

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE MUTA



ANALIZA STANJA NA PODROČJU PROMETA V OBČINI MUTA



Lineal d. o. o.
Svetovalni inženiring in načrtovanje
Jezdarska ulica 3
SI-2000 Maribor

oktober, 2017

ANALIZA STANJA NA PODROČJU PROMETA V OBČINI MUTA

Št. projekta: 1451

Projekt: CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE MUTA

Akronim projekta: CPS MUTA

Naročnik: OBČINA MUTA, GLAVNI TRG 17,
SI-2366 MUTA



Izvajalec projekta: LINEAL D. O. O.,
JEZDARSKA ULICA 3,
SI-2000 MARIBOR



Datum izdelave: oktober 2017

Vodja projekta: mag. Matej DOBOVŠEK univ. dipl. inž. prom.

Sodelavci: Zlatko MESARIČ, dipl. inž. prom.
Tomaž ZAJEC, univ. dipl. inž. grad.
Tanja BLAGOTINŠEK, univ. dipl. inž. grad.
Darja SABO, univ. dipl. inž. grad.
mag. Dušan OGRIZEK, univ. dipl. inž. grad.
dr. Samo Peter MEDVED, univ. dipl. inž. grad.

ANALIZA STANJA NA PODROČJU PROMETA V OBČINI MUTA

NAMEN: V okviru priprave Celostne prometne strategije Občine Muta je bila opravljena temeljita analiza stanja na področju prometa, ki služi za oblikovanje različnih scenarijev, ki bodo v pomoč pri razumevanju potencialov pomembnih za nadaljnji razvoj občine na področju trajnostne in zelene mobilnosti. Analiza stanja predstavlja izhodiščni korak pri prepoznavanju ključnih izzivov in priložnosti, katere bo celostna prometna strategija prednostno obravnavala.

IZHODIŠČE PRIPRAVE: Priprava analize stanja je temeljila na aktivnem vključevanju različnih skupin prebivalcev, lokalnih deležnikov in ostalih zainteresiranih skupin. Po temeljito opravljenem kvantitativnem pregledu trenutnih razmer na pomembnih razvojnih področjih (stanje prometa, dostopnost storitev in infrastrukture, prometna varnost, storitve javnega potniškega prometa, ...) je bil pripravljen seznam pomanjkljivosti, izzivov in priložnosti v prometu, ki je služil za pripravo analize izhodiščnega stanja ter določitev ključnih težav, ki jih bo celostna prometna strategija prvenstveno obravnavala.

VSEBINA

1. SLOVAR UPORABLJENIH POJMOV	5
2. OBČINA MUTA TER NJENA POVEZANOST Z DRUŽBENIM IN PROMETNIM OKOLJEM	7
3. IZHODIŠČE PRIPRAVE ANALIZE STANJA V OBČINI MUTA	27
4. Z INOVATIVNIMI METODAMI OCENJEVANJA DO ORISA IZHODIŠČNEGA STANJA V OBČINI MUTA	28
4.1. ANALIZIRANJE KLJUČNIH DOKUMENTOV, POSTOPKOV IN POLITIK	29
4.2. OGLEDI STANJA NA TERENU Z LOKALNIMI DELEŽNIKI TER IZVEDBA INTERVJUJEV	43
4.3. JAVNE RAZPRAVE S PREBIVALCI OBČINE MUTE	52
4.4. IZDELAVA FOTOGRAFSKIH POSNETKOV IDENTIFICIRANIH PROBLEMOV	57
5. KLJUČNE UGOTOVITVE IZVEDENE ANALIZE STANJA NA PODROČJU PROMETA V OBČINI.....	79
6. VIZIJA BODOČEGA RAZVOJA PROMETA V OBČINI MUTA	85
PRILOGE:	91
»PRILOGA 1«: VSEBINSKO POROČILO O NAPREDOVANJU DEL, 1. FAZA CPS MUTA	
»PRILOGA 2«: AKCIJSKI NAČRT KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTJO S FOTO- DOKUMENTACIJO IZVEDENIH AKTIVNOSTI	
»PRILOGA 3«: POROČILA IZVEDENIH AKTIVNOSTI, ZAPISNIKI SESTANKOV, DELAVNIC, JAVNIH RAZPRAV IN TERENSKIH OGLEDOV TER TERMINSKI NAČRT IZDELAVE CPS (V SKLOPU AKCIJSKEGA NAČRTA KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTJO, PRILOGA 2)	

1. SLOVAR UPORABLJENIH POJMOV

1. DOSTOPNOST je dejstvo, da je od/do določene lokacije mogoče priti v primerno kratkem času, da je povezava ustrezno urejena za posamezne, predvsem trajnostne načine dostopanja (npr. za hojo in kolesarjenje).
2. CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE je strateško in ciljno usmerjeno prometno načrtovanje, s katerim se spodbuja trajnostni promet, v okviru katerega so enakovredno obravnavani vsi potovalni načini in v katerega se vključuje tudi javnost.
3. DELEŽ POTOVALNIH NAČINOV (MODAL SPLIT) je delež poti, opravljenih z določenim potovalnim načinom, ali delež potnikov, ki opravijo pot z določenim potovalnim načinom.
4. MOBILNOST je možnost premikanja ljudi in blaga in je odvisna od razpoložljivih potovalnih načinov.
5. NAČRT MOBILNOSTI je sklop ukrepov, pripravljenih za potrebe podjetij ali institucij na določeni lokaciji, katerih namen je sprememba potovalnih navad zaposlenih in uporabnikov, izboljšanje dostopnosti lokacije in promocija pozitivnih učinkov trajnostne mobilnosti.
6. MOTORIZIRAN PROMET je način premikanja, pri katerem uporabljamo motorizirana prevozna sredstva; na primer avtomobil, avtobus, vlak itd.
7. NEMOTORIZIRAN PROMET je način premikanja, pri katerem ne uporabljamo motoriziranih prevoznih sredstev (na primer hojo, kolesarjenje).
8. POTOVALNE NAVADE so ustaljeni načini potovanja ljudi na njihovih vsakdanjih poteh, npr. v službo, šolo ali po drugih opravkih. Odvisne so od različnih dejavnikov – prostorskih, socialno-ekonomskih, upravno-političnih itd.
9. PROMETNO POVPRŠEVANJE predstavljajo uporabniki oz. potniki v prometnem sistemu in njihovo obnašanje – kam, kdaj in kako bodo potovali.
10. TRAJNOSTNA MOBILNOST je premikanje na trajnosten način, kar vključuje hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa in podobno. Pomeni zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse, pri čemer je poudarek na omejevanju osebnega motornega prometa in porabe energije ter na spodbujanju trajnostnih potovalnih načinov.
11. TRAJNOSTNI RAZVOJ je razvoj, ki zadovoljuje potrebe sedanjega človeškega rodu, ne da bi ogrozil možnosti prihodnjih generacij, da zadovoljijo svoje potrebe. Zanj je značilno, da teži k uravnoteženju socialne, ekonomske in okoljske komponente razvoja.
12. UPRAVLJANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI je koncept, ki spodbuja trajnostni promet in upravlja prometno povpraševanje tako, da spreminja stališča in potovalne navade ljudi, ki danes temeljijo na ne trajnostni mobilnosti (na avtomobilu). Cilj upravljanja trajnostne mobilnosti je zagotavljanje pogojev za povečanje deleža poti, opravljenih na trajnosten način, kot na primer spodbujanje otrok in zaposlenih, da prihajajo v šolo, vrtec ali na delo peš, s kolesom, avtobusom namesto z avtom.

»DEMOGRAFSKI IN PROMETNI KAZALNIKI OBČINE MUTA«

VSEBINA:

Demografska lega

Vpetost občine v evropskem prometnem okolju

Podatki o prometu in prometni infrastrukturi

2. OBČINA MUTA TER NJENA POVEZANOST Z DRUŽBENIM IN PROMETNIM OKOLJEM

Občina Muta se nahaja v Koroški statistični regiji¹, ki je ena od dvanajstih statističnih regij v Republiki Sloveniji. Regijo sestavlja 12 občin (Črna na Koroškem, Dravograd, Mežica, Mislinja, Muta, Podvelka, Prevalje, Radlje ob Dravi, Ravne na Koroškem, Ribnica na Pohorju, Slovenj Gradec in Vuzenica). Koroška statistična regija se razprostira na severu države ob avstrijski meji. Njeno zemljepisno podobo ustvarjajo gozdno hribovje in sicer Pohorje, Karavanke, in Kamniško-Savinjske Alpe ter tri rečne doline: Dravska, Mežiška in Mislinjska dolina.

Občina Muta leži v osrednji Dravski dolini, vpeta je med reko Dravo na jugu in slovensko-avstrijsko mejo na severu². Na vzhodni strani meji na Občino Radlje ob Dravi, na južni strani na Občino Vuzenico in na zahodni strani na Občino Dravograd. Sestavlja jo 6 naselij in sicer Gortina, Mlake, Muta (razdeljena na Zgornjo in Spodnjo Muto), Pernice, Sv. Jernej nad Muto in Sv. Primož nad Muto. Središče občine je trg Zgornja Muta, gručasto naselje na dvignjeni naselbini ob glavni cesti »Dravograd – Maribor«, ki posebej lepo izstopa na zahodni strani. Tukaj je tudi upravno središče z županstvom, krajevnim uradom, osnovno šolo, vrtcem, knjižnico, banko, pošto, župnijskim uradom, zdravstvenim domom, trgovinami in drugimi ustanovami³.

Večja naselja Zg. Muta, Sp. Muta in Gortina so se razvijala na ravninskem delu, zaselki Pernice, Mlake, Sv. Jernej nad Muto in Sv. Primož nad Muto pa se razprostirajo po hribovitih predelih Golice in Kobanskega ob državni meji.

➤ DEMOGRAFSKA LEGA OBČINE MUTA

Pomembnejši demografski podatki Občine Muta za leto 2015⁴⁵:

- Površina (km²): **39 km²**
- Število prebivalcev: **3.379**
- Povprečna starost prebivalcev: **42,8 let**
- Skupni naravni prirast na 1.000 prebivalcev: **0,3**
- Skupni selitveni prirast na 1.000 prebivalcev: **- 10,7**
- Število gospodinjstev: **1.333**
- Povprečna velikost gospodinjstva: **2,5**
- Gostota prebivalstva (prebivalcev/km²): **87**

¹ Vir: https://sl.wikipedia.org/wiki/Koro%C5%A1ka_statisti%C4%8Dna_regija

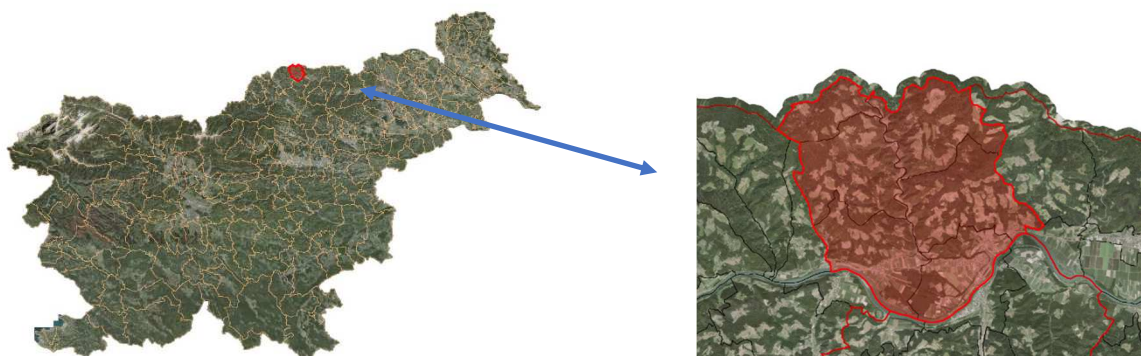
² Vir: <http://www.stat.si/obcine/sl/2015/Region/Index/3>

³ Vir: <http://www.muta.si/objave/175>

⁴ Vir: <http://www.stat.si/obcine/sl/2015/Municip/Index/109;>

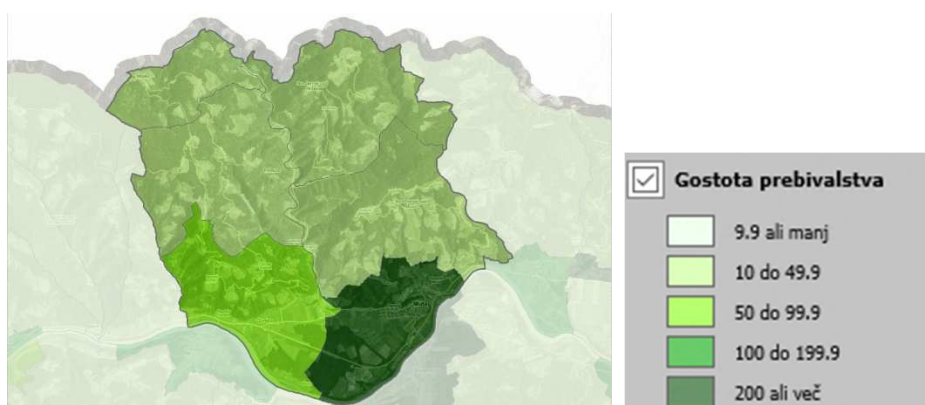
⁵ Vir:

http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05F3005S&ti=&path=../Database/Dem_soc/05_prebivalstvo/17_Gospodinjstva/15_05F30_Gospodinjstva_OBC/&lang=2



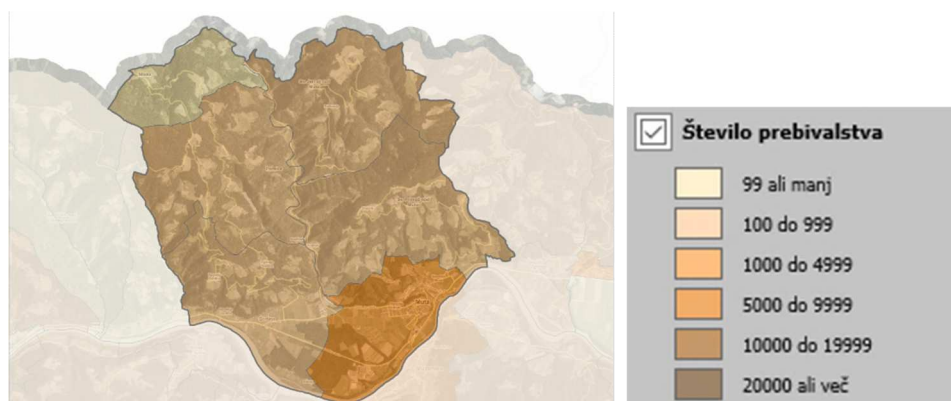
Slika 1: Položaj Občine Muta v slovenskem prostoru (vir Geopedia)

Izhajajoč iz demografskih podatkov gre za občino z manjšo gostoto naseljenosti, saj na kvadratnem kilometru površine prebiva 87 prebivalcev, kar je za 14,5 % manj kot znaša povprečna gostota prebivalstva v Sloveniji (101,7 preb./km²). V primerjavi s sosodnjimi koroškimi občinami kot so Občina Dravograd, Radlje ob Dravi in Vuzenica ima Občina Muta najgostejšo poseljenost (Občina Dravograd - 85 prebivalcev/km²; Občina Radlje ob Dravi – 67 prebivalcev/km²; Občina Vuzenica – 54 prebivalcev/km²). Gostejša naseljenost je seveda posledica majhnosti občine v primerjavi z ostalimi, saj na primer Občini Dravograd in Radlje ob Dravi po površini merita kar 105 km² oziroma 94 km².



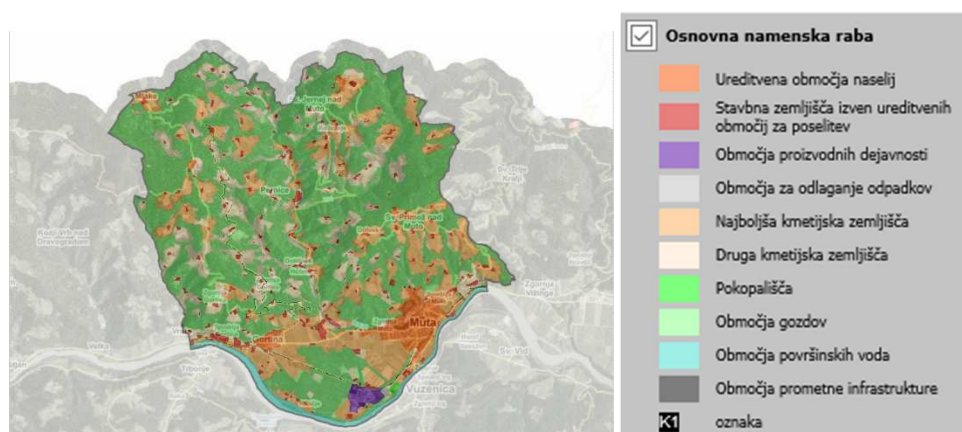
Slika 2: Gostota naseljenosti v Občini Muta glede na območje občine (vir Geoprosor – PISO)

V Občini Muta živi skupaj 3.379 prebivalcev kar je za 149 prebivalcev manj v primerjavi z letom 2008, ko je v občini živelo skupaj 3.528 prebivalcev. V letu 2015 je bil skupni prirast na 1.000 prebivalcev negativen (-10,4, od tega je naravni prirast znašal 0,3 in selitveni prirast -10,7). Skupni prirast v obdobju med leti 2008 in 2014 ni bil pozitiven v nobenem letu (v razponu med -2,8 in -10,7), kjer najbolj izstopata leti 2008 in 2009 ko je skupni prirast znašal -10,7. Osnovno šolo Muta je leta 2015 v Občini Muta obiskovalo skupaj 290 otrok (leta 2008 jih je obiskovalo 312) in 106 otrok je leta 2015 obiskovalo vrtec (leta 2008 skupaj 91 otrok). Od vseh otrok v občini, ki so bili stari od 1 do 5 let jih je leta 2015 bilo 71% vključenih v vrtec, kar je v povprečju manj kot v vseh vrtcih v Sloveniji skupaj (78 %). Leta 2015 je iz Občine Muta 156 dijakov obiskovalo srednje šole. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo leta 2015 v povprečju 40 študentov in 9 diplomantov.



Slika 3: Število prebivalcev Občine Muta glede na območje bivanja v občini (vir Geoprostor – PISO)

Glede na namensko rabo prostora v občini se ureditvena območja naselij, območja proizvodnih dejavnosti in kmetijska zemljišča najvišje kakovosti nahajajo pretežno v južnem predelu občine v Dravski dolini (med naseljema Muta in Gortina). Preostali del občine pretežno pokrivajo gozdovi ter razpršena vendar manjša območja kmetijskih površin (vseh kakovosti). V občini se nahajajo tudi stavbna zemljišča, ki so ponekod izven ureditvenih območij za poselitev. Izstopa predvsem območje ob državni glavni cesti G1-1 na Spodnji Gortini.

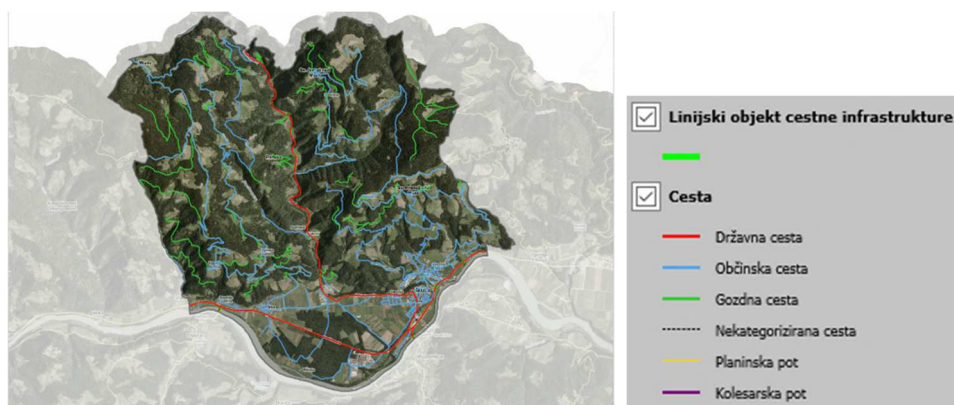


Slika 4: Namenska raba prostora Občine Muta (vir Geoprostor – PISO)

➤ VPETOST OBČINE MUTA V EVROPSKEM PROMETNEM OKOLJU

Občina Muta je prometno težko dostopna in slabo povezana s središčem države, kar velja za vse občine Koroške statistične regije.

Občina Muta ima dostopnost do ostalih koroških občin in nadalje do preostalega slovenskega prostora kakor tudi do sosednje države Republike Avstrije urejeno preko kakovostnih cestnih povezav. Občina Muta je tako intenzivno vpeta v prometno okolje, kjer se skozi njo na glavni cesti prvega reda G1-1, ki poteka na povezavi »Vič – Dravograd – Maribor – (Koroški most – Cesta proletarskih brigad – Tezno) – Miklavž« in na regionalni cesti tretjega reda R3-703, ki poteka na povezavi »Muta – Gortina – Bistriški jarek (meja z Republiko Avstrijo)« odvija pretežno zasebni tranzitni promet, saj se veliko število dnevnih migrantov skozi občino po omenjenih cestnih povezavah vozi v službe, šole, po nakupih in po ostalih vsakodnevnih opravkih v sosednje koroške, štajerske in savinjske občine in obratno. Po glavni cesti prvega reda G1-1 se skozi občino odvija tudi tranzitni promet tovornega prometa v obe smeri. Občina Muta se preko regionalne ceste tretjega reda R3-703 dotika tudi meje z Republiko Avstrijo, kjer se na drugi strani meje, sicer preko neutrjene in težje prevozne poti, navezuje na avstrijsko cestno omrežje, katero se s krajšimi lokalnimi cestnimi povezavami navezuje na pomembnejšo deželno cesto B-69 (Die Südsteirische Grenz Straße), ki poteka na povezavi »Spielfeld – Friedau«.



Slika 5: Prometna infrastruktura v Občini Muta (vir Geoprostor – PISO)

Preko glavne ceste prvega reda G1-1 prometni tokovi potekajo v dveh smereh in sicer v smeri Občine Dravograd in v smeri Mestne občine Maribor. V Dravogradu se del prometnega toka preusmeri na glavno cesto prvega reda z oznako G1-4, ki poteka na povezavi »Dravograd – Slovenj Gradec – Velenje – Arja vas«, in ki predstavlja glavno cestno povezavo med celotno Koroško regijo in slovenskim avtocestnim omrežjem. Preostali del prometnega toka se v Dravogradu preusmeri v smeri naselja Vič in Republike Avstrije. Prav tako se v Občini Dravograd, v naselju Otiški vrh, na glavno cesto prvega reda G1-4, priključi še glavna cesta drugega reda G2-112, ki poteka na povezavi »Holmec – Poljana – Ravne – Dravograd«, in ki prav tako močno vpliva na odvijanje prometnih tokov na območju Koroške regije in s tem tudi v Občini Muta.

Občina Muta in ostale koroške občine imajo v primerjavi z ostalimi statističnimi regijami omejeno dostopnost do državnega avtocestnega omrežja, saj je središče Občine Muta od najbližjega avtocestnega priključka pri Arji vasi (Občina Žalec) oddaljeno 64 km in kjer je čas vožnje z osebnim vozilom ocenjen na več kot 70 minut (gledano v smeri povezovanja s središčem države). Tudi prestolnica Štajerske regije, mesto Maribor, je od središča občine oddaljena 50 km, kar v porabi časa vožnje znaša 50 minut.

Regionalno središče Koroške, mesto Ravne na Koroškem, je od središča Občine Muta oddaljeno za dobrih 21 km oziroma 24 minut vožnje z osebnim vozilom.

Kljub omejeni dostopnosti do državnega avtocestnega omrežja pa je Občina Muta kljub temu vpeta v vseevropsko prometno okolje, saj se preko krajših in posameznih daljših kvalitetnih cestnih povezav navezuje na izredno pomemben 5. pan-evropski koridor⁶, ki na območju Slovenije poteka na povezavi »Koper – Ljubljana – Maribor – Šentilj«. Z vidika tranzitnega prometa je pomemben tudi 10. pan-evropski koridor⁷, ki pa skozi Slovenijo poteka na povezavi »Salzburg (AT) – Jesenice – Ljubljana – Obrežje – Zagreb (HR)«.

Pan-evropska prometna mreža (sestavljena iz desetih koridorjev) predstavlja prednostni cilj investicij na področju skupne prevozne politike Evropske unije, kar naj bi prispevalo k učinkovitemu in celostnemu razvoju Evrope, predvsem z izgradnjo manjkajočih prevoznih povezav med članicami Evropske unije ter tranzitnimi državami. Z izgradnjo manjkajoče infrastrukture želi Evropska unija zadostiti potrebam naraščajočega prometa. Obsega prometno infrastrukturo, sisteme za upravljanje prometa ter sisteme za navigacijo in določanje položaja na cestah, železnicah, celinskih plovniških poteh, morskih pristaniščih, letališčih ter drugih povezovalnih točkah med različnimi omrežji. Cilji pan-evropske mreže so večja mobilnost oseb in blaga pod najboljšimi pogoji socialne in varnostne zaščite, optimizacija obstoječih kapacitet, pokritje prometne infrastrukture po vsej Evropski uniji in vključitev vseh oblik prevoza glede na konkurenčne prednosti ter vključitev tretjih držav v vseevropsko prometno mrežo.

Občina Muta zaradi svoje majhnosti in zgoščene poselitve v južnem predelu občine ob Dravi nima razvejane mreže postajališč javnega avtobusnega prometa. Avtobusna postajališča so locirana le vzdolž reke Drave ob glavni cesti prvega reda G1-1 v Muti (Spodnja Muta) in naselju Gortina. Avtobusno postajališče se nahaja tudi na območju občinskega središča Mute (Zgornja Muta) ter znotraj naselja Gortina.

Frekvence voženj avtobusov so najgostejše na povezavi »Muta (avtobusno postajališče ob G1-1 na Spodnji Muti) – Dravograd (in nadalje v smeri Slovenj Gradca, Črne na Koroškem in Velenja)«, kjer se dnevno opravi 24 prevozov v časovnem razponu od 7 minut do 2h 55 minut,

⁶ 5. pan-evropski koridor povezuje mesta Benetke - Trst / Koper - Ljubljana - Maribor - Budimpešta - Užgorod - Lvov - Kijev s tremi vejami v smereh Rijeka - Zagreb - hrvaško / madžarska meja – Budimpešta, Bratislava – Košice – Užgorod in Ploče - Sarajevo - Osijek – Budimpešta.

⁷ 10. pan-evropski prometni koridor povezuje mesta Salzburg - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Niš - Skopje – Solun s štirimi vejami v smereh Gradec - Maribor – Zagreb, Budimpešta - Novi Sad – Beograd, Niš - Sofija (Dimitrov Grad - Carigrad preko 4. pan-evropskega koridorja) in Veles - Bitola - Florina - preko Egnatie.

medtem ko se v obratni smeri opravi 23 prevozov v časovnem razponu od 1 minute do 2h 10 minut. V smeri oziroma iz smeri Občine Radelj je frekvenca prevozov enaka, medtem, ko se v smeri mesta Maribor opravi le 7 prevozov (enaka frekvenca je tudi v obratni smeri). Avtobusni prevozi potekajo tudi znotraj naselij kjer je zaznana redka frekvenca prevozov, saj se iz smeri Mute (območje Zgornje Mute) v smeri Gortine in nadalje v smeri Dravograda opravijo le 4 prevozi oziroma 3 prevozi v obratno smer (vir Izletnik Celje).

Izrednega pomena za Občino Muta predstavlja tudi železniški promet. Čeprav skozi Občino Muta trasa železniškega prometa direktno ne poteka, pa ima ta zvrst prometa velik vpliv tudi na odvijanje prometa v občini. Namreč regionalna železniška proga, ki poteka na povezavi »Maribor – Prevalje«, se Občine Muta dotika preko železniškega postajališča v Vuzenici (Občina Vuzenica), ki je od središča Občine Mute (območje Zgornje Mute) oddaljeno vsega 2 km in preko železniškega postajališča Trbonje (Občina Vuzenica), ki je od središča naselja Gortina oddaljeno vsega 1,2 km. Omenjena regionalna železniška proga sestavlja del železniškega omrežja v Sloveniji. Gre za 75 km dolgo železniško povezavo s skupaj 25-imi železniškimi postajami. Na območju meje z Republiko Avstrijo se železniška proga navezuje na avstrijsko železniško omrežje (nadalje poteka v smeri Pliberka). Prebivalci Občine Muta imajo ravno zaradi bližini obeh železniških postajališč v Občini Vuzenica možnost uporabe storitev javnega potniškega železniškega prometa, kjer se na relaciji Maribor - Vuzenica vršijo skupaj 4 vožnje dnevno in 6 voženj v obratno smer ter na relaciji Vuzenica – Dravograd 5 voženj dnevno in 6 voženj v obratno smer. Preko vmesnih postajališč (Vuhred, Podvelka, Fala,...) so možna tudi krajša potovanja z vlaki v obe smeri. Z možnostjo spodbujanja kombiniranih potovanj omogočajo Slovenske železnice tudi prevoz koles, kar je za nekoga, ki nima osebnega vozila, ima pa kolo, lahko učinkovita rešitev za potovanja na delovno mesto, v srednjo šolo in ostale prostočasne dejavnosti, kjer se začetni in končni del poti opravi s kolesom, vmesni pa z vlakom.

➤ PROMETNI KAZALNIKI OBČINE MUTA

Pomembnejši prometni kazalniki Občine Muta⁸:

- Število osebnih vozil v občini: **1.787**
- Število vseh motoriziranih prevoznih sredstev: **2.476**
- Dolžina državnega cestnega omrežja v občini: **16,3 km**
- Dolžina občinskega cestnega omrežja v občini: **85,2 km**
- Dolžina omrežja kolesarskih povezav v občini: **3,58 km**
- Povprečna starost osebnih vozil: **9,3 let**

Stopnja motorizacije v Občini Muta je v letu 2016 znašala 529 osebnih vozil na 1000 prebivalcev. V primeru, če upoštevamo vsa prevozna sredstva, ki so bila registrirana in so v lasti gospodinjstev in podjetij v občini, potem je stopnja motorizacije leta 2016 znašala 733 vozil na 1000 prebivalcev. Stopnja motorizacije v Občini Muta je primerljiva s stopnjo motorizacije v Republiki Sloveniji, ki je znašala 527 osebnih vozil na 1000 prebivalcev.

⁸ Vir: <http://www.stat.si/obcine/sl/2015/Municip/Index/109>

Na podlagi znanih demografskih in prometnih kazalnikov iz leta 2001, ko je takrat v Občini Muta prebivalo skupaj 3.769 prebivalcev in je število osebnih vozil znašalo 1.465 je stopnja motorizacije takrat znašala 389 osebnih vozil na 1000 prebivalcev oziroma 456 vseh prevoznih sredstev na 1000 prebivalcev. Tako se je stopnja motorizacije v letu 2016 povečala za 36 % oziroma za 60,1 % med vsemi prevoznimi sredstvi v občini v primerjavi z letom 2001.

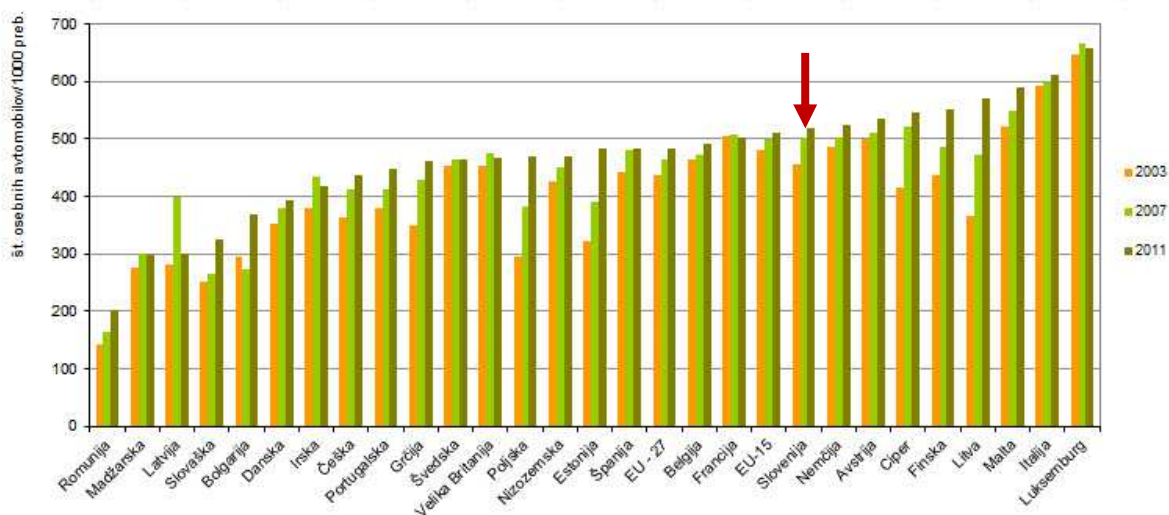
Povprečna starost osebnih vozil v Občini Muta znaša 9,3 let, kar je nekoliko manj v primerjavi s slovenskim povprečjem (9,7 let).

Tabela 1: Primerjava števila registriranih prevoznih sredstev med leti 2001 in 2016 v Občini Muta⁹

Vrsta prevoznega sredstva	Leto 2001	Leto 2016	
Kolesa z motorjem	Ni podatka	97	
Motorna kolesa	18	117	
Vsi osebni avtomobili	1465	1787	
Avtobusi	2	3	
Tovornjaki	58	133	
Delovna motorna vozila	5	5	
Vlačilci	1	13	
Specialni tovornjaki	5	10	
Tovorna priklopna vozila	10	53	
Priklopniki	10	31	
Polpriklopniki	0	22	
Bivalni priklopniki	8	20	
Traktorski priklopniki	32	9	
Traktorji	111	177	Primerjava med leti
SKUPAJ	1715	2476	+ 44,4 %

Nasploh pa Slovenija po številu osebnih vozil na 1000 prebivalcev sodi v sam evropski vrh. V spodnjem grafikonu je predstavljena stopnja motorizacije v letih 2003, 2007 in 2011 v 27-ih evropskih državah. Glede na podatke iz leta 2011 je Slovenija glede stopnje motorizacije zasedala 9. mesto in celo prehitela gospodarsko močnejše in razvitejše države kot so Francija, Belgija in Španija.

⁹ Vir: Direkcija Republike Slovenije za ceste, cestna vozila glede na vrsto vozila, Občina Muta v letih 2001 in 2016.



Grafikon 1: Stopnja motorizacije v evropskih državah leta 2003, 2007 in 2011.¹⁰

Dolžina cestnega omrežja se je v Občini Muta leta 2012 v primerjavi z letom 2001 za 4,1% povečalo. Razlika je predvsem opazna v primerjavi dolžin javnih poti, ki so kategorizirane kot občinske poti.

Tabela 2: Primerjava dolžine cestnega omrežja med leti 2001 in 2012 v Občini Muta¹¹

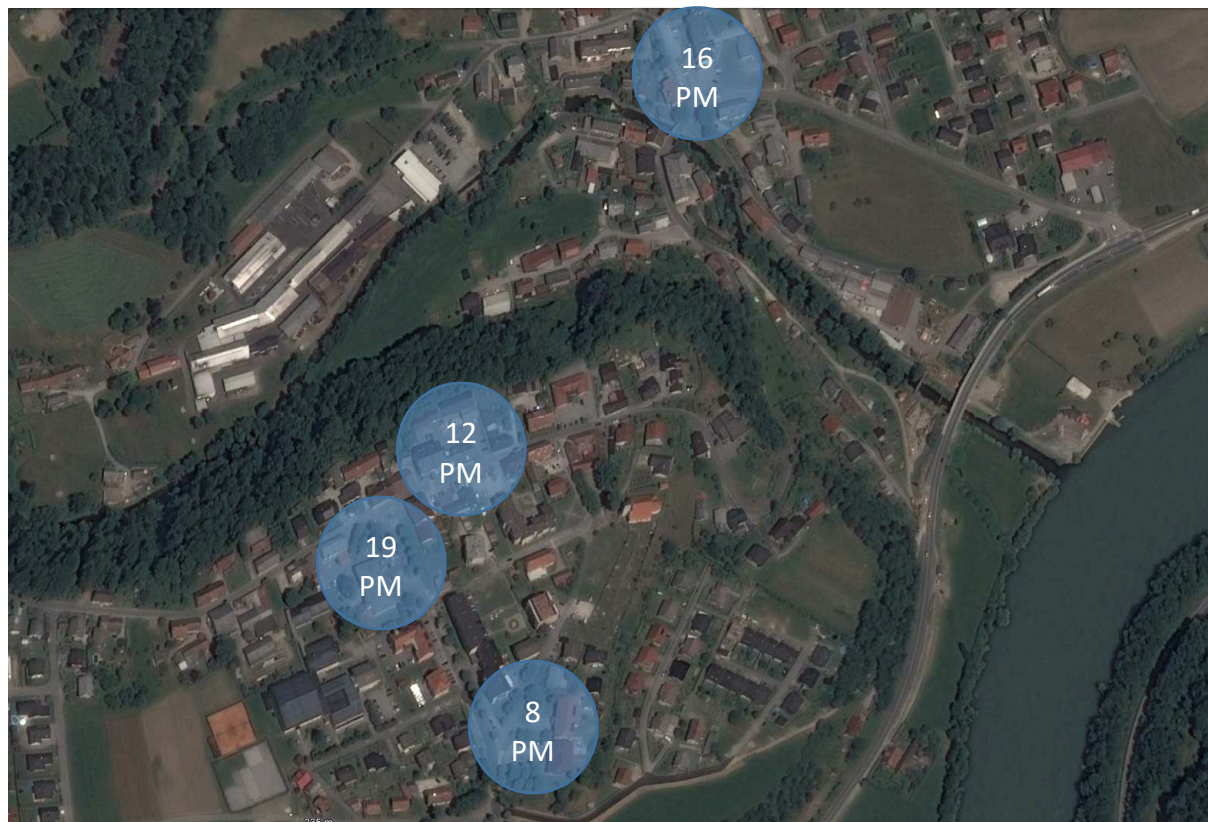
Vrsta javne ceste	Leto 2001	Leto 2012
Avtoceste (AC)	0,0 km	0,0 km
Hitre ceste (HC) z deljenim cestiščem	0,0 km	0,0 km
Hitre ceste (HC) brez deljenega cestišča	0,0 km	0,0 km
Glavne ceste I (GC 1)	7,3 km	7,2 km
Glavne ceste II (GC 2)	0,0 km	0,0 km
Regionalne ceste I (R1)	0,0 km	0,0 km
Regionalne ceste II (R2)	0,0 km	0,0 km
Regionalne ceste III (R3) – turistične ceste	8,7 km	9,1 km
DRŽAVNE CESTE	16,0 km	16,3 km
Lokalne ceste (LC)	41,8 km	41,1 km
Zbirne mestne ceste	3,1 km	2,7 km
Mestne krajevne ceste (LK)	6,7 km	6,9 km
Javne poti (JP)	29,9 km	34,5 km
Javne poti za kolesarje	0,0 km	0,0 km
OBČINSKE CESTE	81,5 km	85,2 km
JAVNE CESTE SKUPAJ	97,5 km	101,5 km
		Primerjava med leti
		+ 4,1 %

¹⁰ Vir: http://kazalci.arso.gov.si/?data=indicator&ind_id=673

¹¹ Vir: Direkcija Republike Slovenije za ceste, dolžina cestnega omrežja, Občina Muta v letih 2001 in 2012.

➤ **JAVNA PARKIRIŠČA V UPRAVLJANJU OBČINE MUTA**

Občina Muta upravlja s skupaj 59-imi javnimi parkirnimi mesti. Največje območje javnih parkirnih mest se nahaja pred stavbo Občine Muta, kjer je označenih 19 javnih parkirnih mest. Ostala območja z javnimi parkirišči so še pri trgovini na Spodnji Muti (16), nasproti zadruga na Zgornji Muti (12), pred gasilskim domom na Zgornji Muti (8) in pri cerkvi na Gortini (4).



Slika 6: Javna parkirna mesta (PM) na območju naselja Muta

➤ **DANAŠNJI TRENDI NA PODROČJU POTOVALNIH NAVAD PREBIVALCEV OBČINE**

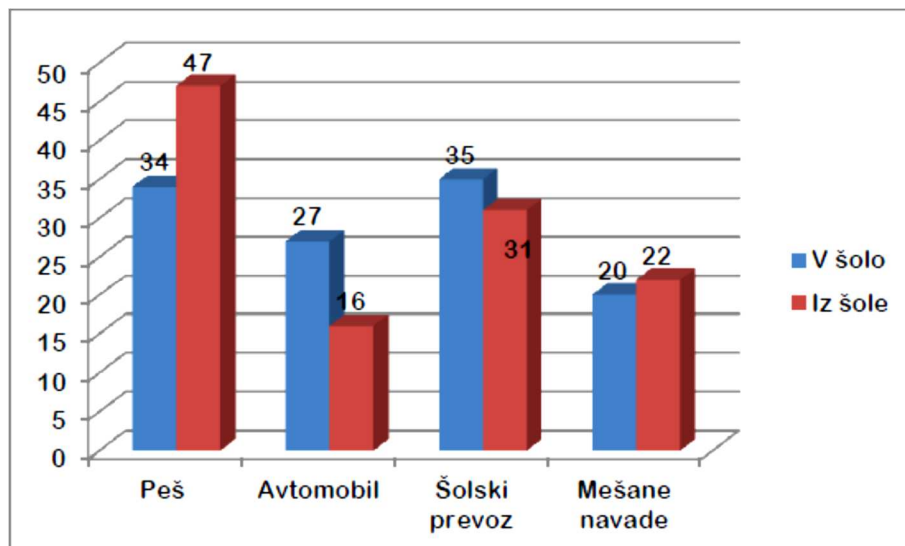
• **Varne šolske poti na območju naselja Muta¹²**

S ciljem kvantificiranja današnjih trendov na področju potovalnih navad prebivalcev Občine Muta, so se pregledali in obdelali nekateri ključni obstoječi podatki določenih skupin prebivalstva. Tako so bili obravnavani dobljeni podatki s strani Občine Muta glede izvedene raziskave o aktivnih poteh v občini in predlogu ureditve varnih šolskih poti.

V okviru izdelave raziskovalne naloge o aktivnih poteh v občini je bila izvedena anketna raziskava med občani v kateri je skupaj sodelovalo 152 prebivalcev različnih starostnih skupin, od tega 41 staršev, ki imajo šoloobvezne otroke. Anketna raziskava se je nanašala na potovalne navade občanov s posebnim poudarkom na potovalnih navadah otrok, ki obiskujejo osnovno šolo.

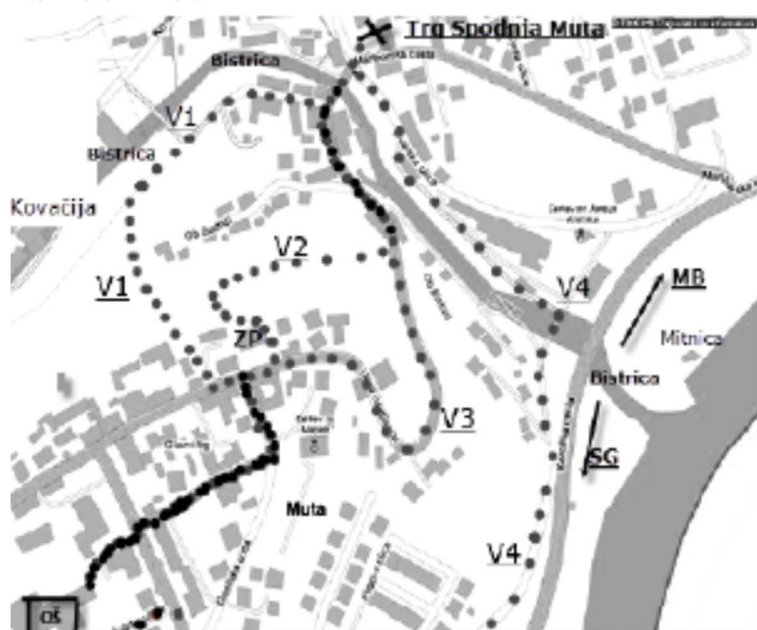
¹² Vir: Povzetek raziskave aktivne poti v občini Muta ter predlog UREDITEV VARNIH ŠOLSKIH POTI, maj 2015.

Iz grafikona 2 je razvidno, da imajo učenci in njihovi starši različne potovalne navade. Največje odstopanje se vidi pri hoji in vožnji z osebnim vozilom. Zjutraj starši otroke pripeljejo v šolo z osebnim vozilom, iz šole pa gredo peš. Prav tako je veliko družin, ki za potovanja do in od šole uporabljajo različne načine potovanja (mešane navade).



Grafikon 2: Modal Split šoloobveznih otrok

Izdelava raziskovalne naloge je temeljila na aktivnem vključevanju širše javnosti s pomočjo katero se je preučila možnost ureditve peš povezave med Spodnjo Muto in Zgornjo Muto. S pomočjo javnega mnenja so se preučile vse dane možnosti za ureditev najkrajše in s prometno varnostnega vidika najustreznejše peš povezave med višinsko raznolikima območjema Mute. Preučena so bila štiri območja, po katerih so že delno urejene prometne površine za pešce, niso pa med sabo povezane, zato so se iskale sinergije o njihovi potencialni ureditvi. Trg na Spodnji Muti je bil izbran kot izhodišče potovanja, medtem ko je osnovna šola na Zgornji Muti bila izbrana kot končna destinacija potovanja. Varianta 1 (V1) poteka po stari delavski poti, varianta 2 (V2) je panoramska pot, varianta 3 (V3) poteka vzporedno z lokalno cesto, varianta 4 (V4) je šolska pot, medtem ko varianta 5 predstavlja predlog občanov.

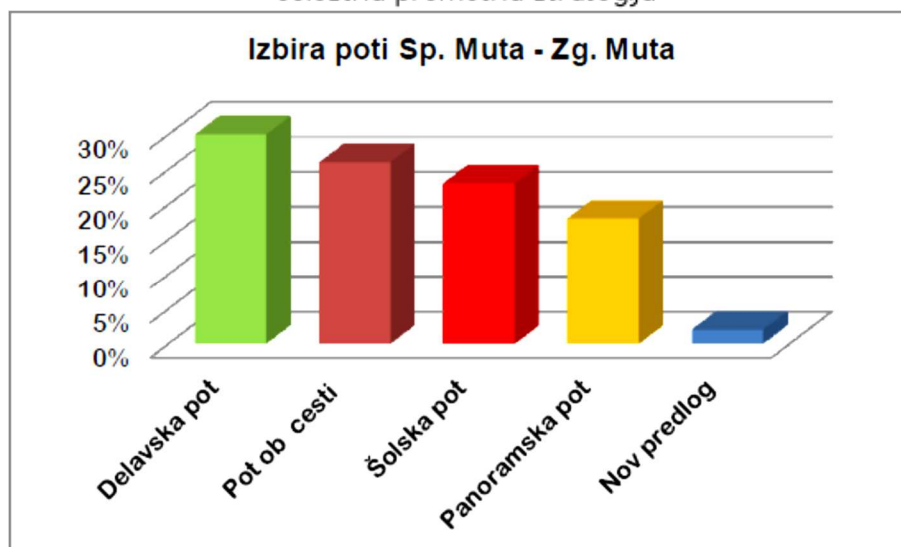


Slika 7: Zemljevid z vnesenimi lokacijami peš povezav

Na podlagi anketne raziskave so anketiranci preučili, katera trasa bi za njih in njihove otroke ob ustrezni infrastrukturni nadgradnji bila najbolj ustrezna in varna. S 30% se je za najboljšo varianto izkazala Delavska pot, ki pretežno poteka po javnih površinah od Trga Spodnja Muta preko urejene pešpoti mimo Gostilne Teamaut po levem bregu potoka Bistrice do mostu pri Kovačiji. Od tu dalje poteka delno urejena pešpot do Zadruga. Dolžina poti znaša 800 m s 50 m skupne nadmorske višine. S 26 % ji sledi peš povezava ob lokalni cesti, ki je delavski poti po konfiguraciji terena in razdalji zelo podobna, vendar z višjo stopnjo ogroženosti zaradi odvijanja prometnih tokov.

