanja

Nekoliko odločnejši pri izražanju mnenja glede potreb po vzpostavitvi predlaganih storitev so občani nižinskih naselij, ki so manj pogosto kot v višjih predelih živeči občani izbrali možnost neopredeljen. Prvi so tudi pogosteje storitve označili kot nepotrebne. Podpora predlaganim storitvam je glede na lokacijo bivanja v večini podobna, izstopata predloga po uvedbi novih lokalnih avtobusnih linij in vzpostavitvi javnega potniškega prometa na klic, ki so jima bolj naklonjeni prebivalci višje ležečih naselij. Rezultat ne preseneča, saj so krajani višje ležečih naselij z izjemo Sv. Antona na Pohorju popolnoma odvisni od osebnega avtomobila.

Vprašanje 15.1: Ali menite, da obstaja potreba po uvedbi redne krožne linije JPP, ki bi obsegala nižinska naselja: Vas, Spodnja Vižinga, Radlje ob Dravi, Zgornja Vižinga, Dobrava in Vuhred?

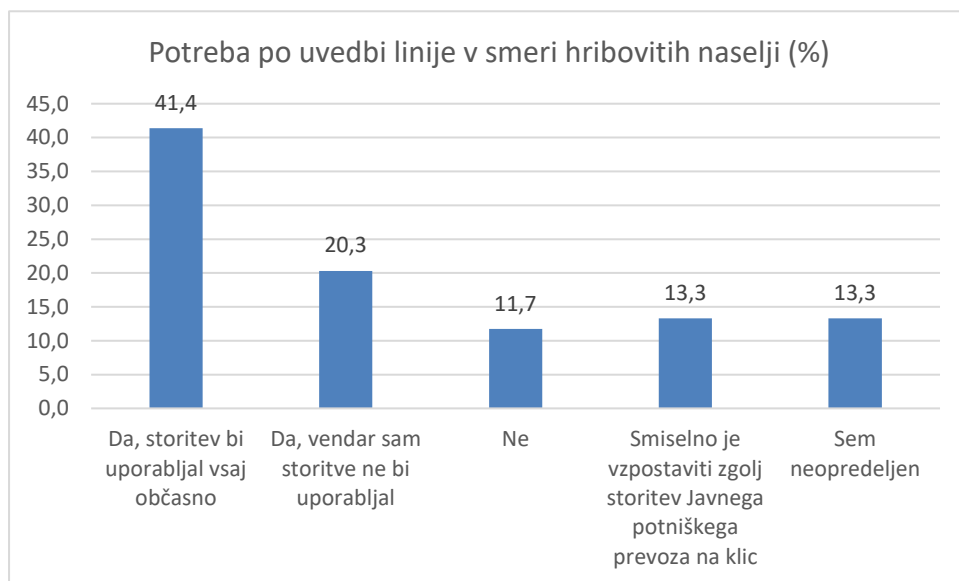


Slika 57: Mnenje anketirancev o potrebi po uvedbi krožne linije glede na lokacijo bivanja

V skupnem podpira uvedbo lokalne avtobusne krožne linije 67,1 % anketirancev (starejših od 18 let), tretjina teh bi novo storitev občasno tudi uporabljala, med njimi pričakovano prevladujejo v nižini živeči prebivalci občine, medtem ko so anketiranci, ki živijo v višjih predelih občine, do vzpostavitve nove storitve v večini neopredeljeni.

Vprašanje 15.2: Ali menite, da obstaja potreba po vzpostavitvi redne linije JPP v smeri hribovitega naselja v katerem živite?

Na vprašanje so odgovarjali občani, ki živijo v enem od hribovitih in redkeje poseljenih naselji občine.



Slika 58: Mnenje anketirancev o potrebi po uvedbi linije v smeri hribovitih naselji

Medtem, ko je potrebo po uvedbi nižinske krožne linije izrazilo 47 % vprašanih, ki živijo v hribovitih naseljih, je 61,7 % teh mnenja, da obstaja v smeri njihovega naselja potreba po vzpostavitvi redne linije javnega potniškega prometa, 13,3 % pa mnenja, da je v smeri njihovega naselja smiselno vzpostaviti zgolj javni potniški promet na klic.

Glede na nizko gostoto poseljenosti hribovitih predelov ocenjujemo, da je v višje ležeča naselja smiselno vzpostaviti zgolj Prevoz na poziv. V praksi to pomeni, da se enako, kot v primeru rednih linij, opredelijo postajališča in vozni redi, vendar pa mora posameznik potrebo po prevozu najaviti.

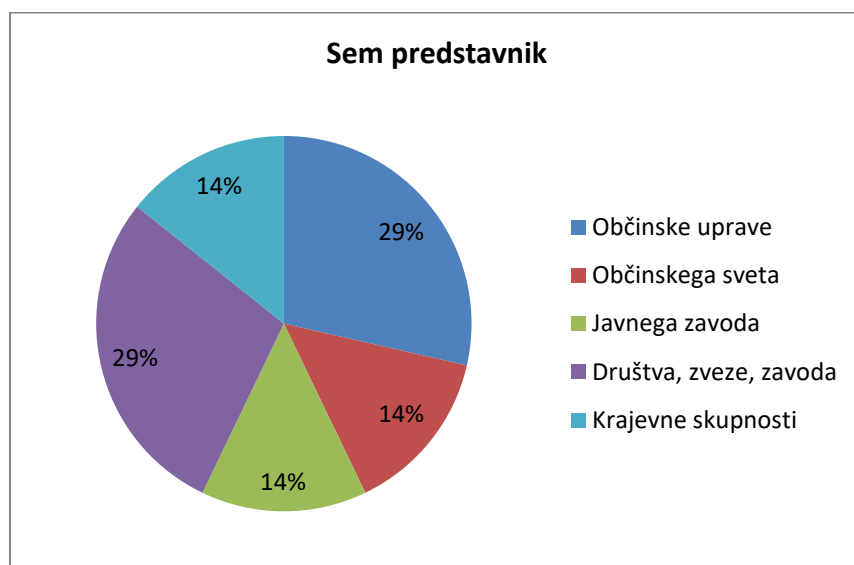
6. SODELOVANJE S KLJUČNIMI DELEŽNIKI

V maju 2017 je bilo v prostorih Mladinskega kulturnega centra Radlje ob Dravi organizirano srečanje ključnih deležnikov v Občini Radlje ob Dravi z namenom pridobitve mnenj in stališč o trenutni prometni ureditvi v občini, aktualnih težavah, možnih rešitvah in stopnji podpore izbranim ukrepom. V okviru srečanja so tako prisotni, ki so se odzvali vabilu k sodelovanju, izpolnili pripravljen "Vprašalnik za ključne deležnike". V nadaljevanju predstavljamo rezultate opravljenega anketiranja.

Srečanja ključnih deležnikov se je udeležilo devet občanov, ki so po uvodni predstavitvi, v okviru vodene aktivnosti, izpolnili Vprašalnik za ključne deležnike – Izzivi na področju prometa in mobilnosti v Občini Radlje ob Dravi.

6.1. Splošni podatki

V okviru splošnega vprašanja so se sodelujoči opredelili z vidika pripadnosti posamezni organizacijski strukturi.



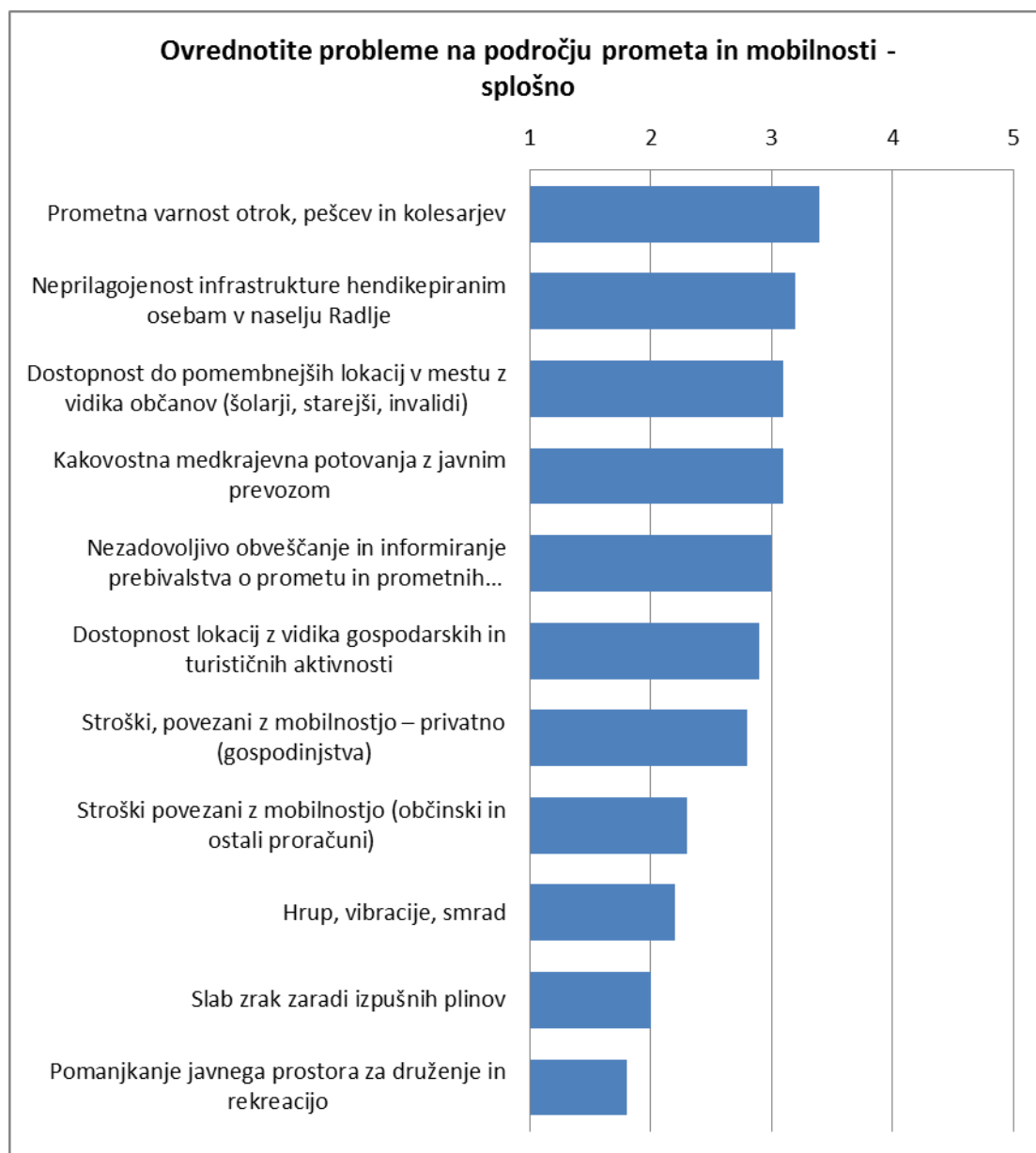
Slika 59: Pripadnost posamezni organizacijski strukturi

Srečanja sta se udeležila dva predstavnika občinske uprave, dva predstavnika društev, zvez ali zavodov in po en predstavnik občinskega sveta, javnega zavoda in krajevne skupnosti. Dva sodelujoča na splošno vprašanje nista odgovorila.

6.2. Strokovna vprašanja (celotno območje občine)

V okviru poglavja, namenjenega strokovnim vprašanjem, so sodelujoči vrednotili pomanjkljivosti posameznih področij prometa ter se opredelili do tega, v kolikšni meri podpirajo izbrane ukrepe.

Vprašanje 2: Ovrednotite probleme na področju prometa in mobilnosti v Občini Radlje ob Dravi – splošno (ovrednotite s številko od 1 do 5; 1 – sploh ni problem, 5 – zelo velik problem)



Slika 60: Splošni problemi na področju prometa in mobilnosti v Občini Radlje ob Dravi

Sodelujoči so kot najbolj problematično področje ocenili področje prometne varnosti otrok, pešcev in kolesarjev. Med bolj izpostavljenimi problemi so še neprilagojenost infrastrukture hendikepiranim osebam v naselju Radlje ob Dravi, dostopnost do pomembnejših lokacij v mestu in medkrajevna potovanja z javnim prevozom. Sodelujoči menijo, da je v Radljah ob Dravi na voljo dovolj javnega prostora za druženje in rekreacijo. Prav tako so mnenja, da zrak ni pretirano onesnažen z izpušnimi plini in, da hrupa, vibracij in smradu iz prometa ni toliko, da bi bili moteči. Sodelujoči prav tako ocenjujejo, da stroški, povezani z mobilnostjo tako na strani gospodinjstva, kot na strani občine niso tako visoki, da bi predstavljali problem.

