

# OBČINA LJUTOMER – S PAMETNIM PROMETNIM NAČRTOVANJEM DO VARNEJŠEGA IN PRIJAZNEJŠEGA ŽIVLJENJSKEGA OKOLJA

MITJA KOLBL

Občina Ljutomer, Ljutomer, Slovenija.

E-pošta: mitja.kolbl@ljutomer.si

**Povzetek** Trajnostna mobilnost je besedna zveza, ki se je v Sloveniji pogosteje začela uporabljati šele po letu 2010. Gre za premikanje na trajnosten način, ki vključuje hojo, kolesarjenje, javni potniški promet in podobne načine udeležbe v prometu. V Sloveniji je prve korake k celostnemu trajnostnemu pristopu v prometu leta 2012 naredilo Ministrstvo za infrastrukturo s financiranjem izdelave prve celostne prometne strategije v Republiki Sloveniji, ki je bila izdelana za Občino Ljutomer. Od takrat naprej se je v Občini Ljutomer spremenil celoten sistem prostorskega in prometnega načrtovanja, ki je bil pred tem zasnovan na klasičen način, kar je pomenilo razvijanje modelov povečevanja pretočnosti vozil na cestah ter prilagajanje prometnega režima motornim vozilom. V Ljutomeru se od takrat naprej izvajajo številni ukrepi na področju trajnostne mobilnosti, ki posledično vplivajo na varnost in prijaznost okolja, v katerem živijo občani.

#### Ključne besede:

trajnostna  
mobilnost,  
pešci,  
kolesarji,  
Občina  
Ljutomer,  
prometno  
načrtovanje.

# MUNICIPALITY OF LJUTOMER – WITH SUSTAINABLE MOBILITY TO A SAFER AND FRIENDLIER LIVING ENVIRONMENT

MITJA KOLBL

Municipality of Ljutomer, Ljutomer, Slovenia.  
E-mail: mitja.kolbl@ljutomer.si

**Abstract** Sustainable mobility is a phrase that began to be used more frequently in Slovenia only after 2010. It is about moving in a sustainable way, including walking, cycling, public passenger transport, and similar forms of participating in traffic. The Ministry of Infrastructure took the first steps towards introducing green transportation at the national level by providing the funding for a comprehensive transportation strategy in the Municipality of Ljutomer. The Municipality of Ljutomer has changed the entire system of spatial and traffic planning, which was previously designed traditionally, which meant developing models to increase the flow of vehicles on the roads and adapting the traffic regime to motor vehicles. Since then, several measures have been implemented in Ljutomer in the field of sustainable mobility, which consequently affects the safety and friendliness of the environment in which citizens live.

**Keywords:**  
sustained  
mobility,  
pedestrians,  
cyclists,  
Municipality of  
Ljutomer,  
traffic  
planning.

## **1 Uvod**

Občina Ljutomer leži na severovzhodu Slovenije, meri 107 km<sup>2</sup> in ima pribl. 12.000 prebivalcev. V slovenskem in širšem evropskem prostoru je znana kot nosilna pilotna občina na področju trajnostnega prometnega načrtovanja, pa tudi kot občina, ki skozi različne mednarodne projekte pridobiva in prenaša znanja ter izkušnje na druga mesta. Veliko vlogo pri tem imata Ministrstvo za infrastrukturo RS in Urbanistični inštitut RS. Prvo je zaslužno, da je bila v Občini Ljutomer leta 2012 pripravljena prva prometna strategija, novelirana leta 2017, ter da so bili financirani določeni ukrepi iz akcijskega načrta navedenega dokumenta. Urbanistični inštitut RS pa z nenehnim spremljanjem rezultatov od samega začetka koordinira in tako občini pomaga pri planiranju prometne sheme. Poleg tega skrbi tudi za uspešno prenašanje primerov dobrih praks iz tujine v lokalno okolje (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor Republike Slovenije, 2012).

Občina Ljutomer tako od leta 2012 naprej pri načrtovanju in izgradnji prometne infrastrukture daje primarni poudarek ureditvi infrastrukture za pešce in kolesarje, kar pomeni, da gre ob izgradnji ali rekonstrukciji prometnic v občini najprej za načrtovanje varnih gibalnih površin za pešce in kolesarje ter šele nato vozišč za motorna vozila. Do danes je bilo zgrajenih več kolesarskih stez in pešpoti, poseben poudarek pa je imela rekonstrukcija komunalne infrastrukture v stanovanjskih soseskah in s tem sprememba potovalnih navad tamkaj živečih občanov.

Trajnostno mobilnost je mogoče spodbujati z različnimi ukrepi. Na splošno bi jih lahko razdelili na t. i. mehke in trde ukrepe. Mehki ukrepi predstavljajo promocijo kolesarjenja, hoje in rabe javnega potniškega prometa, medtem ko trdi ukrepi pomenijo naložbe v infrastrukturo.

## **2 Celostna prometna strategija v Občini Ljutomer**

Celostna prometna strategija Občine Ljutomer (Balant, Kukovec, Mladenovič, Plevnik in Ščetinin, 2017) je temeljni dokument za urejanje celotnega prometnega načrtovanja. Pripravljen je v skladu z evropskimi smernicami, ob svoji pripravi pa je vključeval pet delovnih korakov:

- analizo stanja,
- opredelitev vizije in ciljev,
- izdelavo strategije,
- opredelitev odgovornosti in virov ter
- vzpostavitev sistema spremljanja izvajanja strategije na podlagi določenih kazalnikov.

Prometna strategija vsebuje tudi podrobnejši akcijsko–finančni načrt z dosegom 5 let, kar pomeni, da so v proračun občine prednostno vključene naložbe iz akcijskega načrta.

Celotna prometna strategija temelji na naslednjih petih strateških stebrih (Balant et al., 2017):

- trajnostno načrtovanje,
- celovita podpora hoji,
- izkoriščenost potenciala za kolesarjenje,
- inovativen javni potniški promet in
- optimizacija cestnega prometa.

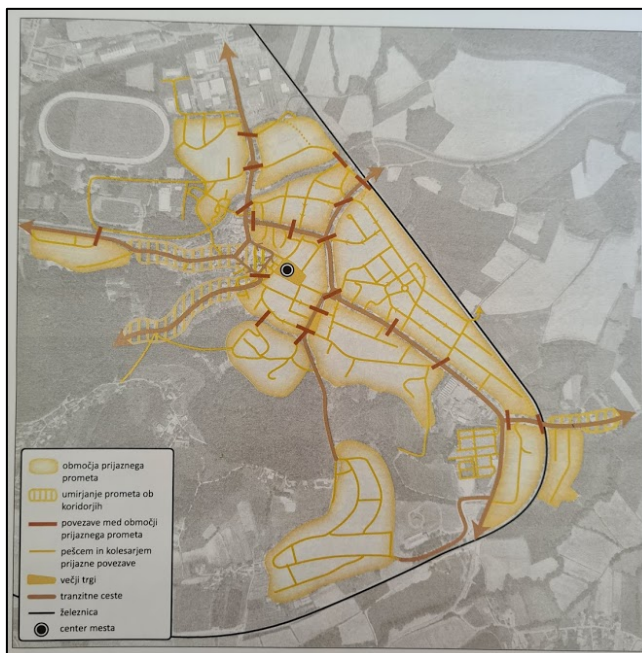
Vsak izmed teh stebrov vsebuje zaznane izzive, identificirane pozneje v času priprave dokumenta, ter opazne dosežke in cilje, ki bi jih z izvedbo ukrepov želeli doseči. Ta dokument je služil tudi kot podlaga, na kateri so se v Ljutomeru začeli pripravljati tudi drugi, bolj specifični dokumenti.

### **3 Zasnova prometnih površin v mestu Ljutomer**

Ljutomer si je v celotni prometni strategiji zadal cilj, da postane do leta 2025 mesto umirjenega in prijaznega prometa. V okviru tega cilja je bil pripravljen dokument Zasnova prometnih površin v mestu Ljutomer (Mladenovič, Plevnik, Balant in Koblar, 2015). Ob pripravi dokumenta se je občina zavezala stališču, da bo razvijala prometni sistem, ki ne bo več omejeval gibanja, temveč bo vsem deležnikom v prometu ponujal nove možnosti vključevanja vanj.

Tako naj bi se spremenila hierarhija prioritetenih uporabnikov prometnega sistema, kar pomeni, da bi otroci, mamice z vozički, osebe z omejeno mobilnostjo, pešci ter kolesarji v prometu postali udeleženci najvišje stopnje. Ljutomer bo tako postal varnejše in prijaznejše mesto, promet pa se bo preusmerjal z mestnih ulic na mestne tranzitne ceste. Pred pripravo dokumenta je bila izvedena analiza stanja, ki je pokazala nejasnosti v hierarhiji ulic v mestu, nevarnost in neprimerno urejenost nekaterih križišč, v mnogih primerih neurejenost ter nepovezanost pločnikov in kolesarskih stez ter nevarnost in dotrajanost vozišč in komunalne infrastrukture v stanovanjskih soseskah. Na podlagi analize so določili ulice, po katerih bo v prihodnje potekal tranzitni promet, dovolzne ceste, kjer bo hitrost omejena na 30 km/h, in ulice, ki bodo postale območja umirjenega prometa, kjer bo največja dovoljena hitrost 10 km/h (Mladenović et al., 2015).

Iz zgoraj navedenega izhaja, da ta dokument predstavlja izhodišče za pripravo projektnih nalog in projektnih dokumentacij ob rekonstrukcijah prometnih infrastruktur.



Slika 1: Shema območij prijaznega prometa v mestu Ljutomer

Vir: Mladenović et al., 2015.

### 3.1 Ureditev stanovanjske soseske Juršovka kot območje umirjenega prometa

Eden izmed prvih primerov pametnega prometnega načrtovanja, pri katerem je bila v osnovi uporabljena celostna prometna strategija hkrati z Zasnovo prometnih površin v mestu Ljutomer, je bil projekt Ureditev stanovanjske soseske Juršovka kot območje prijaznega prometa (Mladenovič, Plevnik, Balant in Ščetinin, 2015). Juršovka leži v južnem delu naselja Ljutomer. Meri približno 12 ha in obsega 119 enodružinskih hiš s 352 prebivalci. Starostna struktura prebivalstva je tipična kot v podobnih območjih. Delež otrok, starih do 6 let, znaša 6,5 %, skupen delež mladih do 18. leta je 17,9 %, največji delež prebivalcev je v skupini prebivalcev, starih med 18 in 65 let, in predstavlja 66,8 %, delež skupine prebivalcev, starih več kot 65 let, pa znaša 15,3 %.

Leta 2014 je Občina Ljutomer izvedla celovito prenovo komunalnih vodov na celotnem območju te stanovanjske soseske. S tem se je pojavila priložnost za vzporedno uvedbo izboljšav prometne ureditve ter za spremembo prometnega režima, ki bi pomenil reševanje problemov, povezanih s prometom v naselju. V postopkih načrtovanja in priprave projektne dokumentacije, ki so potekali od maja do septembra 2014, so bili upoštevani tudi predlogi prebivalcev in drugih deležnikov. S tem namenom so izvedli ankete in intervjuje s prebivalci, na podlagi katerih je občina pridobila podatke o problemih, željah ter potrebah prebivalcev glede prometa v naselju. Analizi podatkov je sledila delavnica za prebivalce Juršovke s predstavitvijo ureditve stanovanjskih sosesk iz razvitejših držav ter s predstavljeno ureditvijo prometa v njihovem naselju. Predlagan je bil tudi koncept, ki bi zasnovano ureditev umestil v njihovo okolje (Občina Ljutomer, 2015).

Koncept je bil dopolnjen s predlogi stanovalcev naselja, skupaj z anketo pa so ga nato poslali vsem gospodinjstvom. Rezultati ankete so pokazali, da projekt podpira 89 % anketirancev, ki so se odzvali na anketni vprašalnik in ga izpolnili. Po izvedeni analizi je za stanovalce sledila delavnica, ki je služila kot predloga za dokončne dopolnitve osnutka za izdelavo projekta ter za izvedbo del (Občina Ljutomer, 2015).

### 3.1.1 Ključni problemi, s katerimi so se srečevali prebivalci Juršovke

Analiza prve ankete je pokazala, da so bili problemi prebivalcev, ki so se izkazali kot najbolj pereči, naslednji:

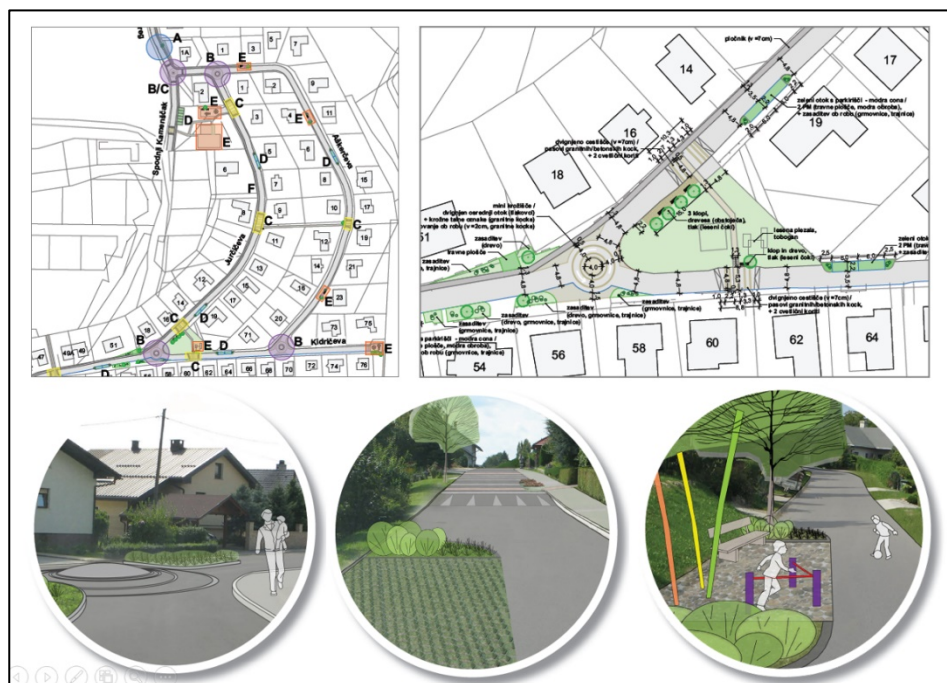
- *Varnost.* Prometna varnost je bila zaradi neurejenih pločnikov, širokih odsekov cestišč in velikih hitrosti nekaterih voznikov ogrožena. Poleg tega so veliko težavo predstavljala tudi nevarna križišča in nepreglednost cest. Pojavljale so se tudi težave z vlomi v objekte, osvetlitev naselja pa je bila slaba.
- *Hoja in kolesarjenje.* Večina prebivalcev je menila, da so razdalje znotraj same stanovanjske soseske in do centra Ljutomera za hojo ali kolesarjenje prevelike, zato so stanovalci, z izjemo šolarjev, po večini uporabljali osebna vozila. Za pešce in kolesarje so problem predstavljale tudi neustrezno osvetljene ceste in poti.
- *Motorni promet.* Po podatkih opravljenega štetja prometa v času priprave zasnove je bilo ugotovljeno, da avtomobilskega prometa v soseski ni bilo veliko, večino tega pa so ustvarili stanovalci. Delež tovornega prometa se je izkazal kot minimalen, bil pa je povezan z gradnjo novih objektov in potrebami dostave. Meritve hitrosti so pokazale, da je večina udeležencev v prometu vozila s hitrostjo pod 50 km/h, nekaj udeležencev pa nad 70 km/h. Velik problem je predstavljalo tudi dolgoročno parkiranje na cestiških ulic v naselju.
- *Druga infrastruktura.* Stanovalci so izrazili potrebo po namestitvi igral, saj se njihovi otroci niso imeli kje igrati. Otroci se na ulicah niso igrali, ker se jim je to zaradi prometa motornih vozil zdelo prenevarno.

### 3.1.2 Koncept preureditve stanovanjske soseske

Osnovni princip preureditve stanovanjske soseske je bil znižanje hitrosti motornih vozil tako, da se je hitrost na glavni ulici skozi naselje omejila na 30 km/h, preostale ulice pa so dobile namembnost območij umirjenega prometa s hitrostjo, omejeno na 10 km/h. Na celotnem območju je bil ohranjen dvosmerni promet z nekaj odseki zožitvev, na katerih se morata nasproti vozeči vozila počakati. Hitrost se je umirila s preureditvijo uličnega prostora – z zožitvami s pomočjo izgradnje zelenih otokov in parkirnih mest, z dvignjenimi odseki cestišč na območjih križanj s pešpotmi ter z majhnimi krožišči. Vsa križišča v naselju so bila preurejena v majhna krožišča, kar je

zmanjšalo hitrosti in povečalo varnost srečevanja vozil. Parkiranje je zdaj dovoljeno le na zasebnih zemljiščih in na označenih parkirnih mestih na cesti, kjer je dovoljeno le kratkotrajno parkiranje. Pločnik je zgrajen samo ob ulici, v kateri je hitrost omejena na 30 km/h, v ostalih ulicah pa so bili zgrajeni elementi, ki vozilom ne omogočajo razvijanja hitrosti, in tako pločnik ni potreben. Na cestiščih teh ulic so postavljena številna igrala, nizke hitrosti motoriziranega prometa pa tako omogočajo varno kolesarjenje.

Preureditev prometne sheme v stanovanjski soseski Juršovka je predstavljala pilotni projekt, saj v tem delu Evrope primerljive ureditve še ni. Projekt je bil tudi nagradjen kot ena izmed najboljših inovacij na področju javne uprave in tako služi kot primer dobre prakse po celi Evropi.



Slika 2: Primeri umiritve prometa v stanovanjski soseski Juršovka

Vir: Kolbl, 2015.



## Literatura

- Balant, M., Kukovec, M., Mladenovič, L., Plevnik, A. in Ščetinin, V. (2017). *Celostna prometna strategija Občine Ljutomer*. Ljutomer: Občina Ljutomer.
- Kolbl, M. (2015). *The SUMP concept works well in small towns! The case of Ljutomer*. Pridobljeno na [https://www.eltis.org/sites/default/files/16-06-2015\\_b\\_kolbl-ljutomer\\_sump\\_case\\_study.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/16-06-2015_b_kolbl-ljutomer_sump_case_study.pdf)
- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor Republike Slovenije. (2012). *Prijazna mobilnost za zadovoljno prihodnost. Prometna strategija Občine Ljutomer*. Pridobljeno na <http://www.obcinaljutomer.si/sites/default/files/datoteke/dokumenti/Prometna%20strategija%20Ob%C4%8Dine%20Ljutomer.pdf>
- Mladenovič, L., Plevnik, A., Balant, M. in Koblar, S. (2015). *Zasnova prometnih površin v mestu Ljutomer*. Ljutomer: Občina Ljutomer.
- Mladenovič, L., Plevnik, A., Balant, M. in Ščetinin, V. (2015). *Načrt ureditve javnih površin: Ureditev stanovanjske soseske Juršovka kot območja prijaznega prometa*. Ljutomer: Občina Ljutomer.
- Občina Ljutomer. (2015). *Ureditev stanovanjske soseske Juršovka kot območje prijaznega prometa*. Pridobljeno na <http://www.obcinaljutomer.si/fotogalerija/ureditev-stanovanjske-soseske-jur-ovka-kot-obmo-je-prijaznega-prometa/3250>

