

Izdelava Celostne prometne strategije za Občino Radlje ob Dravi

2. faza

Dokument 1

ANALIZA STANJA NA PODROČJU MOBILNOSTI V OBČINI RADLJE OB DRAVI

NAZIV

Izdelava Celostne prometne strategije za Občino Radlje ob Dravi , 2. faza: Analiza stanja na področju mobilnosti v Občini Radlje ob Dravi

NAROČNIK

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

VODILNI PARTNER PRI IZDELAVI CPS

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

PROJEKTNI PARTNER

Razvojna agencija Sinergija, Martjanci 36, 9221 Martjanci

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

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

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

KAZALO

PREDGOVOR.....	5
1. UVOD	6
1.1. Pristop trajnostnega načrtovanja mobilnosti.....	7
2. IZBRANE DEMOGRAFSKE ZNAČILNOSTI OBRAVNAVANEGA OBMOČJA.....	9
2.1. Gibanje števila prebivalstva.....	9
2.2. Starostna struktura.....	10
2.3. Dnevne migracije.....	11
2.4. Prostorski razvoj občine in značilnosti občinskega središča.....	14
2.5. Razvoj občine na področju prometa.....	16
3. ANALIZA STANJA NA PODROČJU MOBILNOSTI V OBČINI RADLJE OB DRAVI.....	17
3.1. Prometna infrastruktura.....	17
3.2. Prometna obremenitev.....	18
3.3. Analiza stanja dostopnosti lokalnega središča iz širšega območja občine.....	19
3.3.1. Dostopnost z javnim potniškim prometom.....	19
3.3.2. Dostopnost s kolesom	24
3.3.3. Dostopnost peš.....	25
3.3.4. Dostopnost z avtomobilom	28
3.3.4.1. Mirujoč promet	30
3.3.4.2. Območje omejene hitrosti in enosmeren promet	31
3.4. Analiza stanja dostopnosti lokalnega središča iz širšega območja regije	32
3.4.1. Dostopnost z javnim potniškim prometom.....	32
3.4.2. Dostopnost s kolesom	34
3.4.3. Dostopnost z avtomobilom	35
4. VIRI.....	38
5. PRILOGE.....	40

Seznam slik

Slika 1: Gibanje števila prebivalcev v občini Radlje ob Dravi v obdobju 1991 – 2015	9
Slika 2: Urbano središče občine Radlje ob Dravi	15
Slika 3: Lokacije avtobusnih postajališč na ozemlju občine Radlje ob Dravi.....	20
Slika 4: Avtobusno postajališče na cesti Vuhred - Sv. Anton na Pohorju.....	22
Slika 5: Avtobusno postajališče v Vuhredu	22
Slika 6: Prikaz poteka šolskih avtobusnih in kombi linij	23
Slika 7: Prikaz kolesarske infrastrukture v občini	25
Slika 8: Mešani kolesarski pas na Mariborski cesti	25
Slika 9: Kolesarska pot v naselju Vas	25
Slika 10: Kolesarski pas in mešani kolesarski pas (sharrow) na Maistrovi ulici.....	26

Slika 11: Kolesarska pot Dobrava - Radlje	26
Slika 12: Infrastruktura pločnikov v občini Radlje ob Dravi.....	27
Slika 13: Pločnik na obeh straneh Mariborske ceste.....	28
Slika 14: Pločnik na obeh straneh ceste pri trgovskem območju.....	28
Slika 15: Pas za pešce ob cestišču Mariborske ceste	28
Slika 16: Delno označen pas za pešce ob cestišču Mariborske ceste.....	28
Slika 17: Pešpot na območju Prisoje z manjkajočim prehodom za pešce.....	28
Slika 18: Cestna infrastruktura v občini.....	30
Slika 19: Cesta Vuhred - Sv. Anton na Pohorju v smeri Ribnice na Pohorju	31
Slika 20: Cesta Radlje - Remšnik.....	31
Slika 21: Cesta Radlje - Št. Janž.....	31
Slika 22: Cestna povezava naselij Št. Janž - Remšnik	31
Slika 23: Lokacije parkirišč v naselju Radlje ob Dravi	32
Slika 24: Prikaz območij omejene hitrosti in enosmernega prometa	33
Slika 25: Železniška postaja v Vuhredu	35
Slika 26: Potek turistične Dravske kolesarske poti med Dravogradom in Mariborom	36
Slika 27: Potek turistične kolesarske poti v občinah Radlje ob Dravi, Muta in Vuzenica.....	36
Slika 28: Državno cestno omrežje na širšem območju Koroške regije.....	38
Slika 29: Cesta Maribor - Radlje ob Dravi na odseku Črešnjevca ob Dravi	38
Slika 30: Cesta Maribor - Radlje v bližini Ožbalta	38

