

Pregled strateških vodil

za celotno prometno strategijo
Občine Veržej 2025-2032

Avtorji: Mojca Balant, Aljaž Plevnik, Luka Mladenovič, Andraž
Hudoklin, Katja Karba, Patricija Pregelj

Datum: december 2024

Izdelovalci

OCPS: RA Sinergija d.o.o., Urbanistični inštitut RS, ZUM
d.o.o.



Kazalo

1	Namen in vsebinski okvir	1
2	Oblikovanje in kvantifikacija strateških vodil	1
3	Pregled strateških vodil	2
	Načrtovanje	2
	Hoja	2
	Kolesarjenje	4
	Javni prevoz	5
	Cestni promet	6

1 Namen in vsebinski okvir

Strateška vodila povzemajo spremembe, ki jih želimo doseči v posameznem stebru OCPS ob upoštevanju razkoraka med današnjim stanjem v občini in postavljeno vizijo ter cilji. Posamezno strateško vodilo stebra izhaja iz več ciljev OCPS in odraža opredeljene prioritete.

Namen oblikovanja strateških vodil je vzpostavitev kriterialnega orodja za odločanje občine o najprimernejših rešitvah na področju prometa, saj vodila odražajo ambicije posameznih stebrov OCPS in hkrati izražajo pristop, ki mu bo občina sledila pri doseganju svojih ciljev. Vsako od vodil je opremljeno tudi s kvantifikacijo ambicij, za katero so uporabljeni kazalniki iz dokumenta "Načrt spremljanja kazalnikov".

2 Oblikovanje in kvantifikacija strateških vodil

Strateška vodila izhajajo iz strateških izhodišč OCPS ter sinteznih ugotovitev analize stanja. To so vizija, cilji, ključni dosežki, izzivi in priložnosti. Predlog strateških vodil je bil, skupaj s prej navedenimi ključnimi sporočili in ugotovitvami analize stanja, predstavljen in obravnavan na delavnici s širšo delovno skupino, na kateri so bila vodila obravnavana in potrjena. V nadaljevanju procesa so bila vodila komunicirana tudi članom širše delovne skupine, ki se niso udeležili delavnice. Prejeli so poročilo o izvedeni delavnici s priloženo spletno anketo, da so lahko tudi oni podali mnenje glede zapisa vodil. Komentarjev na vsebino strateških vodil ni bilo.

Strateška vodila so bila uporabljena za opredelitev prioritet OCPS, ki bodo osnova za širši nabor in končni izbor ukrepov. Po delavnici, na kateri so bila obravnavana strateška vodila, so člani širše delovne skupine opredelili še ključne prioritete po posameznih stebrih. Na podlagi prejetih pripomb in ocen so bile izbrane tri prioritete za posamezni steber OCPS ter še tri krovne prioritete celotnega dokumenta. Prioritete bodo uporabljene kot dodaten kriterij pri izboru ukrepov za Akcijski načrt.

Kvantifikacija strateških vodil izhaja iz nabora kazalnikov za spremljanje učinkov OCPS ter ciljnih vrednostih za doseganje njenih ciljev. Ciljne vrednosti so bile obravnavane na naslednji delavnici s širšo delovno skupino.

Strateška vodila za posamezne stebre in njihova kvantifikacija so podani v naslednjem poglavju.

3 Pregled strateških vodil

Načrtovanje

Zagotavljanje kakovostne dostopnosti za vse prebivalce in obiskovalce občine je naša strateška naloga. Dosegli jo bomo s spremembo načrtovalske paradigme prometnega in prostorskega načrtovanja. Spremenjeno načrtovalsko prakso bomo nadgradili s sodobnimi postopki in metodami ter jo povezali z drugimi sektorji, predvsem prostorskim. Za preseganje omejitev se bomo povezovali s sosednjimi in drugimi primerljivimi občinami ter strokovnjaki na regionalni in državni ravni. Transparentno odločanje in redno vključevanje javnosti bosta redna praksa. Redno bomo merili, vrednotili in promovirali dosežke.