Tabela 3: Rezultati anketne raziskave glede najustreznejše peš povezave med Spodnjo Muto in Zgornjo Muto

Oznaka	Ime peš povezave	Odstotek
V1	Delavska pot	30 %
V3	Pot ob cesti	26 %
V4	Obstoječa šolska pot	23 %
V2	Panoramska pot	18 %
V5	Predlog občanov	2 %

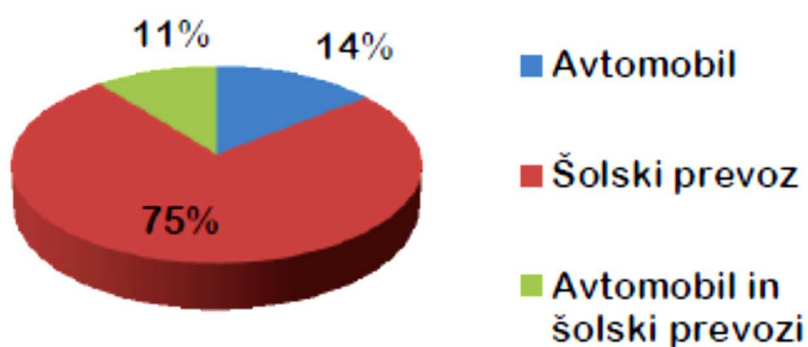


Grafikon 3: Izbira najustreznejše lokacije za ureditev varne peš povezave

- **Potovalne navade šoloobveznih otrok, ki so upravičeni do prevoza s šolskim avtobusom¹³**

Osnovno šolo Muta obiskuje okoli 70 % učencev, ki so upravičeni do šolskih prevozov. Iz analize podatkov je razvidno, da kar nekaj otrok, ki so upravičeni do brezplačnih šolskih prevozov, le-teh nikoli ne izkoristi.

Po podatkih raziskave kar 14% upravičencev nikoli ne izkoristi brezplačnih šolskih prevozov.



Grafikon 4: Potovalne navade otrok, ki so upravičeni do brezplačnega šolskega prevoza

¹³ Vir: Povzetek raziskave aktivne poti v občini Muta ter predlog UREDITEV VARNIH ŠOLSKIH POTI, maj 2015.

➤ PROMETNA VARNOST NA OBMOČJU PU CELJE (PP RADLJE OB DRAVI)

Na območju PU Celje je bilo v letu 2016 obravnavanih 2.903 prometnih nesreč¹⁴, kar je 6,1 % manj v primerjavi z letom 2015 (3.092 prometnih nesreč). V prometnih nesrečah je bilo 22 smrtnih žrtev, 8,6 % manj je bilo huje in 6,7 % manj lažje telesno poškodovanih udeležencev v primerjavi z letom 2015..

Med vzroki prometnih nesreč so prevladovala neprimerna hitrost, nepravilna stran/smer vožnje, neupoštevanje pravil o prednosti in neustrezna varnostna razdalja. Glavne ceste so terjale 3 smrtne žrtve, regionalne ceste 9, lokalne ceste 4, avtocesta 1, naselja z uličnim sistemom 2, naselja brez uličnega sistema pa 3.

Leto	Prometne nesreče				Posledice		
	število vseh nesreč	število nesreč s smrtnim izidom	število nesreč s telesnimi poškod.	število nesreč z mater. škodo	število mrtvih	število hudo telesno poškod.	število lahko telesno poškod.
2012	3.669	21	1.351	2.297	22	155	1.765
2013	3.222	22	1.278	1.922	23	128	1.745
2014	2.949	15	1.208	1.726	15	144	1.529
2015	3.092	20	1.344	1.728	21	187	1.684
2016	2.903	22	1.264	1.617	22	171	1.572
Porast/upad 2015/2016 [v %]	-6,1	...	-6,0	-6,4	...	-8,6	-6,7

Slika 8: Prometne nesreče in posledice na območju PU Celje

Vrsta ceste	Število mrtvih		Število hudo telesno poškodovanih		Število lahko telesno poškodovanih	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Avtocesta	4	1	7	5	88	69
Glavna cesta	4	3	30	29	288	226
Regionalna cesta	5	9	36	19	321	309
Lokalna cesta	1	4	14	15	76	76
Naselje z uličnim sistemom	2	2	49	66	538	525
Naselje brez uličnega sistema	5	3	51	36	367	363
Turistična cesta	-	-	-	1	6	4
Skupaj	21	22	187	171	1.684	1.572

Slika 9: Prometne nesreče in posledice glede na vrsto ceste na območju PU Celje

¹⁴ Vir: http://www.policija.si/images/stories/PUCE/PDF/Statistika/PUCE_Statisticna_priloga_2016.pdf

Udeleženci	Število mrtvih		Število hudo telesno poškodovanih		Število lahko telesno poškodovanih		Število udeležencev brez poškodb		Skupaj	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Vozniki osebnih avtomobilov	5	8	43	42	841	824	2.944	2.782	3.833	3.656
Potniki	7	4	29	28	421	369	12	12	469	413
Pešci	4	3	21	22	76	75	5	3	106	103
Vozniki motornih koles	3	2	35	27	79	55	16	17	133	101
Kolesarji	1	3	31	36	154	155	21	20	207	214
Drugi udeleženci	1	2	28	16	113	94	898	771	1.040	883
Skupaj	21	22	187	171	1.684	1.572	3.896	3.605	5.788	5.370

Slika 10: Posledice prometnih nesreč glede na vrsto udeležencev na območju PU Celje

Na območju PP Radlje ob Dravi¹⁵ se je leta 2016 prometna varnost v primerjavi z letom 2015 prav tako izboljšala, saj se je zgodilo skupaj 98 prometnih nesreč, kar je za 25 prometnih nesreč manj kot leto poprej. Obravnavani sta bili 2 prometni nesreči s smrtnim izidom, 35 prometnih nesreč s telesnimi poškodbami udeležencev in 61 prometnih nesreč z materialno škodo. Leta 2016 sta v prometnih nesrečah življenje izgubili 2 osebi, 6 jih je bilo hudo telesno poškodovanih in 36 lahko telesno poškodovanih. V primerjavi z letom 2015 se je leta 2016 zmanjšalo število obravnavanih prometnih nesreč s smrtnim izidom, kakor tudi število prometnih nesreč s telesnimi poškodbami.

Območje		Prometne nesreče				Posledice		
		število nesreč	število nesreč s smrtnim izidom	število nesreč s telesno poškodbo	število nesreč z materialno škodo	število mrtvih	število hudo poškodovanih	število lahko poškodovanih
PP Celje	2015	827	3	364	460	3	35	467
	2016	709	2	371	336	2	44	452
PP Dravograd	2015	92	-	29	63	-	7	33
	2016	73	1	19	53	1	2	24
PP Laško	2015	143	1	48	94	1	15	53
	2016	150	2	57	91	2	11	67
PP Mozirje	2015	79	2	37	40	3	10	36
	2016	58	-	34	24	-	4	48
PP Radlje ob Dravi	2015	123	3	57	63	3	4	73
	2016	98	2	35	61	2	6	36
PP Ravne na Koroškem	2015	160	-	65	95	-	16	78
	2016	146	1	65	80	1	10	78

Slika 11: Prometne nesreče in posledice na območju Policijske postaje Radlje ob Dravi

¹⁵ Vir: http://www.policija.si/images/stories/PUCE/PDF/Statistika/PUCE_Statisticna_priloga_2016.pdf

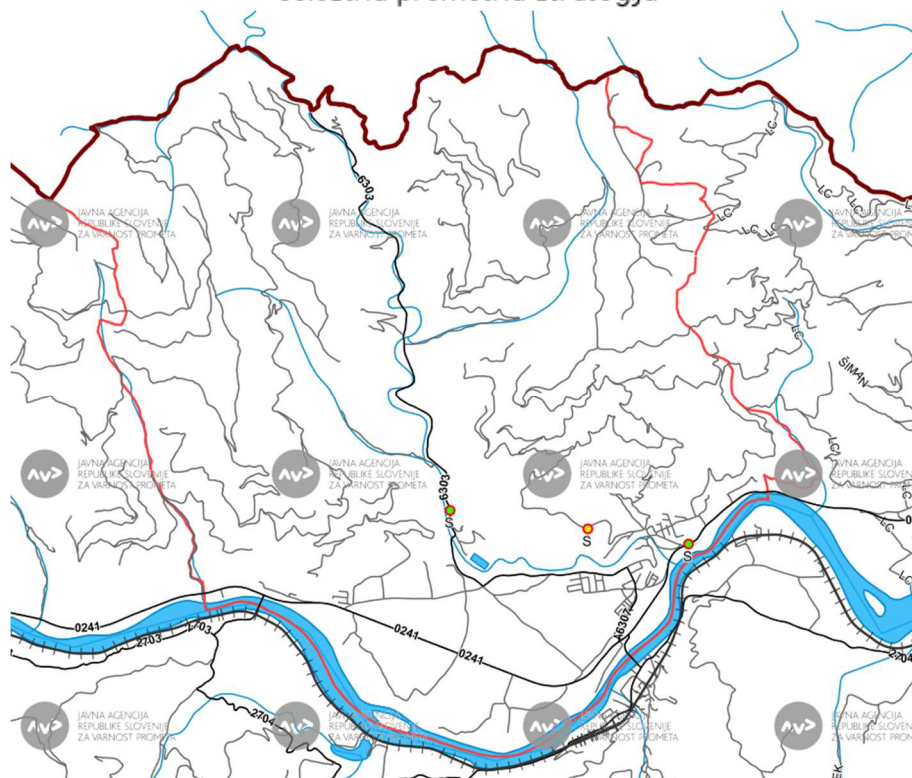
Na območju PP Radlje ob Dravi je leta 2016 bilo obravnavanih 1.742 kršitev Zakona o pravilih cestnega prometa, kar je manj kot leto poprej (2.719).

Na podlagi dostopnih podatkov o cestnoprometnih nesrečah se je med leti 2008 in 2016 največ prometnih nesreč v Občini Muta¹⁶ zgodilo na glavni cesti prvega reda G1-1 (glej sliko 9). V enakem analiziranem obdobju so se smrtno ponesrečile 3 osebe, od tega ena oseba v naselju (voznik osebnega vozila) in dve osebi izven naselja (voznik motornega kolesa, sopotnik v vozilu). 10 oseb se je hudo telesno poškodovalo in sicer trije vozniki motornega kolesa, dva voznika osebnega vozila, dva kolesarja, en pešec, en voznik traktorja in en sopotnik v osebnem vozilu. Po številu smrtnih žrtev izstopa leto 2013, ko sta se smrtno ponesrečili dve osebi (voznik motornega kolesa in voznik osebnega vozila), medtem ko po številu hudo telesno poškodovanih izstopajo leto 2009, 2011 in 2012 ko sta se hujše telesno poškodovali po dve osebi.

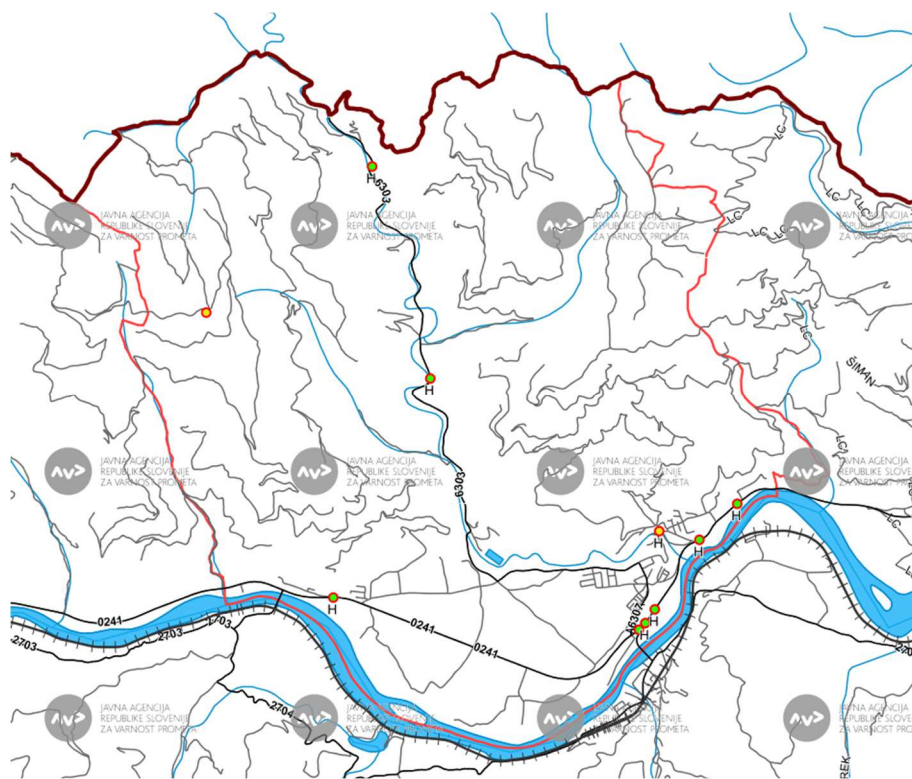


Slika 12: Lokacije prometnih nesreč med leti 2008 in 2016 na območju Občine Muta

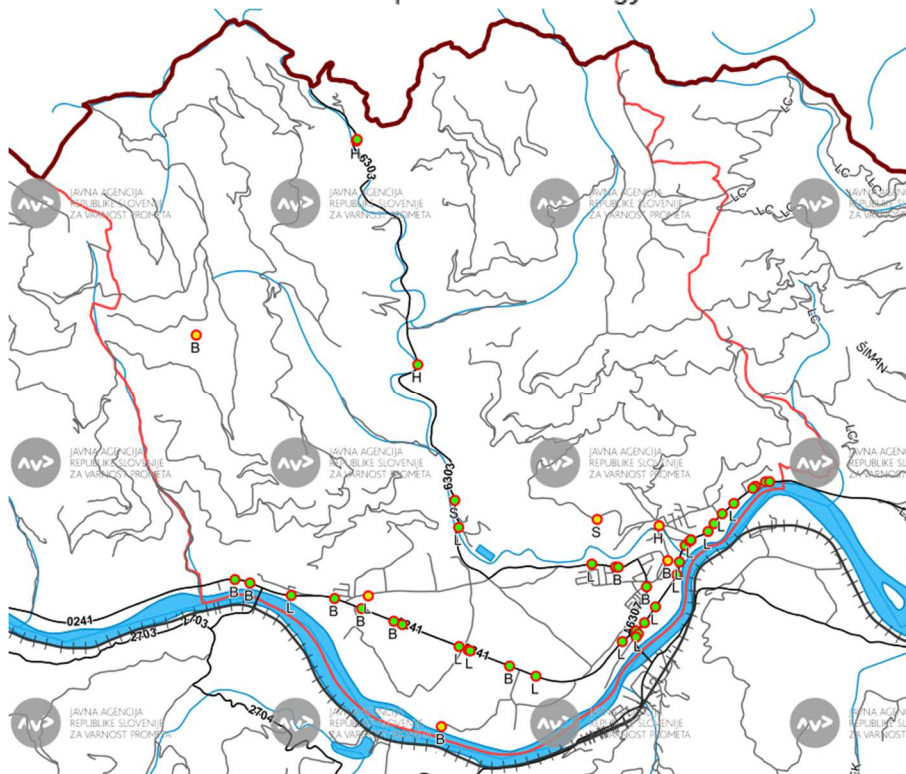
¹⁶ Vir: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, prometne nesreče na območju Občine Muta, <http://nesrece.avp-rs.si/>.



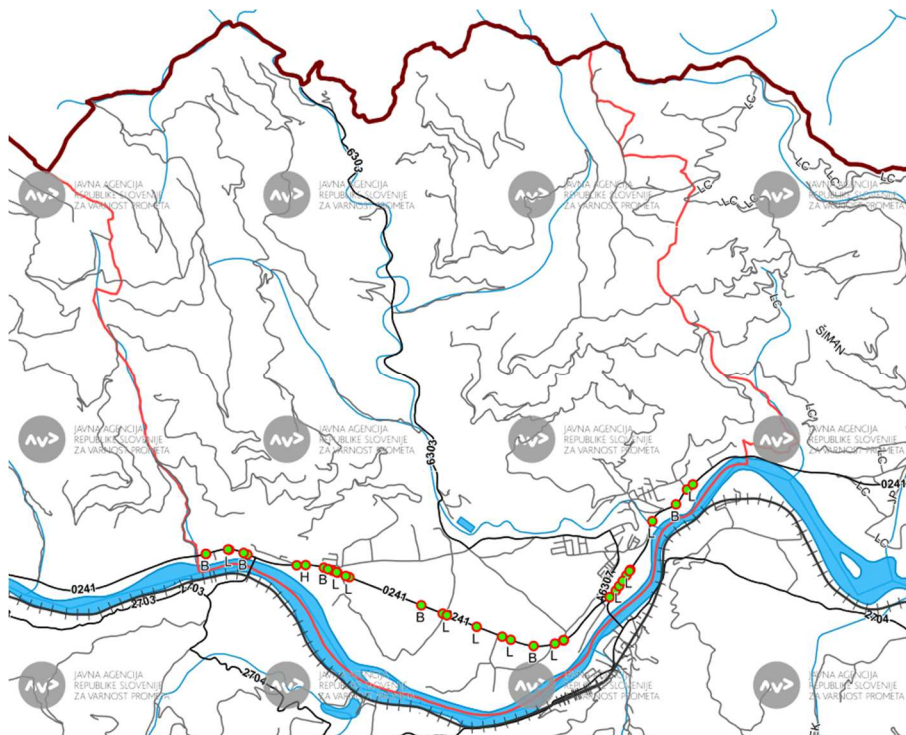
Slika 13: Lokacije prometnih nesreč s smrtnimi žrtvami med leti 2008 in 2016 na območju Občine Muta



Slika 14: Lokacije prometnih nesreč s hudo telesno poškodovani med leti 2008 in 2016 na območju Občine Muta



Slika 15: Neprilagojena hitrost kot eden izmed najpogostejših vzrokov za nastanek prometnih nesreč med leti 2008 in 2016 na območju Občine Muta



Slika 16: Neustrezna varnostna razdalja kot eden izmed najpogostejših vzrokov za nastanek prometnih nesreč med leti 2008 in 2016 na območju Občine Muta

Med najpogostejšimi vzroki za nastanek prometnih nesreč v Občini Muta so podobno kot za celotno območje PU Celje prevladovale neprimerno hitrost, nepravilna stran/smer vožnje, neupoštevanje pravil o prednosti in neustrezna varnostna razdalja. Od vseh vzrokov prevladujeta neprimerno hitrost in neustrezna varnostna razdalja. Oba omenjena vzroka sta posledica konfiguracije in reliefne raznolikosti terena, predvsem vzdolž glavne ceste G1-1, ki zaradi svoje širine in preglednosti omogoča, da se razvijajo večje hitrosti, ki presegajo zakonsko določene omejitve hitrosti na teh območjih. In ravno zaradi velikih hitrosti vozniki osebnih vozil in ostali motorizirani udeleženci v cestnem prometu težje ocenijo ustrezno varnostno razdaljo do vozila, ki po istem prometnem pasu vozi pred njimi. Med sekundarne razloge za nastanek prometnih nesreč se prišteva prisotnost alkohola.

Varnostna razdalja se določa na podlagi povprečnega reakcijskega časa, ki je 1 sekundo in je direktno odvisna od hitrosti s katero se vozilo premika. Varnostna razdalja kot obveza voznikov je predpisana v **Zakonu o varnosti cestnega prometa**¹⁷, kjer je določeno: »Voznik, ki vozi za drugim vozilom po istem prometnem pasu, mora voziti za njim na varnostni razdalji. Ta ne sme biti manjša od razdalje, ki jo pri hitrosti, s kakršno vozi, prevozi v dveh sekundah«. V praksi to pomeni, da pri hitrosti 90 km/h varnostna razdalja znaša vsaj 50 metrov, pri hitrosti 130 km/h pa znaša minimalno 72 metrov.

¹⁷ Vir: <http://www.policija.si/index.php/component/content/article/156-prometna-varnost/6652-varnostna-razdalja>

»ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA«

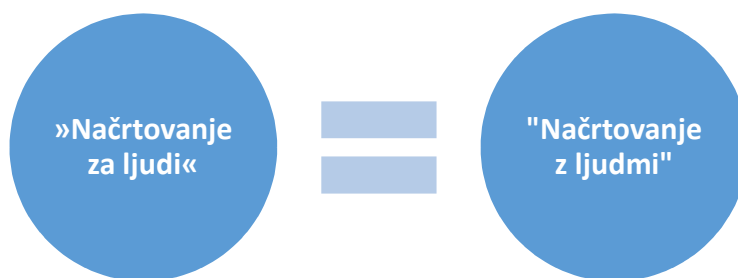
VSEBINA:

Izhodišče priprave analize obstoječega stanja
Uporabljene ocenjevalne metode in orodja
Dobljeni rezultati uporabljenih ocenjevalnih metod

3. IZHODIŠČE PRIPRAVE ANALIZE STANJA V OBČINI MUTA

Priprava celostne prometne strategije temelji na sodobnem konceptu načrtovanja, ki zajema celovito obravnavanje vseh oblik prometnih sistemov ter njihovo vplivanje na družbeno okolje. Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja, vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije. Torej sodobno razmišljanje, ki se odmika od dosedanje prakse, ki je temeljila v glavnem na tradicionalnem načrtovanju gradnje infrastrukturnih objektov, ter se bliža v smeri celostnega načrtovanja, povezovanja in sodelovanja z lokalnimi deležniki in prebivalci.

Inovativnost izdelave celostne prometne strategije temelji na sloganu *»načrtovanje za ljudi«* vključuje *»načrtovanje z ljudmi«*.



Slika 17: Sodoben koncept načrtovanja z aktivnim vključevanjem prebivalcev

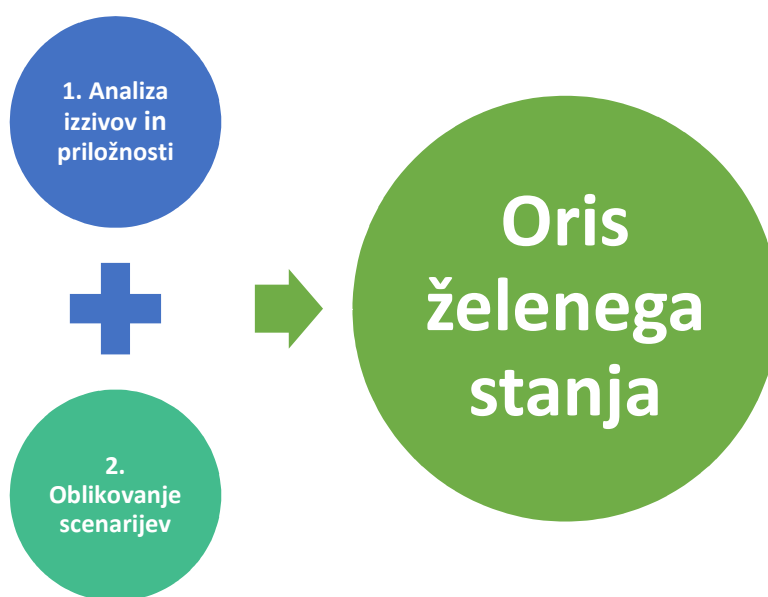
V ospredje obravnave celostna prometna strategija postavlja ljudi in kakovost bivanja, kjer sta promet in mobilnost definirana kot orodji za doseganje zastavljenih ciljev. Gre za celostno obravnavo, kjer načrtovanje ni omejeno le na posamezno področje, ob tem pa obravnavanje potreb okolja in prebivalstva ter njihovo vključevanje v načrtovanje postavlja visoko na lestvici prioritet.

Kot izhodišče obravnave pri identifikaciji potreb družbenega okolja in prebivalcev Občine Muta je bilo potrebno temeljito analizirati današnje stanje, ki je služilo za oblikovanje različnih scenarijev, ki bodo v pomoč pri razumevanju potencialov razvoja prometa in celotne občine v prihodnosti. Opravljen kvantitativni pregled trenutnih razmer na pomembnih razvojnih področjih (prostorski dokumenti, stanje prometa, dostopnost storitev in infrastrukture, prometna varnost, storitve javnega potniškega prometa) je služil za pripravo seznama pomanjkljivosti, izzivov in priložnosti za nadaljnji razvoj občine.

Temeljito izvedena analiza obstoječega stanja predstavlja začetni korak v fazi zagona procesa izdelave celostne prometne strategije in služi za nadaljnje oblikovanje skupne vizije, ciljev in določitve konkretnih ukrepov za njihovo uresničevanje.

4. Z INOVATIVNIMI METODAMI OCENJEVANJA DO ORISA IZHODIŠČNEGA STANJA V OBČINI MUTA

S ciljem vključevanja čim večjega števila prebivalcev, lokalnih deležnikov in ostalih zainteresiranih skupin so za pripravo analize stanja bile uporabljene sodobne inovativne in sistematično povezane ocenjevalne metode. Z njihovim vzporednim izvajanjem so se zbirali podatki in informacije o potovalnih navadah prebivalcev, dostopnosti ključnih točk in poti, ki jih prebivalci in obiskovalci Občine Muta najpogosteje uporabljajo oziroma predstavljajo vsakodnevne poti za značilne skupine prebivalcev ter ustreznosti obstoječih infrastrukturnih pogojev za spodbujanje trajnostne mobilnosti.



Slika 18: Z analizo izhodiščnega stanja do orisa želenega stanja

Med izvedbo analize stanja, izzivov in priložnosti so bile opravljene naslednje dejavnosti:

- Pregled ključnih občinskih dokumentov, postopkov in politik.
- Pregled obstoječih podatkov, ovrednotenje njihove kakovosti in dostopnosti ter njihova primerjava s potrebami izdelave celostne prometne strategije.
- Vključitev lokalnih deležnikov v proces priprave izhodiščnega stanja ter vzajemna prednostna določitev ključnih izzivov.
- Pridobivanje podatkov in informacij s strani prebivalcev občine.
- Kvantificiranje trenutnih razmer v mobilnosti in prometu.

Za izvedbo navedenih dejavnosti so bile uporabljene naslednje sodobne ocenjevalne metode:

- Analiziranje ključnih dokumentov, postopkov in politik.
- Ogledi stanja na terenu z lokalnimi deležniki.
- Anketiranje/intervjuji z lokalnimi deležniki.
- Izvedba javnih razprav s prebivalci Občine Muta.
- Izdelava fotografskih posnetkov identificiranih problemov.

4.1. Analiziranje ključnih dokumentov, postopkov in politik

Sestavni del Celostne prometne strategije Občine Muta je pregled in analiza obstoječega stanja prostorskih dokumentov, politik in postopkov iz vidikov, ki so pomembni sestavni cel celotne celostne prometne strategije. Ob upoštevanju celovite vsebine so bili analizirani sledeči vidiki:

- Prometno omrežje in povezanost sistemov
- Dostopnost do posameznih območij
- Peš in kolesarski promet
- Javni potniški promet
- Razvojni načrti občine – prostorski razvoj (v smislu generatorjev prometa)

Za potrebe analize obstoječe dokumentacije, je v nadaljevanju podrobneje opisan povzetek sledečih preteklih dokumentov, ki se nanašajo na urejanje prometa v občini:

- **Kolesarske povezave v Občini Muta, predlog umestitve Dravske kolesarske poti, RRA Koroška.**
- **Projektna naloga za izdelavo PZI projektne dokumentacije ureditve križišča na glavni cesti G1-1/0241 Dravograd – Radlje ob Dravi v km 8+127 v območju naselja Gortina.**
- **Obvozna cesta naselja Gortina, variantne rešitve, ZUM, Urbanizem, planiranje, projektiranje.**
- **Ureditev trškega jedra Spodnje Mute, Arhdeko d. o. o. Slovenj Gradec.**
- **Ureditev trškega jedra Zgornje Mute, Arhdeko d. o. o. Slovenj Gradec.**
- **Ureditev pešpoti Spodnja Muta – Supermarket Tuš, Projekt Ing, Marko Črešnik s. p. Radlje ob Dravi.**
- **Programska zasnova ureditve avtobusnega postajališča na Zgornji Muti.**
- **Izgradnja steze za pešce in kolesarje ob G1-1/0241 Dravograd – Radlje ob Dravi od km 11+718 do km 12+866, Cestni inženiring.**
- **Načrt obnove ceste in ureditev »povoznega« pločnika v Ulici na klancu, Lesoteka projektiva d. o. o. Slovenj Gradec.**
- **Povzetek raziskave aktivne poti v občini Muta ter predlog UREDITEV VARNIH ŠOLSKIH POTI, maj 2015 (že zajeto v razdelku 2: Občina Muta ter njena povezanost z družbenim in prometnim okoljem - Današnji trendi na področju potovalnih navad prebivalcev v občini).**

o **Ureditev trškega jedra in pešpoti na Zgornji Muti¹⁸**

Občina Muta je v letu 2016 začela z urejanjem centra Zgornje Mute. V ta namen se je ob občinski stavbi, na Glavnem trgu, izvedla nujno potrebna odstranitev kostanjevega drevoreda. Za samo območje se je pripravila idejna zasnova za ureditev prostora, namenjenega prireditvam na prostem.

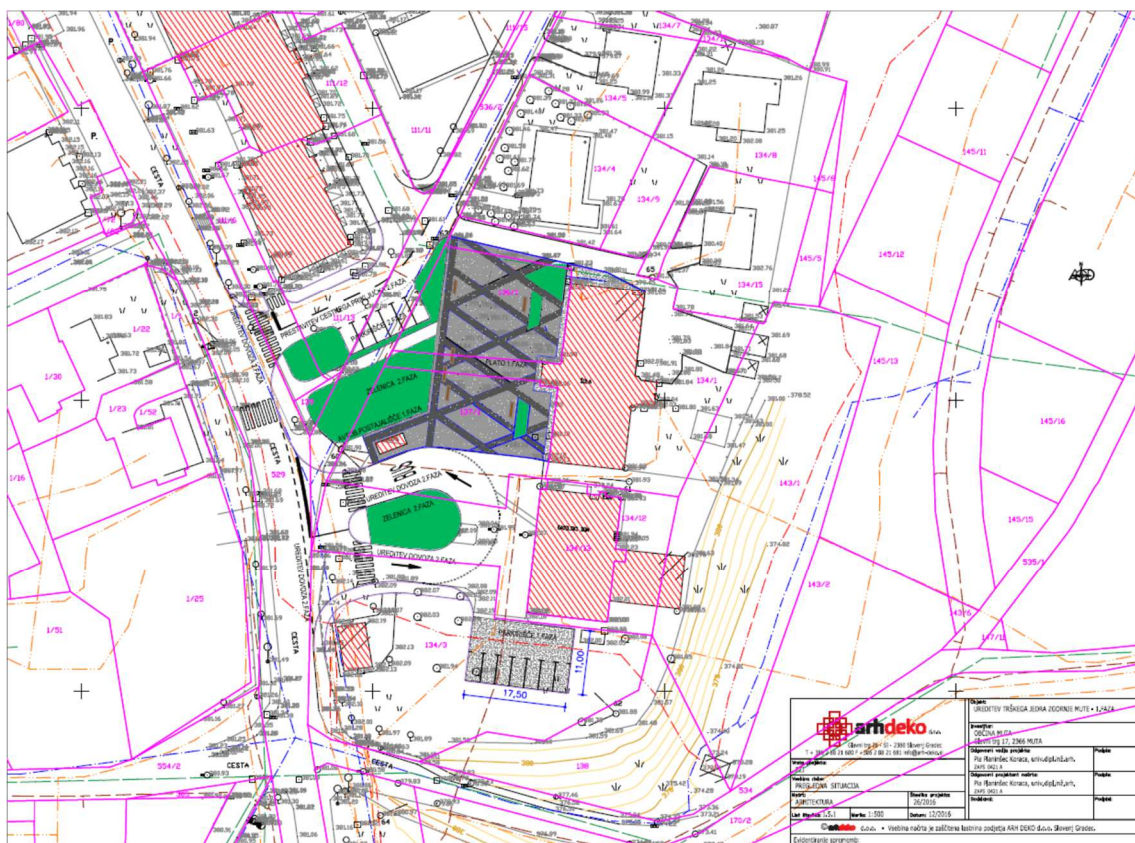
Uredila se je pešpot na povezavi »Nemec – cerkev Sv. Marjete«, sanirale so se stopnice na pešpoti Spodnja Muta – Zgornja Muta. Postavljenih je bilo nekaj vzorčnih klopi po različnih lokacijah in košev za pasje iztrebke s katerimi so se še dodatno uredile sprehajalne poti.

¹⁸ Vir: Mučan, brezplačno glasilo Občine Muta, december 2016, številka 26.



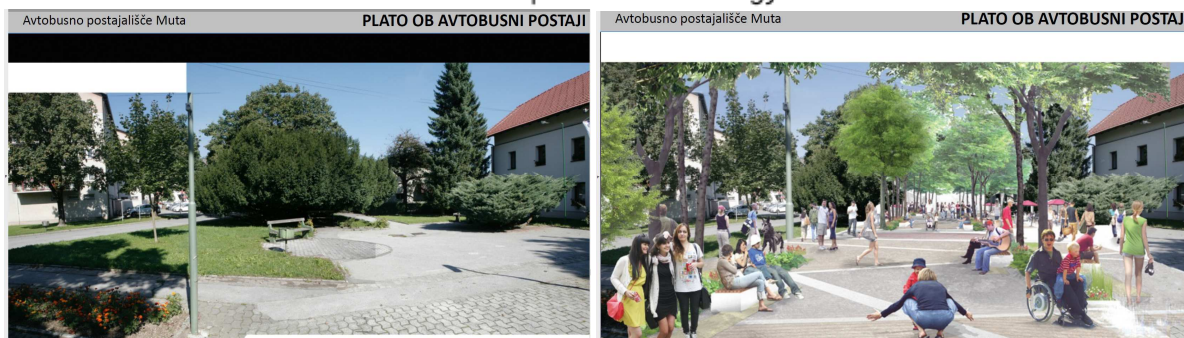
Slika 19: Odstranitev kostanjevega drevoreda in ureditev pešpoti »Nemec – cerkev Sv. Marjetek«.

Zgornja Muta nima urejenega ustreznega avtobusnega postajališča, zato bo v sklopu ureditve trškega jedra urejeno novo postajališče, ki bo locirano pred gasilskim domom. S takšno ureditvijo se bo ukinil prevoz avtobusov skozi center Zgornje Mute in na Gortinski cesti, posledično bo zagotovljena tudi večja varnost potnikov.



Slika 20: Ureditev trškega jedra Zgornje Mute – 1. faza (avtobusno postajališče)¹⁹

¹⁹ Vir: Ureditev trškega jedra Zgornje Mute, Arhdeko d. o. o. Slovenj Gradec.



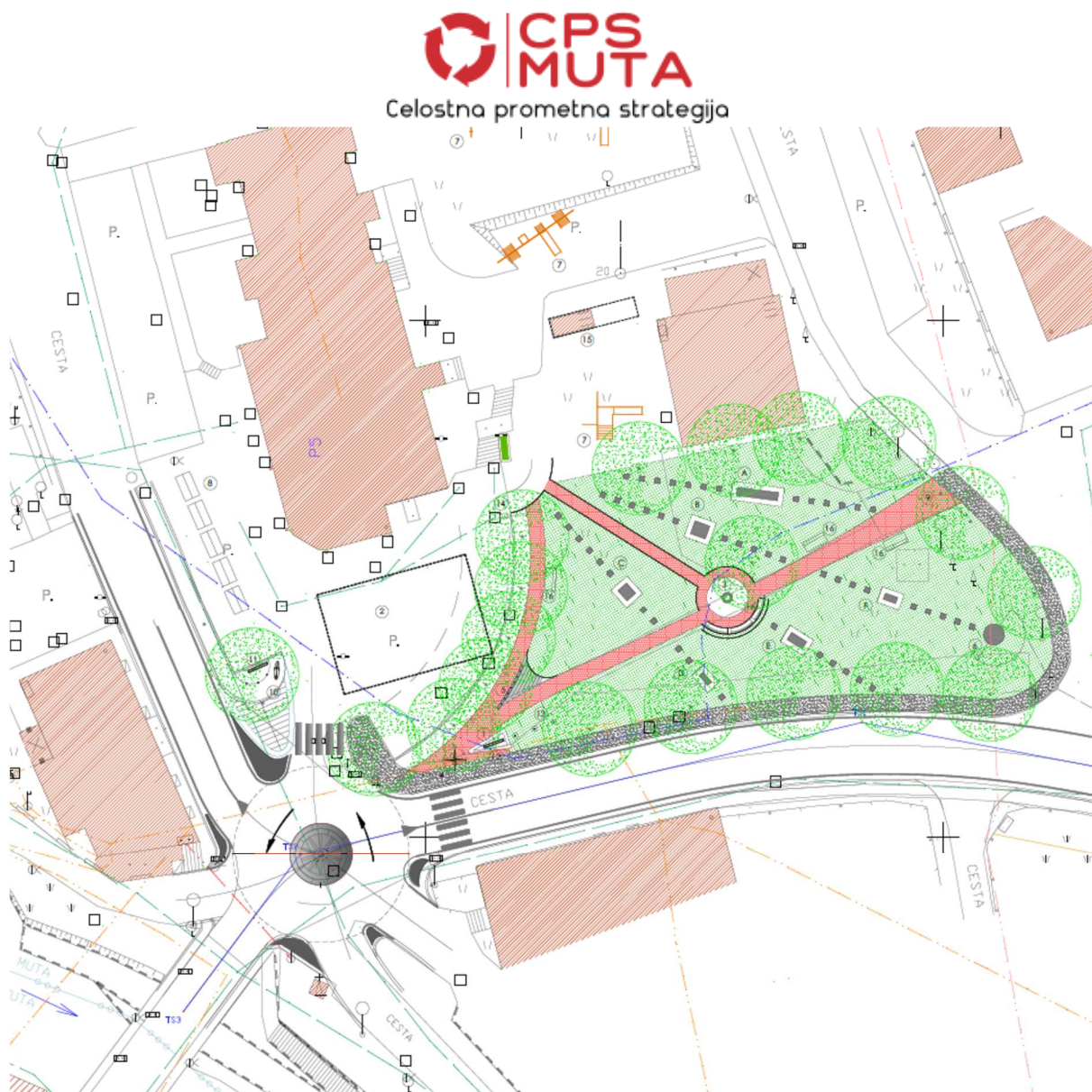
Slika 21: Primer ureditve površin za pešce ob novo načrtovanem avtobusnem postajališču. Pregledna situacija danes – jutri.²⁰

o ***Ureditev trškega jedra na Spodnji Muti***²¹

Načrtovana je ureditev trškega jedra na Spodnji Muti, s poudarkom na ureditvi krožnega križišča na stičišču Mariborske ceste, Vomerjeve ulice, Livarske ulice in ulice Ob Bistrici v centru Spodnje Mute. Vz dolž Mariborske ceste je predviden asfaltni pločnik ter ureditev tlakovanih površin za pešce čez travnik ob poslovni stavbi trgovine Market.

²⁰ Vir: Programska zasnova ureditve avtobusnega postajališča na Zgornji Muti.

²¹ Vir: Ureditev trškega jedra Spodnje Mute – 1. faza, Arhdeko d. o. o. Slovenj Gradec.



Slika 22: Ureditev trškega jedra Spodnje Mute – 1. faza

o **Sanacija ozkih grl na klanecu med Zgornjo Muto in Spodnjo Muto²²**

V letih 2015 in 2016 so se v zgornjem in srednjem delu razširila najožji predeli klanca med Zgornjo in Spodnjo Muto in s tem izboljšala prometno varnost občanov in drugih udeležencev v prometu. Načrtovana je obnova ceste in ureditev »povoznega« pločnika v Ulici na klanecu.

²² Vir: Mučan, brezplačno glasilo Občine Muta, december 2016, številka 26.



Slika 23: Sanacija ozkih grl med Zgornjo in Spodnjo Muto – spodnji predel klanca

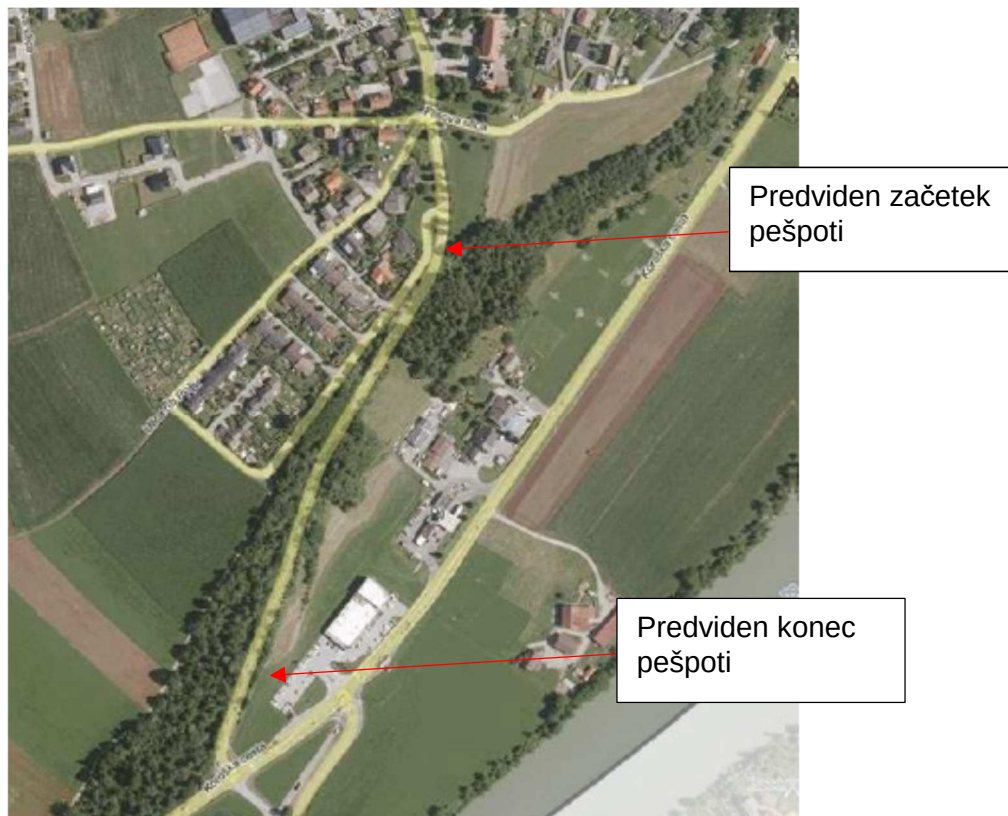


Slika 24: Načrt obnove ceste in ureditev »povoznega« pločnika v Ulici na klanecu²³

²³ Vir: Obnova LC 274041 – Ulica na klanecu (faza 3 in 4), št. projekta 62/2017, Lesoteka projektiva d. o. o. Slovenj Gradec

o Ureditev pešpoti Zgornja Muta – Supermarket Tuš

Z namenom izboljšanja dostopnosti in prometne varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu je med Zgornjo Muto in Supermarketom Tuš v načrtu ureditev pešpoti, ki bo številnim prebivalcem omogočila varno in učinkovito dostopnost do največje trgovine v občini in s tem do potrebnih storitev oskrbe.

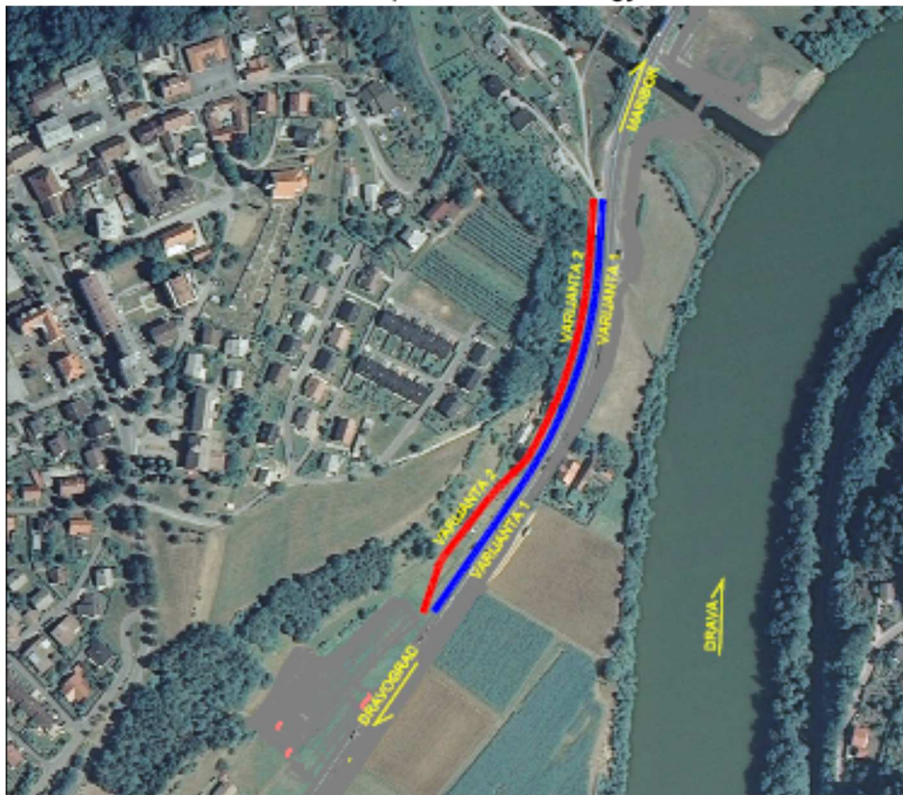


Slika 25: Predvidena lokacija umestitve pešpoti z začetkom ob državni/regionalni cesti²⁴

o Ureditev pešpoti Spodnja Muta – Supermarket Tuš

Z namenom izboljšanja dostopnosti in prometne varnosti vseh udeležencev v cestnem prometu je med Spodnjo Muto in Supermarketom Tuš v načrtu ureditev pešpoti, ki bo številnim prebivalcem iz območja Spodnje Mute omogočila varno in učinkovito dostopnost do največje trgovine v občini in s tem do potrebnih storitev oskrbe.

