

PRIJAZNA MOBILNOST ZA ZADOVOLJNO PRIHODNOST PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LJUTOMER

junij 2012



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO IN PROSTOR



Naložba v vašo prihodnost
OPERACIJO DELNO FINANCIRA EVROPSKA UNIJA
kohezijski sklad



VABILO V DRUGAČNO PRIHODNOST LJUTOMER NA POTI DO VEČJE KAKOVOSTI BIVANJA

Za vsako skupnost sta promet in mobilnost ključnega pomena. Od obeh je namreč odvisno učinkovito premikanje ljudi ter dobrin, s tem pa tudi kakovost življenja cele občine. Načrtovanje prometa tako pomeni sprejemanje nekaterih ključnih odločitev, ki bodo sooblikovale prihodnost Ljutomera.

Ljutomer bi lahko bil v prometnem smislu napredna in varna občina, zgled drugim lokalnim skupnostim v državi ter Evropi.

Z izvajanjem prometne strategije bomo v Ljutomeru razvili celovito in pametno stekano mrežo različnih oblik prevozov, ki bo pomembno uravnotežila ponudbo. Tako bomo razvili prometni sistem, ki nas ne bo več omejeval oziroma nam oteževal gibanja, temveč nam bo vsem ponujal nove možnosti dostopa, potovanja, druženja, poslovanja, bivanja in rasti. Naša občina bo tudi vzpostavila bolj življenjsko hierarhijo uporabnikov prometnega sistema – namesto voznikov avtomobilov bodo prednost dobili otroci, mamice z vozički, osebe z omejeno mobilnostjo, pešci ter kolesarji.

Občina bo ponudila udobne in zanesljive možnosti prevozov – privlačni javni potniški prevoz, razvejano mrežo varnih kolesarskih stez ter dobre pogoje za hojo. Podpirala bo uvajanje novih tehnologij in ustvarjala pogoje za uporabo vozil na alternativni pogon. Brez avtomobilov seveda ne bo šlo, vendar bo občina skrbela za to, da tisti, ki jih vozijo, to počnejo smotrneje.

Prostorsko in prometno načrtovanje bosta aktivno vplivala na oblikovanje potovalnih navad. Odmaknila se bosta od zadovoljevanja apetitov po večjih pretokih avtomobilskega prometa ter se posvetila negovanju trajnostno naravnane mobilnosti, ki sooblikuje urejen, dostopen in varen prostor.



LJUTOMER KOT VZOR DRUGIM? ZAKAJ PA NE?

Sodobna prometna strategija prispeva k doseganju ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo življenjskega okolja in uspešnostjo gospodarskega razvoja. Pomeni nov pristop k načrtovanju prometa ter ne zamenjuje, temveč dopolnjuje oziroma nadgrajuje obstoječe strateške dokumente občine. Ambicija novega pristopa ni zgolj priprava in sprejetje Prometne strategije Občine Ljutomer, temveč pomeni začetek dolgoročnega procesa oblikovanja trajnostnega prometnega sistema.

Prometna strategija nam ponuja priložnost za prehod v sodobno ter celovito načrtovanje prometa. S sprejetjem takšnega dokumenta bi Ljutomer postal prva manjša slovenska občina s celovito in trajnostno naravnano prometno strategijo. Ker v Sloveniji še nimamo tradicije celovitega urejanja prometa na lokalni ravni, bo uresničevanje strategije Ljutomer uvrstilo med najbolj napredne občine tudi v širši evropski regiji.

Prometna strategija Občine Ljutomer je nastajala v letu 2011 in vsebuje analizo stanja, vizijo razvoja prometnega sistema, strateške cilje ter stebre, ki evidentirajo ključna področja ukrepanja. Njen ključni del je podrobnejši akcijski načrt do konca leta 2016, ki natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, ki se bodo izvedli v prvih petih letih izvajanja strategije.

OZADJE

Prometna strategija Občine Ljutomer je nastala znotraj projekta Izdelava mestnih prometnih načrtov. Ta je del aktivnosti Ministrstva za infrastrukturo in prostor na področju integracije javnega potniškega prevoza (projekt Integrirani javni potniški prevoz). Cilj projekta je izdelana zakonska podlaga ter predpisana metodologija za izdelavo mestnih prometnih načrtov. Operacijo je delno financirala EU iz Kohezijskega sklada. Koordinator projekta je Urbanistični inštitut Republike Slovenije, partnerja sta Fakulteta za gradbeništvo Univerze v Mariboru in Biro Pomlad d. o. o., podizvajalci pa Edinburgh Napier University – Transport Research Institute, Logitech d. o. o. ter Rdeči oblak d. o. o.

S pripravo strategije se Ministrstvo za infrastrukturo in prostor ter Občina Ljutomer navezujeta na aktivnosti oziroma pobude Evropske komisije. Ta je leta 2006 s Tematsko strategijo o urbanem okolju postavila mejnik na poti k izboljšanju trajnostnega urbanega razvoja v Evropi s povezavo dveh sorodnih področij lokalne politike: okoljskega upravljanja ter načrtovanja mestnega prometa. Najnovejši motiv za pripravo trajnostne prometne strategije so evropska sredstva in sodelovanje pri projektih EU, kjer je kot pogoj za pridobitev sredstev naveden prav obstoj prometne strategije.

PROCES PRIPRAVE

Pri pripravi dokumenta smo se zgledovali po smernicah EU in izkušnjah strateškega načrtovanja mestnega prometa v državah, kot so Velika Britanija, Francija, Nizozemska, Švedska ter Avstrija. Pomemben vir izkušenj in metodologije so nudili rezultati projektov EU, predvsem PILOT, BUSTRIP, CIVITAS Elan ter ELTIS plus.

Priprava takšnega dokumenta vsebuje šest delovnih korakov: vzpostavitev okvirja trajnostnega načrtovanja prometa, analizo stanja, opredelitev vizije in ciljev, izdelavo strategije, opredelitev odgovornosti ter virov in vzpostavitev sistema spremljanja izvajanja strategije na temelju dogovorjenih kazalnikov.

Pripravi osnutka dokumenta sta sledili razprava in sprejetje na seji občinskega sveta 27. junija 2012. S tem je bil strategiji in ukrepom zagotovljen zakonit položaj, razdeljene so bile odgovornosti. Nujno

bo tudi redno preverjanje strategije, ki je temeljni mehanizem za zagotavljanje prilagodljivosti oziroma ohranjanja smotrnosti vpeljanih ukrepov.

Vključevanje strokovne in zainteresirane javnosti v proces načrtovanja prometa je novost v Občini Ljutomer. Za to je skrbela vrsta intervjujev z glavnimi akterji na področju mobilnosti v občini, ki so bili opravljeni v okviru analize stanja. V mesecu novembru 2011 so vsi prebivalci na dom dobili zloženko, v kateri so bili predstavljeni razlogi za pripravo strategije. Z njo so bili prebivalci naprošeni, da aktivno sodelujejo pri pripravi s svojimi predlogi ter pripombami. Zloženka je vsebovala tudi anketo, s katero so občani izrazili svoje poglede na sedanjo prometno ureditev v občini.

Rezultati ankete ne odstopajo od stališč v drugih manjših občinah po Sloveniji. Kažejo na zahtevno okolje za strateško urejanje prometa, kjer prebivalci nimajo jasne hierarhije vrednot, saj denimo kakovost cestniš č uvrščajo nad splošno kakovost življenja. Tudi tri pomembnejše vrednote uspešnega urbanega okolja – prostori za druženje, privlačno mesto in dober javni prevoz – so se v anketi uvrstile med najmanj pomembne. Razvoj v tem trenutku merijo s cestami, ki imajo pločnik (vse pogostejše tudi kolesarsko stezo), manj pa pričakujejo na področjih umirjanja prometa, območjih za pešce, javnem potniškem prevozu ter kakovostnih javnih prostorih. Rezultati kažejo na pomen javne debate o razvojnih ciljih prometa, ozaveščanja in informiranja prebivalstva ter prikaz drugačnih rešitev s pilotnimi projekti v občini.

Rang	Mesto	Hoja	Kolesarjenje	Javni potniški prevoz	Avto	Leto
1	DUNAJ	11 %	2 %	45 %	42 %	2001
2	ZURICH	8 %	5 %	63 %	25 %	2001
3	ŽENEVA	16 %	5 %	41 %	38 %	2001
6	DUSSELDORF	11 %	5 %	31 %	53 %	2004
7	FRANKFURT	11 %	7 %	39 %	43 %	2004
7	MUNCHEN	9 %	8 %	41 %	41 %	2004
9	BERN	11 %	11 %	54 %	24 %	2001
11	KOEBENHAVN	6 %	6 %	36 %	26 %	2004
13	AMSTERDAM	4 %	22 %	30 %	44 %	2004
77	LJUBLJANA	19 %	10 %	13 %	58 %	2003

De ež uporabe prevoznih načinov v najvišje uvrščenih evropskih mestih na Mercerjevi isti kakovosti bivanja leta 2010

KAKO RAZMIŠLJAJO DRUGA MESTA?



PROMETNE STRATEGIJE POSTAJAJO VROČA TEMA

Mesta in občine trajnostne prometne strategije vse bolj zagnano pripravljajo predvsem zaradi spodbud na evropski ter nacionalni ravni. V začetku 2011 je Evropska komisija v svoji Beli knjigi o prometu celo predlagala, da bi postale obvezne za vsa mesta v EU nad določenim pragom velikosti. Predlagala je tudi, da se z njihovim obstojem poveže dostop do regionalnih in kohezijskih sredstev.

Dogajanju na ravni EU so prisluhnila tudi večja slovenska mesta, ki imajo oziroma pripravljajo prometno strategijo (npr. Ljubljana, Nova Gorica, Murska Sobota). Gre za mesta, ki so v slovenskem merilu najaktivnejša na področju trajnostne mobilnosti.

ČASOVNI HORIZONT

Dokument obravnava več časovnih horizontov razvoja prometa. V izhodiščih postavlja dolgoročno dvajsetletno vizijo razvoja prometa do leta 2030. Cilji in ciljne vrednosti strategije so opredeljeni srednjeročno, večinoma do leta 2020, saj je dolgoročni horizont težko napovedljiv s številčno opredeljenimi cilji. Podrobnejši akcijski načrt ima 5-letni domet z obdobjem do konca leta 2016. Po petih letih je predvidena revizija oziroma osvežitev strategije. Še pogostejše so aktivnosti spremljanja ter vrednotenja kazalcev mobilnosti, ki sta del rednih poročil napredka (vsako leto oziroma vsaki 2 leti).

OBMOČJA OBRAVNAVE

Dokument se osredotoča na prostor in prometni sistem celotne Občine Ljutomer s poudarkom na naselju Ljutomer, kjer je zgoščena večina prometnih tokov ter so potrebe po ukrepanju največje. Regionalnih prometnih tokov strategija ne zanemara, vendar v ospredje postavlja strateške cilje občine, katerim prilagaja potovalne vzorce občanov, dnevnih migrantov in obiskovalcev Ljutomera.



TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

PREDNOSTI SVEŽEGA NAČINA RAZMIŠLJANJA

Načrtovanje prometa žal mnogi še vedno razumemo kot izrazito tehnično področje, ki se ukvarja predvsem z gradnjo cest, mostov, parkirišč, krožišč ali železniških prog. Vidimo ga v gradbenih projektih, s katerimi zagotavljamo pretočnost vozil oziroma povečujemo zmogljivosti cest in parkirišč. Takšno razumevanje nas vse bolj oddaljuje od stvari, ki so nam pomembne. Kljub velikim investicijam so ceste vse bolj polne, prosta parkirišča redkost, zrak vse bolj onesnažen, hrup nadležen, kakovosti bivanja ter poslovanja pa okrnjeni.

Izkušnje mest in držav, v katerih so se uspešno spopadli s problematiko prometa, kažejo na prednosti sodobnejšega razmišljanja. Opazne spremembe dosegajo le lokalne skupnosti, ki so si upale zastaviti

konkretne ter uresničljive cilje. V ospredje obravnave so postavile ljudi in kakovost bivanja, promet ter mobilnost pa so obravnavale kot orodje za doseganje teh ciljev.

Tradicionalno načrtovanje mestnega prometa		Trajnostno načrtovanje mestnega prometa	
Osrednji predmet obravnave je infrastruktura	>	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev	
Projektno načrtovanje	>	Strateško in ciljno načrtovanje	
Netransparentno odločanje	>	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti	
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	>	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja	
Osredotočenost na avtomobile	>	Osredotočenost na človeka	
Investicijsko intenzivno načrtovanje	>	Stroškovno učinkovito načrtovanje	
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	>	Upravljanje prometnega povpraševanja	
Osredotočenost na velike in drage projekte	>	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave	
Domena prometnih inženirjev	>	Interdisciplinarost, integracija sektorjev za zdravje, okolje, prostor	
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	>	Strateške presoje opcij glede na zastavljene cilje	

Ključne razlike med trajnostnim in tradicionalnim načinom načrtovanja prometa

KAKO RAZMIŠLJAJO DRUGA MESTA?