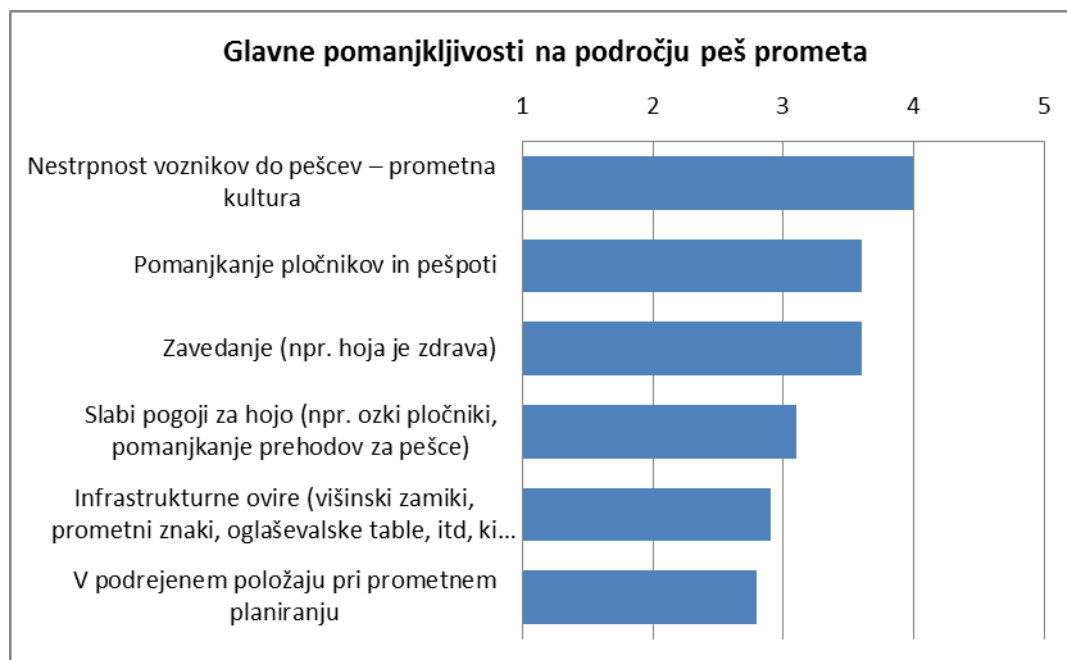
Vprašanje 3: Ovrednotite pomanjkljivosti prometnega načrtovanja v občini (ovrednotite s številko od 1 do 5; 1 – sploh ni problem, 5 – zelo velik problem)



Slika 61: Glavne pomanjkljivosti v Občini Radlje ob Dravi na področju prometnega načrtovanja

Iz Slike 61 so za posamezno obravnavano področje razvidne povprečne ocene sodelujočih. Najvišje na lestvici se je uvrstilo področje usposobljenosti kadrov, ustrezna orodja in znanja. To področje je bilo s strani ključnih deležnikov prepoznano kot nekoliko problematično. Kot manjšo pomanjkljivost ocenjujejo sodelujoči tudi način dela, ki temelji na infrastrukturnem reševanju problemov. Ostalih obravnavanih področij ključni deležniki ne prepoznavajo kot problem.

Vprašanje 4: Ovrednotite pomanjkljivosti na področju peš prometa v občini (ovrednotite s številko od 1 do 5; 1 – sploh ni problem, 5 – zelo velik problem)



Slika 62: Glavne pomanjkljivosti v Občini Radlje ob Dravi na področju peš prometa

Kot velik problem na področju peš prometa sodelujoči ocenjujejo nestrpnost voznikov do pešcev in menijo, da prometna kultura voznikov ne dosega zadovoljive ravni. Sodelujoči so mnenja, da je v občini premalo pločnikov in pešpoti in, da med ljudmi pomen in prednosti hoje niso dovolj prepoznane oz. se jih ljudje premalo zavedajo. Ključni deležniki so tudi mnenja, da trenutno v občini ni ustreznih pogojev za hojo. Hkrati so sodelujoči mnenja, da področje peš prometa v okviru prometnega planiranja ni zapostavljeno. To lahko pripišemo dejstvu, da je občina v preteklih letih začela načrtovanju pločnikov in pešpoti namenjati večjo pozornost.

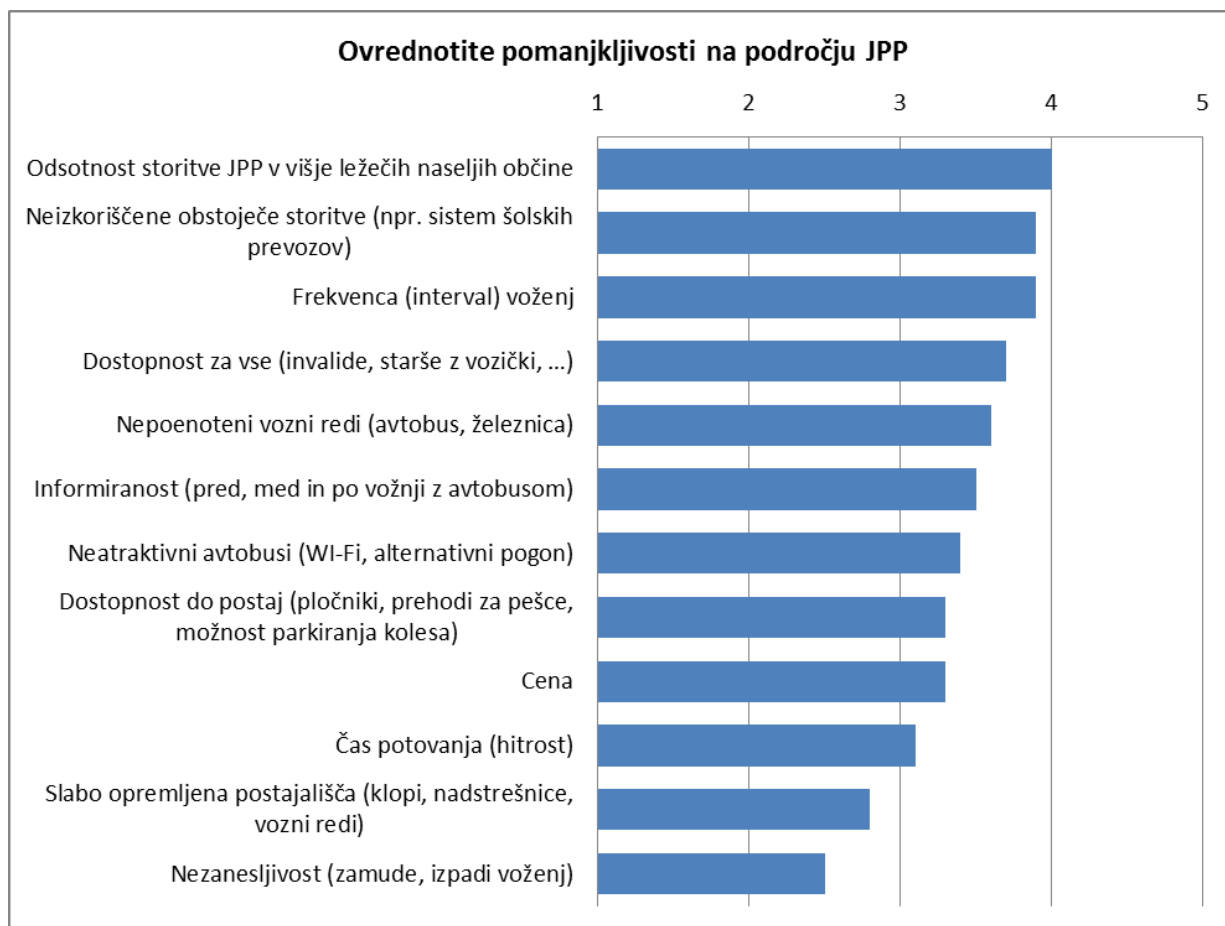
Vprašanje 5: Ovrednotite pomanjkljivosti na področju kolesarskega prometa v občini (ovrednotite s številko od 1 do 5; 1 – sploh ni problem, 5 – zelo velik problem)



Slika 63: Glavne pomanjkljivosti v Občini Radlje ob Dravi na področju kolesarskega prometa

Tudi na področju kolesarskega prometa so sodelujoči ključni deležniki mnenja, da predstavlja velik problem nestrpnost voznikov do kolesarjev. Kot večje pomanjkljivosti so bile prepoznane nedokončane kolesarske povezave in pomanjkanje stojal za kolesa oz. kolesarnic. Tudi na področju kolesarskega prometa so ključni deležniki mnenja, da v občini trenutno ni vzpostavljenih ustreznih pogojev za varno kolesarjenje.

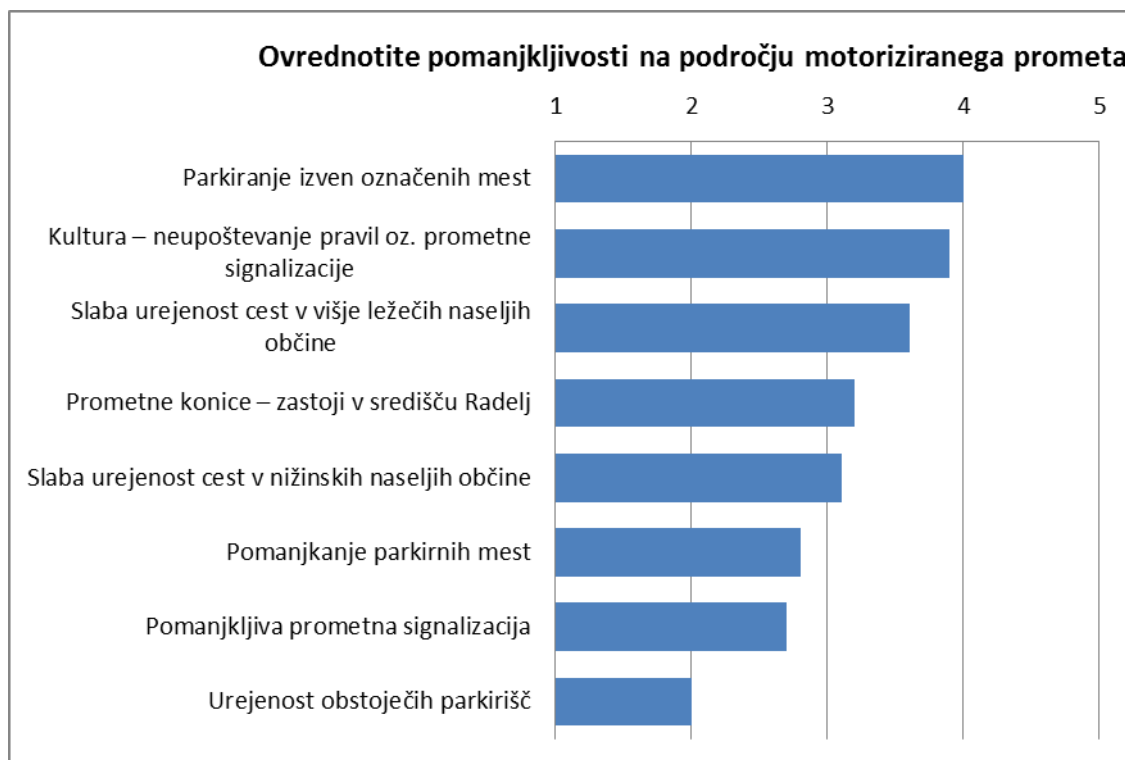
Vprašanje 6: Ovrednotite pomanjkljivosti na področju javnega potniškega prometa
(ovrednotite s številko od 1 do 5; 1 – sploh ni problem, 5 – zelo velik problem)



Slika 64: Glavne pomanjkljivosti v Občini Radlje ob Dravi na področju javnega potniškega prometa

Sodelujoči so na področju javnega potniškega prometa prepoznali veliko pomanjkljivosti. Kot najbolj pereče so prepoznali naslednje: odsotnost storitve JPP v višje ležečih naseljih občine, neizkoriščene obstoječe storitve (npr. sistem šolskih prevozov), prenizke frekvence voženj, dostopnost za vse (invalidne, starše z vozički, ...) in nepoenotene vozne rede ponudnikov javnih prevozov. Sodelujoči so prav tako mnenja, da je sistem informiranja ljudi o možnostih potovanja z javnim prevozom pomanjkljiv in, da bi morali biti avtobusi bolj atraktivni. Kot problematično so z vidika prisotnosti pločnikov, prehodov za pešce in možnosti parkiranja koles ovrednotili tudi dostopnost do avtobusnih postaj. Opremljenost postajališč se večini sodelujočih zdi ustrezna, prav tako ocenjujejo, da so avtobusi zanesljivi z vidika točnih prihodov na postajališča.

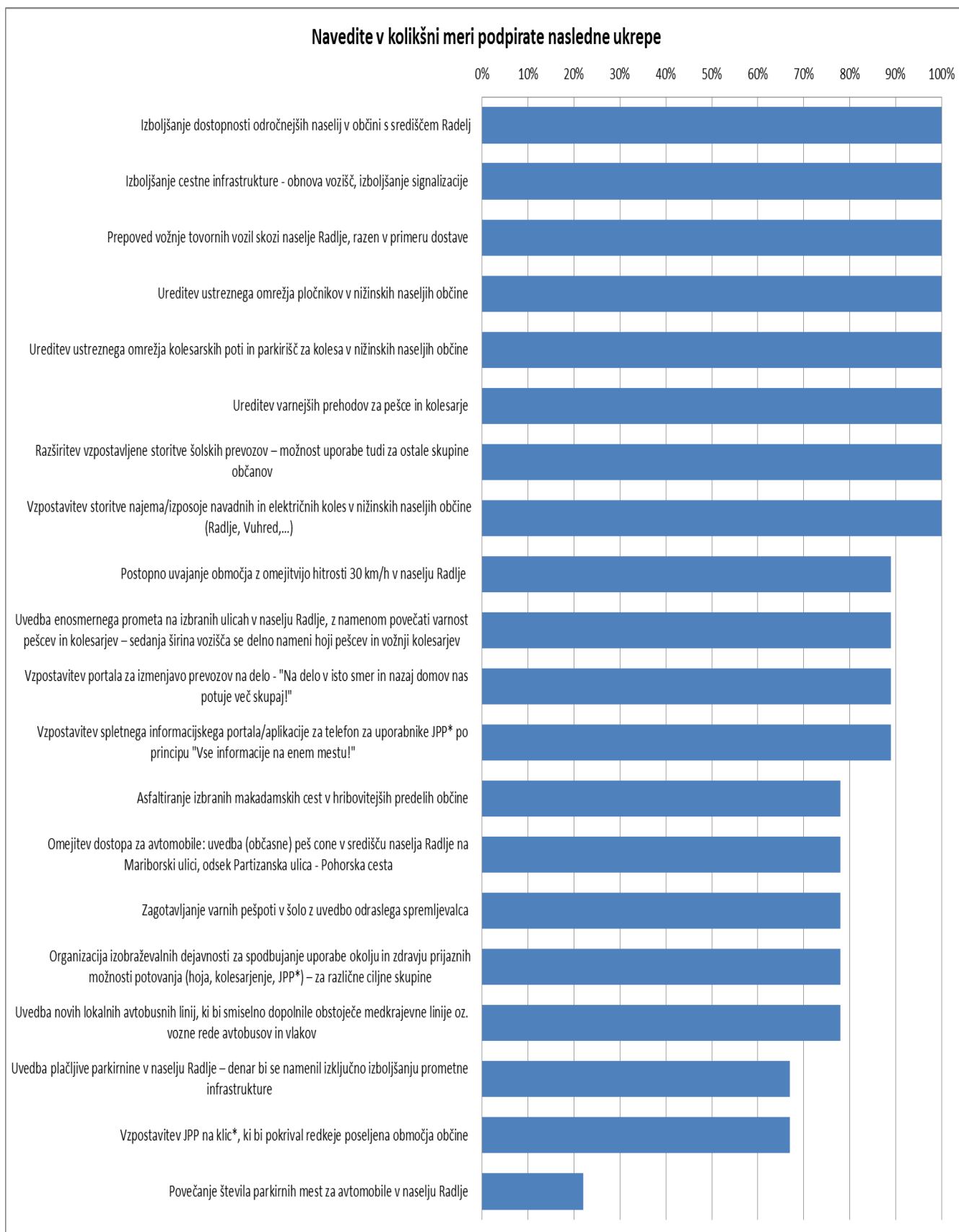
Vprašanje 7: Ovrednotite pomanjkljivosti na področju motoriziranega prometa (ovrednotite s številko od 1 do 5; 1 – sploh ni problem, 5 – zelo velik problem)