Uveljavljanje strateškega vodila spremljamo z naslednjimi kazalniki:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.
- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.
- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.
- Število in tipi prometnih nesreč.
- Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa.

Za kvantifikacijo strateškega vodila uporabljamo naslednje izhodiščne in ciljne vrednosti, prevzete iz Načrta spremljanja kazalnikov:

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (preračun)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.	Zmanjšanje deleža potnikov v osebnih avtomobilih na glavnih prometnicah v občini za 5 % do leta 2032.	78 % (2024)	74 % (2031)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 7 % do leta 2032.	48 % (2024)	45 % (2031)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo sami v avtomobilih, za 7 % do leta 2032.	90% (2024)	84% (2031)
Število in tipi prometnih nesreč.	Zmanjšanje št. vseh prometnih nesreč na največ 2 do leta 2032 (povprečje let 2029-2031 glede na povprečje let 2020–2022).	4 (2020-2022)	2 (2029-2031)
Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa.	Povečanje povprečne ocene zadovoljstva na 3,0 do leta 2031.	2,6 (2024)	3,0 (2031)

Hoja

Hojo bomo vrnil med glavne vsakodnevne načine premikanja v občini s kakovostnimi ureditvami za pešce in z umiritvijo prometa. Površine za pešce bodo neprekinjene, neposredne, široke, senčene, osvetljene, s kakovostno urbano opremo ter brez arhitektonskih ovir. Zaradi prioritete obravnave pešcev se bomo pogosteje odločali za preureditev cestnih površin v prid površinam za hojo. Z umirjanjem motornega prometa v naseljih in ob križanjih s peš ter kolesarskimi potmi bomo poskrbeli tudi za večjo prometno varnost. Ureditve za hojo bodo bolj ambiciozno izpostavljene že v načrtovalskih procesih, kjer bo poseben poudarek na zagotavljanju dobrih pogojev za gibalno ovirane osebe ter na vzpostavljanju neposrednih povezav vseh ciljev v občini. Hoja bo tudi zaradi ozaveščanja in informiranja prepoznana kot zdrav in priljubljen način opravljanja poti.

Uveljavljanje strateškega vodila spremljamo z naslednjimi kazalniki:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.
- Število in tipi prometnih nesreč.

Za kvantifikacijo strateškega vodila uporabljamo naslednje izhodiščne in ciljne vrednosti, prevzete iz Načrta spremljanja kazalnikov:

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (preračun)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.	Povečanje deleža pešcev na glavnih prometnicah v občini za 50 % do leta 2031 (glede na stanje leta 2024).	7 % (2024)	11 % (2031)
Število in tipi prometnih nesreč.	Zmanjšanje št. prometnih nesreč v naselju na največ 1,8 do leta 2032 (povprečje let 2029-2031 glede na povprečje let 2020–2022).	3,0 (2020-2022)	1,8 (2029-2031)

Kolesarjenje

Zagotovili bomo optimalne pogoje za varno in udobno kolesarjenje. To bomo dosegli z odlično kolesarsko infrastrukturo, umirjenim prometom in prometno kulturo, v kateri bo kolesarjenje enakovreden in varen način za opravljanje vsakodnevnih poti kot tudi uveljavljena oblika rekreacije in turizma. S kolesom bodo varno, neposredno in udobno dostopni vsi ključni cilji v občini ter sosednje občine. Glavni cilji bodo hkrati dobro opremljeni z varnimi parkirišči za kolesa. Gosto omrežje varnih, širokih, osvetljenih, od motornega prometa ločenih in ovir prostih kolesarskih povezav bo dobro razvito na območju celotne občine in redno vzdrževano. Povečanje ugleda kolesarjenja bo podprto z ozaveščanjem in informiranjem, kar bo pripomoglo k doseganju kritične mase kolesarjev in posledično večji varnosti in sprejetosti kolesarjev med drugimi udeleženci v prometu ter sprejetosti področja kolesarjenja med načrtovalci.

Uveljavljanje strateškega vodila spremljamo z naslednjimi kazalniki:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.
- Število in tipi prometnih nesreč.

