



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA KOROŠKE REGIJE

LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007)



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



RRAKOROŠKA
REGIONALNA RAZVOJNA AGENCIJA ZA KOROŠKO

Celostna prometna strategija Koroške regije

Avtorji: Peter Zajc, Luka Mladenovič, Simon Koblar, Aljaž Plevnik

Uredniki: Peter Zajc, Luka Mladenovič, Simon Koblar

Ljubljana, december 2021, dopolnjeno december 2023 in januar 2024

Dokument je sprejelo vseh 12 občinskih svetov občin razvojne Regije Koroška. Soglasje k sprejetju je podalo tudi Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.

Dokument ni lektoriran.

LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007) je integralni projekt, sofinanciran s sredstvi evropskega programa LIFE, sredstvi Sklada za podnebne spremembe in sredstvi partnerjev projekta.

Za več informacij obiščite www.care4climate.si.

Vsak partner v projektu LIFE IP CARE4CLIMATE je odgovoren za strokovnost vsebin in sporočila v dokumentih in stališčih, ki jih pripravi oziroma izrazi v okviru navedenega projekta.

Celostna prometna strategija Koroške regije

Celostna prometna strategija Koroške regije je dokument, ki na podlagi dobrih izkušenj občinskih celostnih prometnih strategij skuša celotno prometno načrtovanje prenesti in prilagoditi tudi na regionalno raven načrtovanja. Sodelujoče občine so se na podlagi preteklih dobrih izkušenj in že vzpostavljenega sodelovanja odločile, da se skupaj lotijo načrtovanja mobilnosti v obsegu, ki presega območje posamezne občine. S skupnim razvojem vizije, ciljev in ukrepov bo delovanje vključenih občin boljše usklajeno, omogočen pa bo tudi učinkovitejši dialog z institucijami na državni ravni. Strategija poleg skupne vizije in ciljev vključuje akcijski načrt skupnih aktivnosti za naslednjih deset let.

Sustainable Urban Mobility Plan for Koroška region

Regional Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) for Koroška region is a document based on the good experience of previous local SUMPs. It was developed as an attempt to transfer and adapt the SUMP approach from local to regional level of planning. Based on past positive experiences and already established cooperation, the participating municipalities decided to jointly address the challenges of mobility planning in a scale that exceeds the area of each individual municipality. With joint development of vision, targets and measures, the operation of the involved municipalities will be better coordinated. A more effective dialogue with institutions at the national level will also be enabled. In addition to the common vision and goals, the strategy includes an action plan of joint activities for the next 10 years.

Kazalo vsebine

1	<i>O dokumentu</i>	1
1.1	Ozadje	1
1.2	Priprava RCPS.....	1
1.3	Vključevanje javnosti.....	2
1.4	Območje obravnave	3
2	<i>Vizija</i>	5
3	<i>Izhodišča za razvoj prometa v regiji</i>	6
3.1	Ključni izzivi	7
3.2	Ključni dosežki	8
3.3	Prioritete	8
4	<i>Strateški cilji</i>	10
4.1	Ciljne vrednosti	11
4.2	Opredelitev nalog države in občin za doseganje skupnih ciljev	12
5	<i>Stebri prometnega sistema</i>	13
5.1	Načrtovanje	14
5.1.1	Strateška vodila.....	14
5.1.2	Cilji	15
5.1.3	Ukrepi	15
5.2	Hoja in kolesarjenje	16
5.2.1	Strateška vodila.....	18
5.2.2	Cilji	18
6.1.1	Ukrepi	19
6.2	Javni potniški promet	20
6.2.1	Strateška vodila.....	22
6.2.2	Cilji	23
6.2.3	Ukrepi	24
6.3	Motorni promet	25
6.3.1	Strateška vodila.....	27
6.3.2	Cilji	28
6.3.3	Ukrepi	28
7	<i>Akcijski načrt</i>	29
7.1	Načrtovanje	29
7.2	Hoja in kolesarjenje.....	31
7.3	Javni potniški promet	34
7.4	Motorni promet	36
7.5	Spremljanje in vrednotenje izvajanja	38
8	<i>Viri in literatura</i>	39

Kazalo preglednic in slik

Preglednice

Preglednica 1: Cilji RCPS	10
Preglednica 2: Nabor kazalnikov in ciljnih vrednosti RCPS	11
Preglednica 3: Dolžina prometne infrastrukture v izbranih naseljih.....	17
Preglednica 4: Stanje načrtovanja in gradnje nove hitre ceste kot dela tretje razvojno osi ..	25
Preglednica 5: Dostopnost od nekaterih mest na Koroškem do Ljubljane in Maribora z osebnim avtomobilom	26

Slike

Slika 1: Koroška razvojna/statistična regija	4
Slika 2: Občine v regiji s sprejeto OCPS	6
Slika 3: Gradnja nove državne hitre ceste kot dela tretje razvojne osi pri Podgorju (foto: arhiv RRA Koroška).....	9
Slika 4: S kolesom na vlak na koroški progi (foto: Aleš Ruprecht, arhiv RRA Koroška)	12
Slika 5: Most za pešce in kolesarje čez reko Dravo v Dravogradu (foto: Simon Koblar)	16
Slika 6: Stanje vzpostavljanja grajenega kolesarskega omrežja v regiji.....	17
Slika 7: Sezonska avtobusna povezava med Velenjem in Lobotom/Lavaüandom Štreknabus je opremljena s prikolico za kolesa (foto: Aleš Ruprecht, arhiv RRA Koroška).....	20
Slika 8: Število potnikov po železniških postajališčih v letu 2019.....	21
Slika 9: Slovenski sobotni kolesarski vlak, prilagojen za prevoz večjega števila koles, in avstrijski vlak na železniški postaji v Pliberku/Bleiburgu (foto: Nika Hölbl, arhiv RRA Koroška)	22
Slika 10: V devetih občinah v regiji se izvajajo prostovoljni prevozi za starejše osebe; ti so organizirani v vsaki občini na svoj način (foto: Mestna Občina Slovenj Gradec in Občina Ravne na Koroškem)	24
Slika 11: Prometne obremenitve na državnih cestah v letu 2018	26
Slika 12: Zastoji v Mežiški dolini so povezani tudi z menjavo izmen v proizvodnih obratih v Mežiški dolini in v Deželi Koroška v Avstriji, kjer je zaposlenih veliko prebivalcev Koroške regije (foto: Aleš Ruprecht, arhiv RRA Koroška).....	27

Seznam kratic in okrajšav

Kratica/simbol	Beseda ali besedna zveza
CPS	celostna prometna strategija
CPN	celostno prometno načrtovanje
DARS	Direkcija Republike Slovenije za avtoceste
DPN	državni prostorski načrt
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
EU	Evropska unija
EZTS	evropsko združenje za teritorialno sodelovanje
GZS	Gospodarska zbornica Slovenije
JPP	javni potniški promet
MKRR	Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj
MOPE	Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
MO	mestna občina
OCPS	občinska celostna prometna strategija
OSM	OpenStreetMap.org
P+R	parkiraj in se pelji
PLDP	povprečni letni dnevni promet
RCPS	regionalna celostna prometna strategija
RRA	regionalna razvojna agencija
RS	Republika Slovenija
SŽ	Slovenske železnice

1 O dokumentu

1.1 Ozadje

Celostno načrtovanje prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks številnih evropskih mest, ki z velikim uspehom uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop k izzivom prometa nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev ter dostopnosti območij in storitev.

Zaradi dobrih izkušenj s celostnim prometnim načrtovanjem na ravni občin lahko v zadnjih letih spremljamo razmišljanja o tem, kako pristop uporabiti tudi širše. Spoznanje, da lokalni prometni tokovi zelo vplivajo na stanje prometa in s tem kakovost bivanja v državi, je državo spodbudilo k aktivnemu sooblikovanju ter pomoči pri izvajanju OCPS in k razmisleku o povezovanju občin za načrtovanje na medobčinski oziroma regionalni ravni. Tudi občine so izrazile potrebo za medobčinsko sodelovanje na področjih, kjer občine nimajo pristojnosti in je treba komunicirati z državo.

Koroška regija že ima vzpostavljeno regionalno sodelovanje in zaupanje. RRA Koroška že več let koordinira številne aktivnosti občin ter razvija projekte in produkte, ki vključujejo več občin in drugih deležnikov. S pripravo RCPS pa bo omogočeno formaliziranje skupnih potreb, želja in pristopov občin. V okviru projekta LIFE IP Care4Cimate je bila predvidena možnost priprave pilotne RCPS, za območje obravnave pa je bila izbrana Koroška regija.

Ker gre za pilotni projekt, namenjen spremljanju izzivov in preizkušanju prilagojenih pristopov, bodo njegovi rezultati zanimivi tako za druge slovenske regije kakor tudi širši evropski prostor. Med postopkom priprave je potekalo zbiranje pristopov in izkušenj, ki bodo uporabljeni za pripravo smernic za pripravo RCPS. Te predvideva Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, ki je bil med pripravo RCPS v pripravi in usklajevanju ter je bil sprejet pred izvedbo presoje kakovosti dokumenta.