Slika 65: Glavne pomanjkljivosti v Občini Radlje ob Dravi na področju motoriziranega prometa

Na področju motoriziranega prometa ocenjujejo sodelujoči kot največjo težavo med obravnavanimi parkiranje izven označenih mest. Visoko na lestvici se je znašla tudi kultura voznikov, ki jo zaznamuje neupoštevanje pravil oz. prometne signalizacije. Kot problematično ocenjujejo sodelujoči tudi področje urejenost cest v višje ležečih naseljih občine, prav tako menijo, da so problem zastoji v središču Radelj. Sodelujoči ocenjujejo, da je v naselju Radlje ob Dravi zadovoljivo število parkirnih mest in da so ta ustrezno urejena.

Vprašanje 8: Navedite v kolikšni meri podpirate naslednje ukrepe? (ovrednotite s številko od 1 do 5; 1 - sploh ne podpiram, 2 - ne podpiram, 3 - niti ne podpiram, niti podpiram, 4 – podpiram, 5 - popolnoma podpiram)



Slika 66: Podpora izbranim ukrepom

Iz Slike 66 je moč razbrati, da so sodelujoči 40 % vseh obravnavanih ukrepov podprli 100 %. Ti ukrepi vključujejo izboljšanje dostopnosti odročnejših naselij v občini s središčem Radelj, izboljšanje cestne infrastrukture, prepoved vožnje tovornih vozil skozi naselje Radlje (razen v primeru dostave), ureditev ustreznega omrežja peš in kolesarskih poti in vzpostavitev sistema izposoje koles, ureditev varnejših prehodov za pešce in uporabo sistema šolskih prevozov tudi drugim občanom. 89 % podpore so bili deležni ukrepi, ki vključujejo postopno uvajanje "cone 30" in enosmernega prometa na izbranih ulicah v naselju Radlje ob Dravi in ukrepe s področja informiranja in spodbujanja k uporabi bolj trajnostnih oblik potovanja. Večina vprašanih se tudi strinja in podpira omejitve dostopa za avtomobile v središču Radelj, na Mariborski ulici (78 %), uvedbo novih lokalnih avtobusnih linij, ki bi dopolnile obstoječo ponudbo JPP (78 %), vzpostavitev "pešibusa", uvedbo plačljive parkirnine v naselju Radlje (68 %), vzpostavitev JPP na klic (68 %). Edini ukrep, ki ga sodelujoči ključni deležniki niso podprli oz. so ostali v večini neopredeljeni je ukrep, ki predvideva povečanje števila parkirnih mest v naselju Radlje ob Dravi.

V okviru vprašalnika so bili sodelujoči nagovorjeni, da podajo pobude, ki bi jih po njihovem mnenju na področju trajnostne mobilnosti hitro in z majhnimi sredstvi realizirali in bi izboljšale kvaliteto ter zadovoljstvo vseh občank in občanov.

Pobude sodelujočih ključnih deležnikov so naslednje:

1. Prečkanje obvoznice na križišču pri Hoferju in na križišču s Pohorsko ulico je za pešce, kolesarje, otroke z Dobrave (pešpot v šolo) zelo nevarno. Potrebno ustrezno urediti!
2. Uvede se naj plačljivo parkiranje pred stavbo občine.
3. Ureditev glavnega avtobusnega parkirišča izven centra Radelj.
4. Bolj kvalitetna izdelava ulic (asfaltiranje).
5. Nameniti pozornost ozaveščenosti posameznika.
6. Urediti delno pokrito kolesarnico.
7. Uvedba storitve izposoje koles (brezplačno).

6.3. Strokovna vprašanja (vidik ožjega območja)

V drugem delu vprašalnika smo sodelujoče prosili, da se opredelijo do ureditve prometa na ožjem območju občine, v posamezni krajevni skupnosti. Pridobili smo stališča osmih sodelujočih, vsi so se opredelili do prometa in mobilnosti v krajevni skupnosti Radlje ob Dravi. Njihovi odgovori so predstavljeni v nadaljevanju.

67 % vprašanih ocenjuje, da je stanje prometa v Krajevni skupnosti Radlje ob Dravi zadovoljivo, 33 % jih stanje ocenjuje kot težavno.

V okviru vprašalnika so bili sodelujoči naprošeni, da izpostavijo tri glavne oz. najbolj pereče težave na področju prometa in mobilnosti v obravnavani krajevni skupnosti in, da predlagajo

tri najbolj nujne ukrepe, ki bi jih na področju prometa in mobilnosti bilo potrebno izvesti v obravnavani krajevni skupnosti. Zbrana mnenja so predstavljena v nadaljevanju.

Najbolj pereče težave na področju prometa in mobilnosti v krajevni skupnosti Radlje ob Dravi, ki so jih izpostavili sodelujoči:

- Izredno gost promet v naselju Dobrava.
- Prečkanje pešcev in kolesarjev obvoznice na križišču s Pohorsko ulico.
- Ozke in enosmerne ulice brez izvoza.
- Nepotrebne ovire (ležeči policaj).
- Slaba izvedba cest.
- Slabo vzdrževane ceste.
- Pomanjkanje parkirnih mest za avtomobile in kolesa.
- Premalo pločnikov.
- Premalo kolesarskih stez.
- Neurejeno parkiranje.
- Neupoštevanje hitrosti voznikov.
- Prevelika hitrost skozi naselje.
- Dostop do OŠ, glasbene šole (parkirišča).
- Dostop do obvoznice med križiščem Hofer in stadionom – potreben še en dostop.
- Ni krajevnih kolesarskih poti ali pločnikov.

Ukrepi, ki bi jih na področju prometa in mobilnosti v naselju Radlje ob Dravi bilo potrebno izvesti prioritarno.

- Motoriziran promet v naselju Dobrava dovoljen samo za stanovalce in kmete .
- Omejitev/ovire (ovinek pri Okrogelniku na Dobravi).
- Pločnik po Pohorski od začetka pri obvoznici.
- Parkirišča pred UE – pri Timi se naj zmanjša št. parkirišč, v zameno se naj poiščejo in uredijo dodatna izven starega centra.
- Odstraniti ograje in zelene meje, ki ovirajo pogled na izvoz na glavno prometno cesto.
- Pravilna in logična postavitve prometnih znakov.
- Dodatni parkirni prostori za avtomobile in kolesa.
- Omejitev hitrosti skozi center.
- Ureditev pločnikov.
- Ureditev kolesarskih stez.
- Ureditev plačljivega parkiranja.
- Hitrost omejiti na 30 km/h.
- Osveščanje voznikov/ostalih udeležencev v prometu.
- Omejitev hitrosti (zdaj je 90 km/h) na regionalni cesti v območju Zg. Vižinge.
- Postavitve grbin (ležečih policajev) na cesti.

7. OBLIKOVANJE SCENARIJEV

S pomočjo scenarijev bolje razumemo možne učinke različnih ukrepov strategije. Prikažejo nam različna prihodna stanja in omogočajo vpogled v učinke trendov, ukrepov v izvajanju in ukrepov v načrtovanju. Ob upoštevanju različnih okoliščin, ki lahko vplivajo na prihodnja stanja so bili oblikovani naslednji trije scenariji:

1. **“Po starem”;** a s **sodobnejšimi pristopi** (pri načrtovanju ostaja dominanten motoriziran promet, vzdržujejo se obstoječe linije JPP, načrtujejo se pešcem in kolesarjem prijaznejša križišča, vendar v ospredju načrtovanja ostaja avtomobil).
2. **Enakovredne možnosti/možnost izbire** (aktivno spodbujanje alternativ osebnemu avtomobilu na način, da postanejo konkurenčne avtomobilu, investiranje v kolesarske povezave, pešpoti in JPP, v mestnem jedru postopoma zmanjševati kapacitete za motorni promet, uvajajo se “cone 30” in na izbranih ulicah enosmerni promet, vzpostavi se plačljivo parkiranje).
3. **Mesto “brez avtomobila”** (uvajajo se prepovedi za dostop z osebnimi vozili, mestno središče se zapre za motorni promet, intenzivno se investira v JPP, kolesarske povezave in pešpoti, širijo se območja za pešce).

Izbrana je bila srednja pot, kar pomeni, da bo občina v prihodnje pri razvoju prometa in uvajanju sprememb izhajala iz enakovrednih možnosti; z ustrezno izgradnjo kolesarske infrastrukture, pločnikov, razširitvijo storitev in ponudbe JPP, omejevanjem motoriziranega prometa v smislu uvajanja “cone 30”, enosmernega prometa in upravljanja mirujočega prometa bo občanom in obiskovalcem omogočila možnost enakovredne izbire načinov potovanja.

2 DEL DOKUMENTA

8. AKCIJSKI NAČRT CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE RADLJE OB DRAVI

V okviru opravljene analize stanja, predstavljene v 1. delu dokumenta, so bili prepoznani izzivi in priložnosti Občine Radlje ob Dravi na področju prometa in mobilnosti. Ti so predstavljali osnovo za pripravo Akcijskega načrta CPS.

Akcijski načrt, s katerim bo Celostna prometna strategija Občine Radlje ob Dravi dosegla svojo operativnost, vsebuje podroben seznam ukrepov za naslednjih 5 let, časovni razpored let, odgovorne osebe in možne vire financiranja. Predstavlja osnovo za uresničevanje CPS.

8.1. Prepoznani izzivi in priložnosti Občine Radlje ob Dravi na področju prometa in mobilnosti

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 prekinitve 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 hribovitega 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 osebni 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 najpogosteje 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) najpogosteje poslužujejo v rekreativne namene, za opravljanje nakupov in osebnih opravkov pa najpogosteje 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 enosmernega 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 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.

8.2. 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.

8.3. 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.

8.4. 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**

8.4.1. STRATEŠKI STEBER 1: 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 »trdih« 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 najpogosteje 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 ozavestili 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 najpogosteje 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 udejanjanje sprememb predstavljajo otroci, ki lahko s svojim ravnanjem vplivajo tudi na svoje starše.

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 inštitucijami
- Aktivno vključevanje v projekte trajnostne mobilnosti na nivoju države in EU
- Kontinuirano izvajanje aktivnosti s področja upravljanja z mobilnostjo

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 prenavo 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 ozaveščevalno 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 ozaveščevalnih 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 glavno vseh potovanj otrok in tako v veliki meri vpliva na izoblikovanje potovalnih navad ljudi. Otroci, ki pogosteje pešačijo 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 trajosten 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.