OPAZNE PREDNOSTI NAČRTNEGA PRISTOPA

Slovenske občine praviloma ne upoštevajo celovitega prometnega načrtovanja. To je razumljivo, saj je tradicionalni način dela zaradi »hitrosti« ter »učinkovitosti« pri sprejemanju odločitev priljubljen predvsem pri investitorjih. A hitrost ima tudi svojo ceno. V takšnih projektih dobijo lokalni lobiji pomemben vpliv na ključne projekte v občini. Proces sprejemanja odločitev ni pregleden in ne vključuje vseh ključnih skupin deležnikov.

Trajnostne prometne strategije občinam pomagajo preseči tovrstne slabe prakse. Pomenijo namreč sprejemanje odločitev v sodelovanju z deležniki in prebivalci, izboljšanje javne podobe občine, višjo kakovost bivanja, izboljšanje mobilnosti oziroma dostopnosti ter pozitivne učinke na okolje in zdravje prebivalcev.

S trajnostnim načrtovanjem mobilnosti, katerega značilnosti predstavljamo v nadaljevanju, lahko sodobna skupnost uresniči svoje strateške cilje:

a) CELOSTNA OBRAVNAVA

Sodobno načrtovanje ni omejeno na en sam pristop – upošteva prispevke različnih praks in strategij, vrst prevoznih načinov, odločevalskih sektorjev, javnih ustanov, podjetij ter ravni oblasti.

b) JAVNOST ODLOČANJA

Kompleksna razvojna vprašanja občina lažje rešuje, ko vključuje prebivalce in zainteresirane deležnike v celoten potek odločanja, izvajanja ter ocenjevanja.

c) ZAGOTAVLJANJE TRAJNOSTNEGA RAZVOJA

Načrtovanje je usmerjeno v doseganje ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo okolja in gospodarskim razvojem.

d) SEŠTEVANJE UČINKOV

Izkoriščanje potenciala posameznih ukrepov, njihovo medsebojno dopolnjevanje ter krepitev, povečuje sposobnost občine za premagovanje ovir pri uresničevanju vizije.

e) DOSEGANJE MERLJIVIH CILJEV

Kratkoročni cilji so izpeljani iz strateških ciljev in usklajeni z vizijo mobilnosti.

f) VKLJUČEVANJE NEVIDNIH STROŠKOV

Sodobno načrtovanje upošteva širše družbene stroške ter koristi v vseh sektorjih.

g) NALOŽBENA UČINKOVITOST

Prednost imajo rešitve, ki so realistične, praktične, izvedljive z razpoložljivimi sredstvi in imajo največ učinka za najmanj denarja.





STANJE PROMETA V LJUTOMERU

PET KLJUČNIH IZZIVOV OBČINE

Podrobnejša analiza stanja prometa je pokazala, da se pred Občino Ljutomer izrisujejo sklopi pomembnejših izzivov. Bolj uspešno jih bomo nagovorili, lažje bomo promet obrnili v pravo smer.

POMANJKLJIVOSTI NAČRTOVALSKE PRAKSE

Kot v drugih slovenskih občinah tudi v Ljutomeru nimamo prakse oziroma izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa. Če so si strateški dokumenti (prostorski, okoljski ter razvojni) enotni v skupnem cilju doseganja trajnostnega prometa, se na hierarhično nižji ravni dokumentov in ukrepov ter v vsakodnevni operativni praksi to vodilo preprosto izgubi. Brez strateških okvirjev tudi nimamo mehanizmov za določanje prioritet in presojo prispevka nekega prometnega ukrepa k doseganju ciljev, ki smo si jih zastavili. Primer takšne prakse je gradnja krožišč po naseljih Slovenije. Presoja je omejena na zagotavljanje pretočnosti križišč, spregleda pa se vplive na nemotorizirane udeležence v prometu.

Pri prometnem načrtovanju se še vedno preveč osredotočamo na povečevanje zmogljivosti oziroma pretočnosti cestne infrastrukture. Posledici sta nižja kakovost bivanja in velika poraba javnega denarja za gradnjo cestne infrastrukture, ki bistveno ne izboljšuje stanja, saj ljudje potujejo dlje, porabijo več denarja za mobilnost, za svoje poti pa pogosteje uporabljajo osebni avto.

Poleg tega da v Ljutomeru nimamo celovite prometne strategije, v praksi ne izvajamo niti njenih sestavnih elementov – na primer

strategije kolesarjenja, parkirne politike, upravljanja mobilnosti in podobnih. Med njimi ima prav upravljanje mobilnosti velik potencial, saj vpliva na potovalne navade s pomočjo »mehkih« ukrepov, kot sta denimo informiranje ter komuniciranje, ki ne zahtevajo velikih denarnih vložkov in imajo pogosto zelo ugodno razmerje med učinki ter stroški.

NEZDRAVE POTOVALNE NAVADE

Podatki kažejo, da prebivalci Ljutomera sledijo trendom potovalnih navad v državi – vse večji delež poti opravljajo z osebnim avtom in vse manj hodijo, kolesarijo ali uporabljajo javni potniški prevoz. Osebni avto uporabljajo tudi v primerih, ko so njihove poti kratke ter bi jih enostavno lahko opravili peš ali s kolesom. Take potovalne navade prebivalcev škodijo zdravju, saj dodatno zmanjšujejo njihovo telesno aktivnost – že tako nizko zaradi prevladujočega sedečega načina bivanja. Posebej zaskrbljujoči so ti trendi med mladimi, ki vse bolj trpijo zaradi čezmerne prehranjenosti in debelosti.

UPAD PONUDBE JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA

Od osamosvojitve naprej ponudba avtobusnih prevozov v občini ves čas upada, posledično pa se je v tem obdobju strmo zmanjševalo tudi število potnikov.

KAKO RAZMIŠLJAJO DRUGA MESTA?



VELIKI IZZIVI MAJHNIH KRAJEV

Zahtevnost prometnega načrtovanja je odvisna od velikosti naselja oziroma občine. Kljub temu pa so si ključni izzivi, s katerimi se srečuje večina slovenskih občin, pravzaprav zelo podobni. Težave s parkiranjem, omejitve pri dostopu z javnim prevozom, pomanjkanje kolesarske infrastrukture, neakovostne ureditve za pešce, nizka prometna varnost in spremembe v potovalnih navadah prebivalcev v smeri uporabe avtomobila so ponavljajoče se teme po celi Sloveniji.

Bistvena prednost manjših občin je prav njihova majhnost. Procesi načrtovanja in vodenja projektov se namreč tu izvajajo v manjših skupinah, ki omogočajo lažje ter bolj učinkovito komuniciranje med deležniki.

Med delavniki se je število povezav s številnimi središči v regiji prepolovilo. Še slabše so avtobusne povezave ob sobotah, nedeljah in praznikih, saj so velik del povezav ukinili. Kljub vse večjemu številu osebnih avtomobilov v občini precejšnjemu deležu prebivalcev pogosto ostaja javni potniški prevoz edina izbira prevoza. Sočasno s staranjem prebivalstva postaja slabša ponudba javnega potniškega prevoza vse večji socialni problem. To trditev dodatno potrjuje dejstvo, da mora zadnja leta vse več prebivalcev perifernih naselij v občini za dostop do osnovnih storitev uporabiti taksi.

ki avtomobil uporabljajo tudi takrat, ko za to ni pravega razloga. Težave so skoncentrirane v občinskem središču in se kažejo v slabšanju prometnih, varnostnih ter okoljskih razmer. Glavna prometnica skozi Ljutomer je težko in nevarno prehodna. Infrastrukturne prilagoditve gredo pogosto na račun mestnega prostora oziroma njegovih nemotoriziranih uporabnikov, kakovost bivanja prebivalcev ob tej prometnici pa dodatno zmanjšujeta hrup ter slabša kakovost zraka.

SLABI POGOJI ZA HOJO IN KOLESARJENJE

Ljutomer je naselje kratkih razdalj, ki prebivalcem omogočajo, da večji del svojih poti opravijo peš ali s kolesom. Načrtovalci tega potenciala v preteklosti niso dovolj izkoriščali – razmestitev nekaterih novih dejavnosti (predvsem trgovin) je podaljšala poti ter spodbudila prebivalce k večji uporabi avtomobilov. Podobno omejitev prebivalcem predstavljajo razmere za hojo in kolesarjenje – mreža pločnikov ali kolesarski stez je neskljena, podrejena osebnim avtomobilom ter pogosto zaparkirana. Čeprav novejši cestni projekti vključujejo tudi pločnike in kolesarske steze, njihova izvedba zaostaja za dobro prakso drugod.

NIŽANJE KAKOVOSTI BIVANJA ZARADI CESTNEGA MOTORNEGA PROMETA

Kljub dograditvi pomurskega kraka avtocestnega križa se zaradi izogibanja cestninjenju del tovornega tranzita še zmeraj odvija skozi Ljutomer ter ga obremenjuje. K tem težavam veliko prispevajo tudi sami prebivalci občine,



SLIKO
Dra
V SO

PEVO
TRGOVINA



debeli



BLATEŠIĆ
TRANSPORT

MS-23-379



STANJE PROMETA V LJUTOMERU

PET KLJUČNIH PRILOŽNOSTI OBČINE

Ljutomer se nahaja na razpotju. Kar nekaj načrtovanih ukrepov pomeni pomembne korake v smeri izboljšanja kakovosti bivanja, hkrati pa večji del sredstev in pozornosti še vedno namenjamo infrastrukturi cestnega prometa. V procesu izdelave predloga Prometne strategije Občine Ljutomer so se pokazale nekatere pomembne priložnosti, ki bi lahko tehniko odločilno prevesile v trajnostno smer.

POTENCIAL HOJE IN KOLESARJENJA

Geografske značilnosti Ljutomera omogočajo veliko večji delež opravljenih poti brez avtomobila. Ljutomer je naselje in občina kratkih razdalj, še posebej samo naselje je zaradi uravnanosti večjega dela zelo primerno za hojo ter kolesarjenje. Večina najpomembnejših ciljev v naselju se nahaja znotraj radija 1 km, zato je v manj kot 10 minutah hoje dosegljiva večini prebivalcev. Razdalje so še posebej naklonjene kolesarjenju, ki je v takem merilu najhitrejši prevozni način. Tako je s kolesom v 15 minutah dosegljiv velik del naselij v neposrednem zaledju Ljutomera razen na zahodu, kjer je dostopnost opazno slabša zaradi gričevnatega reliefa in strmih vzponov. Pomembno je izkoristiti tudi potencial osnovnošolcev, med katerimi bi kar polovica želela v šolo kolesariti (trenutno jih kolesari 7 %).

NOVEJŠE PARKIRNE UREDITVE

Parkirna mesta so osrednja težava, ki jo na področju prometa izpostavljajo prebivalci Ljutomera. Zaradi aktualnosti problematike smo se parkirnih problemov pred leti že lotili z uvedbo modrih con in plačevanja parkiranja v središču naselja. Prvi poskus upravljanja z zaračunavanjem parkiranja se ni prijel, zato smo junija 2011 z novim odlokom opredelili območja kratkotrajnega parkiranja ter rezervirane parkirne površine. Aktivno soočanje s to problematiko v preteklosti nudi dobro osnovo za aktivno parkirno politiko, ki bo pomemben del prometne strategije.

MAJHNOST OBČINE IN PRIPRAVLJENOST NA SPREMEMBE

Majhnost občine ima številne pomanjkljivosti, kot so majhne investicijske zmožnosti, maloštevilčna uprava oziroma omejen pogajalski položaj do velikih občin ali države. Po drugi strani predstavlja majhnost občine potencial za

pripravo in predvsem izvajanje celovite prometne strategije. Pripravljalne faze so tako že pokazale visoko vključenost ter pripravljenost sodelovanja večine akterjev na področju prometa. Pomanjkanje investicijskih sredstev povečuje potrebo po racionalnih odločitvah in premišljeni gradnji infrastrukture. Majhnost občine nam omogoča tudi, da pomembnejše spremembe dosežemo z manj zahtevnimi ukrepi.