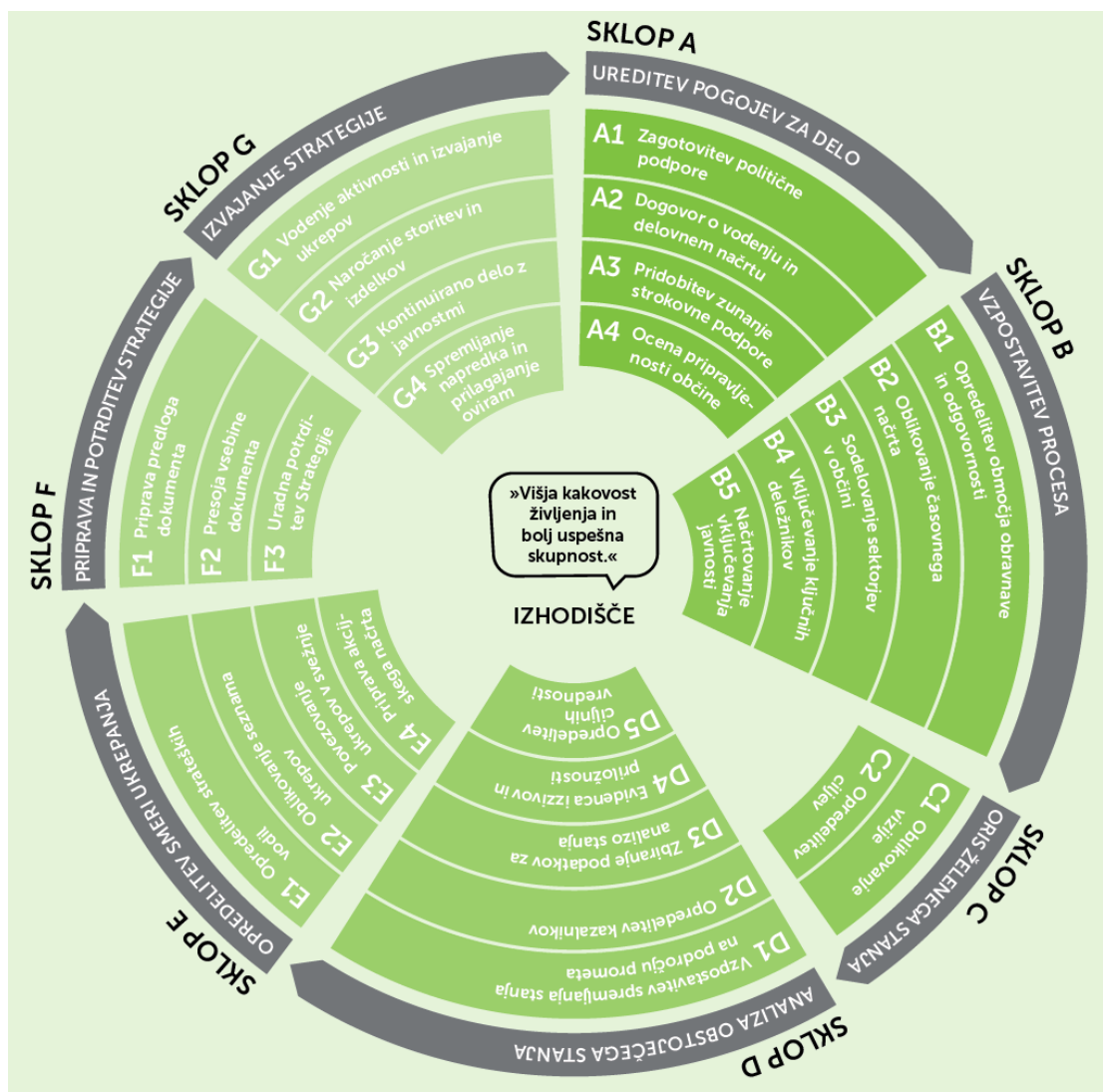
1.2 Priprava RCPS

Priprava strategije je potekala ob upoštevanju prenovljenih smernic za pripravo OCPS¹ in se je začela novembra 2019 s seznanitvijo Razvojnega sveta Koroške regije ter Sveta Koroške regije s pilotno izdelavo RCPS Koroške regije.

Aktivnosti v zvezi z izdelavo RCPS so se začele v letu 2020. Zaradi epidemičnih razmer je bila priprava večkrat ustavljena. Priprava strategije je torej trajala skoraj dve leti in je obsegala prvih šest sklopov aktivnosti (od A do F) do priprave predloga dokumenta.

¹ Plevnik idr., 2021.

Slika 1: Koraki priprave RCPS Koroške regije¹



V skladu z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (Ur. l. RS, št. 130/22) je RRA Koroška MOPE zaprosila za dodelitev presojevalca kakovosti RCPS. Na podlagi pregleda in poročila presojevalke so izdelovalci decembra 2023 ustrezno dopolnili RCPS, presojevalka pa je nato januarja 2024 MOPE posredovala pozitivno splošno oceno dokumenta.

1.3 Vključevanje javnosti

Med celotnim postopkom priprave RCPS so se izvajale aktivnosti vključevanja različnih segmentov javnosti. S tem se je zagotovilo pripravo bolj kakovostnega, preglednega in splošno sprejetega ter prepoznavnega dokumenta. Delo na regionalni ravni je prineslo številne dodatne izzive v primerjavi s pripravo CPS na občinski ravni. Vključevanje splošne javnosti je bilo zaradi geografske razsežnosti in strateškega pristopa k načrtovanju manj smiselno. Več poudarka pa je bilo nasprotno namenjenega dogodkom za vključevanje različnih deležnikov, predstavnikov strok in institucij.

Dodatni izziv pri izvedbi vključevanja javnosti so bile epidemične razmere v času priprave strategije, ki so omejevale organizacijo dogodkov v živo. Nekateri dogodki so bili zato nadomeščeni s spletnimi, ki pa so bili časovno bistveno bolj omejeni in so otežili izvedbo poglobljenih razprav večjega števila deležnikov.

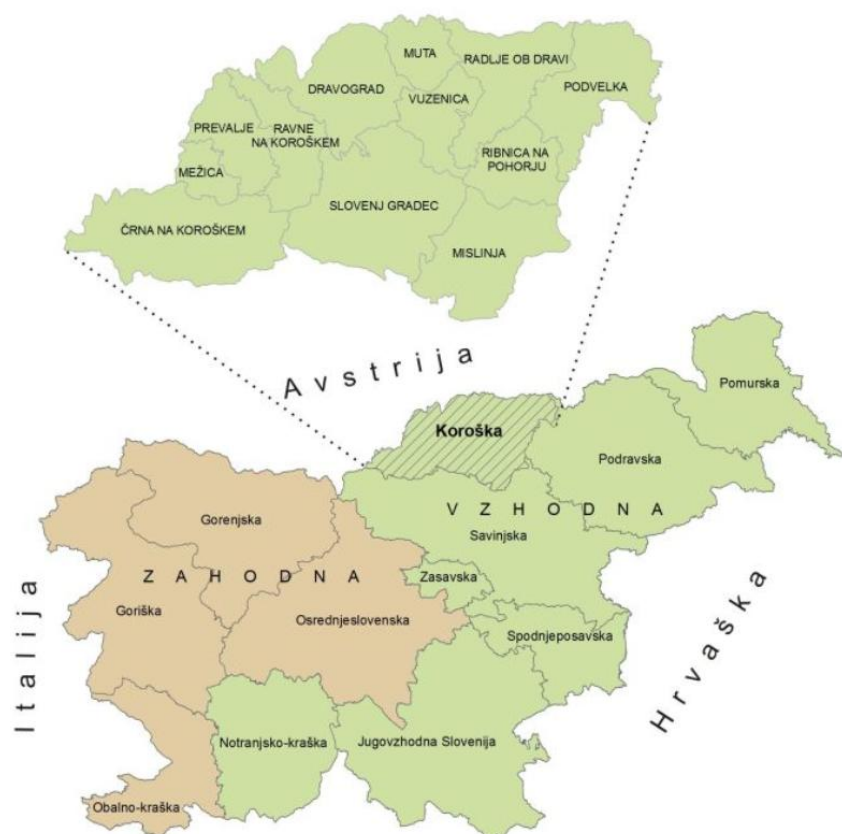
Najbolj intenzivno je bila v pripravo vključena delovna skupina z RRA Koroška, ki je skupaj z Urbanističnim inštitutom RS koordinirala pripravo RCPS. V ključne dele priprave strategije pa so bili na različne načine vključeni še: drugi predstavniki RRA Koroška, predstavniki vseh občin v regiji, predstavniki sosednjih regij v Sloveniji, predstavniki ponudnikov JPP v Sloveniji in Avstriji, predstavniki Ministrstva za infrastrukturo RS, predstavniki Direkcije RS za infrastrukturo in predstavniki nevladnih organizacij s področja mobilnosti, ki delujejo na območju regije.

Aktivnosti vključevanja javnosti se bodo nadaljevale med izvajanjem strategije. Predvideno je obveščanje vseh ključnih deležnikov o dosežkih na področju izvajanja z rednimi letnimi poročili in tekočimi novicami. V poročilih bodo prikazani ključni dosežki in podatki, zbrani v okviru spremljanja in vrednotenja izvajanja RCPS.

1.4 Območje obravnave

Dokument obravnava sodelujoče občine, ki so prepoznale pomen RCPS in so se vključile v izdelavo načrta v okviru medobčinskega sodelovanja. Vključuje vseh 12 občin koroške statistične oz. razvojne regije: Črna na Koroškem, Dravograd, Mežica, Mislinja, Muta, Podvelka, Prevalje, Radlje ob Dravi, Ravne na Koroškem, Ribnica na Pohorju, Slovenj Gradec in Vuzenica. Te občine so v skladu z Zakonom o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja (Ur. l. RS, št. 20/11, 57/12, 46/16 in 18/23 – ZDU-1O) del koroške razvojne regije. Izbiro za pilotno izvedbo RCPS na tem območju dodatno utemeljujemo z geografsko zaključenostjo, prometnimi tokovi in prejšnjim uspešnim sodelovanjem RRA Koroška z občinami na področju mobilnosti.

Slika 1: Koroška razvojna/statistična regija



Vir podatkov: Geodetska uprava RS (RPE),
Statistični urad RS (NUTS 2, NUTS 3 regije)
Kartografija: RRA Koroška (Peter Zajc), 2014

2 Vizija

V osnutku Regionalnega razvojnega programa za koroško razvojno regijo 2021–2027 je prikazana razvojna vizija regije:

Koroška 2030 je prodorna, ustvarjalna, povezana in pristna.

To vizijo v strategiji upoštevamo, a jo prilagajamo področju mobilnosti.

Koroška bo:

- **Regija z visoko kakovostjo bivanja.**
- **Prebivalcem in drugim enostavno dostopna.**
- **Povezana s sosednjimi regijami.**

Vizija RCPS se tako glasi:

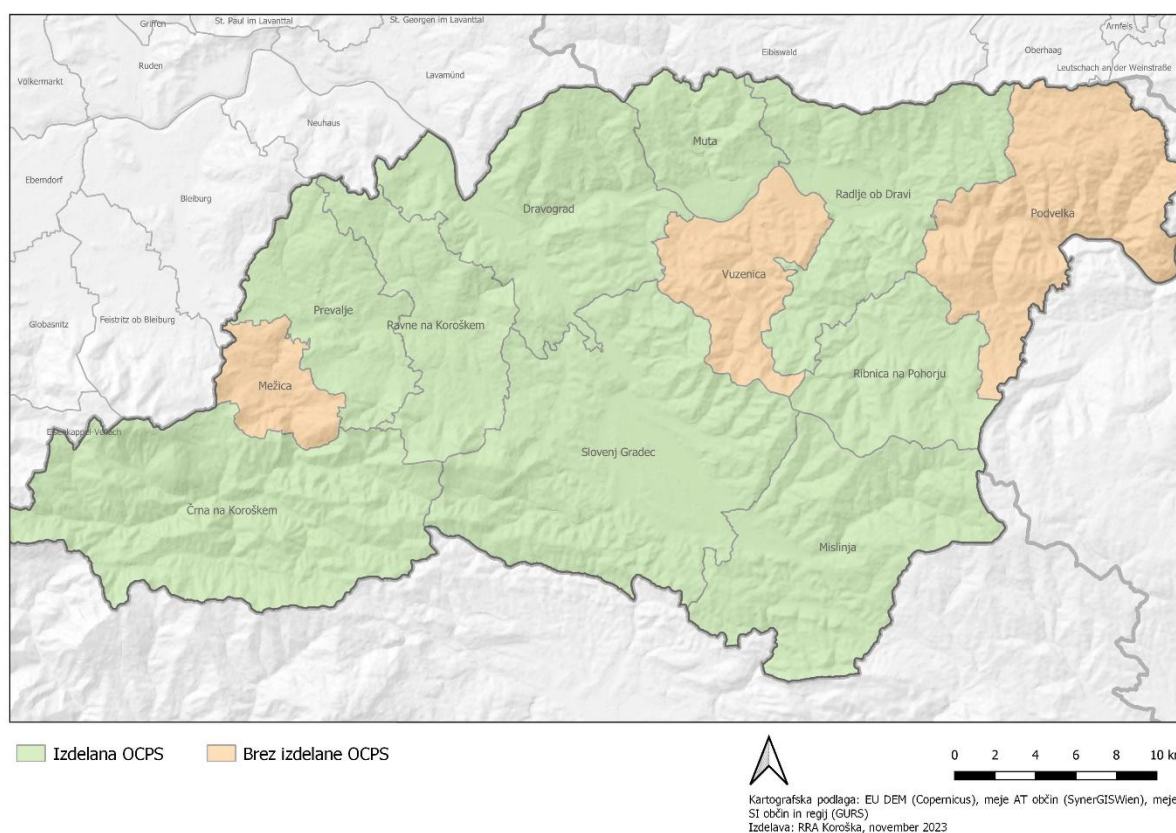
Koroška je regija z visoko kakovostjo bivanja, prebivalcem in drugim enostavno dostopna ter dobro povezana s sosednjimi regijami v Sloveniji in Avstriji.