AKCIJSKI NAČRT 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	majhna	ORD	do 1.000 EUR	kontinuirano	

Celostna prometna strategija Občine Radlje ob Dravi

seminarjih, delavnicah, ...)					
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 informativne zloženke za pešce in kolesarje	majhna	ORD, ZI	do 2.000 €	2018	
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 Radlje 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 Radlje ob Dravi

OŠ – osnovna šola

SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

ZI – zunanji izvajalec

8.4.2. STRATEŠKI STEBER 2: CELOVITA PODPORA HOJI

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

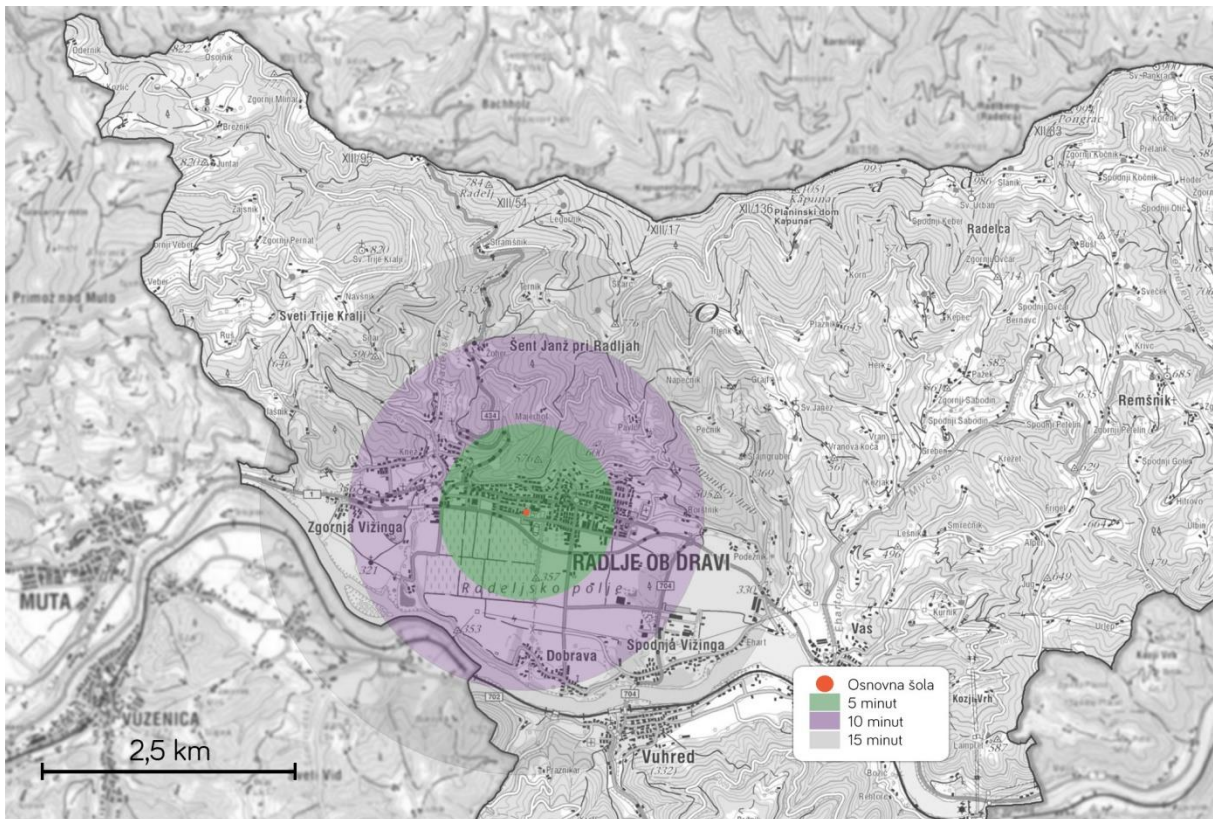
Majhnost urbanega središča Občine Radlje ob Dravi, kjer je skoncentrirana tudi večina pomembnejših storitev in dejavnosti, prebivalcem omogoča, da večino opravkov opravijo peš. Dobri geografski pogoji in primerne razdalje za potovanje peš ali s kolesom omogočajo tudi hitro dosegljivost ostalih nižinskih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

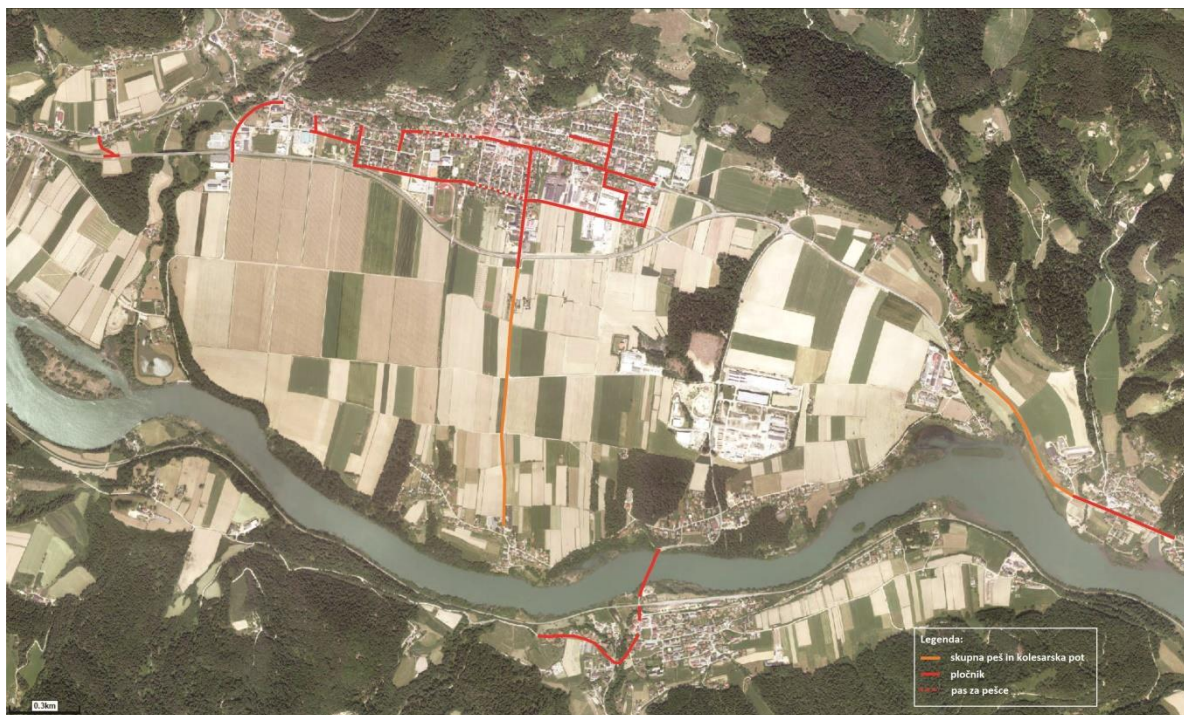
Rezultati opravljene Raziskave o potovalnih navadah in potrebah občanov na področju prometa in mobilnosti so pokazali, da je potovanje občanov na kratke razdalje podrejeno osebnemu avtomobilu.

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



Kartografska podlaga: DTK

Slika 67: Dostopnost nižinskega območja občine iz središča občine peš



Kartografska podlaga: ortofoto posnetek (Vir: Atlas okolja)

Slika 68: Obstoječa infrastruktura pločnikov in pešpoti v Občini Radlje ob Dravi

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

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.

Načrtovano omrežje pešpoti (navezujoč se na kolesarske poti), je razviden iz Slike 69 in obsega:

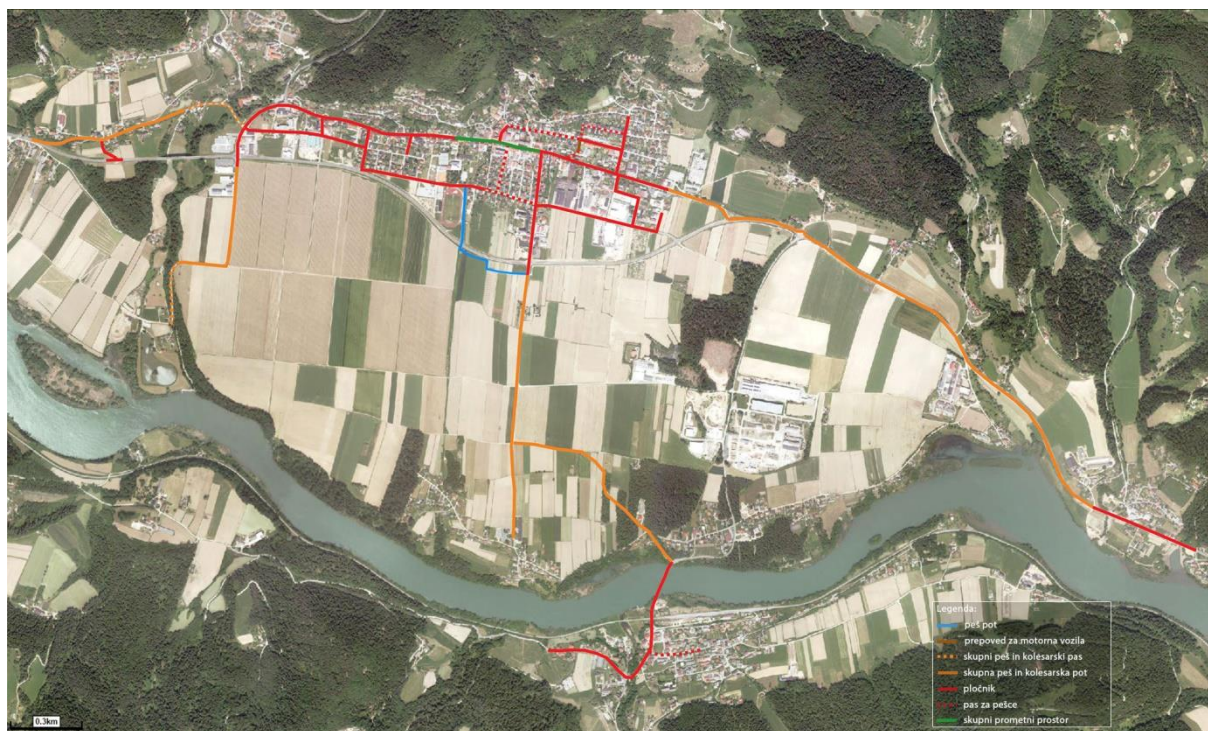
- **vzpostavitev omrežja pločnikov v naselju Radlje ob Dravi, ki vključuje dograditev ali razširitev pločnikov na odsekih prometnejših cest oz. ulic, kjer ti manjkajo in vzpostavitev pasov za pešce na nekaterih povezovalnih manj prometnih ulicah,**
- vzpostavitev skupnega prometnega prostora (ang. shared 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 akcijski načrt (v nadaljevanju) in so naslednji (razvidno iz Slike 69):

- 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,
- vzpostavitev pasu za pešce na delu Partizanske in Vorančeve ulice,
- vzpostavitev pasu za pešce v Vuhredu,
- vzpostavitev pešpoti iz smeri naselja Dobrava preko aquadukta do Maistrove ulice,
- postopna vzpostavitev skupnih peš in kolesarskih poti iz mestnega naselja do nižinskih naselji Vas, Vuhred, Zgornja Vižinga in rekreacijskega območja Reš,
- vzpostavitev pločnika v Zgornji Vižingi.

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 69: 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.

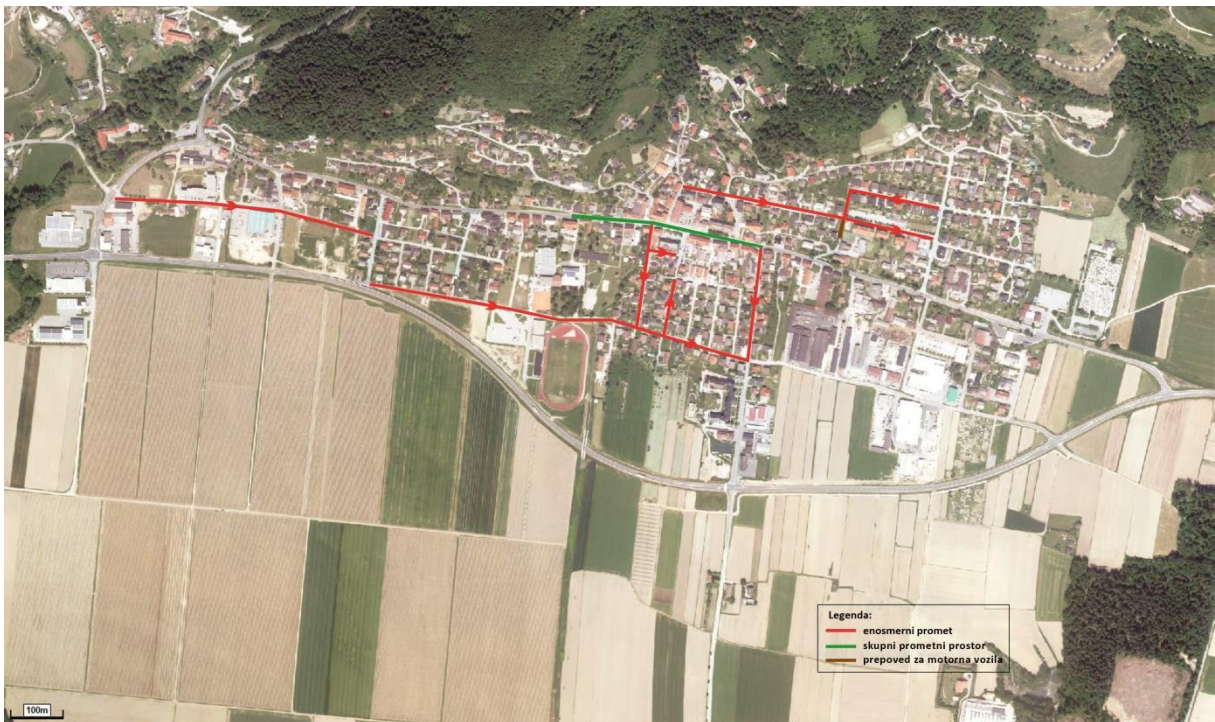
Prikaz območij omejene hitrosti in enosmernega prometa je razviden iz Slike 70.

Predlog nove ureditve enosmernega prometa je razviden iz Slike 71.



Kartografska podlaga: ortofotoposnetek (Vir: Atlas okolja)

Slika 70: Prikaz območij omejene hitrosti in enosmernega prometa



Kartografska podlaga: ortofotoposnetek (Vir: Atlas okolja)

Slika 71: 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 gibali. 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 72: Primer prometnega znaka, ki označuje mesto izstopa/vstopa iz / v vozilo

AKCIJSKI 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	srednja	ORD, ZI (RO)	*	2017-2019	Pričakovano sofinanciranje - Prijava na kohezijska sredstva MZI

obstoječe infrastrukture					
Vzpostavitev pasu za pešce na Malgajevi ulici	srednja	ORD, ZI (RO)	**	2018-2020	Pričakovano sofinanciranje - Prijava na kohezijska sredstva Mzl
Vzpostavitev pasu za pešce na delu Partizanske in Vorancheve ulice	srednja	ORD, ZI (RO)	**	2018-2020	Pričakovano sofinanciranje - Prijava na kohezijska sredstva Mzl
Vzpostavitev pešpoti iz smeri naselja Dobrava preko aquadukta do Maistrove ulice	srednja	ORD, ZI (RO)	**	2018-2020	Pričakovano sofinanciranje - Prijava na kohezijska sredstva Mzl
Vzpostavitev pasu za pešce v Vuhredu	srednja	ORD, ZI (RO)	**	2018-2020	Pričakovano sofinanciranje - Prijava na kohezijska sredstva Mzl
Vzpostavitev pločnika v Zgornji Vižingi	srednja	ORD, ZI	**	do 2026	Prijava na razpise
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 kolesarjenje 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 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 kolesarjenja 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 kolesarjenja kot pomembnega potovalnega načina.