Seznam preglednic

Preglednica 1: Konvencionalni in alternativni pristop k načrtovanju prometa	8
Preglednica 2: Gibanje števila prebivalcev v naseljih občine Radlje ob Dravi v obdobju 2002 – 2015, indeks rasti prebivalstva in gostota poseljenosti	10
Preglednica 3: Prebivalstvo po starostnih skupinah za naselja v občini Radlje ob Dravi.....	11
Preglednica 4: Prebivalstvo, ki se izobražuje, in dnevni migranti po kraju prebivališča in kraju šolanja	12
Preglednica 5: Število delovno aktivnih občanov in dnevnih migrantov občine Radlje ob Dravi po kraju prebivališča in kraju dela	13
Preglednica 6: Število delovno aktivnih občanov (brez kmetov) občine Radlje ob Dravi, zaposlenih v posameznih občinah v letu 2002, 2008 in 2014.....	14
Preglednica 7: Prometne obremenitve - PLDP za leto 2013	18
Preglednica 8: Prometne obremenitve na dan 3.12. 2012	18

PREDGOVOR

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. Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije. 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.

Celostno urejen promet ne pomeni zgolj boljše izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost, manjših zastojev, bolj učinkovitih naložb, večjega zadovoljstva in manjšega onesnaženja. Prinaša objektivno merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti lokalnih skupnosti za uspešen razvoj.

Analiza stanja predstavlja, skupaj z analizo potovalnih navad in potreb občanov na področju mobilnosti, temelj celostnega načrtovanja prometne ureditve v občini. Pomaga nam razumeti trenutni položaj, izpostaviti pomanjkljivosti, ključne težave, izzive in priložnosti, ki jih ima občina na področju prometa in mobilnosti. Ustrezno ovrednotenje trenutne situacije predstavlja osnovo za učinkovito celostno načrtovanje razvoja občine na področju mobilnosti v prihodnjih letih.

S pripravo CPS in njenim doslednim izvajanjem bo Občina Radlje ob Dravi stopila na pot trajnostne mobilnosti. Proces spreminjanja načina dela in drugačen pristop k reševanju prometnih problemov sta bistvena za spremembe tako na ravni urejenosti mest, ki bodo postala prijazna pešcem in kolesarjem, kot na ravni spreminjanja potovalnih navad občanov, ki bodo na račun manjše uporabe avtomobilov prispevali k večjemu deležu trajnostnih oblik mobilnosti.

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 nuja. 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 uravnoveženega 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).

Bistveno vlogo pri potovanjih v urbanih območjih bi moral prevzeti javni potniški promet. Poleg cenovne dostopnosti bi moral javni potniški promet zagotoviti izpolnitev potreb ljudi po kakovostnem, učinkovitem in dostopnem prevozu. Promovirati bi se morale inovativne rešitve, na primer uporaba čistih taksijev v verigi javnega prometa. Prevoz po naročilu lahko npr. predstavlja rešitev za ustrezno povezavo ne tako gosto naseljenih predmestij, kjer je težko ponuditi storitve skupinskega prevoza, ki bi bile dovolj kakovostne (Akcijski načrt ..., 2009).

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).

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

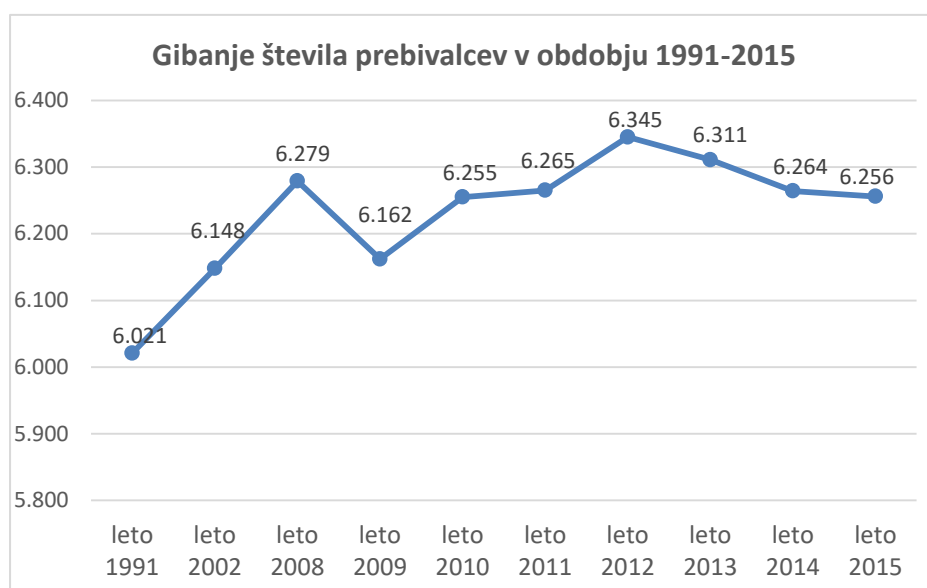
Tradicionalno načrtovanje prometa	Celostno načrtovanje mobilnosti
Osrednji predmet obravnave je infrastruktura	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Mobilnost	Dostopnost
Osredotočenost na promet s poudarkom na osebnem avtomobilu	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 OBRAVNAVANEGA OBMOČJA

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).