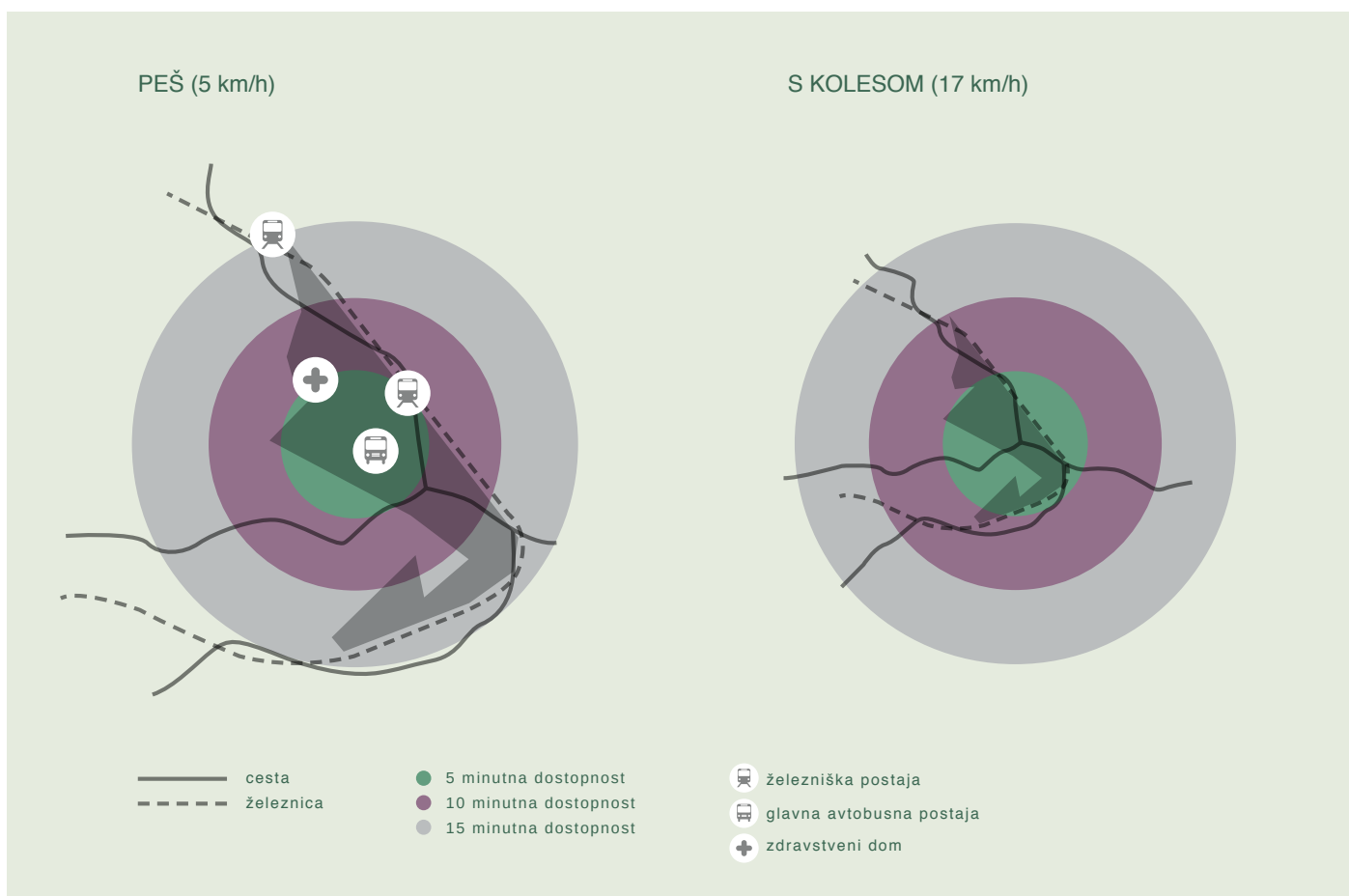
REFORMA PONUDBE JAVNIH PREVOZOV

Socialne težave zaradi upada ponudbe javnih prevozov ter staranje prebivalstva zahtevajo posebno pozornost prometne strategije. Reforma ponudbe mora izkoristiti oziroma povezati obstoječo ponudbo javnih in šolskih prevozov ter taksi službe in bolj premišljeno izrabiti precejšnja sredstva, ki jih država ter občina namenjata sistemu javnih prevozov. Rešitev ponuja tudi javni prevoz na poziv.

DOSTOP DO EVROPSKIH ZNANJ, IZKUŠENJ IN SREDSTEV

EU se s prometom na lokalni ravni vse bolj intenzivno ukvarja. To omogoča vse bolj preprost dostop do znanj, informacij, izmenjave izkušenj ter sredstev za

trajnostno načrtovanje prometa. Izkušnje s projekti EU na področju mobilnosti kažejo na velik pomen in potencial iniciativ EU pri doseganju trajnostnega prometa v občinah. S sprejetjem prometne strategije Ljutomera bomo izboljšali možnost dostopa do virov EU, ki so vse bolj pogojeni z obstojem trajnostne prometne strategije.



Dostopnost oko ica Ljutomera iz središča mesta peš in s ko esom

KAKO RAZMIŠLJAJO DRUGA MESTA?



BOLJ MOBILNI, BOLJ ZDRAVI

Koprivnica je mesto s 33.700 prebivalci na severozahodu Hrvaške. Kljub zahtevnim razmeram je mestu uspelo doseči skoraj polovični delež poti, opravljenih bodisi peš, s kolesom bodisi z javnim prevozom (l. 2007). To Koprivnico uvršča med uspešnejše občine v širši regiji. Strateški pristop k upravljanju prometa so opredelili v Trajnostni prometni strategiji iz leta 2001, kjer so kot ključna področja delovanja določili prenovo prometne infrastrukture in aktivno promocijo hoje ter kolesarjenja.

Prihodnji načrti mesta vključujejo spodbujanje življenjskega sloga prebivalcev, ki bo manj odvisen od osebnega avtomobila, predvsem pri potovanjih na delo, v šolo in na rekreacijo. S tem želijo v treh letih deleže poti, opravljenih s trajnostnimi prevoznimi načini, povečati še za 20 %.



STRATEGIJA PROMETA V LJUTOMERU

PODAJMO SE V SMER DOBREGA

V naslednjih 20 letih se lahko Ljutomer bistveno spremeni. S pripravo in izvajanjem Celostne prometne strategije lahko občina razvije široko paleto prevoznih načinov visoke kakovosti, s katerimi bodo občani potovali hitreje, udobneje, z večjim občutkom varnosti ter zadovoljstva, z manj težavami, hrupa in onesnaževanja zraka ter predvsem ceneje – z manjšimi potrebami po gorivu, brez dragega širjenja cestne infrastrukture.

VIZIJA VEČJE KAKOVOSTI ŽIVLJENJA

Ljutomer bo v prehodu na trajnostno mobilnost prepoznal svojo ključno razvojno priložnost.

Občani Ljutomera bodo lahko kakovostno živeli tudi brez osebnih avtomobilov. V središču in drugih naseljih se bodo počutili varno, saj bo prometna kultura v občini na visoki ravni. Manj bo nesreč oziroma poškodb, ulice in trgi pa bodo spet postali bolj prostor srečevanja, igre ter druženja.

Kakovost bivanja v občini se bo izboljšala. S sodobnim načinom razmišljanja in načrtovanja, zdravim okoljem ter dobro razvito uravnoteženo prometno ponudbo bo Ljutomer privabljal prebivalce in podjetja, jim omogočal razvoj ter rast.

Ljutomer bo občina s čistim zrakom in minimalnim hrupom, zaradi nizke porabe energije pa konkurenčen v svetu dragih goriv.

	Mrtvi	Hudo poškodovani
2000	2	23
2001	1	13
2002	1	8
2003	1	9
2004	3	12
2005	4	11
2006	4	7
2007	2	5
2008	2	5
2009	0	7
2010	1	3

Števi o ponesrečenih v prometnih nezgodah
(vir: Policijska postaja Ljutomer 2011)

KAKO RAZMIŠLJAJO DRUGA MESTA?



ZGODBA SLOVENSKEGA PRVAKA

Občina Trzin je bila leta 2011 po rezultatih Ciprine raziskave najuspešnejša manjša občina na področju trajnostne mobilnosti, njene izkušnje pa kažejo na potencialne ukrepanja v manjših občinah. V tem smislu so povečali frekvenco javnega potniškega prevoza, zgradili novo postajališče, obstoječa postajališča opremili z nadstreški, pokritimi kolesarnicami in voznimi redi. Svojim občanom nudijo tudi kombinirano vozovnico, ki jo lahko uporabljajo pri različnih prevoznikih. Zgradili so parkirišča P+R ob avtobusnih postajališčih, dodatnega načrtujejo še v bližini železniške postaje. Uvedli so posebno kartico, ki omogoča brezplačno parkiranje za tiste, ki s P+R prestopijo na javni potniški prevoz. Občina se je s postavitvijo polnilnic za električna vozila lotila tudi tega področja mobilnosti.

Posebno skrb kažejo do pešcev in urejajo sprehajalne poti, prilagojene vsem skupinam uporabnikov – staršem z vozički, gibalno oviranim osebam idr.

STRATEŠKI IZZIVI OBČINE LJUTOMER

1. Vzpostaviti sistemske in upravne pogoje za trajnostno načrtovanje ter upravljanje mobilnosti.
2. Uravnotežiti uporabo prevoznih načinov.
3. Reformirati sistem javnega potniškega prevoza.
4. Izkoristiti potencialne kolesarjenja in hoje.
5. Optimizirati avtomobilski ter tovorni promet.

STRATEŠKI CILJI OBČINE LJUTOMER

1. Postati vodilna majhna občina v Sloveniji na področju trajnostne mobilnosti do leta 2016.
2. Ustaviti trend zmanjševanja števila prebivalstva do leta 2020.
3. Uravnotežiti potovalne navade prebivalcev v občini do leta 2020.
4. Zagotoviti kakovostno dostopnost vseh naselij v občini z javnim potniškim prevozom in kolesom do leta 2020.
5. Izničiti število žrtev ter prepoloviti število poškodovanih v prometnih nesrečah do leta 2020.





5 STRATEŠKIH STEBROV

NABOR NUJNIH KORAKOV

Prometna strategija Občine Ljutomer predvideva 5 ključnih področij ukrepanja na poti do sodobno organiziranega prometa v občini. Sklopi se med seboj povezujejo in na mnogih ravneh dopolnjujejo, njihova ključna lastnost pa je odmik od osredotočenosti na gradnjo infrastrukture ter usmeritev v sprožanje vrste naložbeno in okoljsko manj spornih, a hkrati bolj učinkovitih ukrepov.

Strateški stebri prometne strategije so:

1. Trajnostno načrtovanje mobilnosti
2. Celovita promocija hoje
3. Izkoriščen potencial kolesarjenja
4. Privlačen javni potniški prevoz
5. Optimiziran cestni promet



5 STRATEŠKIH STEBROV

PRVI STEBER: TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI

Strateški dokumenti države in Občine Ljutomer si že leta za cilj postavljajo obvladovanje avtomobilskega prometa ter spodbujanje njegovih alternativ. Kljub temu delež avtomobilskega prometa v občini narašča, delež javnega potniškega prevoza, kolesarjenja in hoje pa upada.

PROBLEMI LJUTOMERA

V Ljutomeru nimamo tradicije strateškega načrtovanja prometa. Glavnino dosedanjih strateških prometnih odločitev smo oblikovali znotraj prostorskih aktov občine. Ti se osredotočajo na infrastrukturo za cestni motorni promet in ne obravnavajo celostno prometnega sistema ter njegovega upravljanja. Ob tem so v njih odsotni tudi elementi prometnega sistema, kot so javni potniški prevoz, kolesarjenje ali parkiranje.

Kakor so posamezni deli prometnega sistema obravnavani razpršeno ali sploh ne, deluje na tem področju tudi občinska uprava, ki se ukvarja s posameznimi projekti in ne s celotnim prometnim sistemom. Vzrok je v majhnosti naše občine, saj si ne moremo privoščiti številčnejše uprave, zato so zmogljivosti zaposlenih za celovito obravnavo prometnega sistema omejene. Finančna sredstva so omejena, večinoma pa jih namenjamo gradnji infrastrukture za cestni motorni promet, ki v trajnostni hierarhiji prevoznih načinov nima osrednje vloge.

Potencial prostorskih aktov za doseganje trajnostnega prometa ni izkoriščen, sploh če primerjamo načrtovalsko prakso in instrumente v Ljutomeru s tistimi v

načrtovalsko razvitih občinah v EU. Nekateri izmed potencialnih načrtovalskih instrumentov, ki bi lahko izboljšali učinkovitost prostorskega sektorja pri doseganju trajnostnega prometa, so integracija prometnega in prostorskega načrtovanja, parkirni standardi za novogradnje, celovite presoje vplivov slednjih na promet ter zagotavljanje njihove dostopnosti z nemotoriziranimi prevoznimi načini in javnim potniškim prevozom.

Na področju vključevanja javnosti v prometne odločitve imamo veliko rezerv. Predvsem na ravni operativnega delovanja odločanje ni dovolj transparentno in redko vključuje zainteresirano javnost. Tudi sistem določanja prioritet ukrepov je nejasen, odločitve pa so praviloma rezultat različnih pritiskov, tudi javnosti. Obveščanje prebivalstva o že odločenih in načrtovanih ukrepih ter o korakih njihovega izvajanja je pomanjkljivo.

V občini ne spremljamo sistematično področja mobilnosti, potovalnih navad prebivalcev, učinkov investicij in ukrepov v prometnem sistemu. Naloga prometne strategije je, da tak sistem vzpostavi ter z njim spremlja razvoj mobilnosti in učinkovitost strategije.