8.4.3. STRATEŠKI STEBER 3: UVELJAVITEV KOLESARJENJA KOT POMEMBNEGA POTOVALNEGA NAČINA

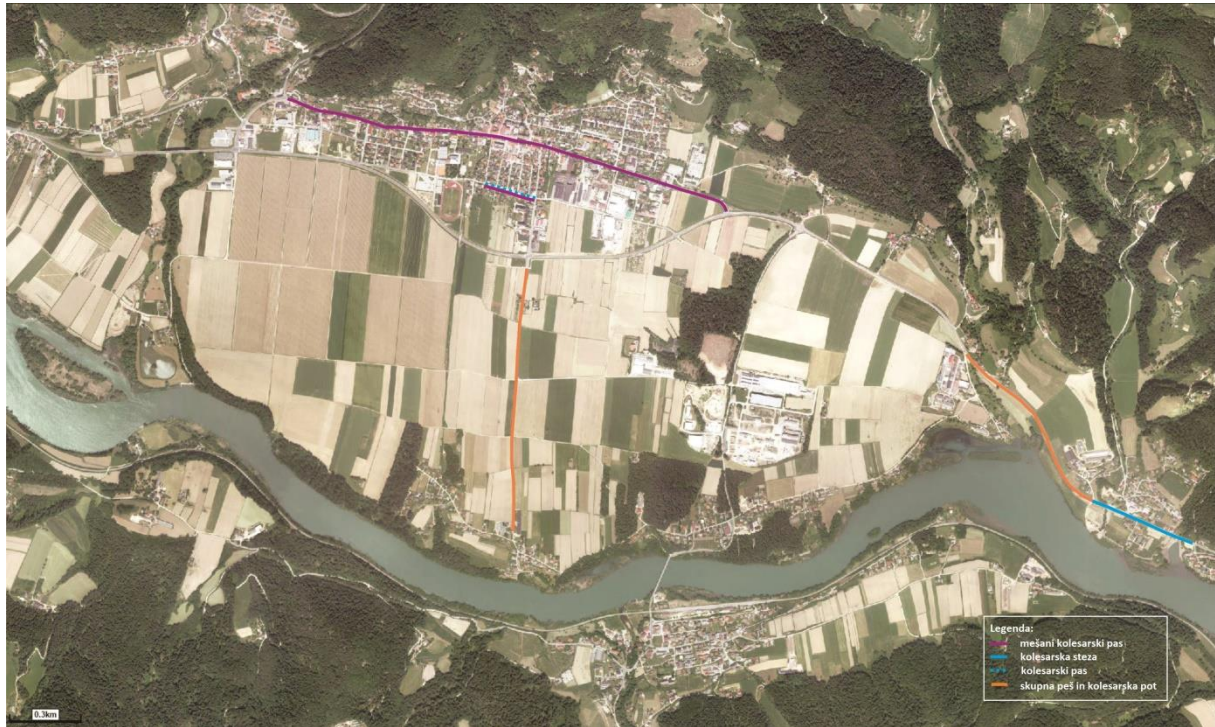
Kolo je okolju prijazno prevozno sredstvo, ki ne zaseda veliko prostora. Ugodno vpliva na zdravje in kakovost bivanja.

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 73: Obstoječa infrastruktura kolesarskih poti v Občini Radlje ob Dravi



Kartografska podlaga: DTK

Slika 74: Dostopnost nižinskega območja občine iz središča občine s kolesom

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

- Podvojitve 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

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.

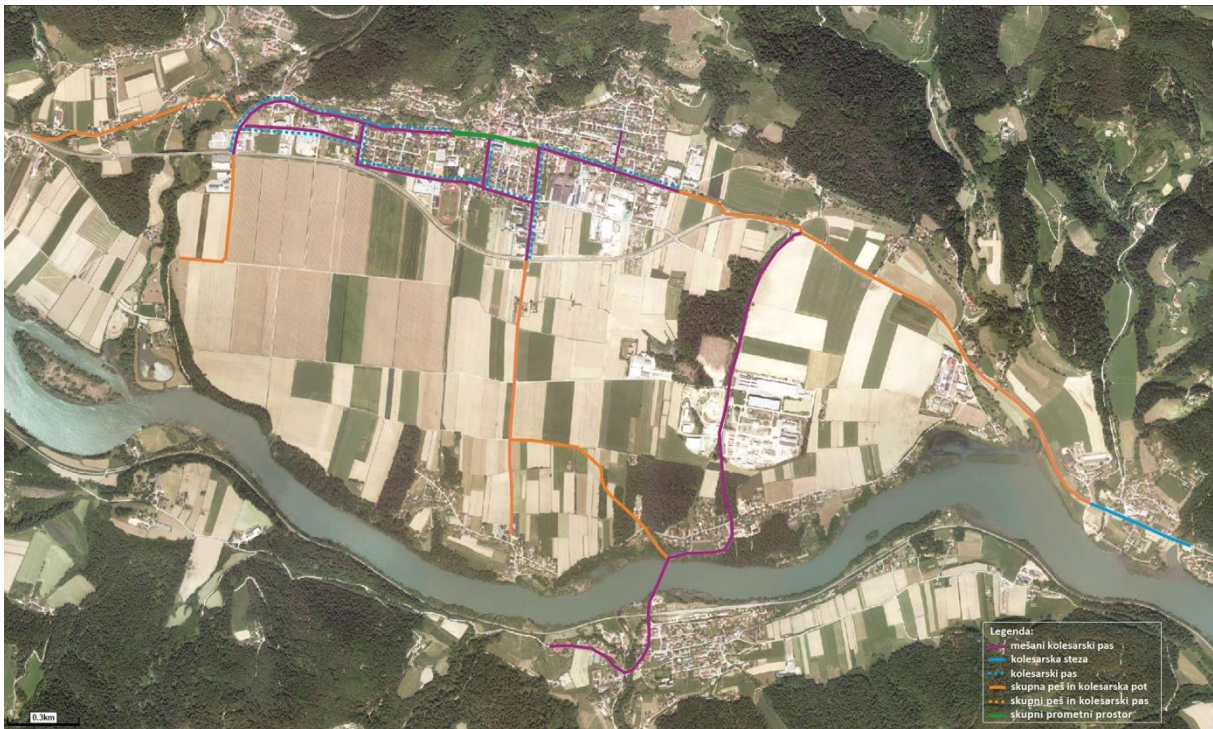
Načrtovano kolesarsko omrežje, razvidno iz Slike 75, obsega:

- 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 akcijski načrt (v nadaljevanju) in so naslednji (razvidno iz Slike 75 in 76):

- 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.
- Vzpostavitev kolesarskega pasu in mešanega kolesarskega pasu na Tržni ulici.

- 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
- Na nivoju regije bo občina vključena v projekt izgradnje Dravske kolesarske poti. Potek načrtovane Dravske kolesarske poti, ki se smiselno navezuje na načrtovano občinsko kolesarsko omrežje je razviden iz Slike 76.



Kartografska podlaga: ortofoto posnetek (Vir: Atlas okolja)

Slika 75: Načrtovano kolesarsko omrežje



Kartografska podlaga: ortofoto posnetek (Vir: Atlas okolja)

Slika 76: Načrtovani odsek Dravske kolesarske poti v Občini Radlje ob Dravi

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 70.

Predlog nove ureditve enosmernega prometa je razviden iz Slike 71.

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. Načrtovan projekt izgradnje Dravske kolesarske poti bo omogočal povezovanje Radelj ob Dravi z naselji v Dravski dolini. Občina se bo z varnim kolesarskim omrežjem povezala s sosednjima občinama Muto in Podvelko in tako poleg turistične povezave omogočala pomembno kolesarsko povezavo za potrebe vsakodnevne mobilnosti.

➤ **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.

AKCIJSKI NAČRT 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 kolesarskega pasu v sklopu ureditve pločnika na Koroški cesti	srednja	ORD, ZI (RO)	*	2017 - 2019	Prijava na 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	Odobrovanje 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	Odobrovanje 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	ORD, 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
Vzpostavitev odseka načrtovane Dravske kolesarske poti	srednja	RRA Koroška	1.500.000	2018-2022	Vir financiranja: DRSI in Dogovor za razvoj regije
Umeščanje stojal za kolesa na izbrane lokacije (ob šoli, rekreacijskih površinah, občini in upravni enoti, večstanovanjskih enotah, avtobusnih postajališčih, itd.)	srednja	ORD, ZI	do 2.000 € letno	do 2022	Prijava na sredstva Sklada za podnebne spremembe
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

RRA Koroška – Regionalna razvojna agencija za Koroško

DRSI. Direkcija RS za infrastrukturo

* 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.

8.4.4. STRATEŠKI STEBER 4: 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 boljše 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.

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

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 vzpostavljene 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**

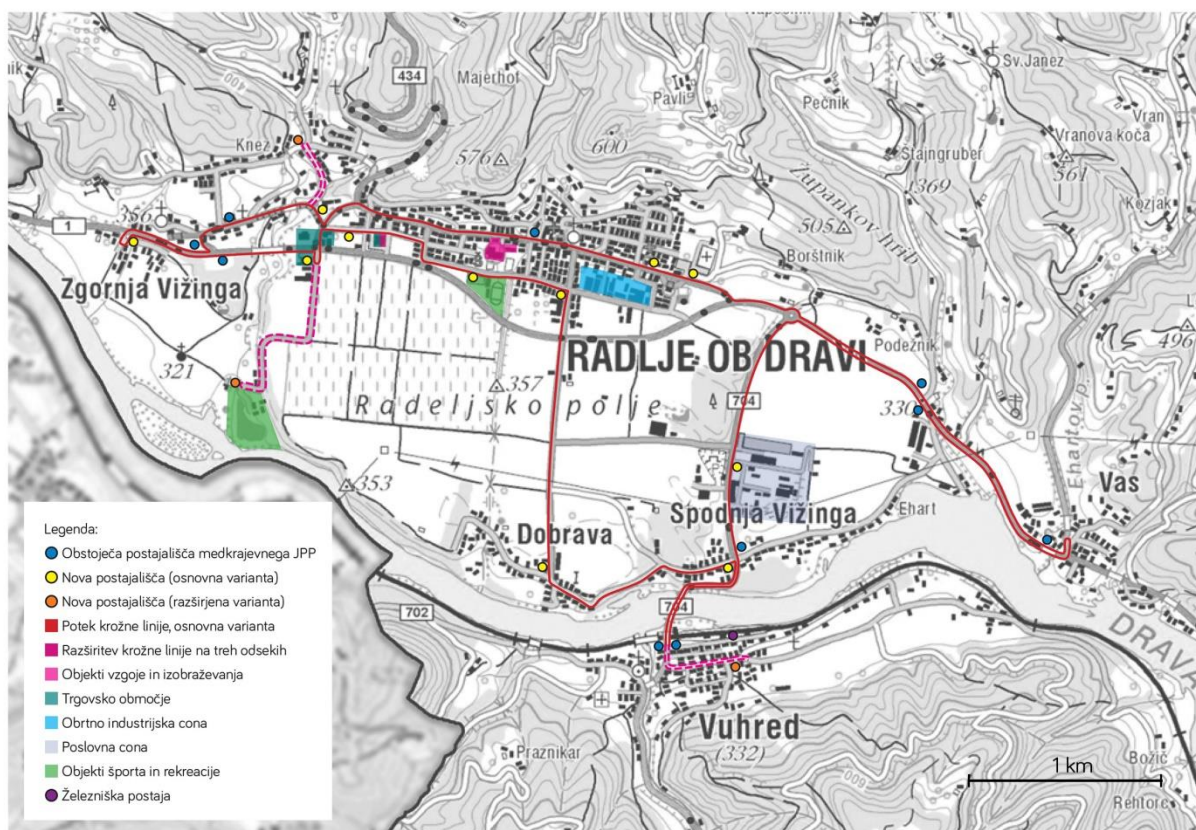
V letu 2015 je Občina Radlje ob Dravi že podala pobudo in zainteresiranost po izboljšanju storitev javnih prevozov. Tako je bil s strani Energetske agencije za Podravje, ki z Občino Radlje ob Dravi aktivno sodeluje tudi na področju trajnostne mobilnosti, pripravljen Predlog vzpostavitve lokalne krožne avtobusne linije. V okviru predloga se je načrtovalo lokacije avtobusnih postajališč in pripravil izris krožne linije, ki je razviden iz Slike 77.

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.

Skladno z izvedenimi analizami se vzpostavi trajnostno obliko občinskega JPP za občane in šolarje, ki bo vključevala vzpostavitev infrastrukture (postajališča, polnilnice, izvedba napeljav do polnilnic, postavitve sončnih elektrarn in ureditev varnih poti med postajališčem in šolo), dobavo prevoznih sredstev (avtobusi in kombinirana vozila) na električni pogon, kot tudi razvoj digitalne rešitve – uporabniku prijazne aplikacije za uporabo javnega prevoza.



