



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA KOROŠKE REGIJE

LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007)



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR



Celostna prometna strategija koroške regije

Avtorji: Peter Zajc, Luka Mladenovič, Simon Koblar, Aljaž Plevnik

Uredniki: Peter Zajc, Luka Mladenovič, Simon Koblar

Ljubljana, oktober 2021

LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007) je integralni projekt, sofinanciran s sredstvi evropskega programa LIFE, sredstvi Sklada za podnebne spremembe in sredstvi partnerjev projekta.

Za več informacij obiščite www.care4climate.si.

Vsak partner v projektu LIFE IP CARE4CLIMATE je odgovoren za strokovnost vsebin in sporočila v dokumentih in stališčih, ki jih pripravi oziroma izrazi v okviru navedenega projekta.

Celostna prometna strategija koroške regije

Celostna prometna strategija koroške regije je dokument, ki na podlagi dobrih izkušenj občinskih celostnih prometnih strategij skuša celotno prometno načrtovanje prenesti in prilagoditi tudi na regionalno raven načrtovanja. Sodelujoče občine so se na podlagi preteklih dobrih izkušenj in že vzpostavljenega sodelovanja odločile, da se skupaj lotijo načrtovanja mobilnosti v obsegu, ki presega območje posamezne občine. S skupnim razvojem vizije, ciljev in ukrepov bo delovanje vključenih občin bolj usklajeno, omogočen pa bo tudi učinkovitejši dialog z institucijami na državni ravni. Strategija poleg skupne vizije in ciljev vključuje akcijski načrt skupnih aktivnosti za naslednjih deset let.

Sustainable Urban Mobility Plan for Koroška region

Regional Sustainable Urban Mobility Plan of Koroška is a document based on the good experience of previous local Sustainable Urban Mobility Plans. It was developed as an attempt to transfer and adapt the SUMP approach from local to regional level of planning. Based on past positive experiences and already established cooperation, the participating municipalities decided to jointly address the challenges of mobility planning in a scale that exceeds the area of each individual municipality. With joint development of vision, targets and measures, the operation of the involved municipalities will be better coordinated. A more effective dialogue with institutions at the national level will also be enabled. In addition to the common vision and goals, the strategy includes an action plan of joint activities for the next 10 years.

Kazalo vsebine

1	<i>O dokumentu</i>	1
1.1	Ozadje	1
1.2	Postopek priprave	2
1.3	Območje obravnave	3
2	<i>Vizija</i>	4
3	<i>Analiza stanja</i>	5
3.1	Pregled stanja po področjih	5
3.1.1	Hoja in kolesarjenje	5
3.1.2	Javni potniški promet	7
3.1.1	Motorni promet	10
3.2	Ključni izzivi	14
3.3	Ključni dosežki	15
4	<i>Strateški cilji</i>	17
4.1	Ciljne vrednosti	18
4.2	Opredelitev nalog države in občin za doseganje skupnih ciljev	19
5	<i>Stebri prometnega sistema</i>	20
5.1	Načrtovanje	21
5.1.1	Cilji	21
5.1.2	Ukrepi	21
5.2	Hoja in kolesarjenje	22
5.2.1	Cilji	22
5.2.2	Ukrepi	22
5.3	Javni potniški promet	23
5.3.1	Cilj	23
5.3.2	Ukrepi	24
5.4	Motorni promet	26
5.4.1	Cilji	26
5.4.2	Ukrepi	26
6	<i>Akcijski načrt</i>	27
6.1	Načrt vključevanja javnosti	32
6.1.1	Deležniki	32
6.1.2	Komunikacijske metode in kanali	32
6.1.3	Rezultati	33
6.1.4	Aktivnosti med pripravo	33

6.1.5	Aktivnosti med izvajanjem	34
6.2	Načrt spremljanja in vrednotenja izvajanja	34
6.2.1	Redno spremljanje izvajanja	34
7	<i>Viri in literatura</i>	36

Kazalo preglednic in slik

Preglednice

Preglednica 1: dolžina prometne infrastrukture v izbranih naseljih	6
Preglednica 2: dostopnost od nekaterih mest na Koroškem do Ljubljane in Maribora.	11
Preglednica 3: cilji CPS.....	17
Preglednica 4: ciljne vrednosti CPS	18

Slike

Slika 1: koroška razvojna/statistična regija	3
Slika 2: občine v regiji s sprejeto CPS.....	5
Slika 3: most za pešce in kolesarje čez reko Dravo v Dravogradu.....	6
Slika 4: zgrajeno kolesarsko omrežje	7
Slika 5: sezonska avtobusna povezava med Velenjem in Labotom/Lavaüdom Štreknabus je opremljena s prikolico za kolesa (foto: arhiv RRA Koroška).....	8
Slika 6: število potnikov, po železniških postajališčih v letu 2019.	9
Slika 7: slovenski in avstrijski vlak na železniški postaji v Pliberku/Bleiburgu	10
Slika 7: prometne obremenitve na državnih cestah v letu 2018.....	12
Slika 8: zastoji v Mežiški dolini so povezani tudi z menjavo izmen v proizvodnih obratih v Mežiški dolini in na avstrijskem Koroškem, kjer so zaposleni številni Korošci (foto: arhiv RRA Koroška).	13
Slika 10: ukrepi za umirjanje prometa v Slovenjem Gradcu.....	16

Seznam kratic in okrajšav

Kratica/simbol	Beseda ali besedna zveza	Slovenski prevod
CPN	celostno prometno načrtovanje	
CPS	celostna prometna strategija	
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	
EU	Evropska unija	
EZTS	evropsko združenje za teritorialno sodelovanje	
JPP	javni potniški promet	
MGRT	Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo Republike Slovenije	
MO	mestna občina	
P+R	parkiraj in se pelji	
PLDP	povprečni letni dnevni promet	
RRA	regionalna razvojna agencija	
RS	Republika Slovenija	
SŽ	Slovenske železnice	

1 O dokumentu

1.1 Ozadje

Celostno načrtovanje prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks številnih evropskih mest, ki z velikim uspehom uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop k izzivom prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev ter dostopnosti območij in storitev.

Zaradi dobrih izkušenj s celostnim prometnim načrtovanjem na ravni občin lahko v zadnjih letih spremljamo razmišljanja o tem, kako pristop uporabiti tudi širše. Spoznanje, da lokalni prometni tokovi zelo vplivajo na stanje prometa in s tem kakovost bivanja v državi, je državo spodbudilo k aktivnemu sooblikovanju ter pomoči pri izvajanju občinskih celostnih prometnih strategij in k razmisleku o povezovanju občin za načrtovanje na medobčinski oziroma regionalni ravni. Tudi občine so izrazile potrebo za medobčinsko sodelovanje na področjih, kjer občine nimajo pristojnosti in je treba komunicirati z državo.

Koroška regija že ima vzpostavljeno regionalno sodelovanje in zaupanje. RRA Koroška že več let koordinira številne aktivnosti občin ter razvija projekte in produkte, ki vključujejo več občin in drugih deležnikov. S pripravo regionalne CPS pa bo omogočeno formaliziranje skupnih potreb, želja in pristopov občin. V okviru projekta LIFE IP Care4Cimate je bila predvidena možnost priprave pilotne regionalne CPS, za območje obravnave pa je bila izbrana koroška regija.

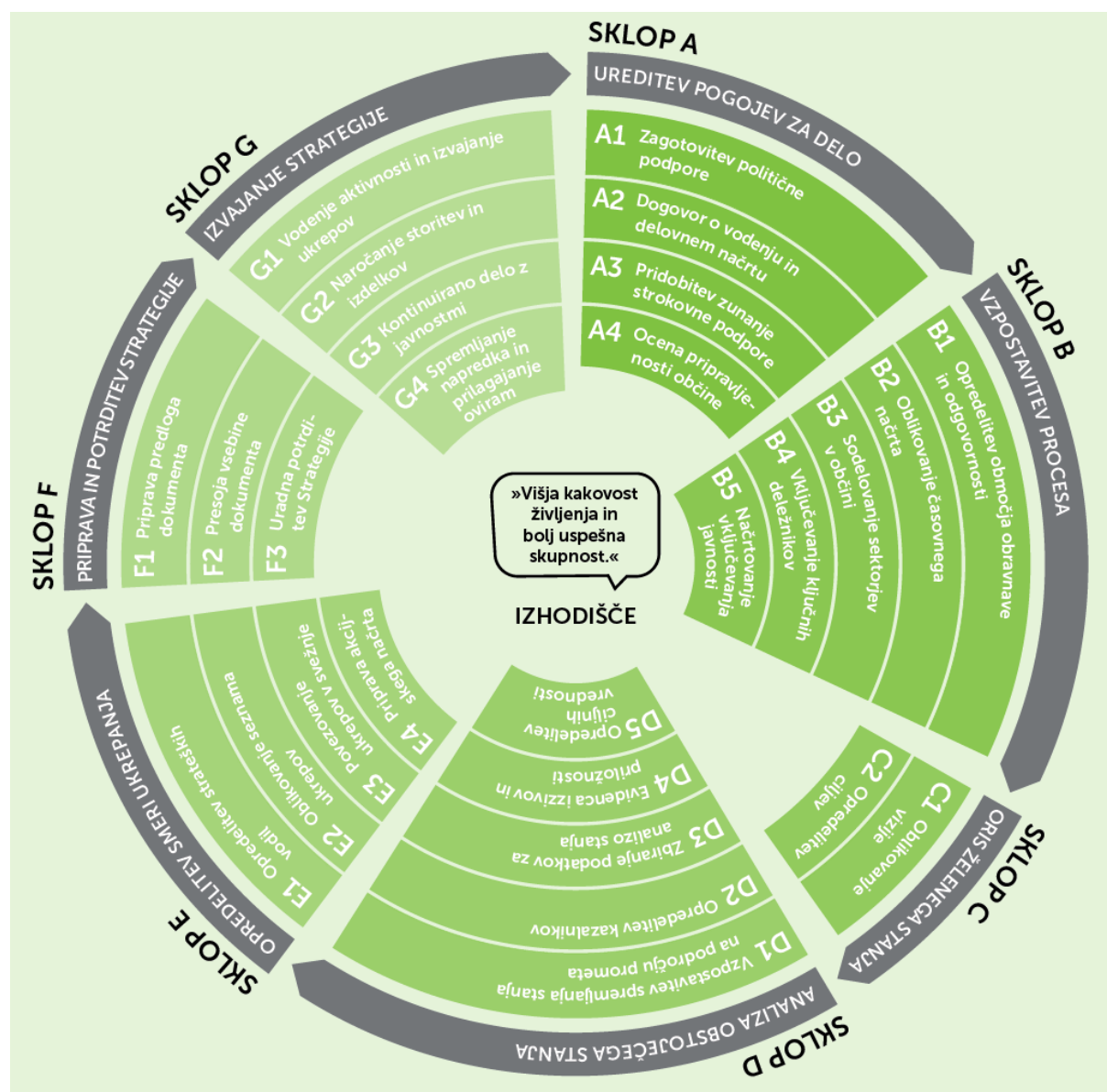
Ker gre za pilotni projekt, namenjen spremljanju izzivov in preizkušanju prilagojenih pristopov, bodo njegovi rezultati zanimivi tako za druge slovenske regije kakor tudi širši evropski prostor. Med postopkom priprave je potekalo zbiranje pristopov in izkušenj, ki bodo uporabljeni za pripravo smernic za pripravo regionalnih CPS. Te predvideva Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, ki je bil med pripravo regionalne CPS v pripravi in usklajevanju.