²⁴ Vir: Občina Muta



Slika 26: Predvidena lokacija umestitve pešpoti od državni glavni cesti G1-1 (dve varianti)

o Nadaljevanje ureditve pešpoti Zgornja Muta - Spodnja Muta

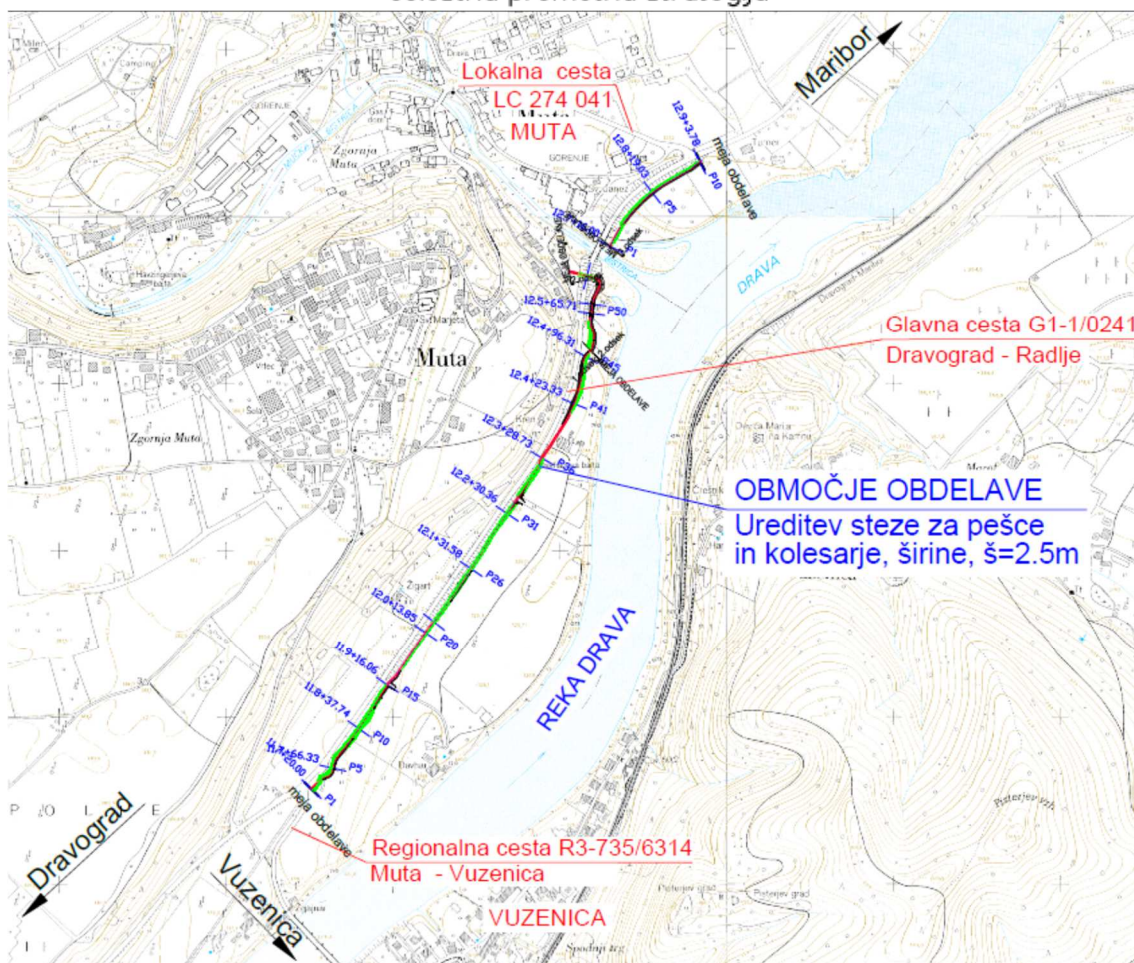
V letu 2016 se je že izvedla sanacija stopnic na pešpoti Spodnja Muta – Zgornja Muta. Načrtovana je nadaljnja ureditev poti z namenom zagotovitve lažjega prehoda brežine, tudi zaradi dejstva, ker pot uporabljajo tudi šoloobvezni otroci. V okviru nadaljnje ureditve pešpoti bo urejeno stopnišče, postavljena bo jeklena ograja vzporedna oprema v obliki klopi in košev za smeti ter javna razsvetljava z namenom zagotavljanja boljše vidljivosti v nočnem času.



Slika 27: Nove stopnice na pešpoti Spodnja Muta – Zgornja Muta

0 ***Izgradnja steze za pešce in kolesarje ob državni glavni cesti G1-1 – faza 1***

²⁵ Vir: Gradbena situacija, številka projekta 63/2017, maj 2017, Lesoteka projektiva d. o. o. Slovenj Gradec.



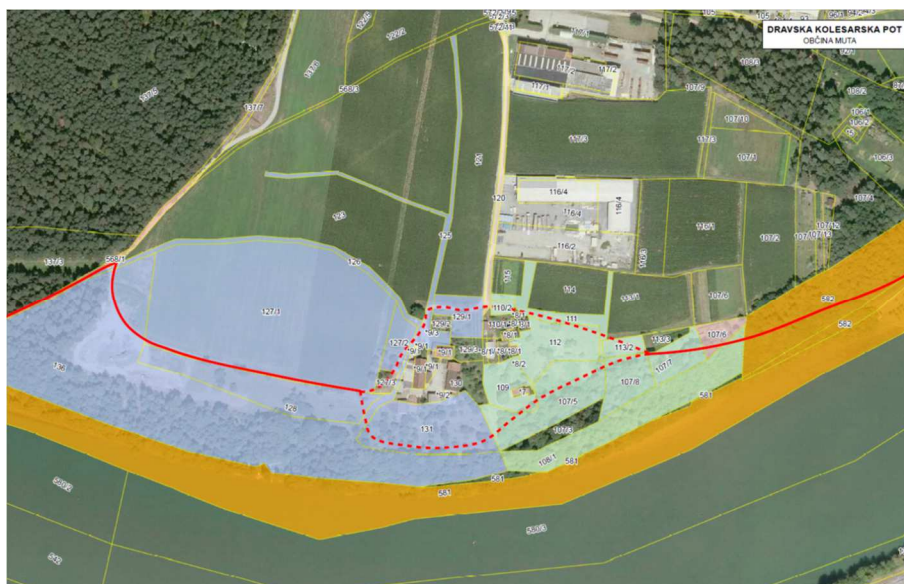
Slika 29: Izgradnja steze za pešce in kolesarje ob G1-1/0241 Dravograd – Radlje ob Dravi od km 11+718 do km 12+866

o Umestitev Dravske kolesarske poti

V občini je načrtovana umestitev Dravske kolesarske poti. Dravska kolesarska pot vodi od izvira reke Drave v Toblachu v Italiji, 366 km vzdolž istoimenske reke skozi Vzhodno Tirolsko in Koroško do Maribora v Sloveniji. Čeprav gre za dobro označeno in opremljeno kolesarsko pot pa na območju nekaterih slovenskih občin še vedno manjka ustrezna infrastruktura za kolesarje, zato so danes kolesarji marsikje izpostavljeni večjim nevarnostim. Z namenom umestitve kolesarske poti v območju Občine Muta so bili izdelani predlogi umestitve le te v občinskem prostoru.



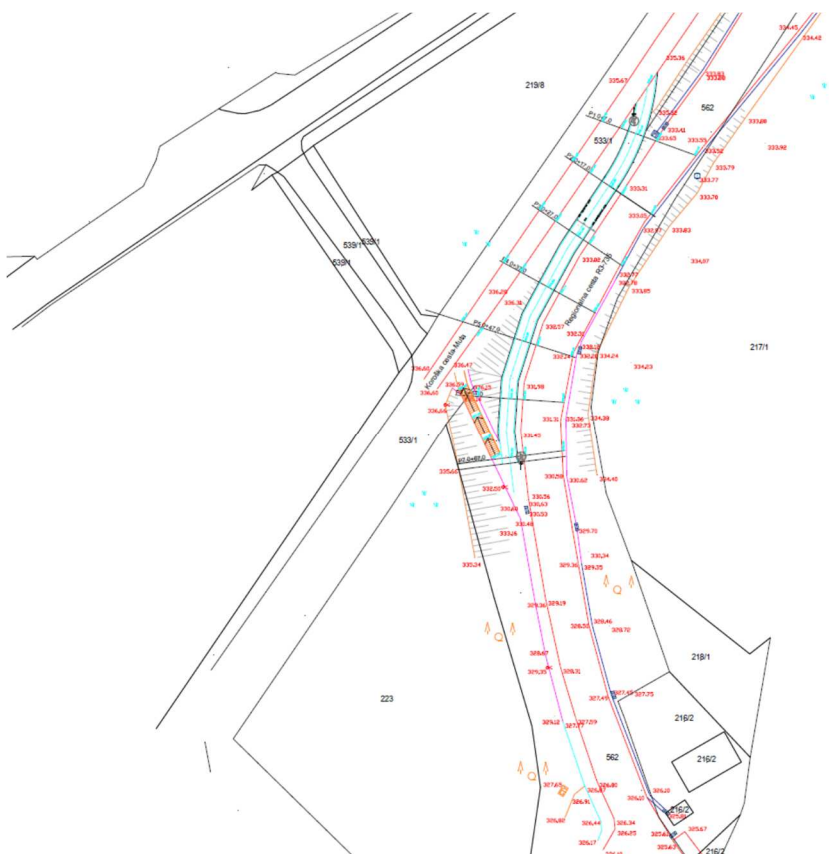
Slika 30: Predlog poteka Dravske kolesarske poti od naselja Gortina ...



Slika 31: ... mimo industrijskega območja na Muta ob reki Dravi ...



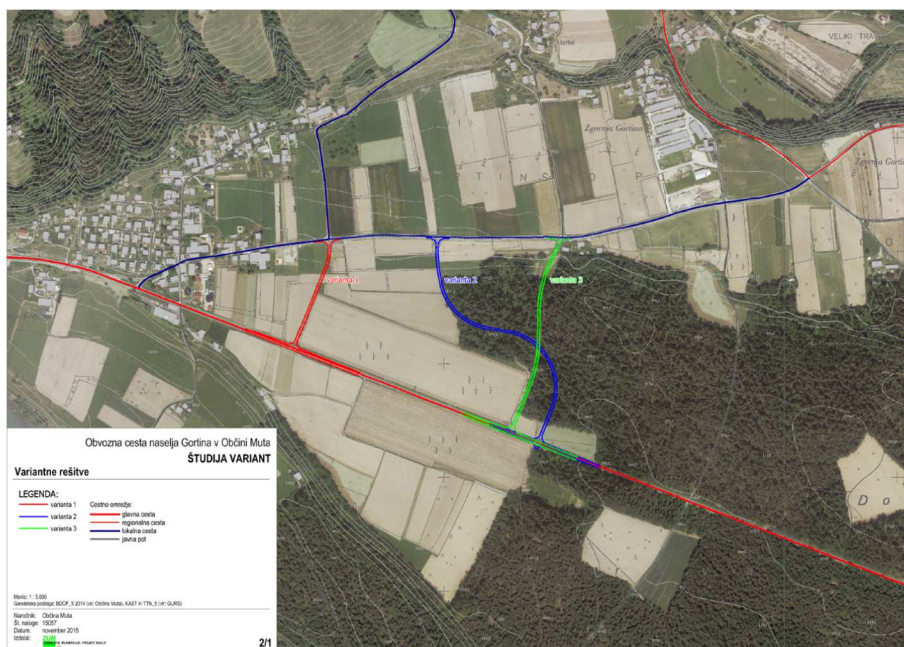
Slika 32: ... do Mladinske ulice, kjer se naveže na načrtovano kolesarsko povezavo med Supermarketom Tuš in Spodnjo Muto (restavracija Lipa) ter s krajšim odsekom še na sosednjo Občino Vuzenica



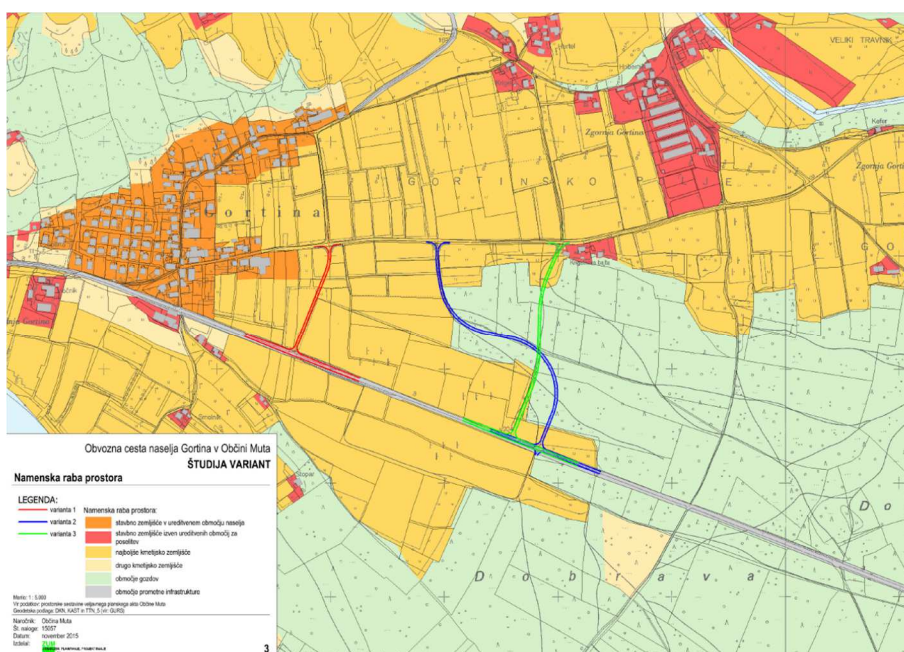
Slika 33: Odsek kolesarske povezave do Občine Vuzenica

o Obvozna cesta naselja Gortina

Z namenom razbremenitve središča naselja Gortina ter ureditve učinkovitejše cestne navezave do naselja Pernice so se izdelale študije variant umestitve obvozne ceste naselja Gortina, ki bo omogočila postopno prestrukturiranje prometnic znotraj naselja.



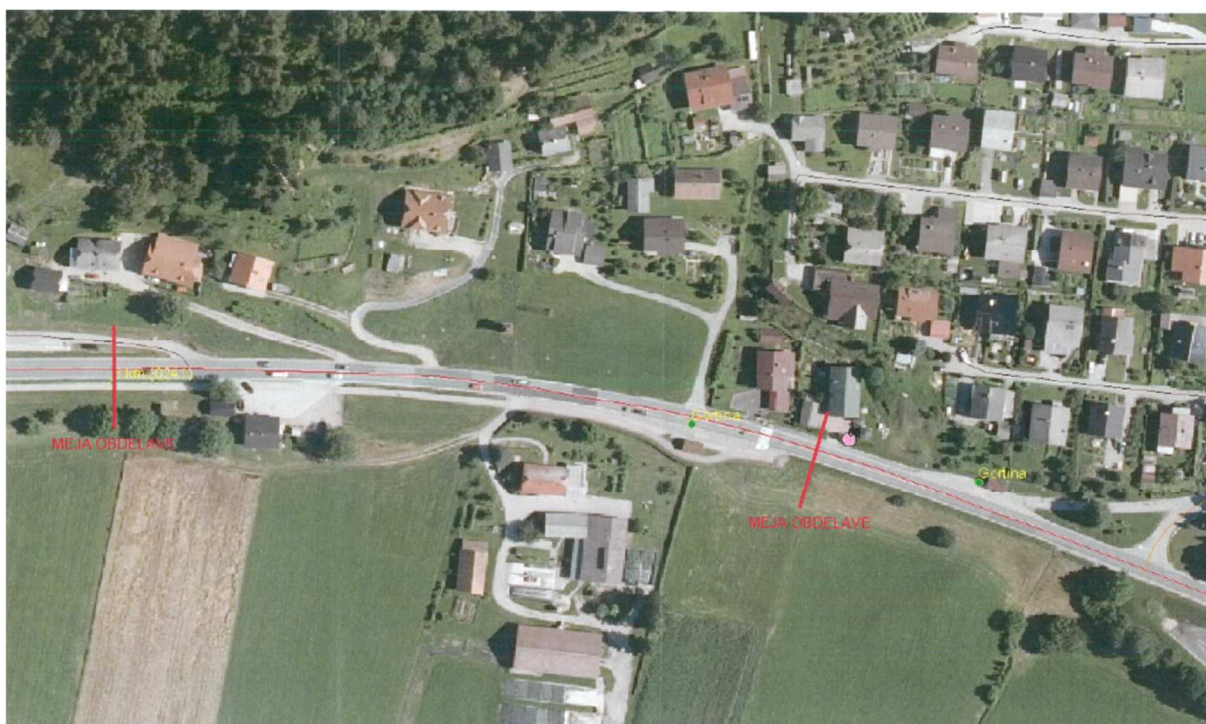
Slika 34: Variantne rešitve umestitve obvozne ceste naselja Gortina



Slika 35: Variantne rešitve umestitve obvozne ceste naselja Gortina glede na namensko rabo prostora

o Ureditvev križišča na glavni cesti G1-1/0241 Dravograd – Radlje ob Dravi v km 8+127 v območju naselja Gortina

Glavna cesta G1-1/0241 Dravograd – Radlje ob Dravi je državna cesta, namenjena prometnemu povezovanju med pomembnejšimi središči regionalnega pomena. Njeni sestavni deli so tudi priključki nanjo. Glavna cesta, ki poteka po levem bregu Dravske doline, ima na desni strani reko Dravo, na levi strani pa pobočje hriba. Na pobočju nad cesto je obstoječa stanovanjska pozidava, pri čemer ima skoraj vsak stanovanjski objekt svoj direktni priključek na glavno cesto, kar je z vidika prometne varnosti neustrezno in nevarno. V obravnavanem območju se nahaja tudi avtobusno postajališče s pločnikom in kolesarsko stezo. Iz tega razloga se je pristopilo k izdelavi projektne naloge s katero se bo obdelala ureditev križišča in vzporedni ukrepi za umirjanje prometa.



Slika 36: Pregledna situacija območja obdelave ob državni glavni cesti G1-1

Ključne ugotovitve na podlagi pregledanih občinskih dokumentov, postopkov in politik:

- enakovredno obravnavanje potreb prebivalstva po premagovanju prostorskih razlik;
- enakovredno vrednotenje vseh udeležencev v prometu;
- prisoten koncept trajnostne mobilnosti v načrtovalskih procesih;
- izvedeni projekti in načrtovani ukrepi se med sabo dopolnjujejo na različnih prometno-razvojnih ravneh;
- stopnja vlaganja v infrastrukturo namenjeno prometu pešcev in kolesarjev se približuje stopnji vlaganju v infrastrukturo za motorizirani promet; in
- razvojna politika občine je naklonjena trajnostni mobilnosti.

Kaj še manjka, na kaj je potrebno biti pozoren in čemu v bodočih načrtovalskih procesih nameniti več pozornosti glede na današnje stanje?

- Vzporedno izgradnji omrežja kolesarskih in peš povezav je potrebno zagotoviti ustrezno javno razsvetljavo, ki bo osvetljevala omenjeno prometno infrastrukturo v času zmanjšane vidljivosti (nočni čas, megla), kar lahko poveča celotni strošek začetne investicije in pozneje stroške vzdrževanja takšne pripadajoče opreme. Potrebno upoštevati v pripravi letnih proračunov ter za njihovo ureditev iskati tudi druge »zunanje« vire financiranja.
- Večje bo omrežje kolesarskih in peš povezav v občini, večji bodo stroški vzdrževanja infrastrukture kakor tudi horizontalne in vertikalne prometne signalizacije. Potrebno upoštevati v pripravi letnih proračunov.
- Reliefna raznolikost na območjih, kjer potekajo pešpoti (npr. pešpot med Spodnjo Muto in Zgornjo Muto) preko stopnišč in neutrjenih brežin, zahtevajo pogostejše vzdrževanje v zimskem času (poledica, sneg). Potrebno upoštevati v pripravi letnih proračunov vzdrževanja tovrstne infrastrukture.
- Predlog (variantna rešitev 1) umestitve obvozne ceste naselja Gortina, ki se nakazuje kot najustreznejši, predvideva njeno umestitev čez zemljišča, ki so glede na namensko rabo prostora v občini evidentirana kot najboljša kmetijska zemljišča. Gradnja infrastrukturnih objektov se mora usmerjati na kmetijska zemljišča z nižjo bonitetno številko, saj najboljša kmetijska zemljišča zagotavljajo zanesljivo samooskrbo s hrano.
- Predlogi umestitve obvozne ceste naselja Gortina ne predvidevajo umestitve vzporedne kolesarske povezave, ki bi se navezala na kolesarsko stezo, ki poteka med Gortino in Muto (Zgornja Muta), saj bi na ta način bila zagotovljena neprekinjena, najkrajša ter reliefno nezahtevna kolesarska povezava med avtobusnim postajališčem na Gortini in Zgornjo Muto (Gortinska cesta). Ukrep izgradnje vzporedne kolesarske povezave bi bil smiseln, saj bi se izvedel istočasno izgradnji obvozne ceste, kar bi z vidika investicij bil cenovno ugodnejši ukrep (kot v primeru, če bi se izgradnji kolesarske povezave pristopilo, ko bi obvozna cesta že bila zgrajena).
- Manjka ustrezna parkirna politika, ki bi v občini vzpostavila sistem parkirnih ureditev, ki bi bile v skladu s sodobnimi smernicami trajnostnega načrtovanja prometa.
- Izdelava požarnih načrtov ter zaris intervencijskih površin na terenu. Potrebna določitev postavitvenih površin ter intervencijskih poti za dostop interventnih vozil in enot ob objektih javnega značaja (osnovna šola, vrtec, knjižnica, občina, ...) in ob večstanovanjskih zgradbah.

4.2. Ogledi stanja na terenu z lokalnimi deležniki ter izvedba intervjujev

V sodelovanju z lokalnimi deležniki so bili opravljeni ogledi stanja na terenu na območju Občine Muta. Delo je potekalo v več korakih. Po začetnem srečanju, predstavitvi programa in predstavitvi udeležencev ogledov so bili opravljeni ogledi stanja na terenu. Ogledi stanja na terenu so se v pretežni meri osredotočali na ključne točke in poti, ki jih prebivalci in obiskovalci Občine Muta najpogosteje uporabljajo oziroma predstavljajo vsakodnevne poti za značilne skupine prebivalcev. Ocenjevali so se pogoji za hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa in uporabo osebnega vozila. Poseben poudarek je bil tudi na ocenjevanju dostopnosti do glavnih javnih institucij in stanovanjskih območij v občini.

Tabela 4: Termini izvedenih ogledov stanj na terenu v Občini Muta

Ogled	Lokacija ogleda	Datum	Prisotni lokalni deležniki
1 in 2	Naselje Muta (posebej lokacije Spodnje Mute in posebej lokacije Zgornje Mute)	21. september 2017	Občina Muta, PP Radlje ob Dravi, SPVCP, OŠ Muta, DI Muta, Butalo d. o. o., ZD Radlje ob Dravi, VDC Muta, NG Bauer d. o. o., prebivalci Mute, LINEAL d. o. o.
3 in 4	Naselje Gortina (posebej območje glavne ceste G1-1 ob naselju in posebej območje središča naselja)	28. september 2017	Občina Muta, DU Muta, pohodno društvo Pernice, PP Radlje ob Dravi, AA Trade, svetniki, LINEAL d. o. o.



Slika 37: Ogled stanja na terenu v naselju Muta (Muta, 21. september 2017)



Slika 38: Ogled stanja na terenu v naselju Gortina (Gortina, 28. september 2017)

Nadaljnji proces je bil opravljen v okviru končne razprave/intervjujev med sodelujočimi lokalnimi deležniki.

V okviru zaključne razprave so udeleženci ogledov stanj na terenu izpolnili tudi vprašalnik, katerega metodologija dela je temeljila na uveljavljenem orodju za ocenjevanje kolesarske politike BYPAD – <http://www.bypad.org/>, z upoštevanjem in vključevanjem metodologije dela evropskega projekta Active Travel Network – <http://urbact.eu/active-travel-network>. Vprašalnik je enakovredno obravnaval vprašanja s področja hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in upravljanja z motoriziranim prometom.

Vprašalnik je bil sestavljen iz 17 vprašanj, razdeljenih v 6 sistematično povezanih modulov. Vsako vprašanje je imelo ponujenih 5 odgovorov, razvrščenih od stopnje 0 do stopnje 4, kjer stopnja 0 predstavlja visoko potrebo po ukrepanju, medtem ko stopnja 4 predstavlja nizko potrebo po ukrepanju.

Ogledi stanja na terenu so bili izvedeni vedno v popoldanskem času med 12.00 in 14.00 uro in so skupaj s končno razpravo in izpolnjevanjem vprašalnika v povprečju trajali 2 uri in pol.

Tabela 5: Izbor modulov in vprašanj za lokalne deležnike

Modul	Naziv modula	Vprašanje
1	Potrebe uporabnikov	1. Kako občine zbirajo podatke o potrebah kolesarjev/pešcev?
		2. Kakšne so možnosti, da kolesarji/pešci aktivno sodelujejo v postopkih odločanja prometne politike?
2	Infrastruktura in varnost	1. Kakšna je kakovost infrastrukture za promet pešcev v občini?
		2. Kakšna je kakovost infrastrukture za promet kolesarjev v občini?
		3. Kako dobro je vzdrževana infrastruktura namenjena hoji in kolesarjenju?
		4. Kako se poskuša izboljšati varnost pešcev in kolesarjev?
		5. Kaj je narejeno za parkiranje koles in zmanjšanje kraje koles?
3	Informiranje in izobraževanje	1. Kako dobro je javnost obveščena o politikah trajnostne mobilnosti in njenih aktivnosti?
		2. Kakšna je kakovost vertikalne/horizontalne prometne signalizacije za pešce in kolesarje?
		3. Kakšne so dejavnosti na področju izobraževanja in usposabljanja o prometu?

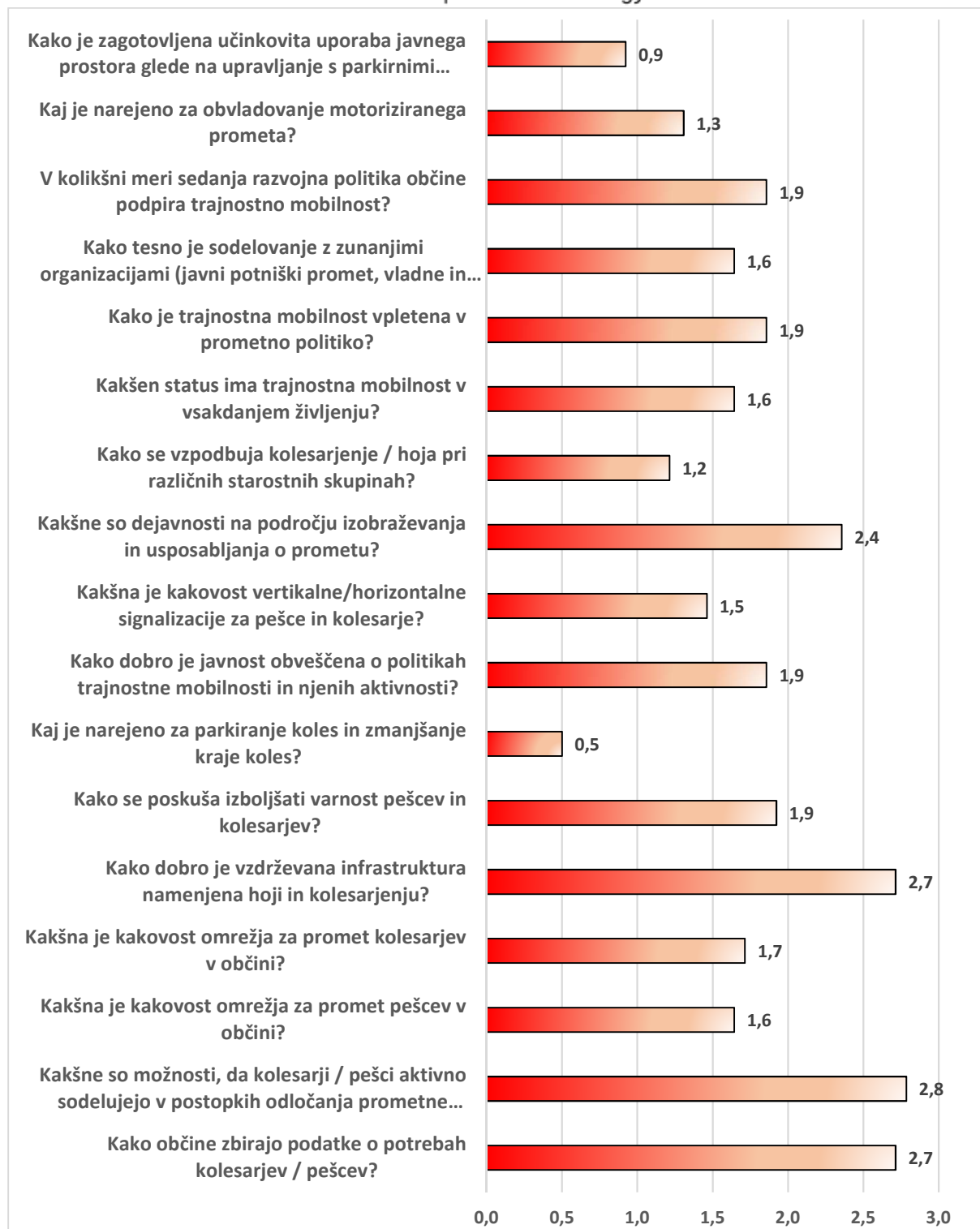
4	Promocija trajnostne mobilnosti	1. Kako se vzpodbuja kolesarjenje/hoja pri različnih starostnih skupinah?
5	Vodenje in koordinacija	1. Kakšen status ima trajnostna mobilnost v vsakdanjem življenju? 2. Kako je trajnostna mobilnost vpletena v prometno politiko? 3. Kako tesno je sodelovanje z zunanjimi organizacijami (javni potniški promet, vladne in nevladne organizacije, druge občine)? 4. V kolikšni meri sedanja razvojna politika občine podpira trajnostno mobilnost?
6	Dopolnilne dejavnosti	1. Kaj je narejeno za obvladovanje motoriziranega prometa? 2. Kako je zagotovljena učinkovita uporaba javnega prostora glede na upravljanje s parkirnimi prostori in omejitvijo dostopa za motoriziran promet?

Dobljeni rezultati po posameznih vprašanjih se po ocenah razlikujejo. Najvišjo oceno so dosegla štiri vprašanja in sicer:

- Vprašanje o možnostih aktivnega sodelovanja pešcev in kolesarjev v postopkih odločanja prometne politike (2,8).
- Vprašanje o zbiranju podatkov glede potreb kolesarjev / pešcev (2,7).
- Vprašanje o vzdrževanju infrastrukture namenjene hoji in kolesarjenju (2,7).
- Vprašanje o dejavnostih na področju izobraževanja in usposabljanja v prometu (2,3).

Najnižjo oceno pa sta dosegli dve vprašanji in sicer:

- Vprašanje o ukrepih za parkiranje koles in zmanjšanje kraje koles (0,5).
- Vprašanje o zagotavljanju učinkovite uporabe javnega prostora glede na upravljanje s parkirnimi prostori in omejitvijo dostopa za motoriziran promet (0,9).

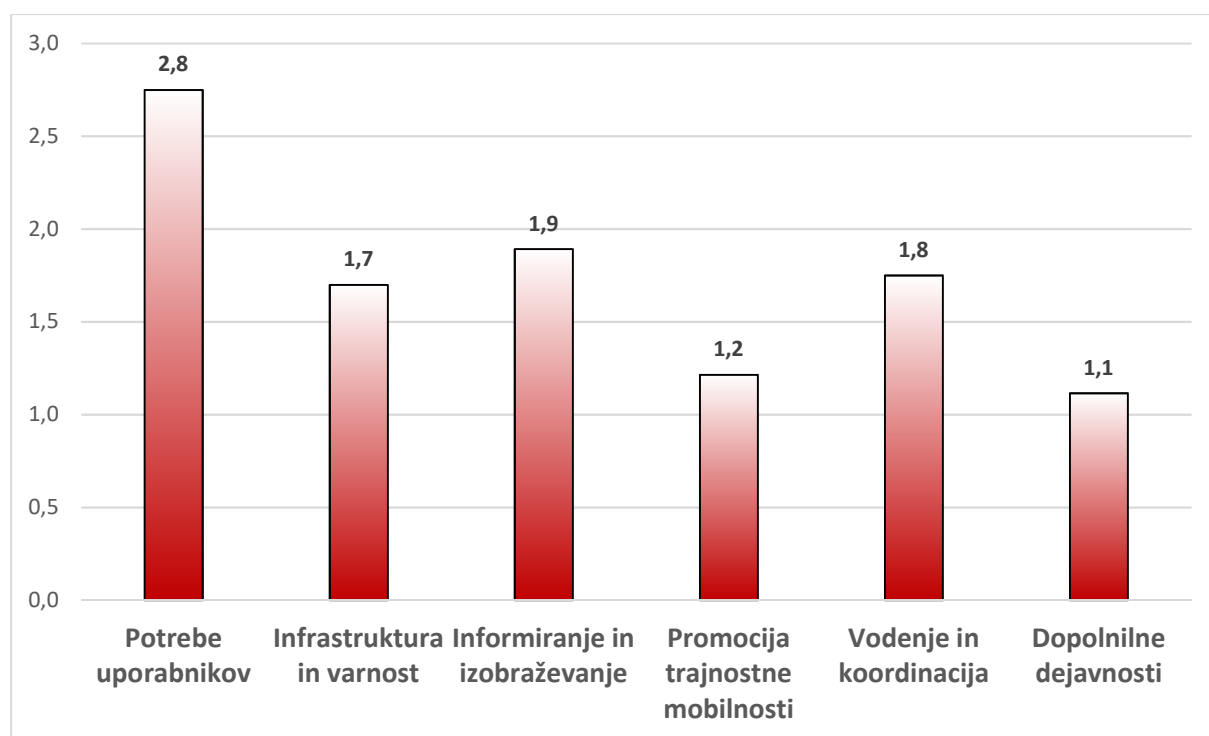


Grafikon 5: Rezultati ocenjevanja po vprašanjih

Rezultati ocenjevanja po modulih kažejo na razmeroma enakovredno obravnavo vseh modulov s povprečno oceno 1,8. Dobljeni rezultati ponazarjajo, da večina načrtovanja poteka na podlagi zaznanih težav, v občini pa se pojavljajo posamezna območja, kjer so razmere že dobro urejene. Vseeno pa urejanje večine področij povezanih z načrtovanjem in promocijo hoje in kolesarjenja še ni urejeno sistemsko.

Najvišja ocena je bila dosežena na področju **Potreb uporabnikov (2,8)**, najnižji pa na področju **Dopolnilnih dejavnosti (1,1)** in na področju **Promocije trajnostne mobilnosti (1,2)**.

To kaže na potrebo po nujni vzpostavitvi interaktivnih, promocijskih, ozaveševalnih in komunikacijskih vsebin za različne ciljne skupine s ciljem dviga ozaveščenosti celotnega prebivalstva. Vzporedno z izvajanjem potrebnih »mehkih« ukrepov trajnostne mobilnosti je potrebno vzpostaviti model dolgoročnega in učinkovitega vlaganja v prometno infrastrukturo za kolesarje in pešce, saj izvedba »mehkih« vsebin in ukrepov trajnostne mobilnosti sama po sebi ne bo doprinesla k željenim in pričakovanim spremembam, če za to ne bo ustreznih infrastrukturnih pogojev. Da bo obvladovanje motoriziranega prometa v Občini Muta učinkovito skozi vse leto je potrebno pristopiti k obravnavi potreb prebivalcev občine na eni strani in potreb obiskovalcev na drugi strani ter za obe skupini zagotoviti model učinkovitega upravljanja s parkirnimi prostori, ki bo zadovoljil potrebe vseh ljudi po učinkoviti in enakopravni dostopnosti.



Grafikon 6: Rezultati ocenjevanja po modulih

Proces ocenjevanja se je zaključil z razpravo o ugotovitvah. Udeleženci so glede na izvedene ogledne stanja na terenu v okviru skupinskih intervjujev podali ugotovitve glede trenutnega stanja prometa v občini ter navedli nekatere predloge, ki so po njihovem mnenju ključni za izboljšanje stanja na področju prometa in trajnostne mobilnosti.



Slika 39: Zaključna razprava o ugotovitvah ter izpolnitev vprašalnika (Muta, 21. september 2017)



Slika 40: Zaključna razprava o ugotovitvah ter izpolnitev vprašalnika (Gortina, 28. september 2017)

V tabeli 6 so podane najpogostejše ugotovitve in v tabeli 7 predlogi izboljšav, ki so jih podali udeleženci ogledov stanj na terenu kakor tudi izdelovalec strategije.

Tabela 6: Ugotovitve udeležencev ogledov stanj na terenu

Ključne ugotovitve udeležencev ogledov stanj na terenu po posameznem kraju
MUTA: Preozke cestne povezave skozi območje Zgornje Mute. Marsikje ni preglednosti, katero poleg ozkih cestnih povezav omejujejo še nepregledne krivine po klančini navzdol v smeri Spodnje Mute. Preozke cestne povezave so tudi v strjenih stanovanjskih območjih.
MUTA: Prometni zastoji na območju šolskega okoliša v času jutranje konične ure.
MUTA: Neustrezní prometni režim na območju Šolske ulice na Zgornji Muti, kjer zaradi ozke cestne povezave in slabše preglednosti prihaja do nevarnega in oteženega srečevanja vozil.
MUTA: Neustrezní prometni režim na širšem območju vrtca, knjižnice in občine, kjer zaradi ozkih cestnih povezav prihaja do nevarnega srečevanja vozil ter do zastojev pred vhodom v vrtec.
MUTA: Premalo parkirnih mest za zaposlene v vrtcu Muta.
MUTA: Premalo parkirnih mest za invalide in za družine z majhnimi otroki na območju celotnega naselja.

MUTA: Prometne površine za parkiranje vozil so ponekod slabše vzdrževane (zbledele talne označbe). Iz tega razloga kapacitete parkirišč zaradi parkiranja »po občutku« niso v celoti izkoriščena, kot bi bilo v primeru, če bi celotno parkirišče z vsemi pripadajočimi parkirnimi mesti bilo ustrezno označena.

MUTA: Vertikalna prometna signalizacija na številnih lokacijah ni poenotena. Ponekod je v uporabi tudi zastarela in dotrajana vertikalna prometna signalizacija.

MUTA: Preveč različnih prometnih znakov v smeri Občine Radlje ob Dravi, zaradi katerih se pomen nekaterih pred ciljno destinacijo potovanja zvodeni.

MUTA: Arhitekturno in prometno neustrezno križišče pri Supermarketu Tuš. Skozi križišče se kljub semaforjem odvijajo prometni tokovi z veliko hitrostjo, ki povečujejo občutek ogroženosti med ranljivejšimi udeleženci v cestnem prometu, ki omenjeno križišče prečkajo na za to označenih prehodih.

MUTA: Povečan občutek ogroženosti pešcev in kolesarjev pri prečkanju Mariborske ceste (pri restavraciji Lipa) zaradi slabše preglednosti in visokih hitrosti (omejitev 70 km/h) iz smeri Občine Radlje ob Dravi. Težavno je tudi prečkanje mostu čez potok Mučka Bistrica, kjer od restavracije Lipa do avtobusnega postajališča ob državni glavni cesti G1-1 ni ustrezne peš povezave. Obstajajo samo servisne površine, ki pa niso namenjene prometu pešcev, čeprav te površine domačini in obiskovalci uporabljajo za prehod čez most. Podobna težava se pojavlja tudi med kolesarji.

MUTA: Omrežje peš povezav med sabo ni povezano. Obstajajo številne konfliktne točke, kjer se zaradi manjkajočih peš površin promet pešcev odvija pretežno po cestah.

MUTA: Nepovezano omrežje peš povezav vzdolž Flisove ulice po kateri poteka del šolske poti. Varnost otrok na poti v šolo kakor tudi ostalih pešcev je na tej ulici omejena, saj manjka urejena peš povezava do Spodnje Mute. Varnost vseh ranljivejših udeležencev v cestnem prometu je na tej ulici omejena tudi zaradi obstoječih nizkih peš površin, ki so zaradi konfiguracije terena bile sprojektirane kot spuščene (»prevozne«) peš površine, kar dodatno povečuje občutek ogroženosti med pešci, saj kljub temu, da se nahajajo na peš površini, obstaja možnost nevarnega srečanja z motornim tovornim vozilom, ki je zaradi svoje velikosti primoran v zavojih zapeljati tudi na pešceve površine (še posebej v zimskem času).

MUTA: Manjkajoči prehod za pešce med cvetličarno Mira in NLB poslovalnico Muta.

MUTA: Most čez potok Mučka Bistrica na Spodnji Muti je preozek in brez pripadajočih prometnih površin za pešce, zato je na tem območju povečan občutek ogroženosti med pešci. Obstajajo samo servisne površine ob cesti, ki pa so preozke za prevoz ljudi na invalidskih vozičkih.

MUTA: Nekateri prehodi čez cesto imajo visoke robnike (Glavni trg) , ki predstavljajo težavo pri prečkanju predvsem starejšim občanom in ljudem z omejenimi sposobnostmi.

MUTA: Manjka peš povezava med središčem Spodnje Mute (most čez potok Mučka Bistrica) in restavracijo Lipa.

MUTA: Manjka peš povezava med Zgornjo Muto in Supermarketom Tuš.

MUTA: Manjka peš povezava med Spodnjo Muto in Supermarketom Tuš.

MUTA: Vzdolž potoka Mučka Bistrica obstajajo urejene površine za pešce in površine za rekreacijo, manjkajo pa urejena območja za počitek, opremljena s klopmi, koši in informativno-turističnimi tablam.

MUTA: Številna cvetlična korita so neustrezno postavljena na posameznih obstoječih peš poteh (bližina Cerkev Sv. Marjete). Čeprav imajo namen omejevanja in preprečevanja vožnjam z osebnimi vozili, pa na drugi strani odvzemajo prostor za nemoteno in varno hojo. S težavo se soočajo predvsem starejši ljudje in ljudje z omejenimi sposobnostmi (invalidski vozički), kakor tudi ostali prebivalci v nočnem času, saj ni urejene ulične razsvetljave.

MUTA: Manjkajoče prometne površine za promet kolesarjev v celotnem naselju. Prav tako manjka vzporedna kolesarska infrastruktura v obliki kolesarskih parkirišč in objektov za shranjevanje in parkiranje koles.

MUTA: Obstoječi betonski kolesarski podstavki pri vrtcu se nahajajo na neustrezni lokaciji, kjer je z ustrezno talno signalizacijo označeno območje, kjer je prepovedano ustavljanje in parkiranje vozil/koles. Poleg tega kolesarski podstavki niso opremljeni z varnostnimi mehanizmi za zaklepanje koles, kakor tudi niso opremljeni z nadstreškom, ki bi parkirana kolesa varoval pred vremenskimi vplivi.

MUTA: Obstoječa kolesarnica pri Osnovni šoli Muta (na športnem igrišču za šolo) je brez pripadajočega nadstreška.

MUTA: Manjka kolesarska povezava ob državni glavni cesti G1-1 med Supermarketom Tuš in avtobusnim postajališčem v naselju Gortina.

MUTA: Manjka kolesarska povezava med Supermarketom Tuš in restavracijo Lipa ob državni glavni cesti G1-1.

MUTA: Neustrezno umeščeno avtobusno postajališče ob križišču v središču naselja.

MUTA: Manjkajoče avtobusno postajališče za namene izvajanja šolskih prevozov na obrobju naselja Muta (v smeri naselja Gortina).

MUTA: Slabo vzdrževana avtobusna postajališča. Manjkajo veljavni vozni redi in zemljevidi poteka avtobusnih povezav. Prav tako pripadajoča oprema (klopi, koši) je poškodovana in v slabem stanju.

GORTINA: Po državni glavni cesti G1-1 mimo naselja potekajo gosti prometni tokovi v obe smeri, zaradi česar se pešci in kolesarji počutijo precej ogrožene. Težavo predstavljajo visoke hitrosti, zaradi katerih prihaja do oteženega vključevanja vozil iz stranskih priključkov, dovoznih cest in iz smeri stanovanjskih objektov, ki mejijo na cesto.

GORTINA: Številni stanovanjski objekti mejijo na državno glavno cesto G1-1 kjer za njih posebej ni urejenih ustreznih zavijalcev z glavne ceste, s katerimi bi bilo omogočeno lažje in predvsem varnejše zapuščanje frekventne ceste. Prav tako manjkajo izvozni pasovi na območju križišč.

GORTINA: Ob državni glavni cesti G1-1, vzdolž naselja, manjkajo stacionarni prikazovalniki hitrosti s podajanjem informacij o prekoračitvi hitrosti in potencialnih kaznih zaradi prekoračitve hitrosti.

GORTINA: Manjka obvozna cesta iz smeri državne glavne ceste G1-1, kot direktna (prečna) povezava do naselja Pernice.

GORTINA: S prometno varnostnega vidika je prehod čez državno glavno cesto G1-1 med obema avtobusnima postajališčema pomanjkljivo, saj manjka ustrezna ulična razsvetljava tako na območju samega prehoda kakor tudi pred in za prehodom. Na obeh straneh voznih pasov manjkajo tudi LED utripala.

GORTINA: Ozke cestne povezave znotraj naselja ne omogočajo varnega srečevanja vozil iz obeh smeri.

GORTINA: Slabo pregledno križišče pri kapelici.

GORTINA: Manjkajo peš površine skozi središče naselja kakor tudi kolesarska povezava do novo zgrajenega športnega igrišča na obrobju naselja in navezava na obstoječo kolesarsko povezavo v smeri Zgornje Mute.

GORTINA: Neustrezno urejeno avtobusno postajališče ob kapelici, saj manjka ustrezna horizontalna in vertikalna prometna signalizacija kakor tudi ustrezne čakalne površine. Otroci vstopajo v avtobus in izstopajo iz njega na nepregledni in ozki cesti. Obstajajo samo klopi, ki pa niso obdane z nadstreškom in so tako otroci in ostali uporabniki javnega prevoza izpostavljeni vremenskim vplivom.

Tabela 7: Najpogostejši predlogi izboljšav

Predlogi potrebnih izboljšav udeležencev ogledov stanj na terenu

MUTA: Ustrezno in pravočasno vzdrževanje horizontalne prometne signalizacije na obstoječih peš povezavah in parkiriščih.

MUTA: Zagotoviti dodatna parkirna mesta za zaposlene v vrtcu Muta.

MUTA: Uvedba enosmernega prometnega režima na Šolski ulici (mimo športnega igrišča).

MUTA: Uvedba enosmernega prometnega režima mimo vrtca Muta ter prestavitve glavnega vhoda v vrtec na drugo ustrežnejšo in varnejšo lokacijo (ureditev vhoda na območju med občino in vrtcem, kjer ni vozil).

MUTA: Izgradnja peš povezave »Spodnja Muta – Zgornja Muta«.

MUTA: Izgradnja peš povezave »Spodnja Muta – Supermarket Tuš«.

MUTA: Izgradnja peš povezave »Zgornja Muta – Supermarket Tuš«.

MUTA: Ureditev obstoječe šolske poti od Spodnje Mute do Osnovne šole Muta (podaljšanje poti do Spodnje Mute, tlakovanje poti na neutrjenih območjih, označitev prehodov) ter označitev s poenoteno talno signalizacijo – beli srčki.

MUTA: Ureditev dodatne šolske poti iz smeri ulice Ob Bistrici v smeri Zasebne ambulante splošne medicine. Ureditev klančin in stopnic ter zagotovitev ustreznega vzdrževanja poti skozi vse leto (z večjim poudarkom na zimskem času).

MUTA: Umestitev prehoda za pešce med cvetličarno Mira in NLB poslovalnico na Muti.

MUTA: Izgradnja kolesarske povezave »Supermarket Tuš – AP Gortina«.

MUTA: Izgradnja kolesarske povezave »Vrata – Odcep do Flosa« ob G1-1.

MUTA: Izgradnja kolesarske povezave »Supermarket Tuš – Turner« ob državni glavni cesti G1-1.

MUTA: Izgradnja kolesarske povezave »Spodnja Muta (center) – restavracija Lipa«.

MUTA: Postavitev nadstreška nad obstoječo kolesarnico ob športnem igrišču za osnovno šolo.

MUTA: Uvedba avtobusov na električni pogon.

MUTA: Modernizacija obstoječih avtobusnih postajališč z novimi veljavnimi voznimi redi (tudi interaktivnimi, z odštevalnikom časa do prihoda naslednjega avtobusa), klopmi in zemljevidi poteka avtobusnih povezav.

GORTINA: Ureditev obvozne (prečne) ceste mimo naselja Gortina, z namenom preusmeritve prometa mimo naselja v smeri naselja Pernice in Mute (Zgornja Muta) s katero bo dana možnost postopne preureditve prometnic skozi središče naselja po meri in potrebah občanov.

