



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE RADLJE OB DRAVI

Maj 2025



Sofinancira
Evropska unija

I FEEL
SLOVENIA



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Foto: Video Verdnik

*Rad'mam*Radlje

Občina, kjer varen in dostopen prometni sistem povezuje ljudi, omogoča enakopravno mobilnost ter zagotavlja zdravo in kakovostno bivanje v urejenem, prijaznem in povezanem okolju.

Vizija Celostne prometne strategije Občine Radlje ob Dravi

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE RADLJE OB DRAVI ZA OBDOBJE 2025 - 2031

maj 2025

NAROČNIK

Občina Radlje ob Dravi
Mariborska cesta 7
2360 Radlje ob Dravi

IZDELOVALEC

Energetsko podnebna agencija za Podravje – ENERGAP
Smetanova ul. 31, 2000 Maribor

ODGOVORNI

s strani naročnika: mag. Alan Bukovnik, župan Občine Radlje ob Dravi
s strani izvajalca: dr. Vlasta Krmelj, direktorica ENERGAP

AVTORJI

Branka Mirt
Adrijana Copot
dr. Vlasta Krmelj

Priprava Celostne prometne strategije Občine Radlje ob Dravi je nastala v okviru razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo občinskih celostnih prometnih strategij. Operacija je sofinancirana iz sredstev evropske kohezijske politike.



Sofinancira
Evropska unija



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



KAZALO VSEBINE

NARAVA DOKUMENTA	8
PREDSTAVITEV OBČINE RADLJE OB DRAVI.....	12
CELOVIT PRISTOP K NAČRTOVANJU PROMETA	13
POMEN IN KORISTI CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE.....	15
VIZIJA ZA DRUGAČNO PRIHODNOST	16
Vizija Občine Radlje ob Dravi na področju mobilnosti	16
Temeljne vrednote	16
Strateški cilji.....	16
Nabor kazalnikov	17
Ciljne vrednosti.....	18
STANJE PROMETA IN POTOVALNE NAVADE OBČANOV	21
PREPOZNANI DOSEŽKI, IZZIVI IN PRILOŽNOSTI	23
STRATEŠKI STEBRI.....	26
STRATEŠKI STEBER 1: CELOSTNO NAČRTOVANJE IN UPRAVLJANJE MOBILNOSTI.....	28
Opisna predstavitev ukrepov po izoblikovanih sklopih.....	31
Akcijski načrt za strateški steber celostno načrtovanje in upravljanje mobilnosti	33
STRATEŠKI STEBER 2: CELOVITA PODPORA HOJI	36
Opisna predstavitev ukrepov po izoblikovanih sklopih.....	38
Akcijski načrt za strateški steber celovita podpora hoji	42
STRATEŠKI STEBER 3: UVELJAVITEV KOLESARJENJA KOT POMEMBNEGA POTOVALNEGA NAČINA. 45	
Opisna predstavitev ukrepov po izoblikovanih sklopih.....	47
Akcijski načrt za strateški steber uveljavitev kolesarjenja kot pomembnega potovalnega načina ..	50
STRATEŠKI STEBER 4: PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PROMET	53
Opisna predstavitev ukrepov po izoblikovanih sklopih.....	55
Akcijski načrt za strateški steber privlačen javni potniški promet	56
STRATEŠKI STEBER 5: UČINKOVITO UPRAVLJANJE Z MOTORIZIRANIM PROMETOM.....	58
Opisna predstavitev ukrepov po izoblikovanih sklopih.....	60
Akcijski načrt za strateški steber učinkovito upravljanje z motoriziranim prometom	63

KAZALO SLIK

Slika 1: Dostopnost nižinskega območja občine iz središča občine peš.....	36
Slika 2: Načrtovano omrežje pločnikov in pešpoti v nižinskem delu Občine Radlje ob Dravi	39
Slika 3: Dostopnost nižinskega območja občine iz središča občine s kolesom	45
Slika 4: Načrtovano kolesarsko omrežje.....	48
Slika 5: Načrtovani odsek Dravske kolesarske poti v Občini Radlje ob Dravi	48

KAZALO TABEL

Tabela 1: Nabor obveznih kazalnikov	17
Tabela 2: Nabor dodatnih kazalnikov	18
Tabela 3: Pregled strateških ciljev, kazalnikov in ciljnih vrednosti.....	18
Tabela 4: Pregled dosežkov, izzivov in priložnosti.....	23



***Radlje sledijo načrtani poti
v zeleno prihodnost.***

Foto: ENERGAP

NARAVA DOKUMENTA

Občina Radlje ob Dravi je na pot celostne obravnave pri načrtovanju prometa stopila v letu 2017 s pripravo in sprejetjem prve Celostne prometne strategije (CPS). S tem se je zavzela k enakovredni obravnavi vseh prometnih sistemov s tem pa k oblikovanju vzpodbudnega okolja, ki omogoča razvoj in doseganje višje življenjske ravni. S prenovo strategije želimo to pot nadaljevati skladno s strateško usmeritvijo občine, ki temelji na zelenem prehodu in ustvarjanju privlačnega in zdravega okolja za delo in življenje.

V okviru prenovljene strategije je bila pozornost namenjena ovrednotenju izvajanja prve strategije ter načrtovanju nadaljnjih korakov, aktivnosti in ukrepov za obdobje naslednjih sedmih let. Pomembna pozornost je bila v okviru prenovljene strategije namenjena definiranju kazalnikov za sprotno spremljanje in vrednotenje uspešnosti izvajanja strategije.

Ozadje

Trajnostni mobilnosti se v zadnjih letih v Sloveniji namenja pomembno pozornost. Veliko občin, tudi Občina Radlje ob Dravi, je pristopilo k pobudi Evropskega tedna mobilnosti in tako s številnimi aktivnostmi prebivalce spodbujajo in ozaveščajo k pomenu in koristih hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza. Na nacionalni ravni pobudo koordinira Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, ki je v letu 2015 pripravilo prvi razpis za izdelavo celostnih prometnih strategij (CPS) na ravni občin. Spodbude in aktivnosti so v praksi privedle do celostnega pristopa k obravnavi mobilnosti v številnih občinah, ki iščejo načine in izvajajo ukrepe za izboljšanje pogojev trajnostnih načinov potovanja. V letu 2017 je prvo Celostno prometno strategijo sprejela tudi Občina Radlje ob Dravi.

Prenovljena Celostna prometna strategija občine Radlje ob Dravi za obdobje 2025 – 2031 je nastala v okviru drugega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo občinskih celostnih prometnih strategij. Izdelavo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Pomemben motiv za pripravo prenovljene strategije so tudi sredstva evropskega sklada za regionalni razvoj za izvajanje ukrepov, kjer je kot pogoj za pridobitev sredstev naveden prav obstoj celostne prometne strategije.

Proces priprave

Proces prenove Celostne prometne strategije Občine Radlje ob Dravi je potekal v letih 2024 in 2025. Postopek priprave novega dokumenta je sledil korakom dokumenta Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje – Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (MOPE, 2023), usklajenega z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju in s podzakonskimi akti.

Izhodišče prenove je predstavljala strategija iz leta 2017, ki je bila na podlagi rezultatov izvajanja, opravljene analize stanja in potreb lokalne skupnosti in prebivalcev dopolnjena in prenovljena.

Proces prenove dokumenta je skladno s smernicami vključeval naslednje delovne korake:

- opredelitev vizije, temeljnih vrednot, strateških ciljev in stebrov;
- vzpostavitev spremljanja stanja z opredelitvijo kazalnikov;
- izvedba analize obstoječega stanja dostopnosti lokalnega središča iz širšega območja občine in regije z različnimi potovalnimi načini in analize potovalnih navad občanov;

- definiranje dosežkov, izzivov in priložnosti;
- opredelitev ciljnih vrednosti in strateških vodil po posameznih strateških stebrih;
- priprava akcijskega načrta za obdobje 2025 – 2031 po posameznih strateških stebrih;
- vzpostavitev sistema spremljanja izvajanja na podlagi izoblikovanih kazalnikov.

Akcijski načrt strategije

Ključni del dokumenta predstavlja akcijski načrt, operativni del strategije, ki po posameznih strateških stebrih opredeljuje načrtovane dejavnosti in ukrepe za naslednjih sedem let. Ukrepi po posameznih stebrih so razvrščeni v vsebinske sklope in predstavljeni najprej opisno in nadalje v pregledni obliki tabele v okviru katere so hkrati opredeljene odgovornosti, možni viri financiranja in časovni okvir izvajanja. Akcijski načrt predstavlja osnovo za uresničevanje strateških ciljev CPS Občine Radlje ob Dravi v obdobju 2025 – 2031.

Vključevanje javnosti

Posebna pozornost je bila v okviru priprave dokumenta namenjena vključevanju javnosti, tako strokovne kot splošne. Preko različnih aktivnosti in oblik participacije ljudi smo pridobili pomembne podatke in vpoglede v stanje prometa in potreb občanov, ki jih samo s terenskimi ogledi in analizo dostopnih podatkov ne bi mogli zagotoviti. Različne ciljne skupine in deležniki so bili v pripravo strategije vključeni skozi vse faze procesa, od oblikovanja vizije, prioritiziranja ciljev in priprave nabora in izbora ukrepov. V okviru evalvacije izvajanja prve strategije so bili izvedeni intervjuji s ključnimi akterji na področju mobilnosti v občini, v okviru analize obstoječega stanja je bila lokalna skupnost vključena preko anket in spletnih aplikacij. Izvedene so bile javne razprave in drugi dogodki, o celotnem procesu priprave je bila javnost obveščana preko različnih komunikacijskih kanalov.

Odzivi javnosti kažejo na to, da so aktivnosti izvajanja prve strategije že obrodile sadove in ustvarile premik v razmišljanju ljudi. V okviru prve strategije je bil jasno izražen pomen dostopnosti za avtomobile, danes je jasno izražen pomen dostopnosti do storitev za vse prebivalce, varnost pešcev in kolesarjev, kakovost bivanja in zdravje.



Foto: ENERGAP

Območje obravnave

Celotno območje Občine Radlje ob Dravi ostaja osrednji prostor tega dokumenta. Prenovljena strategija enakovredno obravnava tako lokalno središče kot tudi ostala naselja v občini, pri čemer posebno pozornost namenja izboljšanju prometnih povezav in dostopnosti s trajnostnimi prometnimi rešitvami. Poleg urejanja lokalne mobilnosti se dokument v prenovljeni verziji osredotoča tudi na povezovanje z regijskim prometnim sistemom, s ciljem olajšanja dostopa za prebivalce, dnevne migrante in obiskovalce. Kljub širšemu kontekstu pa ostajajo izzivi in cilji lokalnega okolja ključna prednostna naloga strategije.

Časovni okvir

Strategija z akcijskim načrtom vključuje obdobje do leta 2031, pri čemer so ključne aktivnosti z največjim potencialom za izboljšanje dostopnosti s trajnostnimi načini potovanja osredotočene predvsem na prvih štirih letih izvajanja. Akcijski načrt temelji na začrtani viziji, strateških ciljih in ciljnih vrednostih, ki usmerjajo razvoj trajnostne mobilnosti v občini. V okviru spremljanja in vrednotenja se poudarek namenja izoblikovanim kazalnikom, ki omogočajo merjenje napredka in učinkovitosti ukrepov. Ta segment predstavlja pomembno nadgradnjo prvotne strategije, saj prinaša celovitejši pristop k evalvaciji doseženih ciljev. Po sedmih letih je predvidena ponovna prenova strategije.



Foto: ENERGAP

»Rad' mam Radlje«

PREDSTAVITEV OBČINE RADLJE OB DRAVI

Občina Radlje ob Dravi je manjša ruralna občina s 6.275 prebivalci (SiStat, 2024) in površino 94 km². Leži v severovzhodnem delu Slovenije, na območju treh naravno geografskih enot, Strojne, Kozjaka in Pohorja. Osrednja enota pokrajine je reka Drava. Občina je del Koroške statistične regije in vključuje 14 naselji, naselje Radlje ob Dravi je občinsko središče s funkcijo lokalnega središča. Geografsko in tudi komunikacijsko ter prometno sta se na nivoju občine razvili dve osi. Primarna os vzhod-zahod poteka vzdolž Dravske doline in predstavlja glavno prometno povezavo koroške regije z Mariborom in vzhodom države. Pomemben del te prometne povezave predstavlja radeljska obvoznica, ki je po izgradnji v letu 2012 omogočila prometno razbremenitev trškega jedra in vzpostavitev pogojev za bolj trajnostno obravnavo prometnih sistemov. Sekundarna os sever-jug povezuje višje predele Pohorja in Kozjaka z Dravsko dolino. Način življenja prebivalcev zaznamuje hribovit svet, Radeljsko polje in naravne danosti v obliki lesa, kamna, vode in rodovitne prsti. Hribovita območja pokrivajo v večini smrekovi gozdovi, za nižinska kmetijska območja so značilni prostrani nasadi hmelja, ki dajejo kraju svojevrsten okvir. 18,1 % površine občine je varovane v okviru Nature 2000. Od gospodarskih panog se poleg kmetijstva, podjetništva in obrti, lesarske in predelovalne industrije vedno bolj razvija sektor turizma.

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 odmaknjeno 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.



Foto: Jure Viltušnik

CELOVIT PRISTOP K NAČRTOVANJU PROMETA

Proces priprave in izvajanja Celostne prometne strategije temelji na načelih, ki zagotavljajo celovit, trajnosten in vključujoč razvoj prometnega sistema. Ti pristopi omogočajo prilagajanje sodobnim izzivom, kot so podnebne spremembe, povečanje dostopnosti in izboljšanje kakovosti bivanja.

Trajnostni pristop

Strategija uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja. Sprememba prometne paradigme postavlja človeka v ospredje in zagotavlja udoben in dostopen prostor za vse. Poseben poudarek je namenjen zmanjšanju emisij in prilagajanju na podnebne spremembe, s čimer prispevamo k bolj zdravemu, odpornemu in prijaznemu okolju.

Integralen pristop

Promet je neločljivo povezan z drugimi sektorji, kot so prostorsko načrtovanje, zdravstvo, okolje in gospodarstvo. Strategija zato upošteva prakse in politike različnih sektorjev ter ravni oblasti, pri čemer poudarja redno sodelovanje s sosednjimi občinami. Le s povezovanjem in iskanjem sinergij lahko zagotovimo učinkovite ukrepe, ki presegajo občinske meje in izboljšujejo mobilnost na širši ravni.

Uravnotežen pristop

V strategiji so vsi prometni načini obravnavani enakovredno. Pri tem se upošteva, da je pešcem in kolesarjem treba zagotoviti varno in prijetno okolje, javnemu prevozu konkurenčnost, hkrati pa tudi optimizirati uporabo osebnih vozil.

Vključujoč pristop

Celostno prometno načrtovanje zahteva široko sodelovanje javnosti. Prebivalci, gospodarstvo, nevladne organizacije in drugi deležniki so vključeni ne le v fazi načrtovanja, temveč tudi pri izvajanju strategije. Pomembno je nenehno komuniciranje in obveščanje, saj lahko le tako zagotovimo podporo in prilagodimo rešitve glede na dejanske potrebe ljudi.

Jasna vizija in osredotočenost na cilje

Strategija temelji na jasno opredeljeni viziji, strateških ciljih in ciljnih vrednostih, ki jih dosega s skrbno načrtovanimi ukrepi akcijskega načrta. Osredotočenost na doseganje merljivih rezultatov omogoča spremljanje napredka in prilagajanje strategije glede na dosežene spremembe.

Spremljanje in vrednotenje

Ključnega pomena je redno spremljanje in vrednotenje izvajanja strategije, ki ga izvajata delovna skupina in občinska uprava. Pregled napredka omogoča hitro prepoznavanje izzivov ter izboljšanje ukrepov na podlagi različnih vidikov in povratnih informacij deležnikov.

Strokovnost in kakovost

Strategija temelji na metodah, ki so preizkušene v številnih mestih. Redno sodelovanje med sektorji in izmenjava dobrih praks prispevata k boljšemu načrtovanju in izvajanju ukrepov. Strokovna podlaga, podprta s podatki in analizami, zagotavlja, da so sprejeti ukrepi učinkoviti ter dolgoročno trajnostni.

S tem pristopom Celostna prometna strategija ne predstavlja zgolj dokumenta, temveč dinamičen proces, ki vodi k boljšemu in bolj trajnostnemu prometnemu sistemu za vse generacije.



Radlje furajo z vsemi in za vse.

Foto: Video Verdnik

POMEN IN KORISTI CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občina Radlje ob Dravi s pripravo prenovljene Celostne prometne strategije nadaljuje prizadevanja za izboljšanje kakovosti bivanja ter dostopnosti do pomembnih ustanov, delovnih mest in storitev za vse prebivalce. Strategija bo z izvajanjem predvidenih ukrepov prispevala k izboljšani prometni varnosti, zmanjšanju emisij toplogrednih plinov ter večji energetske učinkovitosti, kar dolgoročno vpliva na bolj zdravo okolje in kakovostnejše javne prostore. Z izboljšanjem infrastrukture in spodbujanjem prebivalcev k aktivni mobilnosti bodo ustvarjeni pogoji za bolj zdravo skupnost.

S pomočjo prenovljene strategije je občina pridobila jasno vizijo razvoja prometa, ki vključuje boljše pogoje za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza. Strategija zagotavlja tudi dostop do državnih in evropskih sredstev za izvajanje ukrepov ter omogoča učinkovito načrtovanje prihodnjih investicij.

S celostnim pristopom se bo občina razvijala v prostor, ki spodbuja trajnostno mobilnost, izboljšuje povezanost z regijo ter povečuje privlačnost občine za prebivalce, obiskovalce in gospodarstvo. Občina, ki aktivno izvaja ukrepe mobilnosti, je v očeh javnosti vedno prepoznana kot bolj inovativna in napredna. Z vključevanjem pri načrtovanju in izvajanju ukrepov občina zagotavlja večjo transparentnost in sprejetost odločitev, kar prispeva k njihovi večji legitimnosti in podpori prebivalcev.



VIZIJA ZA DRUGAČNO PRIHODNOST

Vizija Občine Radlje ob Dravi na področju mobilnosti

Vizija CPS: Rad'mam Radlje – občina, kjer varen in dostopen prometni sistem povezuje ljudi, omogoča enakopravno mobilnost ter zagotavlja zdravo in kakovostno bivanje v urejenem, prijaznem in povezanem okolju.

Vizija izpostavlja ključne vrednote Občine Radlje ob Dravi: varnost, povezanost, dostopnost in enakopravnost. S tem se zagotavlja prometni sistem, ki vključuje vse skupine prebivalcev, spodbuja družbeno vključenost in zagotavlja varne prometne rešitve. Hkrati se vizija osredotoča na kakovost bivanja s poudarkom na zdravem in prijaznem okolju, urejenem prostoru, zelenih površinah in trajnostnem razvoju. Ti elementi omogočajo povezano skupnost, usmerjeno v trajnostno in kakovostno prihodnost. Pomembno teži viziji daje lokalni slogan "Rad'mam Radlje", ki izraža ljubezen do kraja, ponos prebivalcev in usmerjenost k trajnostni skupnosti. Slogan poudarja povezanost prebivalcev in njihov pozitiven odnos do trajnostnega razvoja, hkrati pa omogoča, da se prebivalci poistovetijo z vizijo in s tem aktivno pristopijo k spremembam. Tako slogan ni le simbol identitete, ampak tudi navdih, ki krepi odgovornost in angažiranost, kar je bistveno za uspešno uresničevanje trajnostnih rešitev.

Temeljne vrednote

Kot najpomembnejše vrednote na področju prometa in mobilnosti v občini so bile izpostavljene, po pomembnosti:

1. Varnost pešcev in kolesarjev.
2. Kakovost bivanja.
3. Varnost otrok.
4. Dostopnost do pomembnih ustanov.
5. Zdravje prebivalstva.

Strateški cilji

Strateški cilji Občine Radlje ob Dravi na področju mobilnosti, razvrščeni po pomembnosti, so naslednji:

1. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
2. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
3. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.
4. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
5. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
6. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
7. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

Nabor kazalnikov

Izbor kazalnikov temelji na analizi lokalnih razmer, potreb in ciljev občine. Pri tem se upoštevajo obvezni kazalniki, predpisani na nacionalni ravni, ter dodatni kazalniki, prilagojeni specifičnim značilnostim lokalnega okolja. Dobro zasnovan nabor kazalnikov je ključen za učinkovito vrednotenje rezultatov in načrtovanje prihodnjih aktivnosti.

Obvezni kazalniki

Občina Radlje ob Dravi bo podatke za obvezne kazalnike zbirala vsako leto (od leta 2025 do 2031), pri kazalniku izvedbe (Kazalnik 6) pa v določenih letih: 3., 5. in 7. leto izvajanja strategije (2027, 2029 in 2031), razvidno iz tabele v nadaljevanju.

Tabela 1: Nabor obveznih kazalnikov

ŠT. KAZALNIKA	OBVEZNI KAZALNIKI UČINKOV OCPS	ANALIZA	LETO POROČANJA
KAZALNIK 1	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.	Kordonsko štetje prometa	Od 2026 do 2031
KAZALNIK 2	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.	Anketa o poteh v OŠ	Od 2026 do 2031
KAZALNIK 3	Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih.	Anketa o poteh v OŠ	Od 2026 do 2031
KAZALNIK 4	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.	Anketa o poteh na delo - zaposleni	Od 2026 do 2031
KAZALNIK 5	Dolžine poti na delo.	Anketa o poteh na delo - zaposleni	Od 2026 do 2031
KAZALNIK 6	Delež izvedenih ukrepov.	Analiza proračuna in letnih poročil občine	2027, 2029 in 2031

Zbiranje podatkov bo potekalo v skladu z metodologijo Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE), ki zagotavlja kakovost in primerljivost podatkov z izhodiščnim stanjem iz leta 2024. Proces je enoten in standardiziran in vključuje poročanje rezultatov do 15. marca za preteklo leto, kar omogoča dosledno spremljanje in vrednotenje napredka pri uresničevanju strategije.

Dodatni kazalniki

Poleg obveznih kazalnikov je občina opredelila še dodatne kazalnike, ki so prilagojeni lokalnim potrebam in specifičnim ciljem strategije. Ti kazalniki dopolnjujejo obvezne kazalnike in omogočajo celovitejše spremljanje napredka pri doseganju ciljev OCPS.

Metodologija zbiranja podatkov za druge kazalnike temelji na izkoriščanju že obstoječih podatkov iz nacionalnih in lokalnih baz.

Tabela 2: Nabor dodatnih kazalnikov

ŠT. KAZALNIKA	OBVEZNI KAZALNIKI UČINKOV OCPS	ANALIZA ALI BAZA	LETO POROČANJA
KAZALNIK 7	Število prometnih nesreč.	Javna agencija RS za varnost prometa (AVP RS) – (Vir: http://nesrece.avp-rs.si/)	2028 in 2031
KAZALNIK 8	Projekt trajnostne mobilnosti: Šolski prevoz	Občina Radlje ob Dravi, Anketa o poteh v OŠ	2028 in 2031
KAZALNIK 9	Projekt trajnostne mobilnosti: Brezplačni javni potniški promet	Občina Radlje ob Dravi	2028 in 2031
KAZALNIK 10	Projekt trajnostne mobilnosti: Prevoz na poziv	Občina Radlje ob Dravi	2028 in 2031
KAZALNIK 11	Projekt trajnostne mobilnosti: Električna mobilnost	Občina Radlje ob Dravi	2028 in 2031

Ciljne vrednosti

Oblikovanim strateškim ciljem so bile na podlagi analize stanja opredeljene ciljne vrednosti. Ciljne vrednosti, razvidne iz spodnje tabele so definirane za vsak posamezen strateški cilj pri čemer je vključen tudi pripadajoči kazalnik. Ciljne vrednosti so zavezujoči element OCPS, saj z njimi kvantitativno določimo želeno spremembo in časovni rok zanj.

Tabela 3: Pregled strateških ciljev, kazalnikov in ciljnih vrednosti

STRATEŠKI CILJI	KAZALNIKI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (opis in vrednost)*
Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.	KAZALNIK 7: Število prometnih nesreč.	29 (2022)	Zmanjšanje št. vseh prometnih nesreč na največ 20 do leta 2031
		11 (2022)	Zmanjšanje št. prometnih nesreč z lažje poškodovanimi udeleženci na največ 5 do leta 2031
	KAZALNIK 3: Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih.	29 % (2024)	Delež otrok, ki v šolo prihajajo peš ali s kolesom se do leta 2031 poveča na 40 %
	KAZALNIK 8: Projekt trajnostne mobilnosti: Šolski prevoz	33 % (2024)	Delež otrok, ki se v šolo vozi z avtobusom se do leta 2031 poveča na 45 %
Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.	KAZALNIK 9: Projekt trajnostne mobilnosti: Brezplačni javni potniški promet	Brezplačni JPP ni vzpostavljen (2024)	Vzpostavljen brezplačni občinski JPP do leta 2031
	KAZALNIK 10: Projekt trajnostne mobilnosti: Prevoz na poziv	50 prevozov na poziv na leto (2024)	Število prevozov na poziv, ki se naredi v enem letu se poveča za 25 % do leta 2031

Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.	KAZALNIK 1: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.	14 % (2024)	Delež pešcev na glavnih prometnicah v občini se do leta 2031 poveča na 20 %
		1 % (2024)	Delež kolesarjev na glavnih prometnicah v občini se do leta 2031 poveča na 2 %
Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.	KAZALNIK 9: Projekt trajnostne mobilnosti: Brezplačni javni potniški promet	Brezplačni JPP ni vzpostavljen (2024)	Vzpostavljen brezplačni občinski JPP do leta 2031
	KAZALNIK 10: Projekt trajnostne mobilnosti: Prevoz na poziv	50 prevozov na poziv na leto (2024)	Število prevozov na poziv se do leta 2031 poveča za 25 %/leto.
Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.	KAZALNIK 2: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.	36 % (2024)	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 5 % do leta 2031. 31 % (2031)
	KAZALNIK 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.	73 % (2024)	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo sami v avtomobilih, za 5 % do leta 2032. 68 % (2031)
Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.	KAZALNIK 1: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.	73 % (2024)	Zmanjšanje deleža potnikov v osebnih avtomobilih na glavnih prometnicah v občini za 5 % do leta 2032. 68 % (2031)
	KAZALNIK 11: Projekt trajnostne mobilnosti: Električna mobilnost	1 el. avtomobil in 10 el. koles (2024)	Poveča se število električnih vozil in električnih polnilnic za 50 % do leta 2031
Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.	KAZALNIK 9: Projekt trajnostne mobilnosti: Brezplačni javni potniški promet	Brezplačni JPP ni vzpostavljen (2024)	Vzpostavljen brezplačni občinski JPP do leta 2031

*Vse ciljne vrednosti se določijo glede na izhodiščne vrednosti.



Foto: ENERGAP

STANJE PROMETA IN POTOVALNE NAVADE OBČANOV

Temeljne prometne povezave Občine Radlje ob Dravi vključujejo prometno os zahod-vzhod, ki jo predstavlja glavna cesta G-1-1 Vič - Dravograd – Maribor in regionalni cesti R2-434 Radlje - Radeljski prelaz, ki povezuje občinsko središče z Avstrijo ter R3-704 Radlje - Ribnica - Brezno, ki navezuje južni, pohorski del občine na občinsko središče. Glavna cesta G-1-1 ima visoko prometno obremenitev, pomemben del te povezave je radeljska obvoznica, ki je bila zgrajena leta 2012 in je preusmerila pomemben del prometa iz središča mesta. Ostale ceste so lokalnega pomena in povezujejo naselja znotraj občine. Po glavni cesti G-1-1- predstavlja poleg tovornega prometa pomemben delež zasebni tranzitni promet, saj veliko število dnevnih migrantov skozi občino vozi v službe in šole, po nakupih in vsakodnevnih opravkih v sosednje koroške občine in proti nacionalnemu središču Maribor. Občina je prav tako povezana z železniško progo Maribor - Prevalje, ki vključuje postajališči v Vuhredu in pri hidroelektrarni Vuhred. Rezultati kordonskega štetja, opravljenega v oktobru 2024 na dveh lokacijah v občini (središče občine – Mariborska cesta, Radeljski prelaz), so pokazali prevladujoč delež rabe osebnih avtomobilov. 73 % ljudi je na izbrani dan potovalo v osebni avtomobilu, 12 % peš in 10 % z avtobusom.

Rezultati opravljene raziskave o potovalnih navadah občanov v letu 2024 so pokazali, da občani večino vseh potovanj še vedno opravijo z osebnim avtomobilom (80 %). Ob primerjavi podatkov z raziskavo opravljeno v letu 2015 vidnih sprememb ni zaznati, uporaba avtomobila ostaja močno ukoreninjena v skupnost Občine Radlje ob Dravi. Avtomobil ostaja prevladujoče potovalno sredstvo tudi v primeru zelo kratkih potovalnih razdalj.

V nadaljevanju so predstavljeni izbrani rezultati v septembru in oktobru 2024 opravljene raziskave o potovalnih navadah občanov, izvedene v obliki anket za različne ciljne skupine.

V okviru ankete namenjene zaposlenim izbranih institucij Občine Radlje ob Dravi smo želeli preveriti na kakšen način zaposleni dnevno prihajajo v službo. Anketa je bila izvedena med septembrom in oktobrom 2024 in je vključevala dve večji javni instituciji v občini. V anketi je sodelovalo 38 % vseh zaposlenih. Rezultati so pokazali, da 78 % vprašanih na delo potuje z avtomobilom, 20 % peš in 2 % s kolesom. Ostalih potovalnih načinov se vprašani ne poslužujejo. Ob tem je pomemben tudi podatek, da je več kot polovica poti zaposlenih krajših od 5 kilometrov.

Raziskava o potovalnih navadah občanov je vključevala tudi osnovnošolce. Sodelovali so učenci 3., 5. in 7. razredov Osnovne šole Radlje ob Dravi in sicer matične enote in podružnice Remšnik. Vključenih je bilo 25 % vseh učencev. Rezultati kažejo, da je tudi v tej populaciji za vsakodnevno potovanje v šolo najpogostejše v uporabi avtomobil. Kot sopotniki v avtomobilu potuje 36 % sodelujočih, 33 % učencev v šolo potuje s šolskim avtobusom ali kombijem, 29 % peš. Le 2 % v šolo potujeta s kolesom.

Podobni so tudi rezultati ankete opravljene med obiskovalci trgovin v katero je bilo vključenih 60 prebivalcev. Kljub podatku, da prihaja 47 % vseh vprašanih v trgovino iz razdalje krajše od 2 km, se več kot polovica vprašanih po nakup odpelje z avtomobilom (53 %). Manj kot tretjina vprašanih potuje v trgovino peš (27 %), kolesarji in uporabniki avtobusa predstavljajo vsak po 10 %.

Načini potovanja med izbranimi skupinami prebivalcev Občine Radlje ob Dravi (v %)

Raziskava o potovalnih navadah občanov 2025



PREPOZNANI DOSEŽKI, IZZIVI IN PRILOŽNOSTI

Občino Radlje ob Dravi zaznamuje reliefno razgibano območje, ki vključuje nižinski, obdravski del in hribovita območja Pohorja in Kozjaka. Ravninski del občine, kjer so skoncentrirana stanovanjska območja, turistična in športna infrastruktura ter dejavnosti, kot so izobraževanje, proizvodnja in storitve ponuja dobre pogoje za razvoj kulture hoje in kolesarjenja. Kratke razdalje med ključnimi lokacijami središča in med nižinskimi naselji omogočajo, da večina vsakodnevnih poti poteka peš ali s kolesom. Nasprotno pa hribovita območja zaradi zahtevnejšega terena in daljših razdalj niso primerna za potovanje peš ali s kolesom. Na teh območjih bi moral alternativo avtomobilu predstavljati javni prevoz, predvsem bi bila ustrezna in učinkovita uvedba javnega prevoza na klic, pri katerem se prevoz na izbrani liniji in v okviru določenega voznega reda izvaja glede na dejansko potrebo oziroma predhodno najavo.

V tabeli v nadaljevanju so po posameznih strateških stebrih predstavljeni prepoznani ključni dosežki na področju izvajanja ukrepov preteklih let, ključni izzivi in priložnosti občine na področju prometa in mobilnosti. Ti so bili prepoznani s strani ključnih deležnikov in širše javnosti Občine Radlje ob Dravi v okviru aktivnosti sodelovanja s posameznimi ciljnim skupinami (izvedeni intervjuji, ankete, delavnice, javne razprave).

Tabela 4: Pregled dosežkov, izzivov in priložnosti

STEBER	DOSEŽKI	IZZIVI	PRILOŽNOSTI
HOJA	- Urejeni pločniki v centru Radelj in okolici šole. - Izboljšana razsvetljava v mestnem jedru, ki povečuje varnost pešcev. - Nekateri prebivalci ocenjujejo pešpoti kot ustrezno urejene za krajše razdalje.	- Slaba osvetlitev pešpoti in prehodov za pešce, kar zmanjšuje varnost. - Neurejeni ali nevarni prehodi za pešce. - Pomanjkanje pločnikov in klančin za invalide ter starše z vozički, predvsem v oddaljenih zaselkih (npr. Remšnik, Sv. Anton, Št. Janž).	- Izgradnja in obnova pločnikov na glavnih cestah ter v naseljih. - Boljša osvetlitev in označitev prehodov za pešce. - Uvedba con za pešce v urbanih središčih. - Ureditev dostopnih poti do javnih institucij (šol, zdravstvenih domov).
KOLESARJENJE	- Razvoj in povečanje uporabe kolesarskih povezav v mestnem jedru. - Povečana uporaba e-koles v toplejših mesecih.	- Pomanjkanje varnih kolesarskih poti, zlasti na prometnih cestah. - Nezadostna povezanost obstoječih kolesarskih poti. - Pomanjkanje varnih prostorov za hrambo koles, predvsem pri javnih ustanovah.	- Vzpostavitev dodatnih kolesarskih poti in obnova obstoječih. - Postavitev varnih stojal za kolesa pri javnih objektih in šolah. - Subvencioniranje električnih koles in spodbujanje njihove uporabe za daljše razdalje. - Organizacija kolesarskih dogodkov in promocija kolesarjenja.

JAVNI PREVOZ	- Obstoječe avtobusne povezave z glavnimi prometnimi žilami pokrivajo osnovne potrebe. - Javni prevoz je za določene skupine uporabnikov sprejemljiva alternativa.	- Neusklajenost voznih redov z delovnim časom in šolami. - Slaba povezava odmaknjenih zaselkov z glavnim prometnim omrežjem. - Pomanjkanje informacij o javnem prevozu in omejena frekvenca avtobusnih linij.	- Digitalizacija voznih redov z mobilnimi aplikacijami za izboljšanje dostopa do informacij. - Boljša usklajenost voznih redov z delovnim časom in potrebami uporabnikov. - Uvedba novih avtobusnih linij za povezovanje oddaljenih krajev.
MOTORNI PROMET	- Nova parkirišča v bližini pokopališča. - Uvedba območij umirjenega prometa v mestnem jedru. - Hibridni avtomobili so zmanjšali porabo fosilnih goriv.	- Prevelika odvisnost od osebnih avtomobilov. - Pomanjkanje parkirnih prostorov v bližini javnih ustanov in v mestnem središču. - Neupoštevanje omejitev hitrosti in nevarni odseki cest, predvsem šolske poti.	- Ureditev parkirišč P+R (parkiraj in se pelji z javnim prevozom). - Uvedba omejenih območij za avtomobile v središču občine. - Izvajanje ukrepov za umirjanje prometa, vključno z radarji in blažilci hitrosti. - Preučitev možnosti spremembe izbranih križišč v krožišča.
PROMETNO NAČRTOVANJE	- Ankete so identificirale ključne potrebe prebivalcev. - Participativni pristopi so prejeli pozitiven odziv javnosti.	- Pomanjkanje podatkov za spremljanje učinkov ukrepov. - Slaba usklajenost prometnega in prostorskega načrtovanja. - Nezadostno vključevanje občanov in deležnikov v procese načrtovanja.	- Aktivno vključevanje občanov in deležnikov pri načrtovanju preko javnih obravnav in spletnih obrazcev. - Boljša usklajenost prometnega in prostorskega načrtovanja. - Uvedba rednega spremljanja kazalnikov za ocenjevanje napredka.

KLJUČNI DOSEŽKI IN KLJUČNE PRILOŽNOSTI NADALJNEGA RAZVOJA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V OBČINI

Občina Radlje ob Dravi je v preteklih letih naredila prve korake v smeri izboljšanja pogojev za večjo uporabo okolju prijaznih oblik mobilnosti. Samo v letu 2021 je bilo urejenih 2,6 kilometrov pločnikov, v sklopu projekta Dravska kolesarska pot je bil zgrajen 4 kilometre dolg odsek Vas – Brezno. Z ureditvijo Cerkvenega trga v letu 2021, preimenovanega v trg Jožeta Gomboca, je občina zagotovila razširitev javnega prostora namenjenega srečevanju in druženju ljudi. Z izboljšanjem varnosti na nekaterih izbranih prometnih odsekih in izvajanjem projektov mehke mobilnosti kot npr. pilotni sistem izposoje električnih koles v poletni sezoni 2023 si je občina dodatno prizadevala k večji prepoznavnosti hoje in kolesarjenja v lokalni skupnosti. Majhnost urbanega središča s prisotnostjo pomembnih storitev in dejavnosti namreč ponuja priložnost za razvoj kulture hoje, hkrati pa razmeroma kratke razdalje do

ravninskih naselji Vas, Vuhred, Zgornja Vižinga in Dobrava omogočajo dobro dostopnost s kolesom in s tem potencial za razvoj kolesarjenja.

Občina Radlje ob Dravi je bila ena prvih slovenskih občin z vzpostavitvijo prevozov za starejše občane. Inicijativa Prostofer se je pridružila v letu 2014. V okviru izvajanja prve celostne prometne strategije so bile aktivnosti na področju izboljšanja ponudbe javnih prevozov usmerjene v izvedbo analiz in študij z namenom preučitve možnosti uvedbe občinskih javnih prevozov. Že v letu 2015 opravljena raziskava o potovalnih navadah občanov je pokazala, da Radeljčani obstoječih medkrajevnih linij za potovanje znotraj nižinskih predelov občine zaradi nekonkurenčnosti ne uporabljajo, prebivalcem višje ležečih območju pa storitev javnih prevozov ni dostopna. Potencial za vzpostavitev kakovostnejše in konkurenčne ponudbe občinskih javnih prevozov predstavlja razvejan sistem šolskih prevozov.

KLJUČNI IZZIVI MOBILNOSTI PO MERI LJUDI

Infrastrukturni izzivi na področju podpore hoji in kolesarjenja ostajajo in se kažejo v odsotnosti sklenjenega in z vidika varnosti primernege peš in kolesarskega omrežja med nižinskimi naselji. To so prebivalci občine izpostavili v okviru prve raziskave opravljene v letu 2015 in enako v sklopu aktivnosti sodelovanja z javnostjo v letu 2024. Pomanjkanje pločnikov, klančin za invalide in starše z vozički ter slabo osvetljenost pešpoti in prehodov za pešce so občani izpostavili kot enega bolj motečih elementov na področju prometa v občini. Odsotnost javnih prevozov v višje ležečih predelih občine predstavlja pomembne izzive na področju zagotavljanja dostopnosti za vse skupine prebivalcev. Na nivoju občinskega središča se kot pomemben izziv kaže tudi področje upravljanja z mirujočim prometom, ki se ga v preteklih letih ni naslavljal. Pomembno pozornost bo po mnenju vključenih v pripravo strategije potrebno nameniti aktivnemu vključevanju deležnikov in javnosti tudi v fazo izvajanja strategije kot tudi promociji in ustreznem informiranju o ponudbi in prednostih trajnostnih oblik potovanja, ki se kažejo tako v koristih za okolje in zdravje.



Aktivnosti vključevanja ciljnih skupin v proces priprave OCPS 2025
Foto: ENERGAP

STRATEŠKI STEBRI

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

Strateški stebri OCPS Občine Radlje ob Dravi so:

1. **Celostno načrtovanje in upravljanje mobilnosti**
2. **Celovita podpora hoji**
3. **Uveljavitev kolesarjenja kot pomembnega potovalnega načina**
4. **Privlačen javni potniški promet**
5. **Učinkovito upravljanje z motoriziranim prometom**



Aktivnosti vključevanja ciljnih skupin v proces priprave OCPS 2025

Foto: ENERGAP





Foto: ENERGAP

STRATEŠKI STEBER 1: CELOSTNO NAČRTOVANJE IN UPRAVLJANJE MOBILNOSTI

Celostno načrtovanje in upravljanje mobilnosti predstavljata temelj Celostne prometne strategije in ključ do uspešnega izvajanja načrtovanih ukrepov v praksi. Celostno načrtovanje prometa je osrednji steber trajnostnega razvoja občine in vključuje usklajevanje obstoječih načrtov s ciljem boljše izrabe prostora in zagotavljanja kakovostnih rešitev za vse oblike mobilnosti. S strategijo občina stremi k boljši integraciji trajnostnih oblik prevoza, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz, ter k zmanjšanju odvisnosti od osebnih avtomobilov. Osnovno vodilo uvajanja ukrepov hkrati predstavlja načelo učinkovitega izkoriščanja obstoječe infrastrukture in načelo upoštevanja vseh segmentov trajnostnega razvoja.

Občina Radlje ob Dravi se je v letu 2017 v okviru priprave prve Občinske celostne prometne strategije zavezala, da bo trajnostna mobilnost eden od ključnih elementov prihodnje podobe skupnosti. Stopila je na pot celovitega pristopa pri urejanju mobilnosti. V okviru občinske uprave je bila formirana ožja delovna skupina za področje mobilnosti, ki je v okviru izvajanja ukrepov sodelovala z zunanjimi inštitucijami in se povezovala z občinami v regiji. V preteklih letih so bile na pobudo občine izvedene študije in analize posamičnih trajnostnih potovalnih načinov, ki so se osredotočale na iskanje rešitev izboljšanja ponudbe in dostopnosti prebivalcev občine. V letu 2024 je tako dozorel in bil zagnan projekt celostnega urejanja področja trajnostne mobilnosti, zasnovan na infrastrukturnih rešitvah in rešitvah s področja upravljanja mobilnosti. Projekt vključuje celosten pristop in temelji na vzpostavitvi lokalne ponudbe javnih prevozov temelječih na električni mobilnosti s sistemov digitalizacije mobilnostnih storitev ter hkrati vključuje ukrepe izboljšanja infrastrukture pešcev in ozelenitve. Smiselno se navezuje tudi na ostale prepoznane prednostne projekte občine.

Kljub aktivnemu izvajanju politik trajnostne mobilnosti v preteklih letih je **mobilnost občanov Radelj ob Dravi še vedno v veliki meri odvisna od avtomobila.** Avtomobil je najpogostejše v uporabi tudi v primeru kratkih potovalnih razdalj. Velik potencial za spremembo v razmišljanju in delovanju predstavljajo otroci, ki lahko s svojim ravnanjem vplivajo tudi na odrasle.

Občina Radlje ob Dravi bo izkoristila izkušnje preteklih let in nadgrajevala načrtani celosten pristop načrtovanja in upravljanja mobilnosti. Pri načrtovanju ukrepov s področja upravljanja mobilnosti bo pomembno pozornost namenila ukrepom, ki bodo ozavestili širšo javnost, da bodo začeli razmišljati in delovati drugače od ustaljenih praks. Občina se je hkrati zavezala k rednem spremljanju in vrednotenju napredka s pomočjo kazalnikov mobilnosti, spodbujanja interdisciplinarnega sodelovanja in vključevanja javnosti v proces odločanja.

Strateško vodilo stebra: Z uveljavitvijo celostnega načrtovanja bomo v Občini Radlje ob Dravi dosegli optimizacijo obstoječe načrtovalske prakse, njeno nadgradnjo in s tem premišljeno in v potrebe usmerjeno obravnavanje izzivov mobilnosti. Posredno bomo dosegli optimizacijo obstoječe infrastrukture in podporo trajnostnim oblikam mobilnosti. Skozi razpravo, ozaveščanje in uvajanje »mehkih« ukrepov, kot so informiranje, komuniciranje, organizacija storitev in koordiniranje dejavnosti različnih partnerjev, si bomo prizadevali k doseganju primerne stopnje zavedanja o pomenu prometa in izbire trajnostnih oblik mobilnosti za doseganje zdravega okolja in kvalitetnega urbanega življenja.

Uveljavljanje strateškega vodila spremljamo z naslednjimi strateškimi cilji in kazalniki:

CILJI

- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

KAZALNIKI

- Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.
- Kazalnik 2: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.
- Kazalnik 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.
- Kazalnik 7: Število prometnih nesreč.

Za kvantifikacijo strateškega vodila izhajamo iz izhodiščnih in ciljnih vrednosti, določenih v Načrtu spremljanja kazalnikov:

KAZALNIKI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (opis in vrednost)
KAZALNIK 1: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.	73 % (2024)	Zmanjšanje deleža potnikov v osebnih avtomobilih na glavnih prometnicah v občini za 5 % do leta 2031. 68 % (2031)
KAZALNIK 2: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.	36 % (2024)	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 5 % do leta 2031. 31 % (2031)
KAZALNIK 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.	73 % (2024)	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo sami v avtomobilih, za 5 % do leta 2031. 68 % (2031)
KAZALNIK 7: Število prometnih nesreč.	29 (2022)	Zmanjšanje št. vseh prometnih nesreč na največ 20 do leta 2031 20 (2029-2031)
	11 (2022)	Zmanjšanje št. prometnih nesreč z lažje poškodovanimi udeleženci na največ 5 do leta 2031



Foto: Jure Viltušnik

Opisna predstavitev ukrepov po izoblikovanih sklopih

CPS Občine Radlje ob Dravi predvideva v okviru obravnavanega stebra tri sklope ukrepov:

SKLOP UKREPOV 1: Nadgrajevanje načrtovalskih praks

Sprejetje druge generacije OCPS bo pomenilo nadaljevanje dolgoročnega procesa trajnostnega načrtovanja prometa. Pomemben korak na tej poti predstavlja sprejetje proračuna, ki bo zagotavljal uravnotežena sredstva za vse potovalne načine in učinkovito koordiniranje in izvajanje ukrepov. Osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije bo predstavljalo redno spremljanje in vrednotenje obveznih in dodatnih kazalnikov strategije skladno z izdelanim metodološko terminskim načrtom.

SKLOP UKREPOV 2: Občinska uprava z odprtim pristopom k sodelovanju, povezovanju in pridobivanju znanj ter izkušenj

Občina si bo tudi v prihodnje prizadevala za tesno sodelovanje in povezovanje z zunanjimi inštitucijami ter drugimi občinami v regiji, da bi učinkovito izvajala prometno strategijo. Obstoječo prakso bo formalizirala z vzpostavitvijo interdisciplinarne delovne skupine za načrtovanje prometa in mobilnosti. Prav tako bo na ravni občinske uprave zagotovila redna izobraževanja za uslužbenke, s ciljem pridobivanja novih znanj s področja trajnostne mobilnosti. Sodelovanje med strokovnimi službami občinske uprave se bo še dodatno okrepilo, zlasti v smislu usklajenega načrtovanja prostorskega in prometnega razvoja. Pomembno pozornost bo občina namenila okrepljenemu sodelovanju s splošno javnostjo v obliki organizacije letnih javnih dogodkov in razprav z namenom predstavitve izvedenih ukrepov ter predstavitve in usklajevanjem nadaljnjih aktivnosti.

SKLOP UKREPOV 3: Področje upravljanja z mobilnostjo

Oblikovanje lokalne mobilnostne znamke

V okviru v letu 2024 zagnanega celovitega projekta trajnostne mobilnosti je bila izoblikovana lokalna znamka »FURA Radlje« in pod njenim okriljem posamični slogani vezani na vzpostavitev celostne ponudbe javnih prevozov (»FURA šolska«, ki se nanaša na šolske prevoze, »FURA runda« - ki se nanaša na vzpostavitev krožne lokalne avtobusne linije in »FURA klic«, ki se nanaša na vzpostavitev prevozov na poziv. Občina bo lansirano znamko nadgradila in preko nje ozaveščala, informirala in promovirala dobre prakse ter razširja vse vezano na mobilnostne sisteme v občini (podrobneje predstavljeno v stebru 4).

Informativna zloženka za pešce in kolesarje

Namen zloženke je obveščanje prebivalcev o razdaljah in poteh, ki jih lahko v mestnem naselju Radlje ob Dravi ter širšem območju občine prehodijo ali prekolesarijo v določenih časovnih intervalih. V zloženki bo predstavljena karta, na kateri bo prikazano območje naselja do 1 km od središča ter območje občine do 5 km od središča. Na karti bodo jasno označene obstoječe poti za pešce in kolesarje in načrtovani investicijski ukrepi izboljšanja infrastrukture za prihodnjih 5 let. Zloženka bo služila kot orodje za promocijo hoje in kolesarjenja kot učinkovitega načina premagovanja kratkih vsakodnevnih poti, pri čemer bo poudarjala tudi zdravstvene koristi teh aktivnosti.

Aktivnosti v Evropskem tednu mobilnosti

V sklopu dogodka Evropski teden mobilnosti (ETM) se 22. septembra, na Dan brez avtomobila, zapre del Mariborske ceste med Pohorsko in Malgajevo ulico in se prostor nameni aktivnostim, kot so npr. servis koles, predstavitev električnih koles, osebno svetovanje potnikom, otroške ustvarjalnice in igre. Na podlagi izkušenj glede zapore ulice na Dan brez avtomobila se zapora in spremljevalne aktivnosti načrtujejo kot vsakoletni dogodek občine v času Evropskega tedna mobilnosti. V letu 2025 in 2026 se v okviru aktivnosti javnosti predstavi načrtovana vzpostavitev skupnega prometnega prostora, (podrobneje predstavljena v stebru 2).

V okviru aktivnosti ETM se organizira javna razprava z namenom predstavitve izvedenih ukrepov strategije ter predstavitve in usklajevanjem nadaljnjih aktivnosti. Prebivalcem občine se v mesecu septembru po vzoru spletnega orodja za prepoznavanje problematičnih točk v prometu, ki je bilo vzpostavljeno v okviru priprave CPS, ponudi možnost participacije pri iskanju nadaljnjih rešitev za izboljšanje prometne varnosti pešcev, kolesarjev in ostalih udeležencev v prometu.

Izobraževalne aktivnosti v osnovni šoli

Rezultati v letu 2024 opravljene raziskave o potovalnih navadah osnovnošolcev so pokazali, da otroci najpogosteje v šolo potujejo z osebnim avtomobilom (36 %). Navade, oblikovane v otroštvu, se pogosto prenašajo tudi v odraslo dobo. Če otroci že zgodaj spoznajo, da je gibanje povezano z avtomobilom in da avtomobil prevladuje v prostoru, bodo tudi kasneje avtomobil dojemali kot naravni element, ki določa prostor in gibanje. Vzajemno s projekti izboljšanja infrastrukture pešcev in kolesarjev ter vzpostavitvijo varnih šolskih poti bo občina v sodelovanju z osnovno šolo izvajala akcije namenjene povečanju prihodov v šolo peš. Izbrano aktivnost »Pešibus« bo šola v prvih letih izvajala v okviru Evropskega tedna mobilnosti oz. v mesecu septembru in jo v nadaljevanju na podlagi pridobljenih odzivov nadgradila in časovno razširila. Šola si bo prizadevala k spodbujanju trajnostne mobilnosti zaposlenih in učencev tudi z uvajanjem izbranih dodatnih aktivnosti v izobraževalni proces, prilagojenih lokalnemu okolju. Kot podpora šolam pri vključevanju mobilnostnih vsebin je bil izdelan Priročnik za urejanje šolskih okolišev po načelih trajnostne mobilnosti, ki je dostopen na platformi [Aktivno v šolo](#).

Pilotna vzpostavitev »Pešibusa«

Iz bližnjih naselij Dobrava ali Zgornja Vižinga, od koder trenutno učenci potujejo v šolo s šolskih avtobusom ali kot sopotniki v avtomobilu kljub razdalji, krajši od 2 kilometrov se v okviru Evropskega tedna mobilnosti poskusno vzpostavi »Pešibus«.

»Pešibus« je izpeljanka besed peš in avtobus in temelji na potovanju otrok v šolo peš, ob spremstvu staršev ali katere druge odrasle osebe. Kot avtobus ima tudi pešibus vnaprej določeno pot in postaje z voznim redom, na katerih se postopno priključujejo učenci. V Sloveniji je od leta 2016 Pešibus izvajalo že več kot 150 različnih šol. Prepoznani so kot primeri dobre prakse na področju zagotavljanja varnih in hkrati okolju in zdravju prijaznih poti v šolo. Kot podpora šolam pri vzpostavljanju aktivnih oblik mobilnosti je bila vzpostavljena platforma Aktivno v šolo z zbranimi gradivi tudi za izvedbo Pešibusa. Informacije in gradiva so dostopna na spletni strani <https://aktivnovsolo.si/pesbus/>.

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

Akcijski načrt za strateški steber celostno načrtovanje in upravljanje mobilnosti

Ocenjene vrednosti izvedbe ukrepov so določene na podlagi informacij o vrednostih primerljivih projektov, pridobljenih v januarju 2025 in ne na podlagi tehničnih dokumentacij.

UKREP	ZAHTEVNOST	UČINKOVITOST	ODGOVORNOST	OCENJENI STROŠEK	ČASOVNI PLAN IZVEDBE	VIRI FINANCIRANJA/ OPOMBE
1. Priprava uravnoteženega proračuna za dolgoročno izvajanje aktivnosti trajnostne mobilnosti	visoka	+++	ORD, OS	brez	kontinuirano	Tveganje: Pomanjkanje finančnih sredstev ob upoštevanju potreb občine na ostalih pomembnih področjih
2. Vodenje izvajanja strategije, koordinacija aktivnosti in sodelovanja deležnikov (vzpostavijo se redna letna srečanja ožje in širše delovne skupine z namenom pregleda izvajanja ukrepov, doseganja ciljev in načrtovanja morebitnih prilagajanj)	visoka	++	ORD	brez	kontinuirano izvajanje letna srečanja izbranih deležnikov	lastna sredstva
3. Revizija in prenova OCPS skladno z Nacionalnimi smernicami za pripravo OCPS (letna revizija temelji na spremljanju obveznih in dodatnih kazalnikov strategije, prenova predvidena vsaj vsakih 7 let)	srednja	++	ORD in ZI	revizija do 2.000 prenova do 40.000 EUR	revizija 1x letno prenova 2032	Revizija: lastna sredstva Prenova: Pričakovano sofinanciranje MOPE
4. Vzpostavitev in delovanje interdisciplinarne delovne skupine za načrtovanje prometa in mobilnosti z namenom poglobitve medresorskega, regionalnega in strokovnega delovanja	srednja	++	ORD, RRA Koroška, ZI	brez	vzpostavitev do 2026	
5. Redno izobraževanje in krepitev znanj strokovnih sodelavcev (udeležba na seminarjih, delavnicah, ...)	majhna	++	ORD	do 2.000 EUR/letno	kontinuirano	lastna sredstva
6. Integracija OCPS in prostorskih aktov	srednja	++	ORD in ZI	brez	kontinuirano	v okviru sprememb prostorskih aktov
7. Aktivno sodelovanje v nacionalnih in EU projektih na temo trajnostne mobilnosti (izmenjava primerov dobrih praks, možnosti sofinanciranja ukrepov). Vsaj 1 prijava na leto.	visoka	++	ORD in ZI	brez	kontinuirano	stroški v primeru sofinanciranja
8. Nadgradnja lokalne mobilnostne znamke »FURA Radlje« in promocija novih mobilnostnih storitev občine	srednja	+++	ORD, RRA Koroška, ZI	50.000 EUR	kontinuirano	možnost sofinanciranja iz nacionalnih/EU projektov
9. Priprava in promocija informativne zloženke za pešce in kolesarje	majhna	+	ORD, ZI	do 3.000 EUR	do 2027	možnost sofinanciranja iz nacionalnih/EU projektov

10. Aktivno vključevanje v Evropski teden mobilnosti z izvedbo zapore dela Mariborske ulice in organizacijo prireditve/aktivnosti na prostem za različne ciljne skupine in splošno javnost	srednja	++	ORD, SPVCP, ŠKTM	do 5.000 EUR/letno	letno v času ETM	možnost sofinanciranja iz nacionalnih/EU projektov
11. Organizacija letnih javnih dogodkov/razprav z namenom predstavitve izvedenih ukrepov strategije ter predstavitev in usklajevanje nadaljnjih aktivnosti	nizka	++	ORD, ZI	do 500 EUR/letno	vsaj 1x letno v sklopu ETM	lastna sredstva
12. Participacija javnosti - spletno orodje - izzivi in priložnosti za izboljšanje prometne varnosti	nizka	++	ORD	v sklopu delovnih nalog	letno v mesecu septembru	
13. Pilotna vzpostavitev »Pešibusa« v OŠ Radlje ob Dravi	srednja	++	OŠ ob podpori SPVCP, ŠKTM	do 1.000 EUR/letno	vsaj letno v sklopu ETM oz. v mesecu septembru	možnost sofinanciranja iz nacionalnih/EU projektov

ORD – Občina Radlje ob Dravi; OS – občinski svet; OŠ – Osnovna šola Radlje ob Dravi; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; ŠKTM – Javni zavod ŠKTM Radlje ob Dravi; ZI – zunanji izvajalec

Učinkovitost ukrepov: kategorija ponazarja učinkovitost posameznega ukrepa z vidika skladnosti z vizijo, cilji in strateškimi vodili, stroškovne učinkovitosti, uporabnosti in pričakovanega vpliva na okolje.

+ (manj učinkovit), ++ (srednje učinkovit), +++ (zelo učinkovit)



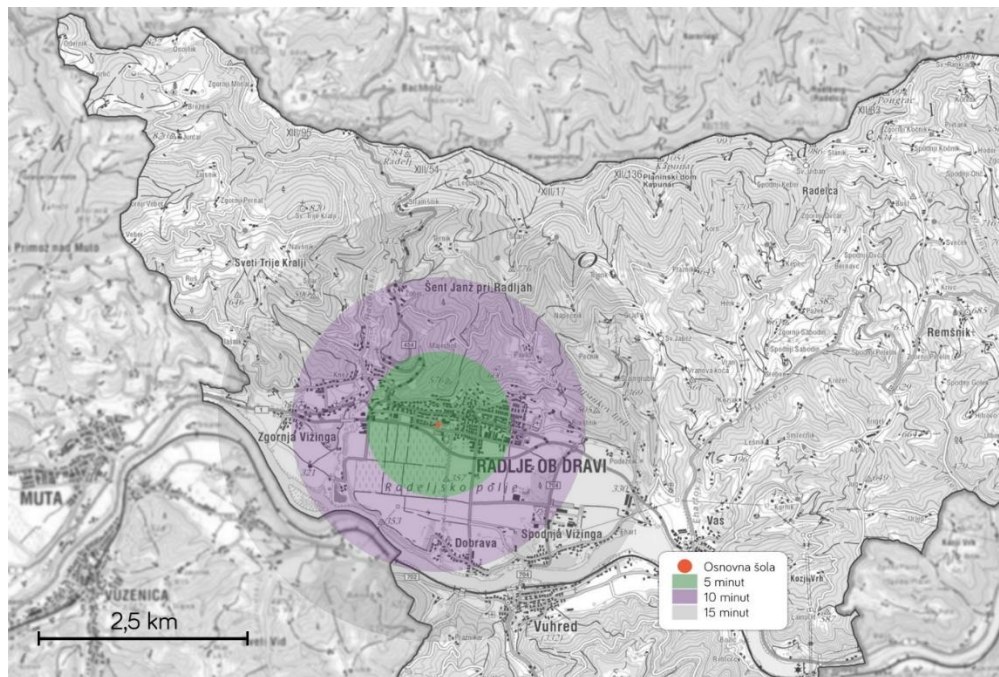
Foto: ENERGAP



STRATEŠKI STEBER 2: CELOVITA PODPORA HOJI

Hoja je najbolj naravna oblika gibanja in ena ključnih trajnostnih rešitev za izboljšanje mobilnosti v občini. Majhnost urbanega središča v Občini Radlje ob Dravi, kjer je skoncentrirana večina ključnih storitev in dejavnosti, ponuja prebivalcem priložnost, da opravijo številne vsakodnevne aktivnosti peš.

Ugodni geografski pogoji in primerne razdalje za hojo ali kolesarjenje pa zagotavljajo hitro dosegljivost tudi drugih nižinskih naselij v občini.



Kartografska podlaga: DTK

Slika 1: Dostopnost nižinskega območja občine iz središča občine peš

V preteklih letih je občina z izvedbo izbranih posamičnih ukrepov mestoma že izboljšala infrastrukturo pločnikov in tako na nekaterih odsekih izboljšala prometno varnost. Samo v letu 2021 je bilo urejenih 2,6 km pločnikov, s čimer so se pogoji za pešce mestoma izboljšali. Pomemben korak v smeri povečanja območji za pešce in s tem k zagotavljanju kvalitetnega urbanega prostora v občinskem središču je občina naredila z ureditvijo cerkvenega trga.

Vendar pa izzivi na področju podpore hoji ostajajo, kar se odraža tudi v izpostavljeni ključni potrebi po izboljšanju varnosti v prometu. To so prebivalci občine izpostavili v okviru prve raziskave opravljene v letu 2015 in enako v sklopu aktivnosti sodelovanja z javnostjo v letu 2024. Pomanjkanje pločnikov, klančin za invalide in starše z vozički ter slabo osvetljenost pešpoti in prehodov za pešce so občani izpostavili kot enega bolj motečih elementov na področju prometa v občini.

V okviru priprave prve CPS Občine Radlje ob Dravi v letu 2017 je bilo prostorsko zasnovano ustrezno omrežje pločnikov in pešpoti. Obstoječa zasnova predstavlja izhodišče oz. podlago za nadaljnje

načrtovanje in izvajanje ukrepov v prihodnjih letih prioriteto usmerjenih v zagotavljanje sklenjenega in varnega omrežja pločnikov in pešpoti ter zagotavljanje kvalitetnega urbanega prostora.

Strateško vodilo stebra: Dobre prakse bomo v občini v prihodnosti nadgradili pri čemer bomo pozornost namenili celovitemu pristopu. Prizadevali si bomo vzpostaviti kakovostno mrežo pešpoti, ki bodo povezovalle ključne točke v občinskem središču ter naselja v okolici. Prizadevali si bomo k znatnemu povečanju varnost in dostopnost za pešce z izboljšanjem infrastrukture, osvetlitve in spodbujanjem hoje kot trajnostnega načina mobilnosti. S tem bomo ustvarili pogoje, da bo hoja postala privlačnejša za vse prebivalce, predvsem pa za otroke, starejše in druge ranljive skupine. Posredno bomo dosegli ugoden vpliv na zdravje prebivalcev, izboljšanje kvalitete zraka, s tem pa se bo dvignil nivo kvalitete življenja v občini.

Uveljavljanje strateškega vodila spremljamo z naslednjimi strateškimi cilji in kazalniki:

CILJI

- Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.

KAZALNIKI

- Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.
- Kazalnik 3: Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih.

Za kvantifikacijo strateškega vodila izhajamo iz izhodiščnih in ciljnih vrednosti, določenih v Načrtu spremljanja kazalnikov:

KAZALNIKI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (opis in vrednost)
KAZALNIK 1: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.	14 % (2024)	Deleža pešcev na glavnih prometnicah v občini se do leta 2031 poveča na 20 %
KAZALNIK 3: Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih.	29 % (2024)	Delež otrok, ki v šolo prihajajo peš ali s kolesom se do leta 2031 poveča na 40 %

Opisna predstavitev ukrepov po izoblikovanih sklopih

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

SKLOP UKREPOV 1: Vzpostavitev sklenjenega omrežja pločnikov in pešpoti in izboljšanje obstoječe infrastrukture

V nadaljevanju je podrobneje predstavljena zasnova sklenjenega omrežja pločnikov in pešpoti (navezujoč se na kolesarske poti), ki obsega območje mestnega naselja Radlje ob Dravi in povezave z drugimi nižinskimi naselji v občini. Predstavljeni so načrtovani ukrepi za izvedbo v okviru prenovljene strategije 2025.

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

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

Načrtovano omrežje pločnikov in pešpoti (navezujoč se na kolesarske poti), je razvideno iz Slike 2 in obsega:

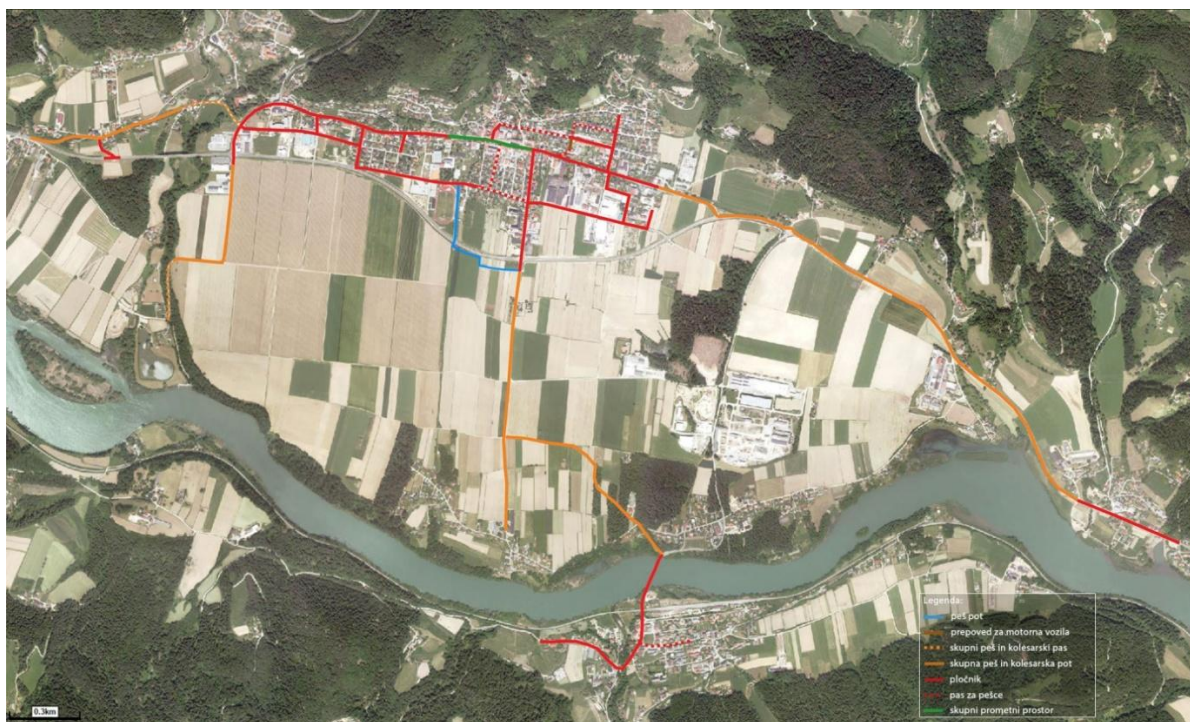
- vzpostavitev omrežja pločnikov v naselju Radlje ob Dravi, ki vključuje dograditev ali razširitev pločnikov na odsekih prometnejših cest oz. ulic, kjer ti manjkajo in vzpostavitev pasov za pešce na nekaterih povezovalnih manj prometnih ulicah,
- vzpostavitev skupnega prometnega prostora (ang. shared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

Projekti predvideni za izvedbo v okviru prenovljene CPS 2025-2031 so naslednji:

- vzpostavitev pločnika na Koroški cesti mimo Doma Hmelina; odsek Gold pub Radlje -križišče v neposredni bližini trgovine Hofer,
- vzpostavitev pasu za pešce na delu Partizanske in Vorančeve ulice,
- vzpostavitev sklenjenega pločnika v Vuhredu, dograditev posameznih odsekov na obstoječi infrastrukturi – projekt v izvajanju še v prenovljeni strategiji,
- vzpostavitev pločnika v Zgornji Vižingi,

- vzpostavitev sklenjenega pločnika na Koroški cesti, odsek glavna avtobusna postaja – križišče z regionalno cesto R2-434 Radlje - Radeljski prelaz; dograditev in razširitev na posameznih odsekih – nadgradnja delno izvedenega projekta, ki bo prispevala k izboljšanju varnosti pešcev
- vzpostavitev pasu za pešce v Vuhredu – dopolnitev delno izvedenega projekta
- vzpostavitev pešpoti iz smeri naselja Dobrava preko aquadukta do Maistrove ulice – ponovna preučitev smiselnosti izvedbe projekta
- postopna vzpostavitev skupnih peš in kolesarskih poti iz mestnega naselja do nižinskih naselji Vas, Vuhred, Zgornja Vižinga in rekreacijskega območja Reš – dopolnitev/nadgradnja delno izvedenega projekta

Omrežje pločnikov si bo občina prizadevala urediti tako, da bo primerno za vse prebivalce, tudi gibalno ovirane. Pozornost bo namenila **ustrezni ureditvi prehodov za pešce** prioritetno na prometno bolj obremenjenih lokacijah, **primerni osvetljenosti**, **ustrezni tehnični izvedbi pločnikov** (in kolesarskih stez), ipd. Z namenom zagotavljanja kakovostne infrastrukture, ki posledično privabi več pešcev in kolesarjev, se uporabljajo ustrezne tehnične smernice, ki projektantom in izvajalcem služijo kot orodje pri vzpostavljanju omrežja peš in kolesarskih poti ustrezne kakovosti, upoštevajoč osebe z omejeno mobilnostjo. Poleg vzpostavitve omrežja peš (in kolesarskih poti) se bodo na ustreznih lokacijah v omrežju zagotovili tudi primerne pogoje za možnost počitka (dopolnitev urbane opreme skladno z izdelanim katalogom urbane opreme– klopi, pitniki, koši za smeti).



Kartografska podlaga: ortofoto posnetek (Vir: Atlas okolja)

Slika 2: Načrtovano omrežje pločnikov in pešpoti v nižinskem delu Občine Radlje ob Dravi

Z namenom povečanja varnosti pešcev (in kolesarjev) bo občina v naselju Radlje ob Dravi **postopno širila območja umirjenega prometa**. V sklopu vzpostavitve pasov za pešce in kolesarje ter mešanih kolesarskih pasov se na posameznih ulicah zaradi ozkih vozišč **predvideva vzpostavitev enosmernega**

prometa. Na ta način bo dosežena tudi boljša pretočnost motornih vozil. S tem bodo zagotovljeni pogoji za varno hojo in kolesarjenje tudi na območjih brez ločene infrastrukture. V okviru priprave prve CPS je že bila pripravljena zasnova območji omejene hitrosti in enosmernega prometa v naselju Radlje ob Dravi. Zasnova se ponovno preuči in javno obravnava v fazi priprave projektne dokumentacije.

SKLOP UKREPOV 2: Oblikovanje atraktivnega mestnega jedra z vzpostavitvijo skupnega prometnega prostora

Kot odziv na odsotnost odprtega javnega prostora za druženje in preživljanje kvalitetnega prostega časa je Občina Radlje ob Dravi v okviru izvajanja prve CPS z ureditvijo cerkvenega trga realizirala 1. fazo projekta ureditve atraktivnega mestnega jedra vzdolž Mariborske ceste v obliki razširitve površin za pešce in uvedbe skupnega prometnega prostora (ang. shared space).

V 2. fazi, planirani za obdobje 2027-2028 se načrtuje vzpostavitev skupnega prometnega prostora (ang. shared space) na delu Mariborske ceste, območje med križiščem s Pohorsko ulico in Glasbeno šolo Radlje ob Dravi. Z izvedbo projekta bo tako občina vzpostavila kvalitetno urbano okolje, načrtovano po meri ljudi in ne avtomobilov, ki bo prebivalcem omogočal višjo kakovost bivanja. Za izvedbo projekta je v novembru 2024 bil pripravljen in s strani občinskega sveta potrjen Dokument identifikacije investicijskega projekta Trajnostna mobilnost – ureditev jedra v Občini Radlje ob Dravi. Pomemben element projekta je hkrati uvajanje zelenih, na naravi temelječih rešitev (angl. Nature-based solutions, NBS) s čimer občina pomembno pozornost namenja tudi področju prilagajanja na podnebne spremembe.

Skupni prometni prostor je javni prostor oziroma prometna površina, na primer ulica ali trg, kjer ni delitve glede na različne uporabnike prostora oziroma motorizirane in nemotorizirane udeležence v prometu, na primer na vozne pasove in pločnike, temveč vsi udeleženci souporabljajo vso površino, pri čemer imajo pešci prednost. V ureditvi po konceptu skupnega prometnega prostora prometne površine ne polni raznovrstna prometna signalizacija, temveč zgolj enakopravni uporabniki tega območja. Namesto označb, ki določajo, kje lahko pelje motorizirano vozilo, kje kolesar in kje lahko hodi pešec, imajo vsi prosto izbiro, kako se bodo gibal. Vodila so torej enakopravnost, svoboda in spoštovanje – ki vodijo do višje kakovosti življenja v urbanem okolju, večje varnosti in izboljšanja prometne kulture vseh udeležencev.

SKLOP UKREPOV 3: Povečanje varnosti osnovnošolcev pri potovanju v šolo peš

V sklopu sodelovanja s ključnimi deležniki in splošno javnostjo se je prepoznalo potrebo po aktivnejšem urejanju varnih šolskih poti. Občina Radlje ob Dravi je temu področju več pozornosti namenila že v okviru izvajanja prve CPS in bo prioriteto izvajala ukrepe izboljšanja varnosti šolskih poti tudi v okviru izvajanja druge generacije strategije. Pri tem bo občina nadalje preučila problematične točke v prometu prepoznane s strani prebivalcev v okviru aktivnosti sodelovanja z javnostjo v sklopu priprave te strategije. Varnost pešcev in kolesarjev je bila prepoznana kot najpomembnejša vrednota občine na področju prometa in mobilnosti, zagotavljanje večje varnosti vseh udeležencev cestnega prometa pa prioriteten strateški cilj prenovljene strategije.

Poleg ukrepov vključenih v Strateški steber 1 se bo z namenom zmanjšanja prometa v neposredni bližini šole in povečanja prometne varnosti otrok po vzoru dobrih praks vedno večjega števila slovenskih šol na izbranih lokacijah v bližini Osnovne šole Radlje ob Dravi vzpostavilo posebna postajališča, imenovana »Poljubi in odpelji«, ki služijo izstopu in vstopu otrok iz in v avtomobil. Postajališča se označijo tako, da so dobro vidna in da hkrati motivirajo starše in otroke, da avto ustavijo na predvidenem mestu. Ukrep se vzpostavi z namenom zmanjšanja oz. odprave slabe prakse jutranjih prometnih situacij pred vhodom v šolo. Poleg povečanega števila avtomobilov, s katerimi starši pripeljejo otroke v šolo, ti namreč pogosto izstopajo iz avtomobilov tik pred vhodom v šolo, kljub večjemu parkirišču v bližini šole. Takšna praksa ogroža varnost otrok, tako tistih, ki izstopajo iz avtomobilov kot tistih, ki v šolo potujejo peš. Ukrep bo hkrati pripomogel k motiviranju vozačev v avtomobilih, da zadnji del poti v šolo opravijo peš.

Kot podpora šolam pri vzpostavljanju aktivnih oblik mobilnosti je bila vzpostavljena platforma Aktivno v šolo z zbranimi gradivi tudi za izvedbo postaj »Poljubi in odpelji«. Informacije in gradiva so dostopna na spletni strani <https://aktivnovsolo.si/poljubi-in-odpelji/>.



Foto: Video Verdnik

Akcijski načrt za strateški steber celovita podpora hoji

Ocenjene vrednosti izvedbe ukrepov so v večini določene na podlagi informacij o vrednostih primerljivih projektov, pridobljenih v januarju 2025 in ne na podlagi tehničnih dokumentacij.

UKREP	ZAHTEVNOST	UČINKOVITOST	ODGOVORNOST	OČENJENI STROŠEK	ČASOVNI PLAN IZVEDBE	VIRI FINANCIRANJA/ OPOMBE
1. Vzpostavitev skupnega prometnega prostora na delu Mariborske ceste	zahtevna	+++	ORD, ZI (RO)	2.600.000 EUR	2027-2028	Izdelan DIIP, Pričakovano sofinanciranje - 80 % iz sredstev ESRR
2. Vzpostavitev pločnika na Koroški cesti mimo Doma Hmelina	srednja	+++	ORD, ZI (RO)	skupna ocena*	2025-2026	Prijava na razpise
3. Vzpostavitev sklenjenega pločnika v Vuhredu – dograditev obstoječe infrastrukture	srednja	+++	ORD, ZI (RO)	skupna ocena*	faza do pokopališča do 2026	Prijava na razpise
4. Vzpostavitev pločnika v Zgornji Vižingi	srednja	+++	ORD, ZI (RO)	v okviru celovitega projekta JPP (steber 4)	do 2027	Izdelan DIIP, Pričakovano sofinanciranje iz sredstev ESRR
5. Vzpostavitev pasu za pešce na delu Partizanske in Vorančeve ulice	srednja	+++	ORD, ZI (RO)	skupna ocena*	do 2027	Prijava na razpise
6. Vzpostavitev pasu za pešce v Vuhredu - dopolnitev	srednja	+++	ORD, ZI (RO)	skupna ocena*	do 2027	Prijava na razpise
7. Vzpostavitev sklenjenega pločnika na Koroški cesti, odsek glavna avtobusna postaja – križišče z regionalno cesto R2-434 - nadgradnja	srednja	+++	ORD, ZI (RO)	skupna ocena*	2029-2032	Prijava na razpise
8. Vzpostavitev pešpoti iz smeri naselja Dobrava preko aquadukta do Maistrove ulice - ponovna preučitev smiselnosti izvedbe	nizka	+	ORD, ZI	v sklopu delovnih nalog	do 2027	
9. Urbana oprema (klopi, pitniki, koši, ...)	majhna	++	ORD, ZI (RO)	do 20.000/letno	kontinuirano	Prijava na EU sredstva/Ukrep zapisan tudi v stebru kolesarjenje
10. Vzpostavitev skupnih peš in kolesarskih poti iz mestnega naselja do nižinskih naselji Vas, Vuhred in Zg. Vižinga - nadgradnja	srednja	+++	ORD, ZI (RO)	odvisno od tehnične izvedbe	do 2030	Prijava na razpise/Ukrep zapisan tudi v stebru kolesarjenje
11. Širjenje območij umirjenega prometa v naselju Radlje ob Dravi	zahtevna	+++	ORD, ZI (RO)	odvisno od obsega in tehnične izvedbe	postopno do leta 2030, vezano na ostale ukrepe stebra 2 in 3	Potrebno ustrezno komuniciranje/Ukrep zapisan tudi v stebrih kolesarjenje in upravljanje z motoriziranim prometom

12. Uvajanje enosmernega prometa na izbranih cestah in ulicah v naselju Radlje ob Dravi	zahtevna	+++	ORD, ZI (RO)	odvisno od obsega in tehnične izvedbe	postopno do leta 2030, vezano na ostale ukrepe stebra 2 in 3	Potrebno ustrezno komuniciranje/Ukrep zapisan tudi v stebrih kolesarjenja in upravljanje z motoriziranim prometom
13. Sistematično urejanje problematičnih mest na šolskih poteh (tudi ustrezna ureditev prehodov za pešce, primerna osvetljenost, ustrezna tehnična izvedba in vzdrževanje pločnikov...)	srednja	+++	ORD, OŠ, SPVCP, RO	odvisno od obsega	kontinuirano	Uvedba posebne proračunske postavke za zagotovitev zadostnih sredstev
14. Vzpostavitev posebnih postajališč za vstop in izstop otrok iz avtomobilov	majhna	++	ORD, OŠ, SPVCP, RO	do 10.000 EUR	do 2028	Ukrep zapisan tudi v stebri upravljanje z motoriziranim prometom
15. Promocijske in izobraževalne aktivnosti za odrasle s poudarkom na zdravstvenih koristih hoje	majhna	++	ORD, CKZ	do 1.000 EUR letno	redna aktivnost	

ORD – Občina Radlje ob Dravi; OŠ – Osnovna šola Radlje ob Dravi; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; ŠKTM – Javni zavod ŠKTM Radlje ob Dravi; ZI – zunanji izvajalec; RO - Režijski obrat ORD; CKZ – Center za krepitev zdravja ZD Radlje ob Dravi

Skupna ocena* - Ocenjena skupna vrednost ukrepov je 2.000.000 €, vrednosti posameznih ukrepov se bodo natančneje definirale v okviru priprave projektne dokumentacije.

Učinkovitost ukrepov: kategorija ponazarja učinkovitost posameznega ukrepa z vidika skladnosti z vizijo, cilji in strateškimi vodili, stroškovne učinkovitosti, uporabnosti in pričakovanega vpliva na okolje.

+ (manj učinkovit), ++ (srednje učinkovit), +++ (zelo učinkovit)



STRATEŠKI STEBER 3: UVELJAVITEV KOLESARJENJA KOT POMEMBNEGA POTOVALNEGA NAČINA

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



Kartografska podlaga: DTK

Slika 3: Dostopnost nižinskega območja občine iz središča občine s kolesom

V preteklih letih je občina z izvedbo izbranih posamičnih ukrepov mestoma že izboljšala kolesarsko infrastrukturo in na nekaterih odsekih dopolnila obstoječo infrastrukturo s tem pa prispevala k izboljšanju prometne varnosti kolesarjev. Zaradi razgibanega reliefa so kolesarske povezave osredotočene na nižinski del občine, kjer poteka tudi Dravska kolesarska pot. Ta mednarodna kolesarska trasa povezuje Dravograd, Radlje ob Dravi in Maribor ter vključuje asfaltirane in makadamske odseke. Do leta 2022 je bil zgrajen 4 km dolg odsek Vas – Brezno, kar izboljšuje povezljivost občine. V okviru promocije kolesarstva je v poletni sezoni 2023 v sodelovanju s podjetjem NOMAGO pilotno vzpostavila sistem izposoje e-koles na priljubljeni trasi kolesarske poti. V okviru projekta je bilo na dveh lokacijah (ŽP Vuhred in Vodni park Radlje ob Dravi) za izposajo na voljo osem električnih koles. Občina je v okviru izvajanja prve CPS pristopila tudi k izboljšanju pogojev za varno parkiranje koles z izgradnjo dveh kolesarnic, ob osnovni šoli in ob vodnem parku.

Vendar ključni izzivi na področju kolesarjenja ostajajo. Ravninski del občine, kjer so pogoji za kolesarjenje idealni, sklenjeno kolesarsko omrežje ni vzpostavljeno, varno se lahko kolesari samo po

nepovezanih odsekih kolesarskih površin. Varne kolesarske poti so mestoma odsotne tudi na prometnejših cestah. Na nekaterih ključnih lokacijah so odsotna parkirnih mest za kolesa.

V okviru priprave prve CPS Občine Radlje ob Dravi je bilo prostorsko zasnovano ustrezno omrežje kolesarskih poti. Obstoječa zasnova predstavlja izhodišče oz. podlago za nadaljnje načrtovanje in izvajanje ukrepov v prihodnjih letih.

Strateško vodilo stebra: Občina si bo prizadevala uvajati varne in povezane kolesarske poti in s tem pomembno prispevati k ustvarjanju pogojev, ki bodo omogočili razvoj kolesarjenja kot pomembne oblike mobilnosti prebivalcev nižinskih naselji občine. Razvoj kolesarskega omrežja bo temeljil na izboljšanju obstoječe infrastrukture in vzpostavitvi novih poti ter povezavo z regijskimi kolesarskimi mrežami. S tem bodo ustvarjeni pogoji za povečanje deleža kolesarjev ne le v rekreativnem smislu, temveč tudi kot trajnostno rešitev za vsakodnevne poti. Cilj je kolesarjenje narediti dostopno in privlačno za vse starostne skupine.

Uveljavljanje strateškega vodila spremljamo z naslednjimi strateškimi cilji in kazalniki:

CILJI

- Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.

KAZALNIKI

- Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.
- Kazalnik 3: Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih.
- Kazalnik 11: Projekt trajnostne mobilnosti: Električna mobilnost

Za kvantifikacijo strateškega vodila izhajamo iz izhodiščnih in ciljnih vrednosti, določenih v Načrtu spremljanja kazalnikov:

KAZALNIKI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (opis in vrednost)
KAZALNIK 1: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.	1 % (2024)	Delež kolesarjev na glavnih prometnicah v občini se do leta 2031 poveča na 2 %
KAZALNIK 3: Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih.	29 % (2024)	Delež otrok, ki v šolo prihajajo peš ali s kolesom se do leta 2031 poveča na 40 %
KAZALNIK 11: Projekt trajnostne mobilnosti: Električna mobilnost	1 el. avtomobil in 10 el. koles (2024)	Poveča se število električnih vozil, električnih koles in električnih polnilnic za 50 % do leta 2031

Opisna predstavitev ukrepov po izoblikovanih sklopih

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

SKLOP 1: Razvoj omrežja kolesarskih poti

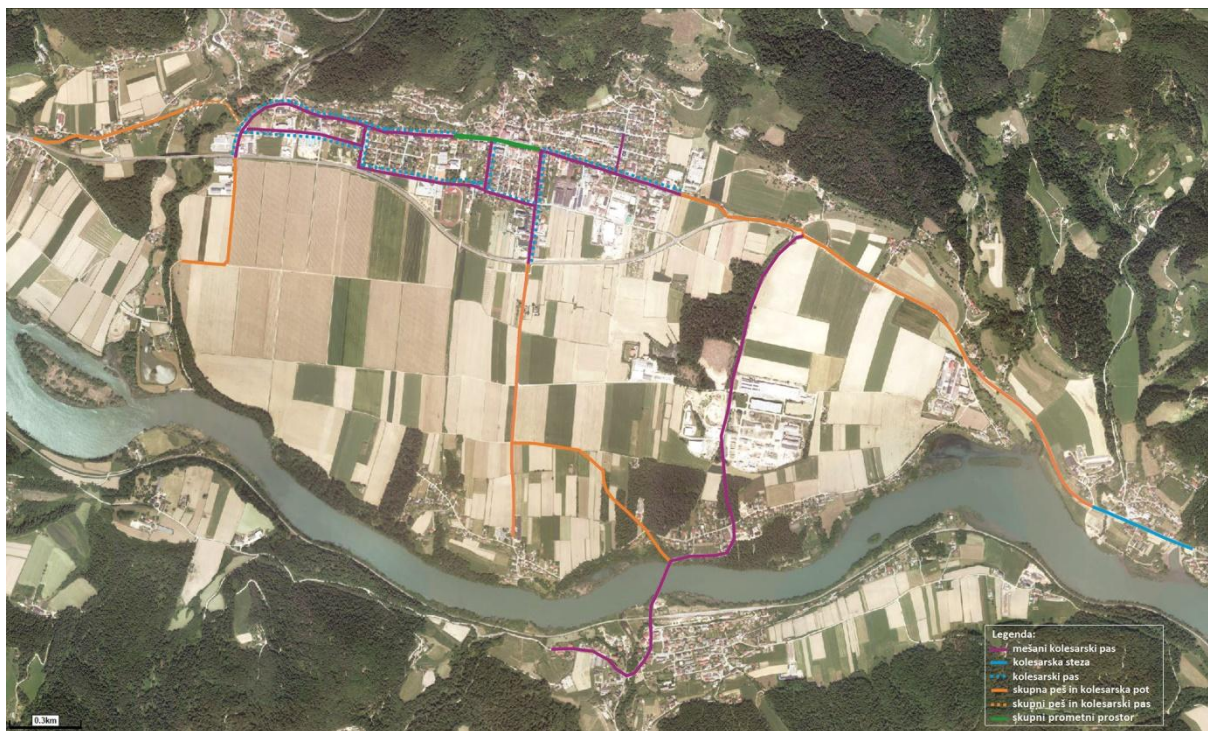
V nadaljevanju je predstavljen predlog vzpostavitve omrežja kolesarskih poti (navezujoč se na peš poti), ki obsega območje mestnega naselja Radlje ob Dravi in povezave z drugimi nižinskimi naselji v občini. Predstavljeni so načrtovani ukrepi za izvedbo v okviru prenovljene strategije 2025.

Načrtovano kolesarsko omrežje, razvidno iz Slike 4, obsega:

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

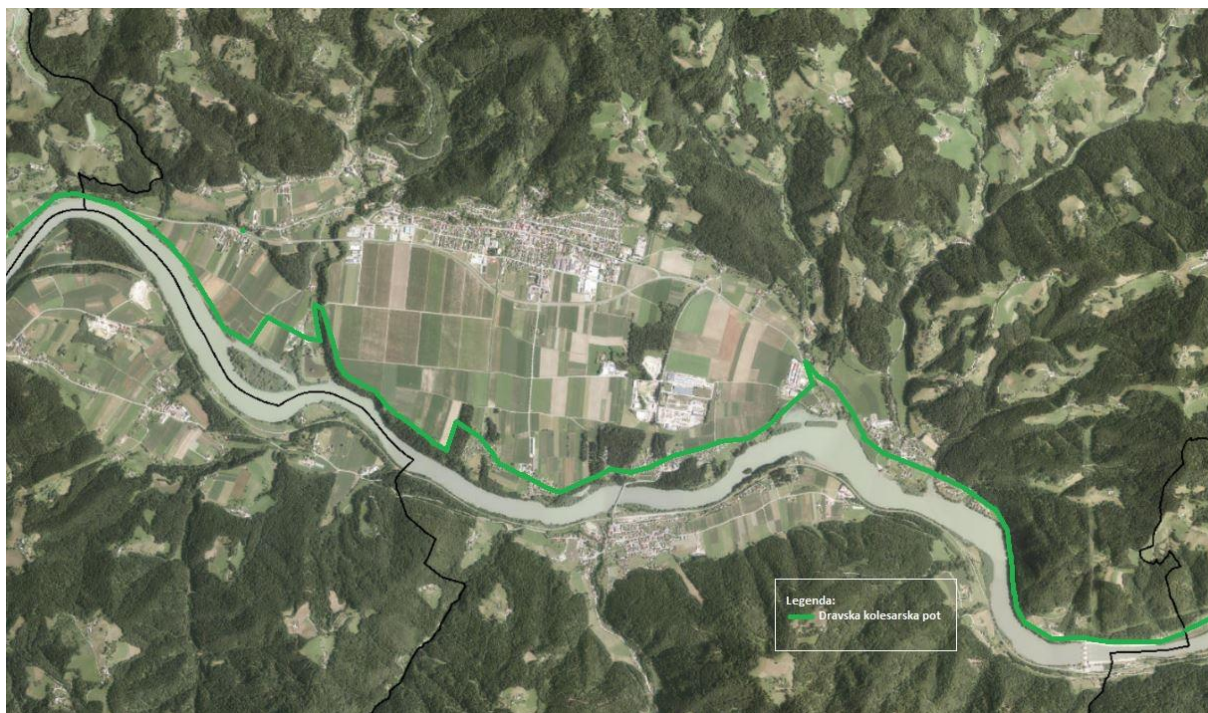
Projekti predvideni za izvedbo v okviru prenovljene CPS 2025-2031 so naslednji:

- V sklopu vzpostavitve pločnika na Koroški cesti mimo Doma Hmelina; odsek Gold pub Radlje - križišče v neposredni bližini trgovine Hofer se vzpostavi kolesarski pas na desni strani vozišča (smer V-Z) in mešani kolesarski pas na levi strani vozišča.
- Vzpostavitev kolesarskih pasov in mešanih kolesarskih pasov na širšem območju Hmeline in na delu Maistrove ulice - nadgradnja delno izvedenega projekta.
- Vzpostavitev kolesarskega pasu in mešanega kolesarskega pasu na Tržni ulici.
- Postopna vzpostavitev skupnih peš in kolesarskih poti iz mestnega naselja do nižinskih naselji Vas, Vuhred, Zgornja Vižinga, območje Reš - nadgradnja delno izvedenega projekta.
- vzpostavitev mešanega kolesarskega pasu iz smeri Vuhreda mimo Poslovne cone - dopolnitev delno izvedenega projekta.
- Na nivoju regije je občina vključena v projekt izgradnje Dravske kolesarske poti. Potek načrtovane Dravske kolesarske poti, ki se smiselno navezuje na načrtovano občinsko kolesarsko omrežje je razviden iz Slike 5 – v izvajanju.



Kartografska podlaga: ortofoto posnetek (Vir: Atlas okolja)

Slika 4: Načrtovano kolesarsko omrežje



Kartografska podlaga: ortofoto posnetek (Vir: Atlas okolja)

Slika 5: Načrtovani odsek Dravske kolesarske poti v Občini Radlje ob Dravi

Z namenom povečanja varnosti kolesarjev (in pešcev) bo občina v naselju Radlje ob Dravi **postopno širila območja umirjenega prometa**. V sklopu vzpostavitve pasov za pešce in kolesarje ter mešanih kolesarskih pasov se na posameznih ulicah zaradi ozkih vozišč **predvideva vzpostavitev enosmernega prometa**. Na ta način bo dosežena tudi boljša pretočnost motornih vozil. S tem bodo zagotovljeni pogoji za varno hojo in kolesarjenje tudi na območjih brez ločene infrastrukture. V okviru priprave prve CPS je že bila pripravljena zasnova območji omejene hitrosti in enosmernega prometa v naselju Radlje ob Dravi. Zasnova se ponovno preuči in javno obravnava v fazi priprave projektne dokumentacije.

Pri vzpostavljanju kolesarskega omrežja (in v navezi z omrežjem pešpoti) bo občina namenila pozornost **ustrezni ureditvi prehodov za pešce** prioriteto na prometno obremenjenih lokacijah, **primerni osvetljenosti, ustrezni tehnični izvedbi površin za kolesarje** (in v navezi na pešpoti), ipd. Z namenom zagotavljanja kakovostne infrastrukture, ki posledično privabi več kolesarjev, se uporabljajo ustrezne tehnične smernice, ki projektantom in izvajalcem služijo kot orodje pri vzpostavljanju omrežja peš in kolesarskih poti ustrezne kakovosti. Poleg vzpostavitve omrežja kolesarskih (in peš) poti se bodo na ustreznih lokacijah v omrežju zagotovili tudi primerne pogoje za možnost počitka (dopolnitev urbane opreme skladno z izdelanim katalogom urbane opreme – klopi, pitniki, koši za smeti).

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

SKLOP 2: Vzpostavitev pogojev za varno parkiranje koles

V Občini Radlje ob Dravi se bodo na vseh pomembnih lokacijah (kot so šole, rekreacijski centri, avtobusna postajališča, trgovski centri, hostel Marenberg) zagotovili pogoji za varno in do uporabnika prijazno parkiranje koles.

SKLOP 3: Vzpostavitev sistema izposoje e-koles

Občina Radlje ob Dravi bo na podlagi dobrih izkušenj v letu 2023 izvedenega pilotnega projekta izposoje električnih koles v sodelovanju z izbranimi občinami Koroške regije vzpostavila regionalni avtomatski sistem izposoje e-koles. Pri izboru lokacij se bo pozornost namenila povezovanju s predvideno novo storitvijo lokalnih javnih prevozov (predstavljena v Strateškem stebru 4), ki bo prav tako temeljila na uporabi e-vozil. Projekt bo pomembno prispeval k boljši povezanosti regije, izboljšanju kakovosti življenja prebivalcev in razvoju trajnostnega turizma. Za izvedbo projekta je v januarju 2025 s strani občinskega sveta Občine Radlje ob Dravi bil potrjen Dokument identifikacije investicijskega projekta Vzpostavitev sistema izposoje javnih e-koles na Koroškem. Občina bo pozornost namenila tudi dodatnemu uvajanju polnilnic za e-kolesa in vzpostavitvi servisne točke.

Akcijski načrt za strateški steber uveljavitev kolesarjenja kot pomembnega potovalnega načina

Ocenjene vrednosti izvedbe ukrepov so v večini določene na podlagi informacij o vrednostih primerljivih projektov, pridobljenih v januarju 2025 in ne na podlagi tehničnih dokumentacij.

UKREP	ZAHTEVNOST	UČINKOVITOST	ODGOVORNOST	OCENJENI STROŠEK	ČASOVNI PLAN IZVEDBE	VIRI FINANCIRANJA/ OPOMBE
1. Vzpostavitev kolesarskega pasu in mešanega kolesarskega pasu v sklopu ureditve pločnika na Koroški cesti mimo Doma Hmelina	nizka	+++	ORD, ZI (RO)	skupna ocena*	2025 - 2026	Prijava na razpise
2. Vzpostavitev kolesarskih pasov in mešanih kolesarskih pasov na širšem območju Hmeline - nadgradnja delno izvedenega projekta	srednja	+++	ORD, ZI (RO)	skupna ocena*	2026 - 2028	Prijava na razpise
3. Vzpostavitev kolesarskega pasu in mešanega kolesarskega pasu na Tržni ulici	srednja	+++	ORD, ZI (RO)	skupna ocena*	2026 - 2028	Prijava na razpise
4. Vzpostavitev skupnih peš in kolesarskih poti iz mestnega naselja do nižinskih naselji Vas, Vuhred in Zg. Vižinga - nadgradnja	srednja	+++	ORD, ZI (RO)	odvisno od tehnične izvedbe	do 2030	Prijava na razpise/Ukrep zapisan tudi v stebru hoje
5. Vzpostavitev mešanega kolesarskega pasu iz smeri Vuhreda mimo Poslovne cone - dopolnitev	srednja	++	ORD, ZI (RO)	skupna ocena*	2026 - 2028	Prijava na razpise
6. Širjenje območij umirjenega prometa v naselju Radlje ob Dravi	zahtevna	+++	ORD, ZI (RO)	odvisno od obsega in tehnične izvedbe	postopno do leta 2030, vezano na ostale ukrepe stebra 2 in 3	Potrebno ustrezno komuniciranje Ukrep zapisan tudi v stebrih hoje in upravljanje z motoriziranim prometom
7. Uvajanje enosmernega prometa na izbranih cestah in ulicah v naselju Radlje ob Dravi	zahtevna	+++	ORD, ZI (RO)	odvisno od obsega in tehnične izvedbe	postopno do leta 2030, vezano na ostale ukrepe stebra 2 in 3	Potrebno ustrezno komuniciranje Ukrep zapisan tudi v stebrih hoje in upravljanje z motoriziranim prometom
8. Urbana oprema (klopi, pitniki, koši, ...)	majhna	++	ORD, ZI	do 20.000 EUR letno	kontinuirano	Prijava na EU sredstva/Ukrep zapisan tudi v stebru hoje
9. Vzpostavitev odseka načrtovane Dravske kolesarske poti - v izvajanju	srednja	+	RRA Koroška	skupno za ORD 1.500.000 EUR	do 2028	DRSI in Dogovor za razvoj regije
10. Umeščanje stojal za kolesa na izbrane lokacije (ob šolah, rekreacijskih površinah, občini in upravni enoti, večstanovanjskih enotah, avtobusnih postajališčih, trgovskih centrih itd.)	srednja	+++	ORD, ZI	do 5.000 EUR letno	kontinuirano	Prijava na razpise
11. Vzpostavitev sistema izposoje e-koles - v sklopu regijskega projekta	srednja	+++	ORD, RRA Koroška, ZI	111.032,78 EUR	2025 - 2026	Izdelan DIIP

12. Postavitev polnilnice za e-kolesa	srednja	++	ORD, ZI	do 10.000 EUR/letno	kontinuirano	Prijava na EU sredstva
13. Vzpostavitev kolesarske informativno – servisne točke - nadgradnja (ob vodnem parku)	majhna	++	ORD, ZI, TIC	do 10.000 EUR	do 2027	Prijava na razpise
14. Promocijske in izobraževalne aktivnosti za odrasle s poudarkom na zdravstvenih in okoljskih koristih kolesarjenja	majhna	++	ORD, CKZ	do 1.000 EUR letno	redna aktivnost	Vključevanje v EU kampanje

ORD – Občina Radlje ob Dravi; ZI – zunanji izvajalec; RO - Režijski obrat ORD; CKZ – Center za krepitev zdravja ZD Radlje ob Dravi, TIC – turistični informacijski center, RRA Koroška – Regionalna razvojna agencija za Koroško
DRSI - Direkcija RS za infrastrukturo

Skupna ocena* - Ocenjena skupna vrednost ukrepov je 2.000.000 €, vrednosti posameznih ukrepov se bodo natančneje definirale v okviru priprave projektne dokumentacije.

Učinkovitost ukrepov: kategorija ponazarja učinkovitost posameznega ukrepa z vidika skladnosti z vizijo, cilji in strateškimi vodili, stroškovne učinkovitosti, uporabnosti in pričakovanega vpliva na okolje.

+ (manj učinkovit), ++ (srednje učinkovit), +++ (zelo učinkovit)



Foto: ENERGAP

STRATEŠKI STEBER 4: PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PROMET

V preteklih letih so bile na pobudo občine izvedene številne študije in analize posamičnih trajnostnih potovalnih načinov, ki so se osredotočale na iskanje rešitev izboljšanja ponudbe in dostopnosti prebivalcev občine s posebno pozornostjo usmerjeno v izboljšanje ponudbe javnih prevozov. Izhodišče angažiranja je predstavljala izkazana potreba po izboljšanju ponudbe s strani občanov, prepoznana v okviru izvedene prve raziskave o potovalnih navadah občanov v letu 2015. Rezultati so pokazali, da občani vzpostavljenih medkrajevnih linij za potovanje znotraj nižinskih predelov občine zaradi nekonkurenčnosti ne uporabljajo, prebivalcem višje ležečih območju pa storitev javnih prevozov ni dostopna. Podobne ugotovitve je pokazala raziskava opravljena v letu 2024. Hkrati se je občina soočala z iz leta v leto višjimi stroški šolskih prevozov. Tako je pristopila k projektu racionalizacije sistema šolskih prevozov v okviru katere so bile hkrati preučene možnosti in predlagane rešitve za nadgradnjo sistema v smislu vzpostavitve ponudbe »Prevozov na poziv« ostalim skupinam občanov. S tem bi omogočili boljšo mobilnost in dostopnost do pomembnejših lokacij v občini občanom, ki živijo v hribovitejših predelih občine. S ciljem izboljšanja storitve javnih prevozov tudi v nižinskem predelu občine je na pobudo občine bil pripravljen predlog vzpostavitve lokalne krožne avtobusne linije z uvedbo električnih vozil. V okviru predloga se je načrtovalo lokacije avtobusnih postajališč in pripravil izris krožne linije. Študijske podlage in prostorske zasnove obeh obravnavanih sistemov so bile vključene v prvo CPS občine. Obstoječa zasnova predstavlja izhodišče oz. podlago za nadaljnje načrtovanje in izvajanje ukrepov v prihodnjih letih.

Na podlagi obstoječih izzivov, pripravljenih študijskih podlag, izvedenih analiz ter izkušen izvajanja aktivnosti preteklih let je v letu 2024 dozorel in bil zagnan celovit projekt trajnostne mobilnosti, zasnovan na infrastrukturnih rešitvah in rešitvah s področja upravljanja mobilnosti. Projekt vključuje celosten pristop in temelji na vzpostavitvi lokalne ponudbe javnih prevozov temelječih na električni mobilnosti s sistemov digitalizacije mobilnostnih storitev ter hkrati vključuje ukrepe izboljšanja infrastrukture pešcev in ozelenitve. Projekt za katerega je v novembru 2024 bil izdelan in s strani občinskega sveta potrjen dokument identifikacije investicijskega projekta ponuja pomembno priložnost izboljšanja dostopnosti za vse prebivalce, spodbuja socialno vključenost, multimodalne oblike prevoza, prispeva k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in z naštetim spodbuja trajnostno mobilnost in izboljšuje kakovost življenja prebivalcev občine. Nadaljnje načrtovanje in izvedba projekta je ena od ključnih prioritiet občine na področju izvajanja trajnostne mobilnosti.

Strateško vodilo: Občina Radlje ob Dravi si bo v prihodnjih letih prizadevala k zagotavljanju privlačnega in dostopnega javnega potniškega prometa za vse prebivalce občine. Cilj je preoblikovati javni potniški promet v privlačno alternativo osebnemu avtomobilu. Predvidene rešitve vključujejo uvajanje brezplačnih avtobusnih linij na lokalni ravni in razvoj sistemov prevoza na klic, ki bodo prilagojeni potrebam prebivalcev odročnejših območij.

Uveljavljanje strateškega vodila spremljamo z naslednjimi strateškimi cilji in kazalniki:

CILJI

- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

KAZALNIK

- Kazalnik 8: Projekt trajnostne mobilnosti: Šolski prevoz.
- Kazalnik 9: Projekt trajnostne mobilnosti: Brezplačni javni potniški promet.
- Kazalnik 11: Projekt trajnostne mobilnosti: Električna mobilnost

Za kvantifikacijo strateškega vodila izhajamo iz izhodiščnih in ciljnih vrednosti, določenih v Načrtu spremljanja kazalnikov:

KAZALNIKI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (opis in vrednost)
KAZALNIK 8: Projekt trajnostne mobilnosti: Šolski prevoz	33 % (2024)	Delež otrok, ki se v šolo vozi z avtobusom 45 % do leta 2031
KAZALNIK 9: Projekt trajnostne mobilnosti: Brezplačni javni potniški promet	Brezplačni JPP ni vzpostavljen (2024)	Vzpostavljen brezplačni občinski JPP do leta 2031.
KAZALNIK 11: Projekt trajnostne mobilnosti: Električna mobilnost	1 el. avtomobil in 10 el. koles (2024)	Poveča se število električnih vozil , električnih koles in električnih polnilnic za 50 % do leta 2031

Opisna predstavitev ukrepov po izoblikovanih sklopih

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

SKLOP 1: Vzpostavitev trajnostne oblike občinskega JPP za občane in šolarje

Projekt vključuje celosten pristop in temelji na vzpostavitvi lokalne ponudbe javnih prevozov temelječih na električni mobilnosti s sistemov digitalizacije mobilnostnih storitev. Z namenom ustrezne promocije, prepoznavnosti in motivacije občanov za pristop k uporabi predvidenih novih rešitev je bila oblikovana lokalna mobilnostna znamka s sloganom »FURA Radlje« (predstavljena tudi v stebru 1) in posamični slogani vezani na posamezne podsisteme, predstavljene v nadaljevanju.

Projekt vključuje tri podsisteme vzpostavitve občinskih javnih prevozov:

- sistem šolskih prevozov pod sloganom »FURA šolska«
- kržno linijo v nižinskem območju občine, ki bo povezala nižinska naselja pod sloganom »FURA runda«
- sistem prevozov na poziv pod sloganom »FURA klic«.

Kot podporno orodje načrtovanih občinskih javnih prevozov, predvsem podsistema prevozov na poziv, se v okviru projekta vzpostavi digitalizirana platforma. Platforma bo zasnovana na način, da bo omogočala nadgradnjo v smislu sopotništva, souporabe vozil in ostalih multimodalnih funkcionalnosti. Za namene vzpostavitve občinskih javnih prevozov se načrtuje nakup električnih vozil, vzpostavitev električnih polnilnic, postavitve novih avtobusnih postaj in izboljšanje dostopnosti do izbrane postaje z zgraditvijo pločnika.

SKLOP 2: Ureditev obstoječih avtobusnih postajališč in dostopnosti do njih

V okviru analize stanja je bilo ugotovljeno, da pri nekaterih obstoječih avtobusnih postajališčih manjkajo nadstrešek in klopi. Na nekaterih avtobusnih postajališčih manjkajo tudi vozni redi, kjer pa so, so pogosto zbledeli ali kako drugače poškodovani. Pogosto so zbledele tudi talne označbe. Dostopnost do nekaterih postajališč je zaradi odsotnosti prehodov za pešce in neustrezno urejenih pločnikov, peš in kolesarskih poti otežena. V okviru ukrepa se predvideva postopna ureditev obstoječih avtobusnih postajališč na način, da se sistematično odpravi vse ugotovljene pomanjkljivosti. Ureditev tako predvideva namestitev nadstreškov in klopi, kjer ti manjkajo, informacijskih tabel z voznimi redi, izris ali osvežitev talnih označb ter smiselno umeščanje prehodov za pešce. Načrtovanje varnih dostopov do avtobusnih postajališč se uskladi z načrtovanjem omrežja peš in kolesarskih poti.

SKLOP 3: Promocija javnega potniškega prometa

Promocija in informiranje prebivalcev občine o projektu JPP se bo izvajala v okviru oblikovane lokalne mobilnostne znamke s sloganom »FURA Radlje«. Promocija se bo izvajala na več nivojih in bo vključevala socialna omrežja, občinske novičke s posebno rubriko o projektu občinskega JPP, pripravo tiskanih brošur ipd.

Akcijski načrt za strateški steber privlačen javni potniški promet

UKREP	ZAHTEVNOST	UČINKOVITOST	ODGOVORNOST	OCENJENI STROŠEK	ČASOVNI PLAN IZVEDBE	VIRI FINANCIRANJA/ OPOMBE
1. Vzpostavitev trajnostne oblike občinskega JPP za občane in šolarje - Celovit projekt trajnostne mobilnosti vključuje tri podsisteme občinskih javnih prevozov, vzpostavitev digitalizacijske platforme, nakup električnih vozil, vzpostavitev e-polnilnic, postavitev novih avtobusnih postajališč (AP) in ureditev pločnika do izbranega AP	zahtevna	+++	ORD, ZI	do 3.500.000 EUR	do 2027	Izdelan DIIP, pričakovano sofinanciranje iz sredstev ESRR
2. Ureditev obstoječih avtobusnih postajališč in ureditev dostopnosti do njih	srednja	++	ORD, ZI	do 5.000 EUR letno	kontinuirano	lastna sredstva
3. Promocija JPP in informiranje občanov o novi ponudbi občinskih javnih prevozov	srednja	+++	ORD, ZI	/	kontinuirano	v sklopu lokalne mobilnostne znamke »FURA Radlje« (vključeno v steber 1)

ORD – Občina Radlje ob Dravi; ZI – zunanji izvajalec

Učinkovitost ukrepov: kategorija ponazarja učinkovitost posameznega ukrepa z vidika skladnosti z vizijo, cilji in strateškimi vodili, stroškovne učinkovitosti, uporabnosti in pričakovanega vpliva na okolje.

+ (manj učinkovit), ++ (srednje učinkovit), +++ (zelo učinkovit)



Foto: ENERGAP

STRATEŠKI STEBER 5: UČINKOVITO UPRAVLJANJE Z MOTORIZIRANIM PROMETOM

Motorizacija prebivalstva še vedno narašča kljub visokim stroškom uporabe avtomobila. Motorni promet tako ostaja eden največjih virov onesnaženja v občini. V okviru v letu 2024 izvedenih raziskav o potovalnih navadah občanov, zaposlenih in osnovnošolcev je bilo ugotovljeno, da 80 % občanov za potovanje na delo uporablja osebni avtomobil, med zaposlenimi v izbranih javnih podjetjih in zavodih 73 % sodelujočih na delo potuje z avtomobilom brez sopotnikov, z avtomobilom potuje v osnovno šolo 36 % otrok. Avto je med prebivalci najpogostejše v uporabi tudi za obisk trgovin. Preobremenjenost z motornimi vozili se kaže tudi na področju parkiranja v naselju Radlje ob Dravi. Prisotna je praksa parkiranja izven označenih parkirnih mest. Področje upravljanja z mirujočim prometom predstavlja velik potencial na področju odgovorne rabe motornih vozil in izboljšanja kakovosti življenja v centru občine. Osebni avtomobili so povprečno v uporabi le uro na dan, zato je smiselno, da se pri vzpostavljanju trajnostnih mestnih sosesk pozornost nameni mirujočemu prometu. Hkrati pa je uvajanje sprememb na področju parkirne politike eno najzahtevnejših, saj prebivalci velikokrat nasprotujejo uvajanju ukrepov, ki posegajo v svobodo voznikov, posebej ob odsotnosti alternativ osebnemu avtomobilu.

Občina bo z načrtovanimi projekti na področju javnega potniškega prometa, hoje in kolesarjenja, ki so podrobneje predstavljeni v predhodnih strateških stebrih, naredila pomemben korak v smeri zagotavljanja ustreznih alternativ osebnemu avtomobilu. Tako bodo ustvarjeni pogoji in okolje, ki bodo omogočali razpravo, načrtovanje in uvajanje trajnostnih politik tudi na področju mirujočega prometa.

Na področju motoriziranega prometa bo občina v prihodnjih letih pomembno pozornost namenila uvajanju ukrepov za zagotavljanje ustrezne prometne varnosti. Zagotavljanje večje varnosti vseh udeležencev cestnega prometa je prioritetni strateški cilj prenovljene CPS Občine Radlje ob Dravi.

Pomembno pozornost bo občina v prihodnjih letih namenila uvajanju elektromobilnosti. Z uvedbo občinskega JPP, ki bo temeljil na električni mobilnosti bo občina delovala kot vzgled in promotor za podjetja in občane.

Strateško vodilo: Občina Radlje ob Dravi si bo prizadevala k zmanjšanju prevlade motornega prometa z uvajanjem ukrepov za izboljšanje pretočnosti in zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje. Prizadevali si bomo k uvajanju ukrepov za umirjanje prometa, spodbujanje elektromobilnosti in prednost namenili uvajanju prometnih rešitev, ki zagotavljajo večjo varnost za pešce in kolesarje. Z enakovrednejšo obravnavo trajnostnih prometnih sistemov bomo ustvarili pogoje za uvajanje sprememb na področju parkirne politike.

Uveljavljanje strateškega vodila spremljamo z naslednjimi strateškimi cilji in kazalniki:

CILJI

- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

KAZALNIKI

- Kazalnik 7: Število prometnih nesreč.
- Kazalnik 11: Projekt trajnostne mobilnosti: Električna mobilnost

Za kvantifikacijo strateškega vodila izhajamo iz izhodiščnih in ciljnih vrednosti, določenih v Načrtu spremljanja kazalnikov:

KAZALNIKI	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (opis in vrednost)
KAZALNIK 7: Število prometnih nesreč.	29 (2022)	Zmanjšanje št. vseh prometnih nesreč na največ 20 do leta 2031
	11 (2022)	Zmanjšanje št. prometnih nesreč z lažje poškodovanimi udeleženci na največ 5 do leta 2031
KAZALNIK 11: Projekt trajnostne mobilnosti: Električna mobilnost	1 el. avtomobil in 10 el. koles (2024)	Poveča se število električnih vozil , električnih koles in električnih polnilnic za 50 % do leta 2031

Opisna predstavitev ukrepov po izoblikovanih sklopih

Celostna prometna strategija Občine Radlje ob Dravi predvideva v okviru obravnavanega stebra dva sklopa ukrepov:

SKLOP 1: Zagotavljanje ustrezne prometne varnosti vseh udeležencev v prometu

Vzdrževanje cestnega omrežja in izboljšanje pogojev vožnje motornih vozil

Vzdrževanje cestnega omrežja se izvaja kot redna letna aktivnost. V okviru izboljšanja pogojev vožnje motornih vozil se na izbranih lokacijah (vključujejo tudi identificirane problematične točke prepoznane s strani občanov) preuči potrebe po zamenjavi prometne signalizacije, obnovi vozišč in talnih označb, izboljšanje preglednosti križišč, primerni osvetljenosti, potrebi po prepovedi bočnega parkiranja in vzpostavitvi enosmernega prometa kar vodi v izboljšanje pretočnosti motornih vozil in hkrati vpliva na izboljšanje varnosti pešcev in kolesarjev.

Umirjanje motoriziranega prometa

Z namenom povečanja varnosti pešcev in kolesarjev se v naselju Radlje ob Dravi predvidi postopno širjenje območji umirjenega prometa. S tem se zagotovijo pogoji za varnejšo hojo in kolesarjenje tudi na območjih brez ločene infrastrukture. Predloga širitve območja umirjenega prometa kot tudi vzpostavitve enosmernega prometa sta podrobneje predstavljena že v strateškem stebru Celovita podpora hoji.

Analiza smiselnosti vzpostavitve krožnih križišč

Z namenom izboljšanja prometne varnosti in pretočnosti na ključnih prometnih točkah se pripravi študija smiselnosti vzpostavitve krožnih križišč oz. mini krožnih križišč. V okviru aktivnosti sodelovanja z javnostjo so bile kot ključne točke, kjer bi bilo vredno razmisliti o uvajanju krožnega prometa izpostavljene obvoznica – križišče s Pohorsko ulico, obvoznica – območje Hmeline z zagotovitvijo direktnega dostopa, območje zahodnega dela Koroške ceste.

SKLOP 2: Upravljanje mirujočega prometa

S predlaganimi ukrepi v okviru obravnavanega sklopa se predvideva postopna razbremenitev središča občine in s tem omogoči preureditev prostora v prebivalcem prijaznejši prostor. Pomemben korak na poti ustvarjanja pogojev za uvajanje sprememb na področju mirujočega prometa in parkirne politike predstavljajo načrtovani projekti ureditve trškega jedra z uvedbo skupnega prometnega prostora, vzpostavitve občinskega JPP in sistema izposoje e-koles.

Vzpostavitev večmodalnih točk na vstopu v mestno naselje

Z namenom zmanjšanja števila osebnih avtomobilov v središču občine se na vzhodnem in zahodnem vstopu v mesto vzpostavi dve večmodalni točki. Storitev ljudem omogoča, da v središče občine ne potujejo s svojim prevozom, ampak z javnim prevozom, kolesom ali peš. Na večmodalnih točkah bo zagotovljeno brezplačno parkiranje.

Predlog lokacij:

- Prva večmodalna točka se predvidi na delu parkirišča ob pokopališču in vključuje razširitev lege. Parkirišče se že sedaj uporablja kot prestopna točka, saj nekateri občani tu parkirajo avtomobil, kadar prisedejo v drugo vozilo, s katerim jih na delo v oddaljeno mesto potuje več skupaj.
- Druga večmodalna točka se predvidi na zahodnem delu vstopa v mestno naselje, ob trgovskem objektu Hofer. V sodelovanju s trgovcem Hofer se preveri možnost souporabe dela obstoječega parkirišča za izvedbo večmodalnega sistema.

Vzpostavitev upravljanja s parkiranjem v središču naselja Radlje ob Dravi

Javni prostor v gostih urbanih območjih dosega večjo družbeno, ekonomsko in okoljsko vrednost, če se uporablja za druge namene kot za parkiranje avtomobilov. V tem kontekstu brezplačnemu parkiranju v mestnih središčih ne bi smeli namenjati javnega prostora. Poleg tega brezplačno parkiranje spodbuja potovanje z avtomobilom na kratke razdalje.

Občina bo v sklopu ureditve skupnega prometnega prostora preučila možnosti uvedbe plačljivega parkiranja v ožjem središču naselja Radlje ob Dravi in uvedbe spremljevalnih ukrepov, ki vključujejo naslednje predloge:

- Parkiranje ob Tuševi poslovalnici v centru mesta se uredi kot brezplačno kratkotrajno parkiranje, omejeno na največ eno uro;
- Parkiranje na označenih mestih ob stanovanjskih objektih se organizira tako, da je omogočeno parkiranje samo za stanovalce. Uredi se s posebno parkirno karto, ki se jo izda vsakemu gospodinjstvu. Vsako gospodinjstvo prejme eno brezplačno parkirno karto ne glede na število avtomobilov.
- Ob uvedbi plačljivega parkiranja se vzpostavi redarska služba, ki skrbi za parkirni red. Prihodki, pridobljeni s parkirinami, se uporabljajo kot redni dohodek za financiranje ukrepov trajnostne mobilnosti.
- Označijo se izbrana parkirna mesta, namenjena parkiranju električnih avtomobilov. Parkiranje električnih avtomobilov je brezplačno.



Foto: ENERGAP

Akcijski načrt za strateški steber učinkovito upravljanje z motoriziranim prometom

Ocenjene vrednosti izvedbe ukrepov so določene na podlagi informacij o vrednostih primerljivih projektov, pridobljenih v januarju 2025 in ne na podlagi tehničnih dokumentacij.

UKREP	ZAHTEVNOST	UČINKOVITOST	ODGOVORNOST	OČENJENI STROŠEK	ČASOVNI PLAN IZVEDBE	VIRI FINANCIRANJA/OPOMBE
1. Vzdrževanje cestnega omrežja in izboljšanje pogojev vožnje motornih vozil	srednja	+	ORD, ZI	500.000 EUR/leto	kontinuirano	lastna sredstva
2. Širjenje območij umirjenega prometa v naselju Radlje ob Dravi	zahtevna	+++	ORD, ZI (RO)	brez	postopno do leta 2030, vezano na ukrepe stebra 2 in 3	Potrebno ustrezno komuniciranje/Ukrep zapisan tudi v stebrih hoje in kolesarjenja
3. Uvajanje enosmernega prometa na izbranih cestah in ulicah v naselju Radlje ob Dravi	zahtevna	+++	ORD, ZI (RO)	brez	postopno do leta 2030, vezano na ukrepe stebra 2 in 3	Potrebno ustrezno komuniciranje/Ukrep zapisan tudi v stebrih hoje in kolesarjenja
4. Analiza smiselnosti vzpostavitve krožnih križišč	srednja	+	ORD, ZI	30.000 EUR	2029 - 2031	lastna sredstva
5. Vzpostavitev dveh večmodalnih točk na vstopih v mestno naselje	srednja	++	ORD, ZI	500.000 EUR	2029 - 2031	Prijava na razpise
6. Vzpostavitev upravljanja s parkiranjem v središču naselja Radlje ob Dravi - preučitev možnosti uvedbe plačljivega parkiranja	zahtevna	+	ORD, ZI	vezano na ukrep vzpostavitve skupnega prometnega prostora	2029 - 2031	Potrebno ustrezno komuniciranje
7. Vzpostavitev brezplačnih parkirišč namenjenih parkiranju električnih vozil	majhna	++	ORD, ZI	do 5.000 EUR	2025 - 2028	lastna sredstva

ORD – Občina Radlje ob Dravi; ZI – zunanji izvajalec; RO - Režijski obrat ORD

Učinkovitost ukrepov: kategorija ponazarja učinkovitost posameznega ukrepa z vidika skladnosti z vizijo, cilji in strateškimi vodili, stroškovne učinkovitosti, uporabnosti in pričakovanega vpliva na okolje.

+ (manj učinkovit), ++ (srednje učinkovit), +++ (zelo učinkovit)



Foto: ENERGAP