DOSEŽKI LJUTOMERA

V Občini Ljutomer smo v zadnjih letih krenili v smer pomembnih sprememb prometnega sistema. Povečal se je obseg naložb v infrastrukturo alternativ cestnemu motornemu prometu. Eden pomembnejših dosežkov je prometna oziroma prostorska preureditev ožjega središča Ljutomera, kjer smo dali prednost pešcem in kolesarjem. Večji del Glavnega trga smo tako preuredili v privlačno javno površino, namenjeno predvsem pešcem. Večji poudarek obravnavi pešcev ter kolesarjev kažejo tudi novejša naložba v ceste, v sklopu katerih večinoma uredimo tudi površine za nemotorizirane udeležence v prometu.

Težav s parkiranjem smo se v Ljutomeru že pred leti lotili z uvedbo modrih con in plačevanja parkiranja v središču naselja. Uvedli smo tudi kratkotrajno parkiranje ter rezervirane parkirne površine, kar je dobro izhodišče za aktivno parkirno politiko in učinkovito prometno strategijo.

Majhnost občine ima številne pomanjkljivosti, a po drugi strani predstavlja potencial za pripravo, predvsem pa za izvajanje celovite prometne strategije. Pripravljalne faze strategije so pokazale visoko vključenost in pripravljenost sodelovanja večine akterjev na področju prometa, kar predstavlja odličen temelj za uspešno izvajanje strategije.

Aktivno smo se vključili v evropske projekte na področju trajnostne mobilnosti. V projektih se trenutno posvečamo predvsem zastavljenemu področju upravljanja mobilnosti, ko s promocijo in informiranjem poskušamo spreminjati potovalne navade občanov.

VIZIJA TRAJNOSTNEGA NAČRTOVANJA MOBILNOSTI

Področje mobilnosti bo uvrščeno med strateške priložnosti Občine Ljutomer. Zaradi uporabe sodobnih pristopov bomo na področju trajnostne mobilnosti postali primer male občine, ki je dosegla velike spremembe. Prakso načrtovanja mobilnosti bomo nadgradili s sodobnimi postopki ter metodami in jo integrirali z drugimi sektorji. Za doseganje ciljev in preseganje omejitev se bomo povezovali tako na regionalni kot tudi državni ter evropski ravni. Odločali se bomo transparentno, za kar bomo skrbeli tudi z rednim vključevanjem javnosti v vse faze načrtovanja. Aktivno se bomo vključevali v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti, preko njih nadgrajevali svojo prakso in pridobivali dodatna sredstva za izboljšave.

CILJI

1. Sprejetje in zagon Prometne strategije Občine Ljutomer leta 2012, revizija vsaki dve, prenova vsakih pet let.
2. Sprejetje takšnega občinskega proračuna v letu 2013, ki bo uravnotežil sredstva med prometnimi sistemi.
3. Skupna zaposlitev dodatnih kadrov za področje mobilnosti z občinami na regionalni ravni do leta 2014.
4. Vzpostavljen sistem presoj projektov, sistem celovitega in rednega spremljanja ter vrednotenja kazalcev mobilnosti do leta 2015.
5. Redna vključenost v evropske projekte na temo trajnostne mobilnosti po letu 2012.

PREDLAGANI UKREPI

Zagon prometne strategije in vzpostavitev novih praks

Sprejetje Prometne strategije Občine Ljutomer pomeni začetek dolgoročnega procesa trajnostnega načrtovanja prometa, ki ga bomo nadaljevali z revizijo strategije vsaki dve leti in prenovo vsakih pet let. Do leta 2015 bomo vpeljali proračun, ki bo zagotavljal uravnotežena sredstva za vse prevozne načine.

Načrtovalsko prakso bomo nadgradili s sodobnimi postopki in metodami ter aktivnim vključevanjem javnosti v vse faze načrtovanja oziroma upravljanja prometnega sistema. Leta 2015 bomo vzpostavili redno spremljanje in vrednotenje ključnih kazalcev mobilnosti v občini, ki bo osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije. V letu 2013 bomo izvedli tudi prvo anketo o potovalnih navadah občanov ter jo kasneje redno ponavljali.

Upravljanje mobilnosti bo nov način spreminjanja stališč in potovalnih navad prebivalcev, ki ga bomo od leta 2013 uporabljali kot vsakodnevno prakso. V ospredju bodo »mehki« ukrepi, kot so informiranje ter komuniciranje, organizacija storitev in koordiniranje dejavnosti različnih partnerjev. V primeru novih infrastrukturnih posegov (npr. nove ponudbe javnega potniškega prevoza, ceste ter kolesarske steze) bomo »mehke« ukrepe uporabili za okrepitev njihove učinkovitosti. Do leta 2014 bomo pripravili Mobilnostni načrt za Osnovno šolo Ivana Cankarja, s katerim bomo celostno rešili probleme dostopnosti te zahtevne lokacije. Celovite presoje vplivov novogradenj na promet in izdelava mobilnostnih načrtov zanje bodo od leta 2015 zagotavljale dostopnost večjih generatorjev prometa z vsemi prevoznimi načini ter posledično zmanjševanje

KAKO RAZMIŠLJAJO DRUGA MESTA?



DVE SLOVENSKI ZGODBI

Mesta in kraji, ki sledijo sodobnim trendom, v svojih središčih absolutno prednost namenjajo hoji ter kolesarjenju, kar dosegajo z zaporo za motoriziran promet in omejeno dostavo. Verjetno najboljši primer take preureditve predstavlja celovita preureditev središča prestolnice države.

Tudi nekateri manjši kraji, na primer Kranjska Gora, so sledili tem trendom ter vsaj del ožjega središča namenili zgolj pešcem in kolesarjem. Na drugi strani lahko opazujemo nove ter motoriziranemu prometu podrejene ureditve. Novejši primer je središča Bovca, kjer so kljub turistični usmeritvi kraja površine za pešce podredili motoriziranemu prometu.

mobilnostnih težav, ki jih taki objekti povzročajo.

Do leta 2014 bomo zagotovili tudi podrobnejše usmeritve in zahtevnejše pogoje pri oddaji del s področja prometa zunanjim izvajalcem (predvsem načrtovalcem ter projektantom).

Krepitev občinske uprave

Ker si na Občini Ljutomer zaradi majhnosti ne moremo privoščiti večje občinske uprave, ki bi zagotavljala celovito obravnavo prometnega sistema, se bomo povezali z občinami v regiji. Do leta 2014 bomo zagotovili kadre, ki se bodo v regiji specializirano ukvarjali s področji javnega potniškega prevoza, kolesarjenja, varnostjo in umirjanjem prometa, upravljanjem mobilnosti ter pridobivanjem državnih in evropskih sredstev za projekte na to temo. Organizacijska oblika zaposlovanja kadrov je odvisna od dogovora na regionalni ravni.

Integracija sektorjev in ravni upravljanja

Vse sektorje, relevantne za načrtovanje mobilnosti, bomo povezali. Do leta 2015 bosta prostorski razvoj in prometna ponudba načrtovana sočasno ter integrirano. V okviru postopkov prostorskega planiranja bomo uvedli avtomobilske in kolesarske parkirne standarde za novogradnje ter večje prenove objektov, ki bodo od leta 2014 prispevali k urejanju parkirne problematike.

Intenzivno bomo sodelovali tako z regijo kot državo. Občina Ljutomer bo kot vodilna majhna občina v regiji z lastnimi pobudami in dobrim zgledom spodbujala večjo aktivnost ter sodelovanje drugih občin. Še naprej bomo intenzivno in redno vključeni v projekte oziroma omrežja EU na temo mobilnosti.

AKCIJSKI NAČRT ZA TRAJNOSTNI RAZVOJ MOBILNOSTI V OBČINI LJUTOMER

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
Sprejetje, zagon, revizija in prenova strategije	5.000 € za revizijo na 2. et 30.000 € za prenovo na 5 let	srednja	OL, OS in zunanji zavezanec	2012 sprejetje 2014 prva revizija 2016 prva prenova
Prava uravnoteženega proračuna	brez	srednja – zahtevna	OL in OS	2014
Izvedba priložnostne telefonske ankete o potovanjih navadnih	3.000 €	srednja	OL in zunanji zavezanec	2013
Občinske tehnične smernice za gradnjo infrastrukture za pešce, kolesarje in govnov rane	10.000 €	majhna	OL in zunanji zavezanec	2013
Promocijske, ozaveščevalne in zobraževalne akcije za vse stebre (1–2 akcije letno)	5.000 € letno	srednja	OL in zunanji zavezanec	Od 2013
Mobilnostni načrt za OŠ Ivana Cankarja	20.000 €	srednja	OL, OŠ, SVPCP, in zunanji zavezanec	2012–2014
Dogovor o delovnih kadrih na regionalni ravni	brez	srednja	OL in občine v regiji	2014
Uvedba avtomobilskih in kolesarskih parkirnih standardov	5.000 €	majhna	OL in zunanji zavezanec	2014
Aktivno sodelovanje v EU projektih	brez	srednja	OL in zunanji partner	od 2012

OL – Občina Ljutomer
OS – Občinski svet

SVPCP – Svet za preventivo in varnost v cestnem prometu
OŠ – osnovna šola



5 STRATEŠKIH STEBROV

DRUGI STEBER: CELOVITA PROMOCIJA HOJE

Hoja je najbolj naraven, demokratičen, zdrav ter socialno pravičen način premikanja. Ne povzroča emisij ali drugih vplivov na okolje, v primerjavi z ostalimi prevoznimi načini pa je prostorsko in infrastrukturno nezahtevna. Primerna je za krajše razdalje, kar se ujema z velikostjo Ljutomera ter oddaljenostjo naselij v njegovem neposrednem zaledju. Hoja je ključna, saj se tudi vse poti z avtomobilom in javnim prevozom začnejo ter končajo z njo. To so tudi ključni motivi, zakaj je vredno prednostno zagotoviti dobre pogoje za hojo.

Ponovno umestitev hoje med osnovne načine premikanja bomo dosegli z nadgradnjo, označevanjem in vzdrževanjem obstoječih površin za pešce, vzpostavljanjem novih površin oziroma povezav, umirjanjem motoriziranega prometa ter informiranjem oziroma ozaveščanjem prebivalcev o pomenu in prednostih hoje.

PROBLEMI LJUTOMERA

Prebivalci občine v hoji premalo prepoznavamo način za opravljanje vsakodnevnih poti in ne opazimo njenih ugodnih vplivov na zdravje, učinkovitost ter okolje. Posledično jo vse bolj opuščamo in prevzemamo nezdrave potovalne navade, ki tudi pri kratkih poteh temeljijo na osebnih avtomobilih. Očitno se ne zavedamo, kako kratke so povprečne razdalje naših poti ter kako velike so posledice pretirane rabe avtomobilov.

Gost promet, prisotnost tovornih vozil na glavnih cestah ter nizka prometna kultura motoriziranih udeležencev v prometu krepijo občutek ogroženosti. Takšna klima nas dodatno odvrača od hoje, kar je še posebej opazno pri šibkejših udeležencih (otroci, osebe z omejeno mobilnostjo, starejši).

Hojo ovirajo tudi fizične ovire v prostoru – od nepravilno parkiranih vozil do tehničnih detajlov, kot so slabi tlaki, pomanjkljiva osvetlitev, preozki pločniki, količki, visoki robniki ali pomanjkanje klančin. Številni stanovanjski deli Ljutomera sploh nimajo urejenih pločnikov oziroma drugih površin, namenjenih pešcem. Prečkanja pomembnejših prometnic so marsikje težavna zaradi neprimerno umeščenih ali manjkajočih prehodov za pešce, intenzivnega motornega prometa, slabega označevanja in vzdrževanja označb

oziroma slabe izvedbe prehodov. Zaradi združevanja površin za pešce in kolesarje na razmeroma ozkih površinah so na posameznih odsekih mogoči konflikti.

Veliko težav imajo tudi gibalno ovirani. Mednje ne sodijo le invalidi, ampak tudi starejši prebivalci ter družine z majhnimi otroki. Zelo jih ovirajo manjkajoče in slabo urejene površine za pešce, odsotnost klančin na križiščih oziroma prehodih ter preozki pločniki v občinskem središču. Gibanje slepih in slabovidnih ovira pomanjkanje talnih oznak za prečkanje ter semaforjev z zvočnimi signali.

V analizi stanja smo prepoznali več problematičnih pešpovezav, katerih ureditev bo nujna za spodbujanje hoje v Ljutomeru. Med njimi so povezava Osnovne šole Ivana Cankarja z avtobusno postajo oziroma zaledjem na vzhodu, povezava Osnovne šole Ivana Cankarja z Glavnim trgom in Podružnično šolo Cvetka Golarja, povezava Gimnazije Franca Miklošiča Ljutomer z železniško postajo ter povezava glavne avtobusne postaje s Podružnično šolo Cvetka Golarja.



G avne peš povezave in območja umirjanja prometa v Ljutomeru.