Kartografska podlaga: DTK

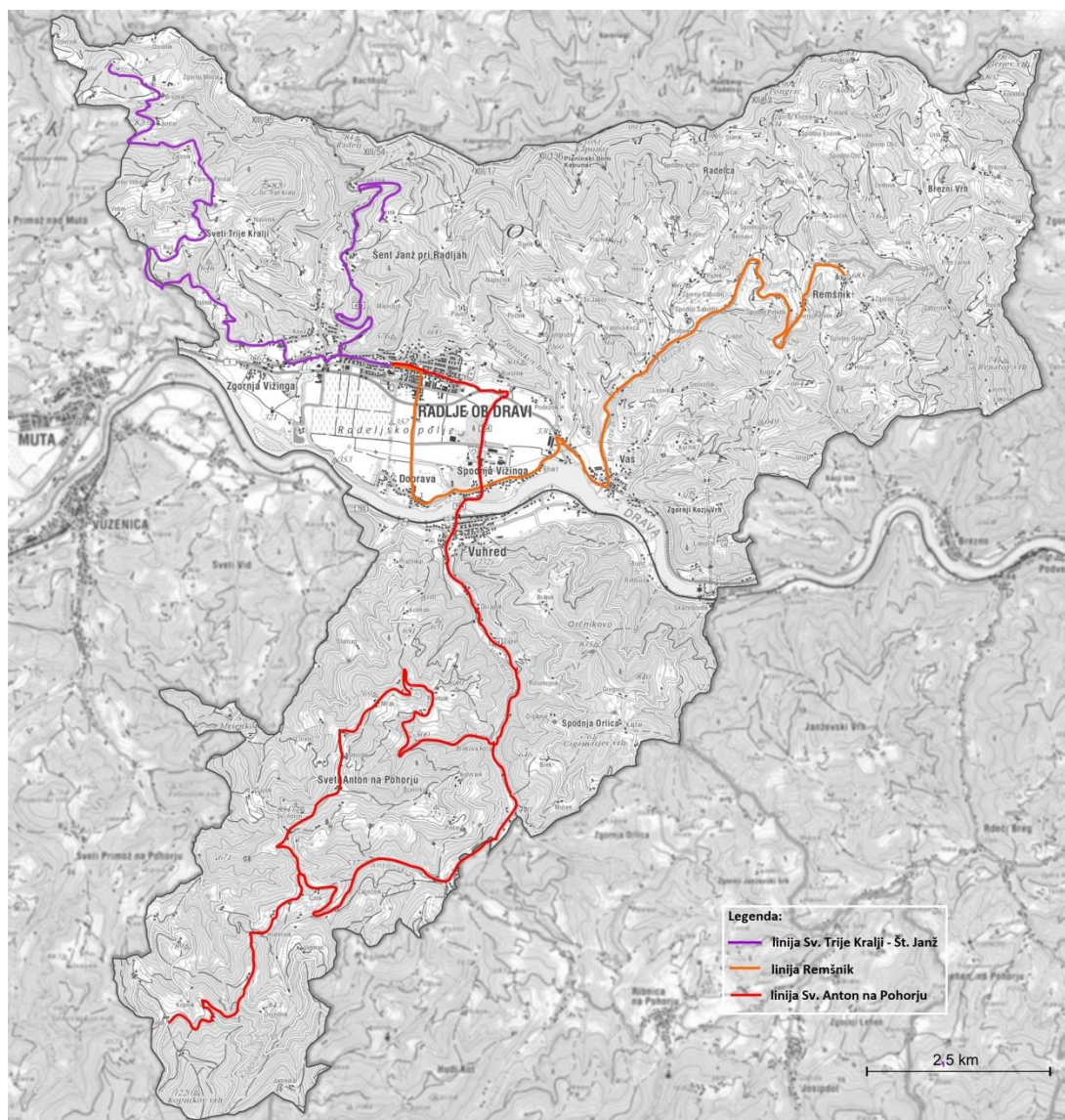
Slika 77: Karta s prikazom poteka avtobusne krožne linije

❖ 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 78. 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 78: 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 postajališčih 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.

AKCIJSKI NAČRT 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
Vzpostavitev trajnostne oblike občinskega JPP za občane in šolarje	zahtevna	ORD, ZI, ŠP	do 2.500.000	do 2026	prijava na razpise
Ureditev obstoječih avtobusnih postajališč in ureditev dostopnosti do njih	srednja	ORD, ZI	2.000 € letno	do 2025	
Promocija JPP in informiranje občanov o ponudbi JPP	majhna	ORD, ZI	/		v sklopu vzpostavljene spletne strani »Po Radljah potujem okolju prijazno«

ORD – Občina Radlje ob Dravi

ZI – zunanji izvajalec

ŠP – šolski prevozi

MZI – Ministrstvo za infrastrukturo

8.4.5. STRATEŠKI STEBER 5: 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 primernega 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.

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

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 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. 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 parkirinami, 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 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.

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	Odobrovanje prebivalcev/ Ukrep zapisan tudi v stebru hoje in kolesarjenje
Uvajanje enosmernega prometa na izbranih cestah in ulicah v naselju Radlje ob Dravi	zahtevna	ORD, ZI (RO)	/	V okviru vzpostavitve peš in kolesarskih pasov	Odobrovanje 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	srednja	ORD, ZI	100.000 €	2020	

razbremenitve mestnega jedra					
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

MZI – Ministrstvo za infrastrukturo

DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo

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.

8.5. 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 predružačenje 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 nabor kazalcev za spremljanje in vrednotenje ukrepov.

Indikator	Načrtovalski steber	Vir podatkov/tehnika zbiranja	Časovni okvir
Stopnja nezaposljenosti	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 središču	hoja	Vizualni pregled	letno
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

9. VIRI IN LITERATURA

A sustainable future for transport: Towards an integrated, technology-led and user friendly system. Brussels, Communication from the commission. COM(2009) 279 final, 19 str. URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0279:FIN:EN:PDF>

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.

Izhodišča za resolucijo o nacionalnem programu razvoja javne železniške infrastrukture (ReNPrJŽI) za obdobje od 2011 do 2030. 2011. Ljubljana, Ministrstvo za promet. 22 str. URL: <http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DZZ/RAZNO/ReNPrJZI.pdf>

Klemenčič, M., Lep, M., Mesarec, B., Žnuderl, B., 2014. Potovalne navade prebivalcev v Mestni občini Ljubljana in Ljubljanski urbani regiji. 2014. Maribor, UM FG in RM Plus. 96 str. Mezghani, M., 2005. From public transport to integrated mobility. Public Transport International. URL: http://transportlearning.net/competence/docs/MoM_FromPT_to_Integration_ENG.pdf

Načrt za prehod na konkurenčno gospodarstvo z nizkimi emisijami ogljika do leta 2050. 2011. Bruselj, Sporočilo komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij. COM(2011) 112 konč., 16 str. URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0112:FIN:SL:PDF>

National Household Travel Survey 2012 (Ireland). 2013. Millward Brown. 88 str. URL: <https://www.nationaltransport.ie/wp-content/uploads/2013/10/Household-Travel-Survey-Full-Report-July-2013.pdf> (Citirano 16. 7. 2015)

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_obravnavana.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/trajnostno_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

Poročilo o trajnostni mobilnosti v mestih (2014/2242(INI)). 2015. Bruselj, Odbor za promet in turizem. A8-0319/2015, 32 str. URL: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2015-0319+0+DOC+XML+V0//SL>

Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014 – 2020. 2014. Dravograd, Regionalna razvojna agencija za Koroško, 145 str. URL: http://www.slovenjgradec.si/media/uploads/files/17_RRP%20Koroska%202014-2020_2_osnutek_03072014_poslan_MGRT.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

Skupaj h konkurenčni in z viri gospodarni mobilnosti v mestih. 2013. Bruselj, Sporočilo komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij. COM(2013) 913 final, 13 str. URL:

<http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2013/SL/1-2013-913-SL-F1-1.Pdf>

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

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

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

Stegg, L., Gillord, R., 2005. Sustainable transport and quality of life. Journal of Transport Geography, 13, str. 59 – 69.

URL: <https://www.rug.nl/staff/e.m.steg/steggiffordsustainabletransport.pdf>

Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji. 2015. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo. 281 str.

URL: http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DMZ/Strategija_razvoja_prometa_v_RS/Strategija_razvoja_prometa_v_RS-koncna_razlicica.pdf

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_Sl.pdf

Uršič, M., 2012. Med deklarativnostjo in aktivizmom: Javno mnenje in izvajanje novih prometnih ureditev v Ljubljani. IB revija: za strokovna in metodološka vprašanja gospodarskega, prostorskega in socialnega razvoja Slovenije, 46, 1, str. 71 – 80.

Uršič, M., Zorman, A., Zavratnik, S., Kos, D., Hočevar, M., Trček, F. 2012. Spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji – končno poročilo o rezultatih longitudinalne javnomnenjske raziskave (Primerjava 2009 – 2012). Ljubljana, UL FDV, Center

za prostorsko sociologijo. 238 str. URL: http://www.adp.fdv.uni-lj.si/podatki/civitas/ljpu12_rm1_sl_v1_r2.pdf (Citirano 14. 7. 2015).

Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP – 2) (Ur. l. RS, št. 6/16). URL: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4236>

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=SL>

10. PRILOGE

Priloga 1: Tabela z voznimi redi linij podjetja Arriva d.d. in Koratur d.d., ki potekajo po ozemlju občine Radlje ob Dravi

Arriva: Linija Radlje ob Dravi - Maribor

Postajališča	Radlje ob Dravi	Suhi Vrh	Sp. Vižinga	Vuhred HE	Maribor AP	Opombe
Vozni red	ODHODI	05:40	05:43	05:44	05:47	06:40 *
		06:40	06:43	06:44	06:47	07:40 *
		08:10	08:13	08:14	08:17	09:10 *
		08:40	08:43	08:44	08:47	09:40 *
		10:20	10:23	10:24	10:27	11:20 *
		11:20	11:23	11:24	11:27	12:20 *
		12:45	12:48	12:49	12:52	13:45 *
		13:45	13:48	13:49	13:52	14:45 *
		14:20	14:23	14:24	14:27	15:20 *
		15:20	15:23	15:24	15:27	16:20 *
		16:20	16:23	16:24	16:27	17:20 *
		17:20	17:23	17:24	17:27	17:20 *
	PRIHODI	06:30	06:27	06:26	06:23	05:30 *
		07:40	07:37	07:36	07:33	06:40 *
		08:40	08:37	08:36	08:33	07:40 *
		10:20	10:17	10:16	10:13	09:20 *
		11:20	11:17	11:16	11:13	10:20 *
	12:20	12:17	12:16	12:13	11:20 *	
	13:20	13:17	13:16	13:13	12:20 *	
	14:20	14:17	14:16	14:13	13:20 *	
	15:20	15:17	15:16	15:13	14:20 *	
	16:20	16:17	16:16	16:13	15:20 *	
	17:20	17:17	17:16	17:13	16:20 *	
	20:20	20:17	20:16	20:13	19:20 *	

Koratur: Linija Radlje ob Dravi - Sp. Vižinga

Postajališča	Radlje ob Dravi	Suhi Vrh	Sp. Vižinga	Opombe
Vozni red	ODHODI	04:40	04:43	04:44 **
		05:30	05:33	05:34 *
		05:38	05:41	05:42 *
		05:50	05:53	05:54 *
		06:25	06:28	06:29 *
		06:50	06:53	06:54 *
		10:50	10:53	10:54 *
		11:50	11:53	11:54 *
		13:59	14:02	14:03 *
	PRIHODI	15:24	15:21	15:20 *
		15:54	15:51	15:50 ****
		19:20	19:17	19:16 *
		20:10	20:07	20:06 *

Koratur: Linija Maribor - Dravograd - Črna na Koroškem

Postajališča	Črna na Koroškem	Mežica	Prevalje	Ravne na Koroškem	Dravograd	Zg. Vižinga	Radlje ob Dravi	Suhi Vrh	Sp. Vižinga	Vuhred HE	Maribor AP	Opombe
Vozni red	PRIHODI	16:19	16:04	15:51	15:43	15:27	15:05	15:01	14:58	14:57	14:55	14:00 **

Koratur: Linija Črna na Koroškem - Dravograd - Maribor

Postajališča	Črna na K.	Mežica	Prevalje	Ravne na K.	Dravograd	Zg. Vižinga	Radlje ob Dravi	Suhi Vrh	Sp. Vižinga	Vuhred HE	Maribor AP	Opombe
Vozni red	ODHODI	08:20	08:35	08:48	08:56	09:10	09:32	09:35	09:38	09:39	09:41	10:36 **
		16:40	16:55	17:08	17:16	17:29	18:12	18:15	18:18	18:19	18:21	19:16 **
	PRIHODI					11:00	10:38	10:31	10:28	10:27	10:25	09:30 *
		19:54	19:39	19:26	19:18	19:00	18:38	18:31	18:28	18:27	18:25	17:30 **

Koratur: Linija Velenje - Sl. Gradec - Dravograd - Maribor

Postajališča	Velenje	Mislinja	Sl. Gradec	Dravograd	Zg. Vižinga	Radlje ob Dravi	Suhi Vrh	Sp. Vižinga	Vuhred HE	Maribor AP	Opombe
Vozni red	ODHODI	14:18	14:39	14:57	15:30	15:57	16:00				**
						16:00	16:03	16:04	16:06	17:01	**
	PRIHODI			16:50	16:30	16:08	16:05	15:58	15:57	15:55	15:00 **
			19:50	19:30	19:08	19:01	18:58	18:57	18:55	18:00 *	

Koratur: Linija Mislinja - Sl. Gradec - Maribor

Postajališča	Mislinja	Sl. Gradec	Dravograd	Zg. Vižinga	Radlje ob Dravi	Suhi Vrh	Sp. Vižinga	Vuhred HE	Maribor AP	Opombe
Vozni red	ODHODI	19:00	19:18	19:40	20:02	20:05	20:08	20:09	20:11	20:57 ***
	PRIHODI			22:42	22:26	22:04	22:01	21:57	21:56	21:54

Koratur: Linija Radlje ob Dravi - Maribor

Postajališča	Radlje ob Dravi	Suhi Vrh	Sp. Vižinga	Vuhred HE	Maribor AP	Opombe:
Vozni red	ODHODI	06:42	06:45	06:46	06:48	07:43 *