Preglednica 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)

	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 strnjeni naselji 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.

Preglednica 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 (Dokument 2) 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.

Preglednica 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		
		šttevilo	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.

Preglednica 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		
		števílo	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.

Preglednica 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 tovarnega 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.

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

Odsek	Vsa vozila	Osebna vozila
Radlje – Radeljski prelaz, števno mesto mejni prehod Radelj	873	644
Radlje – Ribnica, števno 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.

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

Odsek	Vsa vozila	Osebna vozila
Radlje – Radeljski prelaz – števno mesto vpadnica v Radlje	1259	1146
Radlje – Mariborska cesta – števno mesto center naselja	5915	5851
Radlje – Obrtniška cesta – števno 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.

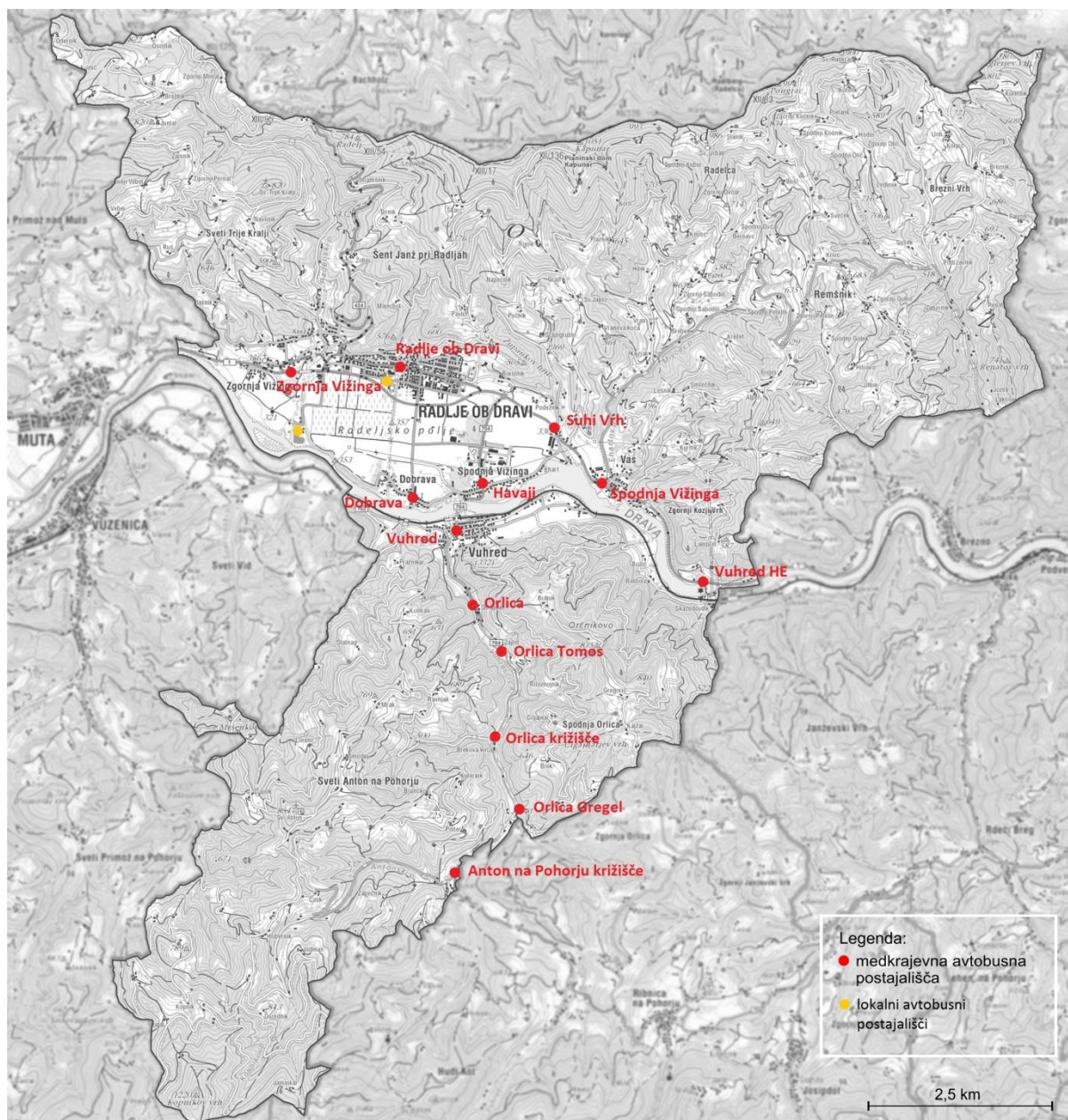
3.3. Analiza stanja dostopnosti lokalnega središča iz širšega območja občine

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 zbledle 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

Avtorica: Branka Mirt

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 frekvencaми 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 pogostejše, 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 prevozi 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 slike prikazujeta izbrani avtobusni postajališči v občini Radlje ob Dravi.