Za kvantifikacijo strateškega vodila uporabljamo naslednje izhodiščne in ciljne vrednosti, prevzete iz Načrta spremljanja kazalnikov:

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (preračun)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.	Povečanje deleža kolesarjev na glavnih prometnicah v občini za 50 % do leta 2031 (glede na stanje leta 2024).	5 % (2024)	8 % (2031)
Število in tipi prometnih nesreč.	Zmanjšanje št. prometnih nesreč v naselju na največ 1,8 do leta 2032 (povprečje let 2029-2031 glede na povprečje let 2020–2022).	3,0 (2020-2022)	1,8 (2029-2031)

Javni prevoz

Zaradi velikega dela prebivalcev, ki kljub rasti števila vozil ne morejo ali želijo uporabljati osebnega avtomobila, bomo v občini ponovno vzpostavili kakovosten javni prevoz. Prebivalci bodo imeli na voljo sodoben, cenovno in stroškovno ugoden ter poselitvenemu vzorcu prilagojen JPP. Središče občine in naselja ob glavnih cestnih povezavah bodo enostavno dostopni, pogostost voženj bo primerna, sistem pa bo privlačen tudi za osebe z zmanjšano mobilnostjo. Povezave bodo dobro integrirane z regionalnim in državnim sistemom JPP (povezanost prog, prestopi in vozni redi). Prebivalcem odročnejših naselij bomo zagotovili dostopnost s cenovno ugodnimi prevozi na poziv. Za preseganje omejitev se bomo povezovali s sosednjimi občinami ter državnim upravljavcem JPP. Sistem bo redno spremljan, podatki pa uporabljeni pri načrtovanju njegovega nadaljnjega razvoja.

Uveljavljanje strateškega vodila spremljamo z naslednjim kazalnikom:

- Dostopnost prebivalcev do JPP.

Za kvantifikacijo strateškega vodila uporabljamo naslednje izhodiščne in ciljne vrednosti, prevzete iz Načrta spremljanja kazalnikov:

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (preračun)
Dostopnost prebivalcev do JPP.	Povečanje deleža prebivalcev s primerno dostopnostjo do JPP na 7 % do leta 2032 (glede na stanje leta 2024).	0 % (2024)	7 % (2031)

Cestni motorni promet

Prizadevali si bomo za umiritev in zmanjšanje avtomobilskega prometa in njegovih negativnih posledic ter hkratno povečanje dostopnosti glavnih ciljev poti. Z umirjanjem prometa bomo izboljšali dostopnost za vse, tudi za ljudi z zmanjšano mobilnostjo ter za pešce in kolesarje. Povečali bomo prometno varnost, omejili konflikte motoriziranih in nemotoriziranih udeležencev ter dvignili prometno kulturo voznikov. Parkirne obremenitve okolice večjih generatorjev prometa bodo z upravljanjem parkiranja zmanjšane, parkirne površine ob novogradnjah pa bodo zagotovljene preiščljeno. Zmanjšali bomo število motoriziranih voženj s poudarkom na odpravljanju tranzita skozi središča in stanovanjske dele naselij ter umirjanju prometa v teh območjih. Bistveno bo zmanjšano število prometnih nesreč in udeležencev v njih, črne točke pa bodo redno odstranjevane.

Uveljavljanje strateškega vodila spremljamo z naslednjimi kazalniki:

- Število in tipi prometnih nesreč.
- Hitrost motornega prometa.

Za kvantifikacijo strateškega vodila uporabljamo naslednje izhodiščne in ciljne vrednosti, prevzete iz Načrta spremljanja kazalnikov:

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (preračun)
Število in tipi prometnih nesreč.	Zmanjšanje št. prometnih nesreč izven naselja na največ 0,8 do leta 2032 (povprečje let 2029-2031 glede na povprečje let 2020–2022).	1,3 (2020-2022)	0,8 (2029-2031)
Hitrost motornega prometa.	Zmanjšanje prekoračitev hitrosti v naseljih za 30 % do leta 2032.	<i>V pridobivanju (2024)</i>	<i>Se določi naknadno</i>