Arriva: Linija Ribnica na Pohorju - Radlje ob Dravi

Postajališča	Ribnica na Pohorju	Josipdol	Vuhred HE	Sp. Vižinga	Suhi Vrh	Radlje ob Dravi	Opombe
Vozni red	ODHODI	06:00	06:15	06:43	06:46	06:47	06:50 *

* Vozi v času šolskega pouka

** Vozi vsak dan

*** Vozi ob nedeljah in praznikih od 1.9. do 25.6.. Ne vozi 1.1., 7.2., 27.3., 1.5., 25.6., 30.10., 31.10., 25.12.

**** vozi ob delavnikih razen sobote

***** Vozi ob nedeljah in praznikih

o Vozi v času šolskih počitnic

oo Vozi v času šolskega pouka in ob nedeljah in praznikih

ooo Vozi ob delavnikih od ponedeljka do sobote

oooo Vozi ob sobotah, ne vozi ob praznikih

ooooo Vozi ob delavnikih razen sobote ter ob nedeljah in praznikih

Celostna prometna strategija Občine Radlje ob Dravi

Arriva: Linija Radlje ob Dravi - Orlica Gregel/Ribnica na Pohorju/Josipdol

Postajališča	Radlje ob Dravi	Dobrava	Suhi Vrh	Spodnja Vižinga	Suhi Vrh	Havaji	Vuhred	Orlica	Orlica Tomos	Orlica K	Orlica Gregel	Anton na Pohorju K	Ribnica na Pohorju	Josipdol	Opombe
Vozni red	ODHODI	05:30	/	/	/	05:33	05:35	05:38	05:41	05:43	05:45	05:47	06:00	/	*
		06:50	/	/	/	06:53	06:55	06:58	07:01	07:03	07:05	/	/	/	*
		09:20	/	/	/	09:23	09:25	09:28	09:31	09:33	09:35	09:37	09:52	10:07	*
		12:35	/	/	/	12:38	12:40	12:43	12:46	12:48	12:50	12:52	13:07	/	*
		13:00	/	/	/	13:03	13:05	13:08	13:11	13:13	13:15	/	/	/	*
		14:00	14:03	14:04	14:05	14:07	14:09	14:12	14:15	14:17	14:20	/	/	/	*
		14:45	14:48	14:49	14:50	14:52	14:54	14:57	15:00	15:02	15:05	/	/	/	*
	PRIHODI	07:28	07:25	07:20			07:15	07:10			07:05				*
		08:05					07:55	07:52	07:49	07:47	07:45				*
		11:47					11:32	11:29	11:26	11:24	11:22	11:20	11:05	10:50	*
		13:35					13:25	13:22	13:19	13:17	13:15				*
		14:40					14:30	14:27	14:24	14:22	14:20				*
		15:20					15:10	15:07	15:04	15:02	15:00				*

Koratur: Linija Gornji grad - Velenje-Dravograd-Radlje ob Dravi - Maribor

Postajališča:	G.Grad	Šoštanj	Velenje	Mislinja	Sl.Gradec	Dravograd	Zg. Vižinga	Radlje ob Dravi	Havaji	Vuhred	Havaji	Suhi Vrh	Sp. Vižinga	Vuhred HE	Maribor AP	Opombe:	
Vozni red	ODHODI		06:05	06:26	06:46	07:10	07:32	07:35	07:38	07:40	07:42	07:45	07:46	07:48	08:43	**	
	PRIHODI		14:11	13:50	13:30	13:10	12:48	12:45	12:35	12:33	12:31	12:28	12:27	12:25	11:30	*****	
		15:27	14:23	14:11	13:50	13:30	13:10	12:48	12:45	12:35	12:33	12:31	12:28	12:27	12:25	11:30	ooo

Koratur: Linija Črna na Koroškem - Dravograd - Vuhred - Maribor

Postajališča:	Črna na K.	Mežica	Prevalje	Ravne na K.	Dravograd	Zg. Vižinga	Radlje ob Dravi	Havaji	Vuhred	Havaji	Suhi Vrh	Sp. Vižinga	Vuhred HE	Maribor	Opombe:	
Vozni red	ODHODI	13:50	14:05	14:18	14:26	14:45	15:07	15:10	15:13	15:15	15:17	15:20	15:21	15:23	16:18	**
	PRIHODI				05:28	05:15	/	04:55	04:52	04:50	04:48	/	04:45	/	/	oooo
				05:36	05:28	05:15	/	04:55	04:52	04:50	04:48	/	04:45	/	/	ooooo

Koratur: Linija Maribor - Vuhred - Dravograd - Sl. Gradec

Postajališča	Sl. Gradec	Dravograd	Zg. Vižinga	Radlje ob Dravi	Havaji	Vuhred	Havaji	Suhi Vrh	Sp. Vižinga	Vuhred HE	Maribor AP	Opombe:
Vozni red	PRIHODI	21:59	21:39	21:17	21:14	21:10	21:08	21:06	21:03	21:02	20:05	**
	ODHODI	22:15	22:35	22:57	23:00							**

Koratur: Linija Sl.Gradec-Dravograd-Maribor

Postajališča	Sl. Gradec	Dravograd	Zg. Vižinga	Radlje ob Dravi	Havaji	Vuhred	Havaji	Suhi Vrh	Sp. Vižinga	Vuhred HE	Maribor AP	Opombe:
Vozni red	ODHODI	10:35	10:55	11:17	11:20			11:23	11:24	11:26	12:21	**

Koratur: Linija Sl. Gradec-Dravograd-Radlje - Vuhred - Sp.Vižinga

Postajališča:	Sl.Gradec	Dravograd	Zg. Vižinga	Radlje ob Dravi	Havaji	Vuhred	Havaji	Suhi Vrh	Sp. Vižinga	Opombe:	
Vozni red	ODHODI	13:10	13:30	13:56	13:59					*	
		14:50	15:10	15:36	15:39	15:42	15:44	15:46	15:49	15:50	****
	PRIHODI					05:55	05:53	05:50	05:49	*	
		06:49	06:29	06:03	06:00	05:57	05:55			*	
		07:29	07:09	06:43	06:40	06:37	06:35	06:33	06:30	06:29	****
		11:54	11:34	11:08	11:05	11:02	11:00	10:58	10:55	10:54	*
						14:09	14:07	14:04	04:03	*	

Celostna prometna strategija Občine Radlje ob Dravi

Kortur: Linija Sl. Gradec - Radlje ob Dravi - Vuhred - Sp. Vižinga

Postajališče	Sl. Gradec	Dravograd	Zg. Vižinga	Radlje ob Dravi	Havaji	Vuhred	Havaji	Suhi Vrh	Sp. Vižinga	Opombe:
Vozni red	ODHODI	04:55	05:15	05:35	05:38					****
					05:38	05:41	05:43			*
		06:05	06:25	06:47	06:50					*
		08:15	08:35	08:57	09:00					*
		09:05	09:25	09:47	09:50					*
		11:05	11:25	11:47	11:50					*
		12:00	12:20	12:42	12:45					*
		12:45	13:05	13:42	13:45					*
		13:00	13:20	13:42	13:45					****
					13:45	13:48	13:50			o
		16:10	16:30	16:52	16:55					oo
			16:30	16:52	16:55					*
		18:20	18:40	19:02	19:05	19:08	19:10	19:12	19:15	19:16 *
		19:10	19:30	19:52	19:55	19:58	20:00	20:02	20:05	20:06 *
	PRIHODI		06:30	06:08	06:05					*
		07:50	07:30	07:08	07:05	07:02	07:00	06:58	06:55	06:54 *
		08:35	08:15	07:53	07:50					****
			11:00	10:38	10:35					o
		12:50	12:30	12:08	12:05	12:02	12:00	11:58	11:55	11:54 *

Kortur: Linija Sp. Vižinga - Vuhred - Radlje - Vuzenica - GD Muta - Sl. Gradec

Postajališča:	Sl. Gradec	Dravograd	Zg. Vižinga	Radlje ob Dravi	Havaji	Vuhred	Havaji	Suhi Vrh	Sp. Vižinga	Opombe:
Vozni red	PRIHODI	06:38	06:16	05:48	05:45	05:42	05:40	05:38	05:35	05:34 *
Vozni red	ODHODI				15:09	15:12	15:14	15:16	15:19	15:20 *

Kortur: Linija Prevalje - Radlje ob Dravi - Vuhred

Postajališča	Prevalje	Ravne na K.	Dravograd	Zg. Vižinga	Radlje ob Dravi	Havaji	Vuhred	Opombe:
Vozni red	ODHODI	06:00	06:06	06:18	06:39	06:42		*
			13:35	13:48	14:10	14:13	14:16	14:18 *
			15:22	15:35	15:57	16:00	16:03	16:05 *
	PRIHODI		06:43	06:30	06:08	06:05	06:02	06:00 *
		07:26	07:18	07:05	06:43	06:40		*
			13:23	13:10	12:48	12:45		*
			15:01	14:48	14:26	14:23	14:20	14:18 *
					16:10	16:07	16:05	*
		21:51	21:43	21:30	21:08	21:05		*

Kortur: Linija Radlje ob Dravi - Muta - Dravograd trg - Ravne na Koroškem gim.

Postajališča:	Radlje ob Dravi	Zg. Vižinga	Dravograd trg	Ravne na K. Gimnaz.	Opombe:
Vozni red	PRIHODI	08:02		07:25	*
		15:09	15:06	14:40	14:25 *

Kortur: Linija Radlje ob Dravi - Dravograd - Velenje - Ljubljana

Postajališča:	Radlje ob Dravi	Zg. Vižinga	Dravograd	Sl. Gradec	Mislinja	Velenje	Ljubljana	Opombe:
Vozni red	ODHODI	08:50	08:53	09:13	09:35	09:55	10:16	11:33 *
		17:05	17:08	17:30	17:50			**
		19:04	19:07	19:29	19:49	20:09	20:30	21:43 ***
	PRIHODI	17:15	17:12	16:52	16:26	16:06	15:45	14:30 *
		00:58 /		00:38	00:22	00:07	23:43	22:30 ***

ANKETNI VPRAŠALNIK

Raziskava o potovalnih navadah in potrebah občanov na področju prometa in mobilnosti

Spoštovani občani!

Občina Radlje ob Dravi si prizadeva za izboljšanje prometne infrastrukture in razširitev ponudbe prometnih storitev, s tem pa za boljšo mobilnost in dostopnosti občinskih naselij. Pri načrtovanju novosti in izboljšav imate nenadomestljivo vlogo občani.

Pred vami je tako vprašalnik, v katerem vas sprašujemo o vaših potovalnih navadah, stališčih o trenutnem stanju in potrebah na področju prometa in mobilnosti v Občini Radlje ob Dravi. Vedeti želimo, kako in koliko potujete, kakšna bi bila po vašem mnenju najprimernejša prometna ureditev v občini in kaj menite o predlaganih posodobitvah prometne infrastrukture in uvajanju novih prometnih storitev. Z namenom, da se v raziskavo vključi čim več občanov in v želji po prejemu čim večjega števila v celoti rešenih vprašalnikov je k sodelovanju pristopila tudi Osnovna šola Radlje ob Dravi. Učenci so s strani učiteljev dobili navodila, kako vprašalnik skupaj s starši in ostalimi člani gospodinjstva izpolniti. Vaši odgovori nam bodo v veliko pomoč pri načrtovanju učinkovitih ukrepov v prihodnosti.

Vprašalnik ni zahteven. Na prvi pogled je morda videti obsežen, vendar je namenjen vsem članom gospodinjstva, zato je za odgovore predvidenega več prostora. Člani posameznega gospodinjstva namreč odgovore vpisujejo na isti anketni list. Za izpolnitev bo posamezna oseba potrebovala približno 20 minut. Prosimo, da vprašalnik izpolni vsak član gospodinjstva, star 6 let in več.

Zbrane podatke bomo uporabili samo za potrebe te raziskave. Podatkov tudi ne bomo posredovali tretji osebi.

Za vaše sodelovanje se vam lepo zahvaljujemo!

Občina Radlje ob Dravi

I. POTOVALNE NAVADE OBČANOV

1. Število osebnih avtomobilov v gospodinjstvu (prosimo, navedite): _____
2. Število koles v gospodinjstvu (prosimo, navedite; brez upoštevanja koles za starost pod šest let): _____
3. Kako **običajno** potujete na delo (v šolo)? (prosimo, navedite v preglednici 1 pod **a)** način potovanja; npr. peš, z avtobusom, s kolesom, z avtomobilom kot voznik, z avtomobilom kot sopotnik, s šolskim avtobusom/kombijem, ... ali označite s križcem možnost **b)** ali **c)**).

Vsak član gospodinjstva si izbere eno od zaporednih številk članov v preglednici in odgovore, tudi v nadaljevanju, vedno vpisuje v izbran stolpec.

Na naslednji dve vprašanji odgovorite v primeru, da ste zaposleni oz. se šolate in dnevno potujete na delo oz. v šolo.

4. V kateri občini ste zaposleni (hodite v šolo)? (prosimo, navedite v preglednici 1 pri izbranem članu).
5. Kakšna je oddaljenost vašega delovnega mesta (šole) od doma v kilometrih? (prosimo, navedite v preglednici 1 pri izbranem članu).

Preglednica 1

		1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Način potovanja	a) navedite način potovanja						
	b) delam doma						
	c) nisem zaposlen, ne hodim v šolo						
Občina zaposlitve/šole							
5. Oddaljenost delovnega mesta/šole v km							

6. **Kako pogosto potujete peš, se vozite s kolesom in uporabljate javni potniški promet - JPP (avtobus, vlak)?** (prosimo, prepisite ustrezno črko s spodnjega seznama v ustrezno okence preglednice 2 posameznega člana).