DOSEŽKI LJUTOMERA

Razmere za hojo se izboljšujejo predvsem v središču Ljutomera. V zadnjih letih je bila to preureditev Glavnega trga in njegovega zaledja, nekaj pešpoti pa je bilo urejenih v stanovanjskih soseskah ter parkih. Te postavljajo temelje za nadaljnjo vzpostavitev kakovostnega omrežja pešpoti.

Osnovne šole so že tradicionalno vključene v program varnih poti v šolo, skozi katerega so otroci posredno spodbujani k hoji v šolo in s katerim je bila odpravljena vrsta konfliktnih točk v šolskih okoliših. Pred začetkom šolskega leta urejamo ter označujemo varne poti v šolo, ki otrokom zagotavljajo osnovno mrežo varnega dostopa v šole. Vse pogostejše izvajamo promocijske akcije za spodbujanje hoje in ozaveščanje o njenem pomenu.

Občina Ljutomer sodeluje tudi v evropskih projektih na to temo, kot je na primer Active Travel Network. V okviru projekta je bila v naselju Ljutomer izvedena ocena stanja na področju hoje in kolesarjenja, ki predstavlja pomemben vir podatkov za izboljšanje tega področja.

OMEJITVE SEDANJEGA PRISTOPA

Hoje ne obravnavamo kot način premikanja po naselju, zato ni enakovredno vključena v prometno in prostorsko načrtovanje, kar se kaže v pomanjkanju zbiranja podatkov o hoji, odsotnosti vrednotenja vplivov gradnje objektov na pogoje za hojo, po izvedbi projektov pa ne ocenjujemo učinkov ter odpravljanja črnih točk. V prostoru je hoja podrejena ostalim oblikam prometa (predvsem cestam in parkiriščem), za poti se uporabljajo ostanki prostora, kar pogosto ne zadošča. Površine za pešce se ožijo tudi na račun drugih uporabnikov, na primer kolesarjev. Pri načrtovanju površin za hojo ne razmišljamo o logičnih in najkrajših povezavah ključnih točk, udobju in dostopnosti za pešce ter koridorjih za hojo do glavnih generatorjev prometa (mestno središče, postajališča javnega potniškega prevoza, nakupovalna središča, šole, stanovanjske soseske).

Kljub prostorskim možnostim manjkajo nekatere ključne poti, druge pa so pomanjkljivo urejene. Predvsem najšibkejši uporabniki (otroci in starejši) se tako ne morejo varno ter samostojno premikati v prostoru.

VIZIJA ZA CELOVITO PROMOCIJO HOJE

Občina Ljutomer bo ustvarila pogoje, ki bodo večini prebivalcev omogočili velik del dnevnih poti opraviti peš.

Pešci bodo v prostoru zelo prisotni, hoja pa bo prepoznana kot zdrav način potovanja. Hoja bo kot pomemben način potovanja prepoznana tudi v načrtovalskih procesih. Prebivalci bodo radi hodili tudi na daljše razdalje. Kakovostne ureditve bodo pešcem na razpolago v vsem naselju, kar bo skupaj z umiritvijo motornega prometa povečalo prometno varnost in splošen občutek varnosti. Ureditve bodo primerne za vse prebivalce, zato bo poseben poudarek namenjen zagotavljanju dobrih pogojev za gibalno ovirane prebivalce.

CILJI

1. Povečanje deleža hoje za petino do leta 2020 v primerjavi z letom 2010.
2. Vzpostavitev ključnih povezav v omrežju pešpoti v Ljutomeru do leta 2020.
3. Celovita umiritev prometa v Ljutomeru ter vsaj še v treh naseljih v občini do leta 2020.
4. Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi pešci za 50 % do leta 2020 glede na povprečje v obdobju 2005–2010.
5. Prilagojenost infrastrukture gibalno oviranim osebam v ožjem središču in zaledju do leta 2020.

PREDLAGANI UKREPI

Izboljšanje infrastrukture

Osnovni ukrep za povečanje privlačnosti hoje v naselju bo sistematično izboljševanje infrastrukture za pešce. Vzpostavili bomo omrežje poti, ki bodo direktne, smiselno povezane, brez ovir, dobro osvetljene, senčene, varne, ambientalno zanimive in prijetne, čiste ter redno vzdrževane. Njihovo privlačnost bodo dopolnjevale tudi možnosti za počitek oziroma sedenje, javno dostopna stranišča ter označevalne table in smerokazi. Kjer bo izvedljivo, bodo kolesarske steze umaknjene s pločnikov na ceste. Sistematično bomo povečali število prehodov za pešce, ožili vozišča v križiščih, krajšali čakanje na semaforiziranih prehodih za pešce ter preurejali dovoze stranskih cest in prioriteto prečkanja dali nemotoriziranim udeležencem. Smiselno umeščeni in varni prehodi čez ceste oziroma železnico bodo primerno označeni ter osvetljeni. Posebno pozornost bomo posvetili ureditvi prehodov, kjer se pogosteje pojavljajo prometne

nesreče, v katere so vpleteni pešci. S poostritvijo nadzora nad nelegalnim parkiranjem na površinah za pešce bo to postal obrobni problem.

Omrežje pešpoti bomo nadgrajevali. Pri tem bomo izhajali iz ožjega središča, kjer bomo prioriteto razširili sedanje območje za pešce in umirili promet na ostalih ulicah v njegovem neposrednem zaledju do leta 2014. Iz ožjega središča bomo vzpostavili omrežje glavnih pešpoti do ter med ključnimi točkami, do katerih lahko pričakujemo največ hoje, kot so vrtec, osnovna in srednja šola, dom starejših občanov, avtobusne ter železniški postaji, nakupovalno središče in stanovanjske soseske. Prioritetno bomo še naprej urejali varne poti v šolo.

Glavne pešpoti bomo kombinirali z območji umirjenega prometa, ki bodo leta 2020 vzpostavljena na celotnem območju Ljutomera. Izvajali jih bomo na podlagi izkušenj z vzpostavitvijo pilotnega območja z umirjenim prometom, katerega bomo končali do leta 2014. V teh območjih bodo hitrosti motornega prometa tako nizke (do največ 30 km/h), da bosta hoja in kolesarjenje tam varna tudi brez ločene infrastrukture. V območjih s prioriteto pešcev bo zagotovljeno izogibanje konfliktnim situacijam med kolesarji ter pešci.

Za hojo prilagojene razmere bomo poskrbeli tudi v drugih naseljih občine in njihovem zaledju. Najprej bomo izvedli pilotno območje celovitega umirjanja prometa v enem od naselij v občini (do leta 2014), kasneje pa še celovito umiritev prometa vsaj še v treh naseljih v občini do 2020. Izkušnje z rekreacijskimi potmi kažejo, da imajo slednje potencial združevanja rekreativnih ter dnevnih poti. Zato bomo do leta 2015 uredili eno, do leta 2020 pa vsaj še tri kakovostne pešpoti (v kombinaciji s kolesarskimi) do naselij v neposrednem zaledju Ljutomera.

Izboljšanje pogojev za načrtovanje

Do leta 2014 bomo v okviru občine vzpostavili sistem za redno zbiranje podatkov na področju hoje. Poleg osnovnih podatkov o hoji, ki bodo del celovitega sistema zbiranja podatkov o mobilnosti v občini, bomo zbirali tudi druge podatke, katere smo zbrali že v okviru te strategije za potrebe analize stanja. S pogostim ponavljanjem opravljene analize bomo natančno spremljali spremembe na področju hoje.

KAKO RAZMIŠLJAJO DRUGA MESTA?



Z AVTOM V ŠOLO? NE, HVALA!

V Veliki Britaniji so se s promocijo hoje med osnovnošolci pričeli načrtno ukvarjati, potem ko so opazili hitro naraščanje deleža otrok, ki jih v šolo z avtomobili pripeljejo starši. Ob spremembah potovalnih navad ter skrbi za varnost šolarjev jih je pri tem vodila predvsem potreba po aktivni skrbi za zdravje učencev. Izdelali so mobilnostne načrte, kjer so se osredotočili na informativne in izobraževalne akcije ter manjše izboljšave infrastrukture v zaledju šol. Podatki iz tridesetih podrobneje ovrednotenih šol kažejo, da je velik delež (60–90 %) šolarjev zmanjšal uporabo avtomobilov, dodaten delež (15–40 %) pa naj bi uporabo avtomobila v prihodnosti zmanjšal za več kot 20 %. Skupni učinek mobilnostnega načrta je povprečno med 8 in 15 % manjša uporaba avtomobila za vožnje v šolo.

Promocijske in izobraževalne aktivnosti

Prednosti hoje bodo vsebina rednih in sistematičnih promocijskih, ozaveščevalnih ter izobraževalnih akcij za vse ciljne skupine prebivalstva. Najmlajši bodo prioriteto nagovorjeni v akcijah mobilnostnih načrtov za šole in vrtce, ki bodo nadgradile obstoječe akcije varnih poti v šolo do leta 2014, podobno celovito bomo do istega leta obravnavali tudi gimnazijo. Odrasle bomo v akcijah nagovarjali predvsem z argumenti zdravstvenih koristi hoje.

AKCIJSKI NAČRT ZA CELOVITO PROMOCIJO HOJE

Ukrep	Strošek	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
P otno območje um rjenega prometa v Ljutomeru	10.000 € projekt 150.000 € zvedba	zahtevna	OL n zunan zvoja ec	2013 projekt 2014 zvedba
P otno območje um rjenega prometa v zbranem manjšem nase ju	10.000 € projekt 150.000 € zvedba	zahtevna	OL n zunan zvoja ec	2015 projekt 2016 zvedba
Dopo n tev varn h pot v šo o n ured tev prob emat čn h prečkanj (prednostno OŠ–G avn trg–avtobusna postaja)	20.000 € letno	srednja	OL, OŠ, SPVCP n zunan zvoja ec	2014
Vzpostav tev pešpovezave G mnaz ja–že ezn ška postaja (nova brv)	60.000 €	srednja	OL n zunan zvoja ec	2014
Pr agod tev n frastrukture g ba no ov ran m os- ebam v ožjem sred šču n za edju	8.000 € letno	srednja	OL n zunan zvoja ec	Od 2012

OL – Občina Ljutomer
OS – Občinski svet

SPVCP – Svet za preventivo in varnost v cestnem prometu
OŠ – osnovna šola





5 STRATEŠKIH STEBROV

TRETJI STEBER: IZKORIŠČEN POTENCIAL KOLESARJENJA

Kolo je najsmotrnejši urbani prevozni način: je poceni in dostopno vsem socialnim skupinam, na večini poti v mestih najhitrejše, okolju prijazno ter ne zaseda veliko prostora. Vsakodnevno kolesarjenje ugodno vpliva tudi na zdravje. Zaradi pozitivnega vpliva na kakovost bivanja se je kolesarjenje v mnogih evropskih mestih uveljavilo kot enakovreden, ugleden in učinkovit način opravljanja vsakodnevnih poti. Zaradi kratkih razdalj ter ravnega terena v precejšnjem delu občine je kolo zelo primerno za opravljanje večine poti tudi v Ljutomeru.

Pri razvoju kolesarjenja je potrebno razmišljati o dveh skupinah kolesarjev, od katerih ima vsaka svoje specifične potrebe. V prvo sodijo prebivalci, ki jim kolesarjenje služi kot način opravljanja vsakodnevnih poti. Za njih je pomembna varna infrastruktura v območju naselja Ljutomer ter njegovem neposrednem zaledju, še posebej dobra povezanost ključnih točk v naselju. V drugo skupino sodijo prebivalci in obiskovalci Občine Ljutomer, ki kolesarijo rekreativno. Njim je pomembnejša udobna oziroma prijetna infrastruktura v zaledju Ljutomera, prav tako tudi povezave med ostalimi naselji ter ključnimi turističnimi točkami v občini in širše.

Ljutomer je občina kratkih razdalj. Relief je večinoma uravnan, zato razen na nekaterih relacijah ni treba premagovati večjih vzponov. Tudi klimatske razmere so ugodne

ter omogočajo uporabo kolesa večino dni v letu. Z dvigom kolesarske kulture, izboljšanjem kolesarske infrastrukture in ozaveščanjem bomo prebivalce ter obiskovalce spodbudili, da bodo bistveno večji delež poti čez leto opravili s kolesom.

PROBLEMI LJUTOMERA

Kolesarjenje je nekoč že bilo eno najpomembnejših načinov premikanja po Ljutomeru, a se je njegov pomen zmanjšal s pojavom motorjev in kasneje osebnega avtomobila. S prevlado avtomobilov se je spremenila prometna kultura v občini, v kateri zdaj dominirajo motorizirani udeleženci, kar kolesarjem povzroča občutek ogroženosti, mnoge pa odvrča od kolesarjenja.