1.2 Priprava CPS

Priprava strategije je potekala ob upoštevanju prenovljenih smernic za občinske CPS¹ in se je začela novembra 2019 s seznanitvijo razvojnega sveta koroške regije ter sveta Koroške regije s pilotno izdelavo CPS koroške regije.

Aktivnosti v zvezi z izdelavo CPS koroške regije so se začele v letu 2020. Zaradi epidemičnih razmer je bila priprava večkrat ustavljena. Priprava strategije je torej trajala skoraj dve leti in je obsegala prvih šest sklopov aktivnosti (od A do F) do priprave predloga dokumenta.

Slika 1: Priprava CPS koroške regije¹

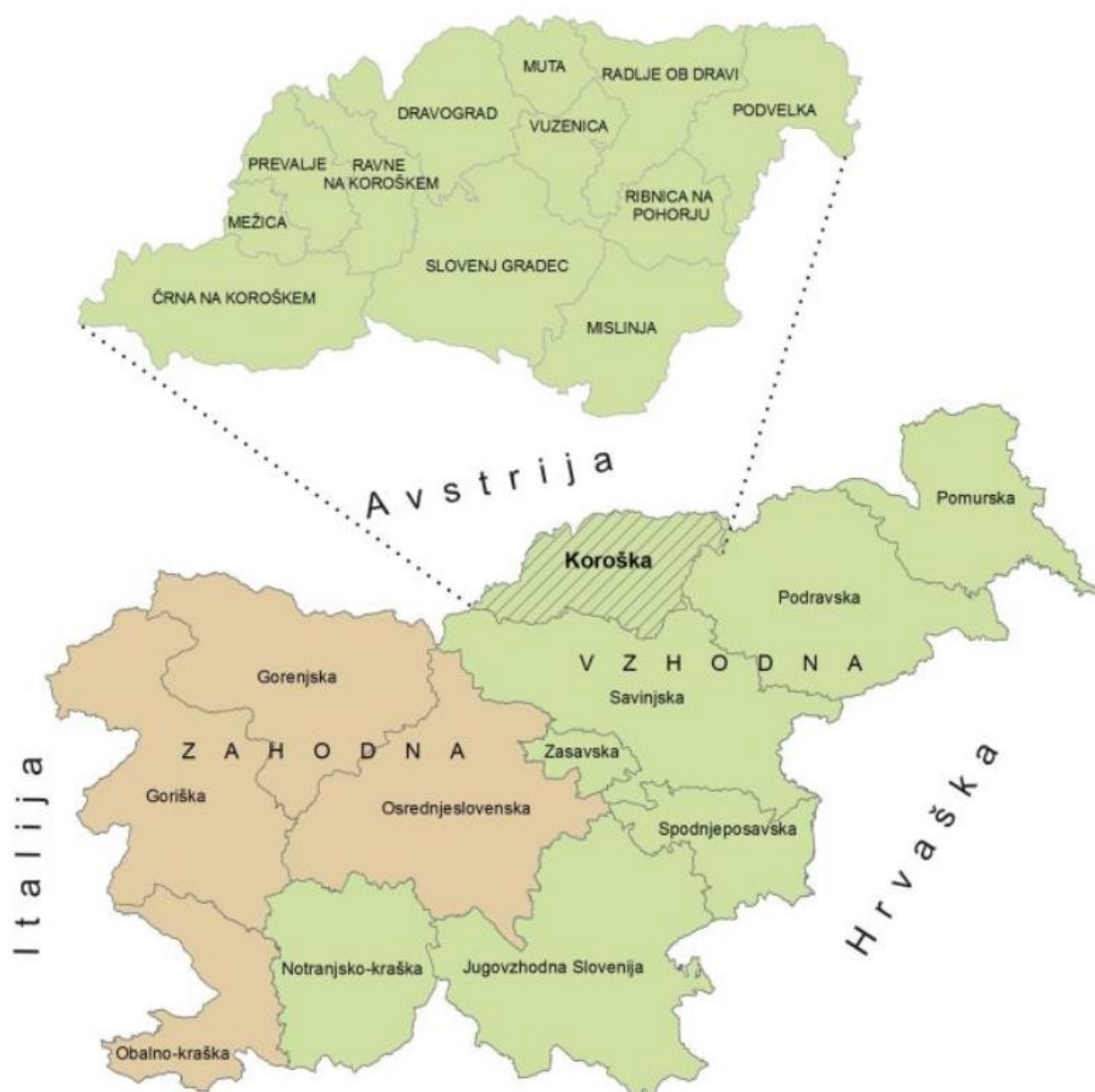


¹ Plevnik idr., 2021.

1.3 Območje obravnave

Dokument obravnava sodelujoče občine, ki so prepoznale pomen celostne prometne strategije in so se vključile v izdelavo načrta v okviru medobčinskega sodelovanja. Vključuje vseh 12 občin koroške statistične regije: Črna na Koroškem, Dravograd, Mežica, Mislinja, Muta, Podvelka, Prevalje, Radlje ob Dravi, Ravne na Koroškem, Ribnica na Pohorju, Slovenj Gradec in Vuzenica. Te občine so v skladu z Zakonom o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja² del razvojne regije Koroška. Izbiro za pilotno izvedbo regionalne CPS na tem območju dodatno utemeljujemo z geografsko zaključenostjo, prometnimi tokovi in prejšnjim uspešnim sodelovanjem RRA Koroška z občinami na področju mobilnosti.

Slika 1: Koroška razvojna/statistična regija



Vir podatkov: Geodetska uprava RS (RPE),
Statistični urad RS (NUTS 2, NUTS 3 regije)
Kartografija: RRA Koroška (Peter Zajc), 2014

² Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja (ZSRR-2), 2011.

2 Vizija

V osnutku regionalnega razvojnega programa za koroško razvojno regijo 2021–2027 je prikazana razvojna vizija regije:

Koroška 2030 je prodorna, ustvarjalna, povezana in pristna.

To vizijo v strategiji upoštevamo, a jo prilagajamo področju mobilnosti.

Koroška bo:

- Regija z visoko kakovostjo bivanja.
- Prebivalcem in drugim enostavno dostopna.
- Povezana s sosednjimi regijami.

Vizija CPS koroške regije se tako glasi:

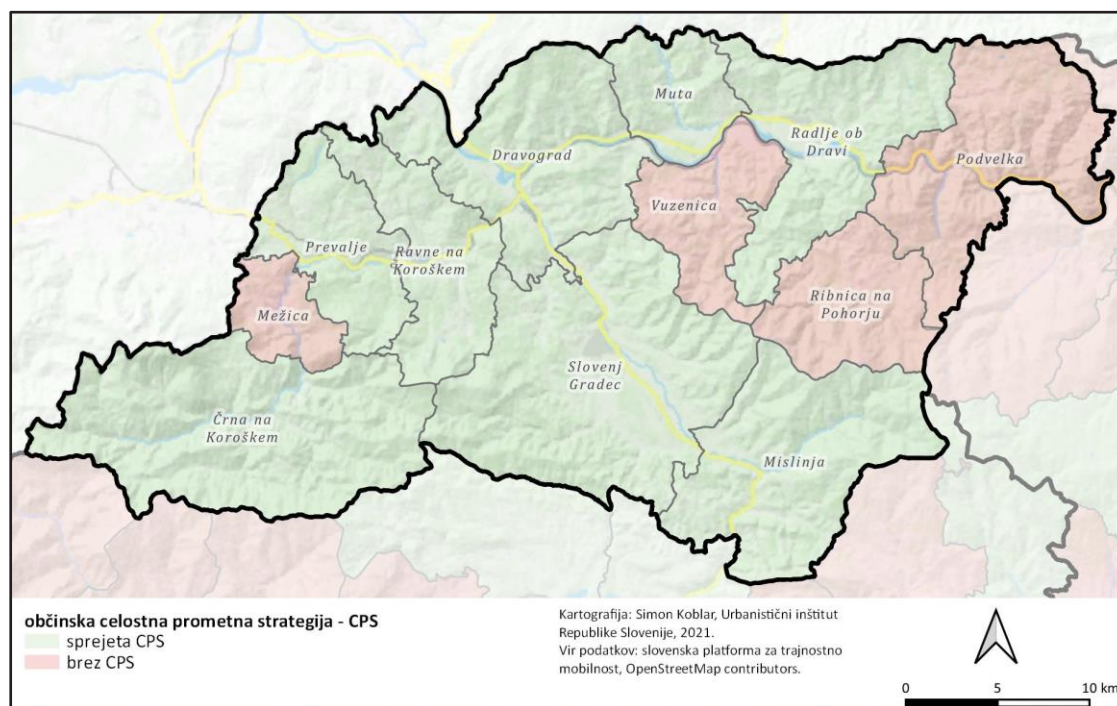
Koroška je regija z visoko kakovostjo bivanja, prebivalcem in drugim enostavno dostopna ter dobro povezana s sosednjimi regijami v Sloveniji in Avstriji.

3 Analiza stanja

Podrobnejša analiza stanja prometa v regiji kaže, da imajo občine koroške regije predvidljive sklope pomembnih izzivov, kakor so prevladujoča vloga motornega prometa in šibka razvitost sistema javnega potniškega prometa. Je pa v regiji zaznan razvoj kolesarskega prometa kot odziv na uspešne prejšnje projekte občin in plod njihovega povezovanja. Pretekle izkušnje s sodelovanjem pri razvoju projektov kažejo na možnosti za reševanje skupnih težav.

Zavzetost občin za reševanje prometnih težav se kaže tudi v številu občin, ki imajo sprejeto občinsko CPS.