3 Izhodišča za razvoj prometa v regiji

Podrobnejša analiza stanja prometa v regiji kaže, da imajo občine v regiji več skupnih izzivov, ki so hkrati značilni tudi za druge občine v Sloveniji. To sta na primer prevladujoča vloga motornega prometa in šibka razvitost sistema JPP. Je pa v regiji zaznan razvoj kolesarskega prometa, ki je rezultat uspešnih prejšnjih projektov občin in plod njihovega povezovanja.

Pretekle izkušnje s sodelovanjem pri razvoju projektov kažejo na možnosti za reševanje skupnih težav tudi v prihodnje. Zavzetost občin za reševanje prometnih težav se kaže tudi v številu občin, ki imajo sprejeto OCPS.

Slika 2: Občine v regiji s sprejeto OCPS



V nadaljevanju so v obliki skupnih ključnih izzivov in dosežkov občin ter prioritet za nadaljnje delovanje povzeti rezultati analize stanja na področju prometa v regiji. Podrobnejši opisi in rezultati opravljenega zbiranja podatkov so vključeni v tematska poglavja, ki obravnavajo stebre prometnega sistema.

3.1 Ključni izzivi

Osredotočenost razvoja prometnega sistema na osebni avtomobilski promet

Načrtovalska praksa na državni in lokalni ravni v Sloveniji se še vedno podreja prostorskim zahtevam cestnega motornega prometa, zato prostorsko strukturo in posege v prostor prilagaja osebnemu avtomobilu. To praviloma neugodno vpliva na kakovost bivanja v naseljih in zahteva večje investicije za kasnejše vzdrževanje. Tudi na regionalni ravni so glavni poudarki obstoječih razvojnih dokumentov na nadgrajevanju in izboljšavah cestnega omrežja. Investicije v železniški in medkrajevni avtobusni JPP ter prevoze na klic na redkeje poseljenih območjih in projekti v zvezi z njimi so v primerjavi s tistimi glede cestnega omrežja še vedno bistveno manj ambiciozni.

Neustrezna povezanost regije z osrednjo Slovenijo

Regija je še vedno slabo povezana z drugimi predeli Slovenije. Obstoječe cestne povezave so ponekod dotrajane in preobremenjene, železniška povezava je vzpostavljena le v smeri vzhod–zahod, tj. z vzhodno Slovenijo in Republiko Avstrijo. Bistvena sprememba na tem področju se obeta z izgradnjo hitre ceste, ki bo Koroško prek Velenja povezala z avtocesto A1 pri Šentrupertu. Izziv nove cestne povezave bo zagotovitev izboljšanja dostopnosti ne le za osebne avtomobile, temveč tudi za medkrajevni avtobusni promet.

Nekonkurenčnost JPP v regiji in povezav s sosednjimi regijami

V nobenem od mest v regiji ni vzpostavljen mestni JPP. Ponudba medkrajevnega avtobusnega prometa je glede na slovenske razmere razmeroma dobra na glavnih koridorjih po Dravski, Mežiški in Mislinjski dolini. Popolnoma brez povezav JPP so redkeje poseljeni hriboviti deli regije. Povezave z drugimi regijami praviloma časovno in stroškovno niso konkurenčne osebnemu avtomobilu.

Razdrobljenost načrtovanja in ukrepanja

Devet občin ima sprejete OCPS. Ker formalno ni vzpostavljena regionalna raven upravljanja, imajo občine velike težave glede prometa, ki izvira v njihovem funkcionalnem zaledju, ta pa je pogosto v sosednji občini. Prav tako sosednje občine pogosto načrtujejo podobne ukrepe, ki med sabo niso povezani in usklajeni, zato se njihova učinkovitost zmanjša.

Za uspešno reševanje prometnih težav v naseljih je nujno regionalno sodelovanje, prav tako je poudarjena vloga države. Ta bo morala v prihodnje še intenzivneje spodbujati, usmerjati in vzpostavljati pogoje za delovanje na regionalni ravni, v prvi vrsti z vzpostavitvijo pristojnih za koordinacijo te ravni urejanja prometa.

Odsotnost pregleda nad področjem mobilnosti

Zbiranje podatkov o trendih na področju mobilnosti omogoča predvidevanje morebitnih težav ter učinkovitost obstoječih ukrepov in aktivnosti. Večina občin ne spremlja področja mobilnosti, potovalnih navad prebivalcev, učinkov investicij in ukrepov v prometnem sistemu. Sploh pa taki pregledi predhodno še niso bili pripravljeni na ravni regij s primerljivimi podatki za vse sosednje občine. Zato sta pri načrtovanju novih ukrepov otežena spremljanje in vrednotenje sprememb prometnega sistema. Naloga prometne strategije je, da tak sistem vzpostavi ter z njim spremlja razvoj mobilnosti in učinkovitost strategije.

3.2 Ključni dosežki

Vzpostavljeno sodelovanje med občinami in regionalno razvojno agencijo

Manjše število občin in regionalna identiteta prebivalcev pomenita boljše izhodiščne pogoje za sodelovanje in iskanje skupnih rešitev. Na podregionalni ravni se sicer v praksi intenzivneje povezujejo občine Mežiške doline in Dravograda na eni strani (skupna občinska uprava, EZTS Geopark Karavanke) ter Mislinjske in Dravske doline na drugi strani (skupna občinska uprava). Povezovalc občin in razdrobljenih državnih sektorjev je RRA Koroška.

Povezovanje s sosednjimi območji

Vzpostavljeno je sodelovanje s sosednjimi regijami v Sloveniji. V prejšnjih letih je potekalo intenzivno sodelovanje med občinami Koroške regije in Šaleške doline ter Gospodarsko zbornico Slovenije pri spodbujanju načrtovanja in gradnje hitre ceste. V letu 2023 je bil nato sprejet Zakon o obnovi, razvoju in zagotavljanju finančnih sredstev (Ur. L. RS, 131/23), ki določa tretjo razvojno os kot razvojni in prednostni cestni infrastrukturni projekt. Pri razvoju Dravske kolesarske poti in koroške železniške proge poteka sodelovanje predvsem z RRA Podravje – Maribor ter Direkcijo RS za infrastrukturo in Slovenskimi železnicami, pri razvoju kolesarske povezave Štekna z MO Velenje, pri razvoju čezmejnega JPP pa z Oddelkom 7 Koroške deželne vlade in podjetjem Verkehrsverbund Kärnten GsmBH iz Avstrije.

3.3 Prioritete

Pri razvoju prometnega sistema se bo RCPS osredotočala na tri prioritete, ki izhajajo iz vizije, izzivov in dosedanjih dosežkov. Prva prioriteta strategije bo ohranjanje ali izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev, zato bodo med različnimi ukrepi imeli prednost za izvajanje tisti, ki kakovost bivanja izboljšujejo oziroma je ne poslabšujejo. Druga prioriteta bo zagotavljanje dobre dostopnosti območja, ne le z osebnim avtomobilom, ampak tudi z JPP. Za njeno uresničitev bodo potrebne spremembe v načrtovanju, ki bodo gradile na že vzpostavljenem sodelovanju med občinami in ga nadgradile z bolj povezanim načrtovanjem in ukrepanjem. Tretja prioriteta bo vzpostavitev povezanosti regije s sosednjimi regijami, osrednjo Slovenijo ter regijami v Avstriji. Slaba povezanost je bila zaznana kot ena od pomembnih slabosti današnjega prometnega sistema, zato bo izzivom na tem področju namenjena posebna pozornost.

Slika 3: Gradnja nove državne hitre ceste kot dela tretje razvojne osi pri Podgorju (foto: arhiv RRA Koroška)



4 Strateški cilji

Strateški cilji RCPS sledijo obveznim nacionalnim ciljem, CPN. Njihov vrstni red je bil postavljen po pomenu tako, da sledijo prioritetam regije na področju razvoja prometa. Sodelujoče občine in regija bodo z oblikovanjem in izvajanjem RCPS prispevale k uresničevanju dolgoročnih ciljev, prikazanih v spodnji preglednici.

Preglednica 1: Cilji RCPS

Cilji		Strateška vodila
Cilj 1	Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.	Uravnoteženi razvoj različnih dejavnikov, ki vplivajo na kakovost bivanja, s poudarkom na zdravju, dostopnosti, prostoru in okolju.
Cilj 2	Vsem dostopni prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.	Razvoj učinkovitega sistema javnega prevoza z upoštevanjem lokalnih prednosti in nadgrajevanjem obstoječe ponudbe. Razvoj sistema podporne infrastrukture in storitev. Prilagajanje sistema ogroženim skupinam prebivalcev.
Cilj 3	Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.	Načrtovanje ukrepov za neodvisnost prebivalcev od osebnega avtomobila. Povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja.
Cilj 4	Zmanjšanje lokalnih izpustov onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.	Zmanjševanje deleža uporabe osebnega avtomobila za poti v regiji. Uvajanje čistejših goriv in učinkovitejših tehnologij.
Cilj 5	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.	Zagotavljanje dobrih pogojev za hojo in kolesarjenje v šolo, na delo ter za rekreacijo.
Cilj 6	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.	Promocija turističnih produktov, ki vključujejo hojo in kolesarjenje.
Cilj 7	Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.	Umirjanje motornega prometa v naseljih. Zagotavljanje varnih in sklenjenih omrežij peš in kolesarskih povezav.

4.1 Ciljne vrednosti

Doseganje zastavljenih ciljev bo vrednoteno na podlagi spremljanja izbranega nabora kazalnikov in doseganja zadanih ciljnih vrednosti.

Preglednica 2: Nabor kazalnikov in ciljnih vrednosti RCPS

Kazalnik	Navezava na cilj	Izhodiščna vrednost (leto), vir	Ciljna vrednost (leto), vir
Dolžina omrežja za hojo	1, 2, 3, 5, 6, 7	2021, OSM	2026, OSM
• Slovenj Gradec		47 km	60 km
• Ravne na Koroškem		27 km	45 km
• Dravograd		12 km	24 km
• Prevalje		12 km	24 km
Dolžina kolesarskega omrežja	1, 2, 3, 6, 7	2021, OSM	2026, OSM
• Slovenj Gradec		42 km	60 km
• Ravne na Koroškem		12 km	20 km
• Dravograd		4 km	12 km
• Prevalje		13 km	20 km
Dostopnost z JPP delež prebivalcev z dostopom do postajališča JPP s primerno pogostostjo voženj (500 in 1000 m)	1, 2, 3	2019, ZRC SAZU 500 m – 44 % 1000 m – 68 %	2026, ZRC SAZU 500 m – 50 % 1000 m – 70 %
Delež poti opravljenih s posameznim potovalnim načinom	1, 2, 3	2021, SURS 86,6 % (delež potniških km z osebnim avtom)	2026, SURS 85,0 % (delež potniških km z osebnim avtom)
Stopnja motorizacije - lastništvo osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev (SURs)	2, 3, 5	2021, SURS 566	2026, SURS 592
Izpusti CO₂ iz prometa	4	2021, ARSO 171.809 ton CO ₂	2026, ARSO 155.000 ton CO ₂

4.2 Opredelitev nalog države in občin za doseganje skupnih ciljev

V RCPS so bili vključeni ukrepi, ki presegajo območje obravnave in pristojnosti posamezne občine. Nabor ukrepov je skušal zajeti vsa tista področja, na katerih sodelovanje med občinami in razvojno regijo že poteka, ali pa se je v okviru dogodkov in javnih razprav izkazalo, da bi bila potrebna koordinacija oziroma sodelovanje več občin. Po drugi strani strategija ne skuša posegati v pristojnosti državnih institucij in sprejemati odločitev državnega pomena. Predlagane rešitve so predlog rešitev, za katere avtorji in udeleženci dogodkov, ki so potekali med pripravo, menimo, da bi bili koristni za razvoj regije. Dokler v Sloveniji ne bo zakonsko opredeljena regionalna raven prometnega načrtovanja, bo izvajanje večine teh ukrepov še vedno v pristojnosti državnih institucij. Z ukrepi, predvidenimi v strategiji, želimo tvorno prispevati k učinkovitosti načrtovanja in izvajanja državnih politik z ukrepi, ki bodo koristili tudi regiji.

Slika 4: S kolesom na vlak na koroški progi (foto: Aleš Rupreht, arhiv RRA Koroška)



5 Stebri prometnega sistema

Koroška regija lahko v naslednjih letih uresniči svojo vizijo na področju prometa z izvajanjem aktivnosti in doseganjem ciljev na štirih dopolnjujočih se strateških področjih. Predvideni ukrepi se dopolnjujejo in so med seboj povezani, vsem pa je skupna usmeritev v doseganje merljivih, finančno smotrnih, družbeno koristnih ter prebivalcem prijaznih učinkov.

Strateški stebri RCPS Koroške regije povzemajo temeljne odločitve sodelujočih občin na naslednjih področjih delovanja v prihodnosti:

1. Načrtovanje
2. Hoja in kolesarjenje
3. Javni potniški promet
4. Motorni promet

Glavni poudarek strategije predstavljajo ukrepi za izboljšanje JPP. Na tem področju vidimo največ možnosti za izboljšanje stanja z regijskim pristopom načrtovanja. Razdalje v regiji so namreč takšne, da na občinski ravni ne bi bilo mogoče zagotoviti učinkovitega sistema.

V primerjavi z OCPS, kjer sta hoja in kolesarjenje ločeni poglavji, sta v RCPS ti dve področji združeni v skupno poglavje. Hoja za opravljane vsakodnevnih poti je že primerno obravnavana v OCPS, v RCPS pa je obravnavana v okviru rekreacijskih in daljinskih poti, pri katerih je potrebno medobčinsko sodelovanje.

5.1 Načrtovanje

OCPS in drugi strateški dokumenti občin, regije in države, ki se ukvarjajo s prometom, že vsebujejo cilje trajnostnega razvoja prometa. Novejši dokumenti ga uvrščajo med prednostne cilje razvoja. Žal se promet v regiji kljub temu ne razvija v skladu z zastavljenimi cilji.

Sodelovanje med občinami je s konkretnega projektnega sodelovanja prešlo na strateško raven, pri čemer izpostavljamo izbrane primere s področja urejanja prometa:

- Razvoj koroške železniške povezave med Mariborom in Pliberkom/Bleiburgom:
 - Intenzivnejše sodelovanje med RRA Koroška, Direkcijo RS za infrastrukturo ter Slovenskimi železnicami (SŽ) se je začelo v letu 2017. S skupnimi prizadevanji je bil vzpostavljen poletni sobotni kolesarski vlak med Mariborom in Pliberkom.
 - RRA Koroška ob sodelovanju s SŽ – Potniški promet vsa leta sistematično spremlja število prevozov potnikov in koles na sobotnem kolesarskem vlaku.
 - Na različne načine se spodbujajo prizadevanja za nadaljnji infrastrukturni in organizacijski razvoj koroške železniške proge ter povezovanje z razvojem turističnega proizvoda Dravska kolesarska pot.
- Razvoj avtobusne povezave med Velenjem in Lobotom/Lavamündom Štreknabus:
 - vzpostavljena v okviru projekta Interreg Srednja Evropa TRANS-BORDERS v letih 2017–2020, nadaljevanje obratovanja tudi po koncu projekta;
 - RRA Koroška ves čas sistematično spremlja število prevozov potnikov in koles, zagotavlja organizacijski del usklajevanja slovenskih in avstrijskih ključnih institucij ter izvaja promocijo in povezovanje z razvojem rekreacijskega/turističnega proizvoda kolesarske povezave Štrekna.
- Načrtovanje in vzpostavljanje državnega kolesarskega omrežja v regiji:
 - RRA Koroška že nekaj let deluje kot "most in povezovalac" med občinami v regiji in državo (Ministrstvo za infrastrukturo RS, Direkcija RS za infrastrukturo) pri načrtovanju in vzpostavljanju državnega kolesarskega omrežja;
 - investicijski zagon z mehanizmom iz dogovora za razvoj regij v okviru finančnega obdobja EU 2014–2020;
- Prostorsko načrtovanje na regionalni ravni:
 - regija si na različne načine za uveljavitev regionalnega prostorskega planiranja, med drugim je RRA Koroška kot pilotna regija sodelovala v državnem projektu pilotMOP, ki je preizkušal zakonodajne določbe za izdelavo regionalnih prostorskih planov.

5.1.1 Strateška vodila

Z intenzivnejšim teritorialnim in medsektorskim povezovanjem ter načrtnim spreminjanjem pristopa na vseh ravneh bodo v prihodnje boljše zagotovljeni pogoji za doseganje zastavljenih ciljev.

Občine v regiji bodo nadaljevale s povezovanjem in koordinacijo aktivnosti in skupno razvijale rešitve, ki presegajo lokalne interese. Krepilo se bo sodelovanje med občinami, skupaj pa bodo vsi ključni deležniki delali tudi na krepitvi znanj in kompetenc, ki so potrebne za obravnavo izzivov s katerimi se regija sooča.

5.1.2 Cilji

Aktivnosti na področju razvoja načrtovanja bodo prispevale k naslednjim ciljem:

Sveženj ukrepov	Cilj 1	Cilj 2	Cilj 3	Cilj 4	Cilj 5	Cilj 6	Cilj 7
Več sodelovanja	X			X		X	
Več znanja	X			X		X	

5.1.3 Ukrepi

Sveženj ukrepov	Ukrepi
Več sodelovanja	Vzpostavitev regijskega mobilnostnega centra (za povezovanje razvojnega in prometnega načrtovanja na regionalni ravni; podpora vključevanju občin in regionalne razvojne agencije v načrtovanje, vzdrževanje, gradnjo omrežja državne infrastrukture v regiji (cestne, kolesarske, železniške) ter v upravljanje JPP v regiji)
	Izdelava regionalnega prostorskega plana Koroške regije
	Vzpostavitev čezmejnega posvetovalnega telesa s področja mobilnosti z Deželo Koroško v Avstriji
	Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah
Več znanja	Krepitev kompetenc zaposlenih o mobilnosti (na primer v občinskih upravah, na RRA, v izobraževalnih ustanovah, v nevladnih organizacijah)
	Izdelava/izvajanje mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa v regiji (na primer večji zaposlovalci in turistična središča)
	Spodbujanje dela na daljavo in dela od doma

5.2 Hoja in kolesarjenje

Hoja kot oblika mobilnosti za vsakodnevne poti je primerna predvsem za krajše razdalje, kar urejajo OCPS. Hoja na daljše razdalje se izvaja predvsem kot rekreacijska ali turistična dejavnost.

Občine v regiji imajo zaradi značilnih prostorskih danosti in prometnih navad različne možnosti za razvoj različnih oblik kolesarjenja. Kolesarska kultura vsakodnevnega kolesarjenja je bolj prisotna v ravninskih občinah, v hribovitih delih pa je bolj razvito gorsko kolesarjenje kot oblika rekreacijske in turistične dejavnosti.

Uradne evidence podatkov o dolžinah prometne infrastrukture praviloma ne odražajo dejanskega stanja, saj niso dovolj pogosto osvežene. To še posebej velja za površine za kolesarje, medtem ko površine za pešce razen planinskih poti sploh niso del omenjenih evidenc. Zato smo razvili metodologijo za izvedbo analize prometne infrastrukture za posamezne oblike mobilnosti (motorni promet, kolesarjenje, hoja) iz podatkov OSM, ki smo jih pred izvedbo analize za izbrana naselja še dodatno dopolnili. Za primerjavo smo izbrali naselja Slovenj Gradec, Ravne na Koroškem, Dravograd in Prevalje, ki po osnutku strategije prostorskega razvoja Slovenije tvorijo širše mestno območje regije.² V vseh naseljih je omrežje za motorni promet najdaljše. Vendar se po razmerju površin za kolesarjenje in/ali hojo med seboj bistveno razlikujejo. Razlogi so v razlikah glede zavedanja o pomembnosti razvoja površin za hojo in kolesarjenje ter v razlikah glede razgibanosti reliefa naselja.

Slika 5: Most za pešce in kolesarje čez reko Dravo v Dravogradu³ (foto: Simon Koblar)



² *Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050*, 2023

³ Foto: Simon Koblar, 2019.

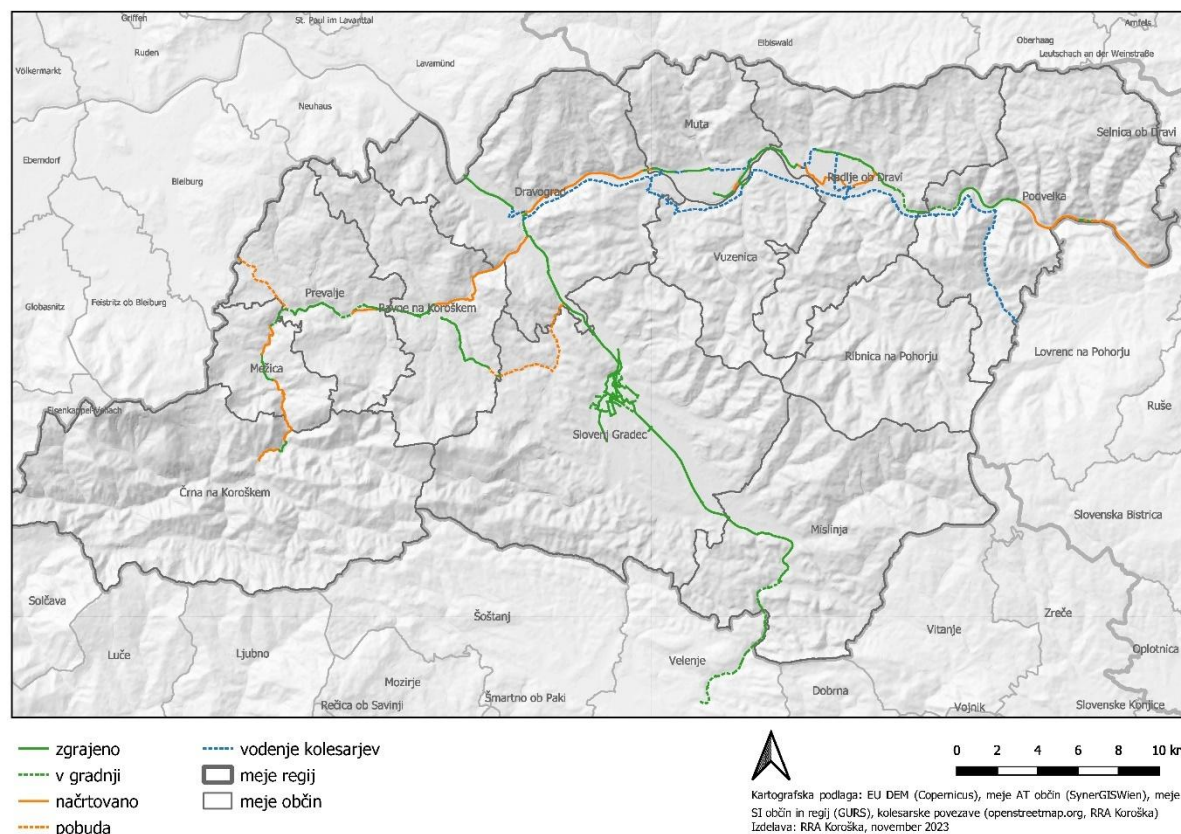
Preglednica 3: Dolžina prometne infrastrukture v izbranih naseljih

