



O B Č I N A
SLOVENSKA BISTRICA
O b č i n s k i s v e t

17. redna seja občinskega sveta
dne 22. junija 2017

Gradivo za 10. točko dnevnega reda

ZADEVA: Celostna prometna strategija občine Slovenska Bistrica

Poročevalci: Milan OZIMIČ, Občina Slovenska Bistrica

Marko PUČNIK, Občina Slovenska Bistrica

Mag. Sebastian TOPLAK, Fakulteta za gradbeništvo, prometno
inženirstvo in arhitekturo

Dr. Marjan LEP, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in
arhitekturo



O B Č I N A
SLOVENSKA BISTRICA

O b č i n s k a u p r a v a
Oddelek za okolje in prostor

Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica

telefon: h.c. + 386 2 / 843 28 00, 843 28 30 fax: + 386 2 / 81 81 141 e-mail: obcina@slov-bistrica.si

uradna spletna stran <http://www.slovenska-bistrica.si>

Številka: 1034-1/2017

Datum: 30.05.2017

O B Č I N A
SLOVENSKA BISTRICA
O b č i n s k i s v e t

ZADEVA: Celostna prometna strategija občine Slovenska Bistrica

I. PREDLAGATELJ

Župan dr. Ivan ŽAGAR

II. DELOVNO TELO PRISTOJNO ZA OBRAVNAVO

Odbor za okolje in urejanja prostora

III. VRSTA POSTOPKA

Enofazni

IV. PRAVNE PODLAGE ZA SPREJEM:

- Zakon o lokalni samoupravi (Uradni list RS, št. 94/07 – uradno prečiščeno besedilo, 27/08 – odl. US, 76/08, 79/09, 51/10, 84/10 – odl. US, 40/12 – ZUJF, 14/15 – ZUUJFO in 76/16 – odl.US);
- Statut Občine Slovenska Bistrica (Uradni list RS, 55/10)

V. NAMEN, CILJI SPREJEMA

Celostna prometna strategija je dokument, s katerim občina načrtuje ukrepe, ki bodo prispevali k trajnostnemu razvoju in boljši kakovosti bivanja v Občini Slovenska Bistrica. S ciljem spremembe naših potovalnih navad v središče obravnave postavlja ljudi, ne več avtomobile.

Ukrepanja Celostne prometne strategije bodo usmerjena v:

- ustvarjanje pogojev za varno in aktivno mobilnost, predvsem hojo in kolesarjenje;
- oblikovanje za ljudi privlačnih javnih prostorov, trgov in ulic;
- vzpostavljanje trajnostnega prometnega sistema, ki bo prispeval k boljši kakovosti bivanja v občini.

Pomemben motiv za pripravo Celostne prometne strategije so tudi možnosti pridobitve evropskih sredstev in sodelovanje v projektih Evropske unije, kjer je eden od pogojev za pridobitev sredstev prav obstoj prometne strategije. Izvajanje številnih ukrepov bo tako v precejšnji meri odvisno od razpoložljivih razpisov na državni in evropski ravni.

VI. FINANČNE POSLEDICE

Sprejetje predlagane Celostne prometne strategije direktno nima vpliva na občinski proračun.

Vpliv na občinski proračun bo posreden, in bo skladen z izvedenimi aktivnostmi v tekočem letu.

VII. PREDLOG SKLEPA

Občinskemu svetu predlagamo, da obravnava predloženo gradivo, o njem razpravlja ter sprejme naslednji

S K L E P

Občinski svet Občine Slovenska Bistrica potrdi Celostno prometno strategijo občine Slovenska Bistrica.

S spoštovanjem,

Pripravil:
Marko Pučnik

Vodja oddelka za okolje in prostor:
Milan Ozimič

Priloga:

- Celostna prometna strategija občine Slovenska Bistrica



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE SLOVENSKA BISTRICA



OBČINA
Slovenska Bistrica

Slovenska Bistrica
STIČIŠČE ZELENE MOBILNOSTI

Junij
2017



Celostna prometna strategija

OBČINE SLOVENSKA BISTRICA



Kazalo

Vsebina dokumenta Celostna prometna strategija Občine Slovenska Bistrica

1	VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	7
2	PREDNOSTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA	11
3	MOBILNOSTNE ZNAČILNOSTI OBČINE SLOVENSKA BISTRICA	14
4	KLJUČNI STRATEŠKI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI	32
5	VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI	43
6	PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI	48
7	VIRI	76



Vloga celostne prometne strategije

1



Slovenska Bistrica, stičišče pomembnih poti

Promet omogoča mobilnost, ki je ključna za življenje in nadaljnji razvoj vsake skupnosti. Mobilnost je prepletena z domala vsemi aktivnostmi v prostoru in bistveno vpliva na kakovost bivanja in zadrževanja v občini. Slovenska Bistrica, takrat še Bistrica, je prav zaradi svoje ugodne prometne lege že zelo zgodaj v srednjem veku pridobila status mesta. Kasnejša izgradnja železniške proge Dunaj–Trst zunaj mestnega območja je razvoj nekoliko upočasnila. Danes je lega Slovenske Bistrice, neposredno ob osrednjem avtocestnem kraku med Mariborom, Celjem in Ljubljano ter stičišču poti proti Ptuju, Rogaški Slatini in Zrečam, izjemno ugodna in nudi velik potencial za razvoj gospodarstva, a hkrati predstavlja grožnjo, da postane prebivalcem neprijazno tranzitno območje. Občina se tega zaveda in želi s sprejetjem in izvajanjem Celostne prometne strategije Občine Slovenska Bistrica izkoristiti priložnosti in se izogniti pastem čezmerne motorizacije.



Slika 1: Zračni posnetek Slovenske Bistrice

Vir: KS Pohorski odred Slovenska Bistrica, december 2015 – AV Produkcija; www.youtube.com

Veliko evropskih občin se pri vzpostavljanju in implementaciji resnično trajnostnih ukrepov na področju prometa in mobilnosti sooča s številnimi izzivi. Celostna prometna strategija

lahko pri tem pomaga, saj njeni ukrepi prispevajo k doseganju ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo življenjskega okolja in uspešnostjo gospodarskega razvoja. Ambicija

Občine Slovenska Bistrica ni zgolj priprava in sprejetje Celostne prometne strategije Občine Slovenska Bistrica, temveč tudi nadaljevanje dolgoročnega procesa oblikovanja trajnostnega prometnega sistema, v katerem bodo tvorno sodelovali vsi ključni deležniki razvoja gospodarstva in prometa v občini.

Občina Slovenska Bistrica je tipična slovenska občina s solidno, a nedorečeno cestnoprometno infrastrukturo s kroničnim pomanjkanjem sredstev za njeno kakovostno vzdrževanje. Zaradi terenskih danosti (predvsem v severnem delu), razpršene poselitve in obstoječe ponudbe

javnih prevozov je odvisnost od osebnega avtomobila zelo velika.

Občina želi zato s celostnim prometnim načrtovanjem postopoma vzpostaviti trajnostni prometni sistem, ki bo prispeval k boljši kakovosti bivanja v občini ter bo prebivalcem in obiskovalcem občine zagotavljal dostopnost do delovnih mest in različnih storitev v prostoru. Hkrati bo odpravljala socialno izključenost ranljivih skupin prebivalcev, še posebej invalidov, starejših, otrok ter ekonomsko in socialno ogroženih.

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Občina Slovenska Bistrica je uspešno kandidirala na javnem razpisu Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020 s projektom »Celostna prometna strategija Občine Slovenska Bistrica«. Vrednost projekta znaša 59.000,00 EUR (brez DDV). Naložbo v višini 85 % sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

OZADJE IN MOTIV

Strategija je bila oblikovana tako, da ni le spisek vseh pričakovanj in pogosto neuresničljivih želja. Cilji so oblikovani tako, da so realno dosegljivi.

Za njeno uspešno izvedbo sta potrebna sodelovanje in prizadevanje vseh deležnikov, poleg lokalne skupnosti tudi javnih zavodov, podjetij s področja prometa in širšega gospodarstva ter podpornih institucij. Prav zato je bil v procesu priprave strategije velik poudarek posvečen njihovem vključevanju in informiranju. Ukrepi se bodo ob trdni odločnosti nosilcev tudi dejansko lahko izvajali.

S pripravo strategije se Občina Slovenska Bistrica navezuje na aktivnosti Ministrstva za infrastrukturo in Evropske komisije na področju trajnostne mobilnosti.

Pomemben motiv za pripravo Celostne prometne strategije Občine Slovenska Bistrica so evropska sredstva in sodelovanje v projektih Evropske unije, kjer je kot pogoj za pridobitev sredstev naveden prav obstoj prometne strategije. Pri čemer pa je treba poudariti, da je dostop do evropskih sredstev, sploh za ne mestne občine, precej omejen.

ČASOVNI HORIZONT

Dokument obravnava več časovnih horizontov razvoja prometa. V izhodiščih zastavlja dolgoročno, dvajsetletno vizijo razvoja prometa do leta 2037. Cilji in ciljne vrednosti strategije so

opredeljeni srednjeročno, večinoma do leta 2022, saj je dolgoročni horizont težko napovedljiv s številčno opredeljenimi cilji. Podrobnejši akcijski načrt ima petletni domet in

tako vključuje obdobje do leta 2022. Po dveh letih je predvidena revizija in po petih prenova strategije. Aktivnost spremljanja in vrednotenja

kazalcev mobilnosti, ki je del rednih poročil napredka, se bo izvajala pogosteje.

OBMOČJE OBRAVNAVE

Dokument se osredotoča na prostor in prometni sistem celotne občine Slovenska Bistrica. Daljinskih in regionalnih prometnih tokov strategija ne more spregledati, saj ti bistveno vplivajo na kakovost življenja v občini, a vseeno v

osrednje postavlja občane, dnevne migrante, obiskovalce in turiste ter se osredotoča na njihove mobilnostne potrebe. Osredotoča se na ukrepe znotraj občinskih meja.



Prednosti celostnega prometnega načrtovanja

2

Zakaj promet načrtovati celostno?

Izkušnje mest in držav, v katerih so se uspešno spopadli s problematiko prometa, nakazujejo prednosti celostnega prometnega načrtovanja. Opazne spremembe dosegajo le lokalne skupnosti, ki so si upale zastaviti konkretne in ambiciozne, vendar uresničljive cilje. V ospredje obravnave so postavile ljudi in kakovost bivanja, promet in mobilnost pa so obravnavale kot orodje za doseganje teh ciljev.

S celostnim prometnim načrtovanjem želimo v Slovenski Bistrici tudi v prihodnje prispevati k:

A
Boljši kakovosti bivanja

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile. To se izraža v boljši kakovosti javnih prostorov ter v zmanjšanju hrupa in emisij v občini.

B
Spodbujanju gospodarstva

Urejene prometne površine in varno odvijanje prometa spodbujajo turizem in gospodarstvo ter krepijo konkurenčnost.

C
Pozitivnim učinkom na okolje in zdravje

Izboljšanje kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti prispevajo k pozitivnim učinkom za ljudi in okolje. Predvsem pešačenje in kolesarjenje se izražata v boljšem zdravju ljudi ter prispevata k prihrankom za mobilnost.

D
Izboljšani mobilnosti in dostopnosti

Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.

E
Transparentnemu odločanju

Kompleksna razvojna vprašanja občina na dolgi rok uspešneje rešuje z vključevanjem ključnih deležnikov in širše javnosti.

F
Učinkovitejšemu dostopu do sredstev

Celostno prometno načrtovanje olajša pridobivanje evropskih sredstev.

Občina Slovenska Bistrica se je z urejanjem prometa že do sedaj trudila ustvariti čim bolj zanimivo, varno in trajnostno skupnost. S celostnim prometnim načrtovanjem želi to pot nadaljevati in se kar najboljše pripraviti na izzive prihodnosti.



ŽELIMO CELOVITO UKREPATI

Želimo upoštevati in izkoristiti prispevke različnih strok, praks in strategij, različnih vrst prevoznih sredstev, odločevalskih sektorjev, javnih ustanov in podjetij ter ravni oblasti.



ŽELIMO SI TRAJNOSTNEGA RAZVOJA

S celostnim načrtovanjem prometa se želimo približati doseganju ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo okolja in gospodarskim razvojem.



ŽELIMO DELOVATI TRANSPARENTNO IN VKLUČITI PREBIVALCE

Kompleksna razvojna vprašanja želimo rešiti z vključevanjem javnosti v celoten potek odločanja, izvajanja in ocenjevanja.



Mobilnostne značilnosti občine Slovenska Bistrica

3

Trenutno stanje v občini

Celostne prometne strategije, ki temeljijo na načelih trajnostnega razvoja, izhajajo iz človeka ter njegovih tegob in pričakovanj. Te tegobe in pričakovanja se od posameznika do posameznika razlikujejo, pa vendar je v občini Slovenska Bistrica nekaj izstopajočih: slabi pogoji za kolesarjenje, prilagojenost površin za invalide, nedorečena cestna mreža itd. Ni presenečenje, da občani na prvo mesto postavljajo varnost otrok, pešcev in invalidov ter se strinjajo, da je treba načrtovanje prometa prilagoditi predvsem njim. Uresničevanje teh prioritiet pa v veliki meri ogroža motorni promet. Kako vseeno – ob zavedanju, da je gospodarska aktivnost danes nerazdružljivo povezana s cestnim prometom – dvigniti kakovost bivanja v občinskem središču in vsakem kotičku razgibane občine, je pravi izziv tega dokumenta.



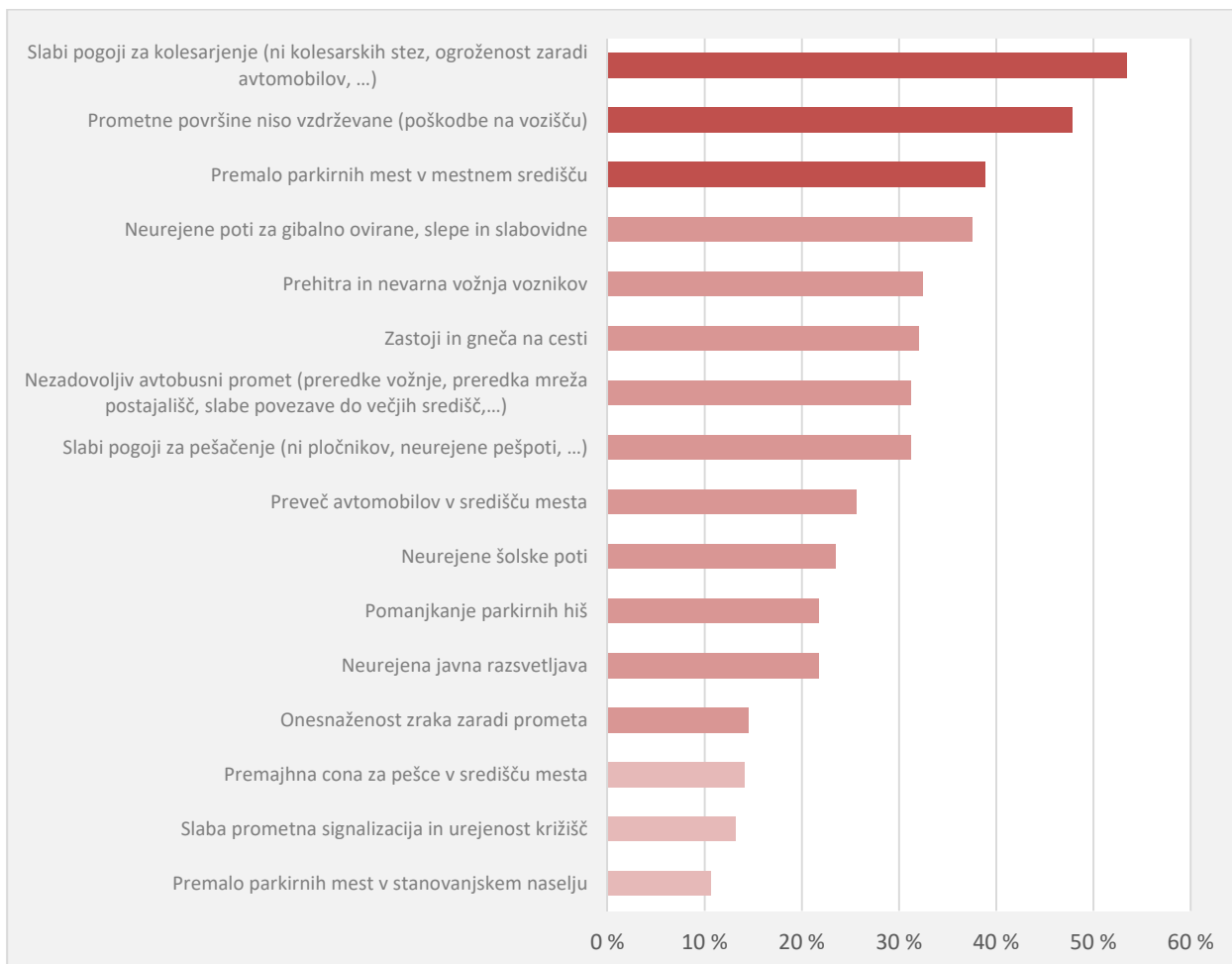
Slika 2: Partizanska ulica

Vir: UM FGPA

KAKO OBČANI OCENJUJEJO STANJE NA PODROČJU PROMETA IN MOBILNOSTI?

Občani, ki so sodelovali v anketi (teh je bilo 224), so odgovarjali na niz vprašanj o svojem pogledu na stanje na področju mobilnosti v občini. Med ponujenimi motečimi pojavi so anketiranci na prva mesta postavili slabe pogoje za

kolesarjenje, slabo stanje prometnih površin in neurejene poti za invalide. Zelo malo jih je izpostavilo pomanjkanje parkirnih mest v stanovanjskih naseljih, slabo prometno signalizacijo in vpliv prometa na kakovost zraka.



Graf 1: Kaj občane, udeležence ankete, najbolj moti

Občani so ocenjevali tudi svoje zadovoljstvo s prometnimi ureditvami oziroma dejstvi in najvišjo oceno podelili hitrostnim omejitvam, časovno omejenemu parkiranju (modra cona)

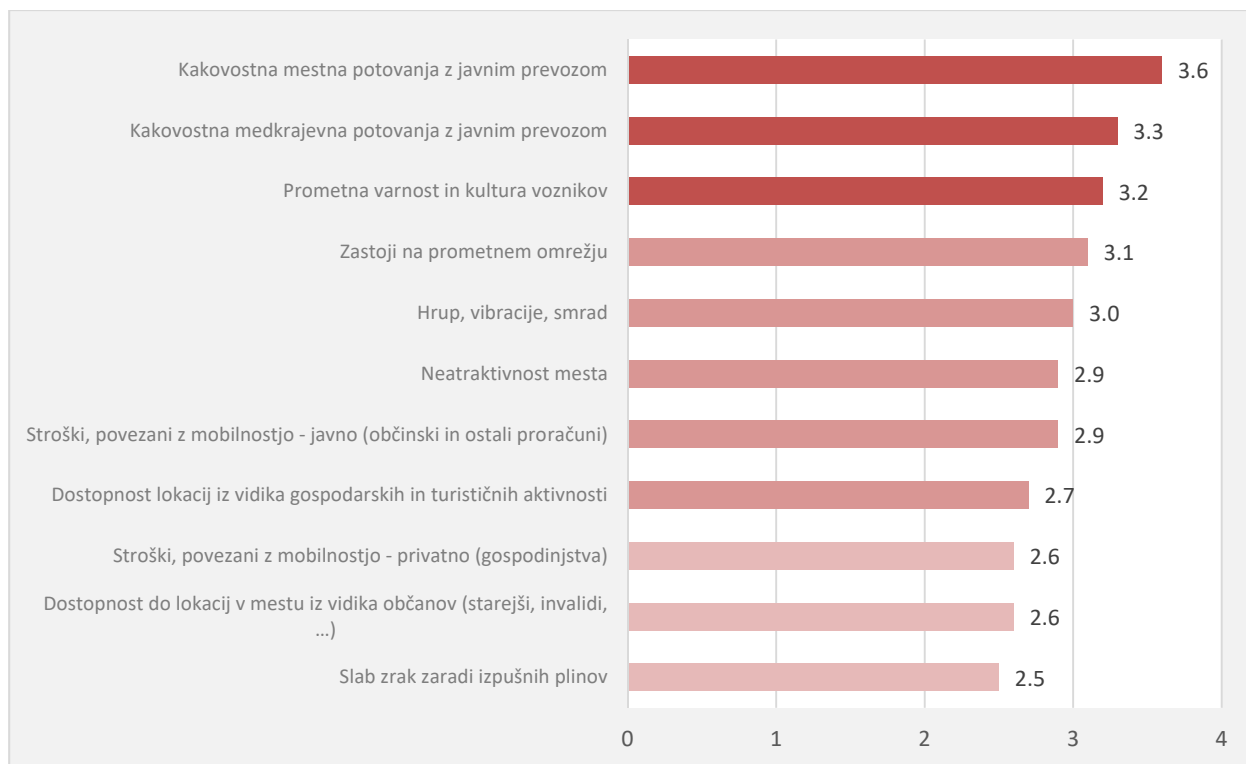
ter urejenosti parkirišč in površin za pešce. Najbolj nezadovoljni so z obsegom in številom kolesarskih površin ter urejenostjo kolesarnic in stojal za parkiranje koles.

Tabela 1: Ocena anketirancev trenutnega stanja na področju mobilnosti v občini Slovenska Bistrica

Stanje	Povprečna ocena	Zelo slabo	Zelo dobro	Opomba
Hitrostne omejitve	3,4	7	21	povprečno/dobro
Časovno omejeno parkiranje – modra cona	3,3	14	26	povprečno/dobro
Urejenost parkirišč	3,2	7	18	povprečno/dobro
Urejenost površin za pešce	3,1	10	10	povprečno/dobro
Varnost površin za pešce	3,1	10	10	povprečno/dobro
Število parkirišč v stanovanjskih naseljih	3,1	4	9	povprečno/dobro
Oddaljenost avtobusnega postajališča od vašega doma	3,1	25	29	povprečno/dobro
Urejenost šolskih poti	3	11	10	povprečno/dobro
Tekoče odvijanje prometa	3	11	11	povprečno/dobro
Cena avtobusne vozovnice	2,9	15	17	povprečno
Urejenost avtobusnih postajališč	2,8	36	10	povprečno
Število parkirišč v starem mestnem jedru	2,7	23	10	povprečno
Vzdrževanje in urejenost cest ter križišč	2,7	30	7	povprečno
Urejenost železniškega postajališča	2,6	43	15	povprečno
Prilagojenost prometnih površin za invalide	2,5	35	6	povprečno
Označenost kolesarskih stez	2,4	60	3	slabo
Prilagojenost prometnih površin za starejše	2,4	33	4	slabo
Oddaljenost železniškega postajališča od vašega doma	2,4	69	17	slabo
Varnost kolesarjev	2,3	56	2	slabo
Obseg/število kolesarskih površin	2,1	69	2	slabo
Urejenost kolesarnic in stojal za parkiranje koles	2,1	67	3	slabo

Petnajst anketiranih deležnikov – predvsem predstavnikov ključnih dejavnosti in institucij v občini – vidi pomanjkljivosti nekoliko drugače. Zelo veliko težavo vidijo v dostopnosti s sredstvi javnega prevoza ter prometni varnosti in kulturi.

Manjšo pa v vplivih prometa na kakovost zraka in v stroških, ki jih imajo gospodinjstva zaradi prevladujočega načina mobilnosti (kar je paradoks, saj so se celostne prometne strategije začele izvajati prav zaradi teh dveh motivov!).



Graf 2: Kaj najbolj »moti« anketirane deležnike

Na javnih razpravah, delavnicah in ogledih so udeleženci izpostavili še nekatere tegobe, ki niso bile neposredno nagovorjene v anketnih vprašalnikih, kot na primer:

- veliko manjkajočih – nezarisanih prehodov za pešce na obmestnih avtobusnih postajališčih (Cigonca, Videž),
- premalo investicij v obnovo cest in ulic v mestu Slovenska Bistrica, slabe ceste, do

sedaj ni bilo strategije za prometno infrastrukturo,

- ozko prometno grlo skozi center mesta
- z izgradnjo zahodne obvoznice ne bo odpravljena težava oziroma se bo celo povečala zastojev na Ljubljanski cesti do avtocestnega priključka Slovenska Bistrica–jug,
- neuskkljenost med načrtovalci, deležniki oziroma uporabniki prometne strategije ter neizvajanje strategije oziroma načrtovanih in sprejetih načrtov.



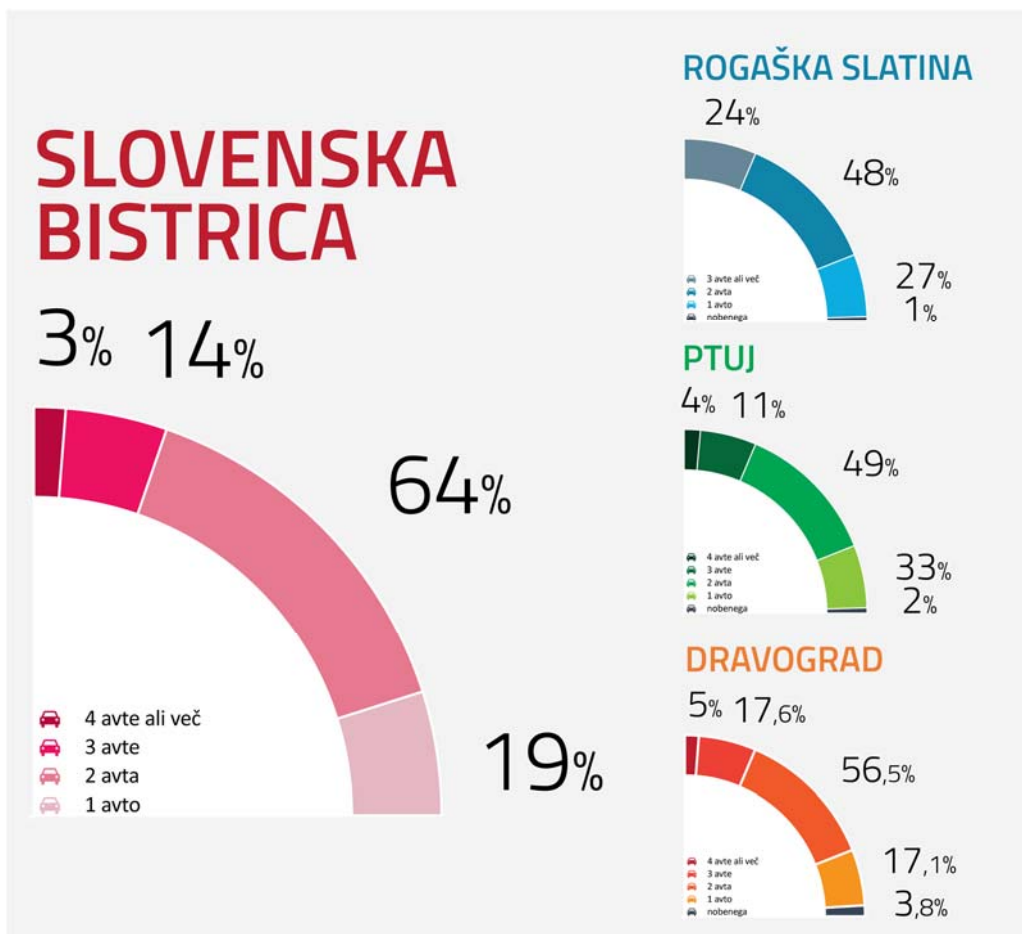
Slika 3: Javna razprava z vključevanjem javnosti v občini Slovenska Bistrica

Vir: UM FGPA

POTOVALNE NAVADE – MOTORIZACIJA

Med splošnimi značilnostmi so ankete potrdile (pre)visoko odvisnost od avtomobila. Takšna mobilnost odžira gospodinjstvom (pre)velik delež njihovega proračuna. Pri obdelavi anket

smo ugotovili, da največ anketirancev živi v gospodinjstvih z dvema avtomobiloma (64 %), kar 17 % je takšnih, ki imajo v svojem gospodinjstvu na voljo tri ali več avtomobilov.



Slika 4: Število avtomobilov v gospodinjstvih anketirancev iz občine Slovenska Bistrica in primerjava s primerljivimi občinami
Vir: Anketa za splošno javnost 2017 (N = 224), UM FGPA

Stopnja motorizacije – število osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev – je v Slovenski Bistrici visoka in je 31. 12. 2015 znašala

541 avtomobilov. To je nad slovenskim povprečjem, ki je leta 2015 znašalo 523 avtomobilov na 1.000 prebivalcev.

Tabela 2: Stopnja motorizacije v občini Slovenska Bistrica (vir: SURS)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Število osebnih vozil	14.445	14.117	13.790	13.523	13.352	13.382	13.424	13.490	13.748
Število prebivalcev	24.453	24.453	24.731	24.919	25.189	25.191	25.176	25.373	25.413
Stopnja motorizacije	591	577	558	543	530	531	533	532	541

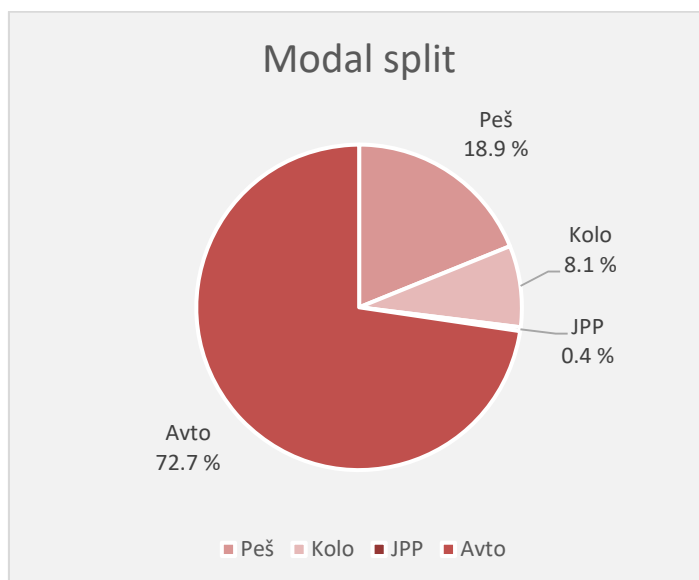
POTOVALNE NAVADE – IZBOR SREDSTVA

Tabela 3: Izbor sredstva – primerjava z drugimi mesti (vir: SURS)

Mesto	Leto	Št. prebivalcev	Avto (%)	JPP (%)	Peš (%)	Kolo (%)
Ptuj	2002	23.153	72	6	18	4
Maribor	2002	110.668	71	13	11	5
Velenje	2012	32.912	71	10	14	5
Nova Gorica	2005	12.997	69	8	20	3
Ljubljana	2003	265.881	58	13	19	10
Kranj	2010	37.151	54	22	16	8
Koper	2008	24.568	51	34	9	6
Murska Sobota	2002	11.427	46	17	32	5
Ljutomer	2008	11.663	35	29	27	9
Slovenska Bistrica	2017	35.800	73	9	15	3

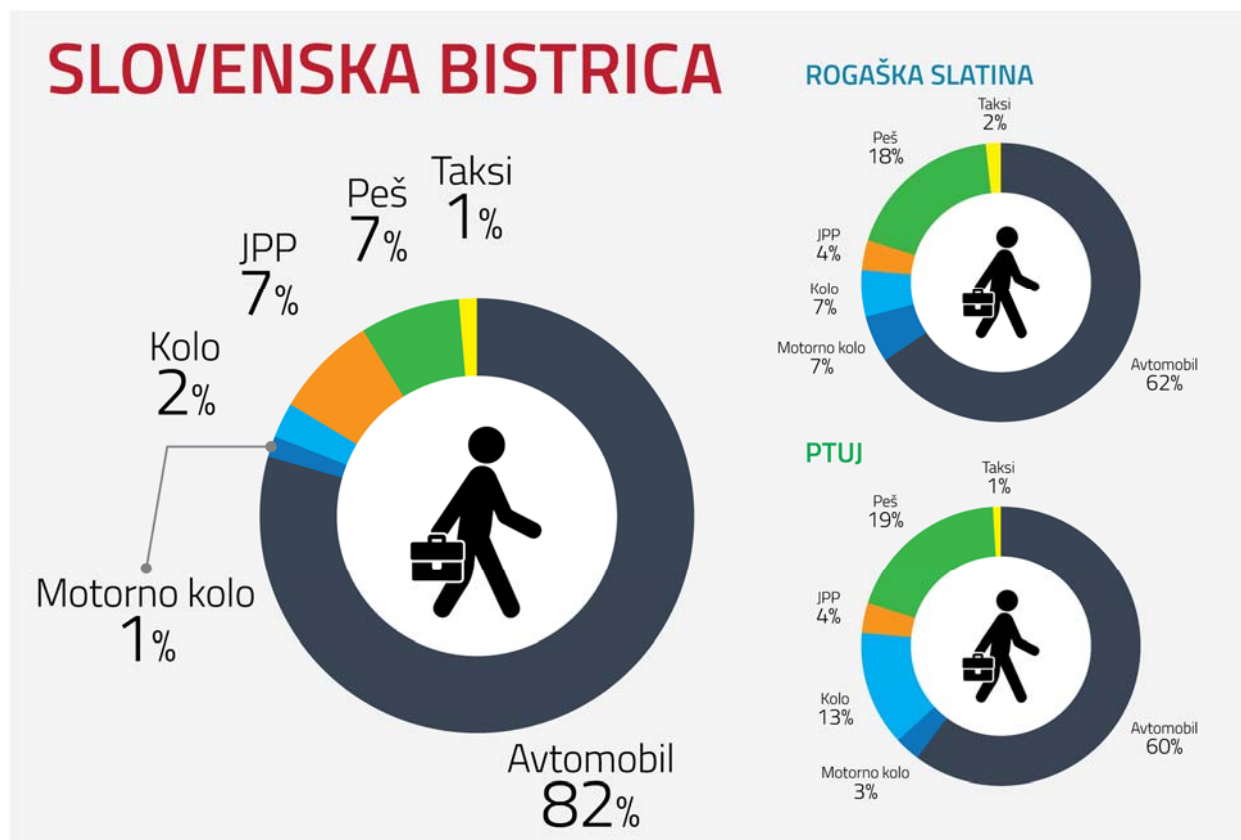
Ankete po gospodinjstvih, izvedene v aprilu in maju 2016 (vir: Ankete po gospodinjstvih v Mariboru in okolici, UM FGPA, 2016), so med občani Slovenske Bistrice izmerile nekoliko drugačno izbiro sredstva potovanja. Ti izsledki potrjujejo dejstvo, da je (v Sloveniji) izbor sredstva zelo odvisen od vremena in letnega časa

ter od metodologije, pa vendar daje osnovno informacijo, ne glede na metodo in čas anketiranja, da se 73 % vseh poti opravi z osebnim avtomobilom in da se skupni delež uporabe okolju prijaznejših oblik mobilnosti (hoja, kolo, javni potniški promet) ohranja pri 27 %.



Graf 3: Načini potovanj v občini Slovenska Bistrica
Vir: Ankete po gospodinjstvih, 2016 (N = 120), UM FGPA

Nekoliko visok, višji kot v primerljivih občinah, je delež uporabe osebnega vozila kot voznik pri potovanjih na delo.



Slika 5: Načini potovanja na delo v občini Slovenska Bistrica in primerjava s primerljivimi občinami
Vir: Anкета za splošno javnost 2017, UM FGPA

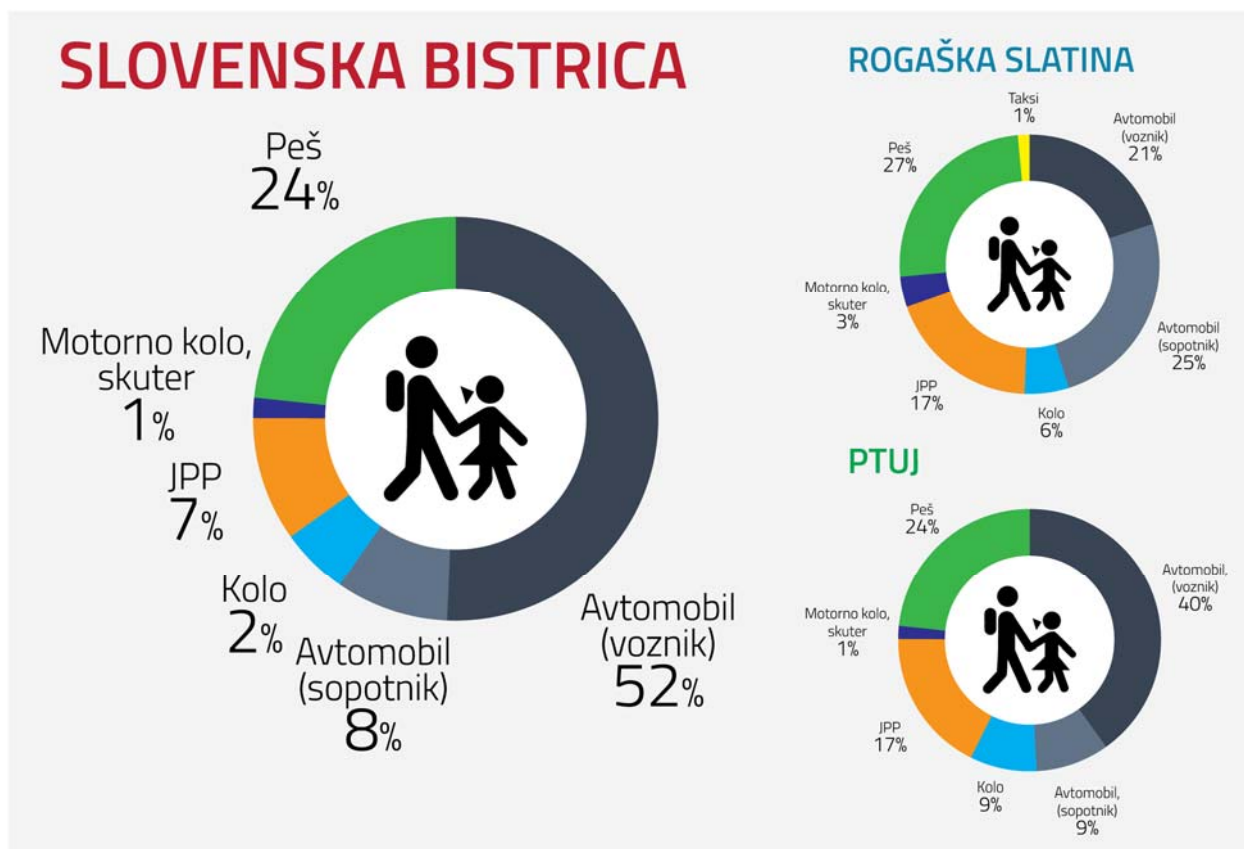
Osebni avtomobil se uporablja tudi v primerih, ko so poti kratke in bi jih bilo mogoče enostavneje opraviti peš ali s kolesom. To je še posebej izrazito pri potovanjih na delo in po nakupih.

Deleži vseh poti, opravljenih z avtomobili, glede na dolžino:

- do 500 m: 2,0 %,
- do 1.000 m: 7,3 %,
- do 3.000 m: 72,7 %.

Po anketah, opravljenih po gospodinjstvih, 7,3 % občanov ne zapusti doma, kar je manj kot je bilo izmerjeno v drugih mestih v Sloveniji. To nakazuje, da pojav socialne izključenosti zaradi nezmožnosti opraviti pot v Slovenski Bistrici ni prisoten v skrb vzbujajočem obsegu.

Bolj skrb vzbujajoči so trendi med mladimi, ki vse bolj trpijo zaradi premajhne telesne aktivnosti, prekomerne telesne teže in izrazite nesamostojnosti v prometu.



Slika 6: Načini potovanja v šolo v občini Slovenska Bistrica in primerjava s primerljivimi občinami
Vir: Anketa za splošno javnost 2017, UM FGPA

DOSTOPNOST SLOVENSKE BISTRICE

Občina Slovenska Bistrica ima izjemno lokacijo. Občinsko središče leži ob osrednji slovenski avtocesti, ki povezuje ne samo Maribor in Ljubljano, temveč tudi sever in jug Evrope, s prometnimi vozlišči v bližini pa tudi njen vzhod in zahod. Kljub nekoliko nerodnim priključkom nanjo ta lega omogoča ohranjanje in razvoj gospodarske aktivnosti. Druga posledica dobre dostopnosti do večjih zaposlovalnih središč

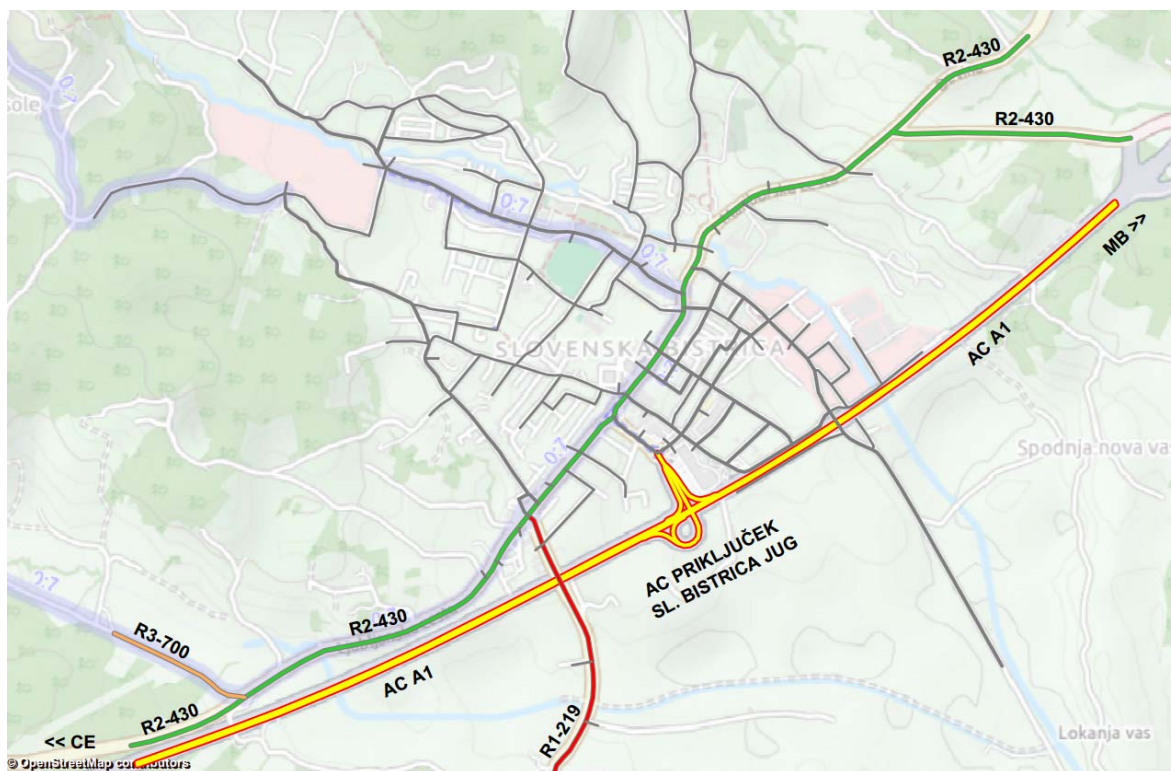
(Maribor, Ljubljana) je privlačnost za naselitev (doselitev). Ob relativno nizkih cenah bivališč in odlični dostopnosti se posledično ustvarjajo obsežni dnevni migracijski tokovi.

V Slovenji je veliko občin, ki so zelo dobro navezane na avtocestni sistem, le malo pa je takšnih, kjer bi bilo locirano tudi pomembno železniško vozlišče (Pragersko).

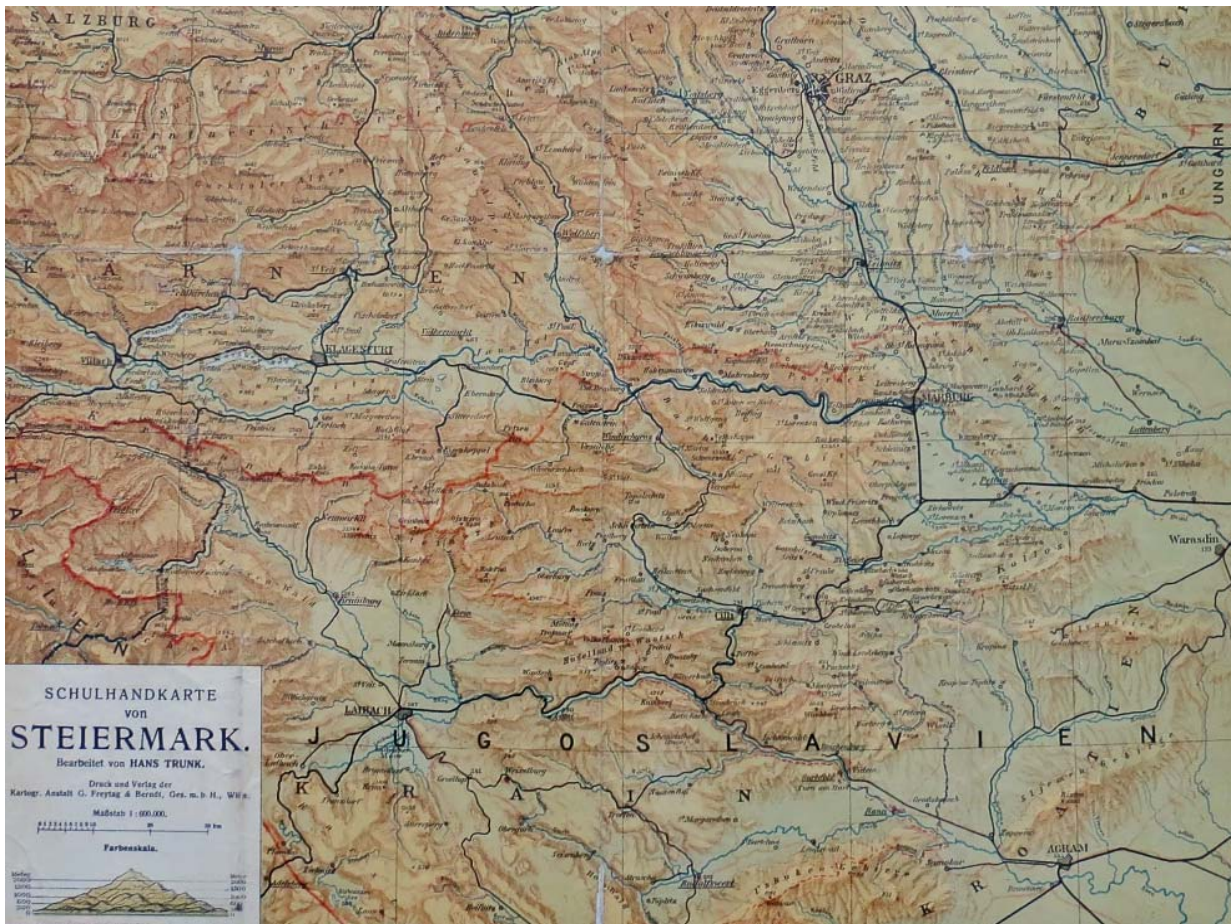
Tabela 4: Izbor sredstva pri potovanjih na delo v Maribor, kjer ima ponudba javnega potniškega prometa tradicijo in je kakovostna ter jo občani uporabljajo (vir: Hmelak S, 2012)

Cilj: MARIBOR	Migranti delo	Izbor sredstva			Delež	
		avto	avtobus	vlak	p, OA	p, JPP
Selnica ob Dravi	205	174	31	0	84,9 %	15,1 %
Ruše	578	490	81	7	84,8 %	15,2 %
Rače	427	351	11	65	82,2 %	17,8 %
Poljčane	88	47	3	38	53,4 %	46,6 %
Pragersko	175	97	0	78	55,4 %	44,6 %
Slovenska Bistrica	391	349	39	3	89,3 %	10,7 %
Starše	138	84	54	0	60,9 %	39,1 %
Zgornje Hoče	145	110	35	0	75,9 %	24,1 %

Cilj: MARIBOR							
Naselje	Migranti delo	Izbor sredstva			Delež		
		avto	avtobus	vlak	p, OA	p, JPP	
Spodnje Hoče	407	324	75	8	79,6 %	20,4 %	
Hotinja vas	293	233	28	32	79,5 %	20,5 %	
Radizel	340	296	41	3	87,1 %	12,9 %	



Slika 7: Izvrstna prometna navezanost mesta Slovenska Bistrica in gordijski vozal priključkov
 Vir: Zahodna obvoznica Slovenska Bistrica – Prometna študija in prometno ekonomsko vrednotenje, APPIA 2017



Slika 8: Pragersko, pomembno železniško vozlišče
Vir: Šolski zemljevid iz leta 1920; UM FGPA

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Po veljavnem voznem redu (delovni dan v času šolskega pouka) je Slovenska Bistrica povezana z Mariborom med 4.50 in 21.00 sedemintridesetkrat. Ob sobotah, nedeljah in praznikih ter v času šolskih počitnic je teh povezav manj. Zasedenost avtobusov je za slovenske razmere dobra. Potovalni časi so dokaj konkurenčni (osemindvajset minut za direktne vožnje, približno petinštirideset minut za tiste »po stari cesti«). Iz Slovenske Bistrice se da brez presedanja z avtobusi priti do Celja, Slovenskih Konjic, Zreč in Ljubljane, ne pa na Ptuj. Za slovenske razmere so na Slovensko Bistrico solidno navezana tudi oddaljenejša naselja (na

primer Kebelj, Tinje) v občini in sosednje občine (na primer Oplotnica). Medkrajevni prevoz izvaja več koncesionarjev (prevladuje Arriva). Državne aktivnosti v smeri popolne integrirane vozovnice **za vse kategorije prebivalstva** bi bistveno izboljšale uporabnost ponudbe.

Na avtobusni postaji Slovenska Bistrica je na delovni dan v času šolskega pouka več kot sto postajnih dogodkov (prihodov/odhodov) avtobusov. Klavrn izgled avtobusne postaja in njena **izrazito necentralna lokacija sta resna problema.**



Slika 9: Avtobusna postaja Slovenska Bistrica

Vir: UM FGPA

Železniška postaja Slovenska Bistrica je od centra občinskega središča oddaljena dobre štiri kilometre. Z železniške postaje je možno na delovni dan v petindvajsetih minutah več kot dvaindvajsetkrat neposredno odpotovati v Maribor, povezava z Ljubljano je manj ugodna, saj traja dobri dve uri, praviloma s prestopanjem v Zidanem Mostu. »Večna tema« v Slovenski Bistrici je, »kako navezati železniško postajo« z neko obliko kolektivnega prevoza.

Ponudba javnega avtobusnega in železniškega potniškega prevoza je odvisna od izvajalcev – koncesionarjev: Arrive, d. d., Izletnika Celje,

d. o. o., SŽ – potniški promet, d. o. o. S strani državnega financerja koncesionarjev javnega potniškega prometa je bila že večkrat izražena »grožnja«, da se »razmišlja o ukinitvi financiranja vzporedne ponudbe avtobusnega prometa na relacijah, kjer obstaja železniška povezava«. Problemov majhnega povpraševanja po storitvah javnega prevoza potnikov, značilnega za nekatera druga območja v Sloveniji, v Slovenski Bistrici ni zaznati. Izvajanje javnega potniškega prevoza je pomembno odvisno od stanja zakonodaje na omenjenem področju na državni ravni.

OBREMNITVE CEST

Prometne obremenitve državnih cest v okolici Slovenske Bistrice v glavnem niso dosegle leta 2008 napovedovanih stopenj rasti. Skupni cestni prometni tokovi so se nekoliko prerazporedili in so v vsoti na nivoju leta 2008. Promet s težkimi

tovornimi vozili je v enakem obdobju na avtocesti in njenih priključkih naraščal, medtem ko je na državnih cestah – v nasprotju s splošnim prepričanjem – nekoliko upadel.

Tabela 4a: Prometne obremenitve glavnih državnih cest v enoti PLDP (vir: DRSI, 2016)

Oznaka ceste (odsek)	Št. mesto	Števec	2008	2015	2015/2008
AC – A1 Sl. Bistrica SEVER–JUG	2006	Sl. Bistrica AC	35.846	38.690	+7,9
AC – A1 Priključek Sl. Bistrica jug–Maribor	856	Priključek jug – Maribor	10.058	9.086	-9,7
AC – A1 Priključek Sl. Bistrica jug– Celje	857	Priključek jug – Celje	3.014	4.116	+36,6
G1 – 2 Sl. Bistrica–Pragersko	196	Devina	10.774	8.496	-21,1
R1 – 219 Sl. Bistrica–Poljčane	125	Zg. Brežnica	5.634	5.200	-7,7
R2 – 430 Sl. Bistrica–Ložnica*	569	Sl. Bistrica	6.500	7.725	+18,8
R2 – 430 Fram–Sl. Bistrica	38	Bukovec	6.210	6.356	+2,4
R3 – 700 Oplotnica–Ložnica	331	Ložnica	3.868	4.033	+4,3
R2 – 430 Ložnica–Tepanje	608	Vrhole	2.500	2.939	+17,6

*Obremenitve v letih 2010 in 2015

Tabela 4b: Prometne obremenitve glavnih državnih cest s težkimi tovornimi vozili (nad 7,5 t), vlačilci in tovornjaki s prikolicami v enoti PLDP (vir: DRSI, 2016)

Oznaka ceste (odsek)	Št. mesto	Števec	2008	2015	2015/2008
AC – A1 Sl. Bistrica SEVER–JUG	2006	Sl. Bistrica AC	5.357	5.581	+4,2
AC – A1 Priključek Sl. Bistrica jug–Maribor	856	Priključek jug – Maribor	470	724	+54,0
AC – A1 Priključek Sl. Bistrica jug–Celje	857	Priključek jug – Celje	140	256	+82,9
G1 – 2 Sl. Bistrica–Pragersko	196	Devina	1.060	654	-38,3
R1 – 219 Sl. Bistrica–Poljčane	125	Zg. Brežnica	324	273	-15,7
R2 – 430 Sl. Bistrica–Ložnica*	569	Sl. Bistrica	135	141	+4,4
R2 – 430 Fram–Sl. Bistrica	38	Bukovec	90	79	-12,2
R3 – 700 Oplotnica–Ložnica	331	Ložnica	86	76	-11,6
R2 – 430 Ložnica–Tepanje	608	Vrhole	130	128	-1,5

*Obremenitve v letih 2010 in 2015



Slika 10: Prometne obremenitve cestnega omrežja mesta Slovenska Bistrica v enoti PLDP leta 2015
 Vir: Zahodna obvoznica Slovenska Bistrica – Prometna študija in prometno ekonomsko vrednotenje, APPIA 2017

MIRUJOČI PROMET

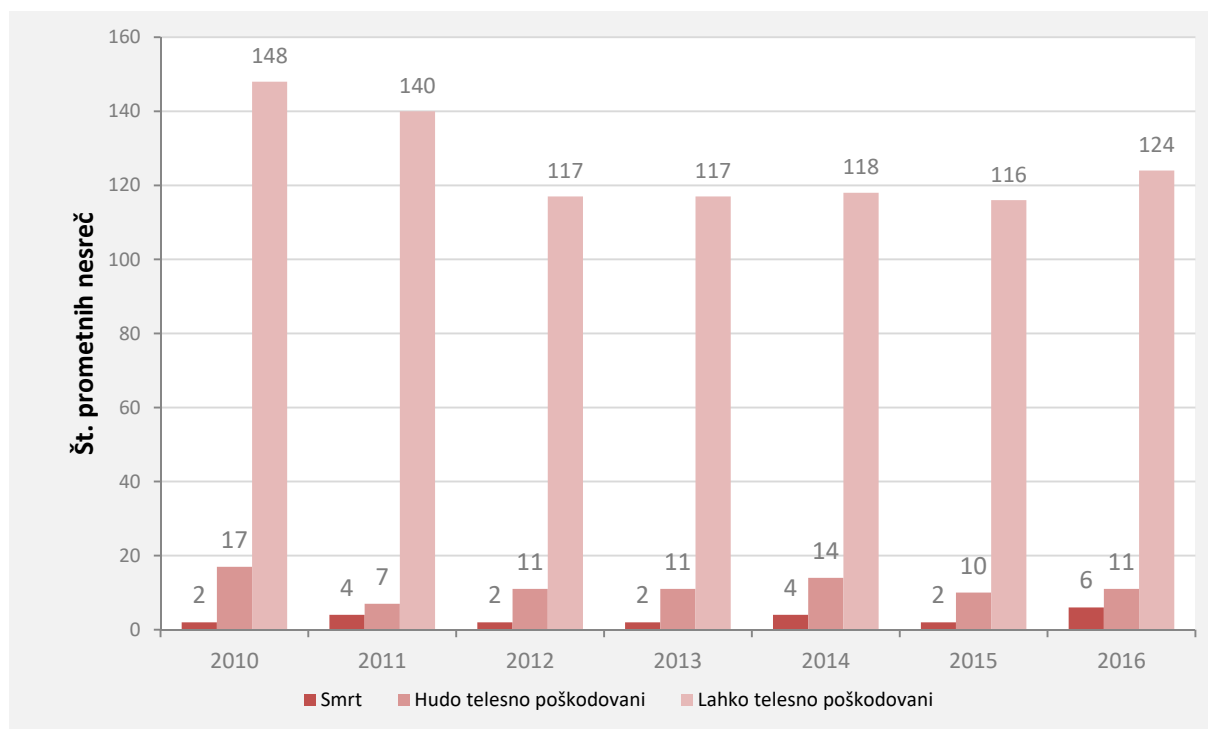
Mirujoči promet – oziroma parkiranje pred vrati izvorov in ciljev potovanj – je v mestih praviloma najpogosteje izražen problem. Parkirnih mest je za voznike premalo, stanovalce, pešce in kolesarje pa moti pločevina. Tega v Slovenski Bistrici občani na javnih predstavitvah niso posebej izpostavljali. So pa pogosto izpostavili

težavo pomanjkanja zadostnega števila parkirnih mest v blokovskih naseljih in ob določenih urah, praviloma v večernem času pred večstanovanjskimi objekti v bližini mestnega središča.



Slika 11: Trg svobode v Slovenski Bistrici
Vir: UM FGPA

PROMETNA VARNOST

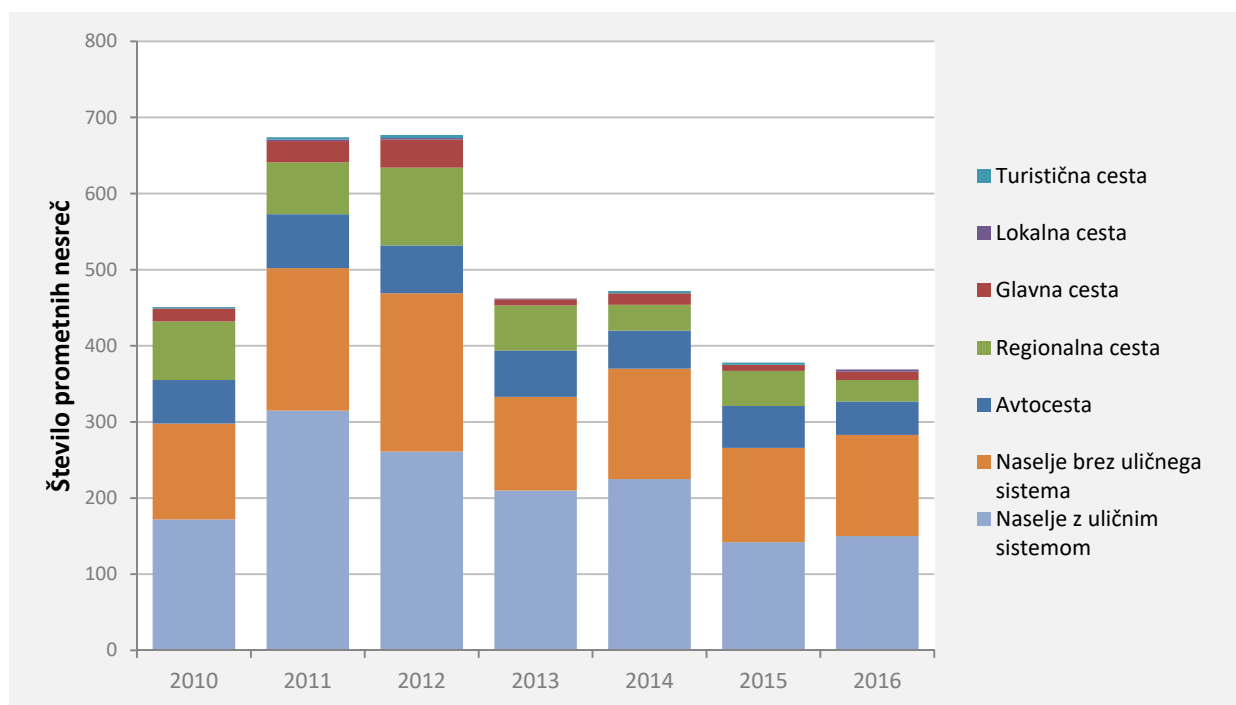


Graf 4: Število in posledice prometnih nesreč v obdobju 2010–2016

Iz grafa 4 so razvidni podatki o številu prometnih nesreč glede na posledice v posameznem analiziranem letu. Število prometnih nesreč s smrtno poškodovanimi je v analiziranih letih nihalo med 2 in 4, ampak je v letu 2016 narastlo na 6. Število prometnih nesreč s huje telesno

poškodovanimi je bilo najvišje v letu 2010 in se je nato znižalo v letu 2011. Od leta 2011 do leta 2016 je ostalo v povprečju enako. Število prometnih nesreč z lažje telesno poškodovanimi je med letoma 2010 in 2015 upadalo in nato v letu 2016 narastlo.

Ker ima občina za različne kategorije cest različne pristojnosti, navajamo še delitev nesreč po tipih cest.



Graf 4: Število prometnih nesreč glede na kategorijo ceste v občini Slovenska Bistrica

V vseh analiziranih letih se opazi, da je število prometnih nesreč v občini Slovenska Bistrica, višje na občinskih cestah v primerjavi z državnimi cestami. Največ prometnih nesreč na državnih cestah se je zgodilo v letu 2012, nato pa v povprečju (do leta 2016) upadalo. V primeru občinskih cest pa se je največ prometnih nesreč zgodilo v letu 2011, nato pa je nihalo in od med leti 2015 in 2016 ponovno narastlo.

KOLESARSKA INFRASTRUKTURA

Čeprav je Občini Slovenska Bistrica uspelo z nekaterimi izvedenimi infrastrukturnimi projekti izboljšati pogoje kolesarjenja, občane najbolj

motita neustrezna kakovost površin, namenjenih kolesarjenju, in oprema.



Slika 13: Prečkanje ceste na Trgu svobode
Vir: UM FGPA, 2017

Tudi na javnih dogodkih so bile v ospredju tegobe kolesarjev.

HOJA

Deležniki v splošnem pogojev za pešačenje niso izpostavili kot izrazito problematičnih. Bolj so

potrebne prilagoditve za invalide, predvsem gibalno in senzorno ovirane, ter starejše občane.



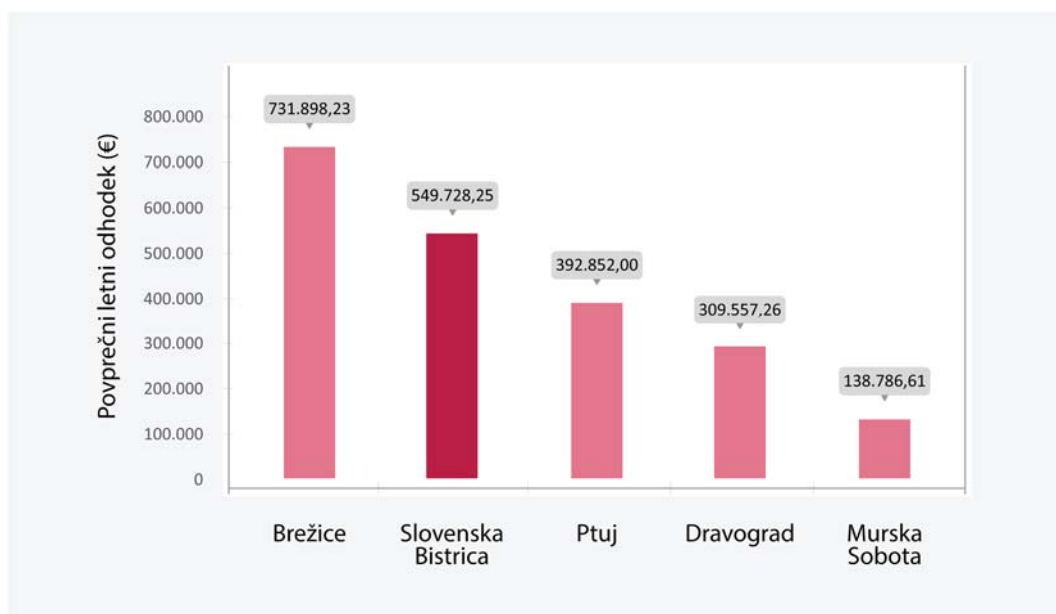
Slika 14: Križišče Partizanske ulice in Ljubljanske ceste
Vir: UM FGPA, 2017

ŠOLSKI PREVOZI

V skladu z Zakonom o osnovni šoli (Ur. l. RS, št. 23/2005) so na območju občine Slovenska Bistrica organizirani tudi šolski prevozi, za katere

je občina v obdobju 2013–2016 na letni ravni v povprečju porabila 549.728 EUR. Graf 5 prikazuje primerjavo porabljenih sredstev za šolske

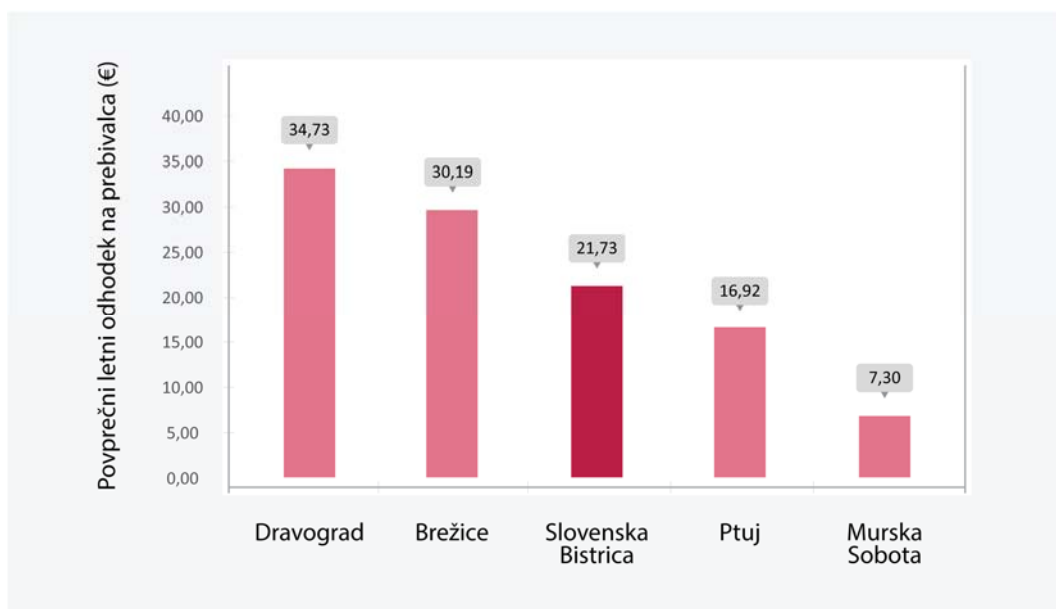
prevoze med občinami Ptuj, Murska Sobota, Dravograd, Slovenska Bistrica in Brežice.



Graf 5: Povprečni letni odhodek za regresiranje šolskih prevozov v obdobju 2013–2016

Graf 6 prikazuje primerjavo porabljenih sredstev za šolske prevoze na prebivalca. Ta je predvsem odraz razpršene poselitve, razgibanega terena in

poteka višje kategorizirane državne cestne mreže, brez možnih alternativ, skozi središča naselij in neposredno mimo osnovnih šol.



Graf 6: Povprečni letni odhodek na prebivalca za regresiranje šolskih prevozov v obdobju 2013–2016



Ključni strateški izzivi in
priložnosti

4

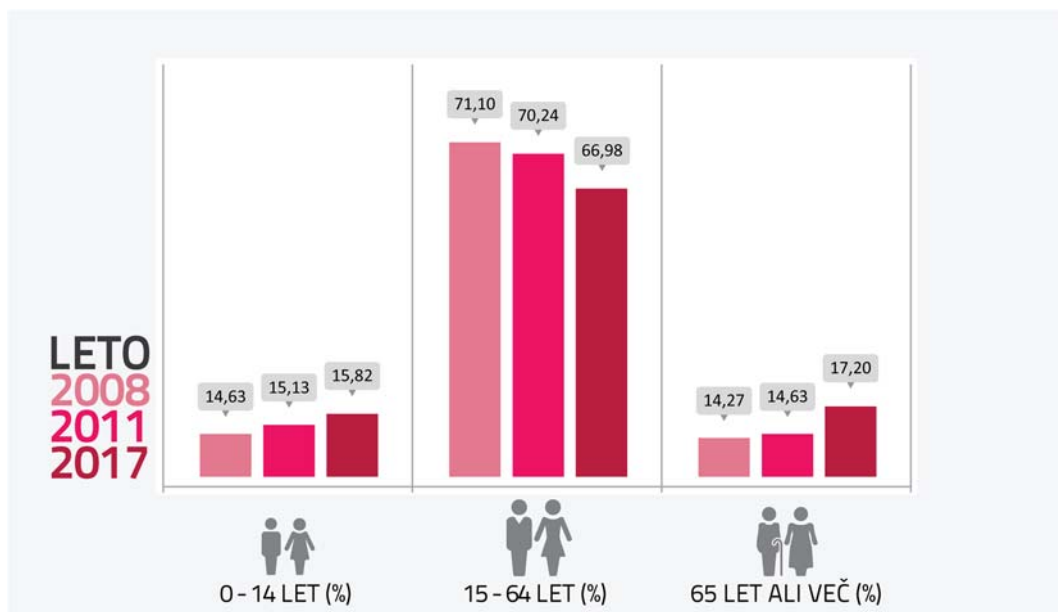
Občina Slovenska Bistrica ima svoj osrednji razvojni dokument: »Dolgoročni razvojni načrt Občine Slovenska Bistrica« (RIC, december 2013). **Pravi izziv** sodobnega načrtovanja prometa in mobilnosti v neki občini je, kako z ukrepi podpirati splošne razvojne prioritete, kako prepoznati mobilnostne zagate, preden te postanejo vidne, in jasno pokazati, kateri (sicer privlačni) ukrepi se medsebojno izključujejo. Občina Slovenska Bistrica se spopada z nekaterimi ekonomskimi, okoljskimi in socialnimi izzivi, kjer lahko promet in mobilnost odločilno prispevata k rešitvam.

Za večino slovenskih občin velja trditev, da za uresničitev vseh pričakovanj in želja ni dovolj prostora, saj so stisnjene v dolinah, med varovana in pozidana območja, med reke itd. **Prava priložnost** občine Slovenska Bistrica na področju prometa in mobilnosti tiči v dejstvu, da se za razliko od večine ostalih slovenskih občin ponuja kar veliko prostorskih možnosti, tako za razvoj (nujne) prometne infrastrukture kot za »rast navznoter« (krajšanje poti).

DEMOGRAFSKI TRENDI

Starostna sestava občine od leta 2008 nakazuje splošno razširjen trend staranja prebivalstva. V obravnavanem obdobju se je delež starejših povečal. Povečanje deleža starejših v občini

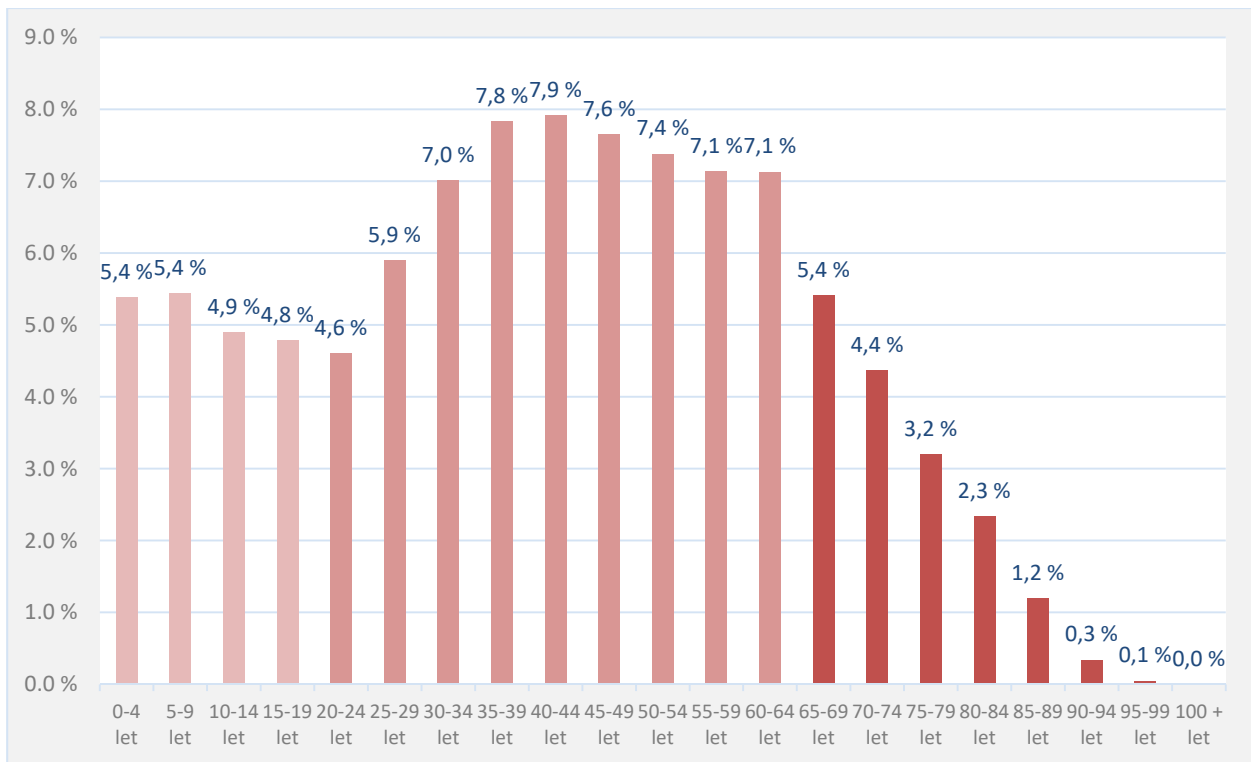
Slovenska Bistrica pa ni šlo na račun otrok in mladostnikov, saj se je tudi delež teh povečal in danes znaša 15,82 %.



Slika 15: Delež prebivalcev glede na starost v občini Slovenska Bistrica v letih 2008, 2011 in 2017
Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2017

Posledice spremembe starostne sestave se bodo začele kazati v spremenjenih mobilnostnih navadah prebivalcev. Pojavile se bodo tudi večje

potrebe po prilagoditvi infrastrukture in ustrezni prometni ponudbi za ostarelo prebivalstvo.



Graf 7: Delež prebivalcev v starostnih razredih za Slovensko Bistrico

Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2017

USMERITVE V PRIHODNJE



S kombinacijo ukrepov vzpostavljanja dodatne prevozne ponudbe (na primer cenovno ugoden javni avtobusni prevoz ali prevoz na klic), zagotavljanjem kratkih in direktnih poti v mestu, nadaljnjim prilagajanjem infrastrukture ter ustrežnejšo razmestitvijo pomembnih funkcij v prostoru je možno izzive starajočega se prebivalstva na področju prometa in mobilnosti ublažiti.

IZZIVI MOTORIZIRANEGA PROMETA

V občini Slovenska Bistrica je osebni avtomobil osnovno prevozno sredstvo, ki občanom omogoča ustrezno mobilnost. Na podeželju bo osebni avtomobil tudi v prihodnje glavno prevozno sredstvo, predvsem zaradi razpršene poselitve in izjemno razgibanega terena. Občina bo zato tudi v prihodnje veliko naporov vlagala v vzdrževanje razvejanega lokalnega cestnega omrežja.

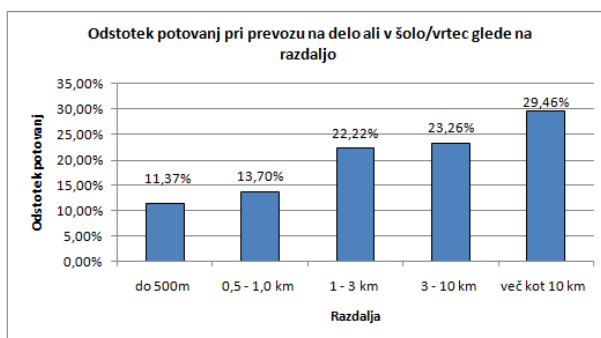
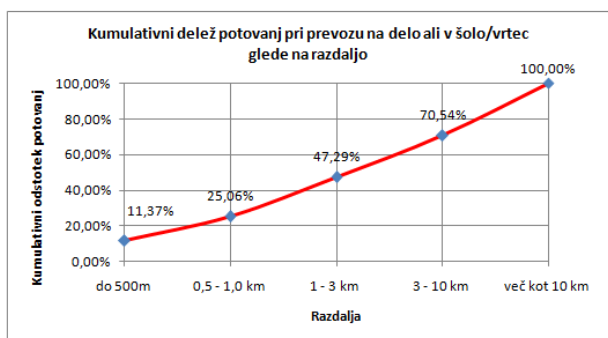
Strašljive so napovedi prometnega modela, ki ob predpostavkah uspešne gospodarske in doseljevalne politike ter vsesplošne rasti individualnega motoriziranega prometa za obdobje 2030–2040 napoveduje neobvladljive količine prometa v mestu. Kot klasičen odgovor na te izzive ponuja predvsem poskus z večanjem in širjenjem kapacitet cestnoprometne infrastrukture v obliki obvoznic, novih »cestnih« prebojev in priključkov

»Ta« celostna prometna strategija, čeprav izhaja iz načel trajnostnega razvoja, temu ne nasprotuje, če/saj bi obvozne ceste bistveno razbremenile mestno središče in bivalna območja, predvsem zahodna obvoznica. »Zahteva« pa preveritev kapacitet novih načrtovanih cest, priključkov, kri(o)žišč, saj dimenzioniranje temelji na visokih stopnjah rasti cestnega prometa. Predlaga se, da se v občinskem prostorskem načrtu rezervira prostor, a se sama izvedba (kapacitet) striktno preverja po načelih trajnostnega načrtovanja prometa.

Po drugi strani pa je dejstvo, da je v Slovenski Bistrici izjemno veliko kratkih poti, ki jih občani opravijo z avtomobili.



S kombinacijo umerjene izgradnje obvoznih cest, učinkovitejših priključevanj ter z odpravljanjem fizičnih in mentalnih ovir, da bi občani kratke poti opravljali peš, s kolesi, avtobusi ali ponudbo kolektivnega prevoza, bomo ukrotili posledice zelene gospodarske rasti in posledice neizbežnega staranja prebivalstva.



Graf 8: Delež potovanj glede na namen in dolžino potovanj

Vir: UM FGPA, 2017

Občina bo po drugi strani spremljala razvoj na področju okolju prijaznih pogonov in po svojih močeh spodbujala njihovo uporabo ter s tem

skušala zmanjšati negativne učinke osebnega avtomobilskega prometa na okolje.

DELOVNE MIGRACIJE

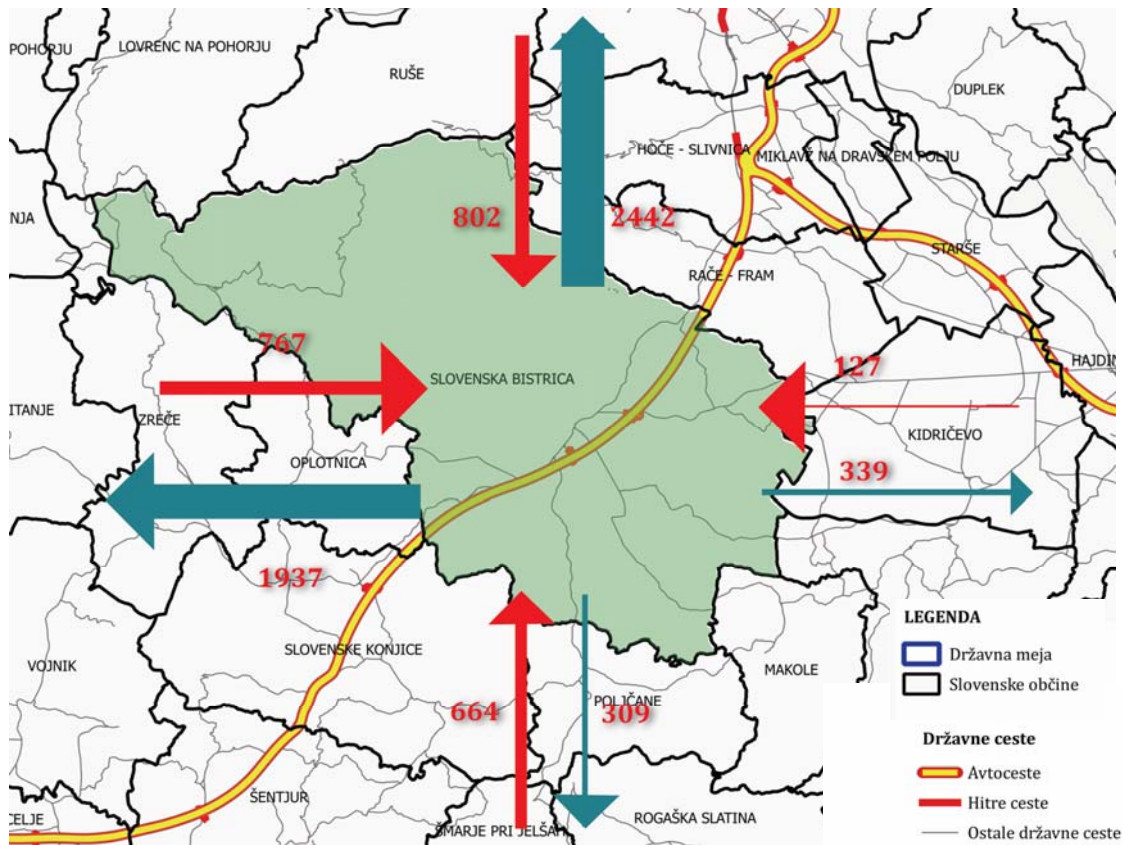
Na delo v druge slovenske občine dnevno odhaja **5.162 občanov**, na delovna mesta v občini Slovenska Bistrica pa z drugih območij Slovenije prihaja **2.795 posameznikov**. Pri tem niso upoštevani tisti, ki odhajajo na delo v sosednjo Avstrijo – teh ni malo, a točnih podatkov ni.

V strateškem interesu Občine Slovenska Bistrica je, da ustvari razmere za povečanje lokalnega zaposlovanja, zato načrtuje vzpostavitev novih poslovno-proizvodnih con ter potrebnih navezovalnih cest. Občina bo za vzpostavitev

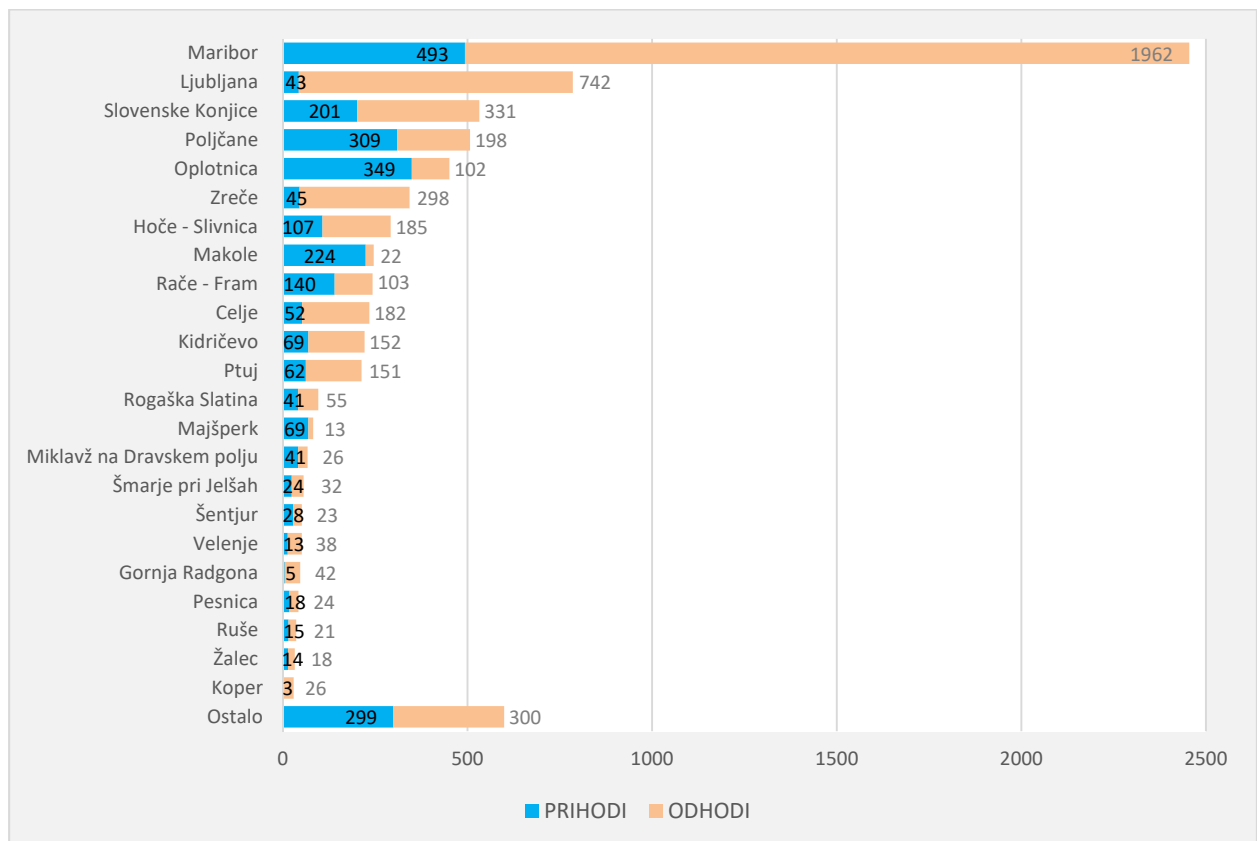
zavestno žrtvovala tudi zelene površine in kmetijska zemljišča.

Izletniški turizem – predvsem na Pohorju, ob tematskih in kolesarskih poteh – je lepa priložnost za nekaj novih in kakovostnih delovnih mest.

Večina delovnih migracij iz občine gre v smeri Maribora, kar ponuja potenciale za povečanje deleža poti na delo z avtobusi.



Slika 16: Število migrantov na delo v/iz občine Slovenska Bistrica iz/v druge občine v Sloveniji v letu 2015 – združeno po smereh
Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2017

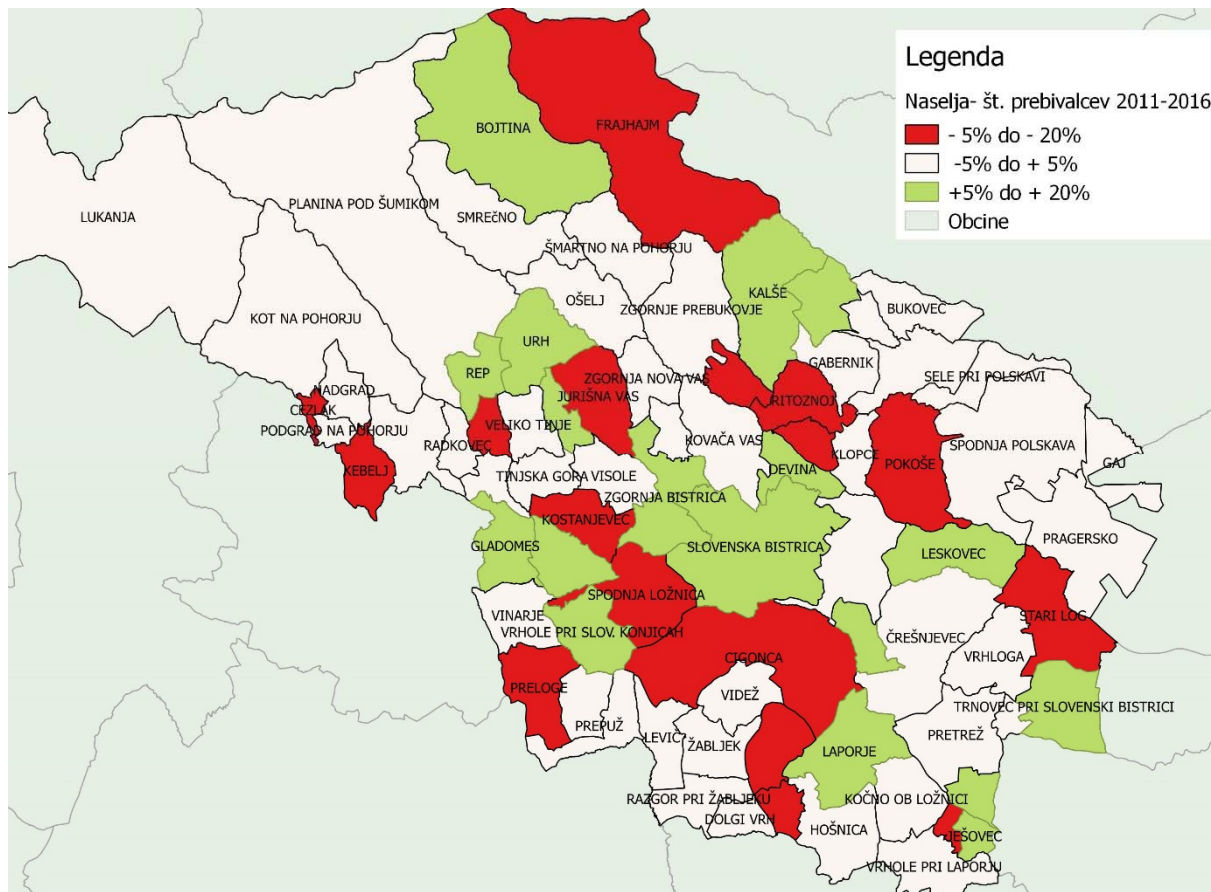


Graf 8: Število dnevnik migrantov glede na druge občine v letu 2016
Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2017

RAZSELJEVANJE PREBIVALCEV

O klasični suburbanizaciji, kjer bi se občani odseljevali izključno iz osrednjega mestnega predela občine v zaledje, ni mogoče govoriti.

Prav tako ni mogoče govoriti o odmiranju odmaknjenih naselij in zaselkov.



Slika 17: Spremembe števila prebivalcev po naseljih med letoma 2011 in 2016
vir: SURS, 2017

ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTI BIVALNEGA OKOLJA

Prebivalci so izpostavljeni hrupu, tresenju tal in stavb ter prašnim delcem in emisijam (na domovanih in delovnih mestih, tudi v vrtcih in šolah) vzdolž glavnih cest. Težko je pričakovati, da bi lahko glavne ceste Slovensko Bistrico v kratkem obšle po novih zahodni in severni obvoznici (kaj šele pod zemljo v kakšnem predoru), pa tudi po dokončanju prvih odsekov teh dveh prometnic bo izpostavljenost občanov visoka. Zato je te negativne okoljske vplive kratkoročno in srednjeročno možno lajšati le z

ustreznimi ukrepi umirjanja prometa. Glede na obseg prometa in povprečne vozne hitrosti bi največje prihranke pri izpustih prispevala omejitev hitrosti na avtocesti. Ta ukrep bi lahko bil začasne narave, predvsem v zimskem času – ko se pojavljajo največje obremenitve, bi lahko po vzoru, na primer sosednje Avstrije, začeli z začasnimi hitrostnimi omejitvami na avtocestah, in sicer iz dovoljenih 130 km/h na 100 ali 80 km/h. Emisije dušikovih oksidov se v teh primerih zmanjšajo za –25 %, ogljikov dioksid za –16 % in

prašni delci PM10 za –20 %. V tem primeru se zmanjšajo tudi hrup in vibracije.

Žal občina skorajda nima vpliva na omejevanje hitrosti na avtocestah, pri čemer pa tudi na nižje kategoriziranem državnem in občinskem cestnem omrežju stanje ni povsem preprosto. Zmanjševanje vozni hitrosti pod določeno mejo, ki je običajno pri 40 km/h, se na področju emisij dušikovih oksidov in ogljikovega dioksida odraža negativno oziroma se omenjene emisije povečajo. Vsekakor pa se nižje vozne hitrosti izražajo v manjšem hrupu in vibracijah.

Občini bi zato vsekakor predlagali, da na odsekih, kjer ceste potekajo skozi naselja, in v mestnem središču uveljavlja območja omejene hitrosti, torej »cono 30 km/h«, saj so dejansko dosežene vozne hitrosti nato nekoliko višje. Takšne omejitve so še posebej priporočljive v primerih, ko kakovost vozišča ni ustrezna oziroma je slednje dotrajano in so na vozišču poškodbe (udarne jame, razpoke, grbine itd.). V takšnih primerih nižje vozne hitrosti namreč znatno pripomorejo k nižjim vibracijam in hrupu, ki je lahko zelo moteč in občutno zmanjšuje kakovost bivanja.



Slika 18: Površine, namenjene obvoznicam – v oči bode načrtovana pozidava zelenega obroča!
Vir: Novelacija prometne študije širšega območja mesta Slovenske Bistrice, TRASA, d. o. o., 2016

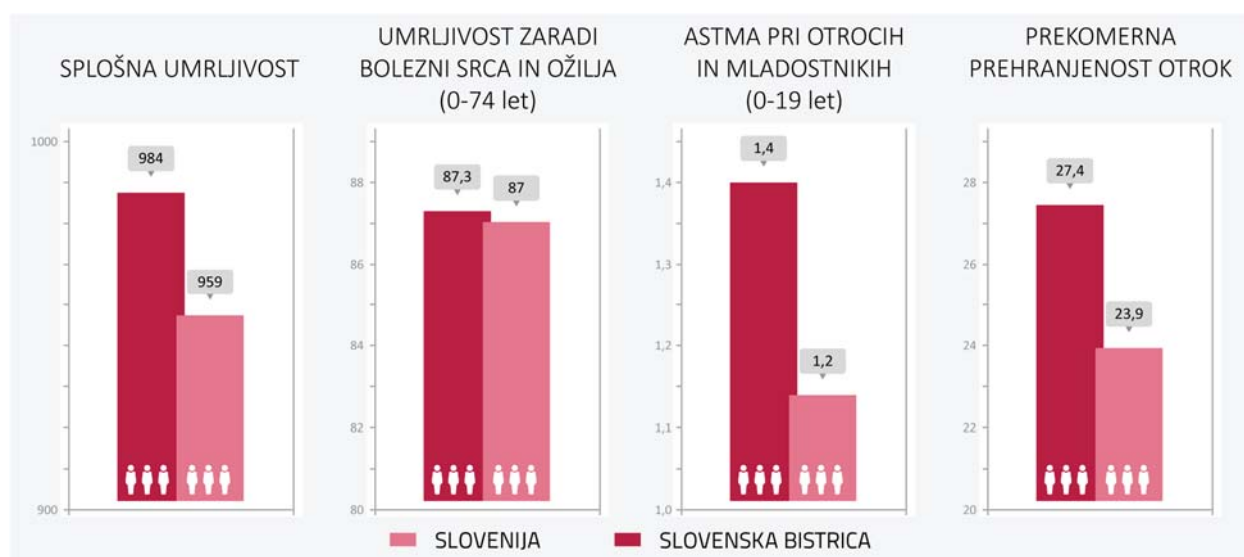
KAZALNIKI ZDRAVJA

Neaktiven življenjski slog prispeva k slabšemu zdravju občanov. V občini Slovenska Bistrica izstopajo predvsem štirje kazalniki, ki so nad slovenskim povprečjem (splošna umrljivost in umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja ter astmatska obolenja in prekomerna telesna teža pri otrocih in mladostnikih). Te želimo izboljšati tudi s pomočjo večjega deleža aktivne mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje, ter z zmanjšanjem izpostavljenosti občanov onesnaževalom, hrupu in tresljajem zaradi cestnega prometa.

Splošna umrljivost je v letih od 2011 do 2013 znašala 984 umrlih na 100.000 prebivalcev, kar je nad slovenskim povprečjem, ki znaša 959 umrlih.

Umrlijivost zaradi bolezni srca in ožilja je v tem obdobju znašala 87,3 umrlega na 100.000 prebivalcev, kar je podobno slovenskemu povprečju s 87 umrlimi.

Visokega deleža astmatskih obolenj pri mladostnikih ne gre v celoti pripisati antropogenim dejavnikom, pa vendar je nujno višati kakovost zraka tudi z zmanjševanjem onesnaževanja cestnega motornega prometa. Nižje hitrosti bistveno zmanjšujejo dvigovanje prašnih delcev. Prekomerna prehranjenost mladostnikov (debelost) pa je v veliki meri neposredna posledica mobilnostnih navad oziroma razvad.



Slika 20: Kazalniki zdravja za občino Slovenska Bistrica
Vir: NIJZ, Zdravje občin 2016

Občina bo s proučitvijo možnosti vzpostavitve območij umirjenega prometa in novih pešpovezav ter z izboljšano kolesarsko

infrastrukturo tudi v prihodnje izboljševala pogoje za dvig deleža aktivne mobilnosti občanov.

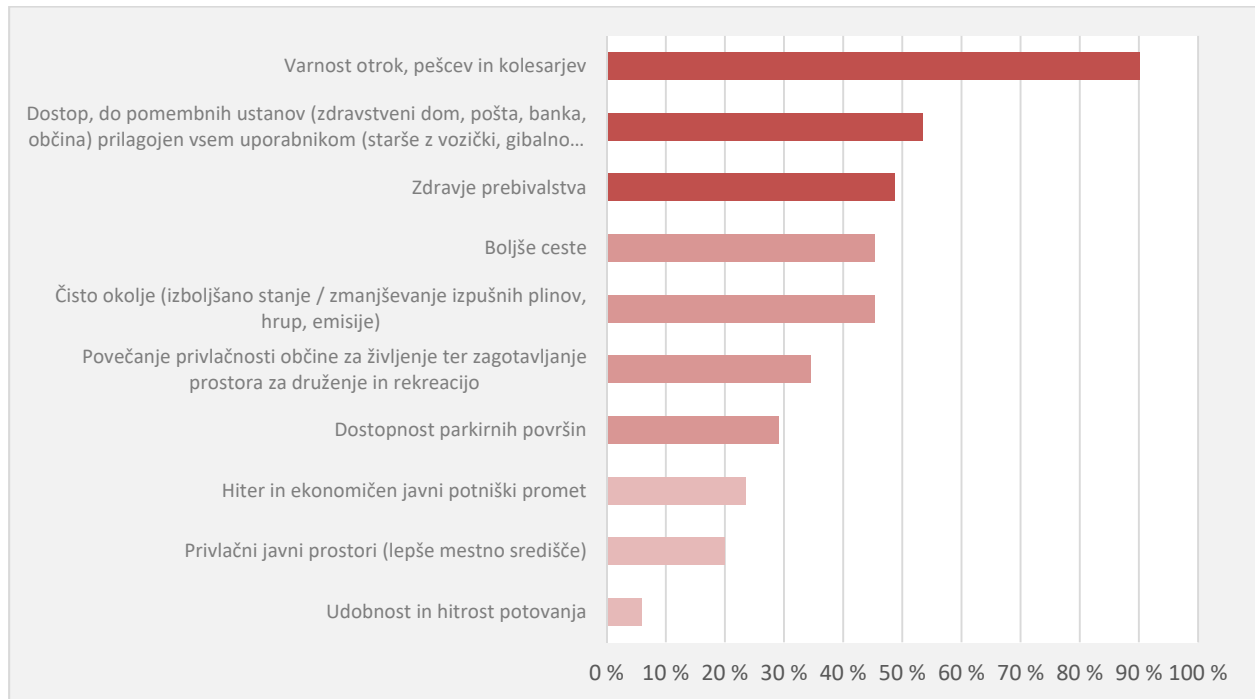
KLJUČNE PRILOŽNOSTI

Občani so jasno izjavili, da so največje vrednote varnost, zdravje in dostopnost do

pomembnih ustanov. To ni nikakršno presenečenje. Z novim pristopom k

načrtovanju in vrednotenju ukrepov na področju prometa in mobilnosti pa se ponuja tudi formalna priložnost (celo zahteva), da te izjave jemljemo resno in damo prednost tistim

ukrepom in investicijam, ki realno pripomorejo k izboljšanju zdravja, varnosti in dostopnosti do lokacij pomembnih ustanov.



Graf 10: Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa v občini Slovenska Bistrica
Vir: UM FGPA, 2017

Na osnovi opravljenih vrednotenj, anket in javnih razprav je ugotovljeno, da je **najpomembnejša** ključna **vrednota** v okviru priprave Celostne prometne strategije Občine Slovenska Bistrica **zagotavljanje prometne varnosti vseh udeležencev** v prometu.

Kot manj, vendar prav tako pomembne vrednote so bile opredeljene zdravo in aktivno prebivalstvo, povečanje privlačnosti občine za življenje ter zagotavljanje prostora za druženje in rekreacijo. Kot najbolj ogrožene ciljne skupine, ki jim je treba v prihodnje posvetiti posebno pozornost, so ocenjeni šolarji, ki jim sledijo starejši občani in invalidi.

MOŽNI FINANČNI VIRI ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST

Ukrepi za zagotavljanje trajnostne mobilnosti, sploh izgradnja in nato vzdrževanje (!) kakovostnih kolesarskih povezav in pešpoti, (so)financiranje učinkovitega javnega potniškega prometa ter financiranje prevoza ranljivih članov naše družbe (otrok, ostarelih, invalidov) zahtevajo precejšnja finančna sredstva.

Zaradi proračunskih rezov, ki so jih bile v zadnjem obdobju deležne domala vse občine, se postavlja vprašanje, kako zagotavljati sredstva za izvedbo začrtanih ukrepov oziroma za pokritje lastnega deleža pri nacionalnih in evropskih projektih. Možnost pridobivanja sredstev in sodelovanja v projektih Evropske unije je pomemben motiv za pripravo pričujoče strategije.

Po vzoru tujih mest bi bilo mogoče zagotavljati potrebna sredstva z vzpostavitvijo namenskega fonda oziroma sklada za mobilnost, ki bi se med drugim polnil s prihodki iz naslova glob za prometne prekrške, parkirnin in plakatiranja oziroma taks za uporabo oglaševalnih površin. V nekaterih nekoliko večjih slovenskih občinah so ti prihodki na letni ravni dosegli vrednost 10 EUR na prebivalca (Murska Sobota), v manjših pa so

zanemarljivi (manj kot 1 EUR na prebivalca – na primer Rogaška Slatina).

Tako ostaja konkuriranje za državne in mednarodne vire osnovna možnost, za kar pa so potrebni prepričljiva celostna prometna strategija (torej ta dokument), dobro pripravljene projekti trajnostne mobilnosti in predviden delež sofinanciranja iz občinskega proračuna.



Slika 21: Promocija ključnih vrednot in priložnosti Cestne prometne strategije Občine Slovenska Bistrica
Vir: UM FGPA, 2017



Vizija in strateški cilji

5

Slovenska Bistrica, stičišče zdrave mobilnosti

Prometni sistem občine Slovenska Bistrica bo zadovoljeval potrebe vseh prebivalcev občine in gospodarstva ter hkrati omogočal dostopnost in privlačnost za obiskovalce in turiste.

S takšno vizijo želi Občina Slovenska Bistrica postopoma vzpostaviti trajnostni prometni sistem, ki bo prispeval k boljši kakovosti bivanja v občini in gospodarstvu omogočal še nadaljnji razvoj ter s tem optimalno izkoriščanje potencialov ugodne geostrateške lege. Prebivalcem in obiskovalcem občine bo zagotovljena dostopnost do delovnih mest in različnih storitev v prostoru, hkrati pa bo

odpravljena socialna izključenost ranljivih skupin prebivalcev, še posebej invalidov, starejših, otrok ter ekonomsko in socialno ogroženih.

Glede na objektivne okoliščine bo uresničevanje zastavljene vizije velik izziv, ki ni povsem odvisen od Občine Slovenska Bistrica, temveč tudi od nacionalnih institucij in ključnih deležnikov v ožji in širši okolici.

Pri načrtovanju prometnega sistema se občina sooča z dvema precej različnima situacijama. Ob glavnih koridorjih ima prebivalstvo dobro dostopnost (po državnih cestah z omejeno možnostjo poseganja vanje), tudi javni potniški promet, a trpi zaradi hrupa in emisij cestnega prometa ter je izpostavljeno večjim varnostnim tveganjem. Zunaj glavnih prometnih koridorjev imajo občani povsem druge tegobe. Občinsko središče, delovna mesta in pomembne lokacije so oddaljeni, dostopni po občinski infrastrukturi, ki je zahtevna za vzdrževanje, možnosti javnega prevoza pa so zelo omejene.

Za uresničevanje vizije so bili na podlagi obširnega vključevanja javnosti ter poznanih vrednot in priložnosti zastavljeni strateški cilji in

ciljne vrednosti, prikazani v nadaljevanju (tabela 5).



Ciljnih vrednosti ne bo možno doseči zlahka, pa tudi občina nima vseh vzvodov, da bi jih zagotovo dosegla. Postavljene vrednosti je treba po dveh letih preveriti in prilagoditi finančnim zmožnostim in potencialom občine.

Celostna prometna strategija Občine Slovenska Bistrica predvideva pet ključnih področij ukrepanja za doseg zastavljene vizije. Ukrepanje je predvideno na področju celostnega

načrtovanja mobilnosti, celovite promocije hoje, izkoriščanja potencialov kolesarjenja, privlačnega javnega potniškega prometa in racionalnega motoriziranega prometa.

Sklopi oziroma stebri se med seboj povezujejo in na mnogih ravneh dopolnjujejo, njihovi ključni lastnosti pa sta odmik od osredotočenosti na gradnjo infrastrukture ter usmeritev v naložbeno in okoljsko manj intenzivne, a hkrati

učinkovitejše ukrepe. Na osnovi strateških ciljev so opredeljeni cilji po posameznih stebrih mobilnosti z natančneje opredeljenimi kazalniki za njihovo uresničitev.

Tabela 5: Strateški cilji, ciljne vrednosti in kazalniki za doseg ciljev v občini Slovenska Bistrica

STRATEŠKI CILJ	CILJNA VREDNOST	KAZALNIK ZA DOSEGO CILJA
<p>(a) Zagotoviti visoko raven prometne varnosti (b) Izboljšati subjektivno (občuteno) varnost</p>	<p>(a) Nič smrtnih žrtev na cestah in zmanjšanje števila poškodovanih oseb v prometnih nesrečah za 20 % do leta 2022 (obdobje 2021–2022) glede na petletno obdobje 2011–2015 Izhodiščna vrednost: 10 nesreč s smrtno posledico, 35 nesreč s hudo telesno poškodbo, 458 nesreč z lažjo telesno poškodbo (vir: Javna agencija za varnost prometa) (b) Povečanje deleža otrok in mladostnikov, ki kolesarijo v šolo, na 5 % do leta 2022 Izhodiščna vrednost 2 % v letu 2017 (CPS – Anketa za splošno javnost)</p>	<p>(a) Število prometnih nesreč s smrtno ali telesno poškodbo (b) Število otrok in mladostnikov, ki kolesarijo v šolo</p>
<p>Zagotoviti mobilnost ranljivih skupin prebivalcev, še posebej invalidov, starejših, otrok ter ekonomsko in socialno ogroženih.</p>	<p>Zmanjšanje deleža prebivalcev, ki se ne more samostojno in varno gibati po mestu, za 20 % do leta 2022 (glede na izhodiščno vrednost ankete iz leta 2016) in izboljšanje zadovoljstva – ocene uporabnikov: dobro (vsaj 3,0) Izhodiščna vrednost: povprečna ocena stanja na področju »prilagojenosti prometnih površin za invalide (2,5) in prilagojenosti prometnih površin za starejše (2,4)« 2,45 (povprečno) v letu 2017</p>	<p>Število prebivalcev, ki se ne more samostojno in varno gibati po mestu (anketa) in zadovoljstvo uporabnikov – ranljivih skupin (anketa)</p>
<p>Uravnovežiti potovalne navade prebivalcev v občini do leta 2022 s povečanjem deleža okolju prijaznih načinov potovanja</p>	<p>Povečanje deleža hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa pri poteh na delo nad 30 % (izhodiščna vrednost 16 % leta 2017) in v šolo nad 50 % (izhodiščna vrednost 33 %) do leta 2022</p>	<p>Delež okolju prijaznih potovanja (peš, kolo, javni potniški promet)</p>
<p>Omogočiti kakovostno dostopnost vseh krajevnih skupnosti in naselij</p>	<p>Vse krajevne skupnosti in naselja v občini bodo dostopne s kolesom, javnim potniškim prometom in okolju prijaznimi osebnimi avtomobili (npr. elektro pogon) do leta 2030 (glede na izhodiščno leto 2016)</p>	<p>Delež potovanja s kolesom, javnim potniškim prometom in osebnimi avtomobili brez izpustov (na nivoju ulice)</p>
<p>Dvigniti privlačnost prometnih površin za ljudi v mestnem in krajevnih središčih</p>	<p>Prometne in javne površine v mestnem središču in krajevnih središčih bodo postopoma preoblikovane po meri ljudi tako, da bodo občani zadovoljni, do leta 2022 Zadovoljstvo – ocena uporabnikov: prav dobro (vsaj 3,0) Izhodiščna vrednost: povprečna ocena stanja prometnih ureditev za pešce 3,01 (povprečno) v letu 2017 (vir: Anketa v okviru CPS 2017)</p>	<p>Zadovoljstvo uporabnikov (anketa)</p>

Občina Slovenska Bistrica si bo prav tako prizadevala izboljšati kazalnike na področju okolja, zdravja in financ gospodinjstev, pri čemer pa promet ni edini vplivni dejavnik, in sicer:

- **zmanjšati negativne učinke prometa na okolje** in (vsaj) doseganje zahtev direktive Evropske unije glede kakovosti zraka in hrupa do leta 2022,
- **izboljšati kazalnike zdravja prebivalcev** s povečanim deležem aktivne mobilnosti,

predvsem zmanjšati prekomerno prehranjenost otrok in mladostnikov za 10 % do leta 2022 (glede na izhodiščno leto 2015) in zmanjšati delež astme pri otrocih in mladostnikih za 5 % v obdobju 2021–2022 (glede na izhodiščno obdobje 2011–2013),

- **zmanjšati izdatke gospodinjstev za mobilnost** za 2 % do leta 2027 (glede na izhodiščno leto 2015).





Pet stebrov uspešne prihodnosti

6

Pet strateških stebrov razvoja prometa

Celostna prometna strategija Občine Slovenska Bistrica predvideva pet ključnih področij ukrepanja na poti uresničevanja vizije trajnostnega prometnega sistema v občini. Poglavitno je, da so vsi strateški stebri med seboj povezani in se dopolnjujejo, saj skupaj tvorijo smiselno celoto, ki vodi do doseganja strateških ciljev.



Slika 22: Strateški stebri Celostne prometne strategije Občine Slovenska Bistrica povzemajo temeljne odločitve na petih ključnih področjih delovanja v prihodnosti

Vsak strateški steber opredeljuje vizijo, operativne cilje in ciljne vrednosti, ki izhajajo iz vizije in strateških ciljev. S cilji, ki so jasni, merljivi, realno izvedljivi in časovno opredeljeni, natančno nakazujemo smer nadaljnega razvoja.

Vsak steber vključuje tudi konkretne ukrepe, ki so bili skrbno izbrani, saj želimo z njimi doseči začrtane cilje in uresničiti zastavljeno vizijo.



CELOSTNO NAČRTOVANJE
MOBILNOSTI

Celostno načrtovanje mobilnosti

Celostno načrtovanje mobilnosti kot samostojen steber podaja izhodišča in usmeritve ter hkrati povezuje vse ostale stebre, zlasti pri izvajanju njihovih ukrepov. S preходом na celostno načrtovanje si lahko obetamo izboljšanje obstoječe načrtovalske prakse in kakovostnejše rešitve za izzive, ki jih prinaša prihodnost.

Ukrepi s področja celostnega načrtovanja mobilnosti se nanašajo na sprejem in izvajanje Celostne prometne strategije Občine Slovenska Bistrica in na vzpostavitev pogojev za delovanje sistema spremljanja stanja kazalnikov za vrednotenje učinkovitosti ukrepov.

Izziv Občine Slovenska Bistrica v prihodnosti bo posvetiti več pozornosti pešcem, kolesarjem in

potnikom javnega potniškega prometa, jim zagotoviti enakopravnost v prometu in omogočiti pogoje, ki bodo izkoristili ves njihov potencial. Pomembno vlogo pri tem imata tudi ozaveščanje in promocija.

Celostno načrtovanje prav tako zagotavlja mobilnost ranljivih skupin, še posebej invalidov, starejših in otrok.

Vizija:



- Občina bo s pomočjo Celostne prometne strategije Občine Slovenska Bistrica postavila temelj razvoja prometa, ki bo vse načine potovanja obravnaval enakopravno.
- Varna in aktivna mobilnost se prepozna kot strateška priložnost.
- Obstoječi način načrtovanja investicij bo nadgrajen s sodobnimi postopki in metodami, ki pogojujejo integracijo vseh deležnikov pri načrtovanju.
- Prometno načrtovanje se bo usklajevalo tudi z drugimi sektorji z razlogom seznanitve, optimizacije stroškov in sinergijskih učinkov.
- Na strateških področjih bo okrepljeno povezovanje s sosednjimi občinami in regijo (predvsem javni potniški promet in daljinske kolesarske povezave).
- Še nadalje se bodo izkoriščali potenciali pridobivanja sredstev iz evropskih in drugih virov.

Ključni cilj in kazalnik za uresničitev cilja:

- **nič smrtnih žrtev** in zmanjšanje števila poškodovanih oseb v prometnih nesrečah za 10 % do leta 2022 (obdobje 2018–2022) glede na obdobje 2011–2015
 - KAZALNIK: število prometnih nesreč s smrtjo ali telesno poškodbo
(izhodiščna vrednost: 10 nesreč s smrtno posledico, 35 nesreč s hudo telesno poškodbo, 458 nesreč z lažjo telesno poškodbo (vir: Javna agencija za varnost prometa, 2017))

Ključni ukrepi in kazalniki za izvedbo ukrepov:

- sprejetje in zagon Celostne prometne strategije Občine Slovenska Bistrica leta 2017, revizija po poteku dveh let in prenova po poteku petih let
 - KAZALNIK: sklep Občinskega sveta Občine Slovenska Bistrica
- vzpostavitev sistema rednega spremljanja in vrednotenja kazalnikov mobilnosti do leta 2018
 - KAZALNIK: sklep župana Občine Slovenska Bistrica
- nadaljnje iskanje priložnosti za sodelovanje in vključenost v evropske projekte po letu 2017
 - KAZALNIK: število na novo pridobljenih evropskih projektov od sprejema Celostne prometne strategije Občine Slovenska Bistrica



Slika 23: Vključevanje javnosti v procesu izdelave Celostne prometne strategije Občine Slovenska Bistrica
Vir: Delavnica 2017, UM FGPA

Tabela 8: Akcijski načrt ukrepov stebra Celostno načrtovanje mobilnosti

CELOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI			
Ukrep	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
Sprejem, zagon, revizija in prenova celostne prometne strategije	Občina Slovenska Bistrica	2017–2022	Proračun občine, ministrstva oziroma organi v sestavi, sredstva Evropske unije
Izvedba periodičnih anket o zadovoljstvu in potovalnih navadah	Občina Slovenska Bistrica v sodelovanju z zunanjim izvajalcem	2018–2022	Proračun občine, ministrstva, sredstva Evropske unije
Nadaljnje iskanje priložnosti in možnosti sodelovanja v projektih Evropske unije	Občina Slovenska Bistrica	Nenehno	Proračun občine, ministrstva, sredstva Evropske unije
Sprotno opremljanje uradnih spletnih strani Občine Slovenska Bistrica z novicami in temami o prometu in mobilnosti	Občina Slovenska Bistrica	2017–2022	Proračun občine
Izvajanje promocijskih, ozaveščevalnih in izobraževalnih aktivnosti za vse stebre, prav tako vsakoletno sodelovanje v evropskem tednu mobilnosti	Občina Slovenska Bistrica	2017–2022	Proračun občine, ministrstva, sredstva Evropske unije
Izdelava mobilnostnih načrtov za množične dogodke (npr. sejmi) in večje generatorje prometa: javne institucije (občina, šole, zdravstveni dom) in gospodarstvo (npr. Impol)	Javni zavodi, Občina Slovenska Bistrica, podjetja v občini	2017–2022	Sredstva Evropske unije, lastna sredstva javnih zavodov in podjetij, proračun občine
Krepitev kompetenc občinske uprave na temo trajnostne mobilnosti (npr. udeležba na seminarjih, seznanjanje s primeri dobrih praks) in povečanje integracije med sektorji	Občina Slovenska Bistrica	2017–2022	Proračun občine, določeni evropski projekti
Občinske tehnične smernice za načrtovanje infrastrukture za pešce, kolesarje, gibalno in senzorno ovirane, javni potniški promet, motorni promet in skupnih površin ter sprejem kataloga urbane opreme	Občina Slovenska Bistrica v sodelovanju z zunanjim izvajalcem	2017–2018	Proračun občine, določeni evropski projekti
Postopno vzpostavljanje ustrežnejše povezave železniške postaje Slovenska Bistrica z mestom	Občina Slovenska Bistrica, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	2017–2022	Proračun občine, državni proračun



CELOVITA PROMOCIJA
HOJE

Celovita promocija hoje

Hoja je osnovni način gibanja v prostoru. S hojo se začnejo in končajo vse poti, ki jih opravimo z avtomobilom, javnim potniškim prometom in kolesom. Je pomembna komponenta aktivne mobilnosti in z dvigom telesne dejavnosti prispeva k boljšemu zdravju ljudi in k njihovim prihrankom za mobilnost. Hoja prav tako ne povzroča negativnih vplivov na okolje in spada med najbolj trajnostne načine potovanja.

Opredelitev hoje kot enakopravnega načina potovanja znotraj mesta in naselij (krajše poti) bomo dosegli le v primeru, če bomo infrastrukturo za pešce vzdrževali v dobrem stanju in jo širili z namenom vzpostavitve

povezane in enovite mreže pešpoti. Hkrati je treba v urbanih naseljih ustvarjati atraktivne prostore za pešce, namenjene srečevanju in druženju.



Slika 24: Trg svobode v Slovenski Bistrici
Vir: UM FGPA

Izzivi

Sodobni način življenja postavlja hojo oziroma pešačenje pogosto na stranski tir. Osebnih avtomobilov tako uporabljamo tudi v primerih, ko bi potovanje lahko opravili peš. Z gibanjem bi pozitivno vplivali na svoje zdravje, prihranili bi pri gorivu ter zmanjšali emisije in hrup, s čimer bi izboljšali svoje življenjsko okolje. Izziv je, da se večina kratkih potovanj, predvsem znotraj mesta in naselij, opravi peš, za kar pa ni dovolj le obstoj določene infrastrukture, na primer pločnika minimalnih dimenzij, temveč mora celotno mestno okolje postati privlačnejše za hojo.

Hitrosti motoriziranega prometa je treba zmanjšati, preusmeriti čezmerne obremenitve, predvsem tovornega prometa zunaj središč mesta in naselij, oblikovanje in izgled javnih površin, vključno z urbano opremo in javno razsvetlavo, pa maksimalno prilagoditi potrebam pešcev.

S tem bo postopoma odpravljen nelagodni občutek pešcev, ki se kot udeleženci v prometu pogosto počutijo ogrožene in zapostavljene. Najznačilnejši pokazatelj slednjega je dejstvo, da

starši svoje otroke raje pripeljejo z osebnim avtomobilom do šolskih vrat, kot da bi jih v šolo napotili peš ali s kolesom.



*Slika 25: Zožitev pločnika na Mariborski cesti
Vir: UM FGPA*



Vizija:

- Ustvarjeni bodo pogoji za udobno in varno pešačenje (pločniki, pešpoti in javna razsvetljava), da bo lahko večina prebivalcev Slovenske Bistrice velik del dnevnih poti opravila peš.
- Nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti.
- Poudarek pri načrtovanju bo posvečen gibalno oviranim, slepim in slabovidnim ter starejšim prebivalcem.
- Ureditev rekreativnih turističnih pešpoti.
- Hoja bo promovirana kot dejavnik izboljšanja zdravja in pomemben način potovanja.
- Slovenska Bistrica in vsa krajevna središča bodo prometno in na splošno varna ter privlačna za ljudi.

Ključni cilj in kazalnik za uresničitev cilja:

- povečanje deleža hoje pri potovanjih v šolo na 30 % do leta 2022 glede na izhodiščno leto 2017
 - KAZALNIK: delež potovanj peš v šolo
(izhodiščna vrednost 24 % (vir: anketa v okviru CPS 2017))

Ključni ukrepi in kazalniki za izvedbo ukrepov:

- izdelava zasnove omrežja pešpoti in omrežja javnih površin (koncept omrežja pešpoti ter predlogi izvedbe povezav in ureditev javnih površin) do leta 2018
 - KAZALNIK: izvedba podrobnejše študije, ki bo podlaga za izvedbo ali izdelavo podrobnejše projektne dokumentacije
- izvedba ključnih povezav v omrežju pešpoti do leta 2022
 - KAZALNIK: bistveni napredek pri vzpostavljanju sklenjene mreže varnih in privlačnih pešpoti od sprejema CPS 2017
- obnovljeni in na novo izgrajeni pločniki do leta 2022
 - KAZALNIK: povečanje dolžine pločnikov, predvsem na najbolj nevarnih mestih od sprejema CPS 2017
- nova ureditev in izvedba ukrepov umirjanja prometa v naseljih do leta 2022
 - KAZALNIK: izvedba vsaj treh novih ureditev območij umirjenega prometa ali omejen hitrosti »cone 30« od sprejema CPS 2017
- vključitev ukrepov, prilagojenih gibalno oviranim, slepim in slabovidnim osebam, v obstoječo prometno infrastrukturo do leta 2022
 - KAZALNIK: povečanje števila novih ureditev za gibalno ovirane, slepe in slabovidne od sprejema CPS 2017
- izgrajena cestna razsvetljava do leta 2022
 - KAZALNIK: razširitev in izboljšanje javne razsvetljave v omrežju pešpoti od sprejema CPS 2017

Predlagani ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Slovenska Bistrica predvideva naslednje sklope ukrepov:

1. Sklenjeno omrežje pešpoti

Ureditev omrežja pešpoti znotraj naselij bo prioriteta. Pomemben segment bosta nadaljnje vzpostavljanje in nadgradnja varnih šolskih poti in poti, ki bodo povezovale pomembnejše točke v mestu in naseljih, kot so objekti za rekreacijo, trgovsko-servisne storitve, javne ustanove in postajališča javnega potniškega prometa.

Ureditev pešpoti je predvidena v dveh sklopih glede na namen potovanja, in sicer pešpoti za dnevno mobilnost, ki zajema hojo na delo in izobraževanje, ter pešpoti za rekreativne in turistične namene. Za prvi sklop so pomembne čim krajše in neposredne poti med izvorom in ciljem. Pri šolskih poteh je poleg varnosti in udobnosti treba imeti v mislih tudi atraktivnost (npr. igrala in zanimive aktivnosti vzdolž poti).



Slika 26: Primer dviga atraktivnosti šolske poti – projekt ADD HOME
Vir: UM FGPA

Pri drugem sklopu so pomembnejši povezava med znamenitostmi, prelepi razgledi ter odmaknjenost od cest in motoriziranega

prometa. Na javnih razpravah je bila podana smiselna pobuda za ureditev poti in manjših javnih površin ob vodotokih.



Slika 27: Predlagana izvedba povezave za pešce na severni strani Čopove ulice
Vir: UM FGPA

2. Preureditev središča mesta Slovenska Bistrica

Trend razvoja v urbanih okoljih je vzpostavljanje območij, namenjenih pešcem. Pešpoti se kombinirajo z območji umirjenega prometa in s tem se ustvarjajo točke srečevanja in druženja.

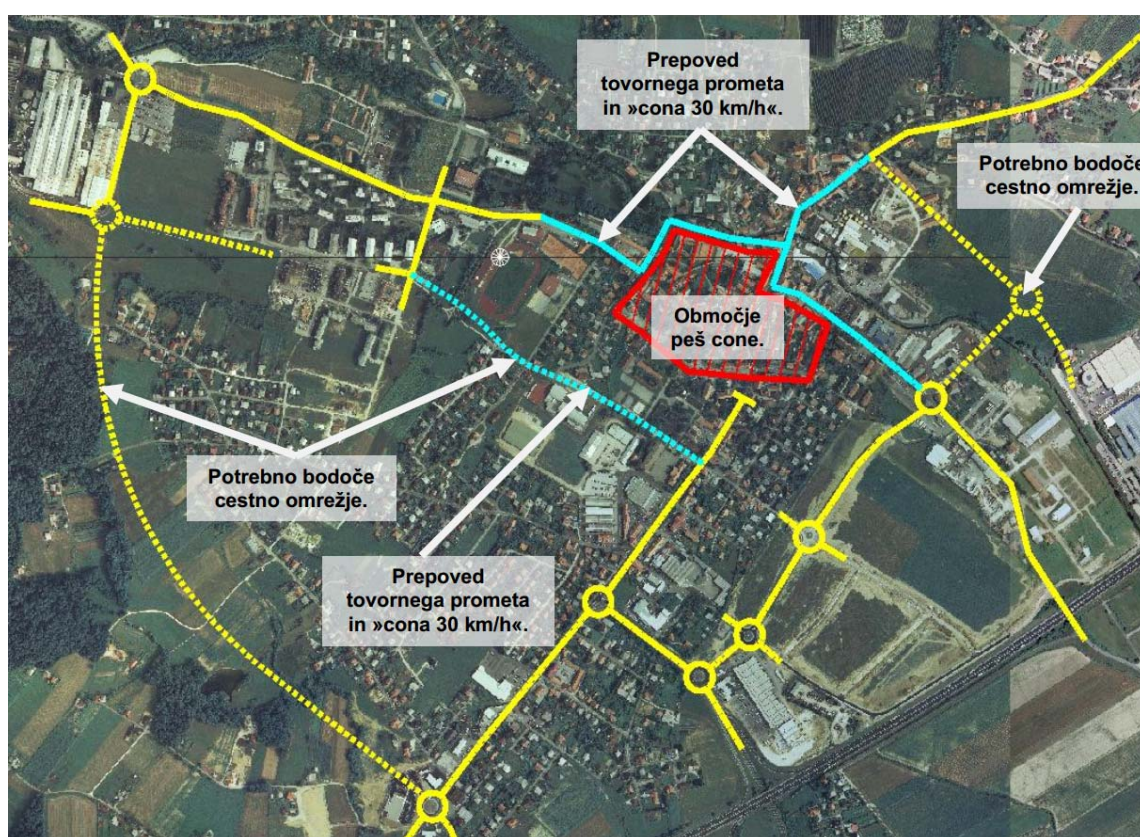
Hkrati se lahko takšno območje tudi gospodarsko oživi in revitalizira.

Pomembno je, da se v središču mesta Slovenska Bistrica začne ustvarjati tako imenovana »prijazna cona«, v sklopu katere se bo več prometnih površin namenilo hoji, prometni režimi pa se bodo prilagajali pešcem (npr. uvedba »cone 30 km/h«).

Srednjeročno bi v mestnem jedru prav gotovo bilo smiselno uvesti skupni prostor, v tujini poznan kot »Shared Space«, katerega osnovno načelo je **sožitje različnih prometnih**

udeležencev na skupni prometni površini. Klasična razmejitev oziroma separacija med posameznimi prometnimi površinami se odpravi in ustvari se kakovosten javni prostor, katerega cilj je privlačiti kulturne, socialne in ekonomske aktivnosti ter hkrati izboljšati kakovost bivanja in zadrževanja v tem prostoru.

Dolgoročno je takšen prostor, brez večjih investicij tudi možno preoblikovati v območje za pešce, kot ga na primer predlaga Novelacija prometne študije širšega območja mesta Slovenska Bistrica iz leta 2016.



Slika 28: Predlog prometne ureditve mesta ob vzpostavitvi »pešcone« v mestnem jedru
Vir: Novelacija prometne študije širšega območja mesta Slovenska Bistrica, TRASA, d. o. o., 2016

3. Preureditev središč ostalih naselij v občini

V središčih ostalih večjih občinskih naselij se uredijo središčne javne površine. Urejanje teh površin se v skladu s potrebami izvede: s kakovostnim tlakovanjem, z dodajanjem urbane opreme (klopi, koš za smeti, pitnik, skulptura ali

znamenje) in z ozelenitvijo (v obliki dreves, grmičevja in/ali cvetličnih gred).

V nadaljevanju je prikazanih nekaj predlogov možnih lokacij opremljanja javnih površin v naseljih Pragersko, Črešnjevce, Zgornja Polskava in Sele.



Pragersko



Črešnjevce



Zgornja Polskava



Sele

Slika 29: Predlog lokacij opremljanja javnih površin v naseljih občine Slovenska Bistrica

Vir: UM FGPA

4. Izboljšanje dostopnosti ranljivejših skupin

Da se bo delež potovanj, ki jih opravimo peš, v Občini Slovenska Bistrica povečal, je treba vzpostaviti sistematično izboljševanje in nadgradnjo infrastrukture za pešce ter gibalno in senzorno ovirane osebe. Pomembno je odpraviti arhitektonske ovire za gibalno ovirane (stopnice, robnike, klančine itd.). Na vseh novih prehodih za pešce in tistih, ki bodo predmet rekonstrukcij, je treba predvideti poglobitev robnika po celotni širini prehoda za pešce. Takšno ureditev je treba postopoma izvesti tudi na vseh preostalih prehodih za pešce. Izjema so le dvignjeni prehodi za pešce (običajno v obliki trapezne ploščadi).

Za vodenje slepih in slabovidnih je treba predvideti ustrezne taktilne oznake, semaforizirana križišča je treba opremiti z

Braillovo pisavo in zvočnimi signali. Poseben poudarek je treba posvetiti tudi ustrezni vidnosti (zaznavnosti) stopnic in drugih višinskih dilatacij za slabovidne, predvsem v mestnem jedru (npr. uporaba kontrastnih materialov).

Pešpoti v naseljih bodo ustrezno osvetljene, brez nepotrebnih ovir, varne, prijetne in redno vzdrževane. Kakovost poti je treba dodatno izboljšati s postavitvijo različne urbane opreme, ki bo omogočala počitek ali aktivno izrabo prostega časa. Na pomembnih mestih je treba poti tudi označiti s smerokazi in drugimi informacijskimi tablami. Na relacijah, kjer bodo pešci in kolesarji na skupnih površinah, si je treba prizadevati za prometno ureditev, ki bo zmanjševala morebitne konflikte.



Slika 30: Trenuten pešcem neprijazen (valovit) pločnik (levo) in predlog nižanih pločnikov s posnetim robnikom (desno)
Vir: UM FGPA

5. Promocijske in izobraževalne aktivnosti

Da bomo na področju hoje uspešni, ni dovolj le urejena infrastruktura. Pomembno je tudi izvajanje mehkih aktivnosti, ki promovirajo in spodbujajo hojo. V promocijske in izobraževalne

aktivnosti je treba vključiti vse, od otrok v vrtcih, osnovnih in srednjih šolah do delovno aktivnih ljudi in starejših občanov. Podrobnejši opis ukrepov je v stebru Celostno načrtovanje mobilnosti.

Tabela 9: Akcijski načrt ukrepov stebra Celovita promocija hoje

CELOVITA PROMOCIJA HOJE			
Ukrep	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
Postopno urejanje omrežja pešpoti, vključno z nadgradnjo šolskih poti: <ul style="list-style-type: none"> ▪ izgradnja pločnikov in pešpoti ob rekonstrukcijah krajevnih in državnih cest ▪ izgradnja in ureditev ločenih pešpoti (bližnjic, že uhojenih poti, podaljškov slepih ulic ipd.) ▪ izboljšanje javne razsvetljave in urejanje dodatnih prehodov za pešce 	Občina Slovenska Bistrica, osnovne in srednja šola	2017–2022	Proračun občine, državni proračun, evropska sredstva
Vzpostavitev območij omejene hitrosti in umirjenega prometa v izbranih naseljih	Občina Slovenska Bistrica, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	2017–2022	Proračun občine, državni proračun, evropska sredstva
Postopna preureditev središča mesta Slovenska Bistrica in uvedba območja za pešce	Občina Slovenska Bistrica, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	2017–2022	Proračun občine, državni proračun, evropska sredstva
Postopna preureditev središč ostalih naselij v občini in vzpostavljanje prostorov skupne rabe	Občina Slovenska Bistrica, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	2017–2022	Proračun občine, državni proračun, evropska sredstva
Izboljšanje dostopnosti ranljivih skupin	Občina Slovenska Bistrica	2017–2022	Proračun občine, državni proračun, evropska sredstva
Promocijske in izobraževalne aktivnosti na področju hoje	Občina Slovenska Bistrica, vrtci, osnovne in srednja šola	2017–2022	Proračun občine, državni proračun, evropska sredstva



IZKORIŠČANJE POTENCIALOV
KOLESARJENJA

Izkoriščanje potencialov kolesarjenja

Če želimo izkoristiti potencial kolesarskega prometa, je treba zagotoviti ustrezno mrežo kolesarskih povezav tako v urbanem kot v ruralnem območju.

Relief občine Slovenska Bistrica je za kolesarjenje večinoma ugoden, le severni del s Pohorjem je nekoliko bolj razgiban in na prvi pogled ne najprimernejši za vsakodnevno kolesarjenje. S kakovostno umestitvijo v prostor in načrtovanjem kar se da po meri kolesarjev, je kljub temu možno vzpostaviti omrežje, ki bo dovolj privlačno za vse skupine kolesarjev. Določen učinek je mogoče doseči tudi s spodbujanjem uporabe električnih koles, ki olajšajo kolesarjenje po razgibanem terenu.

Izzivi

Kolesarska infrastruktura se v zadnjih letih sicer izboljšuje, predvsem v sklopu novogradenj in rekonstrukcij cest, a še vedno ostajajo številni izzivi, s katerimi se bo v prihodnje treba soočiti.

Skupna dolžina kolesarskih povezav v občini Slovenska Bistrica je premajhna, tiste, ki obstajajo, pa med sabo niso povezane. Poleg tega so te do kolesarjev pogosto neprijazne, dotrajane in na posameznih mestih celo nevarne. Manjkajo tudi ustrezne kolesarske povezave z zaledjem, predvsem z odmaknjenimi naselji in krajevnimi skupnostmi. Obstoječe kolesarsko omrežje je pogosto preveč podrejeno

cestni infrastrukturi in pretočnosti motornega prometa ter pogosto slabo tehnično izvedeno (na primer širina stez, izvedba robnikov, neustrezno vodenje v križiščih, moteče ovire na kolesarskih površinah, premajhni in v nekaterih primerih napačni zavijalni radiji, ni varnostnega odmika od vozišča ipd.).

Na nekaterih ključnih odsekih v središču mesta (Mariborska in Ljubljanska cesta, Partizanska ulica) je kolesarjenje zaradi prostorskih omejitev in prisotnosti težkega tovornega prometa zelo oteženo oziroma celo nevarno.



Vizija:

- Slovenska Bistrica bo občina z dobro kolesarsko infrastrukturo in kulturo, kjer bo kolesarjenje enakovreden in varen prevozni način za vsakodnevne opravke, uveljavljena oblika rekreacije ter pomemben dejavnik za izletnike in turiste.
- S kolesom varno do vseh ključnih ciljev v občini.
- Z vzpostavitvijo daljinskih kolesarskih povezav bomo privabili obiskovalce.
- Še nadalje se bodo vzpostavljale in nadgrajevale varne kolesarske poti do šol.
- Zanimive lokacije bodo opremljene z opremo za varno parkiranje koles.
- Vzpostavljeno bo razvito in dobro vzdrževano omrežje kolesarskih poti.
- Občani bodo na kolesu varnejši in bolj zdravi.



Slika 31: Prikaz oteženega kolesarjenja v mestnem središču Slovenske Bistrice

Vir: UM FGPA

Ključna cilja in kazalnika za uresničitev ciljev:

- povečanje deleža potovanj s kolesom učencev, ki v šolo kolesarijo, na 10 % do leta 2022
 - KAZALNIK: delež potovanj s kolesom za namen potovanja pot v šolo (izhodišča vrednost 4 % v letu 2017 (vir: anketa v okviru CPS 2017))
- povečanje deleža zaposlenih, ki na delo kolesarijo, na 7 % do leta 2022
 - KAZALNIK: delež potovanj s kolesom za namen potovanja pot na delo (izhodiščna vrednost 2 % v letu 2017 (vir: anketa v okviru CPS 2017))

Ključni ukrepi in kazalniki za izvedbo ukrepov:

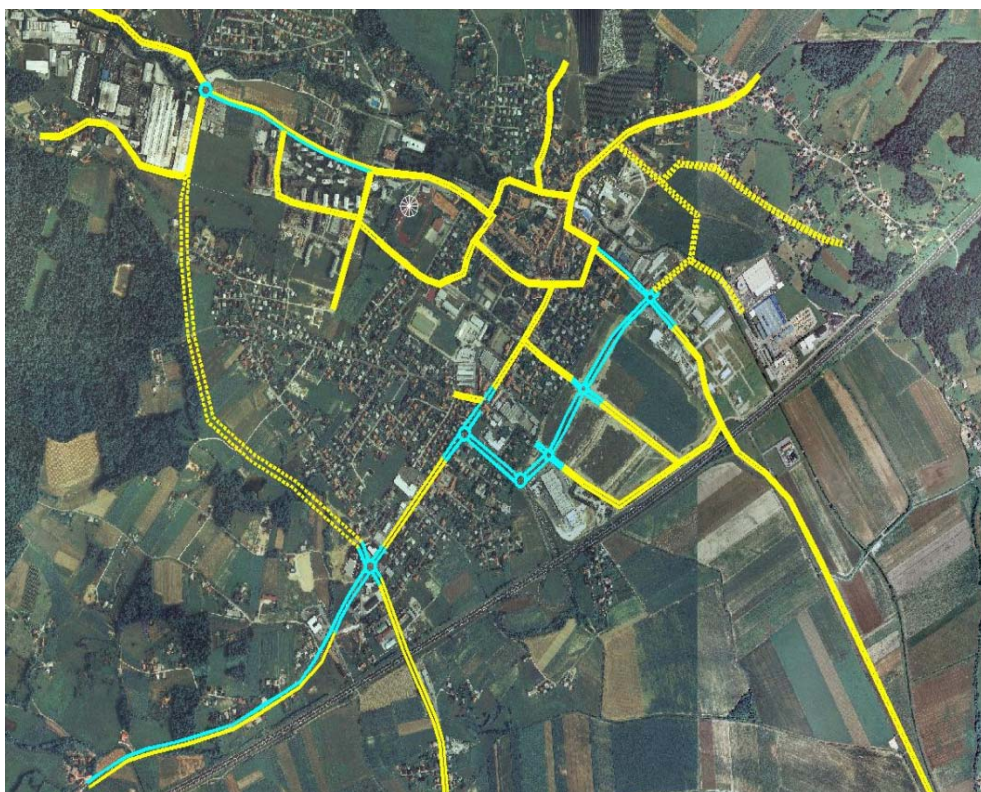
- izboljšanje pogojev za kolesarjenje z izgradnjo kolesarskega omrežja
 - KAZALNIK: vzpostavitev širše mreže kolesarskih povezav do leta 2022
 - KAZALNIK: nadaljnja ureditev varnih kolesarskih poti v šole, vrtce, zdravstveni dom in dom upokojencev
- izboljšanje pogojev za kolesarjenje z obnovo obstoječe infrastrukture
 - KAZALNIK: obnova dotrajanih kolesarskih površin ter vertikalnih in horizontalnih oznak
 - KAZALNIK: odprava nevarnih mest na obstoječih kolesarskih povezavah do leta 2019
- izboljšanje pogojev za parkiranje koles
 - KAZALNIK: ureditev pokritih kolesarnic (prednostno ob šolah in izbranih javnih ustanovah ter ob osrednji avtobusni in železniški postaji Slovenska Bistrica ter Pragersko, pri čemer je treba upoštevati tudi skiroje) do leta 2022
 - KAZALNIK: preučitev in po možnosti ureditev varovane kolesarnice (kolesarske garaže ali depoja) znotraj mestnega jedra do konec leta 2022
 - KAZALNIK: ureditev stojal za kolesa, prednostno ob javnih ustanovah in na javnih površinah, pri čemer je skupaj treba zagotoviti vsaj osemdeset dodatnih stojal in kolesarnic

- promocija kolesarjenja
 - KAZALNIK: izvajanje ozaveščevalno-izobraževalnih aktivnosti, ki promovirajo kolesarjenje zaradi njegovega pozitivnega vpliva na zdravje in čistejše okolje (Varno na kolo, Prometna kača ipd.)

Obstoječe kolesarske povezave bo treba med seboj povezati v sklenjeno kolesarsko mrežo, pri čemer pa je treba izbrati primerne poti in vrste infrastrukture maksimalno prilagajati varnosti in udobnosti kolesarjev.

Mrežo je treba zasnovati dvonivojsko (primarne in sekundarne povezave), ki se ustrezno dopolnjuje z daljinskimi in rekreativnimi povezavami do okoliških naravnih in kulturnih znamenitosti.

Preučiti je treba tudi vzpostavitev sodobnega sistema samopostrežne izposoje koles z možnimi postajami za izposajo na osrednji avtobusni in železniški postaji Slovenska Bistrica, železniški postaji Pragersko, srednji šoli, v osrednjem bivalnem predelu mesta, v poslovno-trgovskem delu mesta itd. K projektu bi bilo smiselno pritegniti tudi sosednje občine.



Slika 32: Prikaz predlagane ureditve kolesarskih povezav (rumena barva) na območju mesta Slovenska Bistrica
Vir: *Novelacija prometne študije širšega območja mesta Slovenske Bistrice, TRASA, d. o. o., 2016*

Tabela 10: Akcijski načrt ukrepov stebra Izkoriščanje potencialov kolesarjenja

IZKORIŠČANJE POTENCIALOV KOLESARJENJA			
Ukrep	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
Nadaljevanje postopne vzpostavitve sklenjene kolesarske mreže znotraj mesta Slovenska Bistrica	Občina Slovenska Bistrica, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	2017–2022	Proračun občine, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo in sredstva Evropske unije
Nadaljevanje postopne vzpostavitve sklenjene kolesarske mreže zunaj mesta Slovenska Bistrica	Občina Slovenska Bistrica, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	2017–2022	Proračun občine, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo in sredstva Evropske unije
Ureditev in izboljšave obstoječe infrastrukture in/ali opreme ter namestitvev dodatne	Občina Slovenska Bistrica, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	2017–2022	Proračun občine, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo in sredstva Evropske unije
Postavitev parkirnih stojal in kolesarnic	Občina Slovenska Bistrica	2017–2022	Proračun občine, sredstva Evropske unije
Proučitev vzpostavitve sodobnega sistema za izposajo koles	Občina Slovenska Bistrica, sosednje občine	2022	Proračun občine, sredstva Evropske unije, drugi deležniki
Izvajanje ukrepov za izboljšanje prometne varnosti kolesarjev – interaktivni načrt »črnih točk«	Občina Slovenska Bistrica, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	2017–2022	Proračun občine, sredstva Evropske unije, drugi deležniki
Izvajanje mehkih ukrepov na področju ozaveščanja, promocije in izobraževanja za kolesarjenje	Občina Slovenska Bistrica	2017–2022	Proračun občine, sredstva Evropske unije



PRIVLAČEN JAVNI
POTNIŠKI PROMET

Privlačen javni potniški promet

Javni potniški promet je zelo pomemben predvsem zaradi njegove socialne funkcije. Ta je v časih socialne izključenosti tistih, ki ne posedujejo osebnega avtomobila in so s tem zanje določeni cilji v prostoru nedosegljivi (starejši, mladi in ekonomsko šibki), zelo pomembna.

Ker je ponudba medkrajevnega javnega potniškega prevoza (cestnega in železniškega) pomembno odvisna od stanja zakonodaje na tem področju v državi, bodo aktivnosti usmerjene predvsem v sodelovanje z državo pri koncipiranju gospodarske javne službe medkrajevnih avtobusnih prevozov, vključno s

pogovori o regijskem povezovanju pri sofinanciranju določene ponudbe. Ob tem bo ključni cilj ohranjanje obstoječe ponudbe storitev javnega potniškega avtobusnega in železniškega prevoza tudi v prihodnje ter po možnosti boljše izkoriščenje potenciala železnice.

Cilji	Ciljne vrednosti
Prestavitev osrednje avtobusne postaje	<ul style="list-style-type: none"> Nova lokacija osrednje avtobusne postaje v Slovenski Bistrici
Proučitev in vzpostavitev javnega mestnega potniškega prometa	<ul style="list-style-type: none"> Proučitev in uvedba mestne linije Proučitev uvedbe občinske kartice
Integracija šolskega in mestnega prevoza	<ul style="list-style-type: none"> Skupni stroški za izvajanje šolskih prevozov in mestnega prometa ostajajo v grobem na isti ravni
Izboljšanje infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu	<ul style="list-style-type: none"> Izvedba ustreznih oznak ali postajališč na linijah posebnih (šolskih) prevozov Zamenjava čakališč in obnova infrastrukture na postajališčih medkrajevnega linijskega prometa (zamenjava vsaj dveh čakališč in vsaj ena kompletna ureditev postajališča (čakališče + infrastruktura)) Ureditev/izvedba avtobusnih čakališč na liniji mestnega prometa po njeni uvedbi
Ureditev in izboljšanje informacij za načrtovanje poti	<ul style="list-style-type: none"> Vzpostavitev zavihka na spletni strani občine s pomembnimi podatki o javnem potniškem prometu in s povezavami do vozniških redov do leta 2018 Znotraj promocije trajnostne mobilnosti izpostaviti pomembnost javnega potniškega prometa (vsaj na enem dogodku na leto)
Izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa v regiji dostopnosti do pomembnih lokacij v občini	<ul style="list-style-type: none"> Občanom v oddaljenih naseljih razgibane občine, kjer redne linije javnega potniškega prometa niso vzdržne, ponuditi možnost prevoza; proučiti in nato vzpostaviti prevoz – neko obliko prevoza na klic ali subvencioniranja (z vavčerji?) taksi prevoza V sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo vzpostaviti storitev »prevozov na klic« do leta 2022

S fleksibilnimi oblikami javnega prevoza potnikov lahko zagotavljamo minimalni prag mobilnosti za vse skupine prebivalcev, ne glede na njihov status oziroma položaj v družbi. Zaradi strukture prebivalstva v občini (razpršena poselitev, staranje) bo veliko naporov usmerjenih v zagotavljanje minimalne mobilnosti za obrobna območja in kategorije prebivalstva.

Občina ima za slovenske razmere dobro stopnjo integriranosti posebnih in rednih linijskih prevozov ter kljub razgibanemu reliefu razumne stroške. Ta trend želimo nadaljevati.

Infrastruktura mora potnikom omogočati varno vstopanje in izstopanje, prijetno čakanje ter vse potrebne informacije, ki jih potrebujejo (vozni redi). Na območju občine so nekatera avtobusna postajališča sicer solidno urejena, a so potrebne izboljšave.

Osrednja avtobusna postaja bi morala biti zgledneje urejena. Tako njen izgled kot lokacija odvrata potencialne uporabnike. Slovenska Bistrica ne potrebuje nujno velike novogradnje -

avtobusne postaje z veliko funkcijami, blagajnami, ki je hkrati tudi depo za parkirane avtobuse. Zanesljivo pa potrebuje prikupno postajo na centralni legi, vsaj z nadstrešnicami, sanitarijami in uporabnimi informacijami z obvladljivim številom peronov. Železniška postaja Slovenska Bistrica mora postati privlačnejša intermodalna točka z boljšimi in varnejšimi možnostmi parkiranja (avtomobilov, koles) in ustavljanja avtomobilov, taksijev ter avtobusov.

Vizija:



- Povečala (ali pa vsaj ohranila) se bo dostopnost do centrov v regiji in državi.
- Vzpostavil se bo mestni prevoz.
- Slovenska Bistrica bo pridobila avtobusno postajo na boljši lokaciji. .
- Občani bodo imeli na voljo poselitvenemu vzorcu prilagojen javni potniški prevoz.
- Javni potniški prevoz bo omogočil, da bodo številna gospodinjstva lahko znižala stroške za svojo mobilnost (opustitev potrebe po drugem, tretjem itd. avtomobilu, integrirana vozovnica, prevozi na klic).

Ključni cilj in kazalnik za uresničitev ciljev:

- povečati delež potovanj z javnim potniškim prevozom do leta 2022
 - KAZALNIK: delež potovanj z javnim potniškim prevozom na 10 % do leta 2022 (izhodišča vrednost 1 % (vir: Anketa po gospodinjstvih 2016))

Ključni ukrepi in kazalniki za izvedbo ukrepov:

- ohraniti ponudbo medkrajevnega javnega potniškega prevoza do leta 2022 (oziroma z datumom uvedbe novih avtobusnih koncesij)
 - KAZALNIK: število voženj linij medkrajevnega javnega potniškega prevoza (avtobus in vlak) na povprečen delovni dan (izhodiščna vrednost stanje 2017)
- po načrtovani pilotni uvedbi konec leta 2017 proučiti možnosti vzpostavitve stalnega sistema prevozov na klic do leta 2019 in dejanska (po možnosti v povezavi s sosednjimi občinami) vzpostavitev sistema do leta 2022
 - KAZALNIK: delež odraslih prebivalcev brez avtomobila, ki imajo možnost prevoza na klic, na 50 % do leta 2022 (izhodiščna vrednost 0 % v letu 2017)
- urediti avtobusna postajališča in osrednjo avtobusno postajo:
 - KAZALNIK: vsaj štiri urejena ali prenovljena avtobusna postajališča do leta 2022
 - KAZALNIK: osrednja avtobusna postaja na novi lokaciji do leta 2022

Predvideni ukrepi:

- Vzpostavitev mestnega avtobusnega prometa; ena krožna linija dolžine 5 km s frekvenco 20 minut; ocenjena vrednost izvajanja: 100.000 EUR letno.
- Prestavitev osrednje avtobusne postaje Slovenska Bistrica.
- Izgradnja novih in obnova dotrajanih avtobusnih postajališč; v povprečju dve na leto; 10.000 EUR za novo postajališče.
- Namestitvev čakalnic in ostale opreme na avtobusna postajališča; v povprečju dve na leto; ocenjena vrednost: 2.000 EUR na postajališče.
- Integracija mestnega prometa in šolskih prevozov; potenciali za prihranke občinskega proračuna.
- Proučitev uvedbe občinske kartice.
- Izboljšanje informiranosti.
- Ureditev ustreznih povezav (javni potniški promet, kolesarjenje, peš itd.) med železniško postajo Slovenska Bistrica in mestnim središčem; proučijo se možnosti vzpostavitve druge mestne linije ali v preteklosti že vzpostavljenega navezovalnega »shuttla« (ali subvencioniranega taksi prevoza).
- Usklajevanje avtobusnih voznih redov z voznimi redi vlakov.

Tabela 11: Akcijski načrt ukrepov stebra Privlačen javni potniški promet

PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PROMET			
Ukrep	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
Proučitev in vzpostavitev mestnega avtobusnega prometa	Občina Slovenska Bistrica	2022	Sredstva Evropske unije
Proučevanje možnosti vzpostavitve sistema javnih prevozov na poziv	Občina Slovenska Bistrica, Ministrstvo za infrastrukturo v sodelovanju z zunanjim izvajalcem	2022	Sredstva Evropske unije, državna sredstva
Proučevanje možnosti reorganizacije šolskih prevozov (skladno z veljavno zakonodajo); vključevanje posebnih prevozov v sistem rednih linijskih prevozov	Občina Slovenska Bistrica, ministrstvi za infrastrukturo in šolstvo	2022	Državna sredstva; možnost razbremenitve občinskega proračuna
Prestavitev osrednje avtobusne postaje Slovenska Bistrica	Občina Slovenska Bistrica	2022	Občinski proračun, državna sredstva, sredstva Evropske unije
Vzdrževanje in obnova avtobusnih postajališč	Občina Slovenska Bistrica, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	Nenehno	Občinski proračun, državna sredstva



RACIONALEN
MOTORIZIRANI PROMET

Racionalen motorizirani promet

Čeprav je zmanjšanje odvisnosti od osebnega avtomobila eden izmed osnovnih namenov celostnega načrtovanja prometa in mobilnosti, ostajata osebni avtomobil in zanj potrebna cestna infrastruktura še vedno pomembna, a ne več osrednja tema prometnih strategij.

Ankete in samoocena občanov to potrjujejo, saj so bile jasno izpostavljene tri teme: vzdrževanje obstoječe cestne infrastrukture, dvig prometne varnosti in razbremenitev mestnega jedra, predvsem težkega tovornega prometa



Za varnost in vzdrževanje obstoječega lokalnega cestnega omrežja lahko v veliki meri poskrbi občina sama, medtem ko je na področju državnih cest, vključno z obvoznicami, ujetnik državne prometne politike ter geografskih in prostorskih danosti tega območja.

Ta strategija ne oporeka aktivnostim, ki so v teku (četudi so grob, okolju neprijazen poseg v prostor), za izboljšanje dostopnosti industrijske cone Impol in razbremenitev mestnega jedra, predvsem tovornega prometa, tudi z izgradnjo novih odsekov cest – zahodne obvoznice in rekonstrukcijo avtocestnega priključka Slovenska Bistrica–jug z namenom neposredne povezave v smeri Poljčan in razbremenitve Ljubljanske ceste.

Pomemben motiv je torej preusmeritev tovornega prometa iz mestnega jedra, pri čemer pa je za ustvarjenje privlačnejših javnih prostorov (tako imenovane prijazne cone) treba preusmeriti tudi čezmerni motorizirani promet osebnih avtomobilov, zato strategija s ciljem ustvarjanja prijazne cone v mestnem središču podpira tudi izgradnjo podaljška južne obvozne ceste (v določenih virih »vzhodna navezovalna cesta«) med regionalno cesto R2 – 420 in južno industrijsko cono.



Slika 33: Postopno vzpostavljanje prijazne cone v mestnem središču Slovenske Bistrice

**Vizija:**

- Revitalizacija in obnova dotrajanih cest in ulic.
- Z ukrepi umirjanja prometa, predvsem v mestu in središčih naselij, ter ozaveščanjem voznikov bomo povečali prometno varnost.
- Prizadevali si bomo za izboljšanje dostopnosti ključnih gospodarskih območij v občini in hkrati razbremenjevali mestno jedro tovarnega in čezmernega avtomobilskega prometa.
- Reducirana bodo parkirna mesta (predvsem na ulici) v mestnem jedru in obiskovalcem ponujene nadomestne parkirne površine na razdalji, ki jo je brez napora možno prepeščiti.
- Spodbujali bomo rabo okolju prijaznih vozil.

Ključni cilj in kazalnik za uresničitev cilja:

- zmanjšanje deleža potovanj z osebni avtomobili z motorjem z notranjim izgorevanjem za potovanja na delo pod 70 % do leta 2022
 - KAZALNIK: delež poti, opravljenih z vozili z notranjim izgorevanjem, kot voznik z namenom poti na delo (izhodiščna vrednost 82 % (Anketa CPS 2017))

Ključni ukrepi in kazalniki za izvedbo ukrepov:

- obnavljati in izboljšati – v smislu varnosti – lokalne ceste, poti in ulice
 - KAZALNIK: delež občinskega proračuna, namenjen vzdrževanju občinske cestne infrastrukture, se poveča
- vpeljati območja omejene hitrosti in/ali umirjenega prometa
 - KAZALNIK: vsaj štiri do leta 2022
- vpeljati javne polnilnice za električna vozila
 - KAZALNIK: število na novo urejenih javnih polnilnic za električna vozila od sprejema CPS 2017

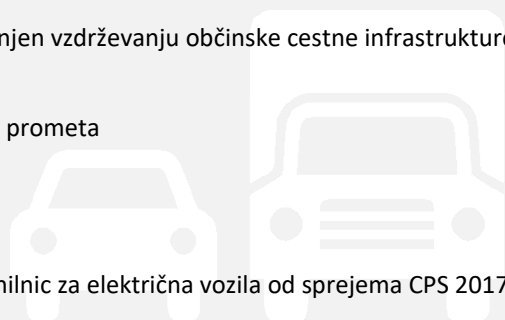



Tabela 12: Akcijski načrt ukrepov stebra Racionalen motorizirani promet

RACIONALEN MOTORIZIRANI PROMET			
Ukrep	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
Intenziviranje investicijskega vzdrževanja obstoječih lokalnih cest in obcestnega prostora	Občina Slovenska Bistrica	2017–2022	Proračun občine, državna sredstva
Umirjanje prometa v mestu in središčih naselij	Občina Slovenska Bistrica v sodelovanju z zunanjim izvajalcem	2017–2022	Proračun občine, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
Izboljšanje dostopnosti gospodarskih območij ter preusmeritev tovornega in čezmernega motoriziranega prometa iz mestnega središča	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Družba za avtoceste Republike Slovenije, Občina Slovenska Bistrica	2017–2022	Državna sredstva, sredstva Evropske unije, proračun občine
Urejanje vaških jeder po načelih skupne rabe	Občina Slovenska Bistrica	2022	Proračun občine, sredstva Evropske unije
Urejanje parkirišč pred pomembnimi javnimi ustanovami, če so v skladu z načrti trajnostne mobilnosti	Občina Slovenska Bistrica	2022	Proračun občine, sredstva Evropske unije
Vzpostavitev sistema »upravljanja s parkirnimi prostori«, vključno s postopno širitvijo modre cone, dodatnimi parkirnimi mesti za invalide in reduciranjem parkirnih mest (predvsem na ulici) v mestnem jedru ter njihova nadomestitev na sprejemljivi razdalji, ki jo je mogoče prepeščiti	Občina Slovenska Bistrica v sodelovanju z zunanjim izvajalcem	2022	Proračun občine, sredstva Evropske unije
Vzpostavitev parkirnih mest za električna vozila skupaj s polnilnimi postajami	Občina Slovenska Bistrica	2017–2022	Proračun občine, državna sredstva, sredstva Evropske unije
Proučitev možnosti vzpostavitve sistemov P + R (»Park&Go«, »Park&Bike« in »Park&Ride«)	Občina Slovenska Bistrica v sodelovanju z zunanjim izvajalcem	2022	Sredstva Evropske unije

7 Viri

Osnovni viri

- [1] Vmesno poročilo projekta Celostna prometna strategija Občine Slovenska Bistrica, maj 2017
- [2] Strokovne podlage za: Celostno prometno strategijo, Poti do privlačnega mesta in zadovoljne skupnosti, UM FGPA, 2015
- [3] Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012
- [4] Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji 2014–2020, Ministrstvo za infrastrukturo, 2014
- [5] Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020, Vlada Republike Slovenije, 2014
- [6] Dolgoročni razvojni načrt Občine Slovenska Bistrica, RIC, 2013
- [7] Novelacija prometne študije širšega območja mesta Slovenske Bistrice, TRASA, d. o. o., 2016
- [8] S. Hmelak, Uporaba metod diskretnega odločanja pri modeliranju izbire prevoznega sredstva v suburbanem okolju, Magistrsko delo, UM FGPA, 2011
- [9] Zahodna obvoznica Slovenska Bistrica – Prometna študija in prometno ekonomsko vrednotenje, APPIA, 2017

Naslov projekta:	CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE SLOVENSKA BISTRICA
Vrsta projekta:	strateška študija
Št. pogodbe:	430-38/2015-27-1034 z dne 18. 8. 2016 JN0033002/2016-W01 in popravek JN003302/2016-K01 z dne 7. 7. 2016
Trajanje projekta:	od 18. 8. 2016 do 30. 6. 2017
Naročnik:	Občina Slovenska Bistrica Kolodvorska ulica 10, 2310 Slovenska Bistrica
Odgovorna oseba naročnika:	dr. Ivan Žagar, župan Občine Slovenska Bistrica
Skrbnik pogodbe:	Marko Pučnik, dipl. inž. prom.
Izvajalec projekta:	Univerza v Mariboru Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Smetanova ulica 17, 2000 Maribor
	
Vodja projekta:	mag. Sebastian Toplak
Projektna skupina:	Univerza v Mariboru Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Smetanova ulica 17, 2000 Maribor mag. Sebastian Toplak, dr. Marjan Lep, dr. Matjaž Šraml, mag. Marko Čelan, Branko Jurič, Boštjan Celan ZUM, urbanizem, planiranje, projektiranje, d. o. o. Grajska ulica 7, 2000 Maribor mag. Mateja Kukovec Vesna Polanc Marinič

Projekt je nastal v okviru javnega razpisa s strani naročnika, ki je bil objavljen na Portalu javnih naročil RS dne 24. 3. 2016 pod oznako NMV1881/2016. Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



Občina
Slovenska Bistrica