- a) vsak dan b) nekajkrat tedensko c) nekajkrat mesečno
 d) nekajkrat na leto
 e) v določenih delih leta pogosteje (npr. spomladi, poleti), drugače redko oz. ne
 f) na ta način ne potujem

Preglednica 2

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Peš						
S kolesom						
Z avtobusom						
Z vlakom						

7. **S kakšnim namenom potujete peš, s kolesom in JPP?** (prosimo, prepisite ustrezno črko s spodnjega seznama v ustrezno okence preglednice 3 posameznega člana. Možnih je več odgovorov).

- a) potovanje na delo b) potovanje v šolo c) poslovno (pot, opravljena v službenem času)
 d) redni nakup (hrana, čistila, bencin) e) izredni nakup (obleka, pohištvo, orodje, ...)
 f) osebni opravki (v banko, k zdravniku, k frizerju, ...) g) v restavracijo, bife
 h) rekreacija, zabava (fitnes, bazen, ...) i) nekoga prepeljati (npr. v/iz šolo/e, vrtec/a)
 j) obisk prijateljev, sorodnikov, znancev k) prostočasna potovanja brez cilja (sprehod, tek, ...)
 l) dopust, krajši turistični izleti m) vrnitev domov

Preglednica 3

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Peš						
S kolesom						
Z avtobusom						
Z vlakom						

8. **Ali uporabljate način potovanja preko spletnih dogovorov o prevozih, npr. Prevoz.org?**
(prosimo, označite s križcem izbrani odgovor v preglednici 4)

Preglednica 4

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Da						
Ne						

9. **Prosimo, navedite vse poti, opravljene včeraj oz. na zadnji delovni dan. Vsak član gospodinjstva izpolni svojo preglednico 5, kot si sledijo v nadaljevanju. Podan je tudi primer. Za kategoriji način in namen potovanja sledite navodilom 9.1. in 9. 2.**

9.1. Na kakšne načine ste potovali včeraj oz. na zadnji delovni dan (navedite način potovanja, npr. peš, z avtobusom, s kolesom, z avtomobilom kot voznik, z avtomobilom kot sopotnik, s šolskim avtobusom/kombijem, ...).

9.2. Kakšen je bil namen potovanja? (prosimo, prepisite ustrezno črko s seznama pri vprašanju Z v ustrezno okence preglednice 5 posameznega člana).

Preglednica 5 - **Primer**

Način potovanja	Namen potovanja	Ura začetka potovanja	Trajanje potovanja	Mesto začetka potovanja (zapišite občino)	Mesto cilja potovanja (zapišite občino)
<i>avto - sopotnik</i>	<i>a)</i>	<i>7:00</i>	<i>30 min</i>	<i>Radlje</i>	<i>Maribor</i>
<i>peš</i>	<i>d)</i>	<i>17:00</i>	<i>10 min</i>	<i>Radlje</i>	<i>Radlje</i>

Preglednica 5 - **Član 1:**

Način potovanja	Namen potovanja	Ura začetka potovanja	Trajanje potovanja	Mesto začetka potovanja (občina)	Mesto cilja potovanja (občina)

Preglednica 5 - Član 2:

Način potovanja	Namen potovanja	Ura začetka potovanja	Trajanje potovanja	Mesto začetka potovanja (občina)	Mesto cilja potovanja (občina)

Preglednica 5 - Član 3:

Način potovanja	Namen potovanja	Ura začetka potovanja	Trajanje potovanja	Mesto začetka potovanja (občina)	Mesto cilja potovanja (občina)

Preglednica 5 - Član 4:

Način potovanja	Namen potovanja	Ura začetka potovanja	Trajanje potovanja	Mesto začetka	Mesto cilja potovanja (občina)

				potovanja (občina)	

Preglednica 5 - Član 5:

Način potovanja	Namen potovanja	Ura začetka potovanja	Trajanje potovanja	Mesto začetka potovanja (občina)	Mesto cilja potovanja (občina)

Preglednica 5 - Član 6:

Način potovanja	Namen potovanja	Ura začetka potovanja	Trajanje potovanja	Mesto začetka potovanja (občina)	Mesto cilja potovanja (občina)

10. Ali ste poleg prevoznih sredstev, navedenih v vprašanju 9, v preteklem tednu za potovanje uporabili še kakšno drugo prevozno sredstvo? (prosimo, navedite v preglednici 6).

Preglednica 6

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Da (navedite)						
Ne (označite s križcem)						

11. Kolikšna mora biti razdalja, da jo je, po vašem mnenju, še smiselno opraviti peš ali s kolesom? (prosimo, navedite v preglednici 7, v kilometrih).

Preglednica 7

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Peš						
Z navadnim kolesom						
Z električnim kolesom						

II. POTREBE NA PODROČJU PROMETA IN MOBILNOSTI

Na vprašanja 12, 13, 14 in 15 odgovarjajo samo člani gospodinjstva, starejši od 18 let.

12. Kaj vas najbolj moti pri prometu v Občini Radlje? (prosimo, s križcem označite tri najbolj moteče navedbe v preglednici 8).

Preglednica 8

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Slabe povezave in preredke vožnje JPP*						
Preredka mreža postajališč JPP*						
Nepoenoteni vozni redi in neenotna vozovnica JPP*						

Pomanjkanje kolesarskih stez						
Pomanjkanje pločnikov						
Zastoji v središču Radelj						
Pomanjkanje parkirnih površin						
Slaba urejenost cest						
Pomanjkanje javnega prostora za druženje in rekreacijo						
Otežen dostop do pomembnih ustanov						
Nezadovoljiva prometna varnost otrok, pešcev in kolesarjev						
Neprilagojenost infrastrukture hendikepiranim osebam v naselju Radlje						
Nezadovoljivo obveščanje in informiranje prebivalstva o prometu in prometnih storitvah (npr. JPP*)						
Drugo (navedite):_____						

*JPP – javni potniški promet

13. **Prosimo, navedite, v kolikšni meri podpirate naslednje ukrepe?** (pri vsakem ukrepu v ustrezno okence preglednice 9 zapišite eno od spodaj izbranih števil):

- 1) Sploh ne podpiram 2) Ne podpiram 3) Niti ne podpiram, niti podpiram
 4) Podpiram 5) Popolnoma podpiram 99) Sem neopredeljen (-a)

Preglednica 9

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Izboljšanje dostopnosti odročnejših naselij v občini s središčem Radelj						
Izboljšanje cestne infrastrukture - obnova vozišč, izboljšanje signalizacije						

Asfaltiranje izbranih makadamskih cest v hribovitejših predelih občine						
Povečanje števila parkirnih mest za avtomobile						
Postopno uvajanje območja z omejitvijo hitrosti 30 km/h v naselju Radlje						
Uvedba plačljive parkirnine v naselju Radlje – denar bi se namenil izključno izboljšanju prometne infrastrukture						
Omejitev dostopa za avtomobile: uvedba (občasne) peš cone v središču naselja Radlje na Mariborski cesti, odsek Partizanska ulica - Pohorska cesta						
Prepoved vožnje tovornih vozil skozi naselje Radlje, razen v primeru dostave						
Ureditev ustreznega omrežja pločnikov v nižinskih naseljih občine						
Izboljšanje ponudbe JPP*						
Povezava storitev JPP* s turistično in rekreativno ponudbo v občini						
Ureditev ustreznega omrežja kolesarskih poti in parkirišč za kolesa v nižinskih naseljih občine						
Ureditev varnejših prehodov za pešce in kolesarje						
Uvedba enosmernega prometa na izbranih ulicah v naselju Radlje, z namenom povečati varnost pešcev in kolesarjev – sedanja širina vozišča se delno nameni hoji pešcev in vožnji kolesarjev						
Zagotavljanje varnih pešpoti v šolo z uvedbo odraslega spremljevalca						
Organizacija izobraževalnih dejavnosti za spodbujanje uporabe okolju in zdravju						

prijaznih možnosti potovanja (hoja, kolesarjenje, JPP*) – za različne ciljne skupine						
--------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--	--

14. **Prosimo, ocenite, kakšna je po vašem mnenju POTREBA po vzpostavitvi naslednjih storitev v občini Radlje ob Dravi?** (pri vsakem ukrepu v ustrezno okence preglednice 10 zapišite eno od spodaj izbranih števil):

- 1) Popolnoma nepotrebna 2) Nepotrebna 3) Niti nepotrebna /niti potrebna
 4) Potrebna 5) Zelo potrebna 99) Sem neopredeljen (-a)

Preglednica 10

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Razširitev vzpostavljenih storitev šolskih prevozov – možnost uporabe tudi za ostale skupine občanov						
Uvedba novih lokalnih avtobusnih linij, ki bi smiselno dopolnile obstoječe medkrajevne linije oz. vozne rede avtobusov in vlakov						
Vzpostavitev JPP na klic*, ki bi pokrival redkeje poseljena območja občine						
Več avtobusnih postajališč na obstoječih linijah medkrajevnega JPP* v Občini Radlje						
Vzpostavitev storitve najema/izposoje navadnih in električnih koles v nižinskih naseljih občine (Radlje, Vuhred,...)						
Vzpostavitev portala za izmenjavo prevozov na delo - "Na delo v isto smer in nazaj domov nas potuje več skupaj!"						
Vzpostavitev spletnega informacijskega portala/aplikacije za telefon za uporabnike JPP* po principu "Vse informacije na enem mestu!"						
Drugo (napišite):						

*JPP na klic ima enako kot linijski avtobus svojo predpisano pot in urnik. Storitve izvaja le takrat, ko potnik predhodno najavi uporabo.

15. **Občina Radlje si prizadeva razširiti ponudbo javnega potniškega prometa na ozemlju občine in tako uvesti nove linije, ki bi smiselno dopolnile in se navezale na trenutno ponudbo medkrajevnega javnega potniškega prometa (avtobus + vlak). Storitve bi se izvajale z manjšim avtobusom oz. kombijem.**

15.1 **Ali menite, da obstaja potreba po uvedbi redne krožne linije JPP, ki bi obsegala nižinska naselja:** Vas, Spodnja Vižinga, Radlje ob Dravi, Zgornja Vižinga, Dobrava in Vuhred? (prosimo, označite s križcem izbrani odgovor v preglednici 11).

Preglednica 11

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Da, storitev bi uporabljal vsaj občasno						
Da, vendar sam storitve ne bi uporabljal						
Ne, ni potrebe						
Sem neopredeljen						

15.2. **Izpolnite v primeru, da živite v enem od hribovitejših in redkeje poseljenih naselij občine.**

Ali menite, da obstaja potreba po vzpostavitvi redne linije JPP v smeri naselja v katerem živite? (prosimo, označite s križcem izbrani odgovor v preglednici 12).

Preglednica 12

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Da, storitev bi uporabljal vsaj občasno						
Da, vendar sam storitve ne bi uporabljal						
Ne						
Smiselno je vzpostaviti zgolj storitev Javnega potniškega prevoza na klic						
Sem neopredeljen						

Prosimo, da na vprašanja v nadaljevanju odgovorijo vsi člani gospodinjstva.

16. **Vprašanje izpolnite ne glede na izbor odgovorov pri predhodnem vprašanju 15.1 in 15.2**

Kateri termini voženj tekom dneva bi vam najbolj ustrezali? Časovno opredelite dele dneva (v preglednici 13 navedite uro(-e) voženj, ki bi vam ustrezale).

Preglednica 13

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Krožna linija, ob delavnikih						
Krožna linija, ob vikendih						
<i>V primeru, da živite v hribovitejšem naselju občine: termini v smeri centra Radelj, ob delavnikih</i>						
<i>V primeru, da živite v hribovitejšem naselju občine: termini v smeri doma, ob delavnikih</i>						
<i>V primeru, da živite v hribovitejšem naselju občine: termini v smeri centra Radelj, ob vikendih</i>						
<i>V primeru, da živite v hribovitejšem naselju občine: termini v smeri doma, ob vikendih</i>						

17. Ali poznate internetno orodje za načrtovanje poti Google Transit v okviru Google zemljevidov? (prosimo, označite ustrezen odgovor s križcem pri posameznem članu v preglednici 14)

Preglednica 14

	1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Poznam in sem ga že uporabljal						
Poznam						
Poznam, vendar doma nimam dostopa do interneta						
Ne poznam						
Ne poznam, doma nimam dostopa do interneta						

III. OSEBNI PODATKI

18. **Naslov** (prosimo, navedite): _____

19. **Naselje** (prosimo, navedite, npr. Vas, Vuhred, Dobrava, ...): _____

20. **Število vseh članov gospodinjstva** (prosimo, navedite): _____

21. **Podatki o (sodelujočih) članih v gospodinjstvu** (prosimo, navedite/označite s križcem pri posameznem članu v preglednici 15):

Preglednica 15

		1. član	2. član	3. član	4. član	5. član	6. član
Navedite vašo starost							
Navedite vaš spol (M ali Ž)							
Dosežena stopnja izobrazbe (označite s x)	OŠ ali manj						
	2-3 letna SŠ						
	4 letna SŠ						
	visoka šola, fakulteta, akademija						
	magisterij, doktorat						
Status (označite s x)	osnovnošolec						
	dijak						
	študent						
	zaposlen/samozaposlen						
	brezposeln						
	upokojenec						
	kmetovalec						
	vodim domače gospodinjstvo						
	drugo (napišite)						

22. **Skupni zadnji mesečni neto dohodek gospodinjstva** (plače, pokojnine, honorarji, štipendije, nagrade, vzdrževalnine, ...). Na vprašanje vam ni potrebno odgovarjati, če tega ne želite, je pa dobrodošlo. *(Prosimo, obkrožite črko pred izbranim odgovorom).*

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| a) do 499,99 € | d) od 2.500,00 € do 3.499,99 € |
| b) od 500,00 € do 1.499,99 € | e) od 3.500,00 € do 4.499,99 € |
| c) od 1.500,00 € do 2.499,99 € | f) od 4.500,00 € do 5.499,99 € |
| | g) nad 5.500,00 € |

Za sodelovanje se vam najlepše zahvaljujemo.