Ključna ovira za povečanje privlačnosti kolesarjenja je le delno izgrajena

kolesarska infrastruktura. Nepovezano omrežje kolesarskih stez omogoča varno kolesarjenje le na nekaterih kratkih odsekih, ki pa kmalu kolesarje usmerijo na vožnjo po glavni cesti. Taki prehodi so nepredvidljivi ter nevarni, zato se kolesarji raje odločijo za nadaljevanje poti po pločniku. Posledično je v Ljutomeru dostopnost ključnih točk za kolesarje slaba in ne spodbuja večjega deleža kolesarjev.

Zaradi prioritete obravnave motornega prometa je kolesarsko omrežje pogosto izvedeno nevarno s preveč križanji ali neposrednim potekom ob cestah, kjer motorna vozila dosegajo visoke hitrosti. Pogosta je tudi slaba tehnična izvedba novih stez, ki so načrtovane tako, da kolesarje upočasnijo ali celo ogrožajo njihovo varnost (npr. širina stez, izvedba robnikov, prioritetni uvozi stranskih cest, količki za preprečevanje parkiranja, prometna signalizacija sredi stez ter vodenje in razporejanje kolesarjev v križiščih).

Za povezave z zaledjem Ljutomera v večini niso zagotovljene varne kolesarske poti ali steze. Kjer so že urejene, praviloma potekajo po obstoječih lokalnih cestah in so zgolj označene s prometnim znakom.

Varno parkiranje koles je še zmeraj težava v večjem delu Ljutomera ter okolici pomembnejših generatorjev prometa. Kolesarjenju še ne priznavamo statusa celoletnega prevoza, zato zimska služba pozimi ne čisti kolesarskih stez in jih pogosto uporablja kot odlagališče snega s cest ter pločnikov.

DOSEŽKI LJUTOMERA

Kolesarjenje se v Ljutomeru vrača med pomembne prevozne načine, saj vse več ljudi spoznava njegove prednosti oziroma koristi. Na Občini Ljutomer se vse bolj odzivamo na povečano povpraševanje in pobude meščanov ter priložnosti, ki se pojavljajo v obliki državnih ali evropskih sredstev za razvoj kolesarstva.

V okviru obnove nekaterih pomembnejših križišč in cestnih odsekov smo pričeli s primernejšim urejanjem kolesarske infrastrukture. Tudi v zaledju Ljutomera so vzpostavljeni prvi segmenti novih kolesarskih poti, ki potekajo po ločenih površinah ob glavnih cestah. Prav tako je že označenih nekaj kolesarskih poti med naselji, ki so speljane po manj obremenjenih lokalnih cestah. Na temelju teh, za zdaj sicer kratkih odsekov, bomo v prihodnje izgrajevali celovito kolesarsko omrežje občine.

Dober primer, kako lahko uredimo parkiranje koles, je ureditev kolesarnice pred Gimnazijo Ljutomer. V neposredni bližini vhoda zagotavlja primerno število pokritih parkirnih mest, kjer svoja kolesa varno in udobno puščajo zaposleni ter dijaki.

Pomembna pridobitev za kolesarje je možnost izposoje koles za obiskovalce in turiste v okviru TIC ter njihove karte z označenimi turističnimi kolesarskimi potmi v občini.

K razvoju kolesarstva prispeva tudi uspešno sodelovanje občine v evropskih projektih, v katerih se ukvarjamo s promocijo zdravja preko aktivnih načinov opravljanja poti.

OMEJITVE SEDANJEGA PRISTOPA

Za področje kolesarjenja je značilna odsotnost strateškega pristopa, sledenje projektom cestne infrastrukture in počasno odpravljanje nevarnih točk. Kolesarjenje smo v preteklosti obravnavali predvsem kot rekreacijsko dejavnost, zato mu pri načrtovanju prostora ter prometne infrastrukture nismo namenjali večje pozornosti. Pri načrtovanju ne razmišljamo o celovitih, smiselnih, varnih in udobnih kolesarskih povezavah, ampak jih podrejammo cestni infrastrukturi ter pretočnosti motornega prometa. Prenos znanj oziroma dobrih praks načrtovanja in izvedbe kolesarjem prijazne kolesarske infrastrukture je počasen, neposredne naložbe v kolesarsko infrastrukturo so redke, izvedbe pa pogosto neakovostne ali celo nevarne.

Slednje dejstvo je posledica oteženega komuniciranja občine s projektanti, saj so nacionalne smernice glede kolesarske infrastrukture neobvezne ali presplošne, občina pa nima lastnih smernic za zagotavljanje kakovostne kolesarske infrastrukture. Te bi predstavljale podlago za dogovore z investitorji, projektanti in postavile standarde za celovito oziroma kakovostno omrežje kolesarskih povezav ter parkirišč.

Za zdaj nismo naredili dovolj tudi glede promocije zdravega življenjskega sloga, ki vključuje kolesarjenje kot način vsakodnevnega opravljanja poti. Velik potencial za promocijo ponujajo mlajši, ki so v preteklosti pogosto kolesarili v šolo, danes pa jih starši zaradi (ne)varnosti raje vozijo z osebnim avtomobilom. Brez kolesarskih izkušenj mladi kasneje kot najstniki razmišljajo o avtomobilu kot o edinem možnem načinu za potovanje.

VIZIJA OBČINE Z IZKORIŠČENIM POTENCIALOM KOLESARJENJA

Ljutomer bo občina z dobro kolesarsko infrastrukturo in prometno kulturo, v kateri bo kolesarjenje tako enakovreden ter varen prevozni način za opravljanje vsakodnevnih poti kakor tudi uveljavljena oblika rekreacije.

S kolesom bodo varno in udobno dostopni vsi ključni cilji poti v Ljutomeru oziroma njegovem zaledju, vse najbolj zanimive lokacije pa bodo dobro opremljene z opremo za varno parkiranje koles. Omrežje varnih kolesarskih stez bo dobro razvito in redno vzdrževano na območju celotne občine. Občani bodo zaradi kolesarjenja bolj zdravi, večja pa bo tudi varnost v prometu. Povečanje ugleda kolesarjenja bo pripomoglo k doseganju kritične mase kolesarjev ter posledično večji varnosti, sprejetosti kolesarjev med drugimi udeleženci v prometu in njegovimi načrtovalci.

CILJI

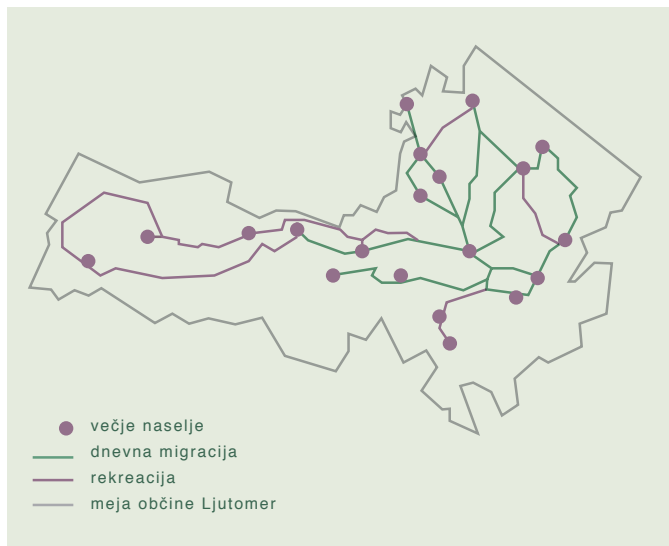
1. Povečanje deleža osnovnošolcev, ki v šolo kolesarijo, in sicer z 8 % na 20 % ter povečanje deleža srednješolcev s 7 % na 15 % do leta 2020.
2. Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo kolesarijo, z 10 % na 20 % do leta 2020.
3. Podvojitev dolžine kolesarskega omrežja v naselju Ljutomer ter v zaledju do leta 2015 in vzpostavitev celovitega kolesarskega omrežja do leta 2025.
4. Zagotovitev pogojev za varno parkiranje koles v Ljutomeru do 2025.
5. Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50 % do leta 2020 glede na povprečje v obdobju 2005–2010.

PREDLAGANI UKREPI

Razvoj omrežja kolesarskih stez

Celotno kolesarsko omrežje v občini bomo vzpostavili do leta 2025. Nastajalo bo s postopno širitvijo od občinskega središča, kjer bomo omrežje sklenili do leta 2015, preko navezave naselij v njegovem neposrednem zaledju do leta 2018, glavnih koridorjev v smeri sosednjih občinskih in regionalnih središč do leta 2020 ter do končne navezave vseh pomembnejših naselij v občini leta 2025. Vzpostavitev občinskega kolesarskega omrežja bo imela podlago v občinskih smernicah za gradnjo kolesarske infrastrukture, ki jih bomo pripravili do leta 2013. Gradnjo kolesarske infrastrukture bomo v največji možni meri sofinancirali z evropskimi in državnimi

sredstvi ter v sodelovanju s turističnim gospodarstvom, sosednjimi občinami in regijo.



Predvidene kolesarske povezave v Občini Ljutomer

Kolesarsko omrežje v naselju Ljutomer bomo sestavili iz mreže kolesarskih stez ob glavnih zbirnih cestah ter z umirjanjem in mešanjem prometa v območjih umirjenega prometa, v katerih bodo hitrosti motornega prometa tako nizke (do največ 30 km/h), da bo kolesarjenje tam varno tudi brez ločene infrastrukture. V območjih s prioriteto pešcev bo zagotovljeno izogibanje konfliktnim situacijam med kolesarji ter pešci. Prioritetno bomo uredili ožje središče, kjer bomo umiritev prometa v okolici Glavnega trga zagotovili do leta 2014 in do leta 2015 dopolnili manjkajoče dele glavne kolesarske povezave ob glavni cesti skozi Ljutomer. Umirjanje prometa v ostalih mestnih območjih bomo izvajali na podlagi izkušenj z vzpostavitvijo pilotnega območja z umirjenim prometom do leta 2014.

Kolesarske povezave Ljutomera s središči naselij v njegovem neposrednem zaledju in s sosednjimi občinskimi ter regionalnimi središči bodo v največji meri ločene od motornega prometa. Vzpostavljali jih bomo na podlagi izkušenj z ureditvijo pilotne povezave z enim od pomembnejših naselij v zaledju do leta 2015. Z ustrezno ureditvijo elementov in s prioritetenim vodenjem skozi križišča bodo omogočale potovalne hitrosti kolesarjev 20 km/h. Namenjene bodo dnevnim migrantom na daljše razdalje, predvsem pa rekreacijskim kolesarjem ter turistom. Ločenost od motornega prometa bo omogočila tudi varno kolesarjenje družinam s kolesarsko neizkušenimi člani, kar bo pomembno izboljšalo našo privlačnost za aktivni turizem, ki je v vzponu. Kolesarske poti v smeri sosednjih središč bodo tudi del povezav višje ravni

in bodo zagotavljale navezavo občine na državno ter regionalno kolesarsko omrežje. Kolesarske povezave Ljutomeru do naselij v njegovem neposrednem zaledju bomo vzpostavili do leta 2018, glavne koridorje v smeri sosednjih občinskih in regionalnih središč pa do leta 2020. Preostale medsebojne povezave vseh pomembnejših naselij v občini bomo prav tako poskušali vzpostaviti ločeno od motornega prometa, kjer to ne bo smiselno, pa po stranskih cestah z malo prometa. Navezavo vseh pomembnejših naselij v občini bomo zaključili do leta 2025.

Zagotavljanje varnega parkiranja koles

V Ljutomeru, posameznih naseljih ter na glavnih ciljih kolesarjev v občini bomo zagotovili primerne pogoje za parkiranje koles. Večina parkirišč bo zaščiten pred vremenskimi vplivi, najpomembnejša pa bodo imela tudi infrastrukturo za osnovno popravilo koles ter polnjenje električnih koles.

Varno in udobno parkiranje koles bomo zagotovili postopoma. Do leta 2016 bomo poskrbeli za postavitev 20 parkirnih stojal ter ene pokrite kolesarnice letno na ključnih točkah v občini. Sledili bomo tudi razvoju električnih koles z izgradnjo polnilnic električnih koles ob večjih generatorjih prometa.

Število in kakovost kolesarskih parkirišč ob novogradnjah bomo do leta 2014 zagotovili z umestitvijo parkirnih standardov za kolesa v prostorske akte. Investitorji bodo morali že v fazi pridobivanja gradbenega dovoljenja predvideti ustrezno parkiranje koles ter jih pred pridobitvijo uporabnega dovoljenja tudi zagotoviti.

Upravljanje kolesarjenja v občini

Večje občine vse pogostejše zaposlujejo kolesarskega koordinatorskega, ki se vsestransko ukvarja s tem področjem. Zaradi majhnosti ni smiselno vzpostavljati tega delovnega mesta samo za območje občine, prizadevali pa si ga bomo zagotoviti (po vzoru medobčinskega redarstva) z medobčinskim sodelovanjem na regionalni ravni do leta 2014. Kolesarski koordinatorski bo skrbel za razvoj kolesarjenja v regiji, pripravo projektov in zagotavljanje sredstev ter omogočil, da se bodo vsi razvojni projekti preverjali še skozi prizmo kolesarjenja. Stroški zagotavljanja dobrih pogojev v fazi načrtovanja so namreč bistveno nižji kot pri naknadnem popravljanju rešitev v prostoru.