	Slovenj Gradec		Ravne na Koroškem		Dravograd		Prevalje	
	dolžina (km)	indeks*	dolžina (km)	indeks*	dolžina (km)	indeks*	dolžina (km)	indeks*
Površine za kolesarjenje	42	0,35	12	0,15	4	0,08	13	0,20
Površine za hojo	47	0,39	27	0,33	12	0,23	12	0,18
Površine za motorni promet	121	1,00	82	1,00	53	1,00	66	1,00

* razmerje med dolžino površin za kolesarjenje/hojo in motorni promet

V regiji se intenzivno vzpostavlja državno kolesarsko omrežje. Vzpostavljenih je okoli 40 km posameznih odsekov. Daljša, neprekinjena in od motornega prometa ločena kolesarska površina je kolesarska povezava, na posameznih odsekih tudi Dravska kolesarska pot. Do leta 2023 bo z mehanizmi dogovora za razvoj regij ter iz proračuna RS državno kolesarsko omrežje v vseh treh dolinah regije še bistveno dograjeno in izpopolnjeno. V MO Slovenj Gradec je bilo z mehanizmom celostnih teritorialnih naložb vzpostavljenih okoli 9 km novih kolesarskih povezav.

Slika 6: Stanje vzpostavljanja grajenega kolesarskega omrežja v regiji



Poleg kolesarjenja za dnevno mobilnost in rekreativnega kolesarjenja je pomembno tudi gorsko kolesarjenje. Jedro turistične ponudbe predstavljajo trije kolesarski parki ([Jamnica](#), [Poseka](#), [Kope](#)), voden ogled [podzemlja Pece](#) s kolesom ter del [Slovenske turnokolesarske poti](#).

Na Ravnah na Koroškem, Prevaljah in v Mežici je vzpostavljen sistem izposoje klasičnih in električnih koles. Na Ravnah na Koroškem sistem v zimskem času ne obratuje, v Mežici je vzpostavljena samo ena postaja s štirimi kolesi. V Radljah ob Dravi je bil v letu 2023 testiran sistem z dvema postajama.

5.2.1 Strateška vodila

S skupnim načrtovanjem in umeščanjem v prostor, predvsem pa z doslednim načrtovanjem vseh prometnih ureditev z zagotavljanjem pogojev za hojo, bodo v regiji zagotovljeni pogoji, da bo hoja mogoča povsod, predvsem pa bo varna in udobna tudi za daljše razdalje.

Na celotnem območju regije bodo vzpostavljeni pogoji za uveljavitev kolesarjenja kot optimalnega načina potovanja pri vsakodnevni poti na delo, pa tudi za rekreacijo. Tako bo kolesarjenje dobilo pomembnejšo vlogo v regiji, ki jo bo podpiralo tudi povečevanje deleža električnih koles.

5.2.2 Cilji

Aktivnosti na področju hoje in kolesarjenja bodo prispevale k naslednjim ciljem:

Sveženj ukrepov	Cilj 1	Cilj 2	Cilj 3	Cilj 4	Cilj 5	Cilj 6	Cilj 7
Razvoj državnega kolesarskega omrežja	X		X		X	X	X
Povezovanje JPP in kolesarjenja	X	X	X	X	X	X	X
Zagotavljanje pogojev za turistično in rekreativno kolesarjenje ter hojo	X		X				X

6.1.1 Ukrepi

Sveženj ukrepov	Ukrepi
Razvoj državnega kolesarskega omrežja	Načrtovanje, zagotovitev finančnih sredstev in izgradnja manjkajočih odsekov
	Priprava spletnega prikaza vzpostavljanja državnega kolesarskega omrežja v regiji
Povezovanje JPP in hoje ter kolesarjenja	Načrtovanje in izvedba pilotnih vzorčnih primerov ureditve varnega parkiranja na ključnih multimodalnih prestopnih točkah
	Izboljšanje dostopa do postajališč JPP v širšem mestnem območju
	Izboljšanje uporabniške izkušnje s poletnim kolesarskim vlakom med Mariborom in Pliberkom
	Vključitev celotne avtobusne povezave Velenje–Labot/Lavamünd (Štreknabus) v sistem izvajanja gospodarske javne službe
	Priprava regionalnega koncepta shuttle prevozov do ključnih turističnih točk in izvedba pilotnih vzorčnih primerov
	Povezovanje občinskih sistemov izposoje koles v enotni sistem in/ali vzpostavitev regijskega sistema z navezavo na državno kolesarsko omrežje in JPP
Zagotavljanje pogojev za turistično in rekreativno kolesarjenje ter hojo	Navezovanje občinskih kolesarskih poti in gorskokolesarskih poti na državno kolesarsko omrežje
	Razvoj in promocija turističnih proizvodov, ki vključujejo kolesarjenje in/ali hojo
	Informiranje uporabnikov o storitvah (na primer polnilna mesta za e-kolesa)

6.2 Javni potniški promet

JPP je ena od pomembnejših oblik trajnostne mobilnosti na regionalni ravni, saj omogoča potovanje tudi na daljših razdaljah. V regiji je na voljo železniški in medkrajevni avtobusni JPP. Nobeno mesto pa nima vzpostavljenega mestnega sistema JPP.

V regiji ima 55 odstotkov prebivalcev dostop od postajališč JPP s primerno ali zadovoljivo pogostostjo voženj v oddaljenosti 500 m od njihovega prebivališča ter 73 odstotkov v oddaljenosti 1000 m. V osrednjeslovenski regiji, ki ima najboljšo dostopnost, ta deleža znašata 81 odstotkov za 500 m in 91 odstotkov za 1000 m oddaljenosti.⁴ Ocenjuje se, da je ponudba JPP glede na razmere v Sloveniji na glavnih koridorjih v dolinah razmeroma dobra. Ključni pomanjkljivosti sta nepregleden sistem prog⁵ in odsotnost JPP na redkeje poseljenem hribovitem delu regije. Medkrajevni JPP je v Sloveniji zelo prilagojen glavni ciljni skupini, tj. dijakom in študentom. Ministrstvo za infrastrukturo je leta 2019 uvedlo 16 t. i. hitrih avtobusnih prog, ki so izbrane kraje v Sloveniji dodatno povezale z Ljubljano in Mariborom. Avtobusna povezava je za potnike iz regije na avtobusni postaji Slovenj Gradec in avtobusni postaji Velenje, od Arje vasi naprej poteka po avtocesti. V prvem trimesečju obratovanja (junij–avgust 2019) je povprečna zasedenost znašala štiri potnike, v tretjem pa približno 9 potnikov na posamezno vožnjo (december–februar 2020).⁶ Poleg rednih prog v poletni sezoni od Velenja do Labota vozi tudi t. i. »Štreknabus«, ki ima prikolico za prevoz 16 koles.

Slika 7: Sezonska avtobusna povezava med Velenjem in Labotom/Lavaüandom Štreknabus je opremljena s prikolico za kolesa (foto: Aleš Rupreht, arhiv RRA Koroška)



Kot dodatna ponudba za območja, ki niso dostopna s klasičnim JPP, se v devetih občinah izvajajo prostovoljni prevozi starejših občanov, ki so organizirani na različne načine. V letu 2019 je pri teh oblikah prevozov skupno sodelovalo 66 prostovoljcev in 261 uporabnikov, po namenu obiska je prevladoval obisk zdravnika.

Regijo preči v smeri vzhod–zahod železniška povezava Maribor–Prevalje–državna meja–Pliberk/Bleiburg. Zgrajena je bila leta 1863 v času avstrijskega cesarstva. Danes je to

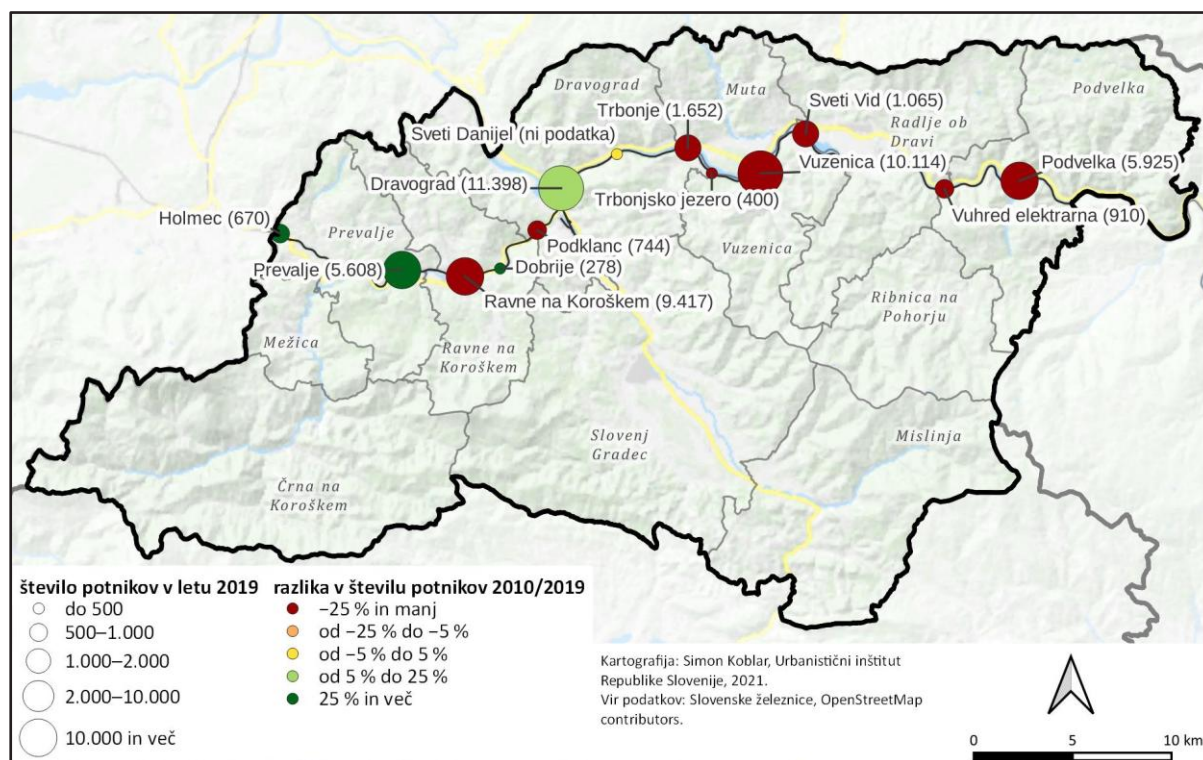
⁴ Gabrovec idr., 2019.

⁵ Gabrovec idr., 2021.

⁶ Žlender, 2020.

regionalna proga v Republiki Sloveniji, vendar infrastruktura in raven storitev ne ustrezata sodobnim standardom JPP. Zadnji remont zgornjega ustroja trase je bil opravljen med letoma 1970 in 1986, zato so potovalne hitrosti nizke. Skupno število potnikov med letoma 2010 in 2019 se je zmanjšalo za 44 odstotkov s 86.663 v letu 2010 na 48.181 v letu 2019. Največje zmanjšanje je bilo na postaji Trbonje. Po drugi strani se je na nekaterih postajah število potnikov povečalo, in sicer na postaji Prevalje za več kakor 50 odstotkov ter na postaji Holmec za 92 odstotkov. Največ potnikov je na postajah Dravograd in Vuzenica, ki je slabo povezana z avtobusno povezavo. Večje število je še na postaji na Ravnah na Koroškem, Prevaljah in v Podvelki. Zasedenost vlakov v povprečju znaša okoli devet odstotkov.

Slika 8: Število potnikov po železniških postajališčih v letu 2019



Pri vzdrževanju težave povzročajo zahtevni relief in številni hudourniki s Pohorja.⁷ V sodelovanju RRA Koroška, Direkcije RS za infrastrukturo in SŽ – Potniški promet je bil leta 2017 uveden poletni kolesarski vlak med Mariborom in Prevaljami, ki od leta 2018 vozi do Pliberka. Število prepeljanih koles se je vsako leto približno podvojilo. V letu 2020 se je v primerjavi z letom 2019 število potnikov in prepeljanih koles zmanjšalo (zaradi epidemije covid-19). Obstaja potreba, da bi med poletno turistično/kolesarsko sezono prilagojeni kolesarski vlak vozil tudi ob nedeljah in med tednom. Vendar zaradi organizacijskih in tehničnih razlogov (ročno vodenje proge, premajhno število zaposlenih, neustrezno število primernih vlakovnih kompozicij) to za zdaj ni mogoče⁸. V okviru priprave mobilnostnega načrta šmihelskega obrata tovarne Mahle je bilo ugotovljeno, da več kakor 40 odstotkov zaposlenih z bivališčem v bližnjih petih slovenskih občinah živi v oddaljenosti 1,5 kilometra od ene izmed železniških postaj na železniški povezavi Maribor–Prevalje–Pliberk, kar kaže na velik pomen

⁷ Kokalj, 2020.

⁸ Zajc, 2020.

železniške povezave.⁹ V letu 2020 so bile dokončane strokovne podlage za nadgradnjo regionalnih železniških prog v Sloveniji. Za odsek Dravograd–Prevalje–državna meja je bila ocenjena investicija okoli 64 milijonov evrov. Čas potovanja na tem odseku bi se s tem skrajšal s 27 na 21 minut. Hitrosti po nadgradnji bi lahko bile 50–120 km/h (pred tem 35–60 km/h).¹⁰

V Avstriji poteka intenzivna gradnja odseka nove južne železnice na baltsko–jadranskem koridorju, t. i. »Koralmbahn« med Celovcem in Gradcem, ki bo ob dokončanju leta 2025 čas potovanja skrajšala na 45 minut, pri tem pa omogočala hitrosti do 250 km/h. Investicija je ocenjena na okoli 5,3 milijarde evrov. Z dokončanjem novega predora pod Semmeringom se bo čas potovanja med Celovcem in Dunajem skrajšal na 2 uri in 40 minut. Potniška terminala bosta v Šentpavlu in Sinči vasi.¹¹

Slika 9: Slovenski sobotni kolesarski vlak, prilagojen za prevoz večjega števila koles, in avstrijski vlak na železniški postaji v Pliberku/Bleiburgu¹² (foto: Nika Högl, arhiv RRA Koroška)



6.2.1 Strateška vodila

Povezava med obstoječo ponudbo medkrajevnih avtobusnih povezav in železniške povezave na severnem delu regije je za zdaj skromna, saj večina storitev ostaja prostorsko in plačilno nezdružljiva. Z izboljšanjem ponudbe, gostejšo mrežo, večjo pogostostjo, preureditvijo postajališč, zagotavljanjem primernih parkirnih površin za avtomobile in kolesa ter s povezavo železnice z avtobusnimi povezavami bi lahko JPP v prihodnje prevzel bistveno večje število potnikov.

⁹ Zajc idr., 2019.

¹⁰ Jelenc idr., 2020.

¹¹ ÖBB-Infrastruktur AG, 2021.

¹² Foto: Nika Praper Valič, arhiv RRA Koroška.

6.2.2 Cilji

Lokalni in regionalni deležniki na Koroškem imajo omejene možnosti vplivanja na načrtovanje in upravljanje JPP v Sloveniji. V regiji ni mestnega linijskega prevoza potnikov. Prevoz potnikov v železniškem prometu in medkrajevni avtobusni linijski prevoz potnikov sta zato v izključni pristojnosti države. Za zdaj še niso vzpostavljeni formalni mehanizmi, kako zaznati ter oblikovati lokalne in regionalne pobude ter predloge ukrepov za oživitev čezmejnega avtobusnega JPP. Lokalni in regionalni deležniki lahko praviloma le predlagajo njihovo izvedbo in lobirajo zanjo pri ključnih državnih deležnikih.¹³ Ali pa spodbudijo pilotne izvedbe, kakršna je na primer *Štreknabus*, avtobusna povezava med Velenjem in Lobotom/Lavamündom v Avstriji, vzpostavljena v okviru projekta Interreg Srednja Evropa TRANS-BORDERS.

Aktivnosti na področju razvoja JPP bodo prispevale k naslednjim ciljem:

Sveženj ukrepov	Cilj 1	Cilj 2	Cilj 3	Cilj 4	Cilj 5	Cilj 6	Cilj 7
Povezljivost	X	X		X	X	X	
Razvoj sistema JPP na redkeje poseljenih območjih	X	X			X	X	

ZRC SAZU je v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE izdelal shemo izboljšanja JPP na izbranih koridorjih, med drugim na primeru Koroške regije. Kot alternativo obstoječi ponudbi so avtorji predlagali uvedbo omrežnega taktnega voznega reda s preglednim sistemom glavnih in napajalnih povezav z dobro organiziranimi prestopnimi točkami v rednih časovnih intervalih. Zaradi zastarele železniške infrastrukture so temelj JPP v regiji tri avtobusne povezave z napajalnimi linijami. Za organizacijo JPP na območjih razpršene poselitve s samotnimi kmetijami in manjšimi zaselki so predlagani prevozi na klic, povezanimi z obstoječimi osnovnošolskimi prevozi z izhodišči in cilji na prestopnih točkah.¹⁴

¹³ Zajc idr., 2019.

¹⁴ Gabrovec idr., 2021.

6.2.3 Ukrepi

Sveženj ukrepov	Ukrepi
Povezljivost	Nadgradnja železniške povezave Maribor–Prevalje–Pliberk (vključno z infrastrukturo)
	Nadgradnja hitre avtobusne povezave regije z Ljubljano (vključno s prilagoditvijo trase po izgradnji 3. razvojne osi in z multimodalnimi prestopnimi točkami)
	Načrtovanje JPP povezav do multimodalnih terminalov hitre železnice Gradec–Celovec v Avstriji po cesti in železnici
	Izvedba sheme izboljšane JPP v regiji z uvedbo omrežnega taktnega voznega reda s preglednim sistemom glavnih in napajalnih linij z dobro organiziranimi prestopnimi točkami v rednih časovnih intervalih
	Načrtovanje in izvedba pilotnega vzorčnega projekta enotne čezmejnne JPP-voznice z Deželo Koroško v Avstriji
Razvoj sistema JPP na redkeje poseljenih območjih	Načrtovanje in izvedba pilotnih vzorčnih primerov prevozov na klic/poziv na turističnih in/ali zavarovanih območjih v regiji (na primer Geopark Karavanke/Karawanken)
	Povezovanje občinskih sistemov prostovoljnih prevozov starejših v enotnejši regijski sistem

Slika 10: V devetih občinah v regiji se izvajajo prostovoljni prevozi za starejše osebe; ti so organizirani v vsaki občini na svoj način (foto: Mestna Občina Slovenj Gradec¹⁵ in Občina Ravne na Koroškem)¹⁶



¹⁵ <https://dovoljazavse.si/praksa/sg-mobilc/>

¹⁶ <https://www.ravne.si/post/762111>

6.3 Motorni promet

Regija ima v primerjavi z drugimi slovenskimi regijami slabše omrežje državnih cest, kar se bo v prihodnje spremenilo. V sredini leta 2021 se je začela gradnja odseka hitre ceste med Velenjem in Koroško pri Podgorju. V letu 2023 sprejet Zakon o obnovi, razvoju in zagotavljanju finančnih sredstev (Ur. L. RS, 131/23) je določil tretjo razvojno os (prej omenjeno hitro cesto) kot razvojni in prednostni cestni infrastrukturni projekt. Severni del cestnega dela tretje razvojne osi je razdeljen na več odsekov, katerih nosilec izvedbe je DARS. Stanje njihove izvedbe je podano v preglednici v nadaljevanju.¹⁷ Z dokončanje hitre ceste se bo čas potovanja med Slovenjem Gradcem in Velenjem več kakor prepolovil, prav tako med Slovenjem Gradcem in avtocesto A1.¹⁸

Preglednica 4: Stanje načrtovanja in gradnje nove hitre ceste kot dela tretje razvojne osi

Odsek	Stanje januar 2024
Šentrupert–Velenje	Sprejeta Uredba o DPN za državno cesto od priključka Šentrupert na avtocesti A1 Šentilj–Koper do priključka Velenje jug (Ur. l. RS št. 3/17); v izdelavi DGD/PZI in pridobivanje mnenje v postopku pridobitve gradbenega dovoljenja
Velenje–Slovenj Gradec	Sprejeta Uredba o DPN za državno cesto od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec (Ur. l. RS, št. 72/13, 3/17); v izdelavi DGD/PZI; v gradnji deli s pridobljenim gradbenim dovoljenjem.
Slovenj Gradec–Dravograd	V pripravi DPN za državno cesto od priključka Slovenj Gradec jug do Dravograda z obvoznicami; postopek v fazi dopolnitve strokovnih podlag za pripravo predloga DPN.
Otiški vrh–Prevalje	V pripravi DPN za državno cesto od Otiškega vrha do Prevalj; postopek v fazi izdelave strokovnih podlag.