GORTINA: Izvedba dodatnih ukrepov umirjanja prometa na glavni državni cesti G1-1 na območju vstopa v območje naselja (preučitev možnosti izgradnje ločilnega otoka).
GORTINA: Znotraj naselja ureditev krajših odstavnih pasov z namenom izboljšanja pretočnosti prometa in varnosti znotraj ozkih cestnih povezav.
GORTINA: Ustrezno vzdrževanje hortikulture s ciljem izboljšanja preglednosti predvsem na območju zavojev, križišč, priključkih in dovoznih poteh ter po potrebi postavitev dodatnih cestno prometnih ogledal.
GORTINA: Območje prehoda za pešce čez državno glavno cesto G1-1 (med avtobusnima postajališčema) potrebno z namenom zagotavljanja večje prometne varnosti opremiti z dodatno ulično razsvetljavo ter na obeh voznih pasovih v voziščno konstrukcijo vgraditi LED utripala.
GORTINA: Ureditev kolesarske povezave med novo zgrajenim športnim igriščem (začetek kolesarske povezave v smeri naselja Muta – Zgornja Muta) in avtobusnim postajališčem ob državni glavni cesti G1-1 pri avtobusnem postajališču (začetek kolesarske povezave v smeri Občine Dravograd).
GORTINA: Utrditev makadamskih površin po katerih je speljana kolesarska povezava v smeri Zgornje Mute.
GORTINA: Izgradnja kolesarske povezave ob reki Dravi z namenom vzpostavitve konfiguracijsko najbolj optimalne povezave med naseljem Gortina in predelom Spodnje Mute z navezovalnimi priključki na Supermarket Tuš in sosednjo Občino Vuzenica.
GORTINA: Ob obstoječi kolesarski povezavi, med Gortino in Zgornjo Muto, ureditev kolesarskih postajališč z nadstreškom, klopmi in ostalo pripadajočo kolesarsko opremo.
GORTINA: Modernizacija obstoječih avtobusnih postajališč ob državni glavni cesti G1-1 z novimi veljavnimi voznimi redi (tudi interaktivnimi, z odštevalnikom časa do prihoda naslednjega avtobusa), klopmi in zemljevidi poteka avtobusnih povezav.

Udeleženci so se strinjali, da je pri oceni stanja potrebno enakovredno vrednotenje vseh udeležencev v prometu. Stanje na področju hoje in kolesarjenja se bo lahko izboljšalo, če bo stopnja vlaganja v infrastrukturo namenjeno prometu pešcev in kolesarjev enakovredna vlaganju v infrastrukturo za motorizirani promet.

4.3. Javne razprave s prebivalci Občine Mute

Pri izdelavi celostne prometne strategije je ključnega pomena vključevanje posebne podskupine deležnikov – to so prebivalci. Vključevanje prebivalcev v procese načrtovanja je temeljna dolžnost vsakršnih lokalnih oblasti in je tudi pogoj, ki ga predpostavljajo direktive Evropske unije in mednarodne konvencije. Vključevanje javnosti ima številne pozitivne učinke vidne predvsem v obliki krepitve civilne družbe in lokalne politične kulture. Z njihovim aktivnim vključevanjem se bo bistveno povečala kakovost, uspešnost, stroškovna učinkovitost, transparentnost, sprejetost in legitimnost celostnega prometnega načrtovanja v občini.

V ta namen sta se organizirali dve javni razpravi s prebivalci občine v avli Osnovne šole Muta. Da bi jih o pripravi Celostne prometne strategije Občine Muta kar najbolj obvestili so bila pripravljena in izdelana vabila v obliki plakatov, ki so se izpostavili na najbolj obiskanih in vidnih lokacijah v občini. V želji po čim večji udeležbi se je občanke in občane nagovarjalo k udeležbi že v okviru Evropskega tedna mobilnosti, ko se je 22. septembra odvijala prireditev na prostem

na temo trajnostne mobilnosti. Prav tako je vabilo bilo posredovano identificiranim lokalnim deležnikom in svetnikom ter objavljeno na spletni strani občine kakor tudi na socialnem omrežju Facebook.



Slika 41: Primer objavljenega plakata/vabila za javnost (lokacija: avtobusno postajališče, Zgornja Muta)



Slika 42: Primer objavljenega vabila na javno razpravo na spletni strani Občine Muta

Tabela 8: Časovni termini izvedenih javnih razprav

Št.	Lokacija javne razprave	Vsebina javne razprave	Datum	Število prisotnih
1	Avla Osnovne šole Muta	Predstavitev izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta. Izvedba razprave s prisotnimi glede današnjega stanja na področju prometa s posebnim poudarkom na problematiki kolesarjenja, hoje, uporabe javnega potniškega prometa in upravljanja z motoriziranim prometom v občini.	3. 10. 2017	15
2	Avla Osnovne šole Muta	Predstavitev izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta. Izvedba razprave s prisotnimi glede današnjega stanja na področju prometa s posebnim poudarkom na problematiki kolesarjenja, hoje, uporabe javnega potniškega prometa in upravljanja z motoriziranim prometom v občini.	11. 10. 2017	7

V sodelovanju z javnostjo sta bili opravljene skupaj 2 javni razpravi v razmaku enega tedna, s ciljem, da se razpravi enakovredno približata vsem občanom (v primeru, da kdo ni imel možnosti prihoda na prvo, se je lahko udeležil druge javne razprave). V okviru obeh javnih razprav je bila prisotnim predstavljena zasnova Celostne prometne strategije Občine Muta ter katere prednosti bo občina imela z njenim končnim sprejetjem. Temeljila je na definiranju obstoječega stanja prometa s ciljem zbiranja informacij s strani prisotnih glede zaznanih težav na področju prometa s katerimi se dnevno srečujejo na svojih vsakodnevni potih. Poseben poudarek je bil namenjen kolesarjenju, hoji, uporabi storitev javnega potniškega prometa in upravljanju s parkirnimi prostori v občini. V okviru razprav so se že delno nakazale smernice oblikovanja vizije razvoja bodoče urbane mobilnosti v občini.



Slika 43: Javna razprava s prebivalci Občine Muta (avla OŠ Muta, 4. oktober 2017)



Slika 44: Javna razprava s prebivalci Občine Muta (avla OŠ Muta, 11. oktober 2017)

Tabela 9: Navedba težav, s katerimi se prebivalci občine srečujejo na področju prometa in so bile izpostavljene na javnih razpravah.

Javne razprave s prebivalci: Identifikacija problemov
MUTA: Izredno nevarna glavna cesta G1-1 in križišči ob Supermarketu Tuš. Povečan občutek ogroženosti med pešci, kolesarji in tudi med vozniki osebnih vozil.
MUTA: Javni potniški promet ima podobo neučinkovite in neatraktivne podobe prevoza. V preteklosti so številna podjetja financirale nakup vozovnic za svoje zaposlene ter se na ta način spodbujala uporaba delavskih avtobusov.
MUTA: Manjkajo ustrezni ukrepi umirjanja prometa od igrišča pri osnovni šoli do Prešernove ulice. Težavo predstavljajo predvsem štirikolesniki in motorna kolesa, ki v teh strjenih območjih razvijajo višje hitrosti in povzročajo hrup in vibracije.
MUTA: Veljavna parkirna politika v občini ni ustrezna, poleg tega primanjkujejo številna parkirna mesta v središču naselja, tako na Zgornji kot na Spodnji Muti. Tudi zaradi dejstva, ker se vzpostavlja iniciativa popolne zapore območja šolskega okoliša za ves motoriziran promet.
MUTA: Okrog osnovne šole manjkajo pločniki.
MUTA: Od križišča na Spodnji Muti do restavracije Lipa manjka urejena peš povezava.
MUTA: Neustrezno in nevarno vodenje pešcev med bančno poslovalnico NLB in cvetličarno Mira. Manjka prehod za pešce.
MUTA: Neustrezno in nevarno vodena stopnišča v križišče na Šolski ulici.
MUTA: Manjka označen prehod za pešce med obema avtobusnima postajališčema na Spodnji Muti.
MUTA: Slabo vzdrževanje prometnih površin za pešce v zimskem času.
MUTA: Omrežje kolesarskih povezav v Občini Muta ni med sabo sklenjeno, zato se kolesarji na posameznih odsekih, kjer ni kolesarske povezave, počutijo ogrožene.
MUTA: Manjka kolesarska povezava med restavracijo Lipa na Spodnji Muti in avtobusnim postajališčem na Gortini.
MUTA: Manjka odsek kolesarske povezave do Občine Vuzenica.
MUTA: Ob poštni poslovalnici poštna in ostala dostavna vozila parkirajo na cesti. Ni ustreznih parkirnih mest za dostavna vozila, zaradi česar prihaja do zastojev in nevarnega ter nepreglednega srečevanja vozil.
MUTA: Problematika dostave se pojavlja tudi pri zadrugi, saj večja tovorna vozila, ki pripeljejo večje količine blaga na skladiščno-manipulativne površine, morajo z vzvratno vožnjo potem zapustiti te površine, kar pri vključevanju v promet povzroča dodatne zastoje in potencialne možnosti za nastanek nevarnih situacij.
MUTA: Križišče na Spodnji Muti je s prometno-varnostnega vidika problematično, saj gre za območje številnih priključkov. Manjkajo tudi označeni prehodi za pešce na območju križišča.

GORTINA: Iz smeri Dravograda ni ustreznega desnega zavijalnega pasu v smeri središča naselja. Podobna problematika tudi iz smeri Mute, kjer ni ustreznega levega zavijalnega pasu.

GORTINA: S postavitvijo hitrostne grbine pri športnih igriščih na prostem ter višjih robnikov znotraj naselja, se je hitrost vozil v naselju zmanjšala za do 40 %. Kljub temu, pa se sedaj pojavljajo težave povezane s štirikolesniki in motornimi kolesi, ki to umeščeno grbino izkoriščajo za skoke, kar povzroča hrup in vibracije, ki motijo okoliške prebivalce.

Tabela 10: Predlogi in pobude prebivalcev na zaznane težave

Javne razprave s prebivalci: Predlogi prebivalcev
MUTA: Uvedba enosmernega prometnega režima na Šolski ulici mimo Osnovne šole Muta. Potrebno določiti ustrezen potek smeri z namenom zagotavljanja optimalne pretočnosti.
MUTA: Ureditev podhoda za pešce in kolesarje pod križiščem pri Supermarketu Tuš.
MUTA: Ureditev krožnih križišč na območju obeh križišč pri Supermarketu Tuš.
MUTA: Izdelava prometne študije, ki bo predlagala nove parkirne ureditve ločeno za Spodnjo in ločeno za Zgornjo Muto ter predlagala, kje se bodo umestila nova parkirišča.
MUTA: Izgradnja peš povezave med športnim igriščem na Šolski ulici in stanovanjskim območjem na Sušnikovi ulici.
MUTA: Ureditev in označitev varne šolske poti iz smeri Sušnikove ulice v smeri šole, saj iz tega predela naselja v šolo zahaja med 60 in 70 otrok.
MUTA: Vzpostavitev ukrepov za dodatno umirjanje prometa na območju Sušnikove in Prešernove ulice.
MUTA: Ureditev skladiščno-manipulativnih površin za namene zadrage v območju industrijske cone, z namenom razbremenitve središča Zgornje Mute od motornega tovornega prometa (s ciljem, da bi se v industrijski coni skladiščil izključno težji gradbeni material in ostalo blago večjih dimenzij).
MUTA: Prodaja gramoznega materiala potencialnemu in zainteresiranemu gradbenemu podjetju ter izgradnja manjše garažne hiše na tem območju.
GORTINA: Izgradnja obvozne ceste od državne glavne ceste G1-1, mimo Gortine, do križišča za naselje Pernice. Ta ukrep bo omogočil postopno zaporo ceste pri restavraciji Pri mesarju, katera se bo namenila le lokalnemu prometu, pešcem in kolesarjem.
GORTINA: Ureditev kolesarske povezave med avtobusnim postajališčem na Gortini in Spodnjo Muto (restavracija Lipa).
GORTINA: Ob državni glavni cesti G1-1 izgradnja desnega zavijalnega pasu za pet stanovanjskih objektov, ki so locirani ob glavni cesti.
GORTINA: Ureditev desnega zavijalnega pasu iz smeri Dravograda v smeri središča naselja (v kolikor ne pride do izgradnje obvozne ceste naselja Gortina).

4.4. Izdelava fotografskih posnetkov identificiranih problemov

Kot podporno gradivo pri identifikaciji težav na področju prometa so bili izdelani fotografski posnetki, s pomočjo katerih si je lažje predstavljati določen problem, s katerim se prebivalci, naselje in celotna občina soočajo. Izdelava fotografskih posnetkov se je osredotočala na problematiko s področja kolesarskega prometa, s področja prometa pešcev, s področja javnega potniškega prometa, s področja upravljanja z motoriziranim prometom in s področja dostopnosti.

- Problematika s področja kolesarskega prometa



Pred vhodom v osnovno šolo se nahajajo betonski kolesarski podstavki, ki niso opremljeni z varnostnim mehanizmom za varno zaklepanje koles, kakor tudi ni ustreznega nadstreška, ki bi parkirana kolesa varoval pred vremenskimi vplivi.



Manjkajoča kolesarnica v neposredni bližini športno-rekreativnih površin na prostem. Pojavljajo se primeri parkiranja koles ob stavbi športne dvorane pri osnovni šoli in na zelenih površinah ob igrišču.



Neustrezna postavitev odtočnega jaška, ki predstavlja potencialno nevarnost za kolesarja na cesti, ki v isti smeri nadaljuje s svojo vožnjo. Obstaja možnost, da se prednje kolo zatakne v režo odtočnega jaška, kar lahko vodi do katastrofalnih posledic.



Manjkajoča kolesarska povezava med centrom Spodnje Mute in restavracijo Lipa ob državni glavni cesti G1-1. Manjkajo tudi vzporedne površine za pešce.



Promet kolesarjev je zaradi manjkajoče kolesarske infrastrukture vzdolž državne glavne ceste G1-1 (Gortina – Spodnja Muta) otežen in potencialno nevarno, zato kolesarji večinoma uporabljajo servisne površine čez most potoka Mučka Bistrica, kjer pa morajo s kolesa zopet sestopiti v bližini restavracije Lipa, saj se kolesarska povezava v smeri Občine Radlje ob Dravi nadaljuje na drugi strani križišča.



Zbledela horizontalna prometna signalizacija na obstoječih kolesarskih površinah.



Neustrezno vodenje prometa kolesarjev na prometne površine za pešce. Zaključek kolesarske povezave je izveden nestrokovno brez ustrezne vertikalne in horizontalne prometne signalizacije, ki bi kolesarje ustrezno usmerile na cesto v smeri Spodnje Mute.



Prehod za kolesarje čez državno glavno cesto G1-1 na Spodnji Muti je s prometno varnostnega vidika problematično. Kljub omejitvi hitrosti (70 km/h) so na območju prehoda zaznane občutno višje hitrosti. K temu prispeva širina vozišča in slabša preglednost iz smeri Občine Radlje ob Dravi, iz katere se vozila pripeljejo s hitrostjo 90 km/h in več. Prav tako je prometna varnost slabša zaradi slabše preglednosti, pomanjkljive razsvetljave, manjkajočega biča nad preходом in manjkajočih LED utripal v voziščni konstrukciji. Nedvomno območje številnih konfliktnih točk.



V smeri Občine Radlje ob Dravi poteka dvosmerna kolesarska steza, kjer je potek vožnje s kolesom opredeljen z vertikalno prometno signalizacijo, manjka pa horizontalna prometna signalizacija v obliki piktogramov in vmesnih ločilnih črt.



Vodenje prometa kolesarjev iz smeri Zgornje Mute proti Spodnji Muti in obratno poteka po Flisovi ulici, kjer pa obstoječa vertikalna prometna signalizacija ni poenotena, saj na drugi strani ceste, pri avtobusnem postajališču na Spodnji Muti, ni ustrezne prometne signalizacije za kolesarje. Prav tako gre za ozko cestno povezavo z naklonom brez urejenih in opremljenih območij za počitek kolesarjev in pešcev (vodena tudi šolska pot).



Obstoječi betonski kolesarski podstavki ob vходу v vrtec niso opremljeni z varnostnim mehanizmom za varno zaklepanje koles, kakor tudi ni ustreznega nadstreška, ki bi parkirana kolesa varoval pred vremenskimi vplivi. Neustrezna je tudi njihova postavitev, saj se nahajajo na označenem območju, kjer je prepovedano ustavljanje in parkiranje vozil, tudi koles.



Nepovezano omrežje kolesarskih povezav med Gortino pri avtobusnem postajališču in križiščem pri Supermarketu Tuš na Koroški cesti.



Skozi naselje Gortina je z belo neprekinjeno črto označen kolesarski pas, ki se, pri novo zgrajenem športnem igrišču na prostem, navezuje na kolesarsko povezavo, ki poteka do Mute (Zgornja Muta). Zaradi manjkajočega prostora, je kolesarski pas speljan na območju poglobljenega kanala, ki je namenjen odvodnjavanju ceste.

- **Problematika s področja prometa pešcev**



Na območju prehoda z Glavnega trga na Šolsko ulico manjka označen prehod za pešce. Zaradi manjkajočega prehoda za pešce, šolska pot ne izpolnjuje vseh kriterijev, ki jih mora varna šolska pot izpolnjevati.



Zaradi nepovezanega omrežja peš povezav se pojavljajo konfliktne točke, ki nastajajo zaradi prehajanja pešcev s prometnih površin namenjenih njim, na površine namenjene vozilom in obratno.



Med sabo nepovezano omrežje peš povezav sili pešce, da določene del poti prehodijo po cesti.



Del šolske poti, katero poleg otrok uporabljajo tudi ostali občani, poteka iz smeri Spodnje Mute mimo Cerkve Sv. Marjete, je na posameznih odsekih neutrjena, kar v zimskem času (zaledenitev poti) in v času deževnih dni (odtekanje vode, pogrezanje tal) zmanjšuje njeno prehodnost. Poledenela tla in blato predstavljajo težavo tudi starejšim, ki uporabljajo to pot kot

bližnjico do Cerkve Sv. Marjete in nadalje do Zgornje Mute.



Peš povezava med Spodnjo in Zgornjo Muto je na območju krivine v Ulici na klancu spuščena, katero je možno z motornim vozilom tudi prevoziti. Čeprav s to dodatno širino motorna vozila pridobijo dodatni prostor za svoje varno manevriranje po klancu navzdol, pa ga pešci po drugi strani izgubijo, kar lahko predvsem v nočnem času zaradi slabše vidljivosti in v zimskem času zaradi vremenskih razmer predstavlja, s prometno varnostnega vidika, resno težavo. Spet novo težavo predstavlja zaključena peš povezava, ki se konča na sredini prometnega pasu brez možnosti prestopa na drugo prometno površino za pešce. Tako se v smeri Spodnje Mute promet pešcev odvija po ozki in potencialno nevarni cesti.



Peš povezava iz smeri Kovaške ulice, skozi ulico Ob Bistrici v smeri Zasebne ambulate splošne medicine na Zgornji Muti je na posameznih odsekih neutrjena kar v zimskem času (zaledenitev poti) in v času deževnih dni (odtekanje vode, pogrezanje tal) zmanjšuje njeno prehodnost.



Most čez potok Mučka Bistrica ima pripadajoče servisne površine, ki so dovolj široke za prehod pešcev, vendar preozke za prehod ljudi na invalidskih vozičkih.



Servisne površine na mostu čez potok Mučka Bistrica so izvedene v zelo ozki širini, saj odbojna ograja na levi strani in ograja na desni strani odvzemata precej prostora za varen prehod pešcev in kolesarjev.



Med obema avtobusnima postajališčema ob državni glavni cesti G1-1 na Spodnji Muti manjka urejen prehod za pešce, čakalne površine pred prehodi za pešce kakor tudi pripadajoče peš povezave na obeh straneh glavne ceste. Manjkajoča infrastruktura otežuje prehod na Flisovo ulico, ki predstavlja najkrajšo povezavo s središčem Mute (Zgornja Muta).



Na območju prehoda čez državno glavno cesto G1-1 na Gortini manjkajo čakalne površine za pešce.

- **Problematika s področja javnega potniškega prometa**



Obstoječa avtobusna postajališča so brez veljavnih vozniških redov. Prav tako manjkajo zemljevidi poteka avtobusnih linij (Koroška cesta).



Poškodovana oprema na obstoječih avtobusnih postajališčih (Koroška cesta).



Poškodovana oprema na obstoječih avtobusnih postajališčih (Gortina).



Informacije o vozniških redih avtobusov so najpomembnejše informacije katere potrebujejo uporabniki storitev javnega potniškega prometa. V kolikor avtobusna postajališča nimajo objavljenih veljavnih vozniških redov, oziroma imajo le te zastarele in slabo ažurirane potem tudi ni za pričakovati večjega povpraševanja po storitvah javnega prevoza.



Območje avtobusnega postajališča, kjer poteka tudi šolski prevoz, ni ustrezno označeno z vertikalno prometno signalizacijo, prav tako manjka nadstrešek, ki bi potnike varoval pred vremenskimi vplivi.

- **Problematika s področja upravljanja z motoriziranim prometom**



Na območju občine ob objektih z javno funkcijo primanjkuje parkirnih mest za invalide.



Osnovna šola ima za namene parkiranja vozil zaposlenih v šoli urejeno parkirišče, ki nima urejenega parkirnega mesta za invalide. Parkirna mesta so prav tako slabo vidna zaradi zbledelih talnih označb, ki označujejo parkirna mesta in potek uvoza/izvoza na parkirišče.



Ozka cestna povezava do Osnovne šole Muta se predvsem v jutranji in popoldanski konični uri izkazuje kot prometno problematična, saj starši otroke vozijo vse do vhoda v šolo, kjer jih na nepreglednih mestih tudi odlagajo. Zaradi omenjenega dejstva se prebivalci sosednjega stanovanjskega objekta težje vključijo v promet, prav tako so njihova parkirna mesta pred stavbo zasedena.



Neustrezen prometni režim na območju Šolske ulice, kjer kljub ozki cestni povezavi poteka promet v obe smeri. Pretočnost prometnega toka skozi ulico onemogočajo tudi parkirana vozila na cesti, ki ne dopuščajo ostalim vozilom varnega prehitevanja zaradi nasproti vozečih vozil. Problematici sta tako jutranja kot popoldanska konična ura.



Visokorasle naravne ograje posegajo v vidno polje voznika kar lahko zaradi zmanjšanega polja preglednosti vodi v možnosti za nastanek nevarnih situacij. Tudi zaradi dejstva, ker ob cestah potekajo peš povezave in na katerih se nahajajo pešci, jih lahko voznik zaradi omejene preglednosti hitro spregleda.



Parkirna mesta vzdolž Glavnega trga niso ustrezno označena s talnimi označbami, zato prihaja do slabšega izkoristka parkirnih prostorov zaradi parkiranja »po občutku«. Manjkajo parkirna mesta za invalide.



Parkirišče pri Cerkvi Sv. Marjete ni ustrezno označeno s talnimi označbami zaradi česar je dejanska kapaciteta parkirišča neizkoriščena.



Ozke prometne površine ob poštni poslovalnici na Zgornji Muti onemogočajo večjim dostavnim vozilom, ki opravljajo storitve dostave, varno parkiranje ob poslovalnici, zato se pojavljajo primeri parkiranja na cesti, kar vpliva na povečanje zastojev skozi središče naselja in na zmanjšanje prometne varnosti.



Skozi stanovanjski predel na Glavnem trgu poteka dvosmerni prometni tok, katerega pretočnost omejujejo parkirana vozila na cesti. Vozila so parkirana na neoznačenih mestih, kar vpliva tudi na zmanjšanje preglednosti na prehodih za pešce.



Ozke cestne povezave skozi predel Spodnje Mute.



Ozke cestne povezave na območju strjene poselitve (Spodnja Muta) predstavljajo težavo večjim tovornim vozilom, ki zaradi stanovanjskih objektov, ki so locirani tik ob cesti, lahko ob izvajanju operacij dostave trčijo ob strešno ogrodje stanovanjskega objekta.



Neustrezní prometni režim na območju vrtca in bližnjega gostinskega objekta, kjer po ozki cestni povezavi poteka dvosmerni promet. Prihaja do velikih zastojev, tudi zaradi manjkajočih parkirnih mest ob vrtcu, zato se pojavljajo primeri odlaganja otrok tik ob vhodu v vrtec in nadalje vse do območja knjižnice in občine.



Dotrajana horizontalna prometna signalizacija na območju križišča pri Supermarketu Tuš.



Izredno gost dvosmerni prometni tok na osi Radlje – Dravograd povečuje občutek ogroženosti med pešci in kolesarji. Križišče je s prometno varnostnega vidika problematično, saj se na razmaku 120 m nahaja še eno križišče preko katerega se v cestno omrežje dovaja promet iz smeri Zgornje Mute. Občutek ogroženosti se zaznava tudi med vozniki motornih vozil, saj se iz smeri Občine Vuzenica in iz smeri Zgornje Mute priključujejo cestne povezave pod kotom s slabšo preglednostjo na glavno državno cesto G1-1. Tudi odsek glavne ceste iz smeri naselja Gortina v smeri križišča je speljana v krivini in v naklonu, zaradi česar se razvijajo višje hitrosti v smeri križišča. Podobno je iz nasprotne smeri, iz smeri Spodnje Mute, kjer je cestna povezava speljana v ravnini brez zavojev dolgi 700 m, kar zopet omogoča razvijanje velikih hitrosti.





Podobno kot na območju križišča pri Supermarketu Tuš na Koroški cesti je gost promet zaznan tudi v naselju Gortina. Zaradi gostega dvosmernega prometnega toka prihaja do težjega vključevanja vozil iz vseh dovoznih poti in priključkov, kakor tudi na območju križišč, saj ni ustreznih zavijalcev, ki bi omogočili večjo pretočnost in varno vključevanje v cestno omrežje in odvajanje prometa z glavne ceste G1-1.



Križišče z državno glavno cesto G1-1 v Gortini je s prometno varnostnega vidika problematično, saj se zaradi velikih hitrosti v smeri Občine Dravograd povečuje občutek ogroženosti med vozniki motornih vozil, ki se z glavne ceste preusmerijo v središče naselja, saj manjka desni zavijalni pas. Podobno iz smeri Občine Dravograd kjer manjka levi zavijalni pas. Težavo pri vključevanju na glavno cesto iz smeri središča naselja predstavlja tudi slabša preglednost na glavno cesto.



Umeščena voziščna grbina (ležeči policaj) na cesti pri novo zgrajenem športnem igrišču na prostem ima funkcijo omejevanja hitrosti na vhodu v naselje Gortina. Voziščne grbine povzročajo več hrupa in vibracij, zato se v praksi čedalje bolj opuščajo in se uporabljajo druge oblike umirjanja prometa (zožitev cest, ločilni otoki, razmejitev smernih vozišč) z namenom, da se pri tem uporabijo ustrezne, tudi arhitekturne rešitve.



Ozke cestne povezave skozi naselje Gortina onemogočajo pretočnost, poleg tega ni urejenih odstavnih pasov na mestih, kjer se dve vozili istočasno ne moreta varno srečati. Prav tako je na nekaterih predelih zmanjšana preglednost zaradi stanovanjskih objektov, zasajene hortikulture in obcestnih zemljišč, ki so nivojsko dvignjena nad cesto in ki zastirajo pogled na nasprotni vozni pas.



- **Problematika s področja dostopnosti**



V neposredni bližini sedeža občine in knjižnice se na peš površinah nahajajo klopi, ki omogočajo možnost počitka. Kljub temu pa njihova postavitve ni ustrezna, saj zavzamejo velik del prostora za hojo, kar predstavlja težavo pri srečevanju pešcev iz obeh smeri, prav tako je oviran prehod občanov na invalidskih vozičkih.



Neutrjena bližnjica do vrtca med vrtcem in občino. Na nekoliko neustrezni lokaciji med šolo in vrtcem je postavljen tudi kontejner za smeti, zaradi katerega je primorano smetarsko vozilo zapeljati do vhoda v šolo kjer s hrupom in vibracijami obremenjuje šolo, vrtec in bližnji stanovanjski objekt.



Cvetlična korita na peš poti do Cerkev Sv. Marjete niso ustrezno postavljena, saj pešcem odvzemajo več kot polovico celotne širine poti. Oteženo je srečevanje pešcev, kjer se mora vsaj en pešec umakniti na zelenico, prav tako je otežen prehod z invalidskim vozičkom. Cvetlična korita pa predstavljajo tudi potencialno nevarnost padca in poškodbe, saj jih zaradi manjkajoče ulične razsvetljave ni možno v nočnem času pravočasno zaznati.



Obstoječa informativno-turistična tabla na Spodnji Muti služi kot promocijsko gradivo kraja, vendar je od lesenega mostu in sprehajalne poti ob potoku Mučka Bistrica nekoliko oddaljeno. Do table ni ustrezno vodene tlakovane poti, zato obiskovalci do nje pristopajo preko zelenice in jo na ta način uničujejo.



Ob potoku Mučka Bistrica je speljana sprehajalna pot, ki pa na posameznih daljših odsekih nima urejenih površin za počitek s pripadajočo opremo (klopi, koši).



Kjer pa že obstajajo območja in površine za počitek, pa so le ta slabo vzdrževana in urejena.



Ob Mariborski cesti znotraj Spodnjih Mut obstaja neutrjena pešpot, ki lahko starejšim občanom in ljudem z omejenimi sposobnostmi predstavljajo težavo v zimskem času zaradi poledice in v nočnem času zaradi manjkajoče ulične razsvetljave.



Na Glavnem trgu so vzdolž ulice postavljene klopi za počitek, od katerih so nekatere umeščene globoko na zelenico brez utrjene talne podlage, ki bi varovala zelenico. Manjkajo tudi pripadajoči koši za smeti.



Na območju celotne občine, s posebnim poudarkom na objektih z javno funkcijo (osnovna šola, vrtec, občina, ambulanta, knjižnica,...) ter na večjih stanovanjskih objektih, manjkajo označena območja, ki označujejo površine za intervencijska vozila. Prav tako manjka ustrezna vertikalna prometna signalizacija, ki označujejo intervencijsko pot. Primer označene površine za intervencijska vozila se nahaja pred Supermarketom Tuš na Koroški cesti.





Območje za postanek, počitek in ogled informacij o samem kraju Gortina se nahaja na primerni in frekventni lokaciji, kljub temu pa manjka utrjena dostopna površina, s katero bi bila onemogočena hoja po zelenici.

»ANALIZA IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI«

VSEBINA:

Oblikovanje ključnih ugotovitev izvedene analize stanja
Oblikovanje vizije bodočega razvoja prometa na podlagi ključnih ugotovitev

5. KLJUČNE UGOTOVITVE IZVEDENE ANALIZE STANJA NA PODROČJU PROMETA V OBČINI

Občina Muta, se bo z izdelano celostno prometno strategijo pridružila nacionalni mreži občin, ki bodo na sistematično voden način zagotavljale in vzpostavljale pogoje za trajnostni razvoj urbane mobilnosti, s ciljem izboljšanja kakovosti življenja vseh svojih občanov.

Na podlagi izvedenih ogledov stanj na terenu, javnih razprav s prebivalci, skupnih intervjujev in razprav z lokalnimi deležniki, izdelane analize ključnih dokumentov, postopkov in politik, ter izdelanih fotografskih posnetkov identificiranih prometnih problemov se je izoblikoval seznam ključnih ugotovitev, ki bodo služile za oblikovanje vizije bodoče urbane mobilnosti ter nadalje pripravo akcijskega načrta s katerim se bo zastavljena vizija dosegla.

Ključne ugotovitve na področju upravljanja s prometom v Občini Muta:

- **NAČRTOVALSKE PRAKSE OBČINE:** Načrtovalske prakse Občine Muta so na zadovoljivi ravni, poleg tega tradicionalno načrtovanje za ljudi že vključuje metode načrtovanja skupaj z ljudmi, zato se pojavljajo posameznimi projekti, ki ne obravnavajo vprašanj povezanih samo s krepitvijo motoriziranega prometa, ampak se obravnavajo istočasno tudi potrebe ostalih t. i. ranljivejših skupin prometnih udeležencev. Prisotna je že celostna obravnava prometa v občini, kjer se enakovredno obravnavajo potrebe vseh prometnih udeležencev v občini. Kljub temu pa je opazno, da razvoj nekaterih prometnih področij v občini še vedno zaostaja za slovenskim razvojem. Vzrokov za to je več, od tega, da je Občina Muta majhna in si kot taka ne more privoščiti številčnejše javne uprave, kakor tudi v omejenosti finančnih sredstev. Spet drugo težavo predstavlja razvejana prometna infrastruktura v občini, ki je v lasti države, in za katero občina kot taka nima pristojnosti za njeno urejanje in upravljanje. Zato se marsikatero težavo na območju državne prometne infrastrukture, zaradi številnih usklajevanj z državnimi institucijami, rešujejo veliko dlje, kot posamezni prometni problemi na območju občinske prometne infrastrukture, s katero upravlja občina sama. V občini med drugim manjka sistematično vodenje podatkov o potovalnih navadah prebivalcev, o njihovih potrebah po mobilnosti in o spremljanju potreb družbenega okolja po razvoju trajnostne mobilnosti. V občini deluje zelo aktivno Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki redno obravnava prejete pobude s strani prebivalcev ter jih skupaj z Občino Muta tudi rešujejo. Kljub vzpostavljenemu odličnemu sodelovanju med občino in SPVCP-jem bi bilo smiselno vzpostaviti dodaten in predvsem učinkovit sistem zbiranja podatkov o prometu ter potrebah prebivalcev po razvoju urbane mobilnosti.

Pri bodočem načrtovanju prometa je zato bistvenega pomena nadaljnje aktivno vključevanje prebivalcev v vse procese načrtovanja, saj se bo z njihovim vključevanjem bistveno povečala kakovost, uspešnost, stroškovna učinkovitost, transparentnost, sprejetost in legitimnost nadaljnjih načrtovalskih procesov v občini. Še bolj pomembno kot samo vključevanje prebivalcev v načrtovalske procese je upoštevanje njihovih želja,

predlogov in tudi kritik, saj so oni tisti, ki v občini prebivajo in zaradi katerih ima občina nenazadnje svojo dušo.

- **NEZDRAVA IN NEAKTIVNA POTOVANJA:** Vidik varnosti, hitrosti, dostopnosti in cene igra odločilno vlogo pri odločitvi kako bodo ljudje potovali. Jedro vseh potovanj v občini je opravljenih z osebnim vozilom. Gre za prevozno sredstvo, ki prevladuje na daljših potovanjih v službe, osnovno šolo/vrtec, po nakupih in v ostale vsakodnevne prostočasne dejavnosti. Zaradi visoke stopnje motorizacije v občini (529 osebnih vozil/1000 prebivalcev), visokega deleža lastništva osebnih vozil med prebivalci, manjkajoče infrastrukture za pešce in kolesarje ter neučinkovitega javnega potniškega prometa prebivalci v drugih alternativnih oblikah potovanja ne prepoznajo potenciala/prednosti, ki jo ima trajnostna mobilnost na okolje in zdravje posameznika. K temu prispevajo manjkajoče kolesarske povezave, manjkajoča vzporedna kolesarska infrastruktura, delno izgrajeno omrežje peš povezav, manjkajoči prehodi čez ceste, nepregledna križišča in ozki cestni odseki, omejena dostopnost do pomembnejših objektov javnega značaja v občini, pomanjkanje učinkovitih ozaveščevalnih ukrepov in aktivnosti povezanih s promocijo trajnostne mobilnosti ter relativno velika oddaljenost delovnih mest od kraja bivanja.

Vožnja z osebnim vozilom ima številne negativne učinke na zdravje posameznika. Težave s hrbtenico zaradi sedečega položaja, z debelostjo zaradi nizke telesne aktivnosti in onesnaževanje okolja s toplogrednimi plini, hrupi in vibracijami so najbolj prepoznani dejavniki za nastanek kroničnih obolenj.

- **NEUČINKOVITI JAVNI POTNIŠKI PROMET:** Javni potniški promet v Občini Muta ni učinkovit in atraktiven. Frekvence voženj so najpogostejše na povezavi Dravograd – Muta – Radlje ob Dravi, medtem ko se v smeri večjih mest kot so Maribor in Velenje opravi manjše število javnih prevozov. Majhnost Občine Muta ne omogoča razvoja javnega mestnega avtobusnega prometa, saj je že leta 1999 bil uveden na primer v Slovenj Gradcu, ki pa se je po 6 mesecih ukinil, zaradi pomanjkanja povpraševanja in relativno majhnega števila uporabnikov.

Frekvence voženj avtobusov so v celotni Občini Muta preredke, kar še posebej občutijo naselja v zaledju (Pernice, Sv. Primož nad Muto, Sv. Jernej nad Muto in Sv. Trije Kralji). Pogostejše frekvence voženj so na voljo na glavni cestni povezavi med Občino Dravograd in Občino Muta, kjer se dnevno opravi 24 prevozov z avtobusi v eno smer in na glavni cestni povezavi med Občino Muta in Občino Radlje ob Dravi, kjer se dnevno opravi 23 voženj v eno smer. Ob sobotah, nedeljah in praznikih je frekvenca voženj še redkejša (v povprečju 7 voženj v omenjene smeri). Ministrstvo za infrastrukturo (MzI) je septembra 2016 uvedlo subvencionirano enotno vozovnico integriranega javnega potniškega prometa (IJPP) ter s tem dijakom, študentom in udeležencem izobraževanja odraslih omogočilo dostopnejši in časovno ugodnejši javni prevoz na relaciji med domom in šolo. Kljub temu pa manjkajo subvencionirani prevozi še za druge ciljne skupine prebivalstva, predvsem za delovno aktivno prebivalstvo in podjetja.

Postajališča za javni potniški promet so ponekod neprivlačna, slabo vzdrževana in s poškodovano pripadajočo opremo. Na številnih lokacijah manjkajo veljavni vozni redi

in zemljevidi poteka avtobusnih linij. Uporabnost in atraktivnost javnega potniškega prometa znižujejo še poškodovani sedeži in klopi, manjkajoča razsvetljava nad avtobusnim postajališčem in manjkajoči koši za smeti. Velik razlog redke uporabe avtobusov predstavlja nekonkurenčni potovalni čas, saj so vožnje zaradi ustavljanja na vmesnih postajališčih daljše kar trajanje celotne vožnje še dodatno podaljša. Naselja v Občini Muta so kljub večji gostoti naseljenosti v južnem predelu občine zelo razpršena in razvejana z ozkimi cestnimi povezavami, kar ponekod omejuje dostopnost do avtobusnih postajališč.

Podobno je z železniškim prometom, katerega v glavnem uporabljajo študentje. Čeprav skozi Občino Muta trasa železniškega prometa direktno ne poteka, pa ima ta zvrst prometa velik vpliv tudi na odvijanje prometa v občini. Namreč regionalna železniška proga, ki poteka na povezavi »Maribor – Prevalje«, se Občini Muta najbolj približa z vmesnima železniškima postajališčema v Občini Vuzenica in sicer v Vuzenici in v Trbonjah. Železniško postajališče v Vuzenici je od središča Občine Mute (območje Zgornje Mute) oddaljeno 2 km, medtem ko je železniško postajališče Trbonje od središča naselja Gortina oddaljeno 1,2 km. Omenjena regionalna železniška proga sestavlja del železniškega omrežja v Sloveniji. Gre za 75 km dolgo železniško povezavo s skupaj 25-imi železniškimi postajami. Omenjeni postajališči železniške povezave sta vmesni postajališči železniške povezave med Mariborom in Prevaljami, zato so tudi vozni časi potniških vlakov v obe smeri podobni. Različni vozni časi so posledica enotirne proge in križanja vlakov na njej, saj nimajo vsi potniški vlaki enakih postankov zaradi križanj z nasproti vozečimi vlaki. Prebivalci Občine Muta imajo ravno zaradi bližine obeh železniških postajališč v Občini Vuzenica možnost uporabe storitev javnega potniškega železniškega prometa, kjer se na relaciji Maribor - Vuzenica vršijo skupaj 4 vožnje dnevno in 6 voženj v obratno smer ter na relaciji Vuzenica – Dravograd 5 voženj dnevno in 6 voženj v obratno smer. Preko vmesnih postajališč (Vuhred, Podvelka, Fala,...) so možna tudi krajša potovanja z vlaki v obe smeri.

Zaradi razpršene poselitve v občini so postajališča železniškega prometa (Vuzenica, Trbonje) za prebivalce iz oddaljenih naselij težje dostopna. Prav tako ob železniških postajališčih ni urejenih parkirišč za osebna vozila, kjer bi lahko občani imeli možnost svoja osebna vozila parkirati za daljše časovno obdobje in se z vlakom zapeljali na delovna mesta proti Dravogradu ali Mariboru. Čeprav bi nekateri prebivalci oddaljenost lahko premagali s kolesom, le tega zopet nimajo kje parkirati, saj ni ustrezno urejenih in pokritih kolesarnic, ki bi kolesa varovala pred vremenskimi vplivi in omogočala varno zaklepanje za daljše časovno obdobje. Kljub temu pa Slovenske železnice omogočajo proti plačilu prevoz koles, kar je za nekoga, ki nima osebnega vozila, ima pa kolo, lahko učinkovita rešitev za potovanja na delovno mesto, v srednjo šolo in v ostale prostočasne dejavnosti, kjer se začetni in končni del poti opravi s kolesom, vmesni pa z vlakom (spodbujanje kombiniranih potovanj).

V Občini Muta tudi ni dejavnih taksi služb, ki bi zagotavljale storitve prevoza na poziv ter predvsem starejši populaciji prebivalstva in ljudem z omejenimi sposobnostmi občutno olajšala mobilnost do željenih destinacij (obisk zdravnika, banke, trgovine, sorodnikov, ...).

- **NEUSTREZNI POGOJI ZA KOLESARJENJE:** V občini dominirajo motorizirani udeleženci v cestnem prometu. Promet kolesarjev v občini se v glavnem odvija po cestah. Ključna ovira za povečanje privlačnosti kolesarjenja v občini je redka in le delno izgrajena kolesarska infrastruktura. Nepovezано omrežje kolesarskih povezav omogoča varno kolesarjenje le na povezavi Vrata – Gortina, Gortina – Muta (Zgornja Muta), Muta (restavracija Lipa) – meja Občine Radlje ob Dravi ter na območjih križišč na državni glavni cesti G1-1, kjer pa se promet kolesarjev hitro preusmeri na vozišče in z vožnjo nadaljujejo po cesti. Taki prehodi in prepletanja med različnimi prometnimi površinami so nepredvidljiva in nevarna, zato se kolesarji raje odločijo za nadaljevanje poti po peš povezavah, če le ta obstaja v nadaljevanju poti. Prav tako je dostopnost osnovne šole, vrtca in ostalih objektov javnega značaja za kolesarje slaba, nevarna in tudi neatraktivna, saj ni ustrezne vzporedne kolesarske infrastrukture v obliki pokritih in z varnostnimi mehanizmi opremljenih kolesarnic kakor tudi manjkajo kolesarska postajališča s pripadajočo opremo na strmih predelih ob obstoječih kolesarskih povezavah. Zato se pojavljajo primeri parkiranja in zaklepanja koles ob varovalne ograje, ob drevesa in podobno. V občini kakor tudi v okolici pomembnejših generatorjev prometa ni zagotovljenega varnega parkiranja koles. Obstoječi betonski kolesarski podstavki na javnih površinah so neprivlačni in nefunkcionalni, saj nimajo vgrajenega mehanizma za varno parkiranje in zaklepanje koles. Kolesarjenje poleg manjkajoče kolesarske infrastrukture omejuje še razgibana reliefna porazdelitev občine s številnimi klanci, ki odvrčajo od uporabe kolesa za namene opravljanja vsakodnevnih kratkih poti. Je pa reliefno razgibana pokrajina priljubljena med rekreativnimi kolesarji, saj ponuja atraktivne panoramske poglede iz višje ležečih območij, ki ležijo pretežno severno od Mute. V občini na javnih površinah, ob objektih javnega značaja in ob obstoječih kolesarskih povezavah ni možno zaslediti urejenih kolesarskih postajališč s samopostrežnimi servisnimi stojali za kolesa opremljenih z orodjem za osnovna popravila koles in ročno tlačilko z manometrom, kjer bi kolesarji imeli možnost se ustaviti, spočiti, okrepčati, preveriti ustreznost kolesa, pregledati informativno-turistične informacije ter se pripraviti na nadaljnjo pot s kolesom.
- **NEUSTREZNI POGOJI ZA HOJO:** Hoja med prebivalci občine ni prepoznana kot privlačen način potovanja na vsakodnevnih kratkih poteh. Ugodni vplivi, ki jih ima hoja na zdravje, storilnost in okolje prav tako niso prepoznani. V največji meri k temu prispeva redko in le delno izgrajeno omrežje peš povezav, zato vsakodnevna kratka potovanja temeljijo pretežno na osebнем motoriziranem prometu. K temu prispeva razpršenost naselij v zaledju, ozke cestne povezave, razgiban relief in oddaljenost nekaterih pomembnejših institucij javnega značaja od zalednih naselij (npr. občina, knjižnica, ambulanta, lekarna, poštne in bančne poslovalnice,...). Prav tako je težava v dojetanju koliko časa dejansko človek potrebuje, da pride do nekega kraja v občini peš in koliko ga na primer s stroškovnega vidika stane uporaba osebnega vozila na letni ravni. Gost promet na osi Radlje - Dravograd, številne ozke cestne povezave znotraj naselij ter manjkajoče peš povezave in prehodi za pešce krepijo občutek ogroženosti in dodatno odvrčajo od hoje, kar je še posebej opazno pri starejših udeležencih v

cestnem prometu kakor tudi med starši predšolskih in šoloobveznih otrok, ki na poti v vrtec/šolo spremljajo svoje otroke.

Na nekaterih mestih hojo ovira pomanjkljiva javna razsvetljava, preozke peš povezave, visoki robniki in pomanjkljiva vertikalna in horizontalna prometna signalizacija. Prečkanje cest je marsikje težavno zaradi neprimerno umeščenih in manjkajočih prehodov za pešce, slabe preglednosti v križiščih, manjkajočega biča nad prehodi, manjkajočih LED utripal pred prehodi, gostih prometnih tokov in zbledelih talnih oznak na prehodih. Med prepletanjem kolesarjev in pešcev na skupnih prometnih površinah nastajajo konfliktne točke.

Sprejeti načrti varnih šolskih poti predvidevajo gibanje učencev na lokacijah, kjer ni urejenih peš površin, zato otroci hodijo ob robu ceste, kjer je hitrost omejena na 30 km/h ali več ter uporabljajo neurejene bankine in neutrjene in slabo vzdrževane bližnjice. Posledica slabo urejenih šolskih poti so zastoji pred vhodom v osnovno šolo in vrtec, saj starši svoje otroke v osnovno šolo in vrtec v glavnem vozijo z osebnimi vozili in jih odlagajo neposredno pred vhodi.

- **NEUČINKOVITO UPRAVLJANJE Z MOTORIZIRANIM PROMETOM:** Občina Muta se zaradi svoje lege, tesne povezanosti s sosednjimi občinami nahaja na stičišču pomembnejših prometnih tokov, po katerih se odvija zelo gost promet. Kljub kvalitetnim in dobro vzdrževanim cestnim povezavam se žal pojavljajo težave vzdolž državne glavne ceste G1-1, kjer se je v preteklosti zgodilo že precej prometnih nesreč. Številni priključki ob Supermarketu Tuš, kratke razdalje med priključki, poteki cest in priključkov v krivinah in naklonih predstavljajo »koreografijo« širšega območja cestnega omrežja, ki glede na današnje prometne obremenitve kliče po nujnih spremembah na širšem območju obeh križišč. Tudi v naselju Gortina se zaradi manjkajočih izvoznih in uvoznih pasov na državni glavni cesti G1-1 pojavljajo številne konfliktne situacije.

Veljavna parkirna politika je v občini pomanjkljiva, saj ni urejenih parkirnih tarif, ki bi odvrčale od dolgotrajnega parkiranja, prav tako manjkajo modre cone z možnostjo kratkotrajnega parkiranja. Trenutno veljavna parkirna politika občini tako ne omogoča fleksibilnega upravljanja s parkirnimi prostori, s katero bi občina imela določena območja, kjer bi ob uporabi parkirne ure bilo možno parkirati za krajše časovno obdobje ter območja, kjer bi bilo možno vozila parkirati za daljše časovno obdobje. Prav tako veljavna parkirna politika občini ne omogoča dodatnega vira zaslužka iz naslova parkiranja, katerega bi prvenstveno lahko namenjala za financiranje prihodnjih načrtovanih ukrepov trajnostne mobilnosti in za vzdrževanje parkirišč. V občini primanjkuje večje urejeno parkirišče za turistične avtobuse, s katerim bi se omogočala učinkovita prerazporeditev avtobusov v času potekanja večjih družabnih prireditev v občini.

Dostopnost je za ljudi z omejenimi sposobnostmi v celotni občini omejena, saj primanjkujejo parkirna mesta za invalide, ki bi s svojo širino omogočale invalidom na invalidskih vozičkih lažjo mobilnost okrog lastnega vozila. Prav tako je dostopnost omejena za otroke in mladino, starejše odrasle in ljudi z omejenimi sposobnostmi saj neutrjene peš povezave, ki služijo kot bližnjice do nekaterih območij v občini niso utrjene ter na območjih križanja s prometnimi površinami, kjer ni urejenih prehodov,

so mogoči konflikti.

V bližnji in daljni okolici osnovne šole in vrtca se kljub zakonsko določeni omejitvi hitrosti znotraj naselja cestno prometni predpisi med vozniki dosledno ne spoštujejo. Relativno visoke hitrosti vozil je kljub urejenemu prometnemu režimu možno zaslediti v strjenih ulicah, kjer je omejitev hitrosti 30 km/h in v območjih umirjenega prometa, kjer je omejitev hitrosti 10 km/h.

6. VIZIJA BODOČEGA RAZVOJA PROMETA V OBČINI MUTA

Ključne ugotovitve služijo za oblikovanje vizije bodočega razvoja prometa v Občini Muta. V Občini Muta, je kljub določenim identificiranim pomanjkljivostim možno najti tudi nekaj primerov dobrih praks, ki ponazarjajo, da se koncept trajnostne mobilnosti že pojavlja v celotni občini. Tako je možno zaslediti vzpostavljena območja umirjenega prometa v strjenih stanovanjskih območjih z omejitvijo hitrosti na 30 km/h, delno izgrajeno omrežje kolesarskih in peš povezav, leseni mostovi čez potoke in vodotoke za kolesarje in pešce, vsakoletno sodelovanje v vse-evropski iniciativi Evropski teden mobilnosti, postavljene klopi ob sprehajalnih poteh, zgrajena in dostopna športna igrišča na prostem, brezplačne možnosti koriščenja avtobusnih prevozov za šoloobvezne otroke, ki prihajajo iz oddaljenih krajev in podobno.

S ciljem umestitve Občine Muta na zemljevid slovenskih in evropskih občin, ki svoje kraje razvijajo po meri prebivalcev in za njih vzpostavljajo kvalitetnejše pogoje za bivanje, bo potrebno obstoječe primere dobrih praks še nadgraditi ter vzporedno izvesti sveženj novih ukrepov, ki bodo v prvi vrsti doprinesli k prepoznavanju potencialov, ki jih ima hoja, kolesarjenje in uporaba storitev javnega potniškega prometa.

Oblikovanje vizije bodočega razvoja prometa v Občini Muta, mora upoštevati načela trajnostne mobilnosti ter zadovoljevati potrebe sedanje generacije, brez ogrožanja možnosti izpolnjevanja potreb prihodnjih generacij. Temeljna načela trajnostne mobilnosti, ki jih vizija bodočega razvoja prometa v občini mora zajemati so:

- ohranjanje naravnega okolja;
- ohranjanje in izboljševanje zdravja in varnosti vseh ljudi;
- izpolnjevanje potreb ljudi po premagovanju prostorskih razlik;
- zmanjševanje stroškov prevoza;
- zagotavljanje uporabe alternativnih načinov potovanja;
- zmanjševanje povpraševanja po fosilnih gorivih; in
- zagotavljanje dolgoročnega vzdrževanja integriranih prometnih sistemov.

Pri oblikovanju vizije bodočega razvoja prometa v občini, je ključnega pomena upoštevanje priporočil Svetovne Zdravstvene Organizacije glede krepitve zdravega življenjskega sloga. Tako se hoja in kolesarjenje zaradi pozitivnih učinkov na zdravje človeka obravnavata kot priporočljivi obliki telesne dejavnosti, čedalje večji pomen pa pridobivata tudi kot obliki potovanja. Torej peš ali s kolesom v službo, šolo, po nakupih in v ostale vsakodnevne ter prostočasne dejavnosti lahko prebivalci zadostijo dnevnim potrebam po telesni dejavnosti in prispevajo k ohranjanju okolja.

Izboljšana kakovost življenja, uravnotežena prometna ponudba, učinkovita in enakopravna dostopnost, izboljšana prometna varnost in razvoj turističnih produktov, predstavljajo glavne parametre vizije bodočega razvoja urbane mobilnosti v občini.

- **VIZIJA IZBOLJŠANJA KAKOVOSTI ŽIVLJENJA V OBČINI MUTA**

Boljša kakovost življenja je nekaj, k čemur bo Celostna prometna strategija Občine Muta sledila in s ciljem uresničevanja sprememb na bolje, bo udeležena v praksi sprejete ukrepe. Zavedajoč se širših globalnih sprememb in trendov na državni ravni ter geostrateškega položaja Občine Muta, bo sodobna prometna infrastruktura omogočala razvoj občine tako navznoter kakor tudi navzven, v povezavi z ostalimi sosednjimi občinami in nadalje s celotnim slovenskim prostorom. S sprejetjem celostne prometne strategije bo pozicioniranje Občine Muta v slovenskem prostoru postalo še uspešnejše, prav tako se bo občina pridružila nacionalni mreži občin, ki bodo na sistematično voden način zagotavljale in vzpostavljale pogoje za trajnostni razvoj urbane mobilnosti. In to vse s ciljem izboljšanja kakovosti življenja vseh svojih občanov.

V luči dolgoročnih razvojnih sprememb, pomemben izziv predstavlja povečanje zaupanja s strani občanov. Zaradi družbene raznolikosti, je pomembno dosledno spoštovati družbene vrednote, kot so solidarnost, strpnost, medsebojno sodelovanje, varnost in mir, pri čemer pa je pomembno, da se vse strani zavedajo svojih obveznosti in dolžnosti.

Skozi proces vzgoje in izobraževanja je smiselno dodatno krepiti znanje ter razvijati veščine za življenje (npr. kolesarski izpit je časovno omejen in se dotakne najstnikov zgolj v času, ko izpit opravljajo, kasneje pa se z njimi nihče več ne ukvarja).

- **VIZIJA RAZVOJA URAVNOTEŽENE PROMETNE PONUDBE**

Razvoj uravnotežene prometne ponudbe bo zajemal vzpostavitev celostnega načrtovanja trajnostne mobilnosti in udeležanje v praksi sprejetih ukrepov, s ciljem, da se prepoznajo potenciali, ki jih imajo hoja, kolesarjenje in uporaba storitev javnega potniškega prometa na celotno družbeno okolje. Celostno načrtovanje prometa ni usmerjeno proti uporabi zasebnega motoriziranega prevoza. Kljub temu, pa se želi njegova uporaba z razvojem in vzpostavitvijo alternativnih ponudb trajnostne mobilnosti omejiti.

Vizija razvoja uravnotežene prometne ponudbe bo zajemala vzpostavitev široke palete prevoznih načinov visoke kakovosti, s katerimi bodo prebivalci potovali hitreje in udobneje, z večjim občutkom varnosti in zadovoljstva, z manj težav, hrupa, vibracij in onesnaženja zraka, ter predvsem ceneje zaradi manjših potreb po pogonskem gorivu in ostalih stroškov, ki jih osebno vozilo predstavlja. S ciljem privabljanja prebivalcev, obiskovalcev (turistov) in podjetij, bo razvita prometna ponudba uravnotežena, kar bo omogočalo razvoj in rast ter enakovredno obravnavanje vseh skupin prebivalstva.

- **VIZIJA ZAGOTAVLJANJA UČINKOVITE IN ENAKOPRAVNE DOSTOPNOSTI ZA VSE**

Zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse skupine prebivalstva predstavlja glavni pogoj, da bo uravnotežena prometna ponudba med uporabniki (prebivalci in obiskovalci) prepoznana kot ustrezna alternativa zasebnemu motornemu prometu. Zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti do površin za rekreacijo, športnih območij, parkov, stanovanjskih naselij, objektov javnega značaja, naravnih in

kulturnih znamenitosti pomeni zagotovitev sodobne infrastrukture namenjene otrokom in mladim, starejšim odraslim in ljudem z omejenimi sposobnostmi.

S ciljem povečanja privlačnosti in atraktivnosti kolesarskega prometa in izboljšanja dostopnosti s kolesi v Občini Muta je ključnega pomena modernizacija obstoječega kolesarskega omrežja, ki bi morala celostno povezovati vsa večja frekventna območja in naselja v občini (vzdolž reke Drave ob glavni cesti G1-1). V okviru modernizacije obstoječih kolesarskih povezav je na posameznih mestih v občini za varno vodenje kolesarjev potrebno obstoječo prometno signalizacijo nadgraditi, umestiti dodatne in ustrezno označene prehode ter klasične betonske kolesarske podstavke zamenjati s pokritimi in z varnostnimi mehanizmi opremljenimi kolesarskimi stojali, ki omogočajo varnejše parkiranje in zaklepanje koles za daljše časovno obdobje. Z izgradnjo manjkajočih odsekov kolesarskih povezav se bo obstoječe omrežje kolesarskih povezav med sabo povežalo in posledično se bo povečala varnost vseh udeležencev v cestnem prometu, saj se bo z izgrajenim omrežjem kolesarskih povezav zmanjšalo število konfliktnih točk med kolesarji, pešci in motoriziranimi udeleženci v cestnem prometu. Vzporedno z izgradnjo omrežja kolesarskih povezav je potrebno zagotoviti tudi ustrezna kolesarska postajališča opremljena z nadstreškom, klopmi, informativnimi tablam o lokaciji, samopostrežnim orodjem za popravilo koles in ostalo opremo. Kolesarska postajališča se umestijo ob kolesarskih povezavah na območjih, kjer je zahtevnost terena zaradi reliefne raznolikosti večja in kjer prihaja do daljših vzponov.

Urejena in varna parkirišča in objekti za shranjevanje koles imajo velik pozitiven vpliv na uporabo kolesa kot prevoznega sredstva. S ciljem povečanja deleža kolesarjev med vsemi starostnimi skupinami prebivalstva, je v Občini Muta potrebno urediti parkirišča in objekte, kjer je kolesa možno varno parkirati za daljši čas (daljši od dveh ur). Gre za delno pokrita parkirišča (vsaj 50% parkirnih kapacitet mora biti pokritih) z vgrajenimi varnostnimi mehanizmi v kolesarskih stojalih, urejeno razsvetljavo in kamerami, preko katerih se vrši video nadzor. Lokacija dolgotrajnega parkirišča mora biti ločena od motoriziranega prometa ter maksimalno oddaljena 250 m od ciljne destinacije kolesarja, zato je smiselna postavitev takšne kolesarnice na frekventnih mestih v občini (občina, knjižnica, avtobusna postajališča, ob naravnih in kulturnih znamenitostih,...). Lokacija dolgotrajnega parkirišča je smiselna tudi ob železniških postajališčih, ki se nahajajo v sosednji Občini Vuzenica, kar bi lahko ob vzajemnem sodelovanju med obema sosednjima občinama obema zmanjšalo stroške umestitve takšnega objekta ob železniških postajališčih kakor tudi znižalo stroške vzdrževanja takšnega objekta. S ciljem povečanja deleža kolesarjev na poti v osnovno šolo je potrebno urediti atraktivna in pokrita kolesarska parkirišča v neposredni bližini vhoda v šolo.

S ciljem povečanja deleža pešcev v Občini Muta in izboljšanja dostopnosti peš je potrebno načrtovati dodatne površine namenjene prometu pešcev. Podobno kot za promet kolesarjev je potrebno obstoječe omrežje peš povezav modernizirati. V okviru modernizacije obstoječih peš povezav je na posameznih mestih v občini potrebno umestiti dodatne označene prehode čez cesto in v območjih mirujočega prometa, kjer se razvijajo velike hitrosti in kjer zaradi prostorske stiske ni možna ureditev peš povezave izvesti nujne ukrepe za dodatno umirjanje prometa (ločilni otoki pred vstopom v naselje ali strjeno območje, zožitve vozišč, razmejitev smernih vozišč,...). Prav tako je pred prehodi za pešce potrebno na obeh straneh v širini

prehoda zagotoviti čakalne površine za pešce, razširiti polja preglednosti pred prehodi in za ljudi z omejenimi sposobnostmi znižati robnike na obstoječih prehodih. Ob stopnicah pred vhodi v objekte javnega značaja (občina, zdravstveni dom, knjižnica, osnovna šola...) in do površin za rekreacijo je potrebno urediti klančine. Z izgradnjo manjkajočih odsekov peš povezav, ureditvijo območij mirujočega prometa in z umestitvijo dodatnih označenih prehodov za pešce se bo obstoječe omrežje peš povezav povežalo, posledično se bo povečala varnost pešcev in dostopnost do nekaterih pomembnejših točk v občini. S ciljem povečanja deleža prihodov predšolskih in šoloobveznih otrok v vrtec in osnovno šolo peš je potrebno obstoječe varne šolske poti ustrezno urediti in opremiti s sodobno prometno infrastrukturo in signalizacijo ter vzpostaviti dodatne šolske poti iz težje dostopnih območij, ki bodo med starši predšolskih in šoloobveznih otrok, mladimi in zaposlenimi v šolah, prepoznane kot zanesljive in varne za hojo.

Javni potniški promet mora v Občini Muta dobiti podobo učinkovite in atraktivne oblike urbane mobilnosti. Obstoječe frekvence voženj avtobusov je potrebno načrtovati na krajše časovne intervale ter jih v večjem obsegu načrtovati tudi ob sobotah, nedeljah in praznikih. Za določene ciljne skupine prebivalstva (starejši občani, ljudje z omejenimi sposobnostmi) uvesti cenejše po potrebi subvencionirane vozovnice. Obstoječa (najbolj frekventna) avtobusna postajališča, je potrebno modernizirati ter jih opremiti z udobnimi sedeži, ustrezno razsvetljavo, koši za smeti, veljavnimi vozni redi ter zemljevidi poteka avtobusnih povezav. Zaradi goste poselitve v južnem delu Občine Muta (vzdolž reke Drave in glavne ceste G1-1) je postajališča avtobusnega prometa smiselno opremiti z ustreznimi kolesarnicami, ki bi kolesa varovala pred vremenskimi vplivi in omogočala varno zaklepanje za daljše časovno obdobje (spodbujanje kombiniranega prevoza »kolo – avtobus«). Podobno kot avtobusna postajališča se s kolesarnicami lahko opremijo tudi železniška postajališča v Vuzenici in v naselju Trbonje, kar bi lahko bil skupni projekt dveh sosednjih občin (spodbujanje kombiniranega prevoza »kolo – vlak«).

S ciljem povečanja dostopnosti in atraktivnosti javnega potniškega prometa je kot alternativno možnost potrebno preučiti vzpostavitev sistema prevoza na poziv, ki ga kot novost omogoča tudi Zakon o prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16). Obravnava potencialnega razvoja in implementacije sistema prevoza na poziv je potrebna predvsem na tistih območjih Občine Muta, kjer zagotovitev javnega potniškega prometa ali izboljšanje dostopnosti linij javnega potniškega prometa predstavlja prevelik strošek oz. sta ekonomsko pod pragom rentabilnosti. Poleg drugih možnosti je izvajanje javnega prevoza mogoče v sklopu izvajanja šolskega prevoza, saj v času čakanja med jutranjim in popoldanskim prevozom prevoznik lahko opravlja tudi del prevozov na klic. Poleg že obstoječih povezav javnega potniškega prometa lahko tovrstna storitev v Občini Muta predstavlja izrazito izboljšanje povezav občinskega središča z ostalimi pomembnejšimi naselji v zaledju (npr. Pernice, Sv. Jernej nad Muto,...). Tudi dejstvo, da je pokopališče v Občini Vuzenica skupno obema občinama, lahko prevoz na poziv predstavlja učinkovito rešitev za starejše občane in ljudi z omejenimi sposobnostmi, ki nimajo osebnega vozila, da se s storitvijo na klic zapeljejo do pokopališča, kjer opravijo vsa načrtovana opravila pravočasno ter se z istim vozilom zapeljejo nazaj proti domu oziroma kraju izstopa.

Celostno načrtovanje prometa v Občini Muta mora posebno pozornost namenjati zasebnemu motoriziranemu prometu, predvsem parkiranju. Nadgraditi je potrebno parkirno politiko, ki

bo v občini vzpostavila sistem parkirnih ureditev, ki bo v skladu s sodobnimi smernicami trajnostnega načrtovanja prometa. Ker še niso, je potrebno urediti sistem brezplačnega parkiranja z uporabo parkirne ure, ki bo odvrčalo od dolgotrajnega parkiranja na parkirnih mestih pred občino, knjižnico, pošto poslovalnico, zdravstvenim domom, šolo, vrtcem in ostalimi pomembnejšimi objekti javnega značaja. Vzpostavljen parkirni sistem bo med drugim služil tudi kot izhodišče za postopno vpeljavo plačljivega parkiranja, v kolikor bo še vedno prihajalo do dolgotrajnega parkiranja na omenjenih mestih. Sestavni del nove parkirne politike v občini je tudi vzpostavitev občinske redarske službe, ki je potrebna zaradi izvajanja nadzora nad javnimi parkirnimi površinami. Kot opcijo je potrebno preučiti možnost vključitve občine v Medobčinsko redarstvo, katero opravlja svoje dejavnosti že v MO Slovenj Gradec ter v občinah Dravograd, Vuzenica in Radlje ob Dravi. S ciljem izboljšanja dostopnosti za ljudi z omejenimi sposobnostmi je pred vhodi v pomembnejše institucije, objekte javnega značaja in stanovanjske zgradbe potrebno zagotoviti dodatna parkirna mesta za invalide.

- **VIZIJA IZBOLJŠANJA PROMETNE VARNOSTI**

S ciljem modernizacije obstoječe cestne infrastrukture in izgradnje kolesarskega omrežja in omrežja peš povezav, se bo zmanjšalo število konfliktnih točk med kolesarji, pešci in motoriziranimi udeleženci v cestnem prometu, saj ne bo prihajalo do nevarnih prepletanj in križanj različnih prometnih površin.

- **VIZIJA RAZVOJA ATRAKTIVNEGA TURIZMA**

Z načrtovano modernizacijo obstoječe prometne infrastrukture, predvsem izgradnjo manjkajočih odsekov kolesarskih povezav in peš povezav, postavitvijo javnih kolesarskih postajališč in nadgradnjo prometne signalizacije, se bodo zagotovili pogoji za optimalnejši razvoj kolesarskega in pohodniškega turizma v celotni Občini Muta.

Zato je ključnega pomena, da se izgradnja novih kolesarskih povezav in peš povezav načrtuje v neposredni bližini kulturno zgodovinskih spomenikov, ob naravnih znamenitostih, ob gostinsko-turističnih objektih, ob reki Dravi ter da se navežejo na obstoječa kolesarska omrežja in omrežja peš povezav v vseh sosednjih občinah. Na ta način bodo zagotovljene sklenjene kolesarske in peš povezave, ki bodo omogočale vzpostavitev novih kolesarskih/pohodniških produktov z bogato turistično ponudbo ter po katerih bodo možna neprekinjena daljinska potovanja (predvsem s kolesi) ter povezovanja s sosednjo državo Avstrijo.

Viri

METODOLOGIJA IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

1. Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost. Smernice za pripravo Celostne prometne strategije. Ministrstvo za infrastrukturo. Ljubljana. 2012.

http://www.trajnostnamobilnost.si/Portals/0/publikacije/TM_Brosura_FINAL_Civitas.pdf

DEMOGRAFSKI PODATKI OBČINE MUTA

2. Geoprostor:

<http://www.geoprostor.net/PisoPortal/Default.aspx?>

3. Občina Muta:

<http://www.muta.si/>

4. Statistični urad Republike Slovenije (stat.si) – Občina Muta:

<http://www.stat.si/obcine/si/2015/Municip/Index/109>

5. Prebivalstvo, gospodinjstva in družine (stat.si) – Občina Muta:

http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05F3005S&ti=&path=../Database/Dem_soc/05_prebivalstv o/17_Gospodinjstva/15_05F30_Gospodinjstva_OBC/&lang=2

6. Cestna vozila (stat.si) – Občina Muta:

http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2222105S&ti=Cestna+vozila+konec+leta+%2831%2E12%2E %29+glede+na+vrsto+vozila+in+ob%E8ino%2C+Slovenija%2C+letno&path=../Database/Ekonomsko/22_transp ort/08_22221_reg_cestna_vozila/&lang=2

JAVNI POTNIŠKI PROMET

7. Vozni redi avtobusnega podjetja Izletnik Celje d. o. o.:

https://www.e-karta.si/bus4i_vr/izletnik/f?p=VOZNIREDI:HOME:7229259003954222::NO::

8. Vozni redi Slovenskih železnic:

<http://www.slo-zeleznice.si/si/potniki/vozni-redi>

VARNOST V CESTNEM PROMETU NA OBMOČJU OBČINE MUTA

9. Poročilo o delu PU Celje za leto 2016:

http://www.policija.si/images/stories/PUCE/PDF/Statistika/PUCE_Letno_porocilo_2016.pdf

10. Priloge h poročilu PU Celje:

http://www.policija.si/images/stories/PUCE/PDF/Statistika/PUCE_Statisticna_priloga_2016.pdf

11. Prometne nesreče na območju Občine Muta:

<http://nesrece.avp-rs.si/>

12. Varnostna razdalja

<http://www.policija.si/index.php/component/content/article/156-prometna-varnost/6652-varnostna-razdalja>

POTOVALNE NAVADE ŠOLOOBVEZNIH OTROK

13. Povzetek raziskave aktivne poti v občini Muta ter predlog UREDITEV VARNIH ŠOLSKIH POTI, maj 2015

PRIDOBLEJENA GRADIVA S STRANI OBČINE MUTA

14. Kolesarske povezave v Občini Muta, predlog umestitve Dravske kolesarske poti, RRA Koroška

15. Projektna naloga za izdelavo PZI projektne dokumentacije ureditve križišča na glavni cesti G1-1/0241 Dravograd – Radlje ob Dravi v km 8+127 v območju naselja Gortina.

16. Obvozna cesta naselja Gortina, variantne rešitve, ZUM, Urbanizem, planiranje, projektiranje

17. Ureditev trškega jedra Spodnje Mute – 1. faza, Arhdeko d. o. o. Slovenj Gradec

18. Ureditev trškega jedra Zgornje Mute, Arhdeko d. o. o. Slovenj Gradec

19. Ureditev pešpoti Spodnja Muta – Supermarket Tuš, Projekt Ing, Marko Črešnik s. p. Radlje ob Dravi

20. Programska zasnova ureditve avtobusnega postajališča na Zgornji Muti

21. Izgradnja steze za pešce in kolesarje ob G1-1/0241 Dravograd – Radlje ob Dravi od km 11+718 do km 12+866, Cestni inženiring

22. Obnova LC 274041 – Ulica na klancu (faza 3 in 4), št. projekta 62/2017, Lesoteka projektiva d. o. o. Slovenj Gradec

23. Mučan, brezplačno glasilo Občine Muta, december 2016, številka 26.

FOTOGRAFIJE

Lineal d. o. o. Maribor: Zlatko Mesarič, Matej Dobovšek

Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018. Predstavljene vsebine znotraj publikacije ne predstavljajo nujno uradnega stališča Ministrstva za okolje in prostor.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

PRILOGE:

»PRILOGA 1«: VSEBINSKO POROČILO O NAPREDOVANJU DEL, 1. FAZA CPS MUTA

»PRILOGA 2«: AKCIJSKI NAČRT KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTJO s foto-dokumentacijo izvedenih aktivnosti.

»PRILOGA 3«: POROČILA IZVEDENIH AKTIVNOSTI, ZAPISNIKI SESTANKOV, DELAVNIC, JAVNIH RAZPRAV IN TERENSKIH OGLEDОВ TER TERMINSKI NAČRT IZDELAVE CPS (V SKLOPU AKCIJSKEGA NAČRTA KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTJO, PRILOGA 2).

PRILOGA 1:

VSEBINSKO POROČILO O NAPREDOVANJU DEL, 1. FAZA

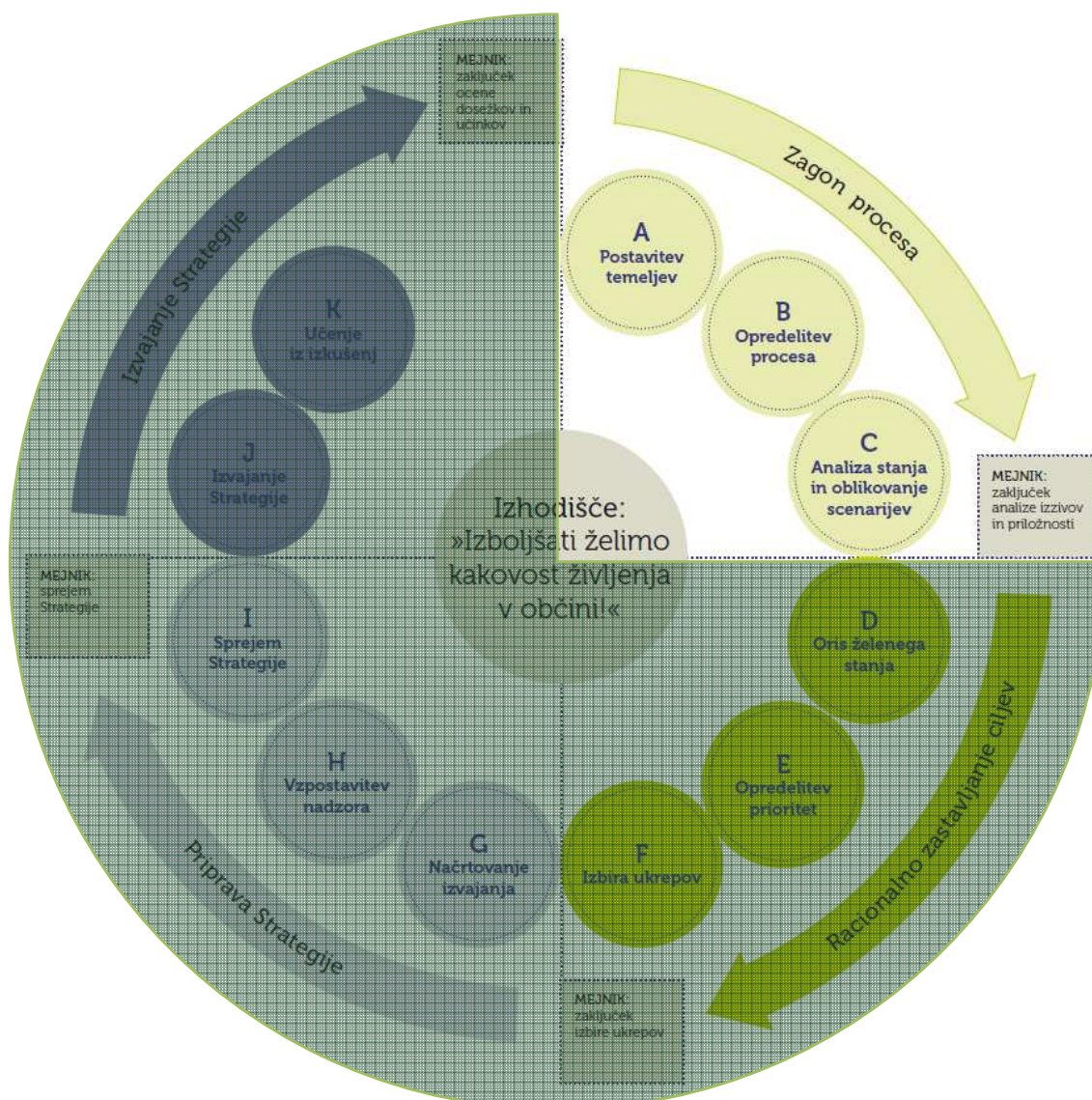
Kronološko so priloženi:

- **VSEBINSKO POROČILO O NAPREDOVANJU DEL**, 1. faza priprave CPS – Zagon procesa za Občino Muta od 4. 9. 2017 do 15. 10. 2017

Priloga 1-a

VSEBINSKO POROČILO O NAPREDOVANJU DEL

1. faza priprave CPS – Zagon procesa za občino Muta od 4.9.2017 do 15.10.2017





Navodila za izpolnjevanje poročila

Za izpolnjevanje poročila morate najprej omogočiti vsebino (Enable content).

Vsebinsko poročilo za vse faze po sklopih in korakih izpolni izdelovalec CPS (izbrani pogodbeni izvajalec). Izpolnjevanje poročila po korakih izdelovalec CPS redno predstavlja na sestankih s predstavniki občinske uprave. S tem se zagotovi ažurno informiranje občinske uprave in skrbnika pogodbe z izvedenimi dejavnostmi v okviru operacije.

V poročilo se konkretno navaja vse izvedene dejavnosti v posameznem koraku skladno z opisom posameznega koraka v Smernicah za pripravo celostne prometne strategije. V pomoč smo vam kopirali predvidene dejavnosti po korakih, ki so v smernicah opisane še konkretnije, zato pri pripravi vsebinskih poročil upoštevajte uvodne opise posameznega koraka.

Konkretno navajanje dejavnosti pomeni, da za posamezno dejavnost kot npr. *preverimo, ali so trajnostna načela že del politik občine na področju prometa in na sorodnih področjih (denimo na področju varovanja okolja, zdravstvenega varstva ali načrtovanja prostora)* navedemo ime in priimek oseb/-e, s kater-o/-imi smo imeli pogovor ali sestanek o trajnostnih načelih, položaj osebe, način komunikacije ter kraj in čas pogovora ter povezetek opravljenega pogovora/sestanka.

Vse aktivnosti morajo biti dokumentirane na primeren način (liste prisotnosti, zapisniki sestankov, fotografije dogodkov, originali ali kopije gradiv, klipingi...). Iz dokumentacije mora biti razvidno, da so posamezne naloge izvajali tisti člani projektne skupine, katerih reference so bile v ponudbi navedene za posamezna področja.

Za vsak korak mora izvajalec k poročilu obvezno priložiti vse (pol)izdelke, ki so nastali v tem koraku kot npr. za korak 3-*Načrt vključevanja javnosti* v sklopu 2-*Opredelitev procesa* mora izvajalec pripraviti komunikacijski načrt, ki predvideva vse oblike in orodja ter predviden terminski plan obveščanja javnosti v celotni fazi priprave CPS. Iz komunikacijskega načrta mora biti razvidno vključevanje in obveščanje vseh ciljnih skupin.

Glede na minimalne standarde javnega razpisa smo vam na koncu posamezne sklopa navedli zahtevane minimalne standarde, za katere smo navedli predvidena dokazila. Za vsako dejavnost je potrebno priložiti tako dokazilo, iz katerega bo razvidno, da ste dejavnosti izvedli in za katero dejavnost je šlo.

Prosimo, da na koncu poročila zložite vse priloge poročila po vrstnem redu po fazah, sklopih in korakih. Priloge morajo biti primerno navedene v poročilu posameznega koraka in označene na prvem listu, da je vidna povezava priloge za posamezno dejavnost. Predlagamo označevanje številka faze – črka sklopa – številka koraka. Primer 1-B-3 je dokazilo za fazo 1, sklop B in korak 3 > Načrtovanje vključevanja javnosti.

V kolikor priloge ne bodo zložene v enakem vrstnem redu dejavnosti po korakih in označene, si pridržujemo pravico, da vrnemo celotno poročilo v urejanje.

V primeru dodatnih vprašanj se obrnite na svojega skrbnika pogodbe na MOP.

Postavitev temeljev

Na začetku procesa priprave Celostne prometne strategije moramo zagotoviti pogoje, da bomo uspešni tako med pripravo kot med uresničevanjem. Naš uspeh bo pri tem odvisen od številnih notranjih in zunanjih dejavnikov.

Koraki:



Korak 1:

Zaveza načelom trajnostne mobilnosti

V okviru zaveze načelom trajnostne mobilnosti opravimo naslednje dejavnosti:

- Preverimo, ali so trajnostna načela že del politik občine na področju prometa in na sorodnih področjih (denimo na področju varovanja okolja, zdravstvenega varstva ali načrtovanja prostora).
- Pri lokalnih politikih in ključnih deležnikih, ki imajo besedo na ustreznih področjih, preverimo, koliko so trajnostna načela skladna s trenutno politično usmeritvijo.
- Poskušamo doseči široko soglasje o tem, da trajnostna načela postanejo glavni temelj oblikovanja Strategije.

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

V Občini Muta, je kljub določenim identificiranim pomanjkljivostim možno najti kar nekaj primerov dobrih praks, ki ponazarjajo, da se koncept trajnostne mobilnosti že pojavlja v celotni občini. Tako je možno zaslediti vzpostavljena območja umirjenega prometa v strjenih stanovanjskih območjih z omejitvijo hitrosti na 30 km/h, delno izgrajeno omrežje kolesarskih in peš povezav, leseni mostovi čez potoke in vodotoke za kolesarje in pešce, vsakoletno sodelovanje v vse-evropski iniciativi Evropski teden mobilnosti, postavljene klopi na zelenicah, zgrajena in dostopna športna igrišča na prostem, brezplačne možnosti koriščenja avtobusnih prevozov za šoloobvezne otroke, ki prihajajo iz oddaljenih krajev in podobno. Čeprav občina nima večjih izkušenj iz vidika trajnostnega načrtovanja prometa, pa se zelo zaveda oziroma pozna tovrstno metodologijo dela in jo želi še aktivneje vključiti v bodoče načrtovalske procese. Na vseh dosedanjih sestankih in delavnicah med naročnikom in izdelovalcem CPS se je analiziralo o pojmu trajnostne mobilnosti v občini. S strani občine je bilo izpostavljeno, da ima občinska politika željo in cilj trajnostno delovati na področjih, ki vsakodnevno vplivajo na kakovost bivanja občanov. In eno izmed teh področij je tudi razvoj konceptov trajnostne mobilnosti.

Priloge: /

Korak 2:

Ocena vpliva širšega okvira

Med oceno vpliva širšega okvira opravimo naslednje dejavnosti:

- Preverimo vpliv višjih ravni na odgovornosti in geografski obseg Strategije.
- Preverimo državna in evropska merila pridobivanja finančnih sredstev.
- Pripravimo povzetek pomembnih državnih, regionalnih in evropskih okvirov s predlogi, kako jih vključiti v pripravo Strategije.

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:



Izdelana je bila obširna *Analiza stanja na področju prometa v Občini Muta*, ki je na podlagi javno dostopnih demografskih podatkov preučila geostreški položaj občine ter na podlagi dostopnih različnih prometnih podatkov preučila vpetost občine v državnem in evropskem prometnem okolju.

Poleg javno dostopnih podatkov se je za potrebe izdelave CPS preučila še s strani naročnika predana vsa potrebna prostorska in projektna dokumentacija, ki je bila na razpolago.

Seznam prejete projektne dokumentacije:

- a. Vsebina občinskih prometnih odlokov.
- b. Občinski prostorski načrt – OPN.
- c. Dokumentacija, ki se nanaša na organiziran šolski prevoz otrok.
- d. Kolesarske povezave v Občini Muta, predlog umestitve Dravske kolesarske poti, RRA Koroška.
- e. Projektna naloga za izdelavo PZI projektne dokumentacije ureditve križišča na glavni cesti G1-1/0241 Dravograd – Radlje ob Dravi v km 8+127 v območju naselja Gortina.
- f. Obvozna cesta naselja Gortina, variantne rešitve, ZUM, Urbanizem, planiranje, projektiranje.
- g. Ureditev trškega jedra Spodnje Mute, Lesoteka projekta d. o. o. Slovenj Gradec.
- h. Ureditev trškega jedra Zgornje Mute, Arhdeko d. o. o. Slovenj Gradec.
- i. Programska zasnova ureditve avtobusnega postajališča na Zgornji Muti.
- j. Izgradnja steze za pešce in kolesarje ob G1-1/0241 Dravograd – Radlje ob Dravi od km 11+718 do km 12+866, Cestni inženiring.

Izdelovalec Lineal d.o.o. Maribor je izdelal CPS tudi za občini Prevalje in Ravne na Koroškem, ki se prav tako nahajata v Koroški statistični regiji, ter soočata s problematiko omejene dostopnosti do državnega avtocestnega omrežja kar je pripomoglo v smislu iskanja sinergij med geografsko podobnimi občinami.

Priloge: Za več informacij si oglejte obširno Analizo stanja na področju prometa v Občini Muta – Razdelek 4: Z inovativnimi metodami ocenjevanja.

Korak 3:

Samoocena

Med samooceno opravimo naslednje dejavnosti:

- Analiziramo status različnih elementov celostnega načrtovanja prometatrenutnem prometnem načrtovanju. Tako bomo prepoznali slabosti v dosedanjih načrtovalskih praksah in na tistih področjih, ki bi jih želeli z novim pristopom urediti.
- Prepoznamo in analiziramo dejavnike razvoja prometa in njegove ovire.
- Ocenimo obseg socialne izključenosti in poiščemo rešitev v kontekstu Strategije. Odgovorimo na vprašanja, kot so »ali prometni sistem zagotavlja enakopravno dostopnost, cenovno dosegljivost in razpoložljivost?« in »ali prometom povezani ukrepi spodbujajo zaposlovanje in podpirajo razvoj vključujočega trga dela?«.
- Predlagamo izhodišča za izboljševanje procesov načrtovanja v občini.

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:



Analizirale so se prednosti in slabosti sedanje prometne ureditve v občini, tako iz vidika geografske lokacije kot iz vidika stopnje urejenosti osnovne in spremljevalne prometne infrastrukture.

PREDNOSTI:

- Območje urbanega dela občine je na relativno majhni površini.
- Urejeno trško jedro Zgornje Mute.
- Na območju občine ne prihaja do težav pri parkiranju vozil (izjema so le konične ure na območju šol in vrtcev).
- Tranzitni promet po glavni cesti G1-1 na osi Dravograd-Radlje ne vpliva negativno na odvijanje prometa znotraj naselja Muta (Zgornja Muta).
- Urejena kolesarska povezava na relaciji Gortina – Muta (Zgornja Muta).
- Urejena kolesarska povezava na relaciji Vrata – AP Gortina.
- Urejene sprehajalne poti, pešpoti in območja za počitek ob potoku Mučka Bistrica na Spodnji Muti.
- Občina ima izkušnje z organizacijo prireditev v okviru vse-evropske iniciative Evropski teden mobilnosti.
- Aktivno sodelovanje med Občino Muta in Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

SLABOSTI:

- Ozke cestne povezave na območju celotne občine onemogočajo pretočnost predvsem znotraj naselij, saj manjkajo ustrezni odstavni pasovi ter učinkovitejši enosmerni prometni režimi.
- Naselje Muta kakor tudi naselja v zaledju so višinsko razgibana in tudi težje dostopna, zaradi česar so frekvence voženj avtobusov na teh območjih redke. Razgibano območje je prav tako razlog redke uporabe kolesa na vsakodnevnih kratkih poteh.
- Višinska razlika je težavna predvsem v smislu samostojne mobilnosti starejših občanov (strm vzpon med Zgornjo in Spodnjo Muto, naselja v zaledju).
- Tranzitni promet po glavni cesti G1-1 na relaciji Dravograd-Radlje poteka mimo naselja Gortina, kjer se ob cesti nahajajo stanovanjski objekti, iz smeri katerih se zaznavajo težja priključevanja na glavno cesto.
- Premajhna kapaciteta parkirnih mest za parkiranje vozil zaposlenih v vrtcu.
- Manjkajoči zavijalni pasovi ob glavni cesti G1-1 v križiščih in priključkih
- Nepovezano omrežje kolesarskih povezav med avtobusnim postajališčem Gortina in restavracijo Lipa na Spodnji Muti.
- Pokopališče za občino se nahaja v Občini Vuzenica in je tako skupno obema občinama, kar predvsem starejšim in ljudem z omejenimi sposobnostmi predstavlja omejeno dostopnost.

Samoocena je razvidna tudi iz poročila izvedenih terenskih ogledov, ki so bili opravljeni skupaj z lokalnimi deležniki, ki so izpolnili vprašalnik v smislu ocenitve obstoječe prometne ureditve v občini po posameznih zvrsteh prometa.

Priloge: Za več informacij si oglejte obširno *Analizo stanja na področju prometa v Občini Muta – razdelek Ogledi stanja na terenu z lokalnimi deležniki*.

Korak 4:

Pregled razpoložljivih virov

Med pregledom razpoložljivih virov opravimo naslednje dejavnosti:

- Ocenimo, katera znanja so nam na voljo v okviru lokalne uprave in drugih deležnikov. Pri tem Zagotovimo, da nam bodo na voljo vsa osnovna znanja za celostno načrtovanje prometa.
- Razvijemo preprost načrt upravljanja z znanji, v katerem naj bo orisana strategija zapolnjevanja vrzeli v znanjih (denimo z usposabljanjem ali zaposlovanjem).
- Opredelimo količino finančnih sredstev, potrebnih za proces celostnega prometnega načrtovanja in za pripravo Strategije.
- Ocenimo realne proračunske okvire za izvedbo ukrepov, upoštevajoč priložnosti financiranja iz lokalnih, regionalnih, državnih in evropskih virov.

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

V začetku procesa izdelave CPS je bila ustanovljena delovna projektna skupina, v katero so poleg projektne skupine imenovani predstavniki občine, policije, sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, predstavniki vzgojno izobraževalnih ustanov, zdravstvenih ustanov in predstavniki ostalih društev.

Namreč, pri procesu priprave CPS občina sama ne razpolaga z zadostnim strokovnim kadrom. Zato je bila primorana angažirati zunanje izvajalce, ki so za to usposobljeni. Dolgoročno je smiselno, da občina zagotovi tudi lasten kader, ki se bo sistematično ukvarjal s področjem trajne mobilnosti v občini, predvsem v obliki zbiranja podatkov o potrebah prebivalcev po razvoju alternativnih oblik trajnostne mobilnosti.

Več izzivov je pričakovati na izvedbeni ravni, kjer je na eni strani lokalna skupnost zelo omejena z višino razpoložljivih proračunskih sredstev, na drugi strani pa je kar nekaj ukrepov odvisnih predvsem od državne ravni. Velika pričakovanja občine so s strani prejema EU sredstev, katere bodo prejele (oz. zanjo kandidirale) občine z izdelano CPS v letu 2018.

Po sprejetju strategije se pričakuje najprej izvedba t.i. mehkih ukrepov, ki ne zahtevajo večjih finančnih vložkov. Za večje ukrepe, predvsem za celovito omrežje kolesarskih in peš povezav, celostno urejanje trških jeter na Spodnji Muti in Gortini ter nadgradnjo javnega (občinskega) prometa, pa bo skoraj gotovo potrebno aktivno iskati sredstva tudi izven omenjenih finančnih virov.

Priloge: /

Korak 5:

Opredelitev časovnega načrta

Med opredelitvijo časovnega načrta opravimo naslednje dejavnosti:

- Celostno načrtovanje prometa sinhroniziramo s potekom drugih politik in strategij.



- Izberemo ustrezen časovni rok za oblikovanje strateškega in operativnega okvira v procesu načrtovanja, ki bo predvsem odvisen od izkušenj s procesi načrtovanja, od institucionalnih struktur, političnega konteksta in lokalne »kulture« prostorskega načrtovanja.
- Določimo časovni rok za proces operativnega načrtovanja Strategije (od 3 do 5 let).
- Upoštevamo »čas odločanja« (denimo volitve), ko lahko pride do precejšnje upočasnitve dejavnosti.
- Vzporedno izvajamo »hitre« ukrepe, ki jih je mogoče uresničiti v relativno kratkem času, imajo vidne učinke, prispevajo k ciljem trajnosti in ne ogrožajo integriranega pristopa k načrtovanju Strategije.
- Izberemo ustrezeni časovni okvir za izvajanje posameznih ukrepov (od 1 do 3 let).
- Predvidimo čas za vrednotenje in prenovu Strategije tudi po njenem sprejetju (vsaj vsakih 5 let).

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

Za potrebe izdelave CPS se je izdelal časovni načrt za izdelavo le te, ki je moral zajemati vsebinske sklope in prepisane roke izdelave. V tej začetni fazi še ni moč konkretno govoriti o sprejetih ukrepih, kljub temu pa je možno pričakovati podporo občinskega sveta, saj so se nekateri aktivno vključili v proces izdelave strategije že takoj v začetku v okviru terenskih ogledov in javnih razprav. Župan občine izdelavo CPS zelo podpira ter osebno spremlja proces priprave le te preko vseh aktivnosti (ogledi stanja na terenu, javne razprave, sestanki,...).

Priloge: Za več informacij si oglejte obširno *Analizo stanja na področju prometa v Občini Muta – razdelek Ogledi stanja na terenu z lokalnimi deležniki*.

Korak 6:

Opredelitev ključnih deležnikov

Med opredelitvijo ključnih deležnikov opravimo naslednje dejavnosti:

- Opravimo pregled nad pomembnimi deležniki, ki lahko prispevajo k načrtovanju.
- Prepoznamo zapostavljene deležnike, katerih vlogo bi bilo koristno okrepiti.
- Prizadevamo si za načrtovalsko koalicijo, ki bi vključevala vse ključne deležnike in bi se pri tem izogibala resnejšim konfliktom. Za izpolnjevanje te naloge pripravimo preprosto strategijo za njihovo koordinacijo.

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

K sodelovanju so bili povabljeni predstavniki različnih lokalnih nevladnih organizacij, društev, podjetij in posamezniki, ki so sestavljali t. i. skupino lokalnih deležnikov: osnovna šola, vrtci, društvo upokojencev, društvo invalidov, policija, predsedniki oz. predstavniki Krajevnih skupnosti, pohodna društva, turistična društva, podjetja in posamezniki.

Cilj izdelovalca CPS je bil, da se vse deležnike vključi čim bolj aktivno, zato se jih je povabilo tudi na večino terenskih ogledov, kjer smo nato iz različnih zornih kotov analizirali obstoječe stanje na terenu.

Po terenskih ogledih je sledila tudi delavnica z lokalnimi deležniki in zaključna razprava o videnem na terenu, kjer je imel vsak možnost podati tako pisno kot ustno svoje videnje glede sedanje in bodoče ureditve prometa v občini. V sklopu delavnice so prisotni deležniki izpolnili tudi ocenjevalno anketo oz. vprašalnik.

Priloge: Za več informacij si oglejte obširno *Analizo stanja na področju prometa v Občini Muta – razdelek Ogledi stanja na terenu z lokalnimi deležniki*.

Skladno z minimalnimi standardi je potrebno v tej fazi ustanoviti delovno skupino za izdelavo celostne prometne strategije, v kateri bodo poleg projektne skupine imenovani predstavniki občin in predstavniki zainteresirane javnosti iz občin. Dokaz za ustanovitev je ustrezen zapis o konstituiranju s seznamom članov.

Opredelitev procesa

Proces priprave Celostne prometne strategije moramo prilagoditi lokalnim razmeram, zato jasno opredelimo geografski obseg Strategije. Takoj za tem vzpostavimo sodelovanje med deležniki in poskrbimo za integracijo politik. Fazo končamo z dogovorom o tem, kako bomo v naši občini izpeljali proces priprave Strategije.

Koraki:



Korak 1:

Opredelitev območja in odgovornosti

Med procesom opredelitve območja in odgovornosti opravimo naslednje dejavnosti:

- Analiziramo prostorsko razporeditev potovalnih vzorcev in ga primerjamo z administrativnimi mejami.
- Prizadevamo si za formalno soglasje ključnih deležnikov glede geografskega obsega Strategije.
- Kadar geografskega obsega Strategije ni mogoče razširiti čez občinske meje na funkcijsko regijo, poskrbimo za dobro sodelovanje z vsemi ključnimi deležniki tega območja, predvsem s sosednjimi občinami.
- Komuniciramo z deležniki in se pogodimo glede krovne odgovornosti za uspeh Strategije.
- Zagotovimo redno komunikacijo in izmenjavo mnenj med odgovornimi oddelki in drugimi, ki jih to zadeva.

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

CPS zajema območje občine, mora pa se vsebinsko navezovati tudi na sosednje občine oz. regije, v smeri katerih generirajo vsakodnevna potovanja v službo, šolo, po nakupih in v ostale pristočasne dejavnosti. Največ vsakodnevnih potovanj poteka v treh oseh in sicer v/iz smeri Dravograd, Vuzenica in Radlje ob Dravi.

V naslednji fazi so predvideni tudi sestanki s predstavniki sosednjih občin Vuzenica (sinergije v kolesarskem prometu in javnem železniškem prometu), Radlje ob Dravi (sinergije v kolesarskem prometu in javnem avtobusnem prometu) in Dravograd (sinergije v kolesarskem prometu in javnem avtobusnem prometu). Ob pripravljenosti sosednjih občin se bodo organizirali sestanki, na katerih se bodo iskale sinergije vizije in nato ukrepov po posameznih zvrsteh prometa.

Priloge: Za več informacij si oglejte obširno *Analizo stanja na področju prometa v Občini Muta – razdelek Občina Muta in njena povezanost z družbenim in prometnim okoljem*.

Korak 2:

Koordinacija politik in celosten pristop k načrtovanju

Med vpeljevanjem koordinacije politik in celostnega pristopa k načrtovanju opravimo naslednje dejavnosti:

- Opredelimo potrebe in potencialne za koordinacijo z vsemi področji in ravnmi, ki so povezani s prometom.
- Pregledamo načrte in politike, ki bi lahko vplivale na celostno načrtovanje prometa v naši občini.
- Od začetka odprto in transparentno sodelujemo s ključnimi deležniki drugih področij (denimo drugih upravnih oddelkov).
- Prizadevamo si za nadgradnjo ali spremembe politik in praks in/ali za vzpostavitev novih področij dejavnosti.
- Zagotovimo povezovanje med različnimi prevoznimi načini in med teme Strategije uvrstimo tudi intermodalnost.

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:



Na načrtovanje prometa na območju Občine Muta vpliva več strateških dokumentov. Osnova za umeščanje prometne infrastrukture tako novih prometnic, parkirnih površin, kolesarskih in peš povezav in podobno so prostorski akti. Generalni prostorski akt je Občinski prostorski načrt.

Preučile so se vse obstoječe prometne študije, že izdelane variantne rešitve ureditve prometa za posamezna območja, načrti in strateški predlogi umestitve predlaganih kolesarskih in peš povezav, ki bodo vplivale na bodoče celostno načrtovanje prometa v občini. Na podlagi analiziranja ključnih dokumentov, postopkov in politik se bo v naslednji fazi v okviru oblikovanja skupne vizije razvoja prometa v občini predlagala njihova nadgradnja ter se po potrebi vzpostavijo nova področja dejavnosti (operativni/strateški ukrepi).

Priloge: Za več informacij si oglejte obširno Analizo stanja na področju prometa v Občini Muta – razdelek Z inovativnimi metodami ocenjevanja do orisa izhodiščnega stanja v Občini Muta.

Korak 3:

Načrtovanje vključevanja javnosti

Med načrtovanjem vključevanja javnosti opravimo naslednje dejavnosti:

- Določimo ustrezne mejnike in orodja za vključevanje deležnikov.
- Oblikujemo komunikacijski načrt z metodami in časovnim razporedom pristopanja k javnostim. Strategija naj proaktivno informira javnost (mi pristopimo k ljudem, ne oni k nam) in vključuje ključne skupine od začetka do konca procesa.
- V proces načrtovanja prometa vključimo osebe s posebnimi potrebami.
- Vključevanje javnosti uvrstimo med standardne načrtovalske prakse.
- Deležnike vključujemo od začetka do konca procesa načrtovanja, zlasti pa pri oblikovanju vizije, ciljnih vrednosti, ukrepov ter ocene Strategije.

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

Za potrebe vključevanja javnosti je bil izdelan "NAČRT KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTJO". Načrt zajema 3 glavne segmente:

- I. PRIDOBIVANJE VHODNIH INFORMACIJ GLEDE OBSTOJEČIH PROMETNIH POTREB IN NAVAD MED OBČANI (izvedeno: analiziranje ključnih dokumentov, postopkov in politik; obdelava obstoječih podatkov o potovalnih navadah prebivalcev; ogledi stanj na terenu,...).
- II. JAVNE RAZPRAVE Z OBČANI S PODAJANJEM MNENJ IN ŽELJA BODOČE UREDITVE PROMETA (izvedeno: dve javni razpravi z občani)
- III. PROMOCIJA ALTERNATIVNIH OBLIK PROMETA (PEŠ, KOLO, JAVNI POTNIŠKI PROMET) (izvedeno: prireditve za javnost ob Evropskem tednu mobilnosti 22. 9. 2017, objavljena prva medijska objava; razdeljnih 300 priložnostnih daril - odsevni trakovi z logotipom CPS Muta).

Dan načrt poleg opisa načina izvedbe ter namena posameznih aktivnosti, podaja tudi terminski načrt izvedbe ter doseg različnih skupin prebivalcev/javnosti, glede na način komunikacije.

Priloge: Za več informacij si oglejte obširno Analizo stanja na področju prometa v Občini Muta – Priloga 2 AKCIJSKI NAČRT KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTJO s fotodokumentacijo izvedenih aktivnosti.

Korak 4:

Dogovor o delovnem načrtu in vodenju

Med dogovarjanjem o delovnem načrtu in vodenju opravimo naslednje dejavnosti:

- Zagotovimo nedvoumna politična pooblastila in podporo za proces priprave Strategije.
- Določimo koordinatorja, ki bo nosil odgovornost in upravljal sredstva za organizacijo oblikovanja in uresničevanja Strategije.
- Pripravimo delovni načrt, v katerem bodo navedeni vsi potrebni mejniki priprave Strategije in končna politična odobritev dokumenta. Delovni načrt naj bo dovolj fleksibilen, da ga bomo lahko v nadaljevanju še spreminjali.
- Dogovorimo se glede vodstvenih postopkov in nalog z vsemi deležniki, odgovornimi za načrtovalske naloge.
- Ocenimo tveganja in načrtujemo rešitve za morebitne nepredvidljive primere.
- Spremljamo napredek, uveljavljanje uresničevanja delovnega načrta in/ali prilagajanje spremembam.

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

Kot že omenjeno predhodno je bilo s strani Občine Muta podano realno pričakovanje, da bo proces in sprejetje CPS potekal ob podpori strokovnih in tudi političnih organov občine. Uresničevanje strategije predstavlja zadnjo fazo celotnega procesa, zato natančne definicije kdo bo koordinatorski s strani občine še ni bila sprejeta. Bo pa to gotovo eden izmed članov projektne skupine. Delovni načrt je pripravljala izdelovalka CPS in sicer do prvega mejnika.

Z delovnim načrtom je izdelovalka CPS seznanila in ga sooblikovala skupaj z naročnikom na več medsebojnih sestankih, kar je razvidno tudi iz zapisnikov le teh. V sklopu uvodnih pogovorov med naročnikom in izdelovalcem CPS, so bila ocenjena tudi možna tveganja, ki bi v procesu izdelave lahko nastala. Ocenjeno je bilo, da so tveganja zanemarljiva in, da je zelo verjetno pričakovati začrtan potek del oz. aktivnosti. Do konca 1. mejnika se je izkazalo, da je dana ocena tveganja realna, saj je bil potek izdelave CPS nemoten v smislu nepredvidljivih ukrepov.

Velja omeniti, da politično vodstvo občine ter vodstvo občinske uprave aktivno sodeluje pri vseh korakih priprave CPS. S predlogi vsebinsko nadgrajuje dokument, s prisotnostjo pri vseh fazah načrtovanja pa daje dokumentu ustrezno politično legitimnost.

Skozi celoten proces se spremlja napredek oz. uresničevanje delovnega načrta ter prilagajanje spremembam. Celotna priprava CPS poteka v skladu s smernicami za pripravo CPS, ki jih je Ministrstvo za infrastrukturo izdalo kot vodilo vsem občinam.

Priloge: Za več informacij si oglejte obširno *Analizo stanja na področju prometa v Občini Muta – Priloga 3: ZAPISNIKI SESTANKOV, DELAVNIC, JAVNIH RAZPRAV IN TERENSKIH OGLEDOV TER TERMINSKI NAČRT IZDELAVE CPS*. Kronološko so priloženi zapisniki izvedenih dogodkov, skupaj z listami prisotnosti.

Analiza stanja in oblikovanje scenarijev

V zadnjem sklopu pripravljalnega dela procesa izdelave Celostne prometne strategije postavimo temelje za racionalno in transparentno zastavljanje ciljev. Najprej moramo temeljito analizirati izzive in priložnosti, nato pa oblikovati različne scenarije, ki nam bodo pomagali izboljšati razumevanje potencialov prometa v prihodnosti naše občine.

Koraki:



Korak 1:

Analiza izzivov in priložnosti

Med izvedbo analize izzivov in priložnosti opravimo naslednje dejavnosti:

- Določimo in analiziramo ključne dokumente, postopke in politike.
- Ugotovimo, kateri podatki so na voljo, in ocenimo njihovo kakovost in dostopnost. Pri tem upoštevamo podatkovne potrebe naše Strategije, predvsem oblikovanja scenarijev, določanja ciljev in ciljnih vrednosti, izbire ukrepov in spremljanja ter vrednotenja.
- Pridobimo razpoložljive podatke, izvedemo sintezo njihove vsebine in določimo načine zbiranja nadaljnjih podatkov za zapolnitev pomembnejših vrzeli v obstoječih.
- Prepoznamo možne tipe pričakovanih in nepričakovanih dogodkov, zaradi katerih bi bilo morda treba okrepiti prilagodljivost prometnega sistema.
- V sodelovanju z glavnimi deležniki opravimo analizo izhodiščnega stanja in tako prepoznamo ključne izzive, ki jih bo prednostno obravnavala Strategija.
- Če je to mogoče, poskušamo trenutne razmere v mobilnosti in prometu tudi kvantificirati.

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

Na področju prometa je v občini na razpolago določena projektna ter ostale dokumentacija, ki pa medsebojno ni povezana oz. ne zajema celostne slike. Z namenom, da se celotna slika "sestavi", so bile opravljene sledeče aktivnosti: analiza obstoječe projektne in ostale dokumentacije, terenski ogledi skupaj z lokalnimi deležniki ter pridobitev mnenj s strani občanov v sklopu javnih razprav in v sklopu prireditve na prostem (Evropski teden mobilnosti, 22. 9. 2017).

V sklopu analize obstoječega stanja se je tako analiziralo :

- a. Vsebina občinskih prometnih odlokov.
- b. Občinski prostorski načrt – OPN.
- c. Dokumentacija, ki se nanaša na organiziran šolski prevoz otrok.
- d. Kolesarske povezave v Občini Muta, predlog umestitve Dravske kolesarske poti, RRA Koroška.
- e. Projektna naloga za izdelavo PZI projektne dokumentacije ureditve križišča na glavni cesti G1-1/0241 Dravograd – Radlje ob Dravi v km 8+127 v območju naselja Gortina.
- f. Obvozna cesta naselja Gortina, variantne rešitve, ZUM, Urbanizem, planiranje, projektiranje.
- g. Ureditev trškega jedra Spodnje Mute, Lesoteka projektiva d. o. o. Slovenj Gradec.
- h. Ureditev trškega jedra Zgornje Mute, Arhdeko d. o. o. Slovenj Gradec.
- i. Programska zasnova ureditve avtobusnega postajališča na Zgornji Muti.
- j. Izgradnja steze za pešce in kolesarje ob G1-1/0241 Dravograd – Radlje ob Dravi od km 11+718 do km 12+866, Cestni inženiring.

Opravljeni so bili štiri ogledi stanja na terenu, kjer so se ugotavljali pogoji za hojo, kolesarjenje, javni potniški prevoz in pogoji povezani s parkirnimi ureditvami za motoriziran promet.

Anketa med občani bo v Občini Muta izvedena šele v drugi fazi izdelave CPS (po projektni nalogi). Izdelana bo na kvotnem ter reprezentativnem vzorcu za slovensko populacijo v Občini Muta, glede na spol, starost in tip naselja. Z njo se bodo pridobile še zadnje ažurne prometne navade občanov ter njihov vidik na obstoječe in potrebne bodoče ureditve mobilnosti v občini.



Korak 2:

Oblikovanje scenarijev

Med oblikovanjem scenarijev opravimo naslednje dejavnosti:

- Pripravimo kvantitativen in kvalitativen opis različnih scenarijev. En scenarij opisuje razvoj dogodkov, če se izvaja samo dejavnosti, ki so že vključene
- v občinske programe, različni alternativni scenariji pa opišejo razvoj dogodkov, ki bi sledil iz izbire drugačnih politik in ukrepov.
- Presodimo medsebojno odvisnost trendov v različnih sektorjih: promet, prostorsko načrtovanje, okolje, gospodarski razvoj, demografija in podobno. Opravimo osnovno presojo sinergij, možnosti za integracijo in negativnih učinkov trendov v različnih sektorjih.
- Upoštevamo prilagodljivost prometnega sistema na pričakovane in nepričakovane dogodke.
- Oblikujemo in ocenimo scenarije z ustreznimi tehnikami, kakršna je denimo modeliranje.
- Spodbudimo razprave o alternativnih usmeritvah in njihovih posledicah s ključnimi deležniki.

Poročilo izvajalca o izvedenih dejavnostih koraka:

Glede na opravljene razprave in delavnice z zaposlenimi na občini, definiranimi lokalnimi deležniki (osnovna šola, vrtec, društvo upokojencev, društvo invalidov, policija, zdravstveni dom,...) in tudi oz. predvsem s širšo javnostjo, je relevanten le "Trajnostno razvojni scenarij", ki predvideva sistematično realizacijo ukrepov, ki bodo izboljšali pogoje za hojo, kolesarjenje in uporabo storitev javnega potniškega prometa.

"Scenarij spontanega razvoja", ki bi slonel na odsotnosti kakršnihkoli trajnostno naravnanih načrtovalskih strategij, ni sprejemljiv že v osnovi, saj bi pomenil nadaljnjo počasno rast (oz. stagnacijo) trajnostne mobilnosti v občini .

Priloge: Za več informacij si oglejte obširno Analizo stanja na področju prometa v Občini Muta – Razdelek 5: Ključne ugotovitve izvedene analize stanja in Razdelek 6: Vizija bodočega razvoja prometa v Občini Muta.

* Skladno z minimalnimi standardi se v tem koraku:

Zahteva:	Predvideno dokazilo o izvedbi dejavnosti (priloge)
4 ogleda stanja na terenu	☒ Poročilo o ogledu stanja na terenu, ki vključuje datum ogleda, predstavnike strokovne in delovne skupine, ki so sodelovali na ogledu, popis vseh točk in lokacij, ki so bila ogledana in preučena ☒ Foto gradivo o ogledu
1. javna razprava z občani in drugo zainteresirano javnostjo	☒ Zapisnik razprave ☒ Lista prisotnih ☒ Fotografije ☐ Predstavitve ☐ Drugo:
1. delavnico z odgovornimi za promet na občini	☒ Zapisnik delavnice ☐ Lista prisotnih ☒ Fotografije ☐ Predstavitve ☐ Drugo:
10 intervjujev	☒ Zapis intervjujev
1 medijsko sporočilo	☒ Dokazila o objavi
1. poročilo – Analiza stanja z analizo izzivov in priložnosti (SWOT)	☒ Poročilo – Izdelana je bila obširna <i>Analiza stanja na področju prometa v Občini Muta</i>
1. sestanek med občino in izdelovalcem	☒ Zapisnik sestanka ☒ Lista prisotnih ☐ Predstavitve ☒ Drugo: Fotografije



2. javna razprava z občani in drugo zainteresirano javnostjo	☒ Zapisnik razprave ☒ Lista prisotnih ☒ Fotografije ☐ Predstavitve ☐ Drugo:
2. poročilo – opis aktivnosti v tem vsebinskem poročilu (1. Faza izdelave CPS)	☒ Poročilo (velja to v poročilu izvajalca) – glej Analiza stanja na področju prometa v Občini Muta!
2. sestanek med občino in izdelovalcem	☒ Zapisnik sestanka ☒ Lista prisotnih ☐ Predstavitve ☒ Drugo: Fotografije
1. Načrt vključevanja javnosti ter terminski načrt izdelave CPS	☒ Izdelan načrt vključevanja javnosti ter terminski načrt izdelave CPS

PRILOGA 2:

NAČRT INFORMIRANJA IN KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTJO

Kronološko so priloženi:

- **»NAČRT KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTJO«** v sklopu izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta

»NAČRT KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTJO«

v sklopu izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta



Projekt: **CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA (CPS) OBČINE MUTA**
Št. projekta: 1451

Namen dokumenta:
AKCIJSKI NAČRT SODELOVANJA Z ZAINTERESIRANO JAVNOSTJO V SKLOPU IZDELAVE CPS
(verzija 1)

Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018.

Datum nastanka dokumenta: 27.09.2017

Datum zadnje spremembe: 28.09. 2017

Status dokumenta: *potrjen s strani naročnika*

AVTOR:

mag. Matej DOBOVŠEK (Lineal d.o.o.) v sodelovanju z ostalimi člani strokovne delovne skupine



Izdelavo Celostne prometne strategije za občino Muta, financirata Republika Slovenija Ministrstvo za okolje in prostor iz Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018 ter Občina Muta.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR



AKCIJSKI NAČRT KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTJO V SKLOPU IZDELAVE CPS, je bil potrjen s strani naročnika Občine Muta dne 28.9.2017.

© Vse pravice pridržane. Dokumentacija je last podjetja Lineal d.o.o. in Občine Muta, ki sta lastnika avtorskih pravic. Prepovedana je vsakršna javna uporaba, kopiranje, ali druge oblike posnemanja celotne vsebine ali posameznih delov dokumentacije, brez pisnega soglasja podjetja Lineal d.o.o.

Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR



1. NAMEN SODELOVANJA Z JAVNOSTJO

Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi. Temeljno vodilo projekta CPS, je trajno sodelovanje oz. vključevanje občanov, v oblikovanje skupne bodoče vizije mobilnosti v občini. **Mnenje oz. komuniciranje z javnostjo je pomemben element pri izdelavi CPS.**

Zagotoviti se želi vključenost, vidnost in upoštevanje mnenj ter pričakovanj občanov in tudi tistih, ki prihajajo v občino iz drugih krajev (zaposleni iz drugih občin, turisti ipd.). Cilj je, da z vključevanjem javnosti, bodoče odločitve na področju načrtovanja prometa v občini, pridobijo čim višjo stopnjo stopnjo »javne legitimnosti«.

Sodelovanje z javnostjo se načrtuje v sklopu 3 vsebinskih sklopih:

I. PRIDOBIVANJE VHODNIH INFORMACIJ GLEDE OBSTOJEČIH PROMETNIH POTREB IN NAVAD MED OBČANI

Če želimo načrtovati prihodnost, moramo najprej dobro poznati sedanost. Torej, preden začnemo načrtovati prihodnje prometne ureditve, moramo najprej poznati kakšne so sedanje prometne potrebe občanov in ostalih, ki prihajajo v občino. V ta namen se predvideva izvedba ankete med občani na reprezentativnem vzorcu. Vsebino ankete bo naročnik potrdil pred izvedbo le te.

V anketi o potovalnih navadah občanov (prva tovrstna na območju občine), se bo spraševalo o sedanjih in možnih bodočih prometnih navadah občanov. S definiranimi pomembnejšimi **lokalnimi deležniki v občini** (npr. šole, zdravstveni domovi, policija, turistična društva, večja podjetja...), pa se bodo ločeno **izvedli intervjuji**, v katerih se bo spraševalo o sedanjem in predvsem o željenem stanju na področju mobilnosti v občini iz njihovega vidika.

II. JAVNE RAZPRAVE Z OBČANI S PODAJANJEM MNENJ IN ŽELJA BODOČE UREDITVE

Stalno informiranje in dvosmerna komunikacija z javnostjo (izvedba razprav in delavnic), je tudi pomemben element pri oblikovanju vsebin CPS. To velja za **vse faze izdelave CPS**. Z informiranjem ter komunikacijo z javnostjo, se bo poskušala zagotoviti **čim večja javna podpora** in pridobiti pomembne povratne informacije pri definiranju bodoče **vizije, ciljev in konkretnih ukrepov**.

Skozi izvedbo projekta se bo javnost sproti obveščalo o načrtih, ukrepih in rezultatih projekta, zainteresirane pa bomo tudi povabili k bolj podrobnemu sodelovanju ter jih prosili za natančnejša mnenja in predloge.

V sklopu vseh treh faz izdelave CPS je predvidena izvedba:

- 4 javnih razprav z občani in drugo zainteresirano javnostjo ter
- 3 delavnice in 30 (3x10) intervjujev z definiranimi lokalnimi deležniki.

III. PROMOCIJA ALTERNATIVNIH OBLIK PROMETA (PEŠ, KOLO, JAVNI POTNIŠKI PROMET)

Pomemben cilj v sklopu izdelave CPS je tudi postopna sprememba potovalnih navad občanov, ki predstavlja pomemben korak proti trajnostni mobilnosti. Pri čemer se je potrebno zavedati, da **spremembe ni pričakovati »takoj«, temveč na srednji oz. daljši rok**. Tudi današnje stanje in velika odvisnost večine prebivalcev od osebne motorne prometa ni nastala v kratkem obdobju, ampak se je razvijala v obdobju zadnjih 25 let. Pri tem je nujno potrebno ločiti vožnje po namenu potovanja (npr. v/iz dela, v prostem času,...) ter glede na relacijo (znotraj občine, v/iz občine).

Hrbtenico projektnih aktivnosti v občini, bo predstavljala nadgradnja občanom in ostalim (turističnim) obiskovalcem ter okolju prijaznega, konkurenčnega in varnega javnega prometa. Preučena bo nadgradnja javnega prometa po principu »na poziv«.

Prav tako morajo ukrepi v CPS predvidevati izboljšanje pogojev za kolesarje in pešce, saj želimo več kolesarjev na varnih stezah in brezskrbne pešce. Tu bo poseben poudarek dan tudi vidiku turizma.

Ločeno bo potrebno nagovarjati različne socialne skupine. Npr. pri starejši populaciji je moč pričakovati manjšo pripravljenost na spremembe, mladi so do sprememb bolj dovzetni. Mladi so na primer, bolj kot na osebno vozilo navezani na svoj pametni telefon in aplikacije na njem, zato je potrebno rešitve iskati tudi v tej smeri.

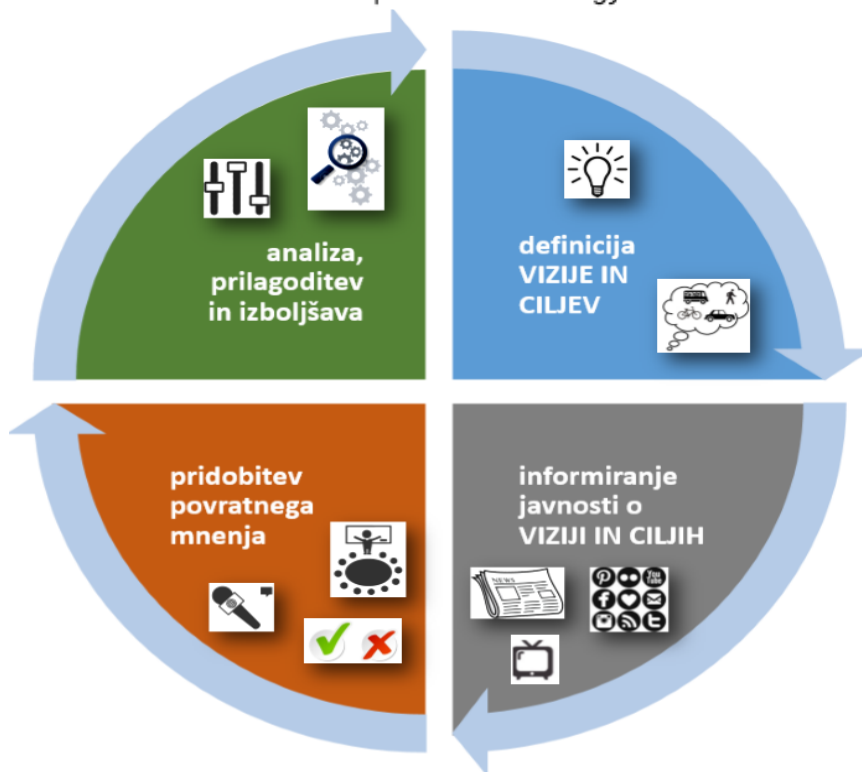
Promocija večje uporabe alternativnih oblik prometa bo izvedena s pomočjo:

- 5 medijskih objav,
- tiskane zloženke,
- razstave in
- prireditve na prostem v času Evropskega tedna mobilnosti.

Kot že opisano, trajnostno mobilnost je potrebno načrtovati dolgoročno. Sprememb na hitro ni moč pričakovati. A če nimamo strategije (akcijskega načrta) oz. če se sprememb sploh ne načrtuje, potem le teh sploh ni mogoče pričakovati.

Končno definirani cilji podani v CPS, morajo biti (čim) bolj usklajeni z lokalnimi prebivalci, torej realno dosegljivi. **Če se prebivalci ne morejo poistovetiti z zastavljenimi cilji, potem ne moremo pričakovati sprememb.**

V nadaljevanju je shematski prikaz krogotoka komunikacije z javnostjo, ki mora potekati po »metodi učnega procesa«.



Krogotok komuniciranja z javnostjo.

2. ZASTAVLJENI CILJI

SPLOŠNI CILJI:

- Seznanitev občanov da se CPS v občini izdeluje.
- Poziv k sodelovanju občanov pri izdelavi CPS (podajanje predlogov/mnenj in udeležba na javnih dogodkih).

SPECIFIČNI CILJI

- Pritegniti čim več občanov, da sodeluje v načrtovanih aktivnostih/dogodkih.
- Doseči čim večje poistovetenje večine občanov z vsebino CPS občine.
- Doseči čim večje poistovetenje večine občanov, da v večji meri uporabljajo peš, kolesarski in javni potniški promet (seveda je potrebno prej izboljšati pogoje izvajanje le tega).
- Ustvariti trajni način povezave/komuniciranja med občani in občino glede prometne tematike v občini.

3. VSEBINSKI IN TERMINSKI OPIS NAČRTOVANIH AKTIVNOSTI

Izdelovalec in naročnik CPS sta dolžna pri izdelavi različnih pisnih in drugih gradiv zagotoviti prepoznavnost sofinancerja in dosledno navajati, da je projekt izdelave CPS sofinanciran s strani Ministrstva za okolje in prostor v okviru Sklada za podnebne spremembe, ob tem vključevati logotip MOP ter pridržek, da predstavljene vsebine ne predstavljajo nujno uradnega stališča MOP.

➤ **Anketa** (s predvidenimi nagradami)

Anketa mora biti kratka in učinkovita, preprosta za izpolnjevanje, dovolj enostavna za obdelavo ter vsebinsko ustrezna. Anketni vprašalnik se pred začetkom izvajanja uskladi z naročnikom. Anketni vzorec mora zajeti najmanj 5 % celotne populacije občine Muta (cca. 150 anket), pri čemer je potrebno vključiti različne starostne (starejši od 12 let), izobrazbene in interesne skupine prebivalcev, zagotoviti ustrezno geografsko razporejenost anketirancev ipd. - v skladu s standardi za statistične analize.

Občane za sodelovanje v anketi se vzpodbudi z nagradami na temo trajnostne mobilnosti, ki jih zagotovi izvajalec CPS in sicer:

- o 1. nagrada: v minimalni vrednosti 200 evrov,
- o 2. nagrada: v minimalni vrednosti 100 evrov in
- o 3. nagrada: v minimalni vrednosti 50 evrov.

Izdelovalec CPS pripravi nagradno igro, z navodili ter vsemi potrebnimi pogoji za sodelovanje. Vsebina nagradne igre se mora nanašati na trajnostno mobilnost in mora biti predhodno usklajena z naročnikom. Zaključek nagradne igre se izvede po dogovoru z naročnikom na enem izmed večjih družabnih dogodkov v sklopu izdelave CPS (npr. zadnja javna razprava), ali kateri drugi prireditvi.

Po izvedbi ankete se naročniku predstavi rezultate, ki bodo pomembno začrtali razvoj bodoče vizije in ciljev mobilnosti v občini.

➤ **Zloženka za občane**

Izvajalec mora v času trajanja priprave strategije izdelati zloženko, z namenom vključevanja javnosti v proces priprave strategije ter promocije spreminjanja potovalnih navad.

Vsebina zloženke mora biti zastavljena na način, da je primerna tako za odrasle, kot za mladino in otroke in naj bo ekološka (recikliran papir, izogibanje barvam s težkimi kovinami, ...).

Vsebino, termin izdaje in obliko zloženke potrdi predhodno naročnik. Vsaj eno zloženko je potrebno distribuirati vsem gospodinjstvom v občini. Dostop do zloženke je potrebno zagotoviti tudi v javnih ustanovah in na drugih običajnih mestih ter jo v elektronski obliki objaviti na spletni in FB strani občine.

Zloženka se predvidoma izdela v zadnji fazi izdelave CPS in se gospodinjstvom dostavi skupaj z občinskim glasilom Mučan v mesecu juniju 2018. Vsebina zloženke, bi naj vsebovala tudi definirane ukrepe iz področja prometa v občini, za obdobje 2018-2023.



Primer izgleda zloženke.

➤ Razstava

Cilj je, da bo razstava na temo trajnostne mobilnosti čim bolj navdihujoča ter z visoko noto osveščanja. Razstava se predvideva do 2. mejnika izdelave CPS (do najkasneje 30.3.2018), zato se predstavi predvsem vizija in promocija trajnostnih načinov prevoza. Lokacija razstave bo v prostorih občine (ali drugem objektu v upravljanju občine, npr. OŠ), čas trajanja razstave se določi v sodelovanju z naročnikom (predvidoma od 14 do 21 dni).

Ob otvoritvi se pripravi krajši program, ki ga organizira izdelovalec. Otvoritev se bo verjetno časovno uskladila z izvedbo 3. ali 4. javne razprave z občani. Gradiva na razstavi, morajo zajemati tudi kakovostne fotografije iz območja Občine Muta.



Primer izvedbe razstave.

➤ **objave na spletni strani občine**

Vse ključne vsebine (vmesna poročila CPS, vabila na dogodke ipd.) se objavijo tudi na spletni (in Facebook) strani občine. Izdelovalec CPS preda naročniku vsebine v dogovorjeni obliki in času, za tehnično objavo na spletnih straneh občine je zadolžen naročnik.

➤ **javne razprave in delavnice**

V sklopu celotnega procesa izdelave CPS je predvidenih 6 javnih dogodkov (4 razprave z občani in 2 delavnice z definiranimi lokalnimi deležniki), z namenom interakcije oz. pridobivanja povratnih mnenj s strani občanov. Dogodki se izvedejo na dogovorjenih lokacijah. Vabila za dogodke se izda cca. 14 pred izvedbo. Izvedbo posameznih dogodkov se dokumentira na ustrezen način (zapisnik, liste prisotnosti in foto-arhiv).



Izvedena javna razprava v Občini Muta.

➤ **intervjuji**

Z definiranimi lokalnimi deležniki (šole, vrtci, zdravstveni dom, turistična društva,...), se izvede intervjuje o sedanji in željeni bodoči ureditvi mobilnosti v občini. Količino in faznost izvedbe intervjujev, določa projektna naloga. Pridobljene vsebine v sklopu intervjujev, se povzame in predstavi v posebnem poročilu.

➤ **prireditve na prostem** (v sklopu Evropskega tedna mobilnosti-ETM)

Izvedba prireditve vključuje organizacijo, pridobivanje potrebnih dovoljenj/soglasij, vodenje prireditve, izdelavo in distribucijo promocijskih materialov za izvedbo prireditve (plakati, letaki in ostali potrebni materiali) in promocijo prireditve, vse stroške in izvedbo prireditve (kot npr. najem odra, ozvočenja ipd.). Izvajalec z naročnikom uskladi termin izvedbe in vsebino prireditve najkasneje v 1 mesecu po podpisu pogodbe. V sklopu prireditve se predvidi ozvočenje, stojnico, marketinški material na temo mobilnosti, preizkus vožnje s kolesi ipd. Med obiskovalce oz. sodelujoče na prireditvi, se razdeli priložnostna darila z logotipom CPS (odsevni trakovi).



Izvedba prireditve na prostem pred stavbo knjižnice in Občine Muta
(Dan brez avtomobila 22. 9. 2017).

➤ **medijska poročila**

V sklopu izdelave CPS je potrebno objaviti 5 medijskih poročil. Izvajalec bo medijska sporočila, predhodno potrjena s strani naročnika, opremil v skladu z Navodili organa upravljanja za informiranje in obveščanje javnosti o kohezijskem in strukturnih skladih v programskem obdobju 2014-2020 in razposlal po medijski adreml.

Izvajalec mora pripraviti besedila, lektorirati in oblikovati sporočila, v katerih je potrebno vedno predstaviti projekt v celoti, s poudarkom na obravnavani fazi, in poudariti finančni prispevek RS.

Sporočila morajo biti poslana s strani naročnika definiranimu lokalnemu časopisju ter ostalih medijih, vsaj eno sporočilo mora biti tudi v nacionalnem mediju. Izvajalec mora skrbeti da so vsa gradiva in novice objavljena na naročnikovi spletni strani (vsebinska in način objave po dogovoru z naročnikom).

Od najmanj 5 medijskih sporočil, ki jih bo izvajalec pripravil v različnih fazah, je potrebno enega objaviti v času Evropskega tedna mobilnosti. Sporočilo naj se vsebinsko naveže na pobudo Evropskega tedna mobilnosti.



Objavljeno 1. medijsko sporočilo v sklopu Evropskega tedna mobilnosti na spletni strani Občine Muta

Poleg zgoraj navedenih aktivnosti izvajalec zagotovi informiranje javnosti v zvezi z oglaševanjem dogodkov (delavnice, javne razprave, razstava, ...):

- s plakati (cca. 15 kom) na vseh javnih plakatnih mestih Občine Muta ter v vseh javnih ustanovah, ki ponujajo prostor za brezplačno oglaševanje, še posebej v izobraževalnih ustanovah;
- na družabnih omrežjih in spletni strani občine (izvajalec pripravi gradiva, objavi jih naročnik);
- v lokalnih in regionalnih medijih in na drugih inovativnih lokacijah in z drugimi inovativnimi načini.



Objavljeno vabilo-plakat na javno razpravo za javnost (lokacija: avtobusno postajališče, Zgornja Muta)

Dogodki in prireditve se začnejo oglaševati vsaj 10-14 dni pred izvedbo. Na enak način je potrebno poskrbeti tudi za promocijo trajnostne mobilnosti v občini Muta.

Sodelovanje in doseg skupin javnosti po segmentih, glede na način komunikacije.

ciljna skupina aktivnost	Občani			Pravne osebe	
	Mladi do 30 let	Delovno aktivni do 65 let	Starejši nad 65 let	Podjetja	Turistični subjekti
anketa	♦	♦	♦		
zloženska	♦	♦	♦	♦	♦
razstava	♦	♦	♦	♦	♦
objave na spletni in FB strani občine	♦	♦		♦	♦
javne razprave in delavnice	♦	♦	♦	♦	♦
intervju				♦	♦
prireditev na prostem v sklopu Evropskega tedna mobilnosti	♦		♦		
medijska poročila (lokalno glasilo in TV)	♦	♦	♦	♦	♦

Časovno načrtovanje aktivnosti komuniciranja z javnostjo.

termin aktivnost	mesec									
	sep.17	okt.17	nov.17	dec.17	jan.18	feb.18	mar.18	apr.18	maj.18	jun.18
anketa					♦	♦	♦			
zloženska (v junijskem izvodu občinskega glasila)										♦
razstava							♦			
objave na spletni in FB strani občine	♦	♦		♦			♦		♦	
javne razprave in delavnice		♦ ♦						♦ ♦		
intervju	♦				♦			♦		
prireditev na prostem v sklopu Evropskega tedna mobilnosti	♦									
medijska poročila	♦	♦		♦			♦		♦	

PRILOGA 3:

POROČILA IZVEDENIH AKTIVNOSTI, ZAPISNIKI SESTANKOV, DELAVNIC, LISTE PRISOTNOSTI JAVNIH RAZPRAV, TERENSKIH OGLEDOV TER TERMINSKI NAČRT IZDELAVE CPS (V SKLOPU AKCIJSKEGA NAČRTA KOMUNICIRANJA Z JAVNOSTJO, PRILOGA 2)

Kronološko so priloženi:

- Poročilo izvedenih ogledov stanj na terenu s priloženim foto gradivom, z dodanimi rezultati intervjujev in listami prisotnosti.
- Poročilo prve in druge javne razprave s priloženim foto gradivom in listami prisotnosti.
- Foto galerija izvedene delavnice na prostem (ob Evropskem tednu mobilnosti; poročilo posebej ni bilo pripravljeno, ampak so se rezultati in predlogi po izboljšavah vnesli v poročilo izvedenih ogledov stanj na terenu).
- Prvo medijsko sporočilo s priloženim dokazilom o njegovi objavi.
- Poročilo – analiza stanja z analizo izzivov in priložnosti (glej izdelano obširno *Analizo stanja na področju prometa v Občini Muta*)
- Zapisnik prvega sestanka med izvajalcem in naročnikom, s priloženimi fotografijami in listo prisotnosti.
- Zapisnik drugega sestanka med izvajalcem in naročnikom, s priloženimi fotografijami in listo prisotnosti.
- Zapisnik tretjega sestanka med izvajalcem in naročnikom, s priloženimi fotografijami in listo prisotnosti.
- Načrt vključevanja javnosti in terminski načrt izdelave CPS (glej prilogo 2).

Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018.



Datum: oktober 2017

Številka projekta: 1451



ANALIZA STANJA NA PODROČJU PROMETA V OBČINI MUTA

»Poročilo o izvedenih ogledih stanj na terenu«

NAMEN: V okviru priprave *Analize stanja na področju prometa v Občini Muta* so bili v sodelovanju z lokalnimi deležniki organizirani in izvedeni ogledi stanja na terenu.

IZHODIŠČE PRIPRAVE: V sodelovanju z Občino Muta je najprej bila izvedena identifikacija lokalnih nevladnih organizacij, javnih institucij, podjetij in posameznikov, ki so dejavni in aktivni na območju Občine Muta. Na podlagi izvedene identifikacije so se za izbrane lokalne deležnike pripravila uradna vabila, s katerim smo jih povabili k soustvarjanju vizije bodoče urbane mobilnosti.

Ogledi stanja na terenu z lokalnimi deležniki ter izvedba intervjujev

V sodelovanju z lokalnimi deležniki so bili opravljeni ogledi stanja na terenu na območju Občine Muta. Delo je potekalo v več korakih. Po začetnem srečanju, predstavitvi programa in predstavitvi udeležencev ogledov so bili opravljeni ogledi stanja na terenu. Ogledi stanja na terenu so se v pretežni meri osredotočali na ključne točke in poti, ki jih prebivalci in obiskovalci Občine Muta najpogosteje uporabljajo oziroma predstavljajo vsakodnevne poti za značilne skupine prebivalcev. Ocenjevali so se pogoji za hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa in uporabo osebnega vozila. Poseben poudarek je bil tudi na ocenjevanju dostopnosti do glavnih javnih institucij in stanovanjskih območij v občini.

Tabela 1: Termini izvedenih ogledov stanj na terenu v Občini Muta

Ogled	Lokacija ogleda	Datum	Prisotni lokalni deležniki
1 in 2	Naselje Muta (posebej lokacije Spodnje Mute in posebej lokacije Zgornje Mute)	21. september 2017	Občina Muta, PP Radlje ob Dravi, SPVCP, OŠ Muta, DI Muta, Butalo d. o. o., ZD Radlje ob Dravi, VDC Muta, NG Bauer d. o. o., prebivalci Mute, LINEAL d. o. o.
3 in 4	Naselje Gortina (posebej območje glavne ceste G1-1 ob naselju in posebej območje središča naselja)	28. september 2017	Občina Muta, DU Muta, pohodno društvo Pernice, PP Radlje ob Dravi, AA Trade, svetniki, LINEAL d. o. o.



Slika 1: Ogled stanja na terenu v naselju Muta (Muta, 21. september 2017)



Slika 2: Ogled stanja na terenu v naselju Gortina (Gortina, 28. september 2017)

Nadaljnji proces je bil opravljen v okviru končne razprave/intervjujev med sodelujočimi lokalnimi deležniki.

V okviru zaključne razprave so udeleženci ogledov stanj na terenu izpolnili tudi vprašalnik, katerega metodologija dela je temeljila na uveljavljenem orodju za ocenjevanje kolesarske politike BYPAD – <http://www.bypad.org/>, z upoštevanjem in vključevanjem metodologije dela evropskega projekta Active Travel Network – <http://urbact.eu/active-travel-network>. Vprašalnik je enakovredno obravnaval vprašanja s področja hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in upravljanja z motoriziranim prometom.

Vprašalnik je bil sestavljen iz 17 vprašanj, razdeljenih v 6 sistematično povezanih modulov. Vsako vprašanje je imelo ponujenih 5 odgovorov, razvrščenih od stopnje 0 do stopnje 4, kjer stopnja 0 predstavlja visoko potrebo po ukrepanju, medtem ko stopnja 4 predstavlja nizko potrebo po ukrepanju.

Ogledi stanja na terenu so bili izvedeni vedno v popoldanskem času med 12.00 in 14.00 uro in so skupaj s končno razpravo in izpolnjevanjem vprašalnika v povprečju trajali 2 uri in pol.

Tabela 2: Izbor modulov in vprašanj za lokalne deležnike

Modul	Naziv modula	Vprašanje
1	Potrebe uporabnikov	1. Kako občine zbirajo podatke o potrebah kolesarjev/pešcev?
		2. Kakšne so možnosti, da kolesarji/pešci aktivno sodelujejo v postopkih odločanja prometne politike?
2	Infrastruktura in varnost	1. Kakšna je kakovost infrastrukture za promet pešcev v občini?
		2. Kakšna je kakovost infrastrukture za promet kolesarjev v občini?
		3. Kako dobro je vzdrževana infrastruktura namenjena hoji in kolesarjenju?
		4. Kako se poskuša izboljšati varnost pešcev in kolesarjev?
		5. Kaj je narejeno za parkiranje koles in zmanjšanje kraje koles?
3	Informiranje in izobraževanje	1. Kako dobro je javnost obveščena o politikah trajnostne mobilnosti in njenih aktivnosti?

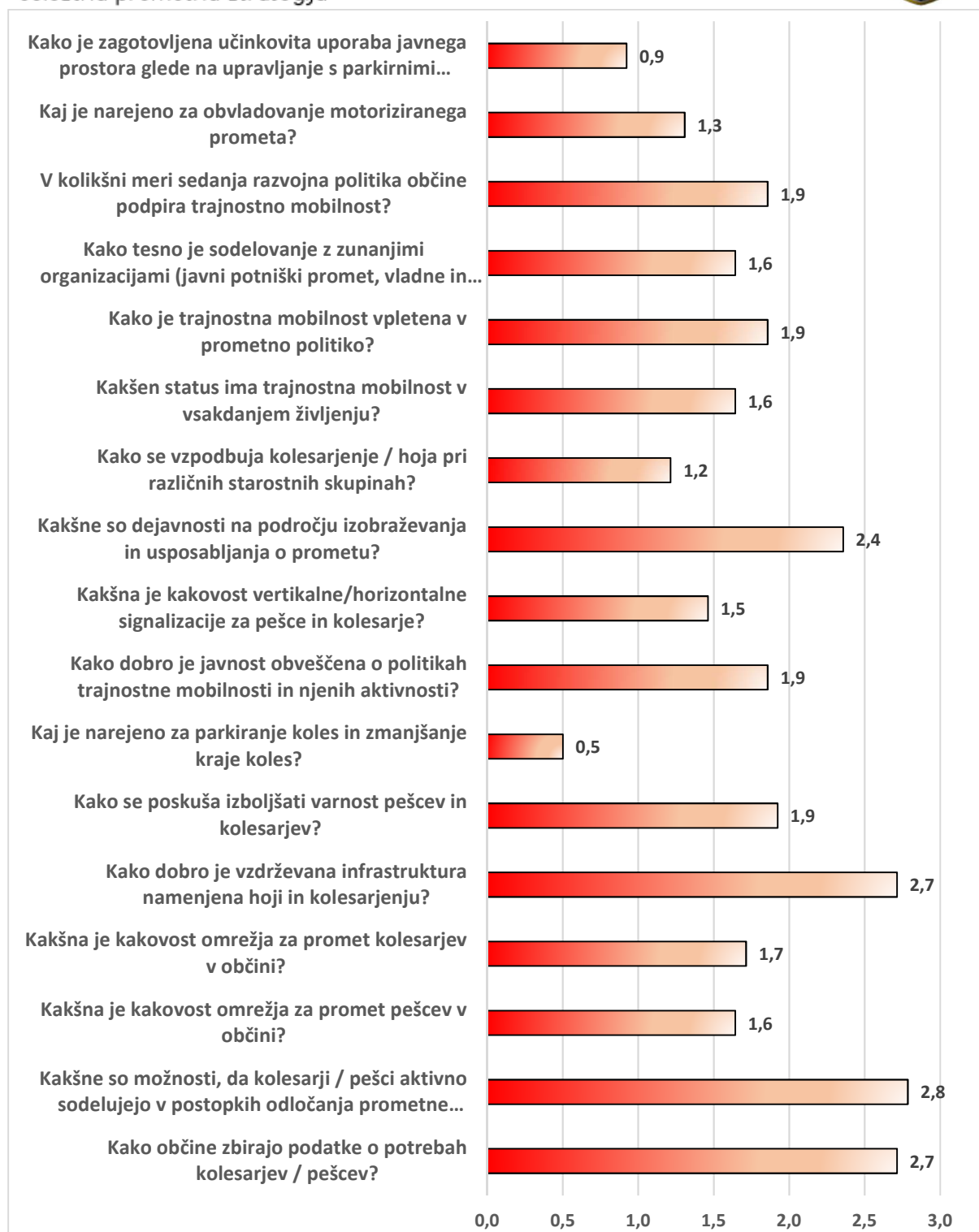
		2. Kakšna je kakovost vertikalne/horizontalne prometne signalizacije za pešce in kolesarje?
		3. Kakšne so dejavnosti na področju izobraževanja in usposabljanja o prometu?
4	Promocija trajnostne mobilnosti	1. Kako se vzpodbuja kolesarjenje/hoja pri različnih starostnih skupinah?
5	Vodenje in koordinacija	1. Kakšen status ima trajnostna mobilnost v vsakdanjem življenju?
		2. Kako je trajnostna mobilnost vpletena v prometno politiko?
		3. Kako tesno je sodelovanje z zunanjimi organizacijami (javni potniški promet, vladne in nevladne organizacije, druge občine)?
		4. V kolikšni meri sedanja razvojna politika občine podpira trajnostno mobilnost?
6	Dopolnilne dejavnosti	1. Kaj je narejeno za obvladovanje motoriziranega prometa?
		2. Kako je zagotovljena učinkovita uporaba javnega prostora glede na upravljanje s parkirnimi prostori in omejitvijo dostopa za motoriziran promet?

Dobljeni rezultati po posameznih vprašanjih se po ocenah razlikujejo. Najvišjo oceno so dosegla štiri vprašanja in sicer:

- Vprašanje o možnostih aktivnega sodelovanja pešcev in kolesarjev v postopkih odločanja prometne politike (2,8).
- Vprašanje o zbiranju podatkov glede potreb kolesarjev / pešcev (2,7).
- Vprašanje o vzdrževanju infrastrukture namenjene hoji in kolesarjenju (2,7).
- Vprašanje o dejavnostih na področju izobraževanja in usposabljanja v prometu (2,3).

Najnižjo oceno pa sta dosegli dve vprašanji in sicer:

- Vprašanje o ukrepih za parkiranje koles in zmanjšanje kraje koles (0,5).
- Vprašanje o zagotavljanju učinkovite uporabe javnega prostora glede na upravljanje s parkirnimi prostori in omejitvijo dostopa za motoriziran promet (0,9).



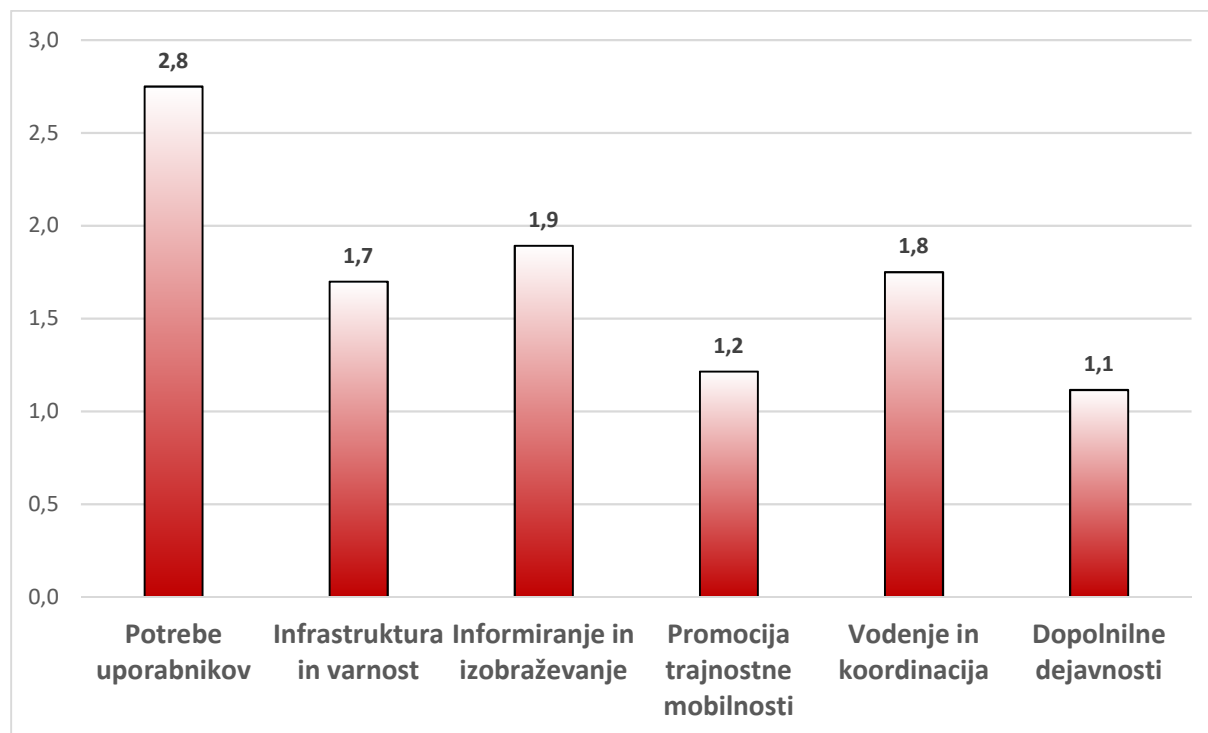
Grafikon 1: Rezultati ocenjevanja po vprašanjih

Rezultati ocenjevanja po modulih kažejo na razmeroma enakovredno obravnavo vseh modulov s povprečno oceno 1,8. Dobljeni rezultati ponazarjajo, da večina načrtovanja poteka na podlagi zaznanih težav, v občini pa se pojavljajo posamezna območja, kjer so razmere že

zelo dobro urejene. Vseeno pa urejanje večine področij povezanih z načrtovanjem in promocijo hoje in kolesarjenja še ni urejeno sistemsko.

Najvišja ocena je bila dosežena na področju Potreb uporabnikov (2,8), najnižji pa na področju Dopolnilnih dejavnosti (1,1) in na področju Promocije trajnostne mobilnosti (1,2).

To kaže na potrebo po nujni vzpostavitvi interaktivnih, promocijskih, ozaveševalnih in komunikacijskih vsebin za različne ciljne skupine s ciljem dviga ozaveščenosti celotnega prebivalstva. Vzporedno z izvajanjem potrebnih »mehkih« ukrepov trajnostne mobilnosti je potrebno vzpostaviti model dolgoročnega in učinkovitega vlaganja v prometno infrastrukturo za kolesarje in pešce, saj izvedba »mehkih« vsebin trajnostne mobilnosti sama po sebi ne bo doprinesla k pričakovanim spremembam, če za to ne bo ustreznih infrastrukturnih pogojev. Da bo obvladovanje motoriziranega prometa v Občini Muta učinkovito skozi vse leto je potrebno pristopiti k obravnavi potreb prebivalcev občine na eni strani in potreb obiskovalcev na drugi strani ter za obe skupini zagotoviti model učinkovitega upravljanja s parkirnimi prostori, ki bo zadovoljil potrebe vseh ljudi po učinkoviti in enakopravni dostopnosti.



Grafikon 2: Rezultati ocenjevanja po modulih

Proces ocenjevanja se je zaključil z razpravo o ugotovitvah. Udeleženci so glede na izvedene ogledе stanja na terenu v okviru skupinskih intervjujev podali ugotovitve glede trenutnega stanja prometa v občini ter navedli nekatere predloge, ki so po njihovem mnenju primerni in nujni za izboljšanje stanja na področju trajnostne mobilnosti.



Slika 3: Zaključna razprava o ugotovitvah ter izpolnitvah vprašalnika (Muta, 21. september 2017)



Slika 4: Zaključna razprava o ugotovitvah ter izpolnitvah vprašalnika (Gortina, 28. september 2017)

V tabeli št. 3 so podane najpogostejše ugotovitve in v tabeli št. 4 predlogi izboljšav, ki so jih podali udeleženci ogledov stanj na terenu kakor tudi izdelovalec strategije.

Tabela 3: Ugotovitve udeležencev ogledov stanj na terenu

Ključne ugotovitve udeležencev ogledov stanj na terenu po posameznem kraju

MUTA: Preozke cestne povezave skozi območje Zgornje Mute. Marsikje ni preglednosti, katero poleg ozkih cestnih povezav omejujejo še zavoji po klančini navzdol v smeri Spodnje Mute. Preozke cestne povezave so tudi v strjenih stanovanjskih območjih.

MUTA: Prometni zastoji na območju šolskega okoliša v času jutranje konične ure.

MUTA: Neustrezeni prometni režim na območju Šolske ulice na Zgornji Muti, kjer zaradi ozke cestne povezave in slabše preglednosti prihaja do nevarnega in oteženega srečevanja vozil.

MUTA: Neustrezeni prometni režim na širšem območju vrtca, knjižnice in občine, kjer zaradi ozkih cestnih povezav prihaja do nevarnega srečevanja vozil ter do zastojev pred vhodom v vrtec.

MUTA: Premalo parkirnih mest za zaposlene v vrtcu Muta.

MUTA: Premalo parkirnih mest za invalide in za družine z majhnimi otroki na območju celotnega naselja.

MUTA: Prometne površine za parkiranje vozil so ponekod slabše vzdrževane (zbledele talne označbe). Iz tega razloga kapacitete parkirišč zaradi parkiranja »po občutku« niso v celoti izkoriščena, kot bi bilo v primeru, če bi celotno parkirišče z vsemi pripadajočimi parkirnimi mesti bilo ustrezno označena.

MUTA: Vertikalna prometna signalizacija na številnih lokacijah ni poenotena. Ponekod je v uporabi tudi zastarela in dotrajana vertikalna prometna signalizacija.

MUTA: Preveč različnih prometnih znakov v smeri Občine Radlje ob Dravi, zaradi katerih se pomen nekaterih pred ciljno destinacijo potovanja zvodeni.

MUTA: Arhitekturno in prometno neustrezno križišče pri Supermarketu Tuš. Skozi križišče se kljub semaforjem odvijajo prometni tokovi z veliko hitrostjo, ki povečujejo občutek ogroženosti med ranljivejšimi udeleženci v cestnem prometu, ki omenjeno križišče prečkajo na za to označenih prehodih.

MUTA: Povečan občutek ogroženosti pešcev in kolesarjev pri prečkanju Mariborske ceste (pri restavraciji Lipa) zaradi slabše preglednosti in visokih hitrosti (omejitev na 70 km/h) iz smeri Občine Radlje ob Dravi. Težavno je tudi prečkanje mostu čez potok Mučka Bistrica, kjer od restavracije Lipa do avtobusnega postajališča ob državni glavni cesti G1-1 ni ustrezne peš povezave. Obstajajo samo servisne površine, ki pa niso namenjene prometu pešcev, čeprav te površine domačini uporabljajo za prehod čez most. Podobna težava se pojavlja tudi med kolesarji.

MUTA: Omrežje peš povezav med sabo ni povezano. Obstajajo številne konfliktne točke, kjer se zaradi manjkajočih peš površin promet pešcev odvija pretežno po cestah.

MUTA: Nepovezano omrežje peš povezav vzdolž Flisove ulice po kateri poteka del šolske poti. Varnost otrok na poti v šolo kakor tudi ostalih pešcev je na tej ulici omejena, saj manjka urejena peš povezava do Spodnje Mute. Varnost vseh ranljivejših udeležencev v cestnem prometu je na tej ulici omejena tudi zaradi obstoječih nizkih peš površin, ki so zaradi konfiguracije terena bile sprojektirane kot spuščene (»prevozne«) peš površine, kar dodatno povečuje občutek ogroženosti med pešci, saj kljub temu, da se nahajajo na peš površini, obstaja možnost nevarnega srečanja z motornim tovornim vozilom, ki je zaradi svoje velikosti primoran v zavojih zapeljati tudi na pešceve površine (še posebej v zimskem času).

MUTA: Manjkajoči prehod za pešce med cvetličarno Mira in NLB poslovalnico Muta.

MUTA: Most čez potok Mučka Bistrica na Spodnji Muti je preozek in brez pripadajočih prometnih površin za pešce, zato je na tem območju povečan občutek ogroženosti med

pešci. Obstajajo samo servisne površine ob cesti, ki pa so preozke za prevoz ljudi na invalidskih vozičkih.

MUTA: Nekateri prehodi čez cesto imajo visoke robnike (Glavni trg) , ki predstavljajo težavo pri prečkanju predvsem starejšim občanom in ljudem z omejenimi sposobnostmi.

MUTA: Manjka peš povezava med središčem Spodnje Mute (most čez potok Mučka Bistrica) in restavracijo Lipa.

MUTA: Manjka peš povezava med Zgornjo Muto in Supermarketom Tuš.

MUTA: Manjka peš povezava med Spodnjo Muto in Supermarketom Tuš.

MUTA: Vzdljž potoka Mučka Bistrica obstajajo urejene površine za pešce in površine za rekreacijo, manjkajo pa urejena območja za počitek, opremljena s klopmi, koši in informativno-turističnimi tablami.

MUTA: Številna cvetlična korita so neustrezno postavljena na posameznih obstoječih peš poteh (bližina Cerkev Sv. Marjete). Čeprav imajo namen omejevanja in preprečevanja vožnjam z osebnimi vozili, pa na drugi strani odvzemajo prostor za nemoteno in varno hojo. S težavo se soočajo predvsem starejši ljudje in ljudje z omejenimi sposobnostmi (invalidski vozički), kakor tudi ostali prebivalci v nočnem času, saj ni urejene ulične razsvetljave.

MUTA: Manjkajoče prometne površine za promet kolesarjev v celotnem naselju. Prav tako manjka vzporedna kolesarska infrastruktura v obliki kolesarskih parkirišč in objektov za shranjevanje in parkiranje koles.

MUTA: Obstoječi betonski kolesarski podstavki pri vrtcu se nahajajo na neustrezni lokaciji, kjer je z ustrezno talno signalizacijo označeno območje, kjer je prepovedano ustavljanje in parkiranje vozil/koles. Poleg tega kolesarski podstavki niso opremljeni z varnostnimi mehanizmi za zaklepanje koles, kakor tudi niso opremljeni z nadstreškom, ki bi parkirana kolesa varoval pred vremenskimi vplivi.

MUTA: Obstoječa kolesarnica pri Osnovni šoli Muta (na športnem igrišču za šolo) je brez pripadajočega nadstreška.

MUTA: Manjka kolesarska povezava ob državni glavni cesti G1-1 med Supermarketom Tuš in avtobusnim postajališčem v naselju Gortina.

MUTA: Manjka kolesarska povezava med Supermarketom Tuš in restavracijo Lipa ob državni glavni cesti G1-1.

MUTA: Neustrezno umeščeno avtobusno postajališče ob križišču v središču naselja.

MUTA: Manjkajoče avtobusno postajališče za namene izvajanja šolskih prevozov na obrobju naselja Muta (v smeri naselja Gortina).

MUTA: Slabo vzdrževana avtobusna postajališča. Manjkajo veljavni vozni redi in zemljevidi poteka avtobusnih povezav. Prav tako pripadajoča oprema (klopi, koši) je poškodovana in v slabem stanju.

GORTINA: Po državni glavni cesti G1-1 mimo naselja potekajo gosti prometni tokovi v obe smeri, zaradi česar se pešci in kolesarji počutijo precej ogrožene. Težavo predstavljajo visoke hitrosti, zaradi katerih prihaja do oteženega vključevanja vozil iz stranskih priključkov, dovoznih cest in iz smeri stanovanjskih objektov, ki mejijo na cesto.

GORTINA: Številni stanovanjski objekti mejijo na državno glavno cesto G1-1 kjer za njih posebej ni urejenih ustreznih zavijalcev z glavne ceste, s katerimi bi bilo omogočeno lažje in predvsem varnejše zapuščanje frekventne ceste. Prav tako manjkajo izvozni pasovi na območju križišč.

GORTINA: Ob državni glavni cesti G1-1, vzdolž naselja, manjkajo stacionarni prikazovalniki hitrosti s podajanjem informacij o prekoračitvi hitrosti in potencialnih kaznih zaradi prekoračitve hitrosti.

GORTINA: Manjka obvozna cesta iz smeri državne glavne ceste G1-1, kot direktna (prečna) povezava do naselja Pernice.

GORTINA: S prometno varnostnega vidika je prehod čez državno glavno cesto G1-1 med obema avtobusnima postajališčema pomanjkljivo, saj manjka ustrezna ulična razsvetljava tako na območju samega prehoda kakor tudi pred in za prehodom. Na obeh straneh voznih pasov manjkajo tudi LED utripala.

GORTINA: Ozke cestne povezave znotraj naselja ne omogočajo varnega srečevanja vozil iz obeh smeri.

GORTINA: Slabo pregledno križišče pri kapelici.

GORTINA: Manjkajo peš površine skozi središče naselja kakor tudi kolesarska povezava do novo zgrajenega športnega igrišča na obrobju naselja in navezava na obstoječo kolesarsko povezavo v smeri Zgornje Mute.

GORTINA: Neustrezno urejeno avtobusno postajališče ob kapelici, saj manjka ustrezna horizontalna in vertikalna prometna signalizacija kakor tudi ustrezne čakalne površine. Otroci vstopajo v avtobus in izstopajo iz njega na nepregledni in ozki cesti. Obstajajo samo klopi, ki pa niso obdane z nadstreškom in so tako otroci in ostali uporabniki javnega prevoza izpostavljeni vremenskim vplivom.

Tabela 4: Najpogostejši predlogi izboljšav

Predlogi potrebnih izboljšav udeležencev ogledov stanj na terenu

MUTA: Ustrezno in pravočasno vzdrževanje horizontalne prometne signalizacije na obstoječih peš povezavah in parkiriščih.

MUTA: Zagotoviti dodatna parkirna mesta za zaposlene v vrtcu Muta.

MUTA: Uvedba enosmernega prometnega režima na Šolski ulici (mimo športnega igrišča).

MUTA: Uvedba enosmernega prometnega režima mimo vrtca Muta ter prestavitve glavnega vhoda v vrtec na drugo ustrežnejšo in varnejšo lokacijo (ureditev vhoda na območju med občino in vrtcem, kjer ni vozil).

MUTA: Izgradnja peš povezave »Spodnja Muta – Zgornja Muta«.

MUTA: Izgradnja peš povezave »Spodnja Muta – Supermarket Tuš«.

MUTA: Izgradnja peš povezave »Zgornja Muta – Supermarket Tuš«.

MUTA: Ureditev obstoječe šolske poti od Spodnje Mute do Osnovne šole Muta (podaljšanje poti do Spodnje Mute, tlakovanje poti na neutrjenih območjih, označitev prehodov) ter označitev s poenoteno talno signalizacijo – beli srčki.

MUTA: Ureditev dodatne šolske poti iz smeri ulice Ob Bistrici v smeri Zasebne ambulante splošne medicine. Ureditev klančin in stopnic ter zagotovitev ustreznega vzdrževanja poti skozi vse leto (z večjim poudarkom na zimskem času).

MUTA: Umestitev prehoda za pešce med cvetličarno Mira in NLB poslovalnico na Muti.

MUTA: Izgradnja kolesarske povezave »Supermarket Tuš – AP Gortina«.

MUTA: Izgradnja kolesarske povezave »Vrata – Odcep do Flosa« ob G1-1.

MUTA: Izgradnja kolesarske povezave »Supermarket Tuš – Turner« ob državni glavni cesti G1-1.

MUTA: Izgradnja kolesarske povezave »Spodnja Muta (center) – restavracija Lipa«.

MUTA: Postavitev nadstreška nad obstoječo kolesarnico ob športnem igrišču za osnovno šolo.

MUTA: Uvedba avtobusov na električni pogon.

MUTA: Modernizacija obstoječih avtobusnih postajališč z novimi veljavnimi vozni redi (tudi interaktivnimi, z odštevalnikom časa do prihoda naslednjega avtobusa), klopmi in zemljevidi poteka avtobusnih povezav.

GORTINA: Ureditev obvozne (prečne) ceste mimo naselja Gortina, z namenom preusmeritve prometa mimo naselja v smeri naselja Pernice in Mute (Zgornja Muta) s katero bo dana možnost postopne preureditve prometnic skozi središče naselja po meri in potrebah občanov.

GORTINA: Izvedba dodatnih ukrepov umirjanja prometa na glavni državni cesti G1-1 na območju vstopa v območje naselja (preučitev možnosti izgradnje ločilnega otoka).

GORTINA: Znotraj naselja ureditev krajših odstavnih pasov z namenom izboljšanja pretočnosti prometa in varnosti znotraj ozkih cestnih povezav.

GORTINA: Ustrezno vzdrževanje hortikulture s ciljem izboljšanja preglednosti predvsem na območju zavojev, križišč, priključkih in dovoznih poteh ter po potrebi postavitve dodatnih cestno prometnih ogledal.

GORTINA: Območje prehoda za pešce čez državno glavno cesto G1-1 (med avtobusnima postajališčema) potrebno z namenom zagotavljanja večje prometne varnosti opremiti z dodatno ulično razsvetljavo ter na obeh voznih pasovih v voziščno konstrukcijo vgraditi LED utripala.

GORTINA: Ureditev kolesarske povezave med novo zgrajenim športnim igriščem (začetek kolesarske povezave v smeri naselja Muta – Zgornja Muta) in avtobusnim postajališčem ob državni glavni cesti G1-1 pri avtobusnem postajališču (začetek kolesarske povezave v smeri Občine Dravograd).

GORTINA: Utrditev makadamskih površin po katerih je speljana kolesarska povezava v smeri Zgornje Mute.

GORTINA: Izgradnja kolesarske povezave ob reki Dravi z namenom vzpostavitve konfiguracijsko najbolj optimalne povezave med naseljem Gortina in predelom Spodnje Mute z navezovalnimi priključki na Supermarket Tuš in sosednjo Občino Vuzenica.

GORTINA: Ob obstoječi kolesarski povezavi, med Gortino in Zgornjo Muto, ureditev kolesarskih postajališč z nadstreškom, klopmi in ostalo pripadajočo kolesarsko opremo.

GORTINA: Modernizacija obstoječih avtobusnih postajališč ob državni glavni cesti G1-1 z novimi veljavnimi voznimi redi (tudi interaktivnimi, z odštevalnikom časa do prihoda naslednjega avtobusa), klopmi in zemljevidi poteka avtobusnih povezav.

Udeleženci so se strinjali, da je pri oceni stanja potrebno enakovredno vrednotenje vseh udeležencev v prometu. Stanje na področju hoje in kolesarjenja se bo lahko izboljšalo, če bo stopnja vlaganja v infrastrukturo namenjeno prometu pešcev in kolesarjev enakovredna vlaganju v infrastrukturo za motorizirani promet.

Priloga: Primer uporabljenega gradiva pri ogledih stanj na terenu

Datum: 21. september 2017

Ura: 12:00



**»ANALIZA STANJA NA PODROČJU TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V
OBČINI MUTA«**

- 1. Ogled stanja na terenu (naselje Muta)**
- 2. Vprašalnik za lokalne deležnike**

NAMEN: V okviru priprave »Analize stanja na področju trajnostne mobilnosti v Občini Muta« so načrtovani ogledi stanja na terenu in izvedba anketiranj med lokalnimi deležniki.

OGLED STANJA NA TERENU: Po začetnem srečanju in predstavitvi udeležencev bo opravljen ogled stanja na terenu. Ogled stanja na terenu bo vseboval ključne točke in poti, ki jih prebivalci in obiskovalci naselja Muta najpogosteje uporabljajo oziroma predstavljajo vsakodnevne poti za značilne skupine prebivalcev.

ANKETIRANJE: Po končanem ogledu sledi skupinska razprava ter izpolnitev vprašalnika, ki vsebuje 17 vprašanj s ponujenimi odgovori. Ocenjevanje dobljenih rezultatov bo dalo odgovor glede poznavanja aktivnosti na različnih področjih, pomembnih za spodbujanje trajnostne mobilnosti.

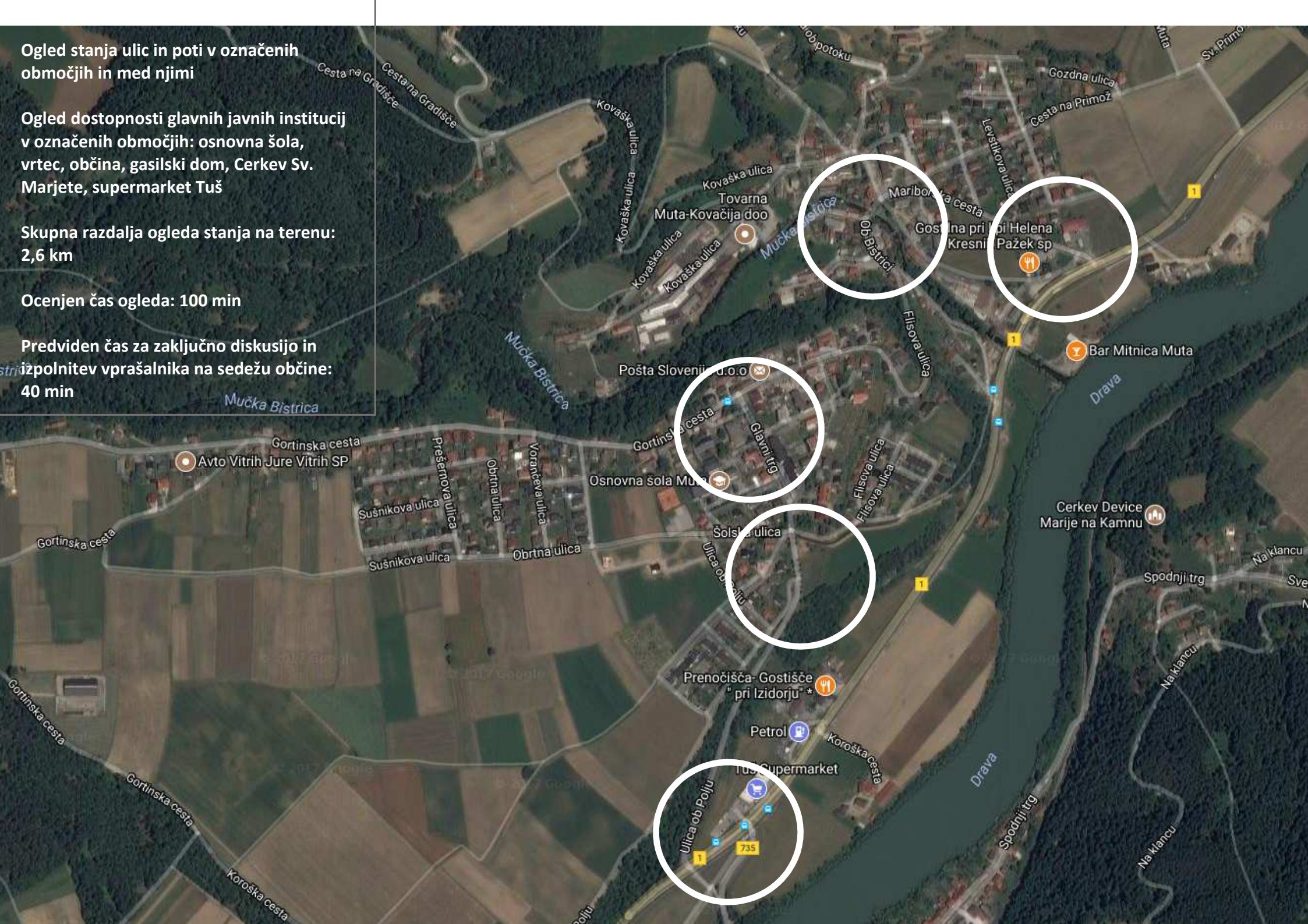
Ogled stanja ulic in poti v označenih območjih in med njimi

Ogled dostopnosti glavnih javnih institucij v označenih območjih: osnovna šola, vrtec, občina, gasilski dom, Cerkev Sv. Marjete, supermarket Tuš

Skupna razdalja ogleda stanja na terenu: 2,6 km

Ocenjen čas ogleda: 100 min

Predviden čas za zaključno diskusijo in izpolnitev vprašalnika na sedežu občine: 40 min



OGLED KLJUČNIH TOČK IN POTI, KI JIH PREBIVALCI IN OBISKOVALCI NASELJA MUTA NAJPOGOSTEJE UPORABLJAJO (ocenjevanje po sistemu SWOT analize)

LOKACIJA 1:

Prednosti	Slabosti

LOKACIJA 2:

Prednosti	Slabosti

LOKACIJA 3:

Prednosti	Slabosti

LOKACIJA 4:

Prednosti	Slabosti

LOKACIJA 5:

Prednosti	Slabosti

LOKACIJA 6:

Prednosti	Slabosti

LOKACIJA 7:

Prednosti	Slabosti

LOKACIJA 8:

Prednosti	Slabosti

LOKACIJA 9:

Prednosti	Slabosti

LOKACIJA 10:

Prednosti	Slabosti

DISKUSIJA OB ZAKLJUČKU OGLEDA STANJA NA TERENU (vsak sodelujoči udeleženec poda svoje videnje glede opravljenega ogleda stanja in po potrebi navede predlog izboljšav):

This image shows a blank sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

1. ANKETA ZA LOKALNE DELEŽNIKE

Navodilo za izpolnjevanje vprašalnika:

Anketa za lokalne deležnike je sestavljena iz 17 vprašanj, razdeljenih v 6 modulov. Vsako vprašanje ima po stopnjah ponujenih 5 odgovorov, kjer stopnja 0 pomeni nujno potrebo po ukrepanju, medtem ko stopnja 4 pomeni, da gre za odlične pogoje brez dodatnih potreb po ukrepanju. Vašo izbiro ponujenega odgovora potrdite s križcem v pripadajočem praznem okencu ter navedete morebitno opombo. Predviden čas za izpolnitev ankete je 20 minut.

Naziv institucije/društva: _____

Ime in priimek: _____

MODUL 1: Potrebe uporabnikov

1. Kako občine zbirajo podatke o potrebah kolesarjev / pešcev?			
Podani odgovor	Stopnja	Označite	Opombe (komentar)
Niso dejavne	Stopnja 0		
Le po potrebi in če se pojavijo težave/problemi	Stopnja 1		
S priročniki za načrtovanje, občasnimi analizami	Stopnja 2		
Aktivno komunicirajo z uporabniki, da pridobijo povratne informacije, vzdržujejo bazo podatkov o pritožbah in predlogih, izvajajo redna poročila o zadovoljstvu kolesarjev/pešcev	Stopnja 3		
Usklajujejo se z različnimi zainteresiranimi skupinami, izvajajo redne analize potreb različnih ciljnih skupin, ki uporabljajo trajnostno mobilnosti (starejši, starši z majhnimi otroki, otroci, invalidi)	Stopnja 4		

2. Kakšne so možnosti, da kolesarji / pešci aktivno sodelujejo v postopkih odločanja prometne politike?			
Podani odgovor	Stopnja	Označite	Opombe (komentar)
Nimajo možnosti	Stopnja 0		
Le ob zadostnem pritisku	Stopnja 1		
V večjih projektih, občasno	Stopnja 2		
V okviru rednih sestankov (uporabniki, sodelavci, politiki, strokovnjaki)	Stopnja 3		
Kolesarji / pešci vedno sodelujejo v procesih odločanja že od samega začetka. To velja za strateški nivo in za projekte v izvajanju. Za svoje delo dobijo finančno nadomestilo.	Stopnja 4		

MODUL 2: Infrastruktura in varnost

3. Kakšna je kakovost infrastrukture za promet pešcev v občini?

Podani odgovor	Stopnja	Označite	Opombe (komentar)
Za pešce ni primerne infrastrukture	Stopnja 0		
Ukrepi so omejeni na problematična mesta in enostavne rešitve	Stopnja 1		
Na voljo so pločniki ob glavnih cestah z določenimi standardi	Stopnja 2		
Omrežja visokokvalitetnih objektov za pešce (široki pločniki, klopi za počitek, primerne rešitve za prečkanje, odstranjene ovire, označbe...)	Stopnja 3		
Gosto omrežje visokokvalitetnih objektov za pešce na območju celotne občine, v skladu z ustreznimi priporočili, dosti možnosti za prečkanje cest, omejen promet za motorna vozila	Stopnja 4		

4. Kakšna je kakovost infrastrukture za promet kolesarjev v občini?

Podani odgovor	Stopnja	Označite	Opombe (komentar)
Za kolesarje ni primerne infrastrukture	Stopnja 0		
Ukrepi so omejeni na problematična mesta in lahke rešitve	Stopnja 1		
Na voljo so glavne kolesarske vpadnice z določenimi standardi	Stopnja 2		
Omrežja visokokvalitetnih kolesarskih objektov (kolesarske steze, parkirna mesta, križišča, oznake,...)	Stopnja 3		
Gosto omrežje visokokvalitetnih kolesarskih objektov na območju celotne občine, v skladu z ustreznimi priporočili, obenem omejen promet z motornimi vozili	Stopnja 4		

5. Kako dobro je vzdrževana infrastruktura namenjena hoji in kolesarjenju?

Podani odgovor	Stopnja	Označite	Opombe (komentar)
Ni vzdrževanja	Stopnja 0		
Vzdrževalni ukrepi samo v primeru hudih težav in pritožb	Stopnja 1		
Vzdrževanje se izvaja samo ob glavnih cestah	Stopnja 2		
Vzdrževanja prometnih površin za kolesarje in pešce je enakovredno vzdrževanju za avtomobile, posebna oprema za vzdrževanje in čiščenje, zimske službe	Stopnja 3		
Vzdrževanje ima višjo prioriteto glede na avtomobilski promet, posebna oprema za vzdrževanje in čiščenje, možno je celoletno kolesarjenje (zimske službe), standardizirano upravljanje pritožb	Stopnja 4		

6. Kako se poskuša izboljšati varnost pešcev in kolesarjev?

Podani odgovor	Stopnja	Označite	Opombe (komentar)
Za povečanje varnosti ni posebnih ukrepov	Stopnja 0		
Odstranitev posameznih nevarnih točk, občasne aktivnosti za preprečevanje nesreč in zmanjšanje poškodb (čelada, kresničke, itd.)	Stopnja 1		
Sistemska odstranitev nevarnih točk za pešce in kolesarje z infrastrukturnimi spremembami	Stopnja 2		
Letni program ukrepov in kampanj za dvig ozaveščenosti s poudarkom na obnašanju voznikov motornih vozil (ustavitev vozila pešcem za varen prehod ceste, primerna hitrost, odpiranje avtomobilskih vrat, prehitevanje kolesarjev), uvedba skupnega prostora s kolesarji in pešci	Stopnja 3		
Intenzivno uveljavljanje hitrostne omejitve 30km/h, preprečevanje vožnje skozi rdečo luč, jasna zavezanost do "ničelne vizije" (brez smrtnih žrtev in hudo poškodovanih)	Stopnja 4		

7. Kaj je narejeno za parkiranje koles in zmanjšanje kraje koles?

Podani odgovor	Stopnja	Označite	Opombe (komentar)
Ni aktivnosti na tem področju, podstavki za parkiranje koles so slabe kakovosti	Stopnja 0		
Stojala za kolesa so na lokacijah, kjer je prostor lahko dostopen	Stopnja 1		
Kolesa se lahko varno parkira poleg bivanjskih delov in ciljnih območij (šole, podjetja, trgovine, objekti za prosti čas), registracija okvirjev koles v centralni bazi podatkov	Stopnja 2		
Dodatek k stopnji 2, polovica parkirnih prostorov je zaščiten pred dežjem in obstajajo dodatni parkirni prostori za dražja in električna kolesa (z opremo za polnitev). Podpora s strani podjetij, ki financirajo opremo za parkiranje.	Stopnja 3		
Dodatek k stopnji 3, kolesarske postaje se nahajajo zraven glavnih železniških postaj v mestnih središčih. Ponujajo vsaj enako število varnih in pred dežjem zaščitene kolesarske stojale kolikor je javnih parkirnih prostorov za avtomobile.	Stopnja 4		

MODUL 3: Informiranje in izobraževanje

8. Kako dobro je javnost obveščena o politikah trajnostne mobilnosti in njenih aktivnosti?			
Podani odgovor	Stopnja	Označite	Opombe (komentar)
Nobenh informacij v zvezi s trajnostno mobilnostjo	Stopnja 0		
Občasne informacije medijev (občinski časopis)	Stopnja 1		
Poročila o novih projektih, informativni dogodki, zemljevid kolesarskih poti	Stopnja 2		
Vedno so na voljo najnoveše informacije na spletni strani občine, redno obveščanje o vizijah, ciljih in načrtovanih ukrepih	Stopnja 3		
Določene komunikacijske strategije za kolesarski promet, prilagojen tiskani material (brošure, letaki,...) in interaktivna orodja za motivacijo pešcev in kolesarjev, da navežejo kontakt z občino	Stopnja 4		

9. Kakšna je kakovost vertikalne / horizontalne prometne signalizacije za pešce in kolesarje?			
Podani odgovor	Stopnja	Označite	Opombe (komentar)
Označevanje/signalizacija ne obstaja	Stopnja 0		
Označevanje/signalizacija za kolesarje ali pešce obstaja na posebnih lokacijah brez specifičnih informacij glede razdalje in trajanja poti	Stopnja 1		
Označevanje/signalizacija za kolesarje ali pešce obstaja na posebnih lokacijah s specifičnimi informacijami z razdaljo in trajanjem poti	Stopnja 2		
Obstaja označevanje/signalizacija za kolesarje in pešce na določenih lokacijah s specifičnimi informacijami z razdaljo in trajanjem	Stopnja 3		
Obstaja označevanje/signalizacija za kolesarje in pešce za različne ciljne skupine z dobro berljivim slogom tako na cesti kot na tablah. Razdalja in trajanje potovanja sta prikazana v metrih/km in minutah.	Stopnja 4		

10. Kakšne so dejavnosti na področju izobraževanja in usposabljanja o prometu?

Podani odgovor	Stopnja	Označite	Opombe (komentar)
Ni aktivnosti/nič	Stopnja 0		
Izobraževanje o prometu za osnovnošolske otroke, z minimalnimi zahtevami: pravila vedenja, izogibanje nevarnosti,...	Stopnja 1		
Kolesarski tečaji za šolske otroke v varovanem okolju	Stopnja 2		
Kolesarski tečaji za šolske otroke v realnem prometu	Stopnja 3		
Redne ponudbe usposabljanja za vse starostne in ciljne skupine, navodila za neodvisno in radostno kolesarjenje	Stopnja 4		

MODUL 4: Promocija trajnostne mobilnosti

11. Kako se vzpodbuja kolesarjenje/hoja pri različnih starostnih skupinah?

Podani odgovor	Stopnja	Označite	Opombe (komentar)
Ni pobud	Stopnja 0		
Podpira se posamezne pobude posameznikov (npr. šole), občasni članki v lokalnih medijih ("kolesarjenje na delo")	Stopnja 1		
Nekaj delodajalcev in šol podpira konkretne ukrepe, posamezne dejavnosti in kampanje (Kampanja Prometna kača,...)	Stopnja 2		
Redno organiziranje široko uporabnih ukrepov za različne ciljne skupine (kolesarski zajtrk, spremstvo za kolesarjenje v šolo, najbolj "kolesu prijazen" delodajalec, skupne akcije hoje)	Stopnja 3		
Poleg stopnje 3, še celovite, strokovno organizirane in dolgoročne kampanje (zdravstvo, okolje,...), privlačne spodbude za udeležence (nagrade,...) in socializacije v smislu aktivne mobilnosti za vse starostne skupine	Stopnja 4		

MODUL 5: Vodenje in koordinacija

12. Kakšen status ima trajnostna mobilnost v vsakdanjem življenju?			
Podani odgovor	Stopnja	Označite	Opombe (komentar)
Kolesarjenje in hoja nista obravnavani kot možnosti transporta ali le kot način prevoza za revne ljudi, ki si ne morejo privoščiti motornih vozil	Stopnja 0		
Hoja ima slabo podobo in kolesarjenje se večinoma uporablja v prostem času za rekreacijo	Stopnja 1		
Kolesa večinoma uporabljajo študentje in dnevni migranti. Obstaja nekaj vzornikov (znanih ljudi), ki promovirajo zdravo mobilnost	Stopnja 2		
Trajnostna mobilnost je del dobre podobe. Kolesarjenja se poslužujejo vse starostne skupine za vse namene potovanj. Trajnostna mobilnost je del aktivnega življenjskega stila in se dobro odraža preko medijev.	Stopnja 3		
Trajnostna mobilnost je prevladujoči trend večine prebivalcev, ki so ponosni na svoje vedenje, odločevalci prednost dajejo strategijam in projektom trajnostne mobilnosti.	Stopnja 4		

13. Kako je trajnostna mobilnost vpletena v prometno politiko?			
Podani odgovor	Stopnja	Označite	Opombe (komentar)
Trajnostna mobilnost (hoja, kolesarjenje) ni omenjena	Stopnja 0		
Obstajajo posamezne navedbe, vendar trajnostna mobilnost ni nikjer osrednja tema	Stopnja 1		
Obstaja občinska zasnova kolesarskega prometa in pešpoti, ni pa usklajena z drugimi zasnovami	Stopnja 2		
Trajnostna mobilnost je pomemben element strategije mobilnosti z merljivimi cilji in jasnim časovnim okvirjem, načrtovani so ukrepi uprave	Stopnja 3		
Nadgradnja Stopnje 3; trajnostna mobilnost je tudi del drugih politik – sodelovanje z drugimi sektorji (zdravstvo, okolje, izobraževanje,...). Če pride do konfliktov politik na strateškem nivoju, je po navadi odločeno v korist trajnostne mobilnosti.	Stopnja 4		

14. Kako tesno je sodelovanje z zunanjimi organizacijami (javni potniški promet, vladne in nevladne organizacije, druge občine)?

Podani odgovor	Stopnja	Označite	Opombe (komentar)
Ni sodelovanja	Stopnja 0		
Občasna posvetovanja z zunanjimi partnerji	Stopnja 1		
Občasne delovne skupine, ki se ukvarjajo z določenimi zadevami kolesarjev in pešcev	Stopnja 2		
Redno sodelovanje z višjimi vejami oblasti v sodelovanju z drugimi občinami ipd.	Stopnja 3		
Stalni usmerjevalni odbor za politiko trajnostne mobilnosti, s predstavniki različnih oblasti in zunanjimi partnerji	Stopnja 4		

15. V kolikšni meri sedanja razvojna politika občine podpira trajnostno mobilnost?

Podani odgovor	Stopnja	Označite	Opombe (komentar)
Trajnostna mobilnost ni vključena v razvojno politiko mesta	Stopnja 0		
Infrastruktura za trajnostno mobilnost se upošteva na koncu načrtovanja razvojnih projektov	Stopnja 1		
V večjih, strateško pomembnih projektih se že od začetka upoštevajo vsa prevozna sredstva (npr. rekonstrukcija območja železniške postaje)	Stopnja 2		
Koncepti razvoja trajnostne mobilnosti so sestavni del vseh razvojnih projektov, privlačne kolesarske površine so obvezne v načrtovanju novih zgradb, dodaten prostor za pešce je zagotovljen tudi z zmanjšanjem prostora za parkirne prostore avtomobilov	Stopnja 3		
Razvojna politika mesta je usmerjena v zmanjšanje uporabe avtomobila in povečanje podpore trajnostni mobilnosti, območja brez avtomobilov.	Stopnja 4		

MODUL 6: Dopolnilne dejavnosti

16. Kaj je narejeno za obvladovanje motoriziranega prometa?			
Podani odgovor	Stopnja	Označite	Opombe (komentar)
Nič	Stopnja 0		
Ločene "mirne cone prometa" (v bližini šol je omejitev hitrosti 30), nizke parkirnine	Stopnja 1		
V več delih občine je omejitev hitrosti 30, privlačna politika parkiranja, odprtje enosmernih ulic	Stopnja 2		
Prednostna obravnava kolesarskega prometa na "glavnih kolesarskih poteh", še posebej privlačna parkirna mesta za kolesa, "tržne" parkirnine	Stopnja 3		
Zasnova notranjega mestnega prometa se ozira na potrebe aktivnih udeležencev, omejitve za avtomobilski promet so zavestno sprejete	Stopnja 4		

17. Kako je zagotovljena učinkovita uporaba javnega prostora glede na upravljanje s parkirnimi prostori in omejitvijo dostopa za motoriziran promet?			
Podani odgovor	Stopnja	Označite	Opombe (komentar)
Nič ali cone parkiranja z omejenim časom parkiranja vendar brez plačljivega parkiranja.	Stopnja 0		
Na posameznih ulicah je plačljivo parkiranje z nizkimi tarifami in časovno omejitvijo.	Stopnja 1		
V večjih, strateško pomembnih projektih se že od začetka upoštevajo vsa prevozna sredstva (npr. rekonstrukcija območja železniške postaje)	Stopnja 2		
Koncepti razvoja trajnostne mobilnosti so sestavni del vseh razvojnih projektov, privlačne kolesarske površine so obvezne v načrtovanju novih zgradb	Stopnja 3		
Prednost ima zagotavljanje privlačne kolesarske infrastrukture, zagotovljeno je, da so vsi razvojni projekti podvrženi "preizkusu poklicne usposobljenosti za mobilnost"	Stopnja 4		

Za vaše sodelovanje in doprinos se vam najlepše zahvaljujemo!
Ekipa Lineal d. o. o. Maribor

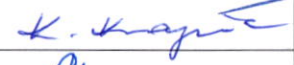
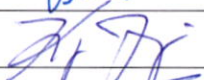
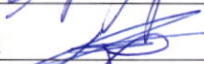
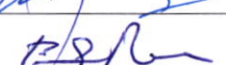
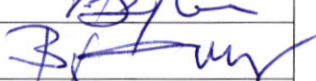
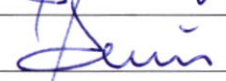
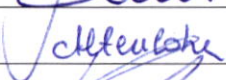
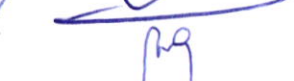
(Izdelava vprašalnika je temeljila na uveljavljenem orodju za ocenjevanje kolesarske politike BYPAD - <http://www.bypad.org/>, z upoštevanjem in vključevanjem metodologije dela evropskega projekta Active Travel Network - <http://urbact.eu/active-travel-network>.)

»LISTA PRISOTNOSTI UDELEŽENCEV«

Projekt: CPS MUTA

Naziv dogodka: 1. OGLED STANJA NA TERENU

Lokacija in datum: MUTA, 21. 9.

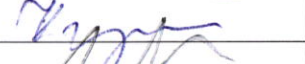
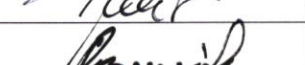
	IME IN PRIIMEK	E- MAIL (piši s tiskanimi črkami)	PODJETJE/USTANOVA	PODPIS
1	ZLATKO MESARIČ	zlatko.mesaric@lineal.si	LINEAL D.O.O.	
2	DARINKA K. KRAJNC	vdcc.muta@gmail.com	CUDD Crna - DE VOC Muta	
3	TINE PAJK	tine.pajk@gmail.com	OŠ MUTA	
4	BOJAN KASPAR	avtokaspar@gmail.com	SVEPP Muta	
5	JOŽEF FREIDL	dra.inu.mue@kis.net	Društvo invalidov Muta	
6	SILVO IZAK	SILVO.IZAK@POLICIJA.SI	PP Radlje ob Dravi	
7	Krautberger Erik	krautberger.erik@gmail.com	EK d.o.o.	
8	Vojko Babolo	babolo@ams.net	Babolo d.o.o.	
9	Tina Bauer	bauer@siol.net	NG BAUER d.o.o.	
10	Ksenija Dittinger	ksenija.dittinger@muta.si	Občina Muta	
11	Brigita Altenbacher	brigita.altenbacher@muta.si	Občina Muta	
12	RUDI KOLČENIK	@	OBČINA MUTA	
13	MATEJ DOBOVŠEK	@	Lineal d.o.o.	
14	Mirko Wosner	mirko.wosner@muta.si	OBČINA MUTA	
15	LIDIJA GOLOB	lidija.golob@zd-radlje.si	ZDRAVSTVENI DOM RADLJE OB DRAVI	

»LISTA PRISOTNOSTI UDELEŽENCEV«

Projekt: CPS MUTA

Naziv dogodka: 2. OGLED STANYA NA TERENU

Lokacija in datum: GORTINA, 28.9.2017

	IME IN PRIIMEK	E-MAIL (piši s tiskanimi črkami)	PODJETJE/USTANOVA	PODPIS
1	ZLATKO MESARIČ	zlatko.mesaric@lineal.si	LINEAL D.O.O.	
2	Krajnc Jarca	@	svetnik	
3	HUBERT Aleksander	sandi@aatrade.si	HL	
4	RODOLF KOLEZNIK	RUDI@S-ABAK.SI	OBČINA MUM	
5	FRANJO URNALT	Branko.urnalt@gmail.com	DU MUTA	
6	Reiko Karnjak	@	DU MUTA	
7	HUBERT IVANČIČ	hubert.ivanic@pucop.si	TP RADKO RADKO	
8	Matej Dobovšek	@	Lineal d.o.o.	
9		@		
10		@		
11		@		
12		@		
13		@		
14		@		

Datum: oktober 2017

Številka projekta: 1451

ANALIZA STANJA NA PODROČJU PROMETA V OBČINI MUTA



»Poročilo o izvedenih javnih razpravah«

NAMEN: V okviru priprave Analize stanja na področju prometa v Občini Muta so se izvedle javne razprave s prebivalci Občine Muta, kjer so imeli vsi enakovredno možnost s svojimi predlogi in pobudami soustvarjati vizijo bodoče ureditve urbane mobilnosti v občini.

IZHODIŠČE PRIPRAVE: V sodelovanju z Občino Muta se je določila najprimernejša lokacija za izvedbo obeh načrtovanih javnih razprav s prebivalci občine. S ciljem čim večje udeležbe s strani občanov so se pripravila vabila, katera so se v obliki plakatov izpostavila na najbolj frekventnih mestih v občini. Prav tako se je vabilo objavilo na spletni strani Občine Muta in na spletni strani socialnega omrežja Facebook, pod zavihkom Občina Muta. Občanke in občane se je k udeležbi na javnih razpravah nagovarjalo tudi v času evropskega tedna mobilnosti, ko se je v petek 22. septembra odvijala prireditev na prostem na temo trajnostne mobilnosti.

Javne razprave s prebivalci Občine Muta

Pri izdelavi celostne prometne strategije je ključnega pomena vključevanje posebne podskupine deležnikov – to so prebivalci. Vključevanje prebivalcev v procese načrtovanja je temeljna dolžnost vsakršnih lokalnih oblasti in je tudi pogoj, ki ga predpostavljajo direktive Evropske unije in mednarodne konvencije. Vključevanje javnosti ima številne pozitivne učinke vidne predvsem v obliki krepitev civilne družbe in lokalne politične kulture. Z njihovim aktivnim vključevanjem se bo bistveno povečala kakovost, uspešnost, stroškovna učinkovitost, transparentnost, sprejetost in legitimnost celostnega prometnega načrtovanja v občini.

V ta namen sta se organizirali dve javni razpravi s prebivalci občine v avli Osnovne šole Muta. Da bi jih o pripravi Celostne prometne strategije Občine Muta kar najbolj obvestili so bila pripravljena in izdelana vabila v obliki plakatov, ki so se izpostavili na najbolj obiskanih in vidnih lokacijah v občini. V želji po čim večji udeležbi se je občanke in občane nagovarjalo k udeležbi že v okviru Evropskega tedna mobilnosti, ko se je 22. septembra odvijala prireditev na prostem na temo trajnostne mobilnosti. Prav tako je vabilo bilo posredovano identificiranim lokalnim deležnikom in svetnikom ter objavljeno na spletni strani občine kakor tudi na socialnem omrežju Facebook.



Slika 1: Primer objavljenega plakata/vabila za javnost (lokacija: avtobusno postajališče, Zgornja Muta)



Slika 2: Primer objavljenega vabila na javni razpravi na spletni strani Občine Muta

Tabela 1: Časovni termini izvedenih javnih razprav

Št.	Lokacija javne razprave	Vsebina javne razprave	Datum	Število prisotnih
1	Avla Osnovne šole Muta	Predstavitev izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta. Izvedba razprave s prisotnimi glede današnjega stanja na področju prometa s posebnim poudarkom na problematiki kolesarjenja, hoje, uporabe javnega potniškega prometa in upravljanja z motoriziranim prometom v občini.	3. oktober 2017	15
2	Avla Osnovne šole Muta	Predstavitev izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta. Izvedba razprave s prisotnimi glede današnjega stanja na področju prometa s posebnim poudarkom na problematiki kolesarjenja, hoje, uporabe javnega potniškega prometa in upravljanja z motoriziranim prometom v občini.	11. oktober 2017	7

V sodelovanju z javnostjo sta bili opravljene skupaj 2 javni razpravi v razmaku enega tedna, s ciljem, da se razpravi enakovredno približata vsem občanom (v primeru, da kdo ni imel možnosti prihoda na prvo, se je lahko udeležil druge javne razprave). V okviru obeh javnih razprav je bila prisotnim predstavljena zasnova Celostne prometne strategije Občine Muta ter katere prednosti bo občina imela z njenim končnim sprejetjem. Temeljila je na definiranju obstoječega stanja prometa s ciljem zbiranja informacij s strani prisotnih glede zaznanih težav na področju prometa s katerimi se dnevno srečujejo na svojih vsakodnevnih poteh. Poseben poudarek je bil namenjen kolesarjenju, hoji, uporabi storitev javnega potniškega prometa in upravljanju s parkirnimi prostori v občini. V okviru razprav so se že delno nakazale smernice oblikovanja vizije razvoja bodoče urbane mobilnosti v občini.



Slika 3: Javna razprava s prebivalci Občine Muta (avla OŠ Muta, 4. oktober 2017)



Slika 4: Javna razprava s prebivalci Občine Muta (avla OŠ Muta, 11. oktober 2017)

Tabela 2: Navedba težav, s katerimi se prebivalci občine srečujejo na področju prometa in so bile izpostavljene na javnih razpravah.

Javne razprave s prebivalci: Identifikacija problemov
MUTA: Izredno nevarna glavna cesta G1-1 in križišči ob Supermarketu Tuš. Povečan občutek ogroženosti med pešci, kolesarji in tudi med vozniki osebnih vozil.
MUTA: Javni potniški promet ima podobo neučinkovite in neatraktivne podobe prevoza. V preteklosti so številna podjetja financirale nakup vozovnic za svoje zaposlene ter se na ta način spodbujala uporaba delavskih avtobusov.
MUTA: Manjkajo ustrezni ukrepi umirjanja prometa od igrišča pri osnovni šoli do Prešernove ulice. Težavo predstavljajo predvsem štirikolesniki in motorna kolesa, ki v teh strjenih območjih razvijajo višje hitrosti in povzročajo hrup in vibracije.
MUTA: Veljavna parkirna politika v občini ni ustrezna, poleg tega primanjkujejo številna parkirna mesta v središču naselja, tako na Zgornji kot na Spodnji Muti. Tudi zaradi dejstva,

ker se vzpostavlja iniciativa popolne zapore območja šolskega okoliša za ves motoriziran promet.

MUTA: Okrog osnovne šole manjkajo pločniki.

MUTA: Od križišča na Spodnji Muti do restavracije Lipa manjka urejena peš povezava.

MUTA: Neustrezno in nevarno vodenje pešcev med bančno poslovalnico NLB in cvetličarno Mira. Manjka prehod za pešce.

MUTA: Neustrezno in nevarno vodena stopnišča v križišče na Šolski ulici.

MUTA: Manjka označen prehod za pešce med obema avtobusnima postajališčema na Spodnji Muti.

MUTA: Slabo vzdrževanje prometnih površin za pešce v zimskem času.

MUTA: Omrežje kolesarskih povezav v Občini Muta ni med sabo sklenjeno, zato se kolesarji na posameznih odsekih, kjer ni kolesarske povezave, počutijo ogrožene.

MUTA: Manjka kolesarska povezava med restavracijo Lipa na Spodnji Muti in avtobusnim postajališčem na Gortini.

MUTA: Manjka odsek kolesarske povezave do Občine Vuzenica.

MUTA: Ob poštni poslovalnici poštna in ostala dostavna vozila parkirajo na cesti. Ni ustreznih parkirnih mest za dostavna vozila, zaradi česar prihaja do zastojev in nevarnega ter nepreglednega srečevanja vozil.

MUTA: Problematika dostave se pojavlja tudi pri zadrugi, saj večja tovorna vozila, ki pripeljejo večje količine blaga na skladiščno-manipulativne površine, morajo z vzvratno vožnjo potem zapustiti te površine, kar pri vključevanju v promet povzroča dodatne zastoje in potencialne možnosti za nastanek nevarnih situacij.

MUTA: Križišče na Spodnji Muti je s prometno-varnostnega vidika problematično, saj gre za območje številnih priključkov. Manjkajo tudi označeni prehodi za pešce na območju križišča.

GORTINA: Iz smeri Dravograda ni ustreznega desnega zavijalnega pasu v smeri središča naselja. Podobna problematika tudi iz smeri Mute, kjer ni ustreznega levega zavijalnega pasu.

GORTINA: S postavitvijo hitrostne grbine pri športnih igriščih na prostem ter višjih robnikov znotraj naselja, se je hitrost vozil v naselju zmanjšala za do 40 %. Kljub temu, pa se sedaj pojavljajo težave povezane s štirikolesniki in motornimi kolesi, ki to umeščeno grbino izkoriščajo za skoke, kar povzroča hrup in vibracije, ki motijo okoliške prebivalce.

Tabela 3: Predlogi in pobude prebivalcev na zaznane težave

Javne razprave s prebivalci: Predlogi prebivalcev

MUTA: Uvedba enosmernega prometnega režima na Šolski ulici mimo Osnovne šole Muta. Potrebno določiti ustrezen potek smeri z namenom zagotavljanja optimalne pretočnosti.

MUTA: Ureditev podhoda za pešce in kolesarje pod križiščem pri Supermarketu Tuš.

MUTA: Ureditev krožnih križišč na območju obeh križišč pri Supermarketu Tuš.

MUTA: Izdelava prometne študije, ki bo predlagala nove parkirne ureditve ločeno za Spodnjo in ločeno za Zgornjo Muto ter predlagala, kje se bodo umestila nova parkirišča.

MUTA: Izgradnja peš povezave med športnim igriščem na Šolski ulici in stanovanjskim območjem na Sušnikovi ulici.

MUTA: Ureditev in označitev varne šolske poti iz smeri Sušnikove ulice v smeri šole, saj iz tega predela naselja v šolo zahaja med 60 in 70 otrok.

MUTA: Vzpostavitev ukrepov za dodatno umirjanje prometa na območju Sušnikove in Prešernove ulice.

MUTA: Ureditev skladiščno-manipulativnih površin za namene zadruga v območju industrijske cone, z namenom razbremenitve središča Zgornje Mute od motornega tovornega prometa (s ciljem, da bi se v industrijski coni skladiščil izključno težji gradbeni material in ostalo blago večjih dimenzij).

MUTA: Prodaja gramoznega materiala potencialnemu in zainteresiranemu gradbenemu podjetju ter izgradnja manjše garažne hiše na tem območju.

GORTINA: Izgradnja obvozne ceste od državne glavne ceste G1-1, mimo Gortine, do križišča za naselje Pernice. Ta ukrep bo omogočil postopno zaporo ceste pri restavraciji Pri mesarju, katera se bo namenila le lokalnemu prometu, pešcem in kolesarjem.

GORTINA: Ureditev kolesarske povezave med avtobusnim postajališčem na Gortini in Spodnjo Muto (restavracija Lipa).

GORTINA: Ob državni glavni cesti G1-1 izgradnja desnega zavijalnega pasu za pet stanovanjskih objektov, ki so locirani ob glavni cesti.

GORTINA: Ureditev desnega zavijalnega pasu iz smeri Dravograda v smeri središča naselja (v kolikor ne pride do izgradnje obvozne ceste naselja Gortina).

»LISTA PRISOTNOSTI UDELEŽENCEV«

Projekt: CPS MUTA

Naziv dogodka: JAVNA RAZPRAVA Z OBČANI

Lokacija in datum: MUTA, 4. 10. 2017

	IME IN PRIIMEK	E- MAIL (piši s tiskanimi črkami)	PODJETJE/USTANOVA	PODPIS
1	ZLATKO MESARIČ	zlatko.mesaric@lineal.si	LINEAL D.O.O.	
2	BRIGITA ALTENBAHER	brigit.altenbacher@muta.si	Občina Muta	
3	Ksenija Ditingen	ksenija.ditingen@muta.si	Občina Muta	
4	Sašo Pavlič	saso.pavlic@gmail.com	občan	
5	Tadej Margan	T. MARGAN@gmail.com	občan	
6	Ernest Pregled	ernest.pregled@gmail.com	občan	
7	BREZLIK Valtet		občan	
8	JOCO KOLUNTER	joco.kolundor@gmail.com	Občan	
9	TONČ KURŠNIK	tonc.kursnik@gmail.com	AG 7.	
10	BOŽAN KASPAR	bozokasper@gmail.com	KUOKKASPIR	
11	TINE PAK	TINE.PAK@GMAIL.COM	OS MUTA	
12	RUDOLF KOLČNIK	RUDI@S-ABAK.SI	OBČINA MUTA	
13	MIRKO VOSTER	mirko.voster@muta.si	— (1)	
14				

»LISTA PRISOTNOSTI UDELEŽENCEV«

Projekt: CPS MUTA

Naziv dogodka: 2. YAVNA RAZPRAVA Z OBČANI

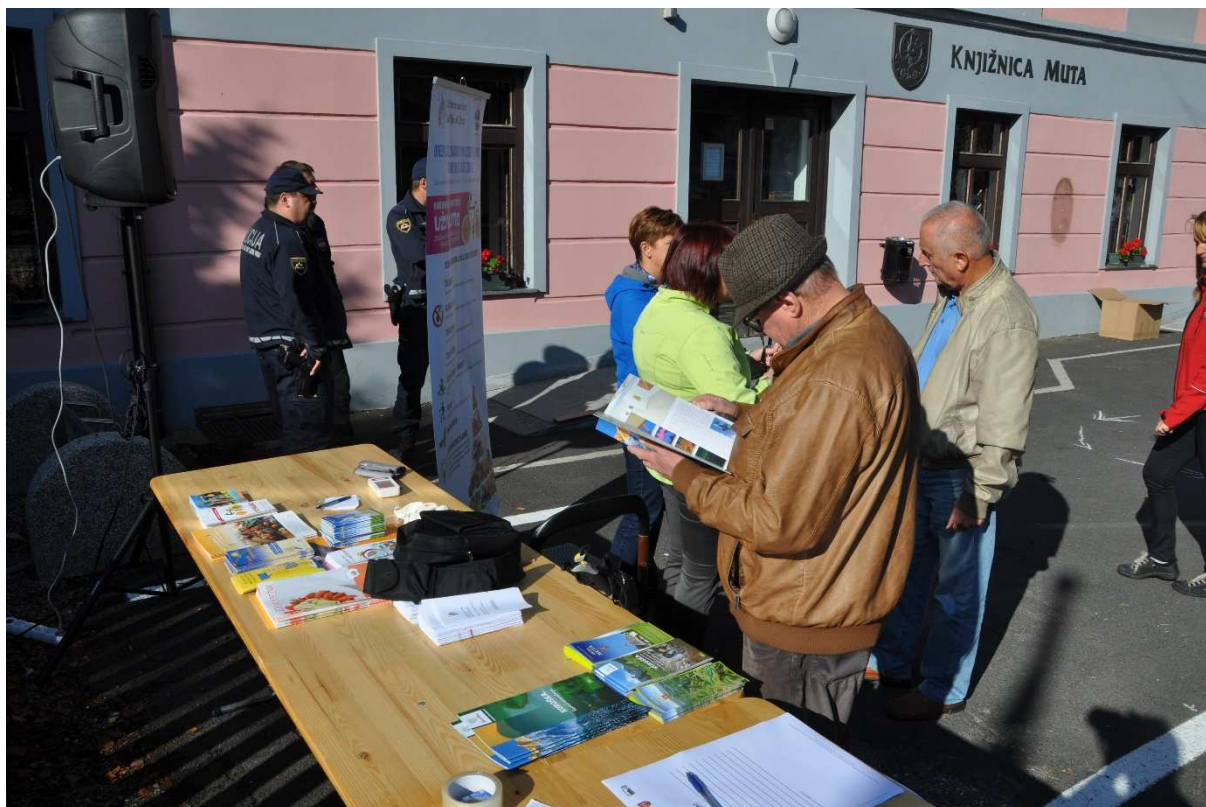
Lokacija in datum: MUTA, 11. 10. 2017

	IME IN PRIIMEK	E- MAIL (piši s tiskanimi črkami)	PODJETJE/USTANOVA	PODPIS
1	ZLATKO MESARIČ	zlatko.mesaric@lineal.si	LINEAL d.o.o.	
2	BRIGITA ALTENBAHER	brigita.altenbacher@muta.si	Občina Muta	
3	Skvalounik Tine	@	Krajan	
4	Janez TRATNIK	@	PGD Muta	
5	RUPJ KOLEČNIK -	@	OBČINA	
6	MATEJ DOBOVŠEK	@	Lineal d.o.o.	
7		@		
8		@		
9		@		
10		@		
11		@		
12		@		
13		@		
14		@		

FOTOUTRINKI IZVEDENE DELAVNICE NA PROSTEM (V OKVIRU EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI, 22. 9. 2017)



Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018.



Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018.

PROGRAM PRIREDITVE

***PRIREDITEV ZA JAVNOST OB EVROPSKEM TEDNU MOBILNOSTI
2017***

**»S trajnostno mobilnostjo do medgeneracijskega druženja občanov v
Občini Muta«**

V Občini Muta bomo letos izvedli številne dogodke v okviru Evropskega tedna mobilnosti, ki poteka med 16. in 22. septembrom pod sloganom »Združimo moči, delimo si prevoz«. Glavni namen prireditve je ozaveščanje celotnega prebivalstva glede pomembnosti trajnostne mobilnosti za nadaljnji razvoj občine.

Prireditev za javnost bo med drugim obeležila začetek izdelave Celostne prometne strategije za Občino Muta, ki predstavlja pomemben temelj za nadaljnji razvoj naše občine na področju trajnostne in zelene mobilnosti.

Lokacija: Parkirišče pred Občino Muta

Sodelujoči:

- Občina Muta
- Vrtec pri OŠ Muta
- Osnovna šola Muta
- Društvo upokojencev Muta
- Policijska postaja Radlje ob Dravi
- Zdravstveni dom Radlje ob Dravi
- Lineal d. o. o. Maribor
- Obiskovalci, širša javnost

Datum: petek, 22. september 2017

Trajanje: od 9.20 do 12.40 ure

Aktivnosti na skupnem prizorišču:

OBČINA MUTA:

- Ob 9.20 uri: Župan s strokovnimi službami bo imel uvodni nagovor.
- o Ob 9.30 uri: Pričetek prireditve.

OSNOVNA ŠOLA MUTA

Od 9.30 do 12.00 ure: Risanje in ustvarjanje na ulici (I. triada).

Od 9.30 do 11.00 ure: Predstavitev in spretnostna vožnja s kolesom po poligonu pred občino (II. triada).

Od 11.00 do 12.40 ure: Kolesarjenje (vožnja po kraju), uporaba skirojev, rolik in rolerjev na pripravljenem poligonu ter pohod po kraju (III. triada).

Na dan prireditve bodo vsi učenci prišli v šolo peš. Kombi bo otroke pripeljal na dogovorjene točke, od koder bodo učenci v šolo prišli peš. Za otroke, ki so doma blizu šole bo organiziran pohod po kraju.

Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018.

VRTEC PRI OSNOVNI ŠOLI MUTA

Od 9.30 do 12.30 ure: Zg. Muta (risanje in igra na ulici); Sp. Muta (risanje in igra na ulici).

POLICIJSKA POSTAJA RADLJE OB DRAVI

Od 9.30 do 12.40 ure: Predstavnik PP Radlje ob Dravi sodeluje pri spretnostnih vožnjah učencev s kolesi ter učence višjih razredov, ki so že prejemniki kolesarskega izpita, poučuje glede prometnih predpisov, ki veljajo za promet kolesarjev. Dodatno se bo s strani predstavnikov PP Radlje ob Dravi vršila še demonstracija pravilnega nameščanja čelad, izvajalo se bo svetovanje glede ustrezne opremljenosti koles za vožnjo v cestnem prometu ter ozaveščanje glede najpogostejših napak, ki jih delajo kolesarji na cesti.

ZDRAVSTVENI DOM RADLJE OB DRAVI

Od 9.30 do 11.30 ure: Merjenje dejavnikov tveganja (krvni tlak, teža) in razdeljevanje promocijskih gradiv glede zdravega življenjskega sloga. Svetovanje glede pomembnosti gibanja za ohranjanje zdravja. Predstavitev pravilne uporabe palic za nordijsko hojo.

LINEAL D. O. O. MARIBOR

Od 9.30 do 11.30 ure: Izvedba delavnice na prostem »Vizija razvoja bodoče urbane mobilnosti v občini«.

Udeleženci in obiskovalci prireditve bodo imeli možnost podati svoja mnenja glede vizije razvoja bodoče urbane mobilnosti v Občini Muta na zato pripravljenih A3 namiznih plakatih, kjer bo posebej možno navesti predloge za hojo, kolesarjenje, javni potniški promet in motoriziran promet.

DRUŠTVO UPOKOJENCEV MUTA:

Od 9.30 do 11.00 ure: Udeležba na stojnicah Zdravstvenega doma Radlje ob Dravi, preizkus uporabe palic za nordijsko hojo; posvetovanje in razprava s predstavniki podjetja Lineal d. o. o. Maribor glede današnjega stanja na področju prometa ter podajanje predlogov za bodoče urejanje prometa.

Od 11.00 do 12.40 ure: Pohod po kraju skupaj z učenci III. triade.

Ob 12.40 uri: Zaključek prireditve.

Bodite aktivni tudi VI in se na prireditve odpravite na do okolja prijazen, zdrav in aktiven način.

IZDELANA GRADIVA ZA DELAVNICO NA PROSTEM

REPUBLIKA SLOVENIJA MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR    Celostna prometna strategija Občine Muta KAKŠNE PROMETNE UREDITVE SI ŽELITE V OBČINI MUTA? Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018.	REPUBLIKA SLOVENIJA MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR    Celostna prometna strategija Občine Muta PROMET PEŠCEV Predlogi izboljšav (lokacije): - - - - - - - - - SKICE PREDLAGANIH IZBOLJŠAV: Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018.
---	--

REPUBLIKA SLOVENIJA MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR    Celostna prometna strategija Občine Muta PROMET KOLESARJEV Predlogi izboljšav (lokacije): - - - - - - - - - SKICE PREDLAGANIH IZBOLJŠAV: Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018.	REPUBLIKA SLOVENIJA MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR    Celostna prometna strategija Občine Muta JAVNI POTNIŠKI PROMET Predlogi izboljšav (lokacije): - - - - - - - - - SKICE PREDLAGANIH IZBOLJŠAV: Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018.	REPUBLIKA SLOVENIJA MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR    Celostna prometna strategija Občine Muta UPRAVLJANJE S PARKIRNIMI PROSTORI V OBČINI Predlogi izboljšav (lokacije): - - - - - - - - - SKICE PREDLAGANIH IZBOLJŠAV: Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018.
--	--	---

Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018.

Datum: 15. september 2017



»1. MEDIJSKO SPOROČILO ZA JAVNOST«

Vsebina sporočila:

SPLOŠNE INFORMACIJE:

- Uspešno sodelovanje Občine Muta na razpisu Ministrstva za okolje in prostor.
- Pričetek 10-mesečnega procesa izdelave Celostne prometne strategije za Občino Muta.

NAPOVEDNIK IN POVABILO K SODELOVANJU

- Prireditve na prostem v okviru Evropskega tedna mobilnosti 2017.
- Ogledi stanja na terenu z lokalnimi deležniki.
- Javne razprave z občankami in občani Občine Muta ter ostalo zainteresirano javnostjo.

Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018.

OBČINA MUTA NA POTI DO CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občina Muta je bila uspešna na razpisu Ministrstva za okolje in prostor in v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018 dobila odobreno sofinanciranje za izdelavo celostne prometne strategije.

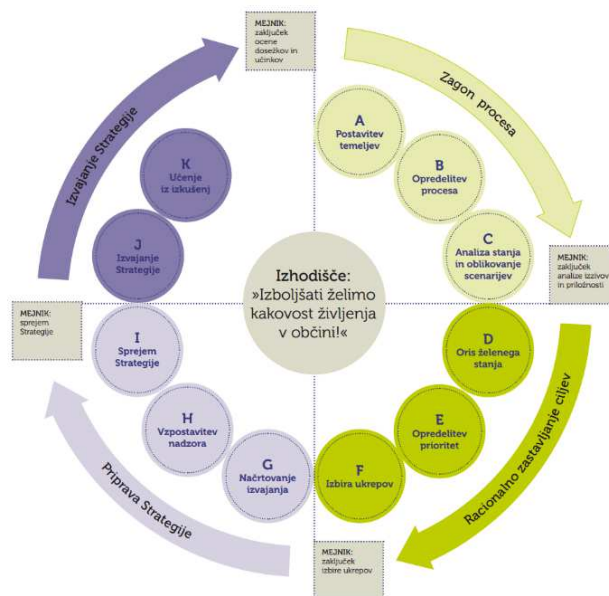
Namen javnega razpisa je vzpostavitev trajnostnega načrtovanja prometa v slovenskih občinah s pomočjo izdelanih strateških dokumentov – celostnih prometnih strategij. Gre za nov pristop k načrtovanju prometa, ki temelji na obstoječih metodah načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja, sodelovanja in vrednotenja tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v mestih in regijah za sedanje in prihodnje generacije.

Občina Muta se bo z izdelavo celostne prometne strategije pridružila mreži slovenskih občin, ki tovrstno strategijo že imajo. 63 slovenskih občin je strategijo že sprejelo v letu 2017, medtem ko bo Občina Muta strategijo, skupaj še s petimi slovenskimi občinami (Črna na Koroškem, Ormož, Pivka, Sežana in Žiri), ki so bile uspešne na razpisu Ministrstva za okolje in prostor, sprejela v drugi polovici leta 2018. S celostno prometno strategijo bo Občina Muta stopila na pot trajnostne mobilnosti ter na ta način ubrala »inovativen« pristop k reševanju prometnih problemov.

Celostna prometna strategija bo tako strateški dokument, s katerim bo Občina Muta začrtala učinkovito zaporedje ukrepov na področju prometa, katerih cilj je doseči večjo stopnjo ureditve prometa po meri ljudi in posledično višjo kakovost bivanja.

PROCES IZDELAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Celostna prometna strategija bo izdelana v skladu s Smernicami za pripravo celostne prometne strategije, ki jih je izdalo Ministrstvo za infrastrukturo in prostor. V 10-mesečnem procesu bo izveden širok nabor aktivnosti, razdeljenih v tri ključne faze (1. faza: zagon procesa; 2. faza: racionalno zastavljanje ciljev; 3. faza: priprava strategije), ki bodo pripeljale do kakovostnega in celovitega rezultata strategije na področju prometa v Občini Muta.



Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018.

Temeljno vodilo pri izdelavi celostne prometne strategije je aktivno sodelovanje in povezovanje s širšo javnostjo, s ciljem oblikovanja skupne vizije bodočega razvoja trajnostne mobilnosti v občini. Mnenje javnosti je pomemben element pri izdelavi celostne prometne strategije, zato bodo v celotnem procesu priprave celostne prometne strategije aktivno vključene občanke in občani. Namreč »načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi«.

NAPOVEDNIK PRIHAJAJOČIH DOGODKOV IN POVABILO K SODELOVANJU

- **Prireditve za javnost ob Evropskem tednu mobilnosti**

V petek 22. septembra 2017 med 9.20 in 12.40 uro se bo na parkirišču pred občinsko stavbo v okviru Evropskega tedna mobilnosti izvedla prireditve za javnost, katere glavni namen je ozaveščanje celotnega prebivalstva glede pomembnosti trajnostne in zelene mobilnosti za nadaljnji razvoj občine. Prireditve za javnost bo med drugim obeležila začetek izdelave Celostne prometne strategije za Občino Muta, ki predstavlja pomemben temelj za nadaljnji razvoj občine na področju trajnostne in zelene mobilnosti.

- **Ogledi stanja na terenu z lokalnimi deležniki**

V okviru priprave analize današnjega stanja na področju prometa bodo izvedeni štiri ogledi stanja na terenu, ki bodo služili ocenjevanju dostopnosti in pogojev za hojo, kolesarjenje, uporabo javnega potniškega prometa in uporabo osebnega vozila. Terenski ogledi stanja bodo zajemali tiste točke, ki jih prebivalci in obiskovalci občine najpogosteje uporabljajo oziroma predstavljajo vsakodnevne poti za značilne skupine prebivalcev. Nadaljnji proces bo opravljen v okviru razprav/intervjujev med lokalnimi deležniki (politiki, upravne službe, podjetniki, predstavniki nevladnih organizacij), ki imajo specifičen in pogosto krat različni pogled na urejanje pogojev za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa.

- 1. in 2. ogled stanja na terenu: Četrtek, 21. september 2017 ob 12.00 uri (lokacija srečanja: sejna soba Občine Muta, Glavni trg 17, 2366 Muta).
- 3. in 4. ogled: Četrtek, 29. september 2017 ob 12.00 uri (lokacija srečanja: Restavracija pri Mesarju v naselju Gortina).

- **Javne razprave z občankami in občani**

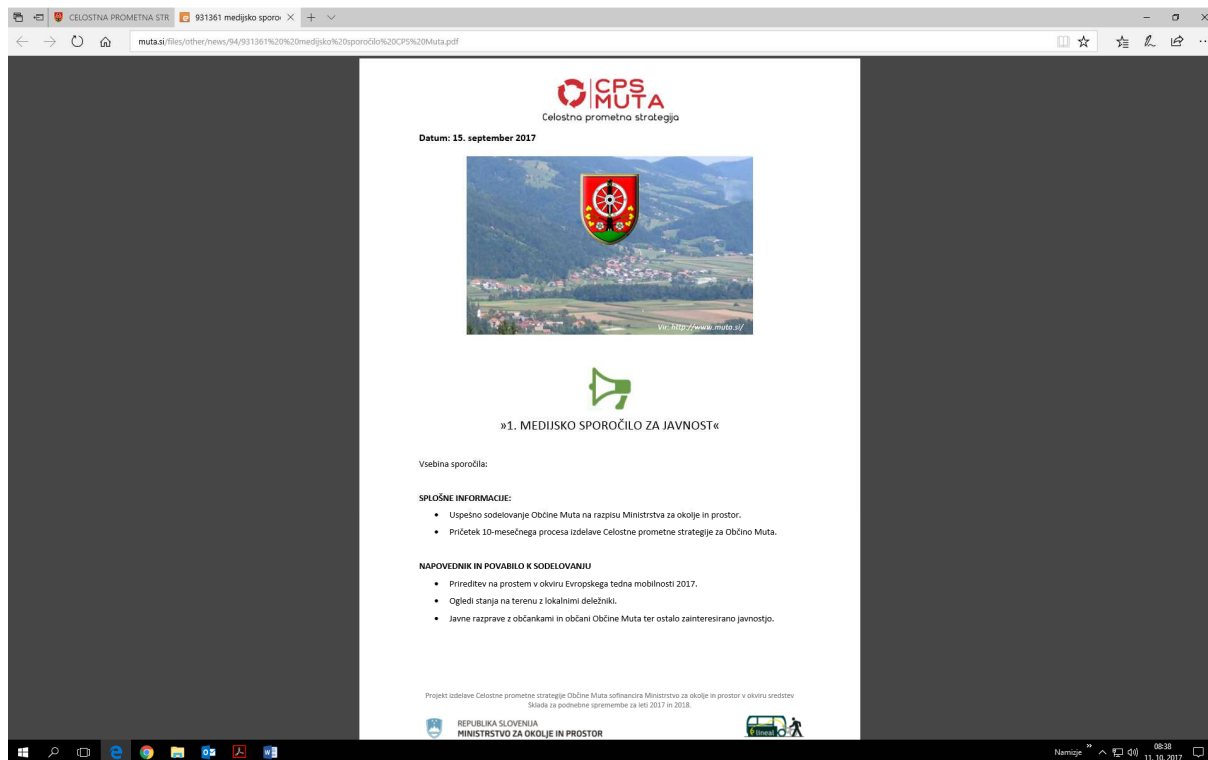
Načrtovanih je tudi več javnih razprav z vami, spoštovane občanke in občani. Na načrtovanih dogodkih boste lahko podali svoje mnenje oz. vizijo bodoče ureditve prometa v vaši občini. Vabimo vas, da se v čim večjem številu udeležite javnih razprav in nam sporočite vaše mnenje glede sedanje ureditve in vaše ideje glede prihodnjih prometnih ureditev v občini.

- 1. javna razprava: Sreda, 4. oktober 2017 od 17. do 18.30 ure v avli Osnovne šole Muta, Šolska ulica 6, 2366 Muta.
- 2. javna razprava: Sreda, 11. oktober 2017 od 17. do 18.30 ure v avli Osnovne šole Muta, Šolska ulica 6, 2366 Muta.

Za več informacij o prihajajočih dogodkih kakor tudi o možnostih sodelovanja se lahko obrnete na Občino Muta (obcina.muta@muta.si) ali na zlatko.mesaric@lineal.si.

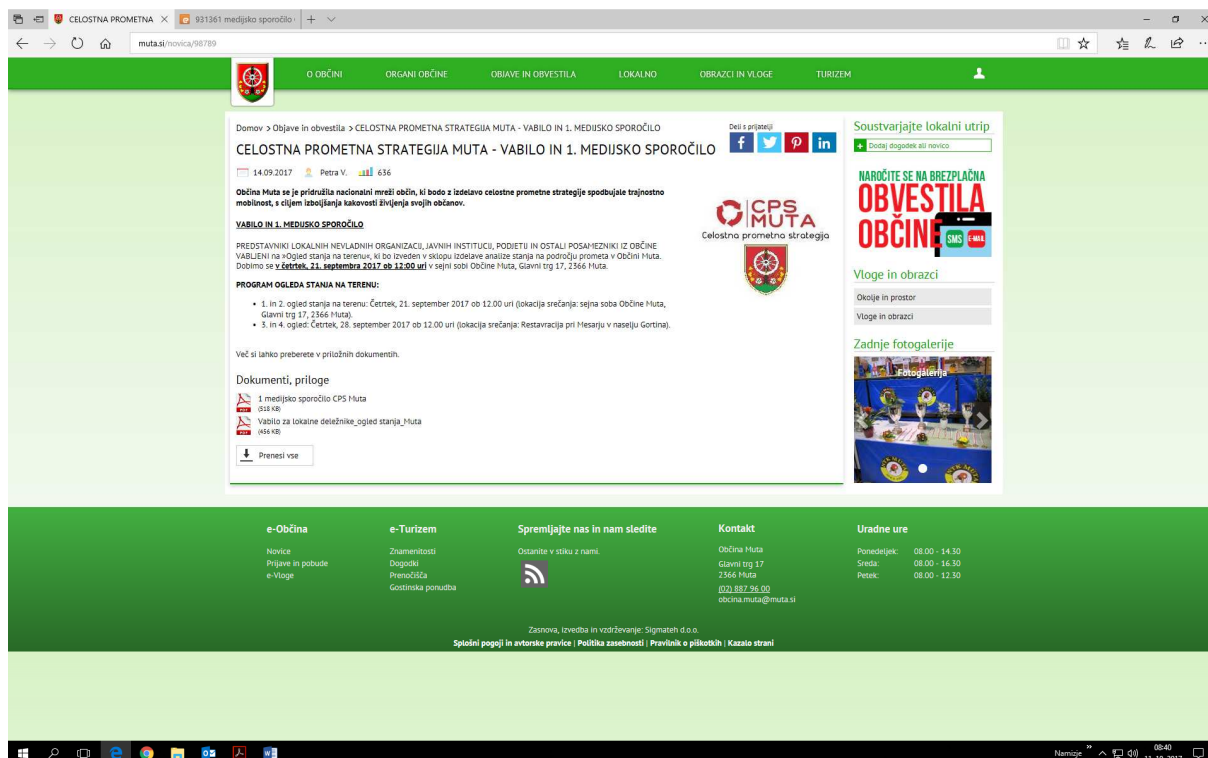
Zatorej drage občanke in občani podprite izdelavo celostne prometne strategije ter s svojo udeležbo ter aktivnim sodelovanjem na prihajajočih dogodkih vidno prispevajte k soustvarjanju kvalitetnejših pogojev za bivanje v Občini Muta.

DOKAZILA O OBJAVI PRVEGA MEDIJSKEGA SPOROČILA



Povezava:

<http://www.muta.si/files/other/news/94/931361%20%20medijsko%20sporočilo%20CPS%20Muta.pdf>



Povezava: <http://www.muta.si/novica/98789>

Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018.



»ZABELEŽKA SESTANKA«

Datum sestanka: 13. 9. 2017

Začetek sestanka: 15:00

Kraj sestanka: Občina Muta, Glavni trg 17, Muta

Tema: Spoznavni sestanek med naročnikom in izdelovalcem

Prisotni: mag. Matej Dobovšek, Lineal d.o.o.
Zlatko Mesarić, Lineal d.o.o.
dr. Brigita Altenbaher, Občina Muta
Ksenija Ditingner, Občina Muta
Mirko Vošner – župan, Občina Muta

Sestanek je bil namenjen medsebojnemu spoznavanju ter osnovni predstavitvi poteka oz. metodologije izdelave CPS. Čas izdelave 1. faze CPS je zelo kratek, zato je bil sestanek namenjen tudi terminskemu planiranju zahtevanih dogodkov, ki jih je potrebno izvesti v začetni fazi. Dogovorjeno je bilo sledeče:

- 1) Prireditev na prostem se izvede 22.9.2017. Poleg aktivnosti za otroke, se postavi tudi stojnica, kjer bo izdelovalec CPS zbiral mnenja/predloge o prometnih ureditvah v občini s strani občanov. Izdelovalec k sodelovanju na prireditvi pozove tudi lokalno policijsko postajo, dom starejših in Zdravstveni dom.
- 2) Trije terenski ogledi (Spodnja Muta, Zgornja Muta in območje regionalne ceste) se opravijo 21.9.2017 od 12 h dalje. Na ogled se povabi tudi lokalne deležnike. Seznam le teh, je bil predan s strani naročnika.
- 3) Zadnji terenski ogled se opravi 28.9. z začetkom ob 12 h (območje Gortine).
- 4) Javni razpravi se opravita v avli OŠ in sicer 4.10. ter 11.10.2017 z začetkom ob 17h (termini so bilo poslani naknadno po e-pošti). Občane se na javni razpravi vabi z obvestilom na spletni in FB strani Občine Muta ter s pomočjo 15 plakatov, ki jih izdela in dostavi izdelovalec, razobesi pa naročnik (na uradna plakatna mesta, vhode v OŠ, vrtec ipd.).
- 5) Naslednji sestanek se opravi 27.9.2017 ob 12h, kjer bo podrobneje predstavljena metodologija izdelave CPS.

Zapisal:

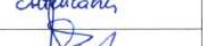
mag. Matej Dobovšek univ. dipl. inž. prom.

V vednost:

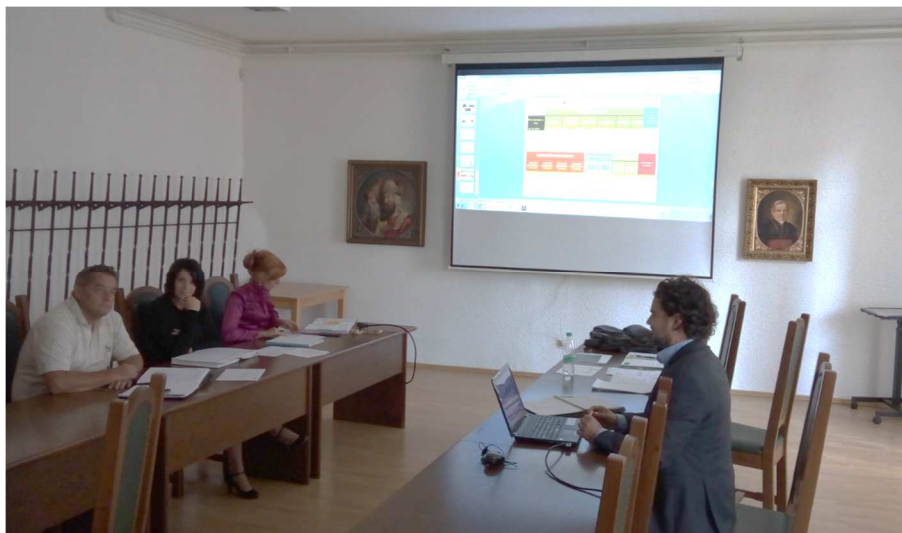
- prisotnim po e-pošti

»LISTA PRISOTNOSTI UDELEŽENCEV«

Projekt: CPS MUTANaziv dogodka: 1. UVODNI SESTANEK Z NAROČNIKOMLokacija in datum: MUTA, 13. 9. 2017

	IME IN PRIIMEK	E-MAIL (piši s tiskanimi črkami)	PODJETJE/USTANOVA	PODPIS
1	ZLATKO MESKRIČ	zlatko.meskrac@lineal.si	LINEAL D.O.O.	
2	BRIGITA ALTENBAHER	brigita.altenbacher@muta.si	Občina Muta	
3	Klemenja Dittinger	klemenja.dittinger@muta.si	OBČINA MUTA	
4	MIRKO VOŠČER	mirko.voscer@muta.si	OBČINA MUTA	
5	Matej Dobavšek	@	Lineal d.o.o.	
6		@		
7		@		
8		@		
9		@		
10		@		
11		@		
12		@		
13		@		
14		@		

Fotodokumentacija dogodka:



»ZABELEŽKA SESTANKA«

Datum sestanka: 27. 9. 2017

Začetek sestanka: 12:00

Kraj sestanka: Občina Muta, Glavni trg 17, Muta

Tema: 2. sestanek med naročnikom in izdelovalcem

Prisotni: mag. Matej Dobovšek, Lineal d.o.o.
Zlatko Mesarić, Lineal d.o.o.
dr. Brigita Altenbaher, Občina Muta
Ksenija Ditingner, Občina Muta
Mirko Vošner – župan, Občina Muta

Sestanek je bil namenjen bolj podrobni predstavitvi metodologije izdelave CPS, s strani izdelovalca. Podrobneje so bili podani cilji in nameni CPS. Predstavljeni so bili tudi praktični primeri vizije, ciljev, ciljnih vrednosti in ukrepov za posamezne zvrsti prometa.

Naročnik je izdelovalcu predal obstoječo projektno dokumentacijo iz področja urejanja prometa in prostora v občini.

Nadalje je izdelovalec CPS predstavil tematske sklope, ki bodo obravnavani/predstavljeni na 1. in 2. javni razpravi v avli OŠ Muta (4. in 11. 10. 2017 obakrat ob 17 h). Vsebino predstavitve na javni razpravi je bila potrjena s strani naročnika. Naročnik, na javne predstavitve povabi s posebnim vabilom po pošti, tudi občinske svetnike in definirane lokalne deležnike.

Na koncu se je pregledala tudi vsebina izdelanega *Načrta komuniciranja z javnostjo v sklopu CPS*, ki je bil poslan pred sestankom v pregled/mnenje naročniku. Dan načrt je potrebno delno korigirati, predvsem v smislu terminskega plana aktivnosti. Vse aktivnosti morajo namreč biti zaključene do začetka maja, saj se predvideva sprejetje CPS konec meseca maja, ali najkasneje v prvi polovici junija 2018. Dopolnjen terminski načrt aktivnosti komuniciranja z javnostjo, se pošlje v ponovno potrditev.

Naslednji sestanek se načrtuje v sredo 11.10.2017 ob 15h (sestanku bo pred 2. javna razprava). Na zadnjem sestanku med izdelovalcem in naročnikom v sklopu 1. faze izdelave CPS, se bodo povzele ugotovitve 1. faze izdelave CPS ter podal osnovni terminski načrt dela za 2. fazo izdelave CPS.

Zapisal:

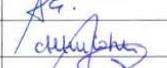
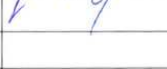
mag. Matej Dobovšek univ. dipl. inž. prom.

V vednost:

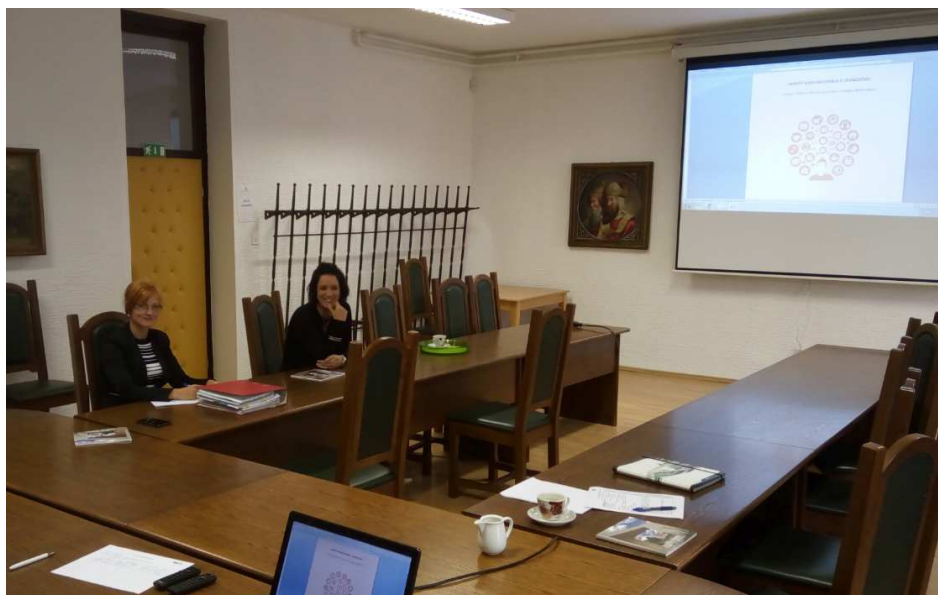
- prisotnim po e-pošti

»LISTA PRISOTNOSTI UDELEŽENCEV«

Projekt: CPS MUTANaziv dogodka: 2. SEŠTANJE MED NAROČNIKOM IN IZVAJALCEMLokacija in datum: 24.9.2017, MUTA

	IME IN PRIIMEK	E-MAIL (piši s tiskanimi črkami)	PODJETJE/USTANOVA	PODPIS
1	ZLATKO MESARIČ	zlatko.mesaric@lineal.si	LINEAL D.O.O.	
2	Ksenija DITINGER	ksenija.ditinger@muta.si	OBČINA MUTA	
3	Brigita Altenbacher	brigita.altenbacher@muta.si	občina Muta	
4	MIRKO VOŠNER	mirko.vosnar@muta.si	— 6 —	
5	RAJKA DOBOVŠEK	@	-11-	
6		@		
7		@		
8		@		
9		@		
10		@		
11		@		
12		@		
13		@		
14		@		

Fotodokumentacija dogodka:



»ZABELEŽKA SESTANKA«

Datum sestanka: 11. 10. 2017

Začetek sestanka: 15:00

Kraj sestanka: Občina Muta, Glavni trg 17, Muta

Tema: 3. sestanek med naročnikom in izdelovalcem

Prisotni: mag. Matej Dobovšek, Lineal d.o.o.
Zlatko Mesarić, Lineal d.o.o.
dr. Brigita Altenbaher, Občina Muta

Na sestanku je bilo dogovorjeno sledeče:

- Naročnik pošlje seznam prostorskih aktov, ki se jih obdela za potrebe analize stanja (je že bila poslana).
- Potrdila se je predlagana vsebina ankete, ki se jo izvede v 2. fazi CPS (10 vprašanj).
- Anketa se objavi v občinskem glasilu decembra, vsebino za tisk se preda do 15.11.2017.
- Anketa se objavi tudi na spletu.
- Naročniku se pred začetkom ankete pošlje v potrditev pravila nagradne igre (žrebanje 3 nagrad med tistimi, ki bodo izpolnili anketo).
- Žrebanje nagrad (kolo, skiro in čelada) se opravi na 3. ali 4. javni razpravi, predvidoma meseca aprila, ali maja 2018.

Zapisal:

mag. Matej Dobovšek univ. dipl. inž. prom.

V vednost:

- prisotnim po e-pošti

»LISTA PRISOTNOSTI UDELEŽENCEV«

Projekt: CPS MUTANaziv dogodka: 3. SESTANEK MED NAROČNIKOM IN IZVAJALCEMLokacija in datum: MUTA, 11. 10. 2017

	IME IN PRIIMEK	E- MAIL (piši s tiskanimi črkami)	PODJETJE/USTANOVA	PODPIS
1	ZLATKO MESARIČ	zlatko.mesaric@lineal.si	LINEAL D.O.O.	
2	BRIGITA ALTENBAHER	brigita.altenbacher@muta.si	Občina Muta	
3	MATEJ DOBOVSEK	@	Lineal d.o.o.	
4		@		
5		@		
6		@		
7		@		
8		@		
9		@		
10		@		
11		@		
12		@		
13		@		
14		@		

Fotodokumentacija dogodka:

