



Številka: 350-47/2018/43-00191223

Datum: 15. 3. 2018

SPLOŠNE SMERNICE ZA PODROČJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Smernice s področja javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti vsebujejo usmeritve z naslednjih področij:

1. zagotavljanja trajnostne mobilnosti z vidika vizije mobilnosti prebivalstva in trajnostnega razvoja;
2. razvoja učinkovitega sistema javnega potniškega prometa (v nadaljevanju JPP) ter infrastrukturnih pogojev za pešce in kolesarje;
3. zagotavljanja fizične integracije prometnih podsistemov za učinkovitejše izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa;
4. potreb po zmanjšanju onesnaževanja iz naslova osebnega prometa.

Zaradi zagotavljanja trajnostne mobilnosti z vidika vizije mobilnosti prebivalstva in vizije oskrbe gospodarstva je potrebno pri pripravi občinskega prostorskega načrta upoštevati usmeritve iz Resolucije o prometni politiki Republike Slovenije (Ur.l. RS št. 58/2006, v nadaljevanju RePPRS) ter Strategije razvoja prometa v republiki Sloveniji (29. Julij 2015).

Lokalne skupnosti so nosilci prometne politike skupaj z državnim zborom, vlado in pristojnimi ministrstvi ter gospodarskimi družbami in združenji, znanstvenimi in raziskovalnimi institucijami. Kot nosilci prometne politike skrbijo za občinsko oziroma mestno transportno infrastrukturo (lokalne ceste, kolesarske steze, parkirna mesta...). Lokalne skupnosti sodelujejo z državno upravo pri izobraževanju in ozaveščanju uporabnikov lokalne transportne infrastrukture, razvoju učinkovitega sistema javnega potniškega prometa in razvoju con za gospodarsko dejavnost, ki morajo biti ustrezno priključene na transportni sistem.

Pri določanju ciljev in izhodišč prostorskega razvoja občine in načrtovanju prostorskih ureditev lokalnega pomena ter določanju pogojev umeščanja objektov v prostor je potrebno upoštevati vidik trajnostne mobilnosti oz. zagotoviti ustrezne pogoje za spodbujanje pešačenja, kolesarjenja, uporabe JPP ter ostalih alternativnih oblik trajnostne mobilnosti.

Potreba po zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa ter zagotavljanju zdravega bivalnega okolja postavljata načrtovanje razvoja mobilnosti v nov položaj. Naselja je potrebno načrtovati na način, da bodo manj odvisna od osebnih avtomobilov ter hkrati spodbujati prebivalce k spreminjanju potovalnih navad, kar bo dolgoročno vodilo k višji kvaliteti bivanja in večji prometni varnosti.

- Fizična integracija prometnih podsistemov

Za delovanje integriranega JPP je nujno zagotoviti fizično integracijo prometnih podsistemov, kar bo uporabnikom omogočalo učinkovito prestopanje med različnimi prevoznimi načini. Potencialna fizična ločenost avtobusnih in železniških postaj otežuje učinkovito prestopanje potnikov, zato naj lokalne skupnosti fizično integracijo zagotavljajo z lociranjem skupnih oz. intermodalnih terminalov za JPP. Zagotavljanje sodobnih potniških centrov bo v lokalne skupnosti vneslo novo dimenzijo trajnostne mobilnosti in povečalo privlačnost javnega potniškega prometa. Ponudba JPP naj se, kjer so za to ustrezni pogoji, celovito dopolni s sistemom »parkiraj in presedi« (P+R), zadostnim številom pokritih/varovanih parkirišč za kolesa ter sistemom pločnikov in kolesarskih povezav za varen dostop do postaj in postajališč JPP.

Smernice za načrtovanje sistemov »parkiraj in presedi« so objavljene na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo na naslednji povezavi:

http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/trajnostna_mobilnost_in_prometna_politika/trajnostna_mobilnost/

- Izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje

Dostop z nemotoriziranimi prevoznimi načini, hoja in kolesarjenje kot del trajnostne mobilnosti, sta na izvedbeni ravni v slovenski planerski praksi pogosto zapostavljeni, zato jima je potrebno zagotoviti vlogo, ki jima v sodobnem prometnem planiranju pripada. Zagotoviti je potrebno sklenjeno mrežo površin za pešce in kolesarskih povezav ter omogočiti prebivalcem varno in udobno pešačenje in kolesarjenje. Z načrtovanjem generatorjev prometa, kot so na primer nakupovalna središča, do katerih pelje le cesta brez pločnika in kolesarske steze, prebivalce dobesedno sllimo k netrajnostnim potovalnim navadam ter v vedno večjo odvisnost od avtomobila. Hkrati postavljamo skupine prebivalcev, ki avtomobila ne vozijo (mladoletni, starejši, socialno ogroženi) v depriviligiran položaj z vidika dostopnosti. Smernice za načrtovanje površin za pešce in kolesarje so objavljene na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo na naslednji povezavi:

http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/trajnostna_mobilnost_in_prometna_politika/trajnostna_mobilnost/

- Umeščanje velikih generatorjev prometa v prostor

Izrednega pomena za delovanje prometnega sistema vključno s čim učinkovitejšim JPP je umeščanje velikih generatorjev prometa ob linijah oz. v bližino postajališč JPP. Stanovanjske soseske, bolnišnice, nakupovalni centri, šolski centri, fakultete, stadioni in podobno naj bodo locirani čim bližje postajališč JPP oz. naj se skladno z načrtovanjem takšnih objektov načrtuje tudi linija JPP. Ustrezna mreža površin za pešce in kolesarje naj bo prav tako del celovitega načrtovanja.