Zdajšnji potovalni časi z osebnim avtomobilom od nekaterih mest na Koroškem do Ljubljane in Maribora kot središč nacionalnega pomena večinoma presegajo dve uri. Iz vseh mest je pot v Maribor hitrejša kakor v Ljubljano. Po uvedbi hitre avtobusne povezave med Slovenjem Gradcem in Ljubljano je na tej povezavi JPP postal skoraj enako hiter (1 ura 45 minut) kakor osebni avtomobil. Razlika v hitrosti nastane zaradi treh vmesnih postankov in nižje hitrosti vožnje na avtocesti avtobusa. Pomanjkljivosti obstoječe hitre povezave so nezadostna pogostost voženj, potreba po dodatnih prestopnih točkah (tudi povezljivost hitre povezave iz Maribora pri priključku na avtocesto v Arji vasi) in nezadostna promocija.

¹⁷ DARS, 2024.

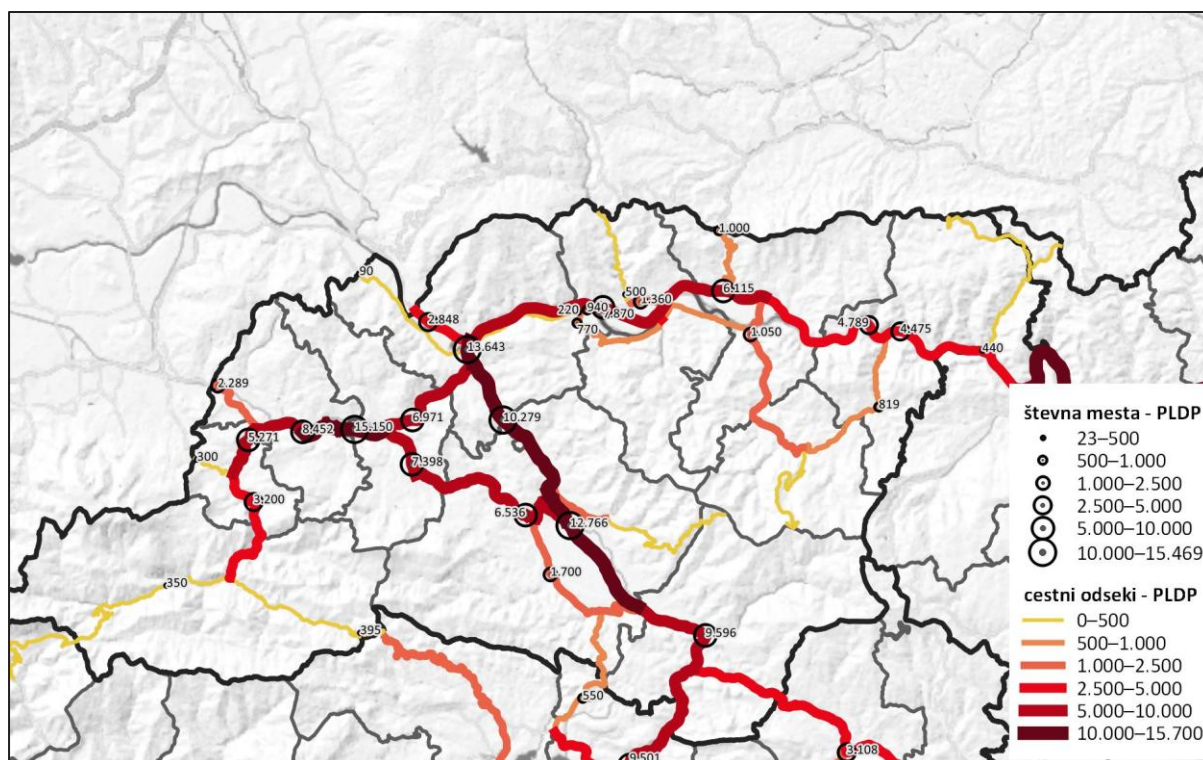
¹⁸ Sonjak, 2014, str. 54.

Preglednica 5: Dostopnost od nekaterih mest na Koroškem do Ljubljane in Maribora z osebnim avtomobilom

Izvor potovanja	Cilj potovanja (čas potovanja)	Ljubljana	Cilj potovanja Maribor (čas potovanja)
Slovenj Gradec	1 h 30'		1 h 12'
Dravograd	1 h 40'		1 h 2'
Ravne na Koroškem	1 h 43'		1 h 12'
Radlje ob Dravi	1 h 58'		48'
Mežica	1 h 49'		1 h 26'

Prometno najbolj obremenjena je državna cesta med Mislinjo in Dravogradom ter med Ravnami na Koroškem in Prevaljami, kjer je PLDP znašal več kakor 10.000 vozil. Med prometnimi konicami, predvsem ob menjavi izmen v proizvodnih obratih, zaradi povečanega prometa nastajajo tudi zastoji.

Slika 11: Prometne obremenitve na državnih cestah v letu 2018



Težava je povečevanje prometa od leta 2014 do leta 2019. Epidemija covid-19 je trend sicer začasno obrnila, vendar obstaja velika verjetnost, da se bodo prometni tokovi po končani epidemiji hitro vrnil na raven iz leta 2019 ali pa jo celo presegle. Nova infrastruktura bo sicer razbremenila obstoječe državne ceste, vendar lahko nastaja še več dodatnega prometa.

Motorni promet je povezan tudi z izpusti toplogrednih plinov. Po podatkih agencije RS za okolje je bilo v letu 2018 na območju regije izpustov CO₂ iz cestnega prometa in drugih virov, ki uporabljajo pogonska goriva, 171.809 ton, kar je 43 odstotkov vseh izpustov regije. Zaradi

mednarodnih zavez je treba te izpuste zmanjšati. So pa ti izpusti z 2,44 tone na prebivalca že zdaj najnižji od vseh slovenskih regij, verjetno zaradi večje tranzitnosti drugih regij.

Poleg onesnaževanja motorni promet vpliva tudi na število prometnih nesreč. Skupno število se sicer zmanjšuje, a zmanjševanje števila huje poškodovanih in umrlih zaostaja za slovenskim trendom. Na območju regije je ranljivih udeležencev (pešec, kolesar, motorist) s hudimi telesnimi poškodbami ali umrlih 27 odstotkov, medtem ko jih je na ravni Slovenije 33 odstotkov.

Slika 12: Zastoji v Mežiški dolini so povezani tudi z menjavo izmen v proizvodnih obratih v Mežiški dolini in v Deželi Koroška v Avstriji, kjer je zaposlenih veliko prebivalcev Koroške regije (foto: Aleš Ruprecht, arhiv RRA Koroška).



Stopnja motorizacije v regiji je primerljiva z državnim povprečjem. Velik delež uporabe avtomobila je značilen za vse skupine prebivalcev. Negativni vplivi, ki so povezani s takim načinom potovanja, so znani okoljski, zdravstveni in socialni vplivi.

V regiji je locirano letališče Slovenj Gradec, ki je s Sklepom o opredelitvi sistema javnih letališč (Ur. l. RS, št. 78/06) opredeljeno kot infrastrukturni objekt lokalnega pomena ter namenom rabe kot civilno letališče. Po javno dostopnih informacijah letališče še nima izdelanega programa razvoj letališča kot to določa Zakon o letalstvu (Ur. l. RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo, 46/16, 47/19 in 18/23 – ZDU-10).

6.3.1 Strateška vodila

Z razvojem sistema JPP, prilagojenega območju, in z izmenjavo dobrih praks bodo občine, regija in država v prihodnje lahko razvile sodobne ter lokalnim značilnostim prilagojene rešitve, ki bodo zmanjšale odvisnost prebivalcev od uporabe avtomobila.

6.3.2 Cilji

Aktivnosti na področju razvoja motornega prometa bodo prispevale k naslednjim ciljem:

Sveženj ukrepov	Cilj 1	Cilj 2	Cilj 3	Cilj 4	Cilj 5	Cilj 6	Cilj 7
Aktivna in usklajena parkirna politika občin	X			X			
Dostopnost	X					X	
Uvajanje sistemov izposoje in souporabe vozil	X	X		X			

6.3.3 Ukrepi

Sveženj ukrepov	Ukrepi
Aktivna in usklajena parkirna politika občin	Priprava skupne parkirne politike regijskega širšega mestnega območja (vključno s konceptom parkirišč P + R kot del mobilnostnih točk)
	Načrtovanje in izvedba pilotnih vzorčnih primerov parkirišč P + R in drugih mobilnostnih točk
Dostopnost	Načrtovanje in gradnja tretje razvojne osi
	Vzdrževanje, prenova in gradnja državnih cest v skladu s šestletnim akcijskim načrtom DRSI
	Načrtovanje nagrajnice obstoječega sistema industrijski železniških tirov v regiji
	Priprava načrta programa razvoja letališča Slovenj Gradec
Uvajanje sistemov izposoje in souporabe vozil	Priprava regionalnih izhodišč in zasnove
	Izvedba pilotnih shem na širšem mestnem regijskem območju, turističnih in/ali zavarovanih območjih

7 Akcijski načrt

Akcijski načrt vsebuje pregled vseh aktivnosti, predvidenih za uresničitev izhodišč in zastavljenih ciljev. Uravnoteženo obravnava vse potovalne načine in druge prometne podsisteme. Glede vključenosti deležnikov in koordinatorja ter dilem glede opredelitev nalog države in občin za doseganje skupnih ciljev je pojasnilo v poglavju 5.1.

7.1 Načrtovanje

Sveženj ukrepov	Ukrep	Koordinator	Vključeni deležniki	Ciljno leto izvedbe	Zahtevnost za izvedbo (organizacijska)	Zahtevnost za izvedbo (finančna)	Potencialni finančni viri
Več sodelovanja	Vzpostavitev regijskega centra mobilnosti	RRA Koroška	MOPE, občine	2022	++	+	MOPE, (EU) projekti
	Izdelava regionalnega prostorskega plana Koroške regije	RRA Koroška	MNVP, občine	2027	++	++	MNVP, občine
	Vzpostavitev čezmejnega posvetovalnega telesa s področja mobilnosti z Deželo Koroško v Avstriji	RRA Koroška	občine, EZTS Geopark Karavanke/Karawanken	2024	++	+	(EU) projekti
	Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah	RRA Koroška	RRA Koroška, občine	Kontinuirana aktivnost	+	+	Redno delo

Sveženj ukrepov	Ukrep	Koordinator	Vključeni deležniki	Ciljno leto izvedbe	Zahtevnost za izvedbo (organizacijska)	Zahtevnost za izvedbo (finančna)	Potencialni finančni viri
Več znanja	Krepitev kompetenc zaposlenih o mobilnosti	MOPE (Slovenska platforma za TM)	Občine, RRA Koroška	Kontinuirana aktivnost	++	+	MOPE, (EU) projekti
	Izdelava/izvajanje mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa v regiji	RRA Koroška	GZS, podjetja/ ustanove	Kontinuirana aktivnost	++	++	(EU) projekti, podjetja/ ustanove
	Spodbujanje dela na daljavo in od doma	RRA Koroška	Podjetja/ ustanove	Kontinuirana aktivnost	++	+	Podjetja/ustanove

7.2 Hoja in kolesarjenje

Sveženj ukrepov	Ukrepi	Koordinator	Vključeni deležniki	Ciljno leto izvedbe	Zahtevnost za izvedbo (organizacijska)	Zahtevnost za izvedbo (finančna)	Potencialni finančni viri
Razvoj državnega kolesarskega omrežja	Načrtovanje, zagotovitev finančnih sredstev, izgradnja manjkajočih odsekov	MZI, DRSI	Občine, RRA Koroška, sosednje regije	Kontinuirana aktivnost	+++	+++	MZI, (EU) projekti
	Vključevanje državnega kolesarskega omrežja v zeleni sistem regije	RRA Koroška	MNVP, MZI, DRSI, občine	Kontinuirana aktivnost	++	+	(EU) projekti
	Priprava spletnega prikaza vzpostavljanja državnega kolesarskega omrežja v regiji	RRA Koroška	MZI, DRSI	2024	++	+	(EU) projekti
Povezovanje JPP in hoje ter kolesarjenja	Načrtovanje in izvedba pilotnih vzorčnih primerov ureditve parkiranja koles	Občine	RRA Koroška, DRSI	2025	+	+	Občine, (EU) projekti
	Izboljšanje dostopa do JPP v širšem mestnem območju	Občine	RRA Koroška, DUJPP, DRSI	2026	++	+	Občine, (EU) projekti

Sveženj ukrepov	Ukrepi	Koordinator	Vključeni deležniki	Ciljno leto izvedbe	Zahtevnost za izvedbo (organizacijska)	Zahtevnost za izvedbo (finančna)	Potencialni finančni viri
	Poletni kolesarski vlak med Mariborom in Pliberkom	RRA Koroška	DRSI, SŽ, DUJPP, RRA Podravje	Kontinuirana aktivnost	++	+	MOPE, DUJPP, (EU) projekti
	Vključitev avtobusne povezave Velenje–Lajot/Lavamünd (Štreknabus) v sistem izvajanja gospodarske javne službe	RRA Koroška	MOPE, DUJPP, Oddelek 7 Koroške deželne vlade, Verkehrsverbund Kärnten GesmbH	2023	++	+	MOPE, DUJPP, (EU) projekti
	Priprava regionalnega koncepta shuttle prevozov do ključnih turističnih točk in izvedba pilotnih vzorčnih primerov	RRA Koroška, občine	Podjetja, turistične organizacije	2025	++	+	(EU) projekti
	Povezovanje občinskih sistemov izposoje koles v enotni sistem in/ali vzpostavitev regijskega sistema z navezavo na državno kolesarsko omrežje in JPP	Občine	Občine, RRA Koroška, turistične organizacije	2025	++	++	(EU) projekti
Zagotavljanje pogojev za	Navezovanje občinskih	RRA Koroška	Občine	kontinuirana aktivnost	+	++	Občine, (EU) projekti

Sveženj ukrepov	Ukrepi	Koordinator	Vključeni deležniki	Ciljno leto izvedbe	Zahtevnost za izvedbo (organizacijska)	Zahtevnost za izvedbo (finančna)	Potencialni finančni viri
turistično in rekreativno kolesarjenje	kolesarskih poti in gorskokolesarskih poti na državno kolesarsko omrežje						
	Razvoj in promocija turističnih proizvodov, ki vključujejo kolesarjenje in/ali hojo	RRA Koroška	Podjetja, turistične organizacije	kontinuirana aktivnost	+	+	Redno delo, (EU) projekti
	Informiranje uporabnikov o storitvah (na primer polnilna mesta za e-kolesa – spletni prikaz/aplikacija)	Občine	RRA Koroška, podjetja, turistične organizacije	202025	+	+	(EU) projekti

7.3 Javni potniški promet

Sveženj ukrepov	Ukrepi	Koordinator	Vključeni deležniki	Ciljno leto izvedbe	Zahtevnost za izvedbo (organizacijska)	Zahtevnost za izvedbo (finančna)	Potencialni finančni viri
Povezljivost	Nadgradnja železniške povezave Maribor–Prevalje–državna meja	MZI, DRSI	SŽ, , občine, RRA Koroška, RRA Podravje	2030	+++	+++	MZI
	Nadgradnja hitre avtobusne povezave regije z Ljubljano	DUJPP	DUJPP, MOPE, RRA Koroška, občine,	2024	++	+	MOPE, DUJPP
	Načrtovanje povezav z JPP do multimodalnih terminalov hitre železnice Gradec–Celovec v Avstriji po cesti in železnici	RRA Koroška	DUJPP, MOPE, občine, Oddelek 7 Koroške deželne vlade	2026	++	+	(EU) projekti
	Izvedba celovite prenove zasnove JPP	DUJPP	RRA Koroška, SŽ, občine, izvajalec avtobusnega prevoza	2026	+++	++	MOPE, DUJPP
	Načrtovanje in izvedba pilotnega vzorčnega projekta enotne čezmejne JPP-voznice z Deželno Koroško v Avstriji	RRA Koroška	DUJPP, MOPE, Oddelek 7 Koroške deželne vlade, Verkehrverbund Kärnten GesmbH	2026	++	+	(EU) projekti

Sveženj ukrepov	Ukrepi	Koordinator	Vključeni deležniki	Ciljno leto izvedbe	Zahtevnost za izvedbo (organizacijska)	Zahtevnost za izvedbo (finančna)	Potencialni finančni viri
Razvoj sistema JPP na redkeje poseljenih območjih	Načrtovanje in izvedba pilotnih vzorčnih primerov prevozov na klic/poziv na turističnih in/ali zavarovanih območjih v regiji	Izbrane občine	RRA Koroška, DUJPP, izvajalci prevozov	2025	++	+	(EU) projekti
	Povezovanje občinskih sistemov prostovoljnih prevozov starejših v enotnejši regijski sistem	Izbrane občine	RRA Koroška, izvajalci prevozov	2026	++	+	(EU) projekti

7.4 Motorni promet

Sveženj ukrepov	Ukrep	Koordinator	Vključeni deležniki	Ciljno leto izvedbe	Zahtevnost za izvedbo (organizacijska)	Zahtevnost za izvedbo (finančna)	Potencialni finančni viri
Aktivna in usklajena parkirna politika občin	Priprava skupne parkirne politike širšega mestnega regijskega območja	Izbrane občine	RRA Koroška	2026	+++	+	Občine, (EU) projekti
	Načrtovanje in izvedba pilotnih vzorčnih primerov P + R-parkirišč in drugih mobilnostnih točk	Občine		2026	++	+	(EU) projekti
Dostopnost	Načrtovanje in gradnja tretje razvojne osi	DARS	Občine		+++	+++	DARS
	Vzdrževanje, prenova in gradnja državnih cest v skladu s šestletnim akcijskim načrtom DRSI	DRSI	Občine	Kontinuirana aktivnost	++	+	MMZI, DRSI
	Načrtovanje nagradnje obstoječega sistema industrijski železniških tirov v regiji	Občine	RRA Koroška, GZS, podjetja	2026	++	+	Občine, (EU) projekti, podjetja
	Priprava načrta programa razvoja letališča Slovenj Gradec	Občina	Upravljavec letališča	2026	++	+	Občina, upravljavec letališča
Uvajanje sistemov izposoje in	Priprava regionalnih izhodišč in zasnov	RRA Koroška	Občine	2025	++	+	(EU) projekti
	Izvedba pilotnih shem na širšem mestnem	Izbrane občine		2026	++	+	(EU) projekti

souporabe vozil	regijskem območju, turističnih in/ali zavarovanih območjih						
----------------------------	---	--	--	--	--	--	--

7.5 Spremljanje in vrednotenje izvajanja

Spremljanje in vrednotenje sta nujni upravljavski orodji celostnega prometnega načrtovanja. Omogočata učinkovito spremljanje uresničevanja in učinkovitosti RCPS ter sprotno učenje na podlagi pridobljenih izkušenj. Prinašata tudi ugotovitve kaj v občini deluje in kaj ne. Navedeno je v pomoč tudi pri uveljavljanju sorodnih ukrepov v prihodnje.

S spremljanjem in vrednotenjem se bodo lažje prepoznali in predvideli dosežki in izzivi izvajanja RCPS. Omogočeno bo tudi komuniciranje le-teh ter pravočasno in učinkovito odzivanje nanje. S podatki, pridobljenimi s spremljanjem, bo mogoče tudi dokazati učinkovitost strategije ter njenih ukrepov in tako upravičiti porabo denarja.

Spremljanje in vrednotenje učinkov in izvajanja CPS Koroške regije se bo izvajalo s pridobivanjem in analizo podatkov za obvezne in dodatne kazalnike. Pri obveznih kazalnikih bodo aktivnosti sledile usmeritvam nacionalne ravni. Opredeljena sta bila tudi dva dodatna kazalnika in sicer dolžina omrežja za hojo in dolžina kolesarskega omrežja na območju štirih večjih naselij v regiji (Slovenj Gradec, Ravne na Koroškem, Dravograd in Prevalje). Podatki za ta dva kazalnika se bodo pridobivali vsaki dve leti.

8 Viri in literatura

1. DARS (2024). Pripombe na predlog Celostne prometne strategije Koroške regije. Interno gradivo.
2. DARS (2021). Dostopno na: https://www.dars.si/Sporocila_za_javnost/1/Splosne_novice/1940/Kralj_Matjaz_simbolico_obezezil_zacetek_del_na_Koroskem (dostop 27. 10. 2021).
3. Gabrovec, M., Bole, D., Hrvatini, M. in Tiran, J. (2021): *Shema izboljšane javnega potniškega prometa v izbranih koridorjih*. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor RS; Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti. Dostopno na: https://www.care4climate.si/_files/1487/shema_trajnostna_mobilnost.pdf
4. Gabrovec, M., Razpotnik Visković, N., Bole, D., Hrvatini, M., Repolusk, P., Tiran, J. idr. (2019): *Analiza dostopnosti javnega potniškega prometa s prepoznavanjem glavnih vrzeli v njegovi ponudbi*. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor RS; Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti. Dostopno na: https://www.care4climate.si/_files/196/lzrocek-ZRC-SAZU.pdf
5. Jelenc, M., Kralj, G., Bajec, B. in Gašpar, N. (2020): Predstavitev podjetij PNZ d. o. o. in Cestni inženiring d. o. o. na razvojni delavnici o koroški železniški progi Maribor–Pliberk.
6. Kokalj, P. (2020): Predstavitev Slovenskih železnic – Potniški promet d. o. o. na razvojni delavnici o koroški železniški progi Maribor–Pliberk.
7. ÖBB-Infrastruktur AG (2021). Dostopno na: <https://infrastruktur.oebb.at/en/projects-for-austria/railway-lines/southern-line-vienna-villach/koraln-railway> (dostop 27. 10. 2021).
8. Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (2023). Ministrstvo za okolje in prostor RS. Dostopno na: <https://www.gov.si/zbirke/projekti-in-programi/strategija-prostorskega-razvoja-slovenije/>
9. Plevnik, A., Mladenovič, L., Rye, T., Balant, M. in Hudoklin, A. (2021): *Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije*. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo RS.
10. Sonjak, K. (2019): RRA Koroška d.o.o.
11. Sonjak, K. (ur.) (2014): RRA Koroška d.o.o. Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014–2020.
12. Zajc, P. (2020): Predstavitev RRA Koroška d. o. o. na razvojni delavnici o koroški železniški progi Maribor–Pliberk.
13. Zajc, P., Gabrovec, M., Pipan, P. in Ruprecht, A. (2019): Čezmejna dnevna mobilnost v koroški regiji. V: *Demografske spremembe in regionalni razvoj*, str. 223–235.
14. Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja (ZSRR-2).
15. Žlender, B. (2020): Ministrstvo za infrastrukturo RS: predstavitev na – hitre avtobusne linije. Predstavljeno na: tretji konferenci Regijski izzivi dnevne mobilnosti – hitre avtobusne linije.