Občinski proračun, namenjen mobilnosti, bo vseboval fiksni delež letnih investicij za kolesarjenje, ki bo sorazmeren pomenu tega prevoznega načina v občini (15 % proračuna za mobilnost leta 2015). Lokalna sredstva bodo dopolnjena z državnimi in evropskimi sredstvi, ki nam bodo zaradi aktivnega urejanja tega področja lažje dosegljiva. S tem bodo zagotovljeni viri financiranja tako za načrtovanje ter gradnjo infrastrukture kot tudi za promocijo kolesarjenja.

Vzpostavljeno infrastrukturo bodo nadgrajevale promocijske, ozaveševalne in izobraževalne akcije. Te bodo spodbujale prebivalce oziroma obiskovalce h kolesarjenju z argumenti koristi za zdravje, okolje ter prostor. Od leta 2013 bo kolesarjenje vključeno v redno spremljanje in vrednotenje kazalcev mobilnosti.



Ko esarske povezave v Ljutomeru

KAKO RAZMIŠLJAJO DRUGA MESTA?



VPLIV KOLESA NA TURIZEM

Po zgledu regionalnih kolesarskih povezav iz kolesarsko razvitejših držav se s pomočjo evropskih sredstev tudi pri nas v zadnjih letih gradijo kolesarske povezave v zaledju ter med naselji. Med prvimi je bil izgrajen del obalne Porečanke (po opuščeni trasi železnice Trst–Poreč), še posebej uspešen primer pa je kolesarska povezava Gozd Martuljek–Rateče, prav tako po trasi opuščene železnice. Posamezni odseki takšnih regionalnih kolesarskih povezav se zdaj pojavljajo že v večini slovenskih regij.

Pomen teh kolesarskih povezav je dvojen. Po eni strani večino leta omogočajo varno kolesarjenje na delo in v šolo, zelo pomemben pa je njihov turistični učinek, saj privabljajo rekreativne kolesarje vseh starosti ter bogatijo turistično ponudbo kraja.

AKCIJSKI NAČRT ZA IZKORIŠČEN POTENCIAL KOLE SARJENJA

Ukrep	Strošek	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
Občinske smernice za gradnjo kolesarske infrastrukture	5.000 €	majhna	OL in zunanje zveze	2013
Dopolnitev manjkajočih delov (cca 4,5 km) kolesarske steze ob glavni cesti v Ljutomeru	450.000, sofinanciranje DRSC	srednja	OL, DRSC in zunanje zveze	2015
Protna kolesarska povezava z nasejem v neposrednem zaledju Ljutomera	250.000 € (do 4 km očenih kolesarskih poti), sofinanciranje EU	srednja	OL in zunanje zveze	2015
Kolesarska povezava z nasejem v neposrednem zaledju (4 km/15 min kolesarjenja) Ljutomera	800.000 € (10 km pretežno očenih kolesarskih poti), sofinanciranje EU	zahtevna	OL in zunanje zveze	2016
20 parkirnih stojal in ena pokritna kolesarna eta	10.000 € letno, možnost sofinanciranja podjetij in ustanov	srednja	OL in zunanje zveze	2016

OL – Občina Ljutomer

DRSC – Direkcija RS za ceste



5 STRATEŠKIH STEBROV

ČETRTI STEBER: PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PREVOZ

Javni potniški prevoz, kadar je učinkovit, lahko v kratkem času in z nizkimi stroški prepelje največ ljudi. Omogoča kakovostno dostopnost do glavnih ciljev v občini za vse skupine prebivalcev, zmanjšuje s prometom povezane probleme ter izboljšuje funkcionalno zgradbo občine.

Pri zagotavljanju privlačnega javnega potniškega prevoza se osredotočamo na vzpostavitev kakovostne ponudbe, in sicer v kratkem času ter z obvladljivimi sredstvi. Kakovostna ponudba bo temeljila na reorganizaciji omrežja, integraciji različnih ponudb, informacijski podpori sistema in ozaveščanju prebivalcev.

PROBLEMI LJUTOMERA

Od osamosvojitve Slovenije se je stopnja motorizacije v Občini Ljutomer dvignila z 250 na 480 vozil na 1000 prebivalcev. Sočasno je bistveno upadla ponudba avtobusnih prevozov. Med delavniki se je število povezav s številnimi središči v regiji prepolovilo. Ob sobotah, nedeljah in praznikih ter ob večernih urah pa se je velik del avtobusnih povezav celo ukinil.

Kljub dolgoletni stagnaciji ponudbe in nekonkurenčnim potovalnim časom železnica ostaja pomemben element mobilnosti (predvsem) za dijake gimnazije. Glavna pomanjkljivost železniških prevozov je njihova nefleksibilnost – predvsem neusklajenost voznih redov z delovnim časom. (Ne)fleksibilnost je deloma pogojena z enotirno progo, ki ne omogoča veliko manevrskega prostora spremembam voznih redov. Uporabo železniških prevozov

otežuje tudi neprilagojenost vlakov gibalno oviranim osebam ter slaba dostopnost do nekaterih pomembnih prostorskih ciljev.

Posledično se zmanjšuje število potnikov. Zaradi staranja prebivalstva postaja slaba ponudba javnega potniškega prevoza vse večji socialni problem. Kljub vse večjemu številu osebnih avtomobilov v občini precejšnjemu deležu prebivalcev pogosto ostaja javni potniški prevoz edina izbira prevoza na večje razdalje. Med zaposlenimi v dveh podjetjih, kjer smo anketirali, ni bilo nikogar, ki bi prišel na delo z javnim potniškim prevozom. Med osnovnošolci jih prihaja slaba petina (vsi z avtobusom), dijaki pa so najpogostejši uporabniki javnega potniškega prevoza – tretjina z avtobusom, četrtnina z vlakom – kar 80 % dijakov prihaja iz drugih občin.

Nekatere postaje javnega potniškega prevoza so slabo dostopne in povezane z zaledjem. Takšna primera sta povezanost gimnazije z železniško postajo ter težave z ustavljanjem avtobusov za dijake ob prometnih konicah. Dijaki uporabljajo nevarno bližnjico čez železniški most in preko travnika. Zaradi velike koncentracije avtobusov ob prometnih konicah na glavni cesti pred gimnazijo je postalo vstopanje oziroma izstopanje dijakov na avtobus

nevarno, zato zahteva boljšo rešitev. Dostop do javnega potniškega prevoza je problematičen tudi za osebe z gibalnimi težavami, saj zaradi neprilagojenih postaj vozijo zgolj visokopodni avtobusi, ki so za marsikoga nedostopni.

Kot odgovor na vse slabšo ponudbo javnega potniškega prevoza je zaživela ponudba taksiprevozov – vse več starejših prebivalcev je primoranih najemati taksi za zadovoljevanje osnovne oskrbe. Taksi prevozi niso regulirani ter delujejo po tržnem principu. Urejeno je samo njihovo parkiranje, in sicer so jim bila z Odlokom o ureditvi cestnega prometa namenjena mesta na parkirišču nekdanje tržnice v Ljutomeru. Taksiji predstavljajo potencial integracije v bodoči občinski sistem javnega potniškega prevoza, predvsem za javne prevoze na poziv.

Na področju javnega potniškega prevoza predstavlja velik strošek za občino zagotavljanje šolskih prevozov. Občina Ljutomer zagotavlja in financira zgolj osnovnošolske prevoze, za kar letno nameni okrog 250.000 € sredstev.

DOSEŽKI LJUTOMERA

Ljutomer ima sistemsko urejen in razširjen sistem prevozov v osnovno šolo ter dobro urejen prevoz dijakov v gimnazijo. Občina je doživela tudi razmah taksi prevozov, ki so se pojavili kot odgovor na nefleksibilno oziroma nezadostno ponudbo javnega potniškega prevoza. Zato obstaja veliko potencialov za modernizacijo sistema javnega potniškega prevoza: od izboljšav klasičnega sistema javnega potniškega prevoza do možnosti integracije šolskih prevozov v javni sistem ali morebitnega uvajanja novih oblik javnega potniškega prevoza, kot so npr. »prevozi na poziv«.

OMEJITVE SEDANJEGA PRISTOPA

Sistem javnega potniškega prevoza se na državni, regionalni in občinski ravni upravlja brez strateške vizije, kar vodi v njegovo postopno krčenje ter posledično nepriljubljenost za uporabnike. Število odhodov na posameznih avtobusnih progah pada, določene proge se povsem opuščajo. Za medkrajevne avtobusne prevoze je pristojno Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, ki prevoznikom podeljuje koncesije, za subvencioniranje izvajanja prevozov pa predvidena javna sredstva ne zadostujejo, zato dovoljuje opuščanje prevozov.

Javni potniški prevoz v postopkih prostorskega in prometnega načrtovanja

ter projektiranja odzivamo na stranski tir, kar se kaže tudi v neustreznem dostopu novogradenj do sistema javnega potniškega prevoza.

Zaradi odsotnosti integrirane enotne vozovnice so naše možnosti optimizacije ponudbe avtobusnih in železniških prevozov omejene.

Visoki varnostni standardi za osnovnošolske prevoze ovirajo sicer možno ter v tujini pogosto uporabljano integracijo teh prevozov v sistem rednega javnega linijskega prevoza potnikov.

VIZIJA PRIVLAČNEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA

Javni potniški prevoz bo v Občini Ljutomer postal bolj konkurenčen osebnim avtomobilom. Prebivalci Ljutomera bomo imeli na voljo sodoben, učinkovit in poselitvenim vzorcem prilagojen javni potniški prevoz. Dostopnost pomembnih centrov za vse skupine prebivalcev se bo povečala, hkrati pa se bodo zmanjšali negativni vplivi na okolje ter prometno varnost.

CILJI

1. Povečati delež poti, opravljenih s sredstvi javnega prevoza potnikov, s 5 % na 10 % do leta 2020.
2. Podvojena sredstva občinskega proračuna, namenjena za storitve javnega prevoza do 2015 (glede na 2010).
3. Vzpostavitev sistema »prevozov na poziv« do leta 2015.

PREDLAGANI UKREPI

Študija možnosti razvoja javnega potniškega prevoza v občini

Kompleksnost sistema javnega potniškega prevoza in majhne pristojnosti občine zahtevajo podrobno proučitev razvoja. Posebna študija bo prvi korak k strategiji na tem področju, ki bo končana do leta 2014.

Povečanje obsega ponudbe rednih medkrajevnih avtobusnih prog

Možnosti za izboljšanje ponudbe rednega linijskega javnega potniškega prevoza imamo predvsem na glavni osi v smeri sever–jug. S sofinanciranjem občine bodo avtobusni prevozniki na obstoječih avtobusnih progah v smereh proti Murski Soboti in Ormožu povečali frekvenco prevozov, kakor tudi ponovno opravljali več prevozov v večernih urah, sobotah, nedeljah ter praznikih. S tem bomo zagotovili dostopnost sosednjih središč. V ta namen

KAKO RAZMIŠLJAJO DRUGA MESTA?



VOŽNJA NA POZIV

Storitve javnega potniškega prevoza je težko zagotoviti v redko poseljenih območjih, kar je povzročilo iskanje bolj fleksibilnih in ekonomsko sprejemljivejših rešitev. Lokalne skupnosti ter ponudniki javnega potniškega prevoza v tujini tako preizkušajo storitve na poziv, ki osnovno raven storitve javnega prevoza zagotavlja na območjih z majhnim številom potnikov oziroma izven sezonskih konic, ko linijski avtobus ni ekonomsko upravičen. Javni potniški prevoz na klic ima kot linijski avtobus svojo predpisano pot in urnik. Storitev izvaja le takrat, ko potnik predhodno najavi uporabo.

Prvi primeri take storitve se pojavljajo tudi v Sloveniji. V Piranu so prevoz na klic tako začasno uvedli v nočnem času, v poletnih mesecih leta 2010, ko ni na voljo rednih avtobusov ter je število potnikov majhno. V Škofji Loki se je uvedba storitve za zdaj zaustavila na ravni študije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor pa pripravlja uvedbo pilotnega projekta.

bomo do leta 2015 s financerjem – državo, koncesionarji in ostalimi zainteresiranimi občinami sklepali tri- ali večpartitne pogodbe o sofinanciranju večjega obsega ponudbe.

Uvedba sistema »javnih prevozov na poziv«

Zagotavljanje rednih linijskih prevozov med naselji, ki ne ležijo ob glavni osi, in naseljem Ljutomer večinoma ni ekonomsko vzdržno. Zato bomo do leta 2015 uvedli eno od različic sistema »javnih prevozov na poziv«, s katero bomo zagotovili zadovoljivo razpoložljivost javnega potniškega prevoza na območjih, kjer klasične prevozne storitve tega ne morejo storiti. Hkrati bo tak sistem odpravil socialno izključenost ljudi, ki nimajo dostopa do avtomobila.

Integracija različnih oblik javnih prevozov

S ciljem bolj učinkovite uporabe javnega denarja bomo integrirali šolske prevoze v sistem rednega linijskega avtobusnega prevoza ali v »prevoze na poziv«.

Ob tem bomo sodelovali pri procesih vzpostavljanja enotne vozovnice, predvsem pri prestopanjih iz sistema železniškega prevoza na lokalne avtobusne proge, »prevoze na poziv« ali taksiprevoze.

AKCIJSKI NAČRT ZA PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PREVOZ

Ukrep	Strošek	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
Štud ja možnost razvoja javnega potn škega prevoza	20.000 €	srednja	OL n zunan j z v a j a e c	2014
Sofinanc ranje večjega obsega ponudbe javnega potn škega prevoza ob de avn k h na g avn os v smer prot MS n Ormožu	Rezu tat štud je	zahtevna	OL, obč ne ob os Murska Sobota–Ormož, MIP, prevozn k	2015
Vzpostav tev s tema »prevozov na poz v«	Poskusna vzpostav tev v okviru EU projekta	zahtevna	OL, prevozn k	2015
Opt m zac ja obč nsk h sredstev, namenjen h javn m n šo sk m prevozom	brez	srednja	OL n zunan j z v a j a e c	2014
Akt vno sode ovanje pr vzpostav janju enotne državne vozovn ce, predvsem pr prestopanj h z že ezn c na oka ne avtobuse, »prevoze na poz v« a taks prevoze	12.500 € letno	srednja	OL, MzP, prevozn k	2015
Integrac ja šo sk h prevozov, »prevozov na poz v« n obč nsk h taks jev v s stem rednega n jskega prevoza	Rezu tat štud je	zahtevna	OL, MIP, prevozn k	2015

OL – Občina Ljutomer

Mz P – Ministrstvo za infrastrukturo in prostor



5 STRATEŠKIH STEBROV

PETI STEBER: OPTIMIZACIJA CESTNEGA PROMETA

Zmeraj bodo obstajali razlogi ali razmere, ko bo avto smiselna izbira in bo njegova uporaba brez negativnih posledic. Vedno pa bomo imeli tudi veliko primerov, ko avto ne bo učinkovita izbira oziroma bo njegova uporaba draga za uporabnika ter družbo.

Izkušnje kažejo, da je rasti cestnega prometa nesmiselno slediti z gradnjo vedno nove infrastrukture in parkirišč. Nova infrastruktura namreč privabi dodaten promet, ki nove površine kmalu zapolni. Napredna mesta zato zastoje ter druge težave, ki jih povzročajo osebni avtomobili, že dolgo ne obvladujejo z nenehnim prilagajanjem infrastrukture. Takšna mesta prilagajajo obseg in razporeditev avtomobilskega prometa mestu ter ne obratno.

PROBLEMI LJUTOMERA

Motorizacija prebivalstva narašča kljub visokim stroškom lastništva in uporabe avtomobila. Delež izdatkov za mobilnost v Sloveniji je med višjimi v EU, prebivalci pa nimajo kakovostne alternative lastništvu osebne avtomobila.

Povečana raba povečuje pritiske cestnega prometa na občino. Z novo infrastrukturo odgovarjamo na povečano povpraševanje, zanjo namenjamo večino sredstev za mobilnost in ta infrastruktura nam zaseda vedno več prostora. Značilno je tudi, da večine stroškov rabe cest ne plačajo uporabniki, temveč celotna družba – od uporabe občinskih zemljišč, stroškov

infrastrukture pa do zunanjih stroškov, kot so onesnaženje, nesreče ali vpliv na globalno segrevanje.

Rast obsega prometa povzroča vse večje obremenitve, predvsem ob glavnih prometnicah. Onesnaženje zraka in hrup postajata velik zdravstveni problem. Slednjemu se zaradi vse bolj sedečega načina življenja pridružujejo še debelost ter druge zdravstvene težave. Zdravje in življenja ogrožajo tudi prometne nesreče, katerih število je še zmeraj visoko.

Gost promet, ki nima izvora in cilja v stanovanjskih ter centralnih območjih, poslabšuje kakovost bivanja teh delov oziroma zmanjšuje njihovo privlačnost za hojo in kolesarjenje. Težave pogloblja prometna nedisciplina voznikov ter neupoštevanje omejitev hitrosti, kar je pomemben vzrok slabe prometne varnosti.

DOSEŽKI LJUTOMERA

Ljutomer je v kratkem času osrednji del naselja spremenil v privlačen urbani prostor. Vzpostavili smo območje kratkotrajnega parkiranja. Zaradi tega prebivalci in obiskovalci lažje parkiramo, zmanjšalo pa se je tudi nepravilno ter brezobzirno parkiranje.

Občina aktivno vzpostavlja varne poti v šolo. Uvedli smo ukrepe za umirjanje prometa pred šolami, vrtci in drugimi objekti, ob katerih zmanjšano največjo dovoljeno hitrost opredeljuje tudi državna zakonodaja.

OMEJITVE SEDANJEGA PRISTOPA

Naraščajočega motornega prometa se še vedno lotevamo z gradnjo novih cestnih ter parkirnih površin, kar težave le pogloblja. Nove ali razširjene ceste so zelo drage in obremenjujoče za naselje ter zgolj kratkoročno zmanjšujejo potovalne čase.

Gradnja novih parkirišč privabi več avtomobilov, povzroča zastoje ob konicah ter zmanjša privlačnost ostalih prevoznih načinov. Lahko se tudi zgodi, da parkirišča izven konic ne bodo uporabljena. Parkirni standardi za novogradnje niso določeni in so predmet vsakokratnega dogovora z investitorjem.

Promet umirjamo le v središču občine. Drugje praviloma dominirajo avtomobili, kar vpliva na nepriljubljenost ter nevarnost uporabe drugih prevoznih načinov.

V Načrtih varnih šolskih poti, ki so sicer vzorno označene, pristop pasivno povzema stanje in v načrtu označi varne poti, večinoma pa ne predvidi ukrepov ter naprav za umirjanje prometa.

VIZIJA OPTIMIZIRANEGA CESTNEGA PROMETA

Ljutomer bo zmanjšal odvisnost od uporabe avtomobila. Trajnostno načrtovan promet bo dosegel zmanjšanje avtomobilskega prometa in njegovih negativnih posledic. Občina bo tako nadaljevala oživiljanje središča ter povečanje privlačnosti naselja za bivanje. Izboljšana bo dostopnost za vse, tudi za ljudi z omejeno mobilnostjo, prometna varnost, konflikti motoriziranih in nemotoriziranih udeležencev pa bodo omejeni.

Ljutomeru bo uspelo zmanjšati parkirne obremenitve okolice večjih generatorjev prometa ter premišljeno zagotavljati parkiranje za novogradnje. Zmanjšano bo število motoriziranih voženj s poudarkom na odpravljanju tranzita skozi dele naselja. Motorni promet v središču in ostalih naseljih bo umirjen, še posebej v območjih brez tranzitnih prometnic.

CILJI

1. Zmanjšanje deleža poti z avtomobili za desetino do leta 2020 v primerjavi z letom 2010.
2. Zaustavitev rasti števila avtomobilov v lasti gospodinjstev do leta 2020.
3. 25 % zmanjšanje števila poškodovanih v nesrečah z motoriziranimi udeleženci do leta 2020 glede na leto 2010.
4. Nadzorovano parkiranje v celotnem naselju Ljutomer od leta 2016.

PREDLAGANI UKREPI

Odprava tovarnega tranzita skozi Ljutomer

Prvi ukrep bo ponovna prepoved daljinskega tranzitnega tovarnega prometa skozi občino, ki je bila odpravljena začasno zaradi razbremenitve naselij ob trasi pomurske avtoceste, po odpravi razlogov zanjo pa ni bila ponovno vzpostavljena. Vzporedno bomo zagnali aktivnosti za blažitev negativnih vplivov prometa na glavni cesti skozi Ljutomer do izgradnje obvoznice.

Umirjanje motoriziranega prometa

Določili bomo območja umirjanja prometa. S preureditvami ulic bomo tranzitni promet motornih vozil preusmerili na zbirne ceste, parkiranje bomo nadzorovali, hitrosti pa formalno ter fizično omejili na največ 30 km/h oziroma 10 km/h v območjih, ki so prednostno namenjena pešcem. Ukrep bo zmanjšal obseg motornega prometa v preurejenih območjih, povečal varnost in spodbudil hojo ter kolesarjenje. V prvem koraku, do leta 2014, bomo tako uredili središče Ljutomera. Sledila bo ureditev zaledij šol in vrtcev – prvo pilotno območje celovitega umirjanja prometa bomo preuredili do leta 2015, tri nova območja pa do leta 2020. Končni cilj je pokritost celotnega Ljutomera z območji umirjenega prometa do leta 2025. Dodatno bodo zmanjšane hitrosti ter preurejeni elementi na cestah in križiščih, kjer pogosto prihaja do konfliktov s pešci ter kolesarji.

Zaračunavanje stroškov uporabe osebnih avtomobilov

Ljutomer bo do leta 2016 izdelal celovito parkirno strategijo, ki bo upoštevala druge možnosti uporabe sredstev in zemljišč, ki bi bila sicer uporabljena za parkirišča. Nadalje bomo širili območja nadzorovanega parkiranja. Parkirne tarife bodo odvrčale od celodnevne parkiranja ter prometa ob konicah. Nadzor plačevanja in preganjanje nepravilnega parkiranja bosta izboljšana, posebna pozornost pa bo namenjena

KAKO RAZMIŠLJAJO DRUGA MESTA?



PRIJAZNA OBMOČJA

Umirjanje motornega prometa lahko zelo uspešno zmanjša hitrosti motornih vozil, poveča varnost drugih udeležencev in predvsem izboljša kakovost bivanja ter privlačnost naselja. V mnogih naseljih v Sloveniji so že namestili prometni znak za območja, v katerih imajo pešci prednost pred vozili na vseh površinah in kjer morajo vozniki voziti posebej previdno – s hitrostjo največ 10 km/h. A izkušnje kažejo, da sama postavitve znaka ne zadostuje. Za umiritev prometa so potrebne celovite ureditve, ki vključujejo tudi druge elemente umirjanja, kot so sprememba tlaka, zožitev vozne površine ali manjši radiji ovinkov. Namen teh ureditev je z oblikovanjem prostora sporočiti voznikom, da vstopajo na območje, kjer se na cestni površini odvijajo tudi druge aktivnosti.

zasedanju parkirišč za ljudi z mobilnostnimi ovirami. Denar, zbran s parkirninami ter kaznimi, bo od leta 2013 uporabljen neposredno za financiranje izboljšav alternativ avtomobilskemu prometu. Parkirni standardi za novogradnje bodo od leta 2013 podpirali cilje parkirne strategije.

AKCIJSKI NAČRT: PREDLAGANI UKREPI ZA RACIONALNEJŠI CESTNI PROMET

Ukrep	Strošek	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe
Prepoved da j nskega tranz tnega tovornega prometa skozi obč no	brez	zahtevna	OL, MIP, DRSC	2012
Ukrep za b až tev negat vn h vp vov prometa na g avn cest skozi Ljutomer do zgradnje obvozn ce	200.000, sofinanc ranje DRSC	srednja	OL, DRSC n zunanji z v a j a e c	2013
Štud ja dodatnega omejevanja motornega prometa v ožjem sred šču	10.000 €	majhna	OL n zunanji z v a j a e c	2013
Š r tev nadzorovanega park ranja na za edje sred šča	10.000 € etno/ možen v r pr hodkov	majhna	OL	2016

OL – Občina Ljutomer

Mz P – Ministrstvo za in rastrukturo in prostor

DRSC – Direkcija RS za ceste

Prijazna mobilnost za zadovoljno prihodnost
Prometna strategija Občine Ljutomer
© Ministrstvo za infrastrukturo in prostor

ZALOŽNIK

Ministrstvo za infrastrukturo in prostor
Langusova ulica 4, Ljubljana

AVTORJI

Urbanistični inštitut RS:
Aljaž Plevnik
Luka Mladenovič
Mojca Balant
Lea Ružič

Strokovni sodelavec prof. Tom Rye,
Edinburgh Napier University, Velika Britanija

Prometna strategija za Občino Ljutomer
je nastala v okviru projekta »Izdelava mestnih
prometnih načrtov«, ki je del aktivnosti
Ministrstva za infrastrukturo in prostor na
področju integracije javnega potniškega
prometa - projekt IJPP. Operacijo delno
financira Evropska unija iz Kohezijskih skladov.
Več informacij o projektu IJPP najdete na
spletni strani
www.mzip.gov.si/si/aktualno.

FOTOGRAFIJE

Nada Žgank
arhiv UIRS
Civitas Elan
Family go live
Active Access
Kranjska Gora
Wikipedia

OBLIKOVANJE IN POSTAVITEV

Bergla

OBDELAVA BESEDILA IN VSEBINSKA

UREDITEV

Rdeči oblak 2012