- Parkirni standardi

Skladno z obstoječo prometno infrastrukturo in razvojnimi potrebami je potrebno preučiti ukrep maksimalnega parkirnega standarda. Mesta v Sloveniji in mnogih drugih evropskih državah za novogradnje še vedno določajo minimalne parkirne standarde, ki določajo najmanjše število parkirnih mest glede na namensko rabo novogradnje. Nekatere države in mesta so zaradi težav s prometom pričela določati maksimalne parkirne standarde, t.j. maksimalno število parkirnih mest v določenih (predvsem centralnih delih) naselij, s katerimi obvladujejo rast prometa tam, kjer ga je po izbranih kriterijih (okoljskih, infrastrukturnih ipd.) preveč.

- Regionalni vidik načrtovanja trajnostne mobilnosti

Pri načrtovanju razvoja dejavnosti v prostoru je potrebno upoštevati specifikke občine z vidika njene lege in velikosti. Sistem javnega potniškega prometa ter regionalnih kolesarskih povezav je smiselno načrtovati v povezavi s sosednjimi občinami oz. na ravni regije (zagotavljanje JPP in regionalnih kolesarskih povezav do večjih zaposlitvenih centrov, krajev šolanja, oskrbe...).

- Izboljšanje ponudbe JPP

Obstoječi šolski prevozi, ki se izvajajo kot posebni linijski prevoz, se lahko pod določenimi pogoji izvajajo kot javni linijski prevozi. Hkrati se lahko prevažajo vsi potniki, tudi naključni, s čimer se izboljša ponudba JPP in zagotovi racionalnejša poraba finančnih sredstev lokalne skupnosti. Vsaka lokalna skupnost naj prouči prostorske možnosti za integracijo šolskih in javnih linijskih prevozov in smiselno načrtuje potrebno infrastrukturo za njihovo izvedbo.

- Standard dostopnosti

Dostopnost z vidika javnega potniškega prometa je potrebno ovrednotiti v smislu opredelitve razdalj do najbližjih postajališč javnega potniškega prometa. Kljub načelnim usmeritvam o lociranju večjih generatorjev prometa čim bližje postajališč JPP, se na izvedbeni ravni pogosto dogaja, da večje novogradnje nimajo alternative dostopanja osebnemu avtomobilu. S standardi dostopnosti JPP je možno ta razkorak preseči.

Radij dostopnosti pešcev in kolesarjev je izhodišče za načrtovanje ustrezne infrastrukture.

- Postaje in postajališča JPP

Občinski prostorski načrt mora vsebovati opis stanja postaj in postajališč javnega potniškega prometa in potencialne izboljšave na tem področju. Urejanje postajališč javnega potniškega prometa mora biti skladno s Pravilnikom o avtobusnih postajališčih (Ur.l. RS št. 106/2011).

- Kartografski prikaz postajališč JPP

V kartografskem gradivu in v legendi naj bodo z enotnim grafičnim znakom prikazana postaje in postajališča javnega potniškega prometa.

Kartografski prikaz stanja in načrtovanih ureditev, povezanih s sistemom javnega potniškega prometa v občini bo pokazal smiselno razporeditev dejavnosti v prostoru z vidika JPP. Dolžnost zagotavljanja mobilnosti prebivalstva je povezana s prostorskimi pogoji, zato se naj zasnova poselitve navezuje na bližino postaj in postajališč JPP oziroma naj se načrtuje nove postaje in postajališča v naseljih oz. delih naselij, ki postajališč JPP še nimajo urejenih.

Podatki o lokacijah postaj in postajališč JPP v RS so na voljo v enotnem daljinarju, ki se nahaja na naslednji povezavi:

<https://mpsa.ijpp.si>

uporabniško ime:pregled\obcina

geslo:obcina123

- Smernice za pripravo celostne prometne strategije

Pomemben vidik razvoja trajnostne mobilnosti je izdelava celostnih prometnih strategij na občinski ravni, ki v polni meri upoštevajo principe trajnostne mobilnosti. S pomočjo smernic za izdelavo CPS imajo občine na voljo pripomoček za celovito urejanje prometa na lokalni ravni, v katerem so pešačenje, kolesarjenje in javni potniški promet dobili ustrezno vlogo v bodočem trajnostnem prometnem sistemu oziroma s katerim ustvarimo pogoje, da vsak prometni način polno izkoristi svoje potenciale v celoviti ponudbi vseh prevoznih načinov vključno z alternativnimi oblikami mobilnosti.

Strateško in celovito načrtovanje prometa presega dosedanjo načrtovalsko prakso, ki se je še vedno preveč osredotočala na povečanje zmogljivosti cestne infrastrukture. Posledica sta nižja kakovost bivanja in velika poraba javnega denarja za gradnjo cestne infrastrukture.

Smernice so dostopne na spletnih straneh Ministrstva za infrastrukturo na naslednji povezavi:

http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/trajnostna_mobilnost_in_prometna_politika/trajnostna_mobilnost/

Za morebitna pojasnila ali dodatne informacije se obrnite na: polona.demsar-mitrovic@gov.si

Pripravila:
mag. Polona Demšar Mitrovič
sekretarka




mag. Bojan Zlender
VODJA SLUŽBE