Slika 2: Občine v regiji s sprejeto CPS



3.1 Pregled stanja po področjih

3.1.1 Hoja in kolesarjenje

Pri preučevanju omrežij za hojo in kolesarjenje smo imeli težave pri pridobivanju podatkov. Uradne evidence podatkov o dolžinah prometne infrastrukture praviloma ne odražajo dejanskega stanja, saj niso dovolj pogosto osvežene. To še posebej velja za površine za kolesarje, medtem ko površine za pešce razen planinskih poti sploh niso del omenjenih evidenc. Zato smo razvili metodologijo za izvedbo analize prometne infrastrukture za posamezne oblike mobilnosti (motorni promet, kolesarjenje, hoja) iz podatkov OpenStreetMap.org, ki smo jih pred izvedbo analize za izbrana naselja še dodatno dopolnili.

Za primerjavo smo izbrali naselja Slovenj Gradec, Ravne na Koroškem, Dravograd in Prevalje, ki po osnutku strategije prostorskega razvoja Slovenije tvorijo širše mestno območje regije.³ V vseh naseljih je omrežje za motorni promet najdaljše. Vendar se po razmerju površin za kolesarjenje in/ali hojo med seboj bistveno razlikujejo. Razlogi so v razlikah glede zavedanja o pomembnosti razvoja površin za hojo in kolesarjenje ter v razlikah glede razgibanosti reliefa naselja.

Slika 3: most za pešce in kolesarje čez reko Dravo v Dravogradu⁴



Preglednica 1: dolžina prometne infrastrukture v izbranih naseljih

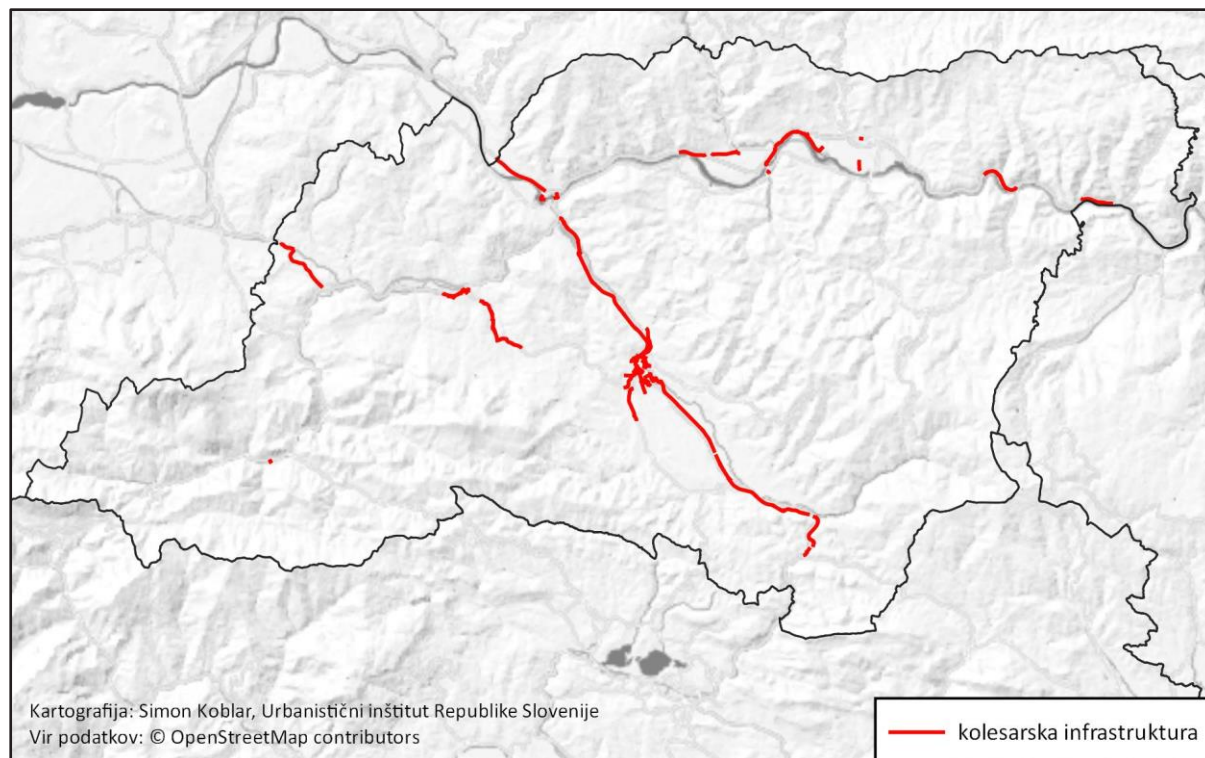
	Slovenj Gradec		Ravne na Koroškem		Dravograd		Prevalje	
	dolžina (km)	indeks*	dolžina (km)	indeks*	dolžina (km)	indeks*	dolžina (km)	indeks*
površine za kolesarjenje	42	0,35	12	0,15	4	0,08	13	0,20
površine za hojo	47	0,39	27	0,33	12	0,23	12	0,18
površine za motorni promet	121	1,00	82	1,00	53	1,00	66	1,00
* razmerje med dolžino površin za kolesarjenje/hojo in motorni promet								

V regiji se intenzivno vzpostavlja državno kolesarsko omrežje. Vzpostavljenih je okoli 40 km posameznih odsekov. Daljša, neprekinjena in od motornega prometa ločena kolesarska površina je kolesarska povezava Štrekna, na posameznih odsekih tudi dravska kolesarska pot. Do leta 2023 bo z mehanizmi dogovora za razvoj regij ter iz proračuna RS državno kolesarsko omrežje v vseh treh dolinah regije še bistveno dograjeno in izpopolnjeno. V MO Slovenj Gradec bo z mehanizmom celostnih teritorialnih naložb vzpostavljenih okoli 9 km novih kolesarskih povezav.

³ Osnutek strategije prostorskega razvoja Slovenije 2050, 2020.

⁴ Foto: Simon Koblar, 2019.

Slika 4: zgrajeno kolesarsko omrežje



Poleg kolesarjenja za dnevno mobilnost in rekreativnega kolesarjenja po kolesarskih poteh je pomembno tudi gorsko kolesarjenje. Trije kolesarski parki (Jamnica, Poseka, Kope), s kolesom skozi podzemlje Pece ter slovenska turna kolesarska povezava so jedro turistične ponudbe.

Na Ravnah na Koroškem, Prevaljah in v Mežici je vzpostavljen sistem izposoje klasičnih in električnih koles. Na Ravnah na Koroškem sistem v zimskem času ne obratuje, v Mežici je vzpostavljena samo ena postaja s štirimi kolesi.

3.1.2 Javni potniški promet

Javni potniški promet je ena od pomembnejših oblik trajnostne mobilnosti na regionalni ravni, saj omogoča potovanje tudi na razdaljah, ki so za hojo in kolesarjenje predolge. V koroški regiji je na voljo železniški in medkrajevni JPP. Nobeno mesto pa nima vzpostavljenega mestnega sistema JPP.

V koroški regiji ima 55 odstotkov prebivalcev dostop od postajališč JPP s primerno ali zadovoljivo pogostostjo voženj v oddaljenosti 500 m od njihovega prebivališča ter 73 odstotkov v oddaljenosti 1000 m. V osrednjeslovenski regiji, ki ima najboljšo dostopnost, ta deleža znašata 81 odstotkov za 500 m in 91 odstotkov za 1000 m oddaljenosti.⁵ Ocenjuje se, da je ponudba JPP glede na razmere v Sloveniji na glavnih koridorjih v dolinah

⁵ Gabrovec idr., 2019.

razmeroma dobra. Ključni pomanjkljivosti sta nepregledni sistem prog⁶ in odsotnost JPP na redkeje poseljenem hribovitem delu regije. Medkrajevni javni potniški promet v Sloveniji je zelo prilagojen glavni ciljni skupini, tj. dijakom in študentom. Ministrstvo za infrastrukturo je leta 2019 uvedlo 16 t. i. hitrih avtobusnih prog, ki so izbrane kraje v Sloveniji dodatno povezale z Ljubljano in Mariborom. Avtobusna povezava je za potnike s Koroške na avtobusni postaji Slovenj Gradec in avtobusni postaji Velenje, od Arje vasi naprej poteka po avtocesti. V prvem trimesečju obratovanja (junij–avgust 2019) je povprečna zasedenost znašala štiri potnike, v tretjem pa približno 9 potnikov na posamezno vožnjo (december–februar 2020).⁷ Poleg rednih prog v poletni sezoni od Velenja do Labota vozi tudi t. i. Štreknabus, ki ima prikolico za prevoz 16 koles.

Slika 5: sezonska avtobusna povezava med Velenjem in Labotom/Lavaūdom Štreknabus je opremljena s prikolico za kolesa (foto: arhiv RRA Koroška)



Kot dodatna ponudba za območja, ki niso dostopna s klasičnim JPP, se v petih občinah izvajajo prostovoljni prevozi starejših občanov, ki so organizirani na različne načine. V letu 2019 je pri teh oblikah prevozov skupno sodelovalo 66 prostovoljcev in 261 uporabnikov, po namenu obiska je prevladoval obisk zdravnika.

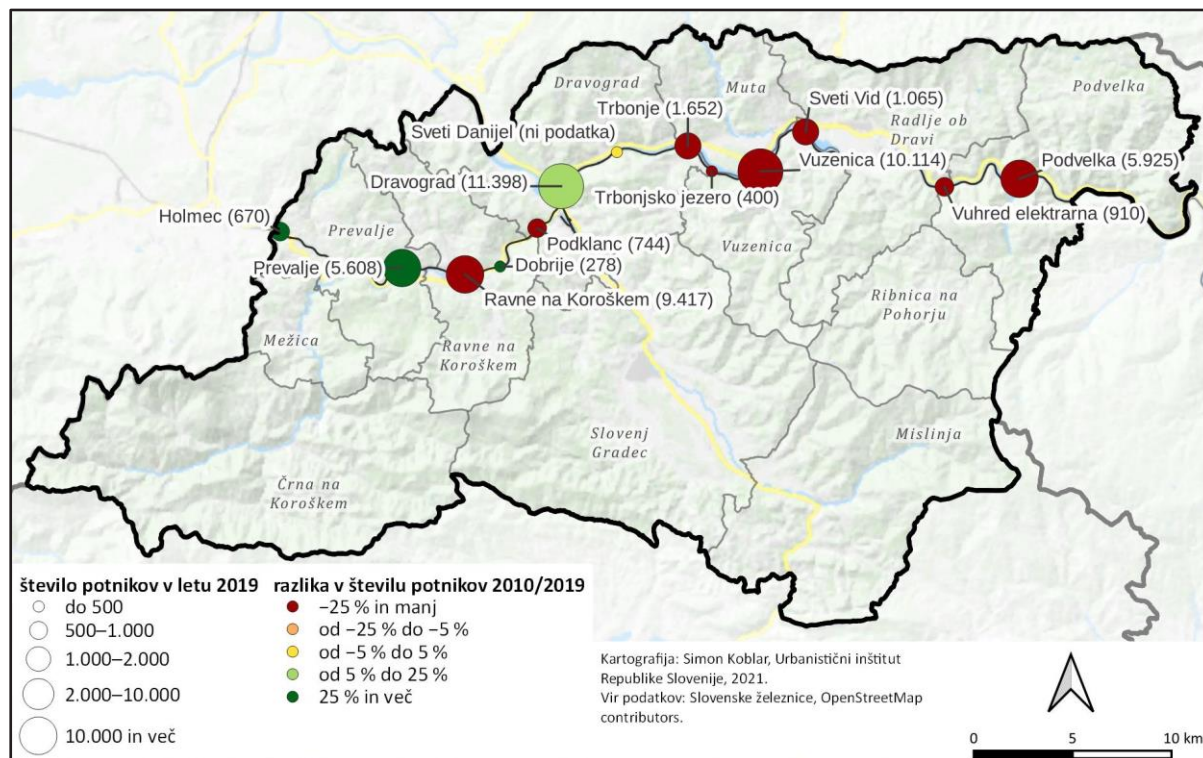
Koroško regijo preči v smeri vzhod–zahod železniška povezava Maribor–Prevalje–državna meja–Pliberk/Bleiburg. Zgrajena je bila leta 1863 v času avstrijskega cesarstva. Danes je regionalna proga v Republiki Sloveniji, vendar infrastruktura in raven storitev ne ustrezata sodobnim standardom javnega potniškega prometa. Zadnji remont zgornjega ustroja trase je bil opravljen med letoma 1970 in 1986, zato so potovalne hitrosti nizke. Skupno število potnikov med letoma 2010 in 2019 se je zmanjšalo za 44 odstotkov s 86.663 v letu 2010 na 48.181 v letu 2019. Največje zmanjšanje je bilo na postaji Trbonje. Po drugi strani se je na nekaterih postajah število potnikov povečalo, in sicer na postaji Prevalje za več kakor 50 odstotkov ter na postaji Holmec za 92 odstotkov. Največ potnikov je na postajah Dravograd in Vuzenica, ki je slabo povezana z avtobusno povezavo. Večje število je še na postaji na

⁶ Gabrovec idr., 2021.

⁷ Žlender, 2020.

Ravnah na Koroškem, Prevaljah in v Podvelki. Zasedenost vlakov v povprečju znaša okoli devet odstotkov.

Slika 6: število potnikov po železniških postajališčih v letu 2019



Pri vzdrževanju težave povzročajo zahtevni relief in številni hudourniki s Pohorja.⁸ V sodelovanju RRA Koroška, Direkcije RS za infrastrukturo in SŽ – Potniški promet je bil leta 2017 uveden poletni kolesarski vlak med Mariborom in Prevaljami, ki od leta 2018 vozi do Pliberka. Število prepeljanih koles se je vsako leto približno podvojilo. V letu 2020 se je v primerjavi z letom 2019 število potnikov in prepeljanih koles zmanjšalo (zaradi epidemije covid-19). Obstaja potreba, da bi med poletno turistično/kolesarsko sezono prilagojeni kolesarski vlak vozil tudi ob nedeljah in med tednom. Vendar zaradi organizacijskih in tehničnih razlogov (ročno vodenje proge, premajhno število zaposlenih, neustrezno število primernih vlakovnih kompozicij) to za zdaj ni mogoče⁹. V okviru priprave mobilnostnega načrta šmihelskega obrata tovarne Mahle je bilo ugotovljeno, da več kakor 40 odstotkov zaposlenih z bivališčem v bližnjih petih slovenskih občinah živi v oddaljenosti 1,5 kilometra od ene izmed železniških postaj na železniški povezavi Maribor–Prevalje–Pliberk, kar kaže na velik pomen železniške povezave.¹⁰ V letu 2020 so bile dokončane strokovne podlage za nadgradnjo regionalnih železniških prog v Sloveniji. Za odsek Dravograd–Prevalje–državna meja je bila ocenjena investicija okoli 64 milijonov evrov. Čas potovanja na tem odseku bi se

⁸ Kokalj, 2020.

⁹ Zajc, 2020.

¹⁰ Zajc idr., 2019.

s tem skrajšal s 27 na 21 minut. Hitrosti po nadgradnji bi lahko bile 50–120 km/h (pred tem 35–60 km/h).¹¹

V Avstriji poteka intenzivna gradnja odseka nove južne železnice na baltsko–jadranskem koridorju, t. i. »Koralmbahn« med Celovcem in Gradcem, ki bo ob dokončanju leta 2025 čas potovanja skrajšala na 45 minut, pri tem pa omogočala hitrosti do 250 km/h. Investicija je ocenjena na okoli 5,3 milijarde evrov. Z dokončanjem novega predora pod Semmeringom se bo čas potovanja med Celovcem in Dunajem skrajšal na 2 uri in 40 minut. Potniška terminala bosta v Šentpavlu in Sinči vasi.¹²

Slika 7: slovenski in avstrijski vlak na železniški postaji v Pliberku/Bleiburgu¹³



3.1.1 Motorni promet

Koroška ima v primerjavi z drugimi slovenskimi regijami slabše omrežje državnih cest, kar se bo v prihodnje spremenilo. V sredini leta 2021 se je začela gradnja odseka hitre ceste med Velenjem in Koroško pri Podgorju. Hitra cesta naj bi bila v celoti dokončana do leta 2027¹⁴. Čas potovanja med Slovenjem Gradcem in Velenjem se bo več kakor prepolovil, prav tako med Slovenjem Gradcem in avtocesto A1.¹⁵

¹¹ Jelenc idr., 2020.

¹² ÖBB-Infrastruktur AG, 2021.

¹³ Foto: Nika Praper Valič, arhiv RRA Koroška.

¹⁴ DARS, 2021.

¹⁵ Sonjak, 2014, str. 54.

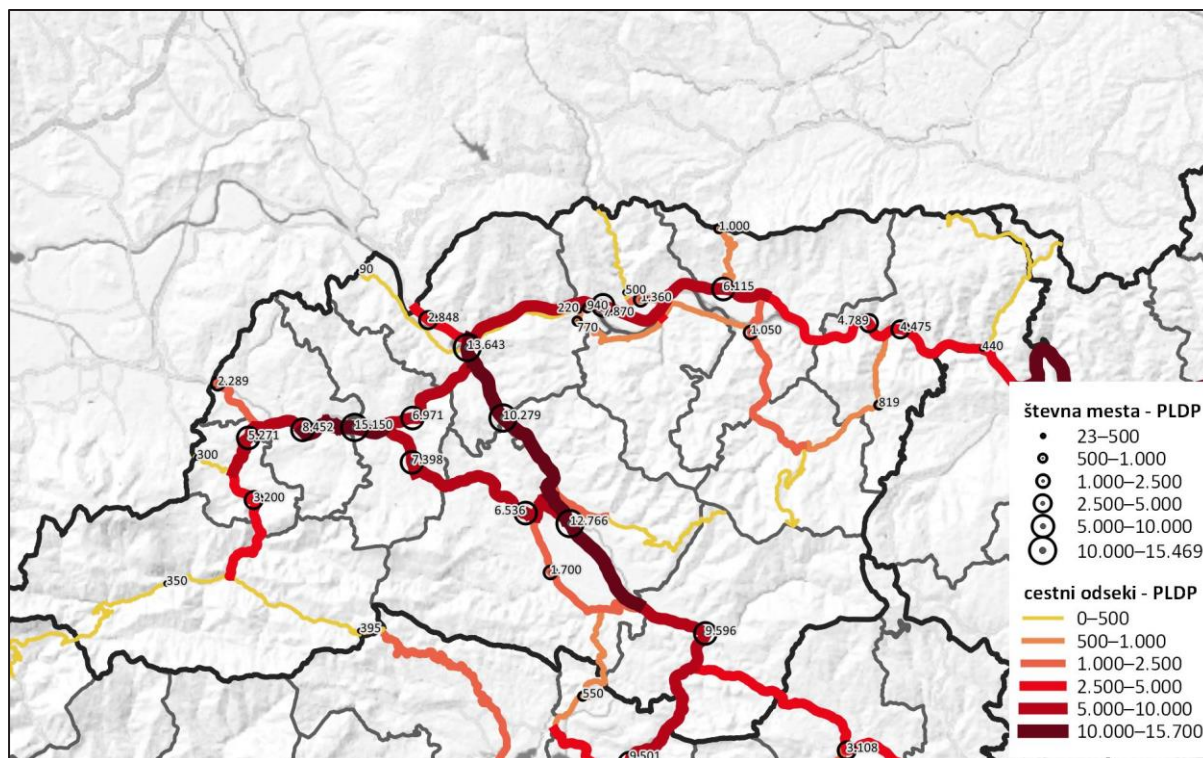
Zdajšnji potovalni časi z osebnim avtomobilom od nekaterih mest na Koroškem do Ljubljane in Maribora kot središč nacionalnega pomena večinoma presegajo dve uri. Iz vseh mest je pot v Maribor hitrejša kakor v Ljubljano. Po uvedbi hitre avtobusne povezave med Slovenjem Gradcem in Ljubljano je na tej povezavi JPP postal skoraj enako hiter (1 ura 45 minut) kakor osebni avtomobil. Razlika v hitrosti nastane zaradi treh vmesnih postankov in nižje hitrosti vožnje na avtocesti avtobusa. Pomanjkljivosti obstoječe hitre povezave so nezadostna pogostost voženj, potreba po dodatnih prestopnih točkah (tudi povezljivost hitre povezave iz Maribora pri priključku na avtocesto v Arji vasi) in nezadostna promocija (ni organa JPP).

Preglednica 2: dostopnost od nekaterih mest na Koroškem do Ljubljane in Maribora

Izvor potovanja	Cilj potovanja Ljubljana (čas potovanja)	Cilj potovanja Maribor (čas potovanja)
Slovenj Gradec	1 h 30'	1 h 12'
Dravograd	1 h 40'	1 h 2'
Ravne na Koroškem	1 h 43'	1 h 12'
Radlje ob Dravi	1 h 58'	48'
Mežica	1 h 49'	1 h 26'

Prometno najbolj obremenjena je državna cesta med Mislinjo in Dravogradom ter med Ravnami na Koroškem in Prevaljami, kjer je PLDP znašal več kakor 10.000 vozil. Med prometnimi konicami, predvsem ob menjavi izmen v proizvodnih obratih, zaradi povečanega prometa nastajajo tudi zastoji.

Slika 8: prometne obremenitve na državnih cestah v letu 2018



Težava je povečevanje prometa od leta 2014 do leta 2019. Epidemija covid-19 je trend sicer začasno obrnila, vendar obstaja velika verjetnost, da se bodo prometni tokovi po končani epidemiji hitro vrnili na raven iz leta 2019 ali pa jo celo presegle. Nova infrastruktura bo sicer razbremenila obstoječe državne ceste, vendar lahko nastaja še več dodatnega prometa.

Motorni promet je povezan tudi z izpusti toplogrednih plinov. Po podatkih agencije RS za okolje je bilo v letu 2018 na območju Koroške izpustov CO₂ iz cestnega prometa in drugih virov, ki uporabljajo pogonska goriva, 171.809 ton, kar je 43 odstotkov vseh izpustov regije. Zaradi podnebne krize je treba te izpuste zmanjšati. So pa ti izpusti z 2,44 tone na prebivalca že zdaj najnižji od vseh slovenskih regij, verjetno zaradi večje tranzitnosti drugih regij.

Poleg onesnaževanja motorni promet vpliva tudi na število prometnih nesreč. Skupno število se sicer zmanjšuje, a zmanjševanje števila hujše poškodovanih in umrlih zaostaja za slovenskim trendom. Na Koroškem je ranljivih udeležencev (pešec, kolesar, motorist) s hudimi telesnimi poškodbami ali umrlih 27 odstotkov, medtem ko jih je na ravni Slovenije 33 odstotkov.

Slika 9: zastoji v Mežiški dolini so povezani tudi z menjavo izmen v proizvodnih obratih v Mežiški dolini in na avstrijskem Koroškem, kjer je zaposlenih veliko Korošcev (foto: arhiv RRA Koroška)



3.2 Ključni izzivi

Podrobnejša analiza stanja prometa je pokazala, da imajo občine koroške regije podobne težave. Če jih bodo uspešno reševale, bodo mobilnost učinkoviteje izkoristile kot priložnost za razvoj.

Razvoj prometnega sistema s poudarkom na osebnem avtomobilskem prometu

Načrtovalska praksa na državni in lokalni ravni v Sloveniji se še vedno podreja prostorskim zahtevam cestnega motornega prometa, zato prostorsko strukturo in posege v prostor prilagaja osebnemu avtomobilu. To praviloma neugodno vpliva na kakovost bivanja v naseljih in zahteva poznejšo obnovo. Tudi na regionalni ravni so glavni poudarki obstoječih razvojnih dokumentov na nadgrajevanju in izboljšavah cestnega omrežja. Investicije v železniški in medkrajevni avtobusni javni potniški promet ter prevoze na klic na redkeje poseljenih območjih in projekti v zvezi z njimi so v primerjavi s tistimi glede cestnega omrežja še vedno bistveno manj ambiciozni.

Povezljivost regije z osrednjo Slovenijo

Regija je še vedno slabo povezana z drugimi predeli Slovenije. Obstoječe cestne povezave so ponekod dotrajane in preobremenjene, železniška povezava je vzpostavljena le v smeri vzhod–zahod, tj. z vzhodno Slovenijo in Republiko Avstrijo. Bistvena sprememba na tem področju se obeta z izgradnjo hitre ceste, ki bo Koroško prek Velenja povezala z avtocesto v Arji vasi. Izziv nove cestne povezave bo zagotovitev izboljšanja dostopnosti ne le za osebne avtomobile, temveč tudi za medkrajevni avtobusni promet.

Nekonkurenčni JPP v regiji in povezave s sosodnjimi regijami

Mestni javni potniški promet ni vzpostavljen v nobenem od mest v regiji. Ponudba medkrajevnega avtobusnega prometa je glede na slovenske razmere razmeroma dobra na glavnih koridorjih po Dravski, Mežiški in Mislinjski dolini. Popolnoma brez povezav javnega potniškega prometa so redkeje poseljeni hriboviti deli regije. Povezave z drugimi regijami praviloma časovno in stroškovno niso konkurenčne osebnemu avtomobilu.

Razdrobljenost načrtovanja in ukrepanja

Osem občin ima sprejete celostne prometne strategije. Ker formalno ni vzpostavljena regionalna raven upravljanja, imajo občine velike težave glede prometa, ki izvirajo v njihovem funkcionalnem zaledju, ki je pogosto v sosednji občini. Prav tako sosednje občine pogosto načrtujejo podobne ukrepe, ki pa med sabo niso povezani in usklajeni, zato se njihova učinkovitost zmanjša.

Za uspešno reševanje prometnih težav v naseljih je nujno regionalno sodelovanje, prav tako je poudarjena vloga države. Ta bo morala v prihodnje še intenzivneje spodbujati, usmerjati in vzpostavljati pogoje za delovanje na regionalni ravni z vzpostavitvijo pristojnih za koordinacijo te ravni urejanja prometa.

Odsotnost pregleda nad področjem mobilnosti

Zbiranje podatkov o trendih na področju mobilnosti omogoča predvidevanje morebitnih težav ter učinkovitost obstoječih ukrepov in aktivnosti. Večina občin ne spremlja področja mobilnosti, potovalnih navad prebivalcev, učinkov investicij in ukrepov v prometnem sistemu. Sploh pa taki pregledi predhodno še niso bili pripravljeni na ravni regij s primerljivimi podatki za vse sosednje občine. Zato sta pri načrtovanju novih ukrepov otežena spremljanje in vrednotenje sprememb prometnega sistema. Naloga prometne strategije je, da tak sistem vzpostavi ter z njim spremlja razvoj mobilnosti in učinkovitost strategije.

3.3 Ključni dosežki

Vzpostavljeno sodelovanje med občinami in regionalno razvojno agencijo v regiji

Manjše število občin in regionalna identiteta prebivalcev pomenita boljše izhodiščne pogoje za sodelovanje in iskanje skupnih rešitev. Na podregionalni ravni se sicer v praksi intenzivneje povezujejo občine Mežiške doline in Dravograda na eni strani (skupna občinska uprava, EZTS Geopark Karavanke) ter Mislinjske in Dravske doline na drugi strani (skupna občinska uprava). Povezovalac občin in razdrobljenih državnih sektorjev je regionalna razvojna agencija RRA Koroška. Sodelovanje je s konkretnega projektnega sodelovanja prešlo tudi že na strateški raven, pri čemer izpostavljamo izbrane primere s področja urejanja prometa:

- Razvoj koroške železniške povezave med Mariborom in Pliberkom/Bleiburgom:
 - intenzivnejše sodelovanje med RRA Koroška, Direkcijo RS za infrastrukturo ter Slovenskimi železnicami (SŽ) se je začelo v letu 2017, s skupnimi prizadevanji je bil vzpostavljen poletni sobotni kolesarski vlak med Mariborom in Pliberkom;
 - RRA Koroška ob sodelovanju s SŽ – Potniški promet vsa leta sistematično spremlja število prevozov potnikov in koles na sobotnem kolesarskem vlaku;
 - na različne načine se spodbujajo prizadevanja za nadaljnji infrastrukturni in organizacijski razvoj koroške železniške proge ter povezovanje z razvojem turističnega proizvoda dravska kolesarska pot.
- Razvoj avtobusne povezave med Velenjem in Labotom/Lavamündom Štreknabus:
 - vzpostavljena v okviru projekta Interreg Srednja Evropa TRANS-BORDERS v letih 2017–2020, nadaljevanje obratovanja tudi po koncu projekta;
 - RRA Koroška ves čas sistematično spremlja število prevozov potnikov in koles, zagotavlja organizacijski del usklajevanja slovenskih in avstrijskih ključnih institucij ter izvaja promocijo in povezovanje z razvojem rekreacijskega/turističnega proizvoda kolesarske povezave Štrekna.
- Načrtovanje in vzpostavljanje državnega kolesarskega omrežja v regiji:
 - RRA Koroška že nekaj let deluje kot "most in povezovalac" med občinami koroške regije in državo (Ministrstvo za infrastrukturo RS, Direkcija RS za infrastrukturo) pri načrtovanju in vzpostavljanju državnega kolesarskega omrežja;
 - investicijski zagon z mehanizmom iz dogovora za razvoj regij v okviru finančnega obdobja EU 2014–2020.

Povezovanje s sosednjimi območji

Vzpostavljeno je sodelovanje s sosednjimi regijami v Sloveniji. Pri razvoju dravske kolesarske poti in koroške železniške proge predvsem z RRA Podravje, pri razvoju kolesarske povezave Štekna z MO Velenje, pri razvoju čezmejnega javnega potniškega prometa pa z oddelkom 7 koroške deželne vlade in podjetjem Verkehrsverbund GmbH. V prejšnjih letih je potekalo intenzivno sodelovanje med občinami koroške regije in Šaleške doline ter Gospodarsko zbornico Slovenije pri spodbujanju načrtovanja in gradnje hitre ceste.

Slika 10: ukrepi za umirjanje prometa v Slovenjem Gradcu



4 Strateški cilji

Sodelujoče občine z oblikovanjem celostne prometne strategije prispevajo k uresničevanju svojih ključnih dolgoročnih ciljev:

Preglednica 3: cilji CPS

Cilji		Strateška vodila
Cilj 1	Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.	Uravnovešeni razvoj različnih dejavnikov, ki vplivajo na kakovost bivanja s poudarkom na zdravju, dostopnosti, prostoru in okolju
Cilj 2	Zmanjšanje lokalnih izpustov onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.	Zmanjšanje deleža uporabe osebnega avtomobila za poti v regiji Uvajanje čistejših goriv in učinkovitejših tehnologij
Cilj 3	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.	Zagotavljanje dobrih pogojev za hojo in kolesarjenje v šolo, na delo ter za rekreacijo
Cilj 4	Vsem dostopni prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.	Razvoj učinkovitega sistema javnega prometa z upoštevanjem lokalnih prednosti in nadgrajevanjem obstoječe ponudbe Razvoj sistema podporne infrastrukture in storitev Prilagajanje sistema ogroženim skupinam prebivalcev
Cilj 5	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.	Promocija turističnih produktov, ki vključujejo hojo in kolesarjenje
Cilj 6	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.	Umirjanje motornega prometa v naseljih. Zagotavljanje varnih in sklenjenih omrežij peš in kolesarskih povezav
Cilj 7	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.	Načrtovanje ukrepov za neodvisnost prebivalcev od osebnega avtomobila Povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja

4.1 Ciljne vrednosti

Doseganje zastavljenih ciljev bomo spremljali na podlagi osnovnih kazalnikov, ki so bili uporabljeni pri analizi stanja.

Preglednica 4: ciljne vrednosti CPS

Kazalnik	Navezava na cilj	Izhodiščna vrednost (leto)	Ciljna vrednost (leto)
dolžina omrežja za hojo	1, 3, 4, 6, 7	leto 2021	leto 2026
• Slovenj Gradec		47 km	60 km
• Ravne na Koroškem		27 km	45 km
• Dravograd		12 km	24 km
• Prevalje		12 km	24 km
dolžina kolesarskega omrežja	1, 3, 4, 6, 7	leto 2021	leto 2026
• Slovenj Gradec		42 km	60 km
• Ravne na Koroškem		12 km	20 km
• Dravograd		4 km	12 km
• Prevalje		13 km	20 km
dostopnost z JPP delež prebivalcev z dostopom do postajališča JPP s primerno pogostostjo voženj (500 in 1000 m)	1, 4, 7	500 m – 44 % 1000 m – 68 % leto 2019	500 m – 50 % 1000 m – 70 % leto 2026
Izpusti CO₂ iz prometa	2	171.809 ton CO ₂	10 % zmanjšanje 155.000 ton CO ₂

4.2 Opredelitev nalog države in občin za doseganje skupnih ciljev

V strategijo so bili vključeni ukrepi, ki presegajo območje obravnave in pristojnosti posamezne občine. Nabor ukrepov je skušal zajeti vsa tista področja, na katerih sodelovanje med občinami in (razvojnimi) regijami že poteka, ali pa se je v okviru dogodkov in javnih razprav izkazalo, da bi bila potrebna koordinacija oziroma sodelovanje več občin. Po drugi strani strategija ne skuša posegati v pristojnosti državnih institucij in sprejemati odločitev državnega pomena. Predlagane rešitve so predlog rešitev, za katere avtorji in udeleženci dogodkov, ki so potekali med pripravo, menimo, da bi bili koristni za razvoj regije. Dokler v Sloveniji ne bo zakonsko opredeljena regionalna raven prometnega načrtovanja, bo izvajanje večine teh ukrepov še vedno v pristojnosti državnih institucij. Z ukrepi, predvidenimi v strategiji, želimo tvorno prispevati k učinkovitosti načrtovanja in izvajanja državnih politik z ukrepi, ki bodo koristili tudi regiji.

5 Stebri prometnega sistema

Koroška regija lahko v naslednjih letih uresniči svojo vizijo na področju prometa z izvajanjem aktivnosti in doseganjem ciljev na petih dopolnjujočih se strateških področjih. Predvideni ukrepi se dopolnjujejo, so med seboj povezani, vsem pa je skupna usmeritev v doseganje merljivih, finančno smotrnih, družbeno koristnih ter prebivalcem prijaznih učinkov.

Strateški stebri strategije povzemajo temeljne odločitve sodelujočih občin na štirih ključnih področjih delovanja v prihodnosti:

1. Načrtovanje
2. Hoja in kolesarjenje
3. Javni potniški promet
4. Motorni promet

Glavni poudarek strategije so ukrepi za izboljšanje javnega potniškega prometa. Na tem področju vidimo največ možnosti za izboljšanje stanja z regijskim pristopom načrtovanja. Razdalje v regiji so namreč takšne, da na občinski ravni ne bi bilo mogoče zagotoviti učinkovitega sistema.

V primerjavi z občinskimi CPS, kjer sta hoja in kolesarjenje ločeni poglavji, sta v regionalni CPS ti dve področji združeni v skupno poglavje. Hoja za opravljanje vsakodnevnih poti je že primerno obravnavana v občinskih CPS, v regionalni pa je obravnavana le v okviru rekreacijskih in daljinskih poti, pri katerih je potrebno medobčinsko sodelovanje.

5.1 Načrtovanje

Celostne prometne strategije občin in drugi strateški dokumenti, ki se ukvarjajo s prometom, že vsebujejo cilje trajnostnega razvoja prometa. Novejši dokumenti ga uvrščajo med prednostne cilje razvoja. Žal se promet v regiji kljub temu ne razvija v skladu z zastavljenimi cilji. Z intenzivnejšim povezovanjem in načrtnim spreminjanjem pristopa na vseh ravneh bodo v prihodnje izpolnjeni pogoji za spremembe.

5.1.1 Cilji

Aktivnosti na področju razvoja načrtovanja bodo prispevale k naslednjim ciljem:

Sveženj ukrepov	Cilj 1	Cilj 2	Cilj 3	Cilj 4	Cilj 5	Cilj 6	Cilj 7
Več sodelovanja	X	X					X
Več znanja	X	X					X

5.1.2 Ukrepi

Sveženj ukrepov	Ukrepi
Več sodelovanja	Vzpostavitev regijskega mobilnostnega centra (za povezovanje razvojnega in prometnega načrtovanja na regionalni ravni; podpora vključevanju občin in regionalne razvojne agencije v načrtovanje, vzdrževanje, gradnjo omrežja državne infrastrukture v regiji (cestne, kolesarske, železniške) ter v upravljanje javnega potniškega prometa v regiji)
	Vzpostavitev čezmejnega posvetovalnega telesa s področja mobilnosti z Deželo Koroško v Avstriji
	Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah
Več znanja	Krepitev kompetenc zaposlenih o mobilnosti (na primer v občinskih upravah, regionalni razvojni agenciji, izobraževalnih ustanovah, nevladnih organizacijah)
	Izdelava/izvajanje mobilnostnih načrtov za večje povzročitelje prometa v regiji (na primer turistična središča)
	Spodbujanje dela na daljavo in dela od doma

5.2 Hoja in kolesarjenje

Hoja kot oblika mobilnosti za vsakodnevne poti je primerna predvsem za krajše razdalje, kar urejajo občinske CPS. Hoja na daljše razdalje se izvaja predvsem kot rekreacijska ali turistična dejavnost. S skupnim načrtovanjem in umeščanjem v prostor, predvsem pa z doslednim načrtovanjem vseh prometnih ureditev z zagotavljanjem pogojev za hojo, bodo v regiji zagotovljeni pogoji, da bo hoja mogoča povsod, predvsem pa bo varna in udobna tudi za daljše razdalje.

Občine v regiji imajo zaradi značilnih prostorskih danosti in prometnih navad različne možnosti za razvoj različnih oblik kolesarjenja. Kolesarska kultura vsakodnevnega kolesarjenja je bolj prisotna v ravninskih občinah, v hribovitih delih pa je bolj razvito gorsko kolesarjenje kot oblika rekreacijske in turistične dejavnosti. Vendar se na celotnem območju regije s povečevanjem deleža električnih koles vzpostavljajo pogoji za uveljavitev kolesarjenja kot optimalnega načina potovanja pri vsakodnevni poti na delo, pa tudi za rekreacijo.

5.2.1 Cilji

Aktivnosti na področju hoje in kolesarjenja bodo prispevale k naslednjim ciljem:

Sveženj ukrepov	Cilj 1	Cilj 2	Cilj 3	Cilj 4	Cilj 5	Cilj 6	Cilj 7
Razvoj državnega kolesarskega omrežja	X		X		X	X	
Povezovanje JPP in kolesarjenja	X	X	X	X	X	X	
Zagotavljanje pogojev za turistično in rekreativno kolesarjenje	X		X		X		

5.2.2 Ukrepi

Sveženj ukrepov	Ukrepi
Razvoj državnega kolesarskega omrežja	Načrtovanje, zagotovitev finančnih sredstev in izgradnja manjkajočih odsekov
	Priprava spletnega prikaza vzpostavljanja državnega kolesarskega omrežja v regiji
Povezovanje JPP in kolesarjenja	Načrtovanje in izvedba pilotnih vzorčnih primerov ureditve varnega parkiranja na ključnih multimodalnih prestopnih točkah
	Izboljšanje uporabniške izkušnje s poletnim kolesarskim

	vlakom med Mariborom in Pliberkom
	Vključitev celotne avtobusne povezave Velenje–Labot/Lavamünd (Štreknabus) v sistem izvajanja gospodarske javne službe
	Priprava regionalnega koncepta shuttle prevozov do ključnih turističnih točk in izvedba pilotnih vzorčnih primerov
	Povezovanje občinskih sistemov izposoje koles v enotni sistem in navezovanje (infrastrukturno, informacijsko) na državni sistem JPP. Celoletno obratovanje sistema izposoje koles
Zagotavljanje pogojev za turistično in rekreativno kolesarjenje	Navezovanje občinskih kolesarskih poti in gorskokolesarskih poti na državno kolesarsko omrežje
	Razvoj in promocija turističnih proizvodov, ki vključujejo kolesarjenje in/ali hojo
	Informiranje uporabnikov o storitvah (na primer polnilna mesta za e-kolesa)

5.3 Javni potniški promet

Na območju regije je vzpostavljen osnovni sistem medkrajevnih avtobusnih povezav. Na severnem delu deluje tudi železniška povezava. Oba ponudnika zagotavljata storitev na lokalni in regionalni ravni ter omogočata tudi čezmejno potovanje. Povezava med ponudbo je za zdaj skromna, saj večina storitev ostaja prostorsko in plačilno nezdružljiva. Z izboljšanjem ponudbe, gostejšo mrežo, večjo pogostostjo, preureditvijo postajališč, zagotavljanjem primernih parkirnih površin za avtomobile in kolesa ter s povezavo železnice z avtobusnimi povezavami bi lahko javni potniški promet v prihodnje prevzel bistveno večje število potnikov.

5.3.1 Cilj

Lokalni in regionalni deležniki na Koroškem imajo omejene možnosti vplivanja na načrtovanje in upravljanje javnega potniškega prometa v Sloveniji. V regiji ni mestnega linijskega prevoza potnikov. Prevoz potnikov v železniškem prometu in medkrajevni avtobusni linijski prevoz potnikov sta zato v izključni pristojnosti države. Za zdaj še niso vzpostavljeni formalni mehanizmi, kako zaznati ter oblikovati lokalne in regionalne pobude ter predloge ukrepov za oživitev čezmejnega avtobusnega javnega potniškega prometa. Lokalni in regionalni deležniki lahko praviloma le predlagajo njihovo izvedbo in lobirajo zanjo pri ključnih državnih deležnikih.¹⁶ Ali pa spodbudijo pilotne izvedbe, kakršna je na primer

¹⁶ Zajc idr., 2019.

Štreknabus, avtobusna povezava med Velenjem in Labotom/Lavamündom v Avstriji, vzpostavljena v okviru projekta Interreg Srednja Evropa TRANS-BORDERS.

Aktivnosti na področju razvoja JPP bodo prispevale k naslednjim ciljem:

Sveženj ukrepov	Cilj 1	Cilj 2	Cilj 3	Cilj 4	Cilj 5	Cilj 6	Cilj 7
Povezljivost	X	X		X		X	X
Razvoj sistema JPP na redkeje poseljenih območjih	X			X		X	X

ZRC SAZU je v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE izdelal shemo izboljšanja javnega potniškega prometa na izbranih koridorjih, med drugim na primeru koroške statistične regije. Kot alternativo obstoječi ponudbi so avtorji predlagali uvedbo omrežnega taktnega voznega reda s preglednim sistemom glavnih in napajalnih povezav z dobro organiziranimi prestopnimi točkami v rednih časovnih intervalih. Zaradi zastarele železniške infrastrukture so temelj JPP v regiji tri avtobusne povezave z napajalnimi linijami. Za organizacijo JPP na območjih razpršene poselitve s samotnimi kmetijami in manjšimi zaselki so predlagani prevozi na klic, povezani z obstoječimi osnovnošolskimi prevozi z izhodišči in cilji na prestopnih točkah.¹⁷

5.3.2 Ukrepi

Sveženj ukrepov	Ukrepi
Povezljivost	Nadgradnja železniške povezave Maribor–Prevalje–Pliberk (vključno z infrastrukturo)
	Nadgradnja hitre avtobusne povezave regije z Ljubljano (vključno s prilagoditvijo trase po izgradnji 3. razvojne osi in z multimodalnimi prestopnimi točkami)
	Načrtovanje povezav do multimodalnih terminalov hitre železnice Gradec–Celovec v Avstriji
	Izvedba sheme izboljšane JPP v regiji z uvedbo omrežnega taktnega voznega reda s preglednim sistemom glavnih in napajalnih linij z dobro organiziranimi prestopnimi točkami v rednih časovnih intervalih
	Načrtovanje in izvedba pilotnega vzorčnega projekta enotne čezmejne JPP-voznice z Deželo Koroško v Avstriji
Razvoj sistema JPP na redkeje poseljenih območjih	Načrtovanje in izvedba pilotnih vzorčnih primerov prevozov na klic/poziv na turističnih in/ali zavarovanih območjih v regiji (na primer Geopark Karavanke)
	Povezovanje občinskih sistemov prostovoljnih prevozov

¹⁷ Gabrovec idr., 2021.

	starejših v enotnejši regijski sistem
--	---------------------------------------

5.4 Motorni promet

Stopnja motorizacije v regiji je primerljiva z državnim povprečjem. Velik delež uporabe avtomobila je značilen za vse skupine prebivalcev. Negativni vplivi, ki so povezani s takim načinom potovanja, so znani okoljski, zdravstveni in socialni vplivi. Z razvojem sistema javnega potniškega prevoza, prilagojenega območju, in z izmenjavo dobrih praks bodo občine in država v prihodnje lahko razvile sodobne ter lokalnim značilnostim prilagojene rešitve, ki bodo zmanjšale odvisnost prebivalcev od uporabe avtomobila.

5.4.1 Cilji

Aktivnosti na področju razvoja motornega prometa bodo prispevale k naslednjim ciljem:

Sveženj ukrepov	Cilj 1	Cilj 2	Cilj 3	Cilj 4	Cilj 5	Cilj 6	Cilj 7
Aktivna in usklajena parkirna politika občin	X	X					
Dostopnost	X						X
Uvajanje sistemov izposoje in souporabe vozil	X	X		X			

5.4.2 Ukrepi

Sveženj ukrepov	Ukrepi
Aktivna in usklajena parkirna politika občin	Priprava skupne parkirne politike regijskega širšega mestnega območja (vključno s konceptom P + R-parkirišč ob ključnih multimodalnih prestopnih točkah)
	Načrtovanje in izvedba pilotnih vzorčnih primerov P + R-parkirišč
Dostopnost	Načrtovanje in gradnja 3. razvojne osi
	Vzdrževanje, prenova državnih cest v skladu s šestletnim akcijskim načrtom DRSI
Uvajanje sistemov izposoje in souporabe vozil	Priprava regionalnih izhodišč in zasnove
	Izvedba pilotnih shem na širšem mestnem regijskem območju, turističnih in/ali zavarovanih območjih

6 Akcijski načrt

Akcijski načrt vsebuje pregled vseh aktivnosti, predvidenih za uresničitev izhodišč in zastavljenih ciljev. Uravnoteženo skuša obravnavati vse potovalne načine in druge prometne podsisteme. Glede vključenosti deležnikov in koordinatorja ter dilem glede opredelitev nalog države in občin za doseganje skupnih ciljev je pojasnilo v poglavju 5.1.

Načrtovanje

Sveženj ukrepov	Ukrep	Koordinator	Vključeni deležniki	Ciljno leto izvedbe
Več sodelovanja	Vzpostavitev regijskega mobilnostnega središča	RRA Koroška	MZI, občine	2022
	Vzpostavitev čezmejnega posvetovalnega telesa s področja mobilnosti z Deželo Koroško v Avstriji	RRA Koroška	MZI, DRSI, oddelek 7 koroške deželne vlade	2024
	Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah		RRA Koroška, občine	trajna aktivnost
Več znanja	Krepitev kompetenc zaposlenih o mobilnosti	RRA Koroška	Občine	trajna aktivnost
	Izdelava/izvajanje mobilnostnih načrtov za večje povzročitelje prometa v regiji	RRA Koroška	Podjetja, ustanove	trajna aktivnost
	Spodbujanje dela na daljavo in od doma	RRA Koroška	Podjetja, ustanove	trajna aktivnost

Hoja in kolesarjenje

Sveženj ukrepov	Ukrepi	Koordinator	Vključeni deležniki	Ciljno leto izvedbe
Razvoj državnega kolesarskega omrežja	Načrtovanje, zagotovitev finančnih sredstev in izgradnja manjkajočih odsekov	MZI, DRSI	Občine, Koroška, Podravje RRA RRA	trajna aktivnost
	Priprava spletnega prikaza vzpostavljanja državnega kolesarskega omrežja v regiji	RRA Koroška	MZI, DRSI	2022
Povezovanje JPP in kolesarjenja	Načrtovanje in izvedba pilotnih vzorčnih primerov ureditve parkiranja	Izbrane občine	RRA Koroška	2025
	Poletni kolesarski vlak med Mariborom in Pliberkom	RRA Koroška	DRSI, SŽ, ÖBB, RRA Podravje	Trajna aktivnost
	Vključitev avtobusne povezave Velenje–Labot/Lavamünd (Štreknabus) v sistem izvajanja gospodarske javne službe	RRA Koroška	MZI, oddelek 7 koroške deželne vlade, Verkehrsverbund GesmbH, izvajalci avtobusnih prevozov	2023
	Priprava regionalnega koncepta shuttle prevozov do ključnih turističnih točk in izvedba pilotnih vzorčnih primerov	RRA Koroška, izbrane občine	Podjetja, turistične organizacije	2024
	Povezovanje občinskih sistemov izposoje koles v enotni sistem	Medobčinska uprava občin Mežiške doline in Dravograda	Občine, Koroška RRA	2025
Zagotavljanje	Navezovanje	RRA Koroška	Občine	trajna

pogojev za turistično in rekreativno kolesarjenje	občinskih kolesarskih poti in gorskokolesarskih poti na državno kolesarsko omrežje			aktivnost
	Razvoj in promocija turističnih proizvodov, ki vključujejo kolesarjenje in/ali hojo	RRA Koroška	Podjetja, turistične organizacije	trajna aktivnost
	Informiranje uporabnikov o storitvah (na primer polnilna mesta za e-kolesa)	RRA Koroška	Podjetja, turistične organizacije	trajna aktivnost

Javni potniški promet

Sveženj ukrepov	Ukrepi	Koordinator	Vključeni deležniki	Ciljno leto izvedbe
Povezljivost	Nadgradnja železniške povezave Maribor–Prevalje–Pliberk	MZI, DRSI	SŽ, občine, RRA Koroška, RRA Podravje	2030
	Nadgradnja hitre avtobusne povezave regije z Ljubljano	MZI	RRA Koroška, občine, izvajalec avtobusnega prevoza	2025
	Načrtovanje povezav do multimodalnih terminalov hitre železnice Gradec–Celovec v Avstriji	MZI	RRA Koroška, občine, oddelek 7 koroške deželne vlade	2025
	Izvedba predlagane zasnove JPP	MZI	RRA Koroška, SŽ, občine, izvajalec avtobusnega prevoza	2025
	Načrtovanje in izvedba pilotnega vzorčnega projekta enotne čezmejne JPP-vozovnice z Deželo Koroško v Avstriji	RRA Koroška	Oddelek 7 koroške deželne vlade	2025
Razvoj sistema JPP na redkeje poseljenih območjih	Načrtovanje in izvedba pilotnih vzorčnih primerov prevozov na klic/poziv na turističnih in/ali zavarovanih območjih v regiji	Izbrane občine	RRA Koroška, izvajalci prevozov	2025
	Povezovanje občinskih sistemov prostovoljnih prevozov starejših v enotnejši regijski sistem	Izbrane občine	RRA Koroška, izvajalci prevozov	2025

Motorni promet

Sveženj ukrepov	Ukrep	Koordinator	Vključeni deležniki	Ciljno leto izvedbe
Aktivna in usklajena parkirna politika občin	Priprava skupne parkirne politike širšega mestnega regijskega območja	Izbrane občine	RRA Koroška	2025
	Načrtovanje in izvedba pilotnih vzorčnih primerov P + R-parkirišč	Občine		2023
Dostopnost	Načrtovanje in gradnja 3. razvojne osi	DARS	Občine	
	Vzdrževanje in prenova državnih cest v skladu s šestletnim akcijskim načrtom DRSI	DRSI	Občine	trajna aktivnost
Uvajanje sistemov izposoje in souporabe vozil	Priprava regionalnih izhodišč in zasnove	RRA Koroška	Občine	2025
	Izvedba pilotnih shem na širšem mestnem regijskem območju, turističnih in/ali zavarovanih območjih	Izbrane občine		2025

6.1 Načrt vključevanja javnosti

Načrt vključevanja javnosti podaja pregled aktivnosti in metodologij oziroma orodij vključevanja deležnikov in splošne javnosti v okviru priprave strategije in njihovo predvideno časovno izvedbo. Izdelava načrta vključevanja javnosti v začetnih fazah priprave dokumenta je zagotovila, da so se med celotnim postopkom priprave strategije izvajale potrebne in ustrezne aktivnosti za vključevanje javnosti, ki so zagotovile bolj kakovostni, pregledni in splošno sprejeti ter prepoznavni dokument.

Delo na regionalni ravni prinaša številne dodatne izzive v primerjavi s pripravo CPS na občinski ravni. Vključevanje splošne javnosti je zaradi geografske razsežnosti in strateškega pristopa k načrtovanju manj smiselna. Več poudarka je bilo zato namenjeno dogodkom za vključevanje različnih deležnikov, predstavnikov strok in institucij.

Dodatni izziv pri izvedbi vključevanja javnosti so bile epidemične razmere med pripravo strategije, ki so omejevale organizacijo dogodkov v živo. Nekateri so bili nadomeščeni s spletnimi dogodki, ki pa so časovno bistveno bolj omejeni in ne omogočajo poglobljene razprave večjega števila deležnikov.

6.1.1 Deležniki

Poleg delovne skupine, ki je koordinirala pripravo, so bili v ključne dele priprave strategije vključeni številni deležniki, ki so se odzvali povabilu. Med njimi tudi:

- predstavniki vseh občin v regiji in sosednjih regij v Sloveniji,
- predstavniki regionalne razvojne agencije (RRA Koroška d. o. o.),
- predstavniki ponudnikov JPP v Sloveniji in Avstriji (Nomago d. o. o., SŽ – Potniški promet d. o. o., Verkehrsverbund GesmbH),
- predstavniki Ministrstva za infrastrukturo RS,
- predstavniki Direkcije RS za infrastrukturo,
- predstavniki nevladnih organizacij (Zavod Ekopren, Društvo varno aktivnih poti),
- predstavniki podjetij v regiji.

6.1.2 Komunikacijske metode in kanali

Uporabili smo naslednje komunikacijske metode:

- predstavitev,
- javna razprava,
- delavnica.

Z javnostjo smo komunicirali tudi prek spletne strani: <http://koroška.urs.si/>.

6.1.3 Rezultati

Predvideni kratko- in srednjeročni učinki:

- priprava strategije v skladu s smernicami za občinske CPS s prilagoditvami za regije;
- nadgradnja že uveljavljenih aktivnosti trajnostne mobilnosti;
- ozaveščanje javnosti o razvoju trajnostne mobilnosti in aktivnostih občine v zvezi z njo;
- razvoj regionalnih zmogljivosti za obravnavo prometnih izzivov;
- izboljšanje povezovanja praks in politik med različnimi oblikami potovalnih načinov, sektorji, javnimi in zasebnimi podjetji, društvi in drugimi organizacijami.

Predvideni srednje- in dolgoročni učinki strategije:

- zagotavljanje dostopnosti za vse na območju celotne regije;
- zmanjševanje negativnih učinkov, ki jih ima promet na zdravje in varnost občanov;
- povečanje (prometne) kulture v občini;
- zmanjševanje onesnaževanja zraka, hrupa in izpustov toplogrednih plinov ter porabe energije;
- izboljšanje stroškovne učinkovitosti;
- prispevek k izboljšanju privlačnosti in kakovosti bivalnega okolja.

6.1.4 Aktivnosti med pripravo

Med pripravo so bile opravljene naslednje ključne aktivnosti:

Aktivnost	Čas izvedbe
Seznanitev regionalnega razvojnega sveta in sveta regije	November 2019
Delavnica o razvoju kolesarskega omrežja na primeru kolesarske povezave Štrekna	November 2020
Delavnica o koroški železniški progi Maribor–Pliberk	Oktober 2020
Delavnica o umirjanju prometa na državnih cestah na primeru Črne na Koroškem	Oktober 2020
Tretja konferenca Regijski izzivi dnevni mobilnosti – hitre avtobusne linije	September 2020
Delavnica o izkušnjah s pripravo CPS regije	Februar 2021
Delavnica o konceptu javnega potniškega prometa na Koroškem	Marec 2021
Delavnica o viziji, ciljih in ukrepih CPS koroške regije	September 2021

Poleg večjih dogodkov so potekali tudi manjši, na primer seznanitve z analizami in vmesnimi gradivi z izbranimi ciljnim skupinami (na primer koordinatorji prostovoljnih prevozov starejših v občinah).

6.1.5 Aktivnosti med izvajanjem

Med izvajanjem strategije je predvideno obveščanje vseh ključnih deležnikov o dosežkih na področju izvajanja z rednimi letnimi poročili. V poročilih bodo prikazani ključni dosežki pri izvajanju in podatki, zbrani v okviru spremljanja in vrednotenja izvajanja.

Če bo v prihodnjih letih vzpostavljen mobilnostni observatorij, ki bo spremljal trende na področju mobilnosti v občinah, bodo z ustreznimi podatki o dogajanju v regiji redno seznanjeni tudi uredniki observatorija.

6.2 Načrt spremljanja in vrednotenja izvajanja

Spremljanje in vrednotenje sta nujni upravljavski orodji celostnega prometnega načrtovanja. Omogočata učinkovito spremljanje priprave in uresničevanja celostne prometne strategije (CPS). Pomembni orodji sta tudi zato, ker omogočata sprotno učenje na podlagi pridobljenih izkušenj in ugotovitve, kaj v občini deluje in kaj ne, kar bo med drugim v pomoč pri uveljavljanju podobnih ukrepov v prihodnje.

S spremljanjem in vrednotenjem lažje prepoznamo in predvidimo težave pri pripravi in uresničevanju CPS ter je omogočeno pravočasno in učinkovito odzivanje. Tako je mogoče po potrebi ukrepe preoblikovati in ciljne vrednosti doseči prej in v okviru razpoložljivega proračuna. S podatki, pridobljenimi s spremljanjem, je mogoče tudi dokazati učinkovitost strategije ter njenih ukrepov in tako upravičiti porabo denarja.

6.2.1 Redno spremljanje izvajanja

Spremljanje in vrednotenje se bosta izvajala na omejenem številu kazalnikov, ki so bili uporabljeni že v okviru analize stanja.

Kazalnik	Metoda	Pogostost	Odgovornost
dolžina omrežja za hojo	Posodobitev podatkov v zbirki OpenStreetMap in izločitev prometne infrastrukture, ki je namenjena pešcem. Izvaja se za območje naselij Slovenj Gradec, Ravne na Koroškem, Dravograd in Prevalje.	2 leti	
dolžina kolesarskega omrežja	Posodobitev podatkov v zbirki OpenStreetMap in izločitev prometne infrastrukture, ki je namenjena kolesarjem. Izvaja se za območje naselij Slovenj Gradec, Ravne na Koroškem, Dravograd in Prevalje.	2 leti	

dostopnost z JPP	Izračun deleža prebivalcev, ki imajo v radiju 500 in 1000 m na voljo postajališče s primerno pogostostjo voženj. Kazalnik se spremlja letno v sklopu kazalnikov na MGRT.	letno	Izračun kazalnika GIAM ZRC SAZU, kazalnik objavlja MGRT
Izpusti CO₂ iz prometa	Izračun izpustov CO ₂ iz prometa za območje koroške regije. Osnovni izračun opravi ARSO, preračune na regionalno raven pa MGRT v sklopu kazalnikov, ki jih spremlja vsaki dve leti.	2 leti	ARSO/MGRT

7 Viri in literatura

1. DARS (2021). Dostopno na:
https://www.dars.si/Sporocila_za_javnost/1/Splosne_novice/1940/Kralj_Matjaz_simbolicno_obezezil_zacetek_del_na_Koroskem (dostop 27. 10. 2021).
2. Gabrovec, M., Bole, D., Hrvatin, M. in Tiran, J. (2021): *Shema izboljšanega javnega potniškega prometa v izbranih koridorjih*. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor RS; Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti. Dostopno na:
https://www.care4climate.si/_files/1487/shema_trajnostna_mobilnost.pdf
3. Gabrovec, M., Razpotnik Visković, N., Bole, D., Hrvatin, M., Repolusk, P., Tiran, J. idr. (2019): *Analiza dostopnosti javnega potniškega prometa s prepoznavanjem glavnih vrzeli v njegovi ponudbi*. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor RS; Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti. Dostopno na: https://www.care4climate.si/_files/196/Izrocek-ZRC-SAZU.pdf
4. Jelenc, M., Kralj, G., Bajec, B. in Gašpar, N. (2020): Predstavitev podjetij PNZ d. o. o. in Cestni inženiring d. o. o. na razvojni delavnici o koroški železniški progi Maribor–Pliberk.
5. Kokalj, P. (2020): Predstavitev Slovenskih železnic – Potniški promet d. o. o. na razvojni delavnici o koroški železniški progi Maribor–Pliberk.
6. ÖBB-Infrastruktur AG (2021). Dostopno na: <https://infrastruktur.oebb.at/en/projects-for-austria/railway-lines/southern-line-vienna-villach/koralm-railway> (dostop 27. 10. 2021).
7. Osnutek strategije prostorskega razvoja Slovenije 2050 (2020). Ministrstvo za okolje in prostor RS. Dostopno na:
https://www.gov.si/assets/ministrstva/MOP/Dokumenti/Prostorski-razvoj/SPRS/SPRS-2050_gradivo-za-javno-razpravo.pdf
8. Plevnik, A., Mladenovič, L., Rye, T., Balant, M. in Hudoklin, A. (2021): *Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije*. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo RS.
9. Sonjak, K. (2019): RRA Koroška d.o.o.
10. Sonjak, K. (ur.) (2014): RRA Koroška d.o.o. Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014–2020.
11. Zajc, P. (2020): Predstavitev RRA Koroška d. o. o. na razvojni delavnici o koroški železniški progi Maribor–Pliberk.
12. Zajc, P., Gabrovec, M., Pipan, P. in Ruprecht, A. (2019): Čezmejna dnevna mobilnost v koroški regiji. V: *Demografske spremembe in regionalni razvoj*, str. 223–235.
13. Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja (ZSRR-2).
14. Žlender, B. (2020): Ministrstvo za infrastrukturo RS: predstavitev na – hitre avtobusne linije. Predstavljeno na: tretji konferenci Regijski izzivi dnevne mobilnosti – hitre avtobusne linije.