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



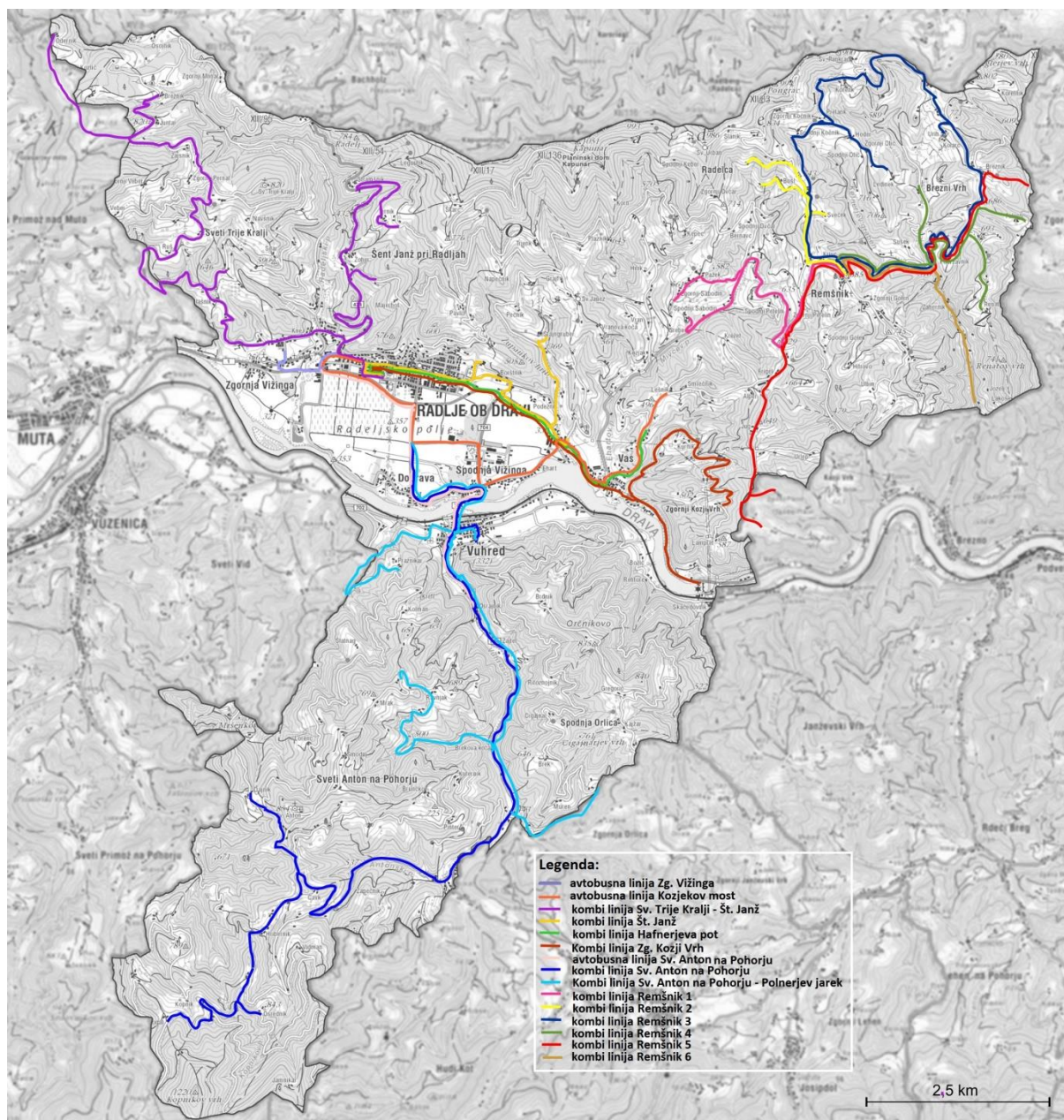
Slika 5: Avtobusno postajališče v Vuhredu

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«. Storitve 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.

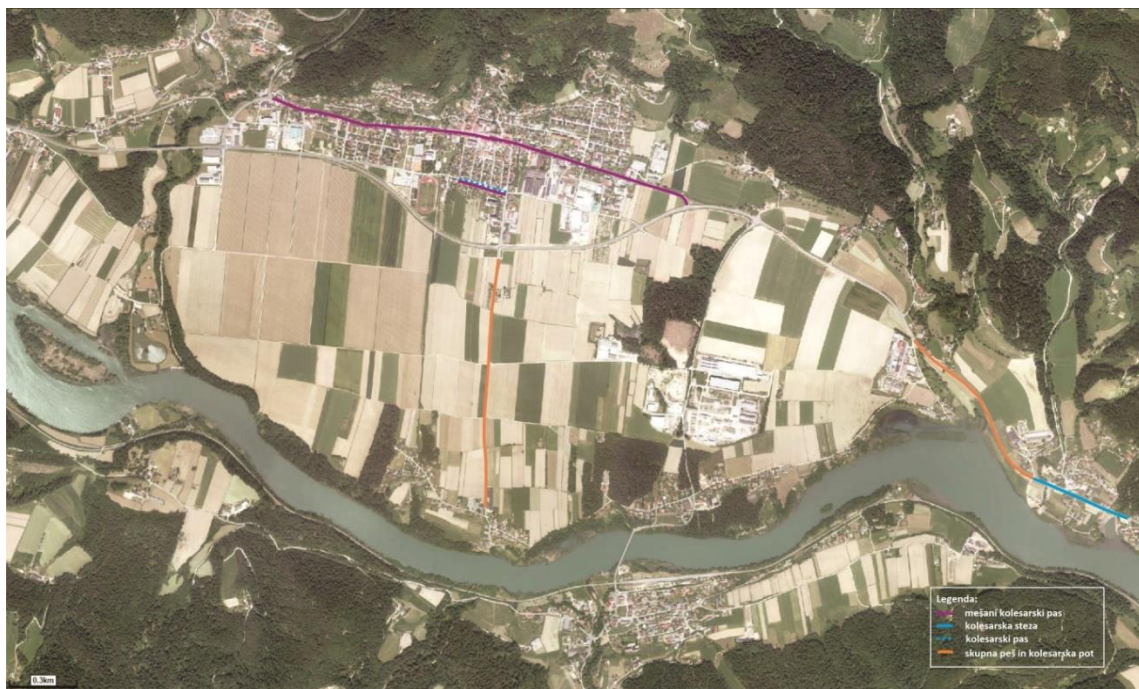
3.3.2. Dostopnost s kolesom

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: Mešani kolesarski pas na Mariborski cesti



Slika 9: Kolesarska pot v naselju Vas



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.

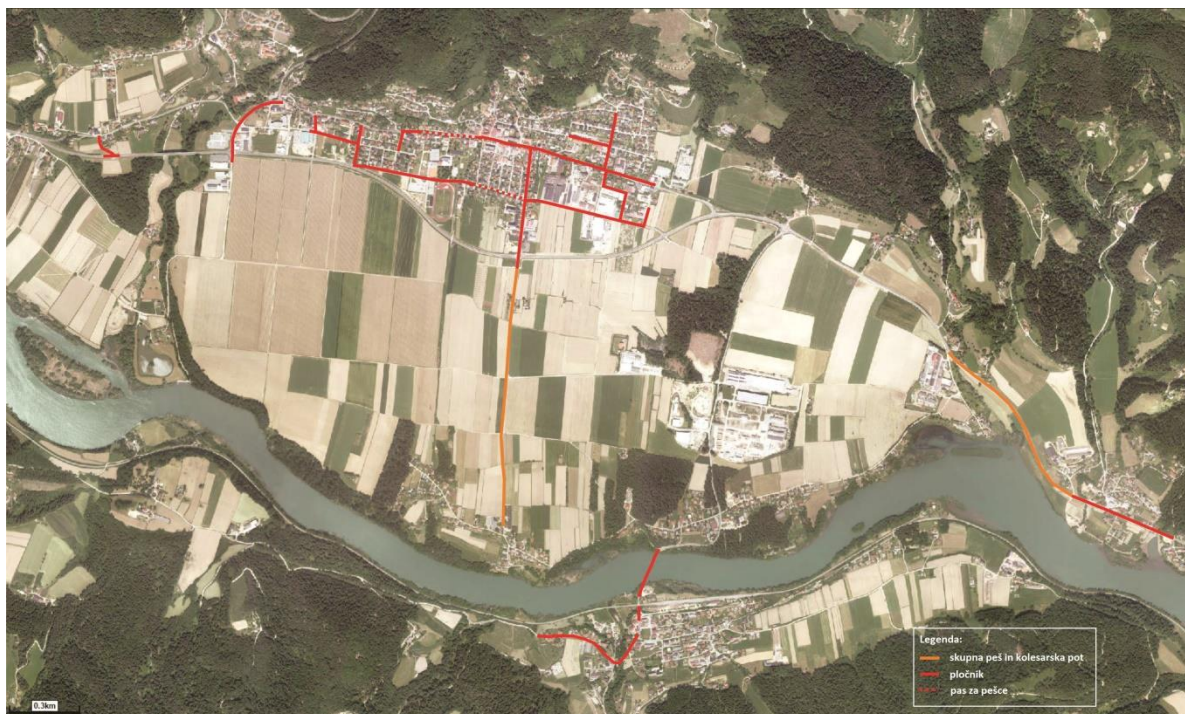
Infrastruktura pločnikov je v primerjavi s kolesarsko infrastrukturo nekoliko bolj razvita, vendar tudi v tem primeru težko govorimo o omrežju, predvsem zaradi (Mariborska cesta). Mestoma se pojavljajo za pešce nevarni odseki, eden od njih je prikazan na Sliki 16, ponekod manjkajo tudi prehodi za pešce (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: Pločnik na obeh straneh Mariborske ceste



Slika 14: Pločnik na obeh straneh ceste pri trgovskem območju



Slika 15: Pas za pešce ob cestišču Mariborske Ceste



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



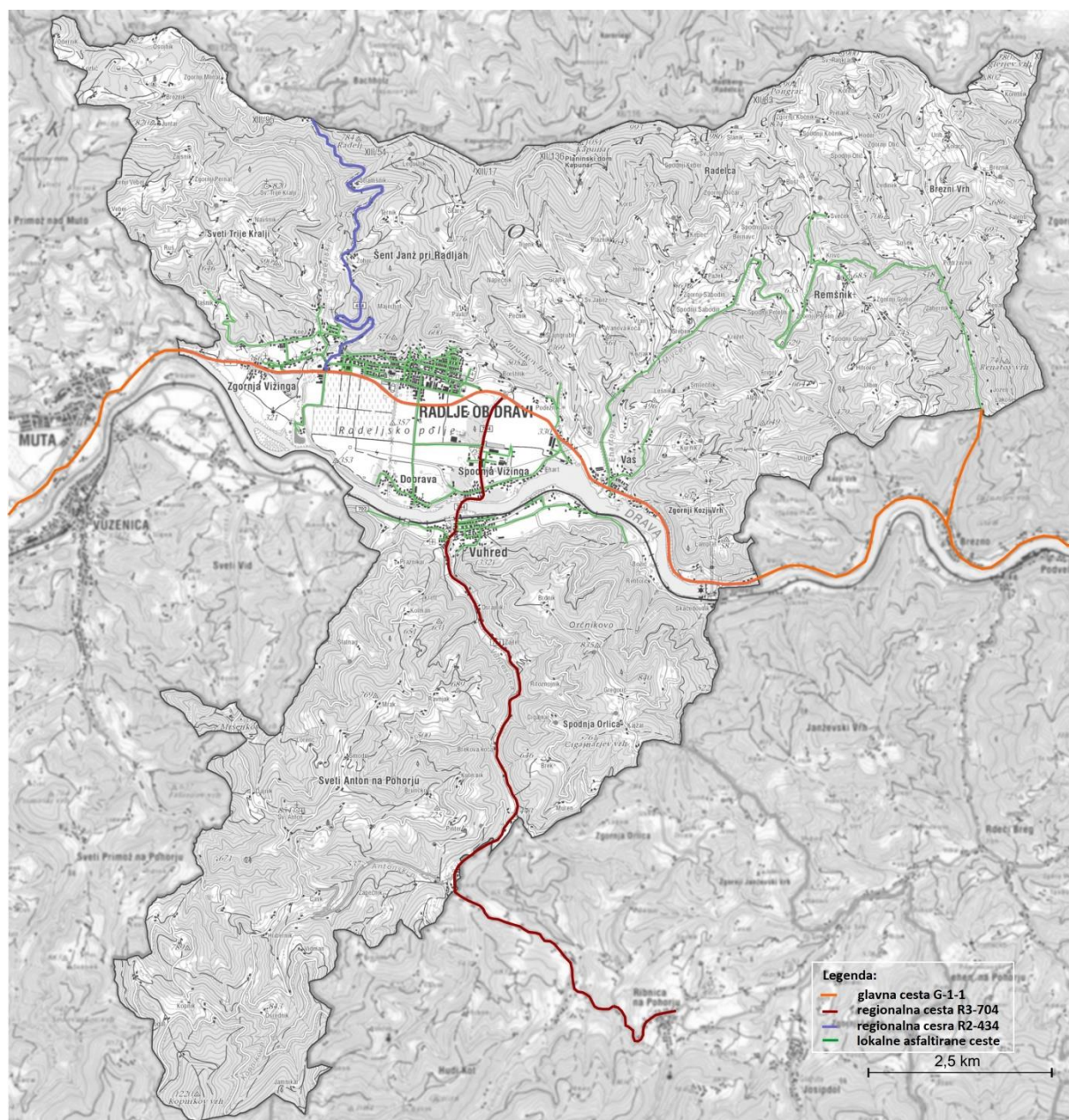
Slika 17: Pešpot na območju Prisoje z manjkajočim prehodom za pešce

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



Slika 20: Cesta Radlje - Remšnik



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 cesti (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 ulici 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 enosmernega 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 redkejšje. 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 redkejšje 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 odhodih 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 upokoјenci. 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).

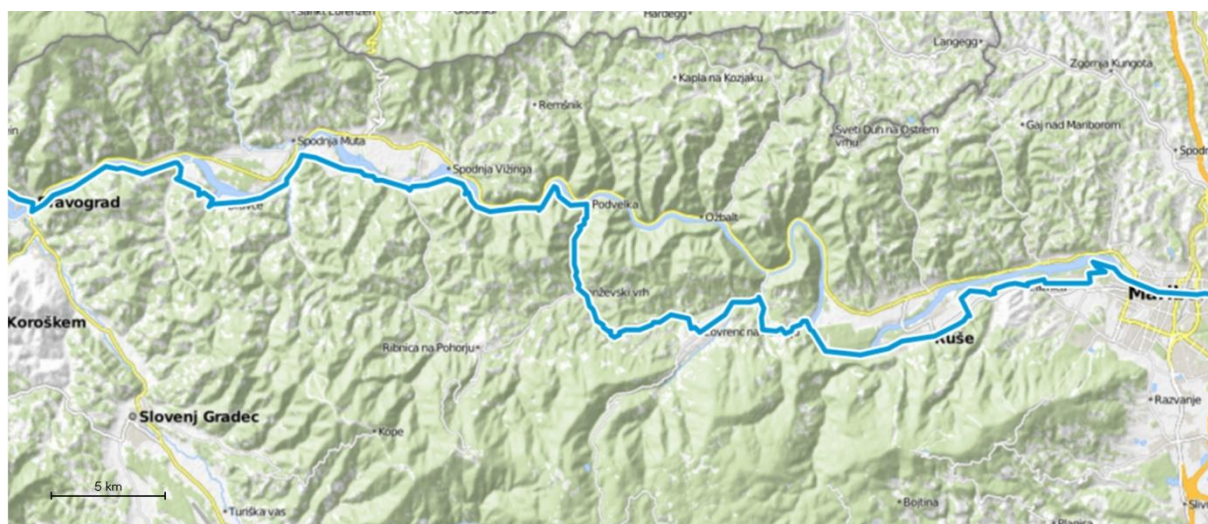


Slika 25: Železniška postaja v Vuhredu

3.4.2. Dostopnost s kolesom

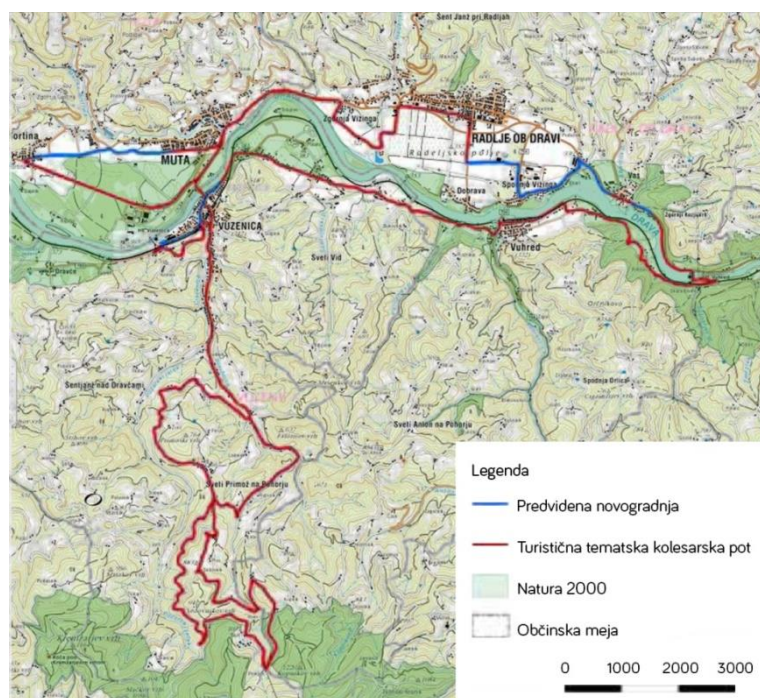
Občina Radlje ob Dravi iz širšega območja regije s kolesom ni dostopna. Obstoječa kolesarska infrastruktura je nepovezana, kjer obstaja, pa je v večini nevzdrževana (Regionalni razvojni... 2014).

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 tablam 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 tablam, na odseku poti v naselju Vas in Zg. Kozji Vrh pa je bila zgrajena kolesarska pot (Slika 9), omenjena že v poglavju 3.2.2.



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.

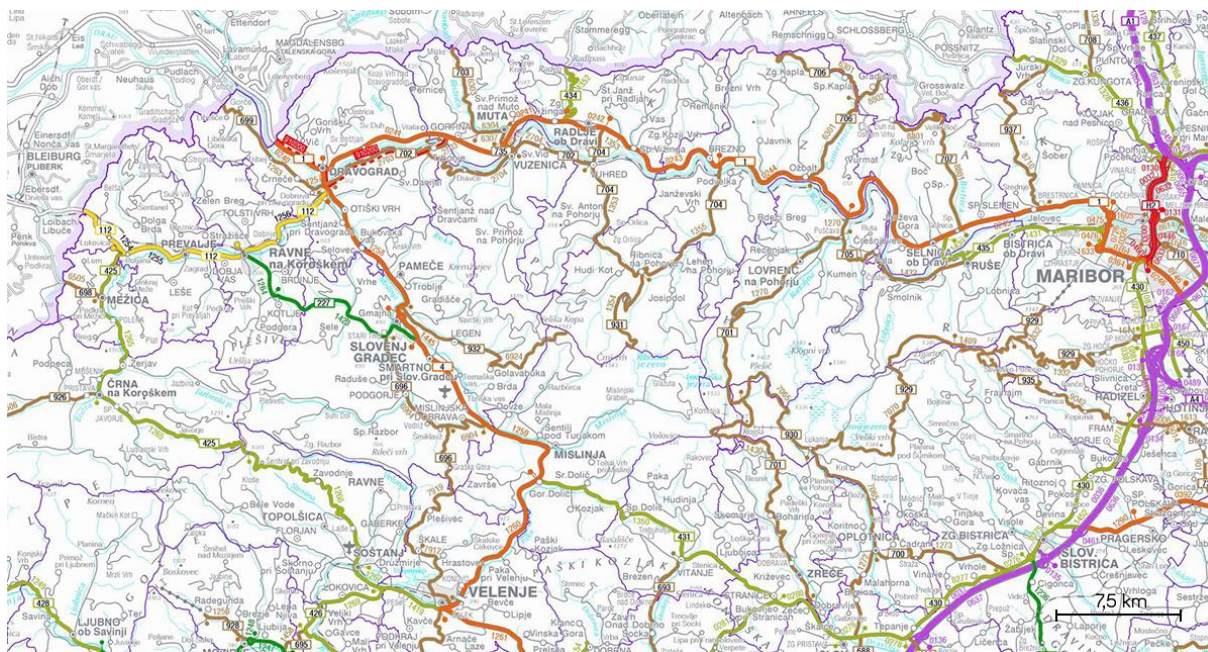
Na podlagi terenskih ogledov ceste G1-1, odsek Maribor - Radlje ob Dravi, in na podlagi navedb v regionalnih razvojnih dokumentih (Strategija lokalnega ..., 2015 in Regionalni razvojni ..., 2014) ugotavljamo, da je državno cestno omrežje na obravnavanem širšem območju v večini slabo vzdrževano (Slika 36) 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).

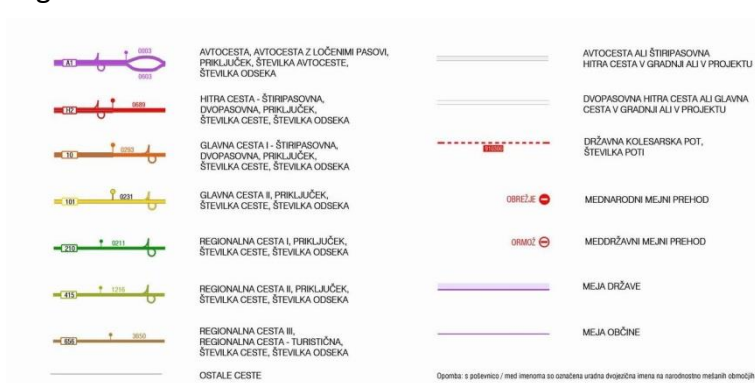
Zaradi manj razvitega cestnega omrežja v primerjavi z ostalimi regijami v državi in tudi zaradi neprimerne železniške infrastrukture zaznamuje območje prometna izoliranost.

Iz Strategije razvoja prometa v Republiki Sloveniji (2015) je moč razbrati, da na Koroškem razen posodobitve oz. nadgradnje obstoječe prometne infrastrukture ni predvidenih investicij v novo cestno infrastrukturo. Tako tudi projekt vzpostavljanja 3. razvojne osi v obliki nove državne hitre ceste med avtocesto A1 in mejo s sosednjo Avstrijo za enkrat ostaja nerealiziran.

Izdelava CPS za Občino Radlje ob Dravi – Analiza stanja na področju mobilnosti



Legenda:



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



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



Slika 30: Cesta Maribor - Radlje v bližini Ožbalta

4. VIRI

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.

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>

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>

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_obravnava.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.slovenijgradec.si/media/uploads/files/17_RRP%20Koroska%202014-2020_2_osnutek_03072014_poslan_MGRT.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>

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.

Zakon o prevozi 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>

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	13:20	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	21:00	***

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

Izdelava CPS za Občino Radlje ob Dravi – Analiza stanja na področju mobilnosti

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	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	15:15	15:17	15:20	15:21	15:23	16:18	**
	PRIHODI				05:28	05:15	/	04:55	04:52	04:50	04:48	/	/	/	oooo
				05:36	05:28	05:15	/	04:55	04:52	04:50	04:48	/	/	/	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

		Sl. Gradec	Dravograd	Zg. Vižinga	Radlje ob Dravi	Havaji	Vuhred	Havaji	Suhi Vrh	Sp. Vižinga	Vuhred HE	Maribor AP	Opombe
Postajališča													
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

Vozni red										
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*

Izdelava CPS za Občino Radlje ob Dravi – Analiza stanja na področju mobilnosti

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 *

Koratur: 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	*

Koratur: 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		*

Koratur: 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 *

Koratur: 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 ***