



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE MUTA

MAJ 2018



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR



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.

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE MUTA

Št. projekta:	1451
Projekt:	Celostna prometna strategija Občine Muta
Akronim projekta:	CPS MUTA
Naročnik:	Občina Muta Glavni trg 17 2366 Muta Slovenija
Izvajalec:	Lineal, Svetovalni inženiring in načrtovanje d. o. o. Jezdarska ulica 3 2000 Maribor Slovenija
Datum izdelave:	maj 2018
Vodja projekta:	mag. Matej DOBOVŠEK, univ. dipl. inž. prom.
Sodelavci:	Zlatko MESARIĆ, dipl. inž. prom. Barbara ERJAVEC, mag. inž. arh. 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.
Koordinatorji projekta s strani naročnika	župan Mirko VOŠNER dr. Brigita ALTENBAHER Ksenija DITINGER
Tisk:	KOPIBIRO d. o. o.
Oblikovanje:	Wedesignstuff, Maribor, Slovenija
Naklada:	Elektronska izdaja Št. tiskanih izvodov: 200
Kraj in datum:	Maribor, junij 2018
Založnik:	Občina Muta
Leto izida:	2018



KAZALO VSEBINE
CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE MUTA

OBČINA MUTA NA POTI V ZELENO PRIHODNOST.....	3
S CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO DO UREDITVE PROMETA PO MERI LJUDI..	5
STANJE PROMETA V OBČINI DANES.....	7
OD KLJUČNIH UGOTOVITEV DO OBLIKOVANJA IZZIVA OBČINE	11
JAVNI POTNIŠKI PROMET	11
KOLESARSKI PROMET	13
PEŠ PROMET	13
MOTORIZIRAN PROMET	15
MIRUJOČI PROMET	15
NAČRTOVALSKE PRAKSE OBČINE	15
VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI.....	17
VIZIJA IZBOLJŠANJA KAKOVOSTI ŽIVLJENJA V OBČINI.....	18
VIZIJA RAZVOJA URAVNOTEŽENE PROMETNE PONUDBE	18
VIZIJA ZAGOTAVLJANJA UČINKOVITE IN ENAKOPRAVNE DOSTOPNOSTI ZA VSE	19
VIZIJA IZBOLJŠANJA PROMETNE VARNOSTI	25
VIZIJA RAZVOJA ATRAKTIVNEGA TURIZMA	25
S STRATEŠKIMI UKREPI DO VIŠJE KAKOVOSTI BIVANJA V OBČINI.....	27
1. STRATEŠKI STEBER: TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA	31
2. STRATEŠKI STEBER: IZBOLJŠANA PONUDBA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA	35
3. STRATEŠKI STEBER: PRIVLAČNO, UČINKOVITO IN ATRAKTIVNO KOLESARJENJE	39
4. STRATEŠKI STEBER: IZKORIŠČEN POTENCIAL HOJE	45
5. STRATEŠKI STEBER: UČINKOVITO UPRAVLJANJE Z MOTORIZIRANIM IN MIRUJOČIM PROMETOM	51
SLOVAR NAJPOGOSTEJE UPORABLJENIH POJMOV.....	57

OBČINA MUTA NA POTI V ZELENO PRIHODNOST

Izdelava in sprejetje Celostne prometne strategije Občine Muta označuje obdobje, ko je občina zavestno ubrala nov pristop k načrtovanju prometa v prihodnosti. Celosten pristop k reševanju prometne problematike presega obstoječe metode načrtovanja in jih dopolnjuje z ustreznimi načeli vključevanja javnosti, tesnega sodelovanja z njo, vrednotenja, tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v občini za sedanje in prihodnje generacije.

S sprejetjem celostne prometne strategije se je Občina Muta zavezala k uresničevanju zastavljenih ciljev in izvedbi ukrepov, s katerimi bo možno v celotni občini zagotoviti potrebne pogoje za povečanje deleža opravljenih potovanj na do okolja prijazen, zdrav in aktiven način.

MOŽNOSTI, DA BI SE ŠTEVILNE VOŽNJE Z OSEBNIMI VOZILI NADOMESTILE S HOJO, KOLESARJENJEM ALI Z JAVNIM POTNIŠKIM PROMETOM, SO V OBČINI MUTA IZVEDLJIVE, OB PREDPOSTAVKI, DA SE ZAGOTOVI USTREZNA INFRASTRUKTURA ZA PEŠCE IN KOLESARJE TER DA SE STORITVE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA NADGRADIJO IN PRIBLIŽAJO DANAŠNJIM POTREBAM OBČANOV.

Postopni prehod z zasebnega motornega prometa na alternativne načine potovanja je glavni cilj celostne prometne strategije, ki pa bo izpolnjen šele takrat, ko bo zagotovljena sodobna infrastruktura namenjena otrokom in mladim, starejšim odraslim in ljudem z omejenimi sposobnostmi. Iz tega naslova je ključno med sabo povezati tri »lokalne« sektorje, ki bodo narekovali prihodnji razvoj na področju prometa: **urbanistično načrtovanje** (strateško rabo zemljišč povezati z načrtovanjem prometa), **aktivno življenje** (vprašanja aktivnega načina življenja vključiti v preučevanje in načrtovanje rabe zemljišč) in **investicije** (dajanje prednosti financiranju javnega

prevoza ter izgradnji infrastrukture za pešce in kolesarje).

Čeprav je infrastrukturna opremljenost za osnovne potrebe prebivalstva v Občini Muta zadovoljiva, pa se največje potrebe občanov kažejo predvsem v zagotavljanju večje zanesljivosti oskrbe, zaščite vodnih virov, vzpodbujanja racionalne rabe energije in splošnega dvigovanja kakovosti infrastrukturnih ureditev. Posodabljanje infrastrukture v trških jedrih naselij in v strjenih stanovanjskih soseskah predstavlja možnost za celovito prenovo javnih prostorov v naseljih, urejanje površin za pešce in kolesarje, zelenih površin in ostale urbane opreme.

S CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO DO NAČRTOVANJA PROMETA, KI BO OBČINO MUTA PONESEL V ZELENO PRIHODNOST.



.....
MUTA, GLAVNI TRG.

MUTA, APRIL 2018

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

S CELOSTNO PROMETNO STRATEGIJO DO UREDITVE PROMETA PO MERI LJUDI

Priprava celostne prometne strategije temelji na sodobnem konceptu načrtovanja, ki zajema celovito obravnavanje vseh zvrsti prometa ter njihovo prepletanje in povezovanje z družbenim okoljem. Sodobno razmišljanje se odmika od dosedanje prakse, ki temelji na tradicionalnem načrtovanju gradnje infrastrukturnih objektov, ki povečujejo zmogljivosti cest in parkirišč ter se bliža celostnemu načrtovanju prometa s poudarkom na izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in uporabo storitev javnega potniškega prometa. Sodobni pristop pomeni urejanje prometa po meri ljudi s ciljem zagotavljanja enakopravne in učinkovite dostopnosti za vse ter zagotavljanja višje kvalitete bivanja.

IZDELAVA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE JE TEMELJILA NA SLOGANU:
»NAČRTOVANJE ZA LJUDI« VKLJUČUJE »NAČRTOVANJE Z LJUDMI«.



V ospredje obravnave je celostna prometna strategija postavila 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, ampak upošteva potrebe okolja in prebivalstva, njihovo vključevanje v procese načrtovanja pa 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 so bili v pomoč pri razumevanju potencialov razvoja prometa in s tem razvoja 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 razvojni preboj občine.



OGLED STANJA NA TERENU Z LOKALNIMI DELEŽNIKI.

MUTA, SEPTEMBER 2017

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

STANJE PROMETA V OBČINI DANES

Na območju občine Muta so opazni trendi naraščanja osebnega motornega prometa ter posledice njegovih negativnih vplivov na prometno varnost v naseljih ob glavnih cestnih povezavah in na stanje okolja.

Občina Muta ima dostopnost do ostalih koroških občin in nadalje do preostalega slovenskega prostora urejeno preko kakovostnih cestnih povezav. Iz tega razloga sta prometna dostopnost in povezanost občine dobri, medtem ko obstoječi prometni režimi na območju trških jeder znotraj naselij niso skladni s spremenjenimi potovalnimi navadami prebivalcev ter njihovimi potrebami.

Občina Muta in ostale koroške občine imajo v primerjavi z večino ostalimi statističnimi regijami omejeno dostopnost do državnega avtocestnega omrežja, saj je središče občine Muta od najbližjega avtocestnega priključka pri Arji vasi oddaljeno 64 km, gledano v smeri povezovanja s središčem države.



Težnja po stalni neposredni dostopnosti najprivlačnejših predelov v občini z osebnimi vozili ima različne negativne posledice za okolje in kakovost bivanja. Slabosti prometnih režimov in infrastrukture se kažejo v pomanjkljivi opremljenosti naselij za pešce in kolesarje, slabi kakovosti cest in prometne opreme na voziščih, neustreznih lokacijah parkirišč in neurejenosti drugih javnih površin. Posledice so na posameznih območjih vidne kot degradacija naravnega in urbanega okolja, ki zmanjšuje privlačnost prostora ter izničuje njegove gospodarske in družbene potenciale.

Občina Muta zaradi svoje raznolike reliefne topografije in zgoščene poselitve v območju Dravske doline ob državni glavni cesti G1-1 nima razvejane mreže postajališč javnega avtobusnega prometa, zaradi česar ta vrst prometa ni prepoznana kot učinkovita, enakopravna in atraktivna oblika prevoza.



OMEJENA PRETOČNOST PROMETNIH TOKOV, OTEŽENA DOSTOPNOST, NEPREGLEDNA IN NEVARNA SREČEVANJA VOZIL NA OBMOČJU ZAVOJEV IN OKREPLJEN OBČUTEK OGROŽENOSTI MED PEŠCI IN KOLESARJI SO NAJPOGOSTEJE PREPOZNANI NEGATIVNI UČINKI OZKIH CESTNIH POVEZAV.

ZGORNJA IN SPODNJA MUTA, SEPTEMBER 2017

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE MUTA



DRŽAVNA GLAVNA CESTI G1-1, KI POTEKA NA POVEZAVI »VIČ – DRAVOGRAD – MARIBOR – MIKLAVŽ« PREDSTAVLJA GLAVNO VEZ MED KOROŠKO IN ŠTAJERSKO STATISTIČNO REGIJO PO KATERI POTEKA GOST TRANZITNI PROMETNI TOK V OBE SMERI, KAR ZNIŽUJE PRIVLAČNOST OBCESTNEGA PROSTORA. VELIKE HITROSTI VOZIL, OMEJENA POLJA PREGLEDNOSTI V KRIVINAH, MANJKAJOČI PREHODI IN PODHODI ZA PEŠCE/KOLESARJE KREPIJO OBČUTEK OGROŽENOSTI IN DODATNO ODVRAČAJO OD HOJE IN KOLESARJENJA OB CESTI. IZKAZUJE SE POTREBA PO IZGRADNJI PEŠ IN KOLESARSKIH POVRŠIN LOČENO OD CESTE Z DOVOLJ ŠIROKIM VARNOSTNIM IN OZELENJENIM PASOM.

SPODNJA MUTA, SEPTEMBER 2017

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

Nivo urejenosti javnih prostorov v občini Muta se dviguje znotraj trških jeter in na najprivlačnejših točkah, na nivoju celotne občine pa zaostaja. Kakovost javnega prostora se slabša z rastjo motoriziranega prometa skozi naselja. Naraščajoč promet in pomanjkanje vlaganj v javni prostor vplivata na slabšanje bivalnih in delovnih razmer v naseljih ob najbolj obremenjenih prometnicah. Z izgradnjo nekaterih novih obvoznih cestnih povezav, se ponuja priložnost za prestrukturiranje prometnic znotraj naselij v funkcionalne, kakovostne in večnamenske javne površine za pešce in kolesarje.

Vlaganja v ureditev javnih prostorov bodo tako na območju naselja Mute kot v zalednih naseljih v prihodnosti vse bolj pomembna za razvoj nove atraktivne turistične ponudbe. K temu bo z gotovostjo najbolj prispevala izgradnja kolesarske infrastrukture, po kateri bo potekala mednarodna Dravska kolesarska pot. Z izgradnjo omenjene infrastrukture bo dosežen velik razvojni preboj na področju kolesarstva na območju celotne severne

Koroške statistične regije. Tako Občina Muta kot ostale občine, ki so vpete v vznožje Dravske doline bodo deležne velikih razvojnih priložnosti, saj gre v primeru Dravske kolesarske poti za eno izmed najbolje ocenjenih in prepoznanih daljinskih kolesarskih poti v Evropi (visoka ocena trenutno samo na avstrijski strani). Ob izgradnji ustrezne kolesarske infrastrukture med obema državnima mejnima prehodoma (Vič – Središče ob Dravi) bodo možna neprekinjena daljinska potovanja s kolesi, tako med državami kot znotraj države, s čimer bo na prepoznavnosti pridobila tako občina Muta, njene sosednje občine, kakor tudi celotna država Slovenija.

Omenjena kolesarska pot bo posredno vplivala na arhitekturno ureditev javnih površin med trškimi jedri bližnjih naselij in omenjeno kolesarsko potjo, s čimer bodo zagotovljeni ključni infrastrukturni pogoji, preko katerih bo kolesarjem na voljo učinkovita dostopnost do naselij v zaledju in središča občine.



TRANZITNI PROMETNI TOKOVI VZDOLŽ DRŽAVNE GLAVNE CESTE G1-1 IN NEOPTIMALNA GEOMETRIJA KRIŽIŠČA KOROŠKE CESTE GLEDE NA DANAŠNJO GOSTOTO IN STRUKTURO PROMETNIH TOKOV POVEČUJEJO OBČUTEK OGROŽENOSTI MED VSEMI UDELEŽENCI V PROMETU, ŠE POSEBEJ TISTIMI, KI SE ODPRAVLJAJO PO NAKUPIH V BLIŽNJI SUPERMARKET TUŠ. IZSTOPAJO PEŠCI, KI ZARADI MANJKAJOČIH PEŠ POVRŠIN IZ SMERI ZGORNJE MUTE HODIJO OB ROBU CESTE.

MUTA, SEPTEMBER 2017

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR



NEUSTREZNI PROMETNI REŽIMI NA ŠIRŠEM OBMOČJU OSNOVNE ŠOLE IN VRTCA MUTA TER OBČINE MUTA, KJER PO OBSTOJEČIH OZKIH CESTNIH POVEZAVAH POTEKA PROMET V OBE SMERI. PARKIRANA VOZILA V TEH OBMOČJIH OMEJUJEJO DOSTOPNOST, PREGLEDNOST IN PRETOČNOST PROMETA TER S TEM ZNIŽUJEJO PROMETNO VARNOST.

ZGORNJA MUTA, SEPTEMBER 2017

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

OD KLJUČNIH UGOTOVITEV DO OBLIKOVANJA IZZIVA OBČINE

Na podlagi izvedenih ogledov stanj na terenu, delavnic, javnih razprav s prebivalci, izvedenih intervjujev in razprav z lokalnimi deležniki, izdelane analize ključnih dokumentov, postopkov in politik, izdelanih fotografskih posnetkov identificiranih prometnih problemov ter izvedene anketne raziskave o potovalnih navadah prebivalcev, se je izoblikoval seznam ključnih ugotovitev, ki služijo za oblikovanje izziva občine in vizije bodočega razvoja urbane mobilnosti ter nadalje pripravo akcijskega načrta, s katerim se bo zastavljena vizija razvoja prometa v občini pričela postopno uresničevati v realnem okolju.

NAJPOGOSTEJŠI NAČIN POTOVANJA: VIDIK VARNOSTI, HITROSTI, DOSTOPNOSTI IN CENE, IGRA ODLOČILNO VLOGO PRI ODLOČITVI, KAKO BODO LJUDJE POTOVALI. VEČINA VSEH POTOVANJ V OBČINI JE OPRAVLJENIH Z OSEBNIM VOZILOM (53 % POTOVANJ), A JE HKRATI TA DELEŽ OPAZNO MANJŠI KOT V OSTALIH SLOVENSKIH OBČINAH (VEČINOMA NA 85 %). UPORABA OSEBNEGA VOZILA PREVLAĐUJE NA DALJŠIH POTOVANJIH V SLUŽBE, ŠOLE, PO NAKUPIH IN NA PROSTOČASNE DEJAVNOSTI.

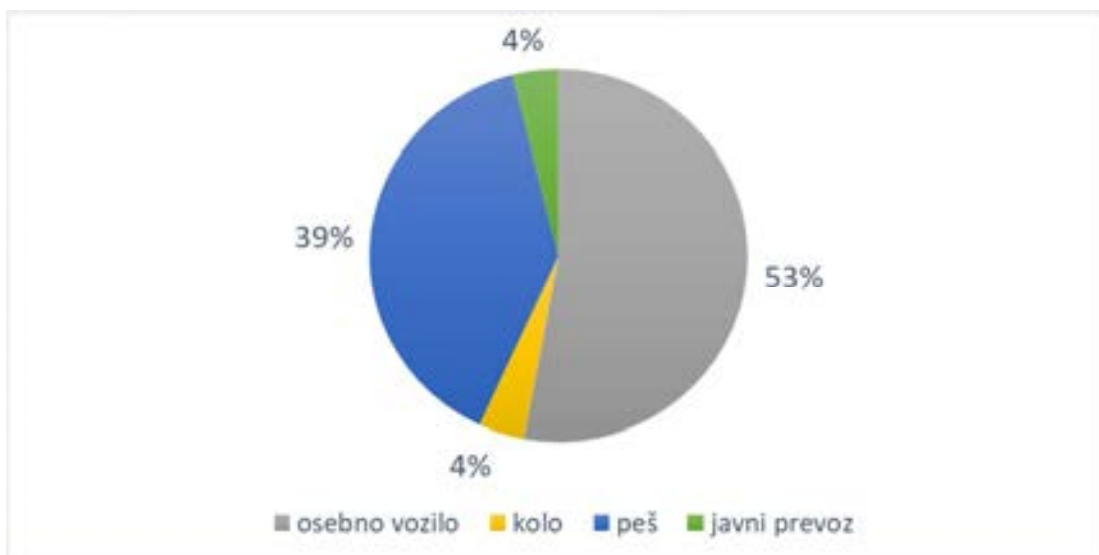
JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet v občini Muta nima podobe atraktivnega in učinkovitega prevoza, saj ga 67 % občanov sploh ne uporablja. V ostalih primerih se občani storitev javnega potniškega prometa poslužujejo občasno glede na lastne potrebe. 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 zaradi pomanjkanja povpraševanja in premajhnega števila uporabnikov ukinil.

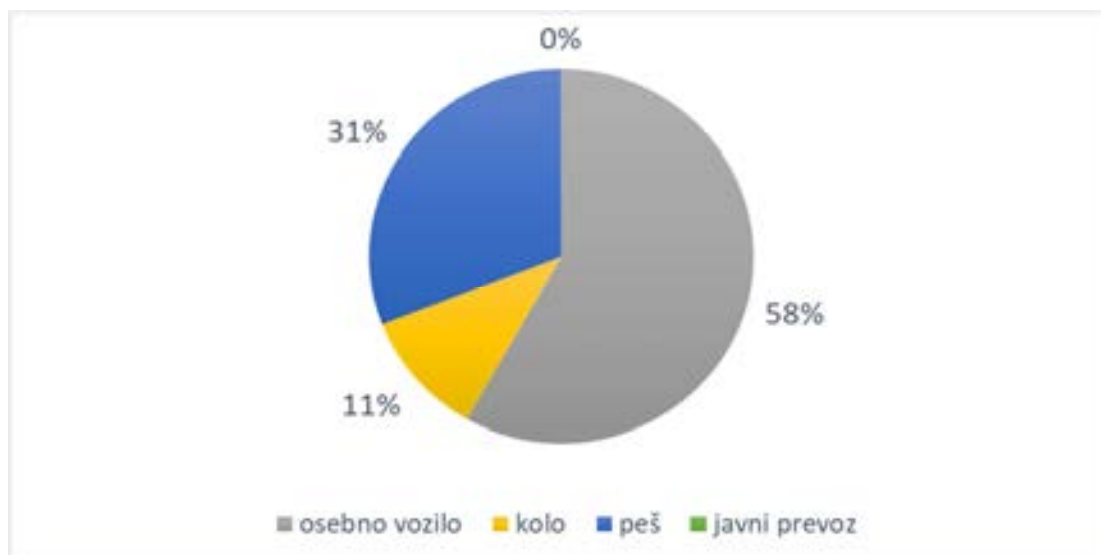
Frekvence voženj avtobusov so v celotni občini Muta preredke, kar še posebej občutijo naselja v zaledju (Pernice, Sv. Primož nad Muto in Sv. Jernej nad Muto). Pogostejše frekvence voženj so na voljo na glavni cestni povezavi med občino Dravograd in občino Muta, kjer se dnevno opravi 24 prevozov z avtobusi 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). Postajališča za javni potniški promet so ponekod neprivlačna, slabo vzdrževana in s poškodovano ter dotrajano pripadajočo opremo.

Najpogosteje uporabljena prevozna sredstva med občani občine Muta

Vsakodnevna potovanja v službe in šole (v %)



Vsakodnevna potovanja po nakupih (v %)



REZULTATI IZVEDENE ANKETNE RAZISKAVE O
POTOVALNIH NAVADAH PREBIVALCEV OBČINE MUTA.

VIR: LINEAL D. O. O., MAREC 2018

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, kar gledano z vidika oddaljenosti nedvomno predstavlja velik potencial tako za razvoj novih prometno-logističnih tokov lokalnih podjetij, kot za razvoj potniškega prometa po železnici.

KOLESARSKI PROMET

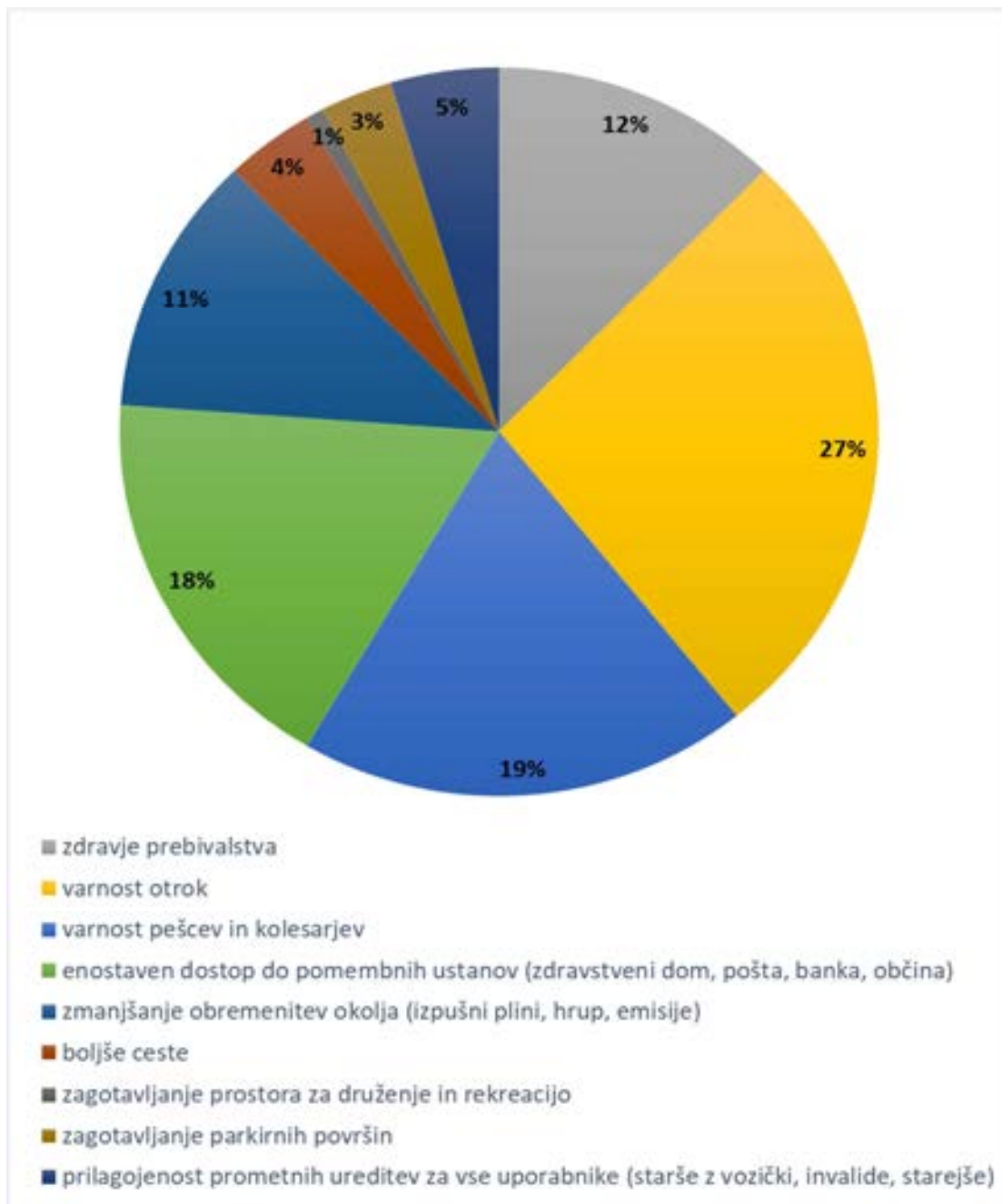
V občini dominirajo motorizirani udeleženci v cestnem prometu. Promet kolesarjev se v občini v glavnem odvija po cestah. Ključna ovira za povečanje privlačnosti kolesarjenja v občini je redka in le delno izgrajena kolesarska infrastruktura. Nepovezano omrežje kolesarskih povezav omogoča varno kolesarjenje le na povezavi Vrata – Gortina, Gortina – Zgornja Muta (le do Gortinske ceste), Spodnja Muta (križišče pri gostilni Lipa) – meja Občine Radlje ob Dravi ter v območju križišč ob državni glavni cesti G1-1, kjer pa se promet kolesarjev hitro preusmeri na vozišče in morajo z vožnjo nadaljevati po cesti. Taki prehodi in prepletanja med različnimi prometnimi površinami so nepredvidljiva in nevarna. Pomanjkljiva je tudi vzporedna kolesarska infrastruktura, saj na nivoju celotne občine manjkajo pokrite in

z varnostnimi mehanizmi opremljene kolesarnice. Kolesarjenje poleg manjkajoče kolesarske infrastrukture omejuje še topografska razgibanost občine, saj številni hribi, ki obdajajo očino, odvrčajo od uporabe kolesa za namene opravljanja vsakodnevnih kratkih in srednje dolgih 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.

PEŠ PROMET

Hoja je med prebivalci občine že prepoznana kot privlačen način potovanja na vsakodnevnih kratkih poteh. Ugodni vplivi, ki jih ima hoja na zdravje, storilnost in okolje so v občini že tudi prepoznani. Kljub temu pa obstaja še kar nekaj rezerv, saj danes med pešci prevladujejo predvsem starejši občani in šoloobvezni otroci, medtem ko ostale starostne skupine prebivalstva za svoje poti uporabljajo v glavnem motorizirana prevozna sredstva. Največja težava, s katero se pešci srečujejo danes je nepovezano omrežje peš povezav. Poleg tega hojo omejujejo razpršenost naselij v zaledju, oddaljenost delovnih mest, ozke cestne povezave, razgiban relief in omejena dostopnost do pomembnejših institucij javnega značaja iz zaledja občine. Gost promet na osi Radlje - Dravograd, številne ozke cestne povezave znotraj naselij ter manjkajoče peš povezave krepijo občutek ogroženosti in dodatno odvrčajo od hoje. Na nekaterih mestih hojo ovira še pomanjkljiva javna razsvetljava, manjkajoči prehodi za pešce, visoki robniki in pomanjkljiva vertikalna in horizontalna prometna signalizacija.

Najpomembnejše vrednote pri bodočem načrtovanju prometa v občini Muta (v %)



NAJPOMEMBNEJŠE VREDNOTE PRI BODOČEM
NAČRTOVANJU PROMETA V OBČINI MUTA.

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

MOTORIZIRAN PROMET

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 in strukturo prometa kliče po nujnih spremembah na danem območju obeh križišč. Tudi v naselju Gortina se zaradi manjkajočih izvoznih in uvoznih pasov na državni glavni cesti G1-1 pojavljajo številne konfliktna situacije.

MIRUJOČI PROMET

Veljavna parkirna politika v občini je 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. Dostopnost za ljudi z omejenimi

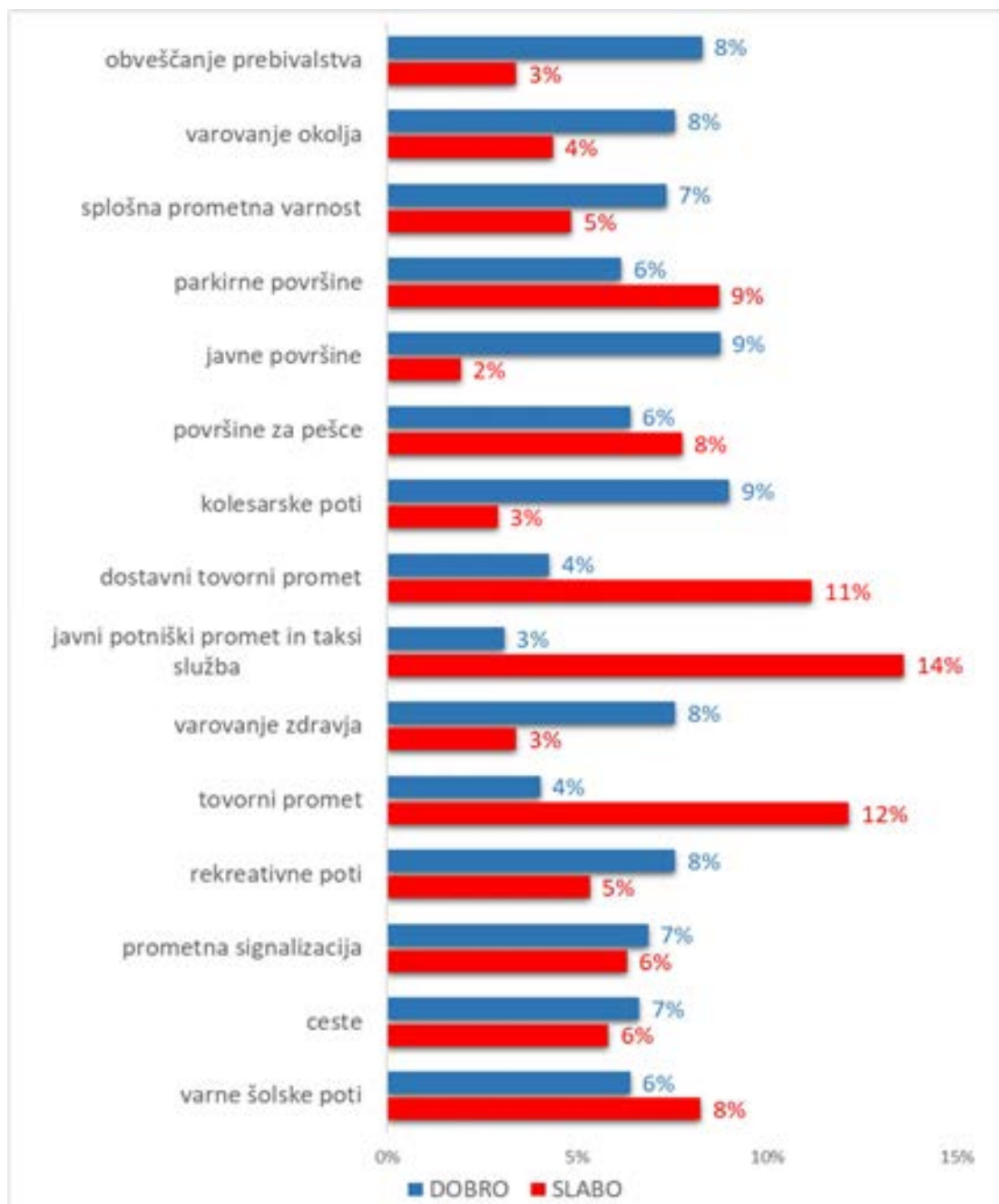
sposobnostmi je v celotni občini omejena, saj je parkirnih mest za invalide občutno premalo.

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 občina 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.

**S TEŽNJO PO IZBOLJŠANJU POGOJEV ZA CELOSTNI RAZVOJ URBANE MOBILNOSTI JE
OBČINA MUTA OBLIKOVALA KLJUČEN IZZIV:
»S TRAJNOSTNIM NAČRTOVANJEM PROMETA DO UČINKOVITE IN ENAKOPRAVNE
DOSTOPNOSTI ZA VSE«**

Urejenost posameznih prometnih področij v občini (v %)



UREJENOST POSAMEZNIH PROMETNIH PODROČIJ V OBČINI MUTA.

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI

Ključni izziv služi 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 SLOVENSКИH 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 temeljna 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 (SZO) glede krepitve zdravega življenjskega sloga. Tako se hoja in kolesarjenje zaradi pozitivnih učinkov na zdravje posameznika lahko 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 prostočasne dejavnosti lahko prebivalci zadostijo dnevnim potrebam po telesni dejavnosti in hkrati prispevajo k ohranjanju okolja v katerem živijo.

IZBOLJŠANA KAKOVOST ŽIVLJENJA, URAVNOTEŽENA PROMETNA PONUDBA, UČINKOVITA IN ENAKOPRAVNA DOSTOPNOST ZA VSE, IZBOLJŠANA PROMETNA VARNOST IN RAZVOJ ATRAKTIVNIH TURISTIČNIH PRODUKTOV, PREDSTAVLJAJO VIZIJO BODOČEGA RAZVOJA URBANE MOBILNOSTI V OBČINI.

VIZIJA IZBOLJŠANJA KAKOVOSTI ŽIVLJENJA V OBČINI

Boljša kakovost življenja je nekaj, k čemur bo Celostna prometna strategija Občine Muta sledila in s ciljem uresničevanja sprememb na bolje, bo udejanjala 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 že danes na sistematično voden način zagotavljajo in vzpostavljajo pogoje za trajnostni razvoj urbane mobilnosti. V luči dolgoročnih razvojnih sprememb, pomemben izziv predstavlja povečanje zaupanja s strani občanov. Zaradi družbene raznolikosti se bodo dosledno spoštovale družbene vrednote, kot so solidarnost, strpnost, medsebojno

sodelovanje, varnost in mir, pri čemer pa je ključnega pomena, da se vse strani zavedajo svojih obveznosti in dolžnosti.

VIZIJA RAZVOJA URAVNOTEŽENE PROMETNE PONUDBE

Razvoj uravnotežene prometne ponudbe bo zajemal vzpostavitev celostnega načrtovanja trajnostne mobilnosti in udejanjanje 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. 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 nastajajo kot posledica redne uporabe osebnih vozil (vzdrževanje, zavarovanje,...). S ciljem privabljanja prebivalcev, obiskovalcev (turistov) in podjetij, bo razvita prometna ponudba uravnotežena.

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA NI USMERJENO PROTI UPORABI ZASEBNEGA MOTORIZIRANEGA PREVOZA, KLJUB TEMU PA GA ŽELI Z RAZVOJEM IN VZPOSTAVITVIJO ALTERNATIVNIH PONUDB TRAJNOSTNE MOBILNOSTI OMEJITI. Z IZGRADNJO INFRASTRUKTURE ZA PEŠCE IN KOLESARJE TER NADGRADNJO JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA BODO LJUDEM NA RAZPOLAGO NOVE MOŽNOSTI, KI BODO PREDVSEM NA VSAKODNEVNIH KRATKIH IN SREDNJE DOLGIH POTEH PREDSTAVLJALE KONKURENČNO MOŽNOST NAPRAM ZASEBNEMU PREVOZU Z OSEBNIMI VOZILI.

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, stanovanjskih območij, 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 državni 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. 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). S ciljem povečanja deleža kolesarjev na poti v osnovno šolo je potrebno urediti atraktivna, funkcionalna 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 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.



.....
NAČRTOVALE IN UREDILE SE BODO ŠOLSKE POTI, KI BODO MED STARŠI
PREDŠOLSKIH IN ŠOLOOBVEZNIH OTROK, MLADIMI IN ZAPOSLENIMI V
ŠOLI IN VRTCU PREPOZNANE KOT VARNE IN ZANESLJIVE.

ZGORNJA MUTA, SEPTEMBER 2017

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

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, z ureditvijo območij mirujočega prometa in z umestitvijo dodatnih 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 načrtovati in urediti varne šolske poti, ki bodo med starši predšolskih in šoloobveznih otrok, mladimi in zaposlenimi v šoli in vrtcu prepoznane kot varne in zanesljive.

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.

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. S ciljem povečanja dostopnosti in atraktivnosti javnega potniškega prometa je kot alternativno možnost potrebno preučiti pilotno vzpostavitev sistema prevoza na poziv, ki ga kot novost omogoča tudi Zakon o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16, 1.1.6 Prevoz na klic, 57.b člen). 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. Tovrstna storitev v občini Muta lahko predstavlja učinkovito obliko mobilnosti za starejše občane in ljudi, ki nimajo lastnega osebne prevoza ter izrazito izboljšanje povezav občinskega središča z ostalimi manjšimi naselji v zaledju (Pernice, Sv. Jernej nad Muto,...).



OBSTOJEČI PREHODI ZA PEŠCE SE BODO OPREMILI S ČAKALNIMI POVRŠINAMI ZA PEŠCE PRED PREHODI TER OSTALO POTREBNO OPREMO GLEDE NA OBSTOJEČO LOKACIJO POSAMEZNEGA PREHODA (VGRADNJA LED UTRIPAL, POSTAVITEV BIČA IN USTREZNE ULIČNE RAZSVETLJAVE), KI BO MED PEŠCI IN KOLESARJI VLIVALA VEČJI OBČUTEK VARNOSTI V NOČNEM ČASU IN V ČASU ZMANJŠANE VIDLJIVOSTI.

GORTINA, SEPTEMBER 2017

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

Celostno načrtovanje prometa v občini Muta bo posebno pozornost namenilo 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 ter na ostalih javnih mestih in površinah. 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. S ciljem izboljšanja dostopnosti za ljudi z omejenimi sposobnostmi je pred vhodi v objekte javnega značaja in stanovanjske zgradbe potrebno zagotoviti dodatna parkirna mesta za invalide.

V luči dolgoročnih razvojnih priložnosti se s ciljem zagotavljanja ključnih pogojev za dvig deleža pešcev in kolesarjev na vsakodnevni kratkih poteh izkazuje potreba tudi po optimizaciji prometnih režimov na obstoječih cestnih povezavah. Skozi občino se predvsem po državni glavni cesti G1-1 odvijajo gosti tranzitni prometni tokovi, ki so posledica razvitega gospodarstva in turizma na obeh straneh meje občine Muta, poleg tega predstavlja glavna cesta G1-1 glavno vez med Koroško statistično regijo in Štajersko statistično regijo. Z namenom omejevanja negativnih posledic motoriziranega prometa na družbeno okolje se bodo na glavni cesti G1-1 znotraj naselij Gortina in Muta postavile naprave in izvedli ukrepi za umirjanje prometa. Prav tako se bodo optimizirali

prometni režimi znotraj naselij ter izvedli ukrepi za umirjanje prometa na območju širšega šolskega okoliša, ki bodo služili kot izhodišče za postopno zaprtje šolskega okoliša v prihodnosti za ves motoriziran promet.

Načrtovana je tudi izgradnja obvozne ceste naselja Gortina, s katero se bo omogočilo, da se obstoječa prometnica od križišča pri restavraciji Pri mesarju do športnega igrišča na prostem postopno prestrukturira v večnamensko javno površino.

Občini Muta in Vuzenica sta med sabo povezani z državno regionalno cesto R3-735, ki se na državno glavno cesto G1-1 priključuje pri Supermarketu Tuš. Na podlagi vseh cestnih priključkov, upoštevajoč še priključek za Supermarket Tuš, je bila tvorjena geometrija križišča, ki glede na današnje prometne obremenitve in strukturo prometa zahteva kapacitetno preveritev zaradi česar je načrtovana izdelava prometne študije, ki bo dala odgovor ali so še zagotovljeni kapacitetni parametri v različnih časovnih intervalih (jutranja konična ura, popoldanska konična ura, konec planske dobe). Na podlagi rezultatov kapacitetnih izračunov se bo po potrebi predlagala izdelava več variant idejnih zasnov, ki bodo preučile potencialno nadgradnjo (rekonstrukcijo) križišča in v katere bo poleg križišča zajeta še državna regionalna cesta R3-703, ki se na državno glavno cesto G1-1 priključuje iz smeri Zgornje Mute.



IZGRADNJA OBVOZNE CESTE NASELJA GORTINA OD DRŽAVNE GLAVNE CESTE G1-1 DO KRIŽIŠČA, KJER SE PRIKLJUČUJE CESTA IZ SMERI NASELJA PERNICE. OBVOZNICA BO OMOGOČILA POSTOPNO PRESTRUKTURIRANJE LOKALNE CESTE MED KRIŽIŠČEM PRI RESTAVRACIJI PRI MESARJU IN ŠPORTNIM IGRIŠČEM NA PROSTEM IN TAKO SREDIŠČE NASELJA RAZBREMENILA OD MOTORIZIRANEGA PROMETA.

GORTINA, SEPTEMBER 2017

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

VIZIJA IZBOLJŠANJA PROMETNE VARNOSTI

S ciljem optimizacije prometnih in parkirnih režimov 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 med različnimi prometnimi površinami. Ko bodo izpolnjeni vsi infrastrukturni pogoji, se bo delež uporabe alternativnih načinov potovanja med prebivalci dvignil, kar bo vodilo v zmanjšanje števila prometnih nesreč s smrtnim izidom in s težje ter lažje poškodovanimi. Vzporedno temu bo možno pričakovati manjši pomor domačih in divjih živali na cestah, kateremu fenomenu smo priča danes povsod po državi.

VIZIJA RAZVOJA ATRAKTIVNEGA TURIZMA

Z načrtovano modernizacijo obstoječe prometne infrastrukture, predvsem z izgradnjo manjkajočih odsekov kolesarskih in peš povezav, postavitvijo javnih kolesarskih postajališč in kolesarnic ter ureditvijo trških jeder v funkcionalne javne površine, se bodo zagotovili ključni pogoji za optimalnejši razvoj kolesarskega in pohodniškega turizma

v celotni občini Muta.

Ključnega pomena je tako, da se izgradnja novih kolesarskih povezav in peš povezav načrtuje v neposredni bližini sakralnih objektov, ob naravnih znamenitostih, ob objektih z raznoliko gostinsko ponudbo, ob obstoječih in novo načrtovanih športnih igriščih na prostem, ob reki Dravi ter da se navežejo na obstoječa omrežja kolesarskih in peš povezav v vseh sosednjih občinah. Na ta način bodo zagotovljene sklenjene kolesarske in peš povezave, ki bodo doprinesle h vzpostavitvi novih kolesarskih/pohodniških produktov z bogato turistično ponudbo ter po katerih bodo možna neprekinjena daljinska potovanja ter povezovanja s sosednjo državo Republiko Avstrijo.



.....
UMETNO USTVARJENE POTI OB ŠPORTNEM IGRIŠČU PRI OSNOVNI
ŠOLI MUTA NAKAZUJEJO UTEČENE POTOVALNE NAVADE
PREBIVALCEV IZ BLIŽNJIH STANOVANJSKIH OBMOČIJ ZARADI ČESAR
SE BODO TE POTI USTREZNO ARHITEKTURNO UREDILE IN TLAKOVALE
PREKO KATERIH BO UREJENA DOSTOPNOST DO ŠPORTNEGA IGRIŠČA
IN OSNOVNE ŠOLE TAKO PEŠ KOT S KOLESI.

ZGORNJA MUTA, OKTOBER 2017

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

S STRATEŠKIMI UKREPI DO VIŠJE KAKOVOSTI BIVANJA V OBČINI

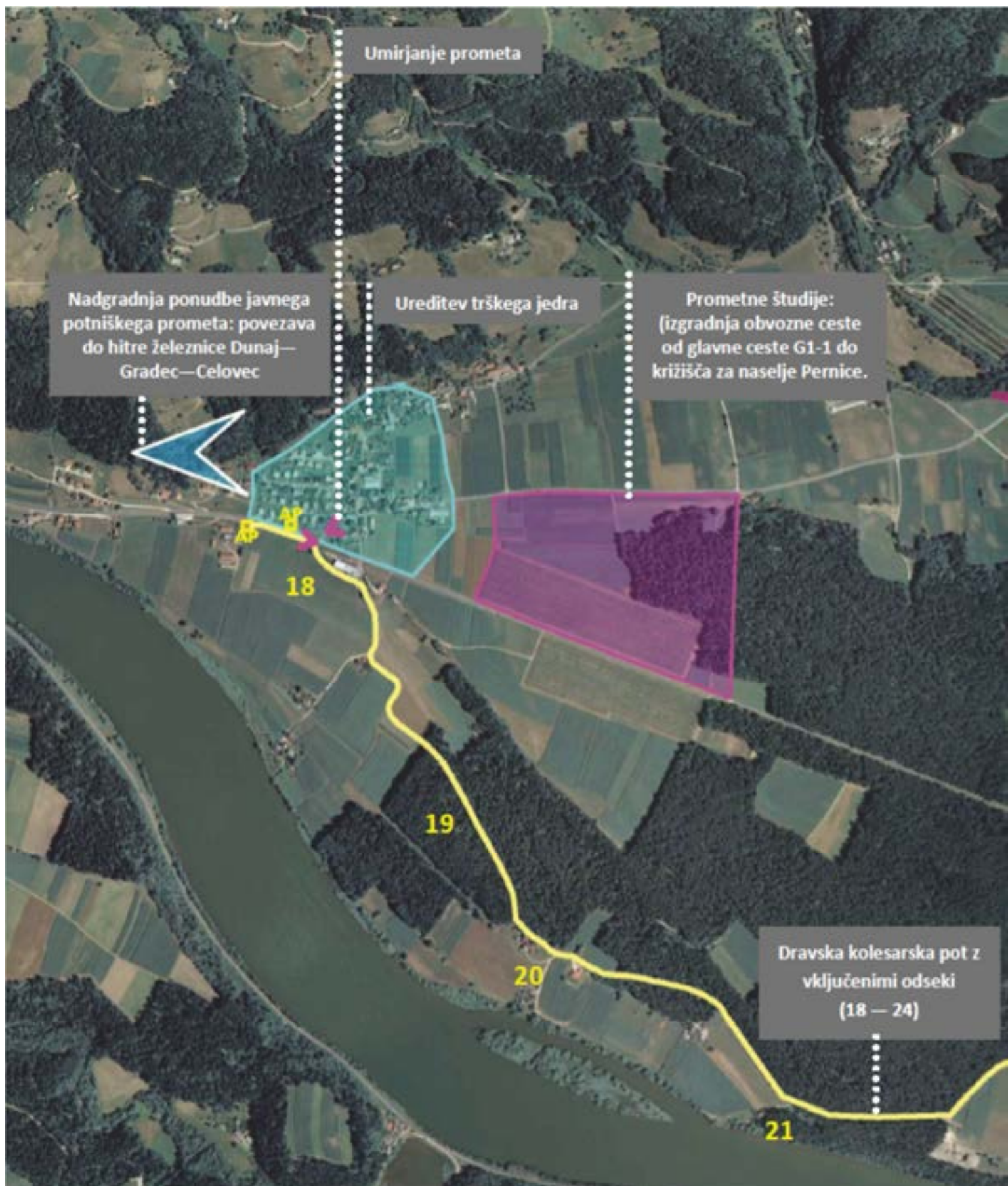
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE MUTA NA PODLAGI ZAZNANIH POTREB PREBIVALSTVA PO ZAGOTOVITVI UČINKOVITE IN ENAKOPRAVNE DOSTOPNOSTI ZA VSE PREDVIDEVA NIZ UKREPOV RAZDELJENIH V 5 STRATEŠKIH STEBROV!

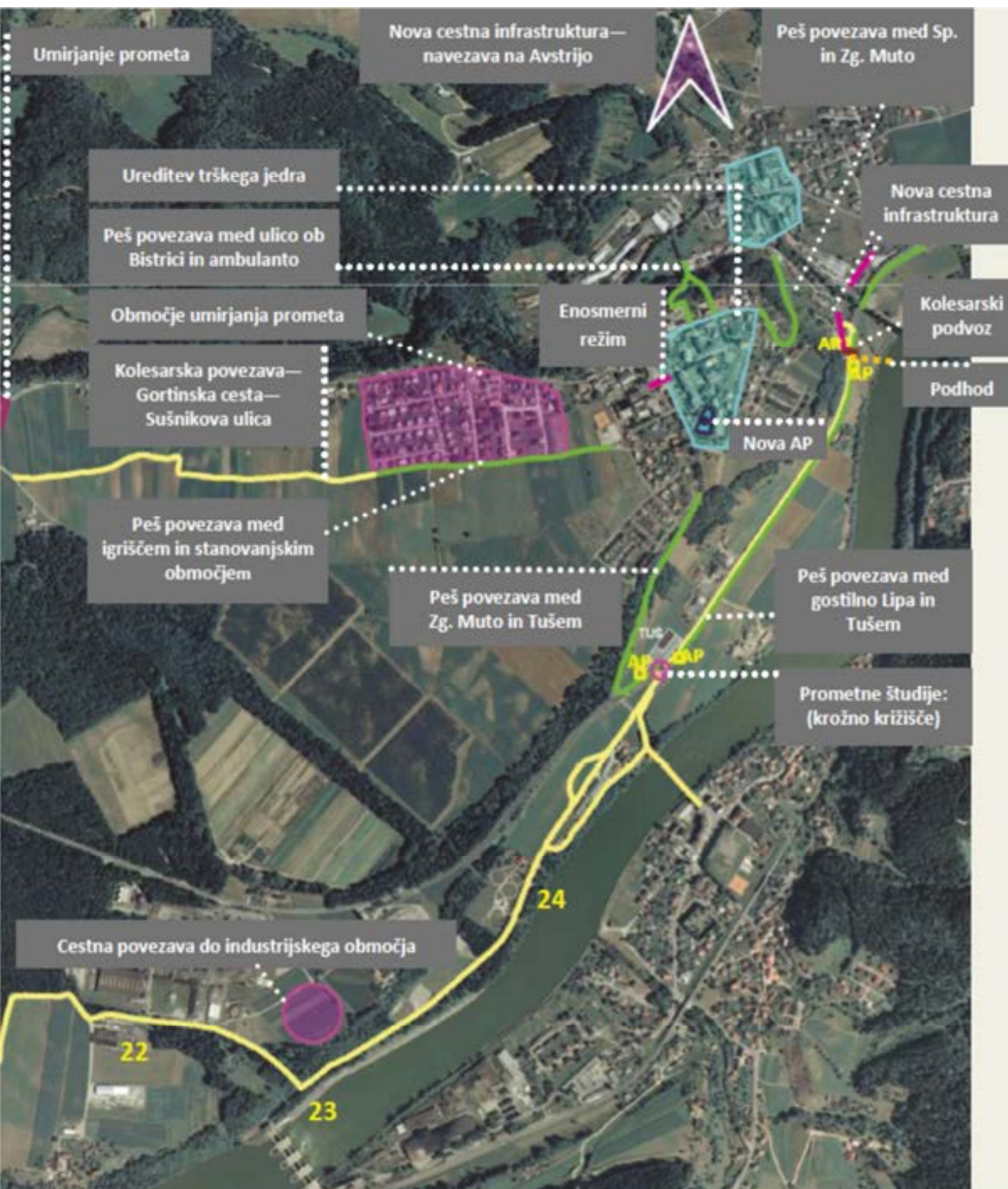
STRATEŠKI STEBRI CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE MUTA





AKCIJSKI NAČRT PODAJA PODROBEN OPIS UKREPOV ZA POSAMEZNI STRATEŠKI STEBER, KI SO BILI DEFINIRANI NA PODLAGI OBLIKOVANE VIZIJE RAZVOJA URBANE MOBILNOSTI V PRIHODNOSTI IN DEFINIRANIH CILJEV. POLEG SEZNAMA UKREPOV ZAJEMA AKCIJSKI NAČRT ŠE PREDVIDEN STROŠEK IZVEDBE POSAMEZNEGA UKREPA, NIVO ZAHTEVNOSTI, RAZDELITEV ODGOVORNOSTI TER ČASOVNI PLAN IZVEDBE.





1. STRATEŠKI STEBER

TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Občina Muta kot večina slovenskih občin nima izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa, kjer bi se enakovredno obravnavale potrebe prebivalcev in ki bi učinkovito odgovarjala na njihovo povečano povpraševanje po zadovoljevanju vsakodnevnih potreb po urbani mobilnosti. Zato je ključnega pomena, da bodoče trajnostno načrtovanje prometa temelji na ustrezni integraciji strateške rabe zemljišč in prometnega načrtovanja, na vključevanju vprašanj aktivnega načina življenja v preučevanje in načrtovanje rabe zemljišč ter na določitvi prioritetnih področij ukrepanja, kjer se v ospredje postavijo financiranje javnega potniškega prometa ter izgradnja infrastrukture za pešce in kolesarje.

Z namenom rednega spremljanja aktivnosti s področja trajnostnega načrtovanja prometa so se oblikovali cilji, ki bodo občini služili kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvajanja izbranih ukrepov.

CILJI:

- Sprejetje in zagon Celostne prometne strategije Občine Muta ter njena revizija leta 2020 in prenova leta 2023 (v skladu z navodili Ministrstva za infrastrukturo). V okviru prenove se izvede anketna raziskava o potovalnih navadah občanov, ki bo služila kot primerjalno orodje z rezultati izvedene anketne raziskave leta 2018.
- Sprejetje uravnoteženega občinskega proračuna, ki bo enakomerno porazdelil finančna sredstva med vse zvrsti

prometa ter vzpostavitev ločene proračunske postavke za izvedbo mehkih ukrepov trajnostne mobilnosti.

- Vsakoletno vključevanje v vse-evropsko iniciativo Evropski teden mobilnosti.
- Spremljanje nacionalnih in mednarodnih razpisov s področja trajnostne mobilnosti s ciljem pridobivanja nepovratnih finančnih spodbud za implementacijo načrtovanih ukrepov (vsaj 2 prijavi projektov na leto).
- Aktivno vključevanje občine v evropske projektne konzorcije s ciljem izmenjevanja izkušenj in primