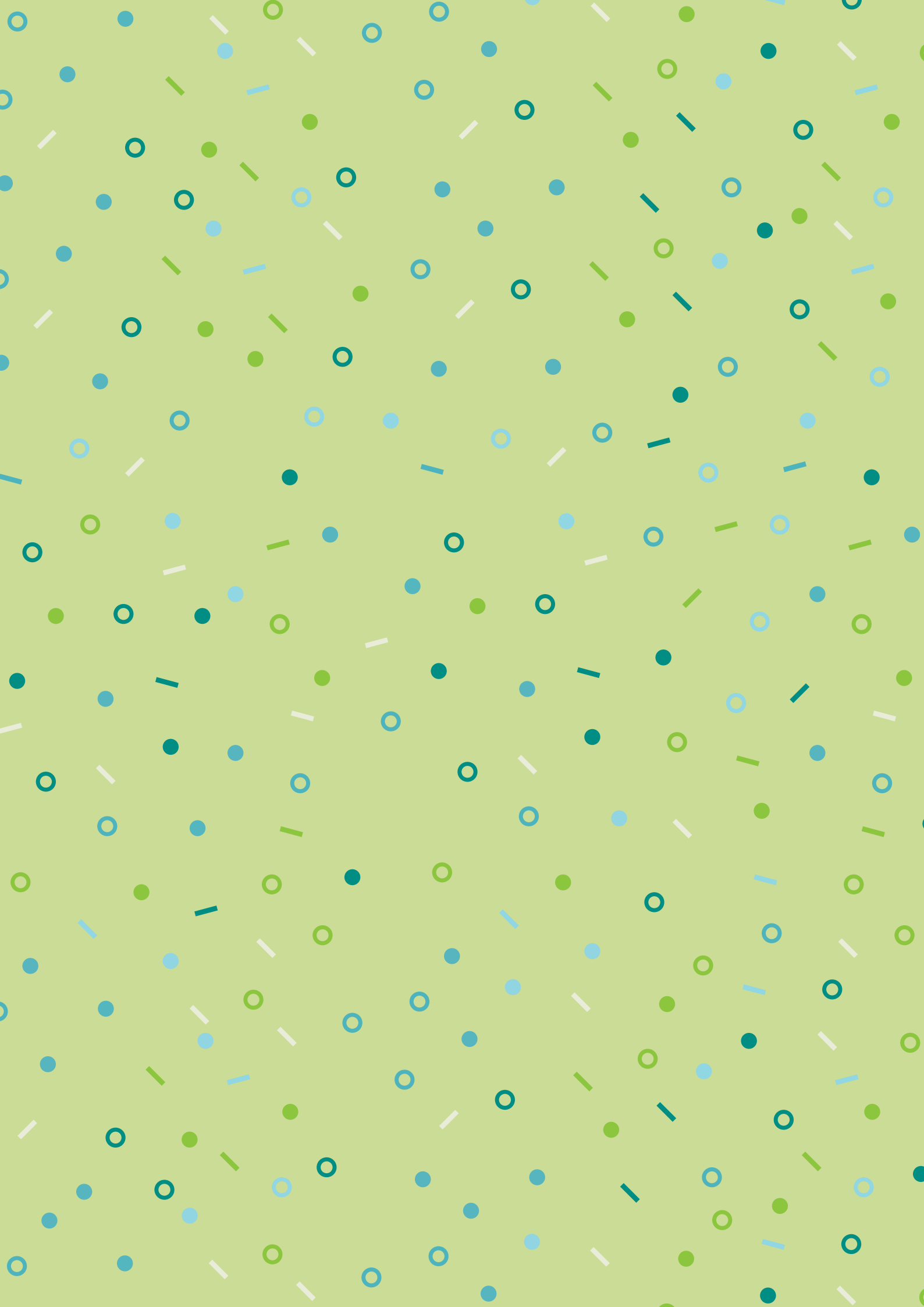




Občinska celostna prometna strategija Občine Podlehnik

april 2025





Občinska celostna prometna strategija Občine Podlehnik

april 2025



CELOSTNA PROMETNA
STRATEGIJA OBČINE
PODLEHNIK 2025 – 2032

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE PODLEHNIK

/// IZDALA IN ZALOŽILA

Občina Podlehnik, Podlehnik 9, 2286 Podlehnik
marec 2025

/// IZVAJALCI

ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d. o. o.

/// AVTORJI

Mateja Kukovec, Andreja Kuzmanić, Gašper Žemva,
Anže Veber, Sanja Božić

/// FOTOGRAFIJE

Gregor Salobir, Marko Vindiš, ZUM d. o. o.
arhiv Občine Podlehnik, arhiv Osnovne šole Podlehnik

/// OBLIKOVANJE IN PRELOM

Mirjam Luketič

Priprava občinske celostne prometne strategije Občine Podlehnik 2025-2032 je nastala v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo občinskih celostnih prometnih strategij (JR OCPS, 2023) v slovenskih občinah. Operacijo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.



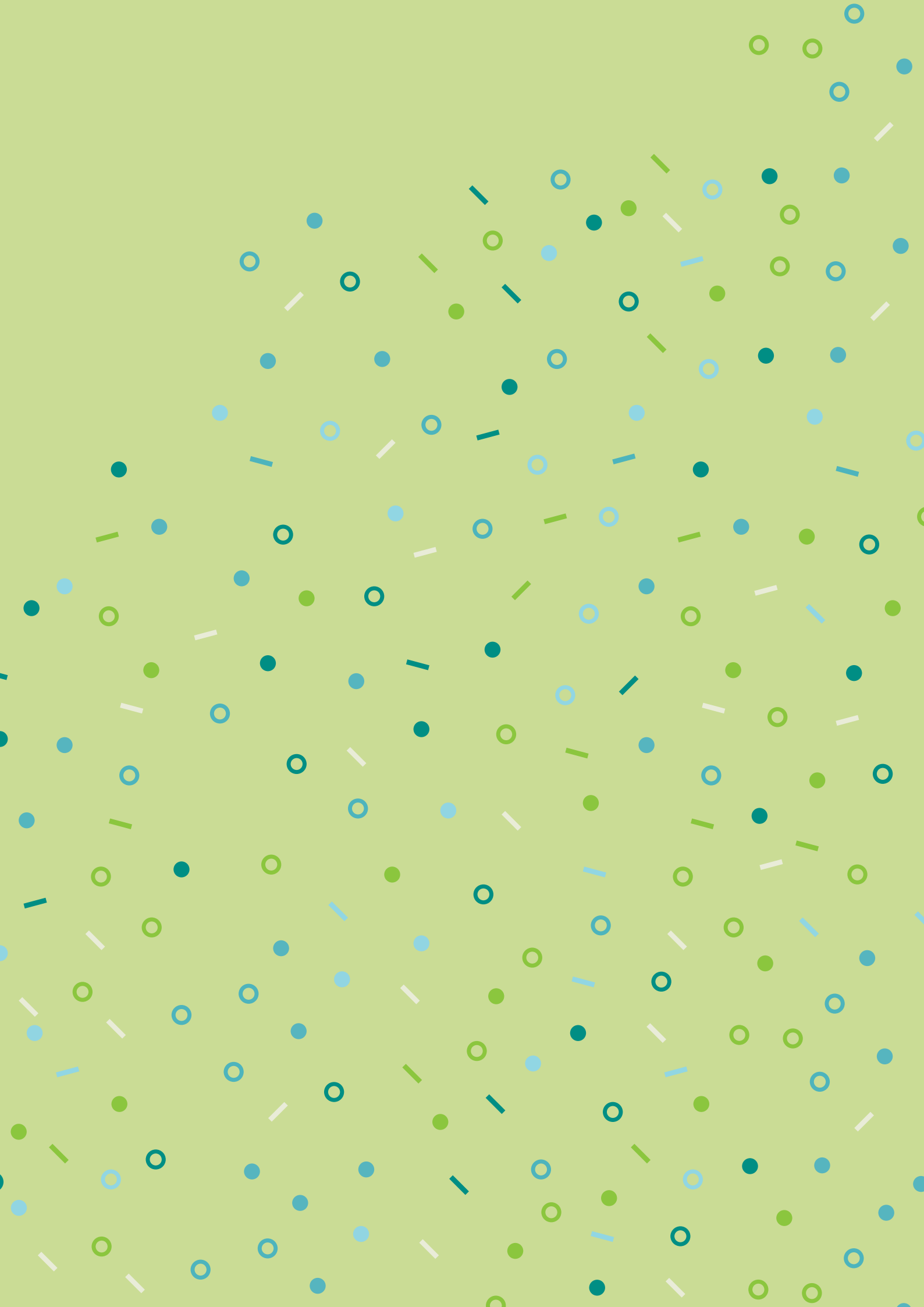
REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

KAZALO

VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	8
Celostno načrtovanje prometa	
Ozadje	
Proces priprave	
KORISTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA	10
ORIS ŽELENEGA STANJA	11
Vizija	
Cilji in ciljne vrednosti	
STANJE PROMETNEGA SISTEMA	13
DOSEŽKI, KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI TER PRIORITETE OBČINE NA PODROČJU UREJANJA PROMETA	20
Dosežki na področju promet	
Ključni izzivi urejanja prometa	
Ključne priložnosti	
Prioritete urejanja prometa	
PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA	22
Celostno načrtovanje prometa	
Več hoje	
Sistemska podpora kolesarjenju	
Prilagodljiv javni prevoz	
Upravljanje motornega prometa	
AKCIJSKI NAČRT CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	35
VIRI	40





Spoštovane občanke, spoštovani občani,

z veseljem vam predstavljamo prenovljeno Občinsko celostno prometno strategijo Občine Podlehnik za obdobje 2025–2032, ki predstavlja pomemben temelj za urejanje prometa v naši občini v skladu z načeli celostnega prometnega načrtovanja in trajnostnega razvoja.

Čeprav smo po velikosti med manjšimi občinami, nas zakonodaja zavezuje k strateškemu načrtovanju prometnega sistema. To pa vidimo kot priložnost – ne le za izboljšanje prometne varnosti in dostopnosti, temveč tudi za pridobivanje evropskih sredstev, ki bodo omogočila uresničitev številnih ukrepov.

Strategija je nastala v sodelovanju s strokovnjaki in z aktivnim vključevanjem javnosti. Njeni cilji so jasni: več hoje in kolesarjenja, boljši javni prevoz ter manj negativnih vplivov prometa na okolje. Vse to prispeva k višji kakovosti bivanja za vse generacije.

Hvala vsem, ki ste s svojim znanjem, delom in pobudami pripomogli k nastanku tega dokumenta. Verjamem, da nam bo s skupnimi močmi uspelo strategijo tudi v čim večji meri uresničiti.

S spoštovanjem,

Sebastian Toplak

župan Občine Podlehnik

VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE¹

Občinska celostna prometna strategija je strateški dokument, ki sledi načelom celostnega načrtovanja prometa in v ospredje postavlja ljudi, promet pa obravnava kot orodje za izboljšanje mobilnosti ljudi in dostopnosti lokacij. Občina Podlehnik je s tem dokumentom opredelila učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, ki ji bodo pomagali uresničiti celostne spremembe in posledično izboljšati kakovost bivanja in zmanjšati negativne vplive na okolje. V odnosu do drugih občinskih dokumentov prevzema takšna strategija širok razpon vlog – od dolgoročne vizije razvoja prometa v občini in politike načrtovanja prometnih ureditev do akcijskega načrta za krajše, sedemletno obdobje.

Bistvo procesa priprave občinske celostne prometne strategije je bil vključujoč pristop, ki bo potreben tudi pri izvajanju celostne prometne strategije.

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je ključni korak v smeri celostnega prometnega načrtovanja na lokalni ravni.

Celostno načrtovanje prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest in naselij, ki z velikim uspehom uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop k prometnim izzivom nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse z zagotavljanjem kakovostne dostopnosti območij oziroma storitev z raznovrstnimi prometnimi načini. Celosten pristop ne zavrača, temveč obstoječe načrtovalske prakse nadgrajuje. Ima merljive koristi in opazno dodano vrednost, zaradi katerih vedno več odločevalcev prepoznava prednosti uporabe tega pristopa v njihovem lokalnem okolju.

OZADJE

Občina Podlehnik je leta 2021 sprejela svojo prvo OCPS. Leta 2024 je pristopila k izdelavi njene preнове. Izdelava prenove OCPS je nastala v okviru javnega razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (MOPE) za izdelavo OCPS (JR OCPS, 2023) v slovenskih občinah. Izdelavo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

PROCES PRIPRAVE

Proces priprave OCPS je potekal v skladu z Nacionalnimi smernicami za pripravo občinske celostne prometne strategije – Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, ki jih je aprila 2023 izdalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.

¹delno vir: Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije – Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, april 2023)

Priprava OCPS je obsegala sedem sklopov aktivnosti, v okviru katerih so bile z intervjuji, razpravami, anketami, delavnicami v proces priprave OCPS vključeni tudi strokovna in splošna javnost ter posamezne fokusne skupine (npr. šolarji, upokojeanci):

Sklop A: Na začetku procesa priprave so bili postavljeni temelji za pripravo in uresničevanje načrtanega procesa. Poskrbljeno je bilo za ekipo izdelovalcev, koordinacijo deležnikov ter politično podporo.

Sklop B: Vzpostavljen je bil proces, opredeljeno območje obravnave in časovno zaporedje aktivnosti ter pripravljen načrt vključevanja deležnikov in javnosti.

Sklop C: Opredelitev vizije in ciljev je bil prvi vsebinski korak.

Sklop D: Izvedena je bila poglobljena analiza stanja z opredelitvijo kazalnikov, zbiranjem podatkov, evidenco izzivov in priložnosti ter opredelitvijo ciljnih vrednosti.

Sklop E: Opredeljena so bila strateška vodila, s katerimi je bila nakazana pot ukrepanja, opredeljeni so bili ukrepi in izdelan je bil akcijski načrt.

Sklop F: Pripravljen je bil osnutek končnega dokumenta strategije, ki ga je pred obravnavo in potrditvijo v Občinskem svetu pregledal zunanji presojevalec.

Dokument je bil potrjen s sprejemom na občinskem svetu dne 3. aprila 2025. Sprejetje OCPS pomeni začetek njenega sedemletnega izvajanja in spremljanja napredka. Po sedmih letih je predvidena njena prenova.

KORISTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

S celostnim načrtovanjem prometa se poveča učinkovitost občine pri doseganju naslednjih koristi:

Boljša kakovost bivanja

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile ali promet. Spodbuja trajnostne oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz, hkrati pa optimizira motoriziran promet. To se odraža v večji izbiri načinov potovanja, boljši kakovosti javnih prostorov, različnih načinov potovanja, izboljšani varnosti, zmanjšanju hrupa in emisij in podobno.

Pozitivni učinki na okolje in zdravje

Izboljšanje kakovosti zraka, zmanjšanje hrupa, ublažitev podnebnih sprememb in njihovih posledic ter aktivna mobilnost prebivalcev (peš ali s kolesom) zarisujejo pot k bolj zdravi skupnosti.

Izboljšana prometna varnost

Dokazano je, da umirjanje in zmanjševanje obsega avtomobilskega prometa ter kakovostna infrastruktura za hojo in kolesarjenje učinkovito zmanjšajo nevarnost in število nesreč v naselju ter dviguje občuteno prometno varnost uporabnikov peš in kolesarskih površin.

Izboljšana dostopnost

Celostno prometno načrtovanje vsem prebivalcem zagotavlja boljšo dostopnost do delovnih mest, izobraževalnih ustanov, storitev in rekreativnih površin.

Izboljšana podoba občine

Občina, ki si aktivno prizadeva za celostno načrtovanje prometa, je v očeh javnosti vedno prepoznavna kot bolj inovativna in napredna.

Odločitve, ki jih javnost podpira

Vključevanjem javnosti in deležnikov omogoča boljše prilagajanje ukrepov resničnim potrebam prebivalcev in lokalnega gospodarstva, vključno z razvojem turizma. Odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo javne podpore.

Izboljšanje dostopa do sredstev

OCPS lahko zagotovi dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve, in poveča konkurenčnost občine pri prijavih na razpise za nacionalna in evropska finančna sredstva.

ORIS ŽELENEGA STANJA

Vizija razvoja prometa podaja odgovor na vprašanje, v kakšni občini želimo živeti. Kot osnova za vizijo je služila obstoječa vizija iz celostne prometne strategije sprejete leta 2021, za katero je bilo na delavnici o oblikovanju vizije ugotovljeno, da je še vedno aktualna. Ustreznost vizije je bila preverjena tudi z izborom vrednot po mnenju javnosti, ki vizijo dobro dopolnjujejo in hkrati podpirajo.

VIZIJA

»OBČINA PODLEHNIK OMOGOČA VARNO,
AKTIVNO IN SPROŠČENO MOBILNOST
ZA VSE GENERACIJE, KAR POVEČUJE DOSTOPNOST
IN RAZŠIRJA RAZVOJNE PRILOŽNOSTI.«

Obrazložitev:

Področje trajnostne mobilnosti se zaradi poudarjanja vplivov na okolje pogosto razume kot omejevanje motornega prometa in z njim povezanih negativnih vplivov. Vendar pa so ključni poudarki aktivnosti večinoma usmerjeni v izboljšanje pogojev za varno in udobno hojo in kolesarjenje ter uporabo javnega potniškega prometa ter drugih oblik mobilnosti z nizkimi emisijami. To pomeni tudi skrb, da bodo lahko vsi prebivalci občine (in ne le uporabniki avtomobilov) zadostili svoje potrebe po mobilnosti na varen in okoljsko vzdržen način. Ker za premikanje pri hoji in kolesarjenju kot pogon uporabljamo svoje telo, se je zanj uveljavil pojem aktivna mobilnost. Zagotavljanje varnosti, izboljšanje pogojev za raznovrstno in sproščeno mobilnost za vse generacije, posledično pomeni tudi izboljšanje dostopnosti pomembnih lokacij in zmanjšanje vplivov na okolje, kar bistveno prispeva k privlačnosti okolja in prostora za bivanje in delo.

Slogan prometnega načrtovanja Občine Podlehnik, ki se je oblikoval v procesu priprave prve OCPS in potrdil v procesu njene prenove, se glasi:

»PODLEHNIK – TRAJNOSTNO PO OSRČJU HALOZ.«

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

Strateški cilji opredeljujejo konkretne izboljšave, ki naj bi jih dosegli z uresničevanjem OCPS. Za lažje in učinkovitejše delo občin je bil na nacionalni ravni pripravljen nabor obveznih ciljev, ki jih mora vsaka občina upoštevati in prilagoditi svojim ambicijam in prioritetam. V Občini Podlehnik so bili v procesu priprave OCPS kot prioritetni opredeljeni trije cilji celostnega prometnega načrtovanja, in sicer: vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost, večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa in izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti. Na podlagi analize stanja in opredeljenih kazalnikov so določene ciljne vrednosti za vsakega izmed ciljev:

1. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

kazalnik	ciljna vrednost (opisno)	izhodiščna vrednost (2024)	ciljna vrednost (2032)
delež uporabe javnega in šolskega prevoza pri prihodih šolarjev v šolo	povečanje deleža uporabe javnega in šolskega prevoza pri prihodih šolarjev v šolo	39 %	43 %
vzpostavitev sistema prevoza na klic	vzpostavitev sistema	ni sistema	vzpostavljen sistem

2. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

kazalnik	ciljna vrednost (opisno)	izhodiščna vrednost (2024)	ciljna vrednost (2032)
podatki o prometnih nesrečah	zmanjšanje števila prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami ali hudo poškodovanimi na cestnem omrežju izven avtoceste	1 povprečje let 2020-2022	0 povprečje let 2029-2032

3. Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti

kazalnik	ciljna vrednost (opisno)	izhodiščna vrednost (2024)	ciljna vrednost (2032)
delež uporabe različnih trajnostnih prometnih načinov pri prihodih v šolo in na delo	povečanje deleža pešcev in kolesarjev ter potnikov javnega in njemu podobnega prevoza pri prihodih v šolo in na delo	50 % - poti v šolo 7 % - poti na delo	57 % - poti v šolo 13 % - poti na delo

STANJE PROMETNEGA SISTEMA V OBČINI

V analizi stanja so bili pridobljeni podatki za izhodiščno stanje izbranih kazalnikov, ki so omogočili širši vpogled v stanje prometa v občini.

Pristop celostnega prometnega načrtovanja občinskih institucij

Občina podpira pristop in metode celostnega prometnega načrtovanja, je odzivna na pobude občanov in višjih ravni in dobro razume obravnavano področje. Trudi se celovito pristopati k reševanju prometnih izzivov. Zaradi svoje majhnosti si ne more privoščiti širjenja občinske uprave, zato je zmogljivost zaposlenih za celovito obravnavo prometnega sistema omejena. Potenciali se kažejo v medobčinskem sodelovanju na regijski ravni. Pomanjkljiva je integracija prometnega in prostorskega načrtovanja, kljub temu, da imajo občine mehanizme, da od projektantov in investorjev zahtevajo enakovredno obravnavo dostopnosti z vsemi prevoznimi načini. Vseeno je ta vidik projektiranja praviloma zapostavljen. Pomanjkljivo je tudi vključevanje javnosti, ki se odraža v slabi informiranosti občanov, ciljnih skupin in drugih deležnikov o pogojih mobilnosti in načrtovanih projektih in izboljšavah. Podatki za spremljanje trendov mobilnosti kot so štetje prometa, redno merjenje hitrosti, uporaba javnega prevoza in šolskega prevoza se ne zbirajo ali se zbirajo le občasno. V zadnjih letih sta občina in osnovna šola aktivni v okviru kampanje Evropski teden mobilnosti, občina pa se poleg tega vključuje tudi v druge projekte, ki podpirajo trajnostni razvoj.



Demografski trendi

Občina Podlehnik leži v razgibanih Halozah, njen osrednji del je dolina Rogatnice. Za občino je značilna bolj strnjena poselitev v dolini in razpršena poselitev na pobočjih.

S 1830 prebivalci sodi med najmanjše slovenske občine. Število prebivalcev v občini se je v zadnjih letih ustalilo, predvsem zaradi priselitev, naravni prirastek je namreč negativen. Povečuje se število gospodinjstev, povprečna velikost gospodinjstev pa upada. Zmanjšuje se delež mladega prebivalstva. Prebivalstvo se stara in to bistveno bolj kot je povprečje v Sloveniji. Približno polovica starejših prebivalcev živi v redko poseljenem hribovitem delu občine, kjer je tudi delež starejših prebivalcev v povprečju večji, kot v naseljih v dolini. Staranje prebivalstva predstavlja velik izziv tako z vidika zagotavljanja pogojev za mobilnost starejših, socialne vključenosti kot tudi z vidika dviga kvalitete bivanja z urejanjem javnih površin in zagotavljanjem dobrih povezav z okolico.

V svoji občini dela šestina delovno aktivnega prebivalstva, ostali dnevno migrirajo pretežno na Ptuj in tudi v Maribor in Kidričevo.

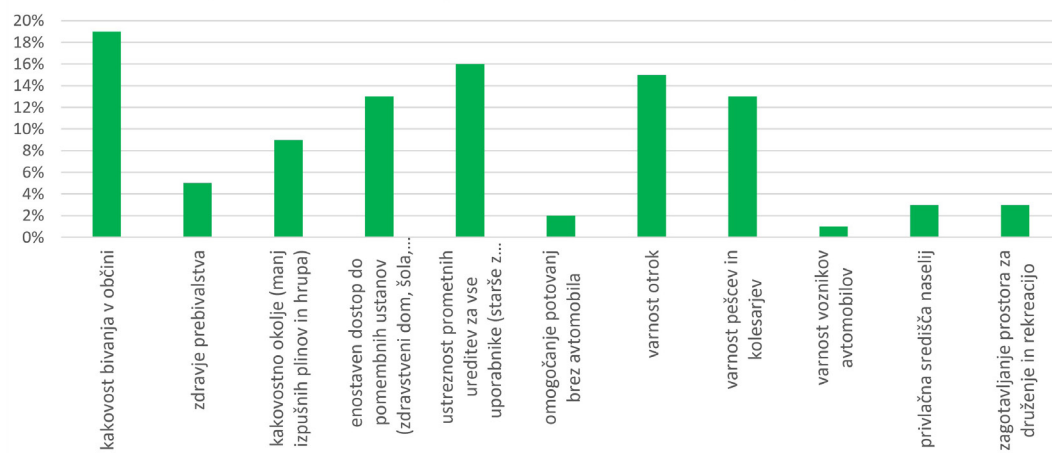
Kazalniki zdravja

Okolje, v katerem ljudje prebivajo in delajo, pomembno vpliva na njihovo zdravje. Na krepitev zdravja pomembno vpliva aktivna mobilnost prebivalcev na eni strani in zmanjšanje motornega prometa na drugi strani. Avtomobil je glavni način prevoza v občini in tudi glavni način prevoza otrok v vrtec in osnovno šolo. Zdravstveni kazalci so posebej zaskrbljujoči pri osnovnošolskih otrocih, starih med 6 in 14 let. Primerjava ključnih kazalnikov dejavnikov tveganja za zdravje in preventivo v občini Podlehnik s slovenskim in regionalnim povprečjem kaže na povprečni telesni fitnes otrok ter prekomerno prehranjenost otrok (delež 39,8 %), ki je bistveno nad slovenskim povprečjem (24,9 %) in regijskim povprečjem (27,9 %), in je v zadnjih letih narasel. Umrljivost odraslih zaradi bolezni srca in ožilja je večja kot je povprečje v Sloveniji, umrljivost zaradi raka pa bistveno manjša od slovenskega povprečja. Bolniška odsotnost z dela je nad slovenskim in regijskim povprečjem. Redno gibanje otrok in odraslih, tudi v povezavi z dnevno mobilnostjo, bosta okrepila zdravje in zmanjšala bolniško odsotnost z dela.

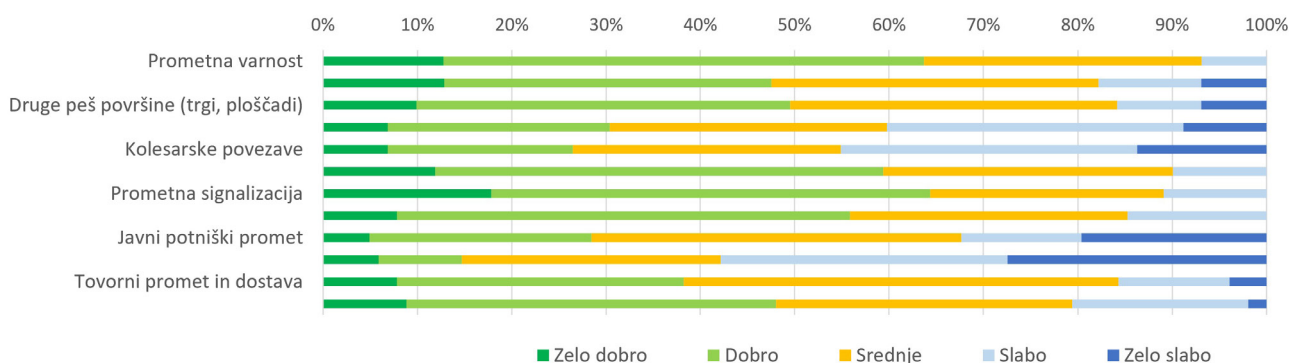
Mnenja občanov

Prebivalci občine Podlehnik so kot najpomembnejše vrednote izpostavili kakovost bivanja, varnost otrok, ustreznost prometnih ureditev za vse uporabnike, varnost pešcev in kolesarjev in enostaven dostop do pomembnih ustanov. Vse bolj se zavedajo pomena dobre ponudbe drugih načinov prevoza in ne samo možnosti prevoza z avtomobilom. Slednje se odraža tudi skozi nezadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo javnega potniškega prometa, kolesarskih povezav, rekreativnih površin za pešce in kolesarje in taksi službe.

Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa po mnenju prebivalcev



Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo posameznih področij



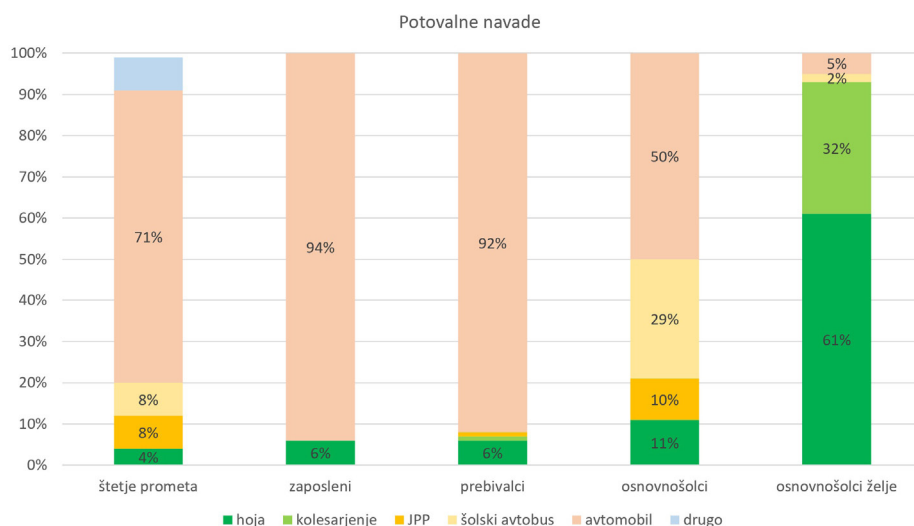
Motorizacija in potovalne navade ciljnih skupin

V občini Podlehnik je zelo visoka stopnja motorizacije s 623 osebnih motornih vozil na 1000 prebivalcev (leta 2023) in narašča (604 leta 2020). Je bistveno višja kot je povprečje v Sloveniji.

Na osrednji cesti v Podlehniku prevladujejo uporabniki avtomobilov. S kordonskim štetjem prometa (septembra 2024) je bilo ugotovljeno, da je bilo 71 % potnikov v avtomobilih, 16 % potnikov v šolskih avtobusih ali avtobusih v linijskem prevozu, 4 % pešcev in 0 % kolesarjev. Lahkih tovornih vozil je bilo 4 %, težkih tovornih vozil ni bilo. Ostalo so bili motoristi in potniki v kombijih. Povprečna zasedenost v avtomobilih je bila 1,5.

Prebivalci na delo potujejo večinoma z avtomobili (91 % - samo voznik v avtu, 1% kot sopotnik), 6% peš, z javnim prevozom 1 % in s kolesom 1 %. Zaposleni prihajajo iz bolj oddaljenih krajev, saj v oddaljenosti do 5 km živi slaba petina zaposlenih. Zaposleni večino prihajajo na delo z avtomobilom (80 % samo voznik v avtu), 6 % peš in 1 % z javnim prevozom. Na delo ne prikolesari nihče.

Večina osnovnošolcev bi v šolo raje prihajala na aktiven način. Sedaj jih 50 % pripeljejo z avtomobilom. Peš jih pride 11 %, s kolesom pa nihče. Slaba tretjina se pripelje s šolskim avtobusom.



Večino otrok v vrtec pripeljejo z avtomobilom (86 %). Peš jih pride 5 %. Nekateri starši kombinirajo različne prevozne načine pri prihodih (in odhodi) otrok v vrtec. Vsi starši združujejo pot v vrtec z drugo potjo (npr. pot v službo, pot v trgovino), večinoma pogosto (82 %), eni redkeje (18 %).

Stanje prometne varnosti

Policija ocenjuje stanje prometne varnosti na območju občine Podlehnik v letu 2023 kot zelo ugodne v primerjavi s preteklim letom. Prometne nesreče, gledano na skupno število obravnavanih prometnih nesreč, so v upadle glede na leto 2022. Z usmerjenim delom policistov in ukrepanjem zoper kršitelje, ki so prekorali največjo dovoljeno hitrost, se je stanje glede vzroka neprilagojene hitrosti nekoliko izboljšalo. Analiza podatkov o prometnih nesrečah Agencije za varnost v prometu za triletno obdobje 2020–2022 je pokazala, da je bilo v tem obdobju 62 prometnih nesreč, večinoma brez poškodb (54), nič s hudo poškodovanimi in z eno smrtno žrtvijo. Slaba tretjina prometnih nesreč se zgodi na avtocesti, večinoma na območju mejnega prehoda. Ostale prometne nesreče (44) so bile na okoliških cestah, pri tem pa v nesrečah ni bil udeležen pešec ali kolesar.

Integracija prostorskega in prometnega načrtovanja

V občini Podlehnik prevladuje gradnja na območju razpršene poselitve, kjer je ponekod že sedaj prometna infrastruktura v slabem stanju (ozke ceste, neurejene bankine, nepreglednost, nevarno za pešačenje (npr. do postajališč šolskega avtobusa)). Občina je pred zahtevno nalogo, da najde ravnotežje med koncentracijo razpršene poselitve, ohranjanjem stroškov za urejanje prometa ter neželenim praznjenjem območij in posledično zaraščanjem kmetijskih zemljišč. V naseljih, predvsem v Podlehniku, se mora v okviru načrtovanja prostorskih ureditev posebno pozornost nameniti celoviti dostopnosti pomembnih ciljev potovanja. K načrtovanju posameznih prostorskih ureditev je treba pristopiti na podlagi celovite obravnave naselja kot celote z zagotavljanjem ustreznih povezav in dostopnosti.

Pogoji za hojo



Občina izboljšuje pogoje za hojo. Z gradnjo avtoceste se je uredilo vzporedno cestno omrežje, tudi z gradnjo pločnikov v naseljih. Nova infrastruktura za hojo je praviloma neambiciozno urejena s pogosto preozkimi pločniki v sklopu cestne infrastrukture in zagotavlja le osnovne pogoje za hojo. V zadnjih letih so v občini pričeli izvajati ukrepe za večjo varnost pešcev - z opredelitvijo območij omejene hitrosti ali območij umirjenega prometa, postavitvijo hitrostnih tabel, talnih označb na vozišču, osrednjih otokov ipd.). S tem ukrepi se hitrosti vozil zmanjšajo in pešci se počutijo varneje. Varnost pešcev je, predvsem zaradi relativno majhnih prometnih obremenitev, v splošnem dobra. Intervjuji z deležniki, rezultati anket in terenski ogledi so pokazali, da ključne težave povezane s hojo izhajajo

iz pomanjkljive infrastrukture: manjkajoči odseki pločnikov v naseljih, preozki pločniki, pomanjkanje prehodov za pešce, nepovezanost omrežja za hojo (dnevno in sprehode), pomanjkljiva osvetljenost, pomanjkanje urejenih javnih površin v središčih naselij za srečevanje in druženje ter pomanjkanje urbane opreme. Posebej je izpostavljena problematika vodenje pešcev v hribovitem delu zaradi ozkih in nepreglednih cestnih odsekov, neurejenih bankin in vodenja pešcev.

Pogoji za kolesarjenje



Kolesarski promet je najbolj zapostavljen segment in predstavlja najbolj pereč izziv, ki ga izpostavljajo vsi. Kolesarske infrastrukture v občini Podlehnik praktično ni, kar se odraža z zelo majhno uporabo koles pri dnevnih potovanjih. Tudi ankete ciljnih skupin so pokazale, da kolesarijo le izjemoma. Razlogi so predvsem v neurejeni infrastrukturi - ni primerno urejenih kolesarskih povezav (med naselji znotraj občine, s sosednjimi občinami, s Ptujem). Parkiranje koles pogosto ni urejeno, saj odstavnih mest za kolesa ni ali pa so neustrezna. Potenciali turističnega in rekreativnega kolesarjenja niso izkoriščeni, saj ni urejenih kolesarskih poti, počivališč za kolesarje, vstopnih točk v naravna ali rekreativna območja ipd. Z zaporo regionalne ceste na MMP Gruškovje je onemogočen prehod za kolesarje. Občina izposoja električna kolesa in izvaja promocijo turističnega in rekreativnega kolesarjenja v okviru blagovne znamke »Visit Haloze«. Kolesarski turizem je v Sloveniji v hitrem vzponu, kar je lahko dobro izhodišče za izboljšanje stanja, saj se v turistično infrastrukturo vloga tudi vse več sredstev.

Ponudba javnega potniškega prometa



Ponudba in posledično tudi uporaba javnega potniškega prometa je slaba. Linijske avtobusne povezave na relacijah najpogostejših dnevnih migracij so, vendar s preredkimi vožnjami. S Ptujem je naselje Podlehnik povezano s 14 avtobusnimi vožnjami dnevno (v eno smer). Potovalni čas ni konkurenčen in nima primernega takta (enakomerno razporejenih voženj čez cel dan). Vozni redi niso

povsem prilagojeni delovnemu času in času šolanja, predvsem pa je slaba ponudba izven koničnih ur, torej v času, ko bi ga uporabljali tudi drugi prebivalci poleg šolarjev in zaposlenih. Avtobusna postajališča v občini so večinoma primerno urejena. V 1000 metrskem radiju dostopnosti do postajališč so vsa naselja v dolini, medtem ko prebivalci v hribovitem delu javnega prevoza nimajo na razpolago. Občani nimajo razpoložljive storitve prevoza na poziv. Šolski prevoz predstavlja velik strošek Občine Podlehnik, uporabljajo pa ga lahko tudi občani. Integracija šolskega in linijskega prevoza je le delno urejena. Ponudba informacij o javnem prevozu je slaba.

Ureditve za motorni promet



Z gradnjo avtoceste se je uredila regionalna cesta in nekateri odseki občinskih cest v dolini. Poseben izziv predstavljajo ceste v hribovitem delu. Ceste so tam ozke in ovinkaste, ni zagotovljena preglednost in manjkajo urejene bankine ter izogibaljšča, vse to poslabšuje prometno varnost za vse uporabnike. Javne ceste so ponekod še makadamske. Varnost motornega prometa je ponekod slabša tudi zaradi slabe preglednosti v posameznih križiščih (npr. pri cesti na Gorco – smer izpod podvoza). Vzdrževanje občinskih cest, zaradi gostega omrežja lokalni cest in razpršene poselitve ter zaradi neustreznega odvodnjavanja, zahteva velik delež proračunskih sredstev. Površine za pešce ob vozišču so v dolinskem delu dobro urejene, saj znaša skupna dolžina pločnikov več kot 10 km. Vzdolž regionalne ceste Ptuj – Rogatec manjka le odsek v naselju Kozminci, Zakl in povezava med naselji Gorca ter Podlehnik. Pločnik je prav tako urejen vzdolž lokalne ceste skozi središče občine, manjka pa vzdolž precej prometne lokalne ceste proti Leskovcu.

Kljub pogostim ukrepom umirjanja prometa in omejevanja hitrosti, se ponekod še pojavljajo preko-
račitve omejitve hitrosti (npr. v conah 30, odsek skozi Goli vrh (pri postajališču)).

Parkirne površine so v naseljih primerno razporejene in, ker ni posebnih omejitev na njih, tudi zasebna parkirna mesta večinoma funkcionirajo kot javna. V Podlehniku so zasedena parkirna mesta pri šoli v jutranjih urah, ostala parkirišča pa običajno niso polno zasedena. Ukrepi upravljanja s parkirnimi površinami (npr. časovno omejevanje parkiranja, plačilo parkirnine) se ne izvajajo. V naseljih ni urejenih parkirnih mest za motorna kolesa. Urejena je polnilnica za električna vozila pri občinski stavbi in podjetniškem inkubatorju.





DOSEŽKI, KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI TER PRIORITETE OBČINE NA PODROČJU UREJANJA PROMETA

DOSEŽKI NA PODROČJU PROMETA

Uvodni koraki priprave OCPS so pokazali, da je občina že dosegla nekaj izboljšav v smeri bolj trajnostno naravnane prometnega sistema. Te aktivnosti so spodbuda, da k načrtovanju bolj uravnoteženega prometnega sistema v prihodnje pristopi še aktivneje.

KLJUČNI DOSEŽKI SO:

- *Občina se vključuje v projekte trajnostne mobilnosti*
 - *Razmere za hojo se izboljšujejo*
- *Osnovna ponudba javnega prevoza in urejenost postajališč*
 - *Urejenost cest in dobra prometna varnost*
 - *Zadovoljstvo občanov z urejenostjo prometa*

KLJUČNI IZZIVI UREJANJA PROMETA

V sklopu izvedbe začetnih korakov procesa priprave nove generacije prometne strategije, je bila izvedena podrobna analiza stanja in trendov v razvoju prometnega sistema občine. Pokazala je, da se Občina Podlehnik na področju prometa še naprej sooča s podobnimi izzivi, kot so bili evidentirani s prvo generacijo celostne prometne strategije. Z aktivnostmi vključevanja splošne javnosti in deležnikov so se jasno izrisale tudi vrednote lokalne skupnosti ter pripravljenost na spremembe.

KLJUČNI IZZIVI SO:

- *Šibko izvajanje principov celostnega prometnega načrtovanja*
- *Demografski trendi, predvsem staranje prebivalstva, zahtevajo posebno pozornost*
 - *Kazalniki zdravja so zaskrbljujoči*
- *Avtomobil je vse bolj prevladujoč način prevoza saj stopnja motorizacije narašča*
 - *Pogoji za aktivno mobilnost, predvsem za kolesarjenje, so slabi*
- *Nezadovoljiva ponudba javnega prevoza in visoki stroški šolskih prevozov*
 - *Ceste so marsikje pomanjkljivo urejene in vzdrževane*

KLJUČNE PRILOŽNOSTI

Priložnosti za naslavljanje izzivov urejanja prometa in uresničitev vizije in strateških ciljev se kažejo v prostorskih potencialih, potencialih za spremembo potovalnih navad in prenosih dobrih praks.

KLJUČNE PRILOŽNOSTI SO:

- *Temelji za izvajanje principov celostnega prometnega načrtovanja in medobčinskega sodelovanja so vzpostavljeni*
- *Obstaja visok potencial za razvoj infrastrukture za aktivno mobilnost za dnevne poti ter za turistične in rekreativne namene*
- *Obstajajo potenciali za spremembo potovalnih navad občanov in drugih ciljnih skupin*
 - *Prenosi dobrih praks*
- *Izkoriščanje evropskih sredstev in državnih spodbud*

PRIORITETE UREJANJA PROMETA

Izvajanje ukrepov OCPS bo potekalo v okviru razpoložljivih finančnih sredstev in z uporabo razpoložljivega časa ključnih zaposlenih na občini. Zato so bile v procesu priprave opredeljene prioritete za izvajanje, ki izhajajo iz vizije in zastavljenih ciljev strategije.

KLJUČNE PRIORITETE SO:

- *Celovito načrtovanje prometa*
- *Urejanje pogojev za aktivno mobilnost*
 - *Prilagodljiv javni prevoz*
- *Urejanje cestnega omrežja z zagotavljanjem varnosti vseh udeležencev v prometu*

PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA

OCPS Občine Podlehnik predvideva 5 ključnih področij ukrepanja na poti do sodobno organiziranega prometa v občini. Sklopi se med seboj povezujejo in na mnogih ravneh dopolnjujejo. Za posamezna področja ukrepanja so bila opredeljena tudi strateška vodila. Strateška vodila odražajo ambicije občine in hkrati določajo pristop za doseg strateških ciljev. Predstavljajo osnovo za izbiro in izvajanje ukrepov. Strateška vodila so opremljena s kvantificiranimi ambicijami.

PODROČJA UKREPANJA SO:

ČELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA – UKREPI IZBOLJŠANJA NAČRTOVALSKIH PRAKS.

SPODBUJANJE HOJE – UKREPI ZA VEČJO VARNOST PEŠČEV IN SPODBUJANJE HOJE.

PODPORA KOLESARJENJU – UKREPI ZA POVEČANJE VARNOSTI KOLESARJENJA
IN SPODBUJANJE KOLESARJENJA.

PRILAGODLJIV JAVNI PREVOZ – UKREPI NADGRADNJE SISTEMA
JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA.

UPRAVLJANJE MOTORNEGA PROMETA – UKREPI OPTIMIZACIJE
MOTORNEGA PROMETA S Poudarkom na varnosti vseh udeležencev.

Prvi steber: Celostno načrtovanje prometa

Strateško vodilo: »Krepitev celostnega načrtovanja prometa (CPN), poglobitev medobčinskega strateškega načrtovanja prometa in vzpostavitev sistemov spremljanja in vrednotenja ter vključevanja javnosti.«

Za doseganje ciljev in preseganje omejitev OCPS se bo Občina Podlehnik povezovala s strokovnjaki in občinami v Spodnjem Podravju pri izvajanja ukrepov s čez mejnim vplivom ter v okviru regijskih, državnih in evropskih projektov. Informiranje, transparentno odločanje in redno vključevanje javnosti v okviru pripravljanih strateških in projektnih rešitev in izvajanja del postanejo redna praksa. Redno se merijo, vrednotijo in promovirajo dosežki na področju celostnega prometnega načrtovanja na območju občine. Zaposleni na Občini Podlehnik se bodo udeleževali izobraževanj s področja celostnega prometnega načrtovanja in študijskih obiskov in ogledov dobrih praks.

Uresničevanje strateškega vodila se bo spremljalo z uporabo kazalnikov in opredeljenih ciljnih vrednosti:

kazalnik	ciljna vrednost (opisno)	izhodiščna vrednost (2024)	ciljna vrednost (2032)
medobčinski sestanki na temo medobčinskega sodelovanja na področju CPN	povečanje medobčinskega sodelovanja	0	najmanj 1 / vsako leto do leta 2032
dogodek vključevanja javnosti v okviru aktivnosti CPN	povečanje dogodkov vključevanja javnosti	0	najmanj 1 / vsako leto do leta 2032
udeležba na izobraževanjih ali ogledih dobre prakse področja CPN	vzpostavitev sistemske ureditve za zaposlene	ni sistemske ureditve za zaposlene	vzpostavljena sistemska ureditev za zaposlene

Celostni pristop k načrtovanju prometa in celoviti ukrepi

I.1 Spremljanje kazalnikov OCPS ter druge meritve

Za potrebe rednega spremljanja kazalnikov OCPS in izvajanja drugih meritev na območju občine se nabavijo prenosni merilci za spremljanje hitrosti voženj in štetje prometa. O rezultatih spremljanja in vrednotenja se redno obvešča občinski svet in javnost, podatke o rezultatih spremljanja obveznih kazalnikov pa se poroča na pristojno ministrstvo.

I.2 Uravnoteženo načrtovanje z vidika vseh uporabnikov javnih prometnih površin

Uravnoteženo načrtovanje pomeni obravnavanje vseh udeležencev katerih se določen ukrep dotika, aktivno vključevanje deležnikov pri izvedbi ukrepa in izvajanje več med seboj povezanih ukrepov hkrati. Ob izgradnji ali rekonstrukciji infrastrukture in/ali spremembi pogojev mobilnosti se enakovredno upošteva vse uporabnike prostora in potovalne načine, pri čemer se da prednost ranljivejšim skupinam udeležencev v prometu. Prioritete se določajo na podlagi strateških vodil OCPS in pozitivnih sinergijskih učinkov za vse uporabnike (pešce, kolesarje, uporabnike javnega potniškega prometa, voznike). Pripravi se uravnotežen proračun z vidika enakovredne obravnave vseh načinov opravljanja poti v občini.

I.3 Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja

Povezovanje in sodelovanje se bo izvajalo v obliki rednih koordinacijskih sestankov ali sestankov s sosednjimi občinami ali občinami v regiji ali občinami s skupnimi projekti. Osrednje teme medobčinskih sestankov bodo predvsem: kolesarska infrastruktura, javni sistem izposoje koles, javni potniški promet, storitev prevoza na poziv, urejanje državnih cest, urejanje površin za sopotništvo pri avtocestnih priključkih.

Po ustanovitvi regijskega centra mobilnosti bo Občina Podlehnik sodelovala z njihovimi predstavniki na področju mobilnosti in dostopnosti lokalnega in medobčinskega značaja ter v okviru različnih projektov in pobud. Z občinami v Podravski regiji bo sodelovala pri pripravi regijske celostne prometne strategije.

I.4 Sistemska ureditev izobraževanja za zaposlene

Predvidijo se redna izobraževanja, študijski obiski, ogledi dobrih praks s področja celostnega prometnega načrtovanja za zaposlene v občinski upravi.

I.5 Prenova OCPS

Po 7-letnem planskem obdobju se pristopi k prenovi obstoječe oziroma pripravi naslednje generacije OCPS.

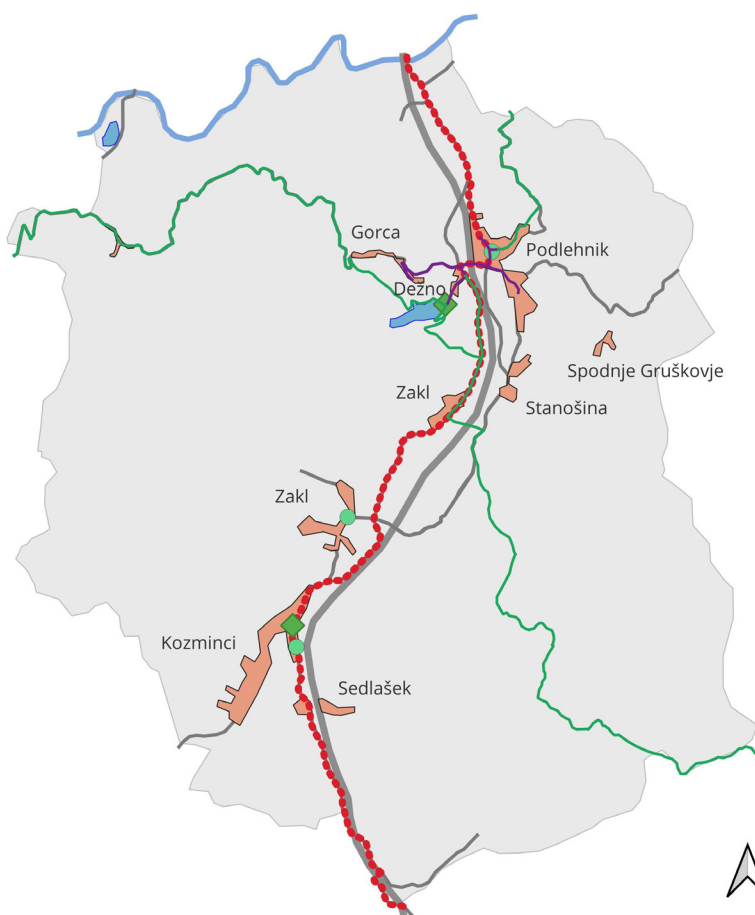
I.6 Celovit ukrep: Izdelava zasnove pešpoti in kolesarskega omrežja

Izdela se idejna zasnova kolesarskih in peš povezav z akcijskim načrtom. Z idejno zasnovo se opredeli sklenjeno omrežje direktnih, varnih ter privlačnih peš in kolesarskih povezav, ki obsegajo tudi sprehajalne in rekreacijske poti ter turistične kolesarske povezave. Opredelijo se območja omejene hitrosti in umirjenega prometa. Določi se etapnost izvedbe na podlagi izbranih relevantnih kriterijev: poselitev, šolska pot, pomembnost povezave, stopnja predhodne izvedbe, predvideno povečanje prometne varnosti in zahtevnost izvedbe.

OPCS Občine Podlehnik
Koncept peš in kolesarskega omrežja

Legenda:

- državna kolesarska povezava G15
- vodna površina
- počivališče za kolesarje
- Dravinja
- občinska peš povezava
- cesta
- rekreativna pešpot
- avtocesta
- javno zbirališče



I.7 Celovit ukrep: Preureditev okolice osnovne šole in vrtca

Preuredi se območje pred šolo in vrtcem. Občinsko cesto mimo šole se preuredi v skupni prometni prostor. Obstoječa parkirna mesta se ukinejo in se jih uredi na lokaciji pri krožnem križišču, kjer se uredijo tudi površine za dostavo otrok v šolo.

Vključevanje javnosti in promocija dosežkov OCPS

I.8 Delo z javnostmi

Izvajajo se različne promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne akcije za vsa področja celostnega prometnega načrtovanja. Izvaja se kontinuirano ozaveščanje o prometni varnosti.

Pri izdelavi načrtov ali idejnih zasnov (tudi za državno infrastrukturo) se njihovi osnutki predstavijo v obliki javne razprave ali posveta z deležniki in splošno javnostjo. Obveznost izvedbe javne razprave oz. druge oblike participacije se vključi v projektne naloge v okviru naročil.

Splošno javnost in zaposlovalce ter druge deležnike se obvešča o ponudbi različnih oblik mobilnosti in ob vsaki izvedbi ukrepa, ki spreminja pogoje mobilnosti in dostopnosti kot na primer: nova kolesarska povezava, sprememba voznih redov javnega potniškega prometa, izgradnja pločnika, uvedba izposoje koles. Obvešča se jih tudi o začetku, trajanju in končanju gradbenih del na prometni infrastrukturi.

I.9 Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti

Vsako leto se Občina Podlehnik aktivno vključi v kampanjo Evropski teden mobilnosti, ki bo predstavljala osrednjo aktivnost ozaveščanja javnosti. Namen kampanje je ozaveščanje in promocija trajnostne mobilnosti skozi izvajanje ukrepov, ki imajo dolgoročnejši vpliv na prebivalce v slovenskih občinah ter jih aktivno spodbujajo k spremembi potovalnih navad in načinu razmišljanja v bolj trajnostno naravnane izbire.

I.10 Promocija dosežkov OCPS

Aktivno se promovirajo dosežki na področju urejanja prometa.

I.11 Aktivno sodelovanje pri evropskih projektih in pobudah

Predvideno je vključevanje v projekte in pobude na temo trajnostne mobilnosti sofinancirane s sredstvi Evropske unije. Ukrep je namenjen pridobitvi sredstev za sofinanciranje ukrepov (npr. iz Kohezijskega sklada v okviru operativnega programa za izvajanja Evropske kohezijske politike).



Drugi steber: Spodbujanje hoje

Strateško vodilo: »Vzpostavitev pogojev za udobno in varno hojo do ključnih ciljev potovanj in za rekreacijo.«

Površine za pešce bodo povezane v omrežje, senčene, osvetljene, z urbano opremo in brez arhitektonskih ovir. Pri urejanju cest v hribovitem delu občine je poseben poudarek na vodenju in varnosti pešcev. Z ukrepi umirjanja motornega prometa, predvsem v naseljih, se poskrbi tudi za večjo prometno varnost pešcev.

Uresničevanje strateškega vodila za hojo se bo spremljalo z uporabo kazalnikov in opredeljenih ciljnih vrednosti:

kazalnik	ciljna vrednost (opisno)	izhodiščna vrednost (2024)	ciljna vrednost (2032)
delež hoje na omrežju	povečanje deleža hoje na omrežju	3,9 %	5 %
zadovoljstvo občanov z urejenostjo pločnikov in drugih peš površin (trgi, ploščadi)	povečanje zadovoljstva občanov z urejenostjo pločnikov in drugih peš površin (trgi, ploščadi)	ocena 3,3	ocena 3,8

II.1 Nadgradnja varnih šolskih poti

Na šolskih poteh se intenzivno izvaja ukrepe umirjanja prometa in zgradi oz. dogradi pločnike ali uredi pešpoti, ločeno od motornega prometa. Prioriteta so najbolj obremenjene ceste. Na zelo nizko prometnih cestah se lahko zariše peš pasove na voziščih in dodatno umiri promet. Uredi se dostopne peš površine do postajališč šolskih avtobusov.

II.2 Urejanje peš povezav

V naseljih se zgradi manjkajoče pločnike, obstoječe se razširi, uredi se pešpoti ločeno od motornega prometa. Kjer ni prostorskih možnosti se spremeni prometni režim in/ali intenzivno izvede ukrepe umirjanja prometa ter se pešce vodi po skupnih prometnih površinah. Prehode se zgošča in se ureja preboje za pešce in bližnjice. Prioriteta je gradnja ali dograditev pločnikov v Kozmincih, Gorca – Podlehnik, Zakl in Stanošina (ob regionalni cesti) ter postopoma ob cesti Podlehnik – Zg. Leskovec. Ureditev peš pasov na voziščih v drugih manjših naseljih (Goli vrh) in ureditev dostopa do pokopališča Gorca. Uredi se pešpoti ob vodotokih in zelenih površinah z navezavami na omrežje peš povezav v naseljih.

II.3 Urejanje javnih površin

V središču naselja Podlehnik se uredi večjo javno površino brez motoriziranega prometa za srečevanje in druženje. Uredijo se tudi druge javne površine v sklopu zelene preobrazbe Podlehnik. V Kozmincih in Zaklu se uredita javni zbirališči kot manjši javni površini z zasaditvami in ustrezno urbano in drugo opremo. Pri urejanju in opremljanju javnih površin se vključi splošno javnost in ciljne skupine.

II.4 Opremljanje in ozelenitev peš površin

Obstoječe peš povezave in druge javne površine za pešce kot so trgi, ploščadi, javna zbirališča se opremi z urbano in drugo opremo kot na primer: vodni elementi, klopi, pitniki, koši za odpadke, manjša območja z igrali in fitness napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke, informacijske table, razsvetljava, kašipoti za pešce in se jih ozeleni. Pri načrtovanju peš povezav in površin se prav tako predvidi opremljanje z urbano in drugo opremo in zasaditev z drevesnimi vrstami. Pešpoti se ustrezno osvetli.

II.5 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe

Nadaljuje se evidentiranje in odpravljanje funkcionalnih ovir pred javnimi objekti in na najpomembnejših peš povezavah v občini. Zagotovi se zadostno število parkirnih mest za gibalno ovirane osebe. Poleg spremljanja in zbiranja pobud gibalno oviranih se pripravi akcijski načrt za prilagajanje javnih površin za druge skupine invalidov, kot so slepi in slabovidni. Pri novogradnjah se posebna pozornost nameni vodenju vseh funkcionalno oviranih oseb.



Tretji steber: Podpora kolesarjenju

Strateško vodilo: »Vzpostavitev gostega in sklenjenega omrežja kolesarskih povezav za varno kolesarjenje in razvoj kolesarskega turizma«

Ustvari se dobra infrastruktura za varno in udobno kolesarjenje. Vzpostavljena bo kolesarska infrastruktura na najpomembnejših kolesarskih povezavah znotraj občine in do sosednjih občin namenjena dnevnemu kolesarjenju in kolesarskemu turizmu. Pogoji za kolesarjenje se izboljšajo še z dodatno infrastrukturo in ureditvami namenjenih parkiranju, popravilu in izposoji koles. Z ozaveščevalnimi akcijami se spodbuja občane h kolesarjenju.

Uresničevanje strateškega vodila za kolesarjenje se bo spremljalo z uporabo kazalnikov in opredeljenih ciljnih vrednosti:

kazalnik	ciljna vrednost (opisno)	izhodiščna vrednost (2024)	ciljna vrednost (2032)
delež otrok, ki kolesarijo v šolo	povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo	0 %	3 %
delež zaposlenih, ki kolesarijo na delo	povečanje deleža zaposlenih, ki kolesarijo na delo	0 %	3 %

III.1 Urejanje kolesarskih povezav

Prioritetno se izvede državna kolesarska povezava G15 Ptuj - Gruškovje, ki bo predstavljala hrbtenico kolesarskega omrežja in bo namenjena dnevnim migrantom, rekreativnemu kolesarjenju in kolesarskemu turizmu. Uredi se varno in neposredno vodenje kolesarjev skozi središče Podlehnik ter se omogoči kolesarjenje preko Mednarodnega mejnega prehoda Gruškovje.

III.2 Urejanje parkirnih mest za kolesa

Na ključnih kolesarskih točkah v občini se zagotovi varno in pred vremenskimi vplivi zaščiteno parkiranje koles. Zagotavljajo se parkirna stojala v skladu s povpraševanjem in standardi ter stojala za vzdrževanje koles. Poskrbi se za njihovo vzdrževanje in odstranjevanje zapuščenih koles. Kolesarska stojala se postavi tudi na avtobusnih postajališčih. Uredi se tudi kolesarnice, kjer bo potreba po njih, in odstavna mesta za skiroje. Parkirni normativi za kolesa se opredelijo v občinskem prostorskem načrtu.

III.3 Javni sistem izposoje koles

Vzpostavi se javni sistem izposoje koles, tudi električnih koles, ki bo združen ali združljiv s sistemi sosednjih občin in občin v regiji.

III.4 Druge aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja

Na kolesarskih povezavah se uredi in opremi počivališče za kolesarje. Postavi se vsa potrebna signalizacija za označitev kolesarskih povezav ter za usmerjanje in vodenje kolesarjev. Skupaj z drugimi občinami se vzpostavi skupni spletni portal kolesarskih povezav in pohodnih poti na območju Haloz. Izvajajo in podpirajo se aktivnosti za spodbujanje kolesarjenja (po izgradnji infrastrukture) kot na primer: tečaji kolesarjenja za starejše (kolesa, e-kolesa), razvoj celovite ponudbe kolesarskega turizma.



Četrty steber: Prilagodljiv javni prevoz

Strateško vodilo: »Izboljšanje dostopnosti do javnega prevoza, racionalizacija stroškov šolskega prevoza ter intenzivne aktivnosti vključevanja javnosti za izboljšanje ponudbe in uporabe javnega prevoza.«

Vzpostavi se sistem prevozov na poziv s čemer se izboljšajo pogoji za mobilnost in dostopnost. Pristopi se k ukrepom za znižanje stroškov za šolske prevoze z racionalizacijo in integracijo šolskih prevozov. Občane in zaposlovalce se redno obvešča o novostih in voznih redih javnega prevoza. Inventarizirajo se pomanjkljivosti in se podajo pobude pristojnim državnim institucijam za izboljšanje storitev javnih prevozov.

Uresničevanje strateškega vodila za javni prevoz se bo spremljalo z uporabo kazalnikov in opredeljenih ciljnih vrednosti:

kazalnik	ciljna vrednost (opisno)	izhodiščna vrednost (2024)	ciljna vrednost (2032)
delež zaposlenih, ki na delo redno prihajajo z javnim prevozom	povečanje deleža zaposlenih, ki na delo redno prihajajo z javnim prevozom	0,1 %	3 %
zadovoljstvo občanov z urejenostjo javnega prevoza	povečanje zadovoljstva občanov z urejenostjo javnega prevoza	ocena 2,8	ocena 3,2
vzpostavitev sistema prevoza na klic	vzpostavitev sistema	ni sistema	vzpostavljen sistem

IV.1 Avtobusna postajališča – opremljanje in urejanje dostopov

Nadgradi se oprema avtobusnih postajališč s klopmi, nadstreški, voznimi redi, koši za odpadke, odstavnimi mesti za kolesa. Do postajališč šolskega avtobusa se uredi dostope s pločniki, peš potmi ali peš pasovi na vozišču ter utrdi čakalne površine.

IV.2 Pobude za izboljšanje javnega prevoza

Sproti se spremlja ponudba javnega prevoza in zbira pobude s strani zaposlovalcev, javnosti in šole za spremembo voznih redov. Skupaj s sosednjimi občinami se podajo pobude za izboljšanje ponudbe javnega prevoza na Družbo za upravljanje javnega potniškega prometa. Zaposlovalce v občini se informira o spremembah v ponudbi javnega prevoza.

IV.3 Uvedba storitve »prevoz na poziv«

Kot novo obliko javnega prevoza se uvede storitev »prevoz na poziv«. Gre za brezplačni prevoz predvsem za starejše z mrežo prostovoljnih voznikov. Storitve se izvaja z vključitvijo v enega izmed že obstoječih sistemov v državi in s preveritvijo možnosti sodelovanja z drugimi občinami v regiji. Storitve bi lahko izvajali najprej tudi kot pilotni projekt.

IV.4 Racionalizacija šolskih prevozov

Prouči se možnost znižanja stroškov šolskih prevozov, predvsem z zagotavljanjem varnih šolskih poti in večjo integracijo z linijskimi prevozom ter nakupom lastnega oziroma šolskega vozila.



Peti steber: Upravljanje motornega prometa

Strateško vodilo: »Izboljšanje prometne varnosti na cestnem omrežju vseh udeležencev v prometu s poudarkom na najranljivejših skupinah.«

Križišča in cestne odseke, predvsem v naseljih, se ureja z intenzivnimi ukrepi umirjanja prometa in zmanjševanjem konfliktnih situacij med motoriziranimi in nemotoriziranimi udeleženci v prometu. Zagotovi se preglednost in nizke vozne hitrosti, predvsem v naseljih in hribovitem delu občine. Z rednim vzdrževanjem, opremljanjem in ustrezno signalizacijo se izboljša prometna varnost.

Uresničevanje strateškega vodila za motorni promet se bo spremljalo z uporabo kazalnikov in opredeljenih ciljnih vrednosti:

kazalnik	ciljna vrednost (opisno)	izhodiščna vrednost (2024)	ciljna vrednost (2032)
število prometnih nesreč (izven avtoceste)	zmanjšanje števila prometnih nesreč (izven avtoceste)	44	35
število prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami ali hudo poškodovanimi (izven avtoceste)	zmanjšanje števila prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami ali hudo poškodovanimi (izven avtoceste)	1	0
število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci in kolesarji	ohranitev nič prometnih nesreč z udeleženiimi pešci in kolesarji	0	0
zadovoljstvo občanov s prometno varnostjo	povečanje zadovoljstva občanov s prometno varnostjo	ocena 3,3	ocena 3,6

V.1 Redno vzdrževanje in obnova cestnega omrežja

Ukrep nadgrajuje dosedanje aktivnosti, ki se izvajajo v okviru rednega vzdrževanja obstoječega cestnega omrežja ter načrtovanih rekonstrukcij oz. obnov posameznih odsekov cest in križišč. Prioriteta je ureditev križišča ceste za Gorco in prenova ceste Podlehnik – Zg. Leskovec s celovito ureditvijo vozišča, bankin, pešpoti, podaljšanjem pločnika na območju poselitve in po potrebi izvedba ukrepov umirjanja prometa. Asfaltirajo se javne kategorizirane ceste, ki so v makadamski izvedbi.

Vsa dela na cestnem omrežju se izvede s ciljem zagotoviti odpornost na podnebne spremembe (ustrezno odvodnjavanje, utrjevanje brežin in bankin, premostitveni objekti ustreznih dimenzij ipd.) s sočasnim zagotavljanjem boljših razmer za nemotorizirane udeležence.

V.2 Umirjanje prometa

Nadaljuje se intenzivno izvajanje ukrepov umirjanja prometa z dvignjenimi prehodi za pešce, zamiki smernega vozišča, optičnimi ovirami, hitrostnimi tablami ipd. Promet se prioritetno umirja na šolskih poteh, v okolici osnovne šole, v naseljih, na odsekih cest z avtobusnimi postajališči in križišči z odcepi za naselja.

V.3 Zmanjšanje tranzitnega tovornega prometa, ki se izogiba avtocesti

Za zmanjšanje tranzitnega tovornega prometa, ki se izogiba avtocesti, se postavi ustrezna signalizacija in se izvaja poostren nadzor. Sodeluje se s pristojnimi na državni ravni.

V.4 Ureditev vstopa turistične točke pri ribniku

Uredi se vstopna točka na turističnem območju ribnika s parkiriščem za kolesa in kolesarnico, parkiriščem za osebna vozila, postajališčem za avtodome, urbano opremo, zasaditvijo, vključno z ustrezno dovozno cesto z umirjenim prometom in dostopno potjo za pešce in kolesarje.

V.5 Ureditev infrastrukture in opreme za zagotavljanje prometne varnosti

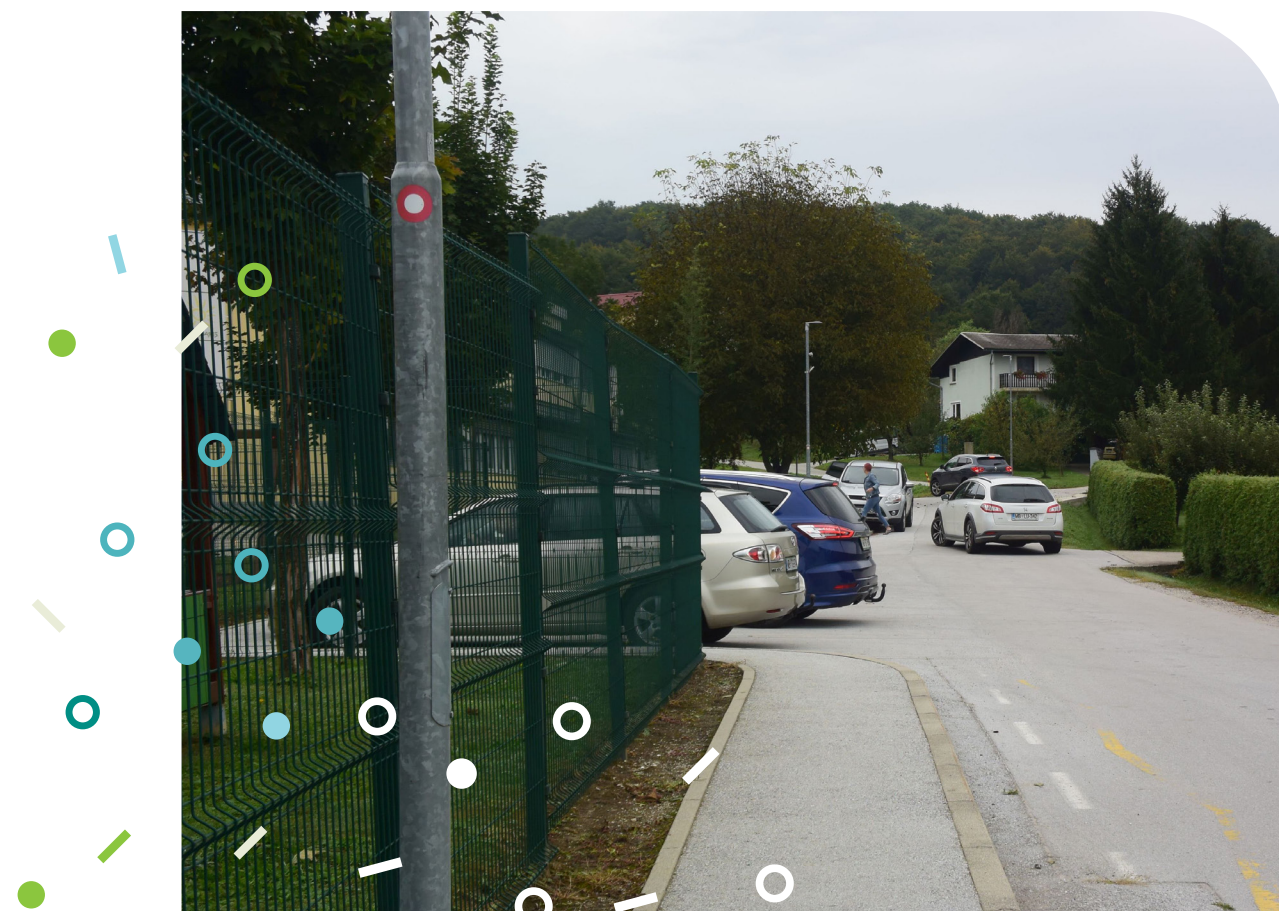
V hribovitem delu se na cestah uredi izogibaljšča in postavi varnostne ograje. Kjer preglednost za motoriziran in nemotoriziran promet ni zagotovljena, se postavi ogledala. Izvede se pregled ustreznosti signalizacije in se jo dopolnili (npr. znaki otroci na cesti, prednostna cesta v Sedlaški, oznake naselij).

Izvede se pregled ustreznosti cestne razsvetljave (ponekod je pomanjkljiva npr. odsek do bencinskega servisa, v križiščih) in se uredi na območju celotne občine v skladu s predpisi, ki urejajo področje svetlobnega onesnaževanja.

V.6 Celovito upravljanje parkirnih površin

Upravljanje parkirnih površin se prične z akcijami nadzora nad nepravilno parkiranimi vozili in spremljanjem zasedenosti javnih parkirnih površin. V primeru zasedenosti se pričnejo uvajati ukrepi upravljanja, kot na primer časovno omejevanje parkiranja pred javnimi ustanovami.

Prouči se možnost urejanja ozelenjenih parkirnih površin (za avtomobile in kolesa) na območjih kulturnih in naravnih znamenitosti oz. na območjih vstopa v naravna okolja.





AKCIJSKI NAČRT CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Za uspešno uresničevanje OCPS je ključen sedemletni akcijski načrt, ki za izbrani nabor ukrepov predstavljenih v strateških stebrih, podaja časovnico izvedbe, opredeljuje okvirne stroške, določa odgovornosti za izvedbo in vire financiranja. Ocena stroškov je opredeljena kot okvirna vrednost, saj za nekatere ukrepe ni na voljo projektne in investicijske dokumentacije. Pri oblikovanju akcijskega načrta je bil upoštevan proračun Občine Podlehnik in predvideno sofinanciranje s strani države.

Ukrepi se bodo financirali v okviru lastnih proračunskih sredstev, s prijavo na razpise ali pa skupaj z drugimi organizacijami in njihovimi sredstvi. Predvideni so tudi ukrepi, za katere niso potrebna finančna sredstva. V prihodnje se bo Občina Podlehnik v okviru uresničevanja OCPS intenzivno prijavljala na razpise pristojnih ministrstev, razpise evropskih projektov ter razpise iz drugih virov financiranja.

I. Celostno načrtovanje prometa

št.	Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost in viri financiranja	Opomba
I.1	Spremljanje kazalnikov OCPS ter druge meritve	2000 €	2000 €	2000 €	2000 €	2000 €	2000 €	2000 €	2000 €	Občina Podlehnik	
I.2	Uravnoteženo načrtovanje z vidika vseh uporabnikov javnih prometnih površin	brez stroška	brez stroška	brez stroška	brez stroška	brez stroška	brez stroška	brez stroška	brez stroška	Občina Podlehnik	
I.3	Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja	brez stroška	5000 €	5000 €	brez stroška	brez stroška	brez stroška	brez stroška	brez stroška	Občina Podlehnik	sofinancerski delež Občine pri pripravi RCPS
I.4	Sistemska ureditev izobraževanja za zaposlene	1000 €	1000 €	1000 €	1000 €	1000 €	1000 €	1000 €	1000 €	Občina Podlehnik	
I.5	Prenova OCPS								20000 €	Občina Podlehnik	
I.6	Celovit ukrep: Izdelava zasnove pešpoti in kolesarskega omrežja	brez stroška	20000 €							Občina Podlehnik	prvo leto javno naročilo
I.7	Celovit ukrep: Preureditev okolice osnovne šole		50000 €	100000 €	50000 €					Občina Podlehnik	tudi v sklopu aktivnosti II.3
I.8	Delo z javnostmi – za vse vsebine in tematske stebre	brez stroška	brez stroška	brez stroška	brez stroška	brez stroška	brez stroška	brez stroška	brez stroška	Občina Podlehnik	
I.9	Sodelovanje v kampanji evropski teden mobilosti	8000 €	10000 €	10000 €	10000 €	12000 €	12000 €	12000 €	12000 €	Občina Podlehnik, ministrstvo	
I.10	Promocija dosežkov OCPS	brez stroška	brez stroška	2000 €	2000 €	2000 €	2000 €	2000 €	2000 €	Občina Podlehnik	kasneje stroški za zunanjo promocijo pri promociji
I.11	Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah	op.	op.	op.	op.	op.	op.	op.	op.	Občina Podlehnik	sofinancerski delež občine odvisen od vrednosti projektov

II. Spodbujanje hoje

št.	Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost in viri financiranja	Opomba
II.1	Nadgradnja varnih šolskih poti		5000 €		20000 €		20000 €			Občina Podlehnik	tudi v sklopu II.2
II.2	Urejanje peš povezav	10000 €	20000 €	50000 €	80000 €	250000 €	250000 €	250000 €	300000 €	DRSI, Občina Podlehnik	ocena stroškov
II.3	Urejanje javnih površin		110000 €	228000 €		50000 €	50000 €	80000 €	100000 €	Občina Podlehnik	
II.4	Opremljanje in ozelenitev peš površin	30000 €	5000 €	5000 €	5000 €	5000 €	5000 €	5000 €	5000 €	Občina Podlehnik	tudi v sklopu II.2 in II.3
II.5	Odpravljanje ovir za funkcionalno ovirane osebe	5000 €	5000 €	5000 €	5000 €	5000 €	5000 €	5000 €	5000 €	Občina Podlehnik	

III. Podpora kolesarjenju

št.	Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost in viri financiranja	Opomba
III.1	Urejanje kolesarskih povezav		50000 €	50000 €	100000 €	100000 €	100000 €	500000 €	500000 €	DRSI, Občina Podlehnik	
III.2	Urejanje parkirnih mest za kolesa		3000 €		3000 €		3000 €		3000 €	podjetja in ustanove	
III.3	Javni sistem izposoje koles			25000 €	2000 €	2000 €	10000 €	3000 €	10000 €	Občina Podlehnik	
III.4	Druge aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja		brez stroškov	brez stroškov	5000 €	5000 €	10000 €	5000 €	5000 €	Občina Podlehnik	

IV. Prilagodljiv javni prevoz

št.	Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost in viri financiranja	Opomba
IV.1	Avtobusna postajališča - opremljanje in urejanje dostopov		7000 €	7000 €	17000 €	7000 €	7000 €	7000 €	7000 €	DRSI, Občina Podlehnik	
IV.2	Pobude za izboljšanje javnega prevoza		brez stroška		brez stroška		brez stroška		brez stroška	Občina Podlehnik	
IV.3	Uvedba storitev „prevoz na poziv“		10000 €	op.	op.	op.	op.	op.	op.	Občina Podlehnik	strošek koncepta, stroški odvosni od koncepta (nakup avtomobila, sodelovanje s sosednjimi občinami ipd.)
IV.4	Racionalizacija šolskih prevozov	op.	op.	op.	op.	op.	op.	op.	op.	Občina Podlehnik	predvideno skupno znižanje stroškov

V. Upravljanje motornega prometa

št.	Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost in viri financiranja	Opomba
V.1	Redno vzdrževanje in obnova cestnega omrežja	550.000 €	800.000 €	900.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €	1.250.000 €	1.250.000 €	1.250.000 €	DRSI, Občina Podlehnik	
V.2	Umirjanje prometa	5000 €	10000 €	10000 €	10000 €	10000 €	10000 €	10000 €	10000 €	Občina Podlehnik	tudi v sklopu V.1
V.3	Zmanjšanje tranzitnega tovornega prometa, ki se izogiba avtocesti	brez stroška	brez stroška	brez stroška	brez stroška	brez stroška	brez stroška	brez stroška	brez stroška	DRSI, DARS, Občina Podlehnik in sosednje občine, Policija	strošek signalizacije v sklopu V.6
V.4	Ureditev vstopa turistične točke pri ribniku			60000 €				250.000 €	300.000 €	Občina Podlehnik	
V.5	Ureditev infrastrukture in opreme za zagotavljanje prometne varnosti	5000 €	25000 €	20000 €	20000 €	10000 €	10000 €	10000 €	10000 €	Občina Podlehnik	strošek tudi v sklopu drugih projektov (obnova cest)
V.6	Celovito upravljanje parkirnih površin	brez stroška	brez stroška	5000 €	brez stroška	50000 €	2000 €	2000 €	brez stroška	Občina Podlehnik	



VIRI

- Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije – Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, april 2023),
- Statistični urad RS, SI-STAT podatkovni portal, 2024, dostopen na <https://www.stat.si>
- Popis prebivalstva 1869-2002,
- Nacionalni inštitut za javno zdravje, <https://obcine.nijz.si/kazalniki/>,
- Spletne strani Javne agencije RS za varnost prometa – baza podatkov o prometnih nesrečah (<http://nesrece.avp-rs.si/>)
- Spletni portal iObčina, <https://www.iobcina.si/>,
- Direkcija RS za infrastrukturo, prometne obremenitve, <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>
- Spletna stran OŠ Podlehnik: <http://www.sola-podlehnik.si/>





CELOSTNA PROMETNA
STRATEGIJA OBČINE
PODLEHNIK 2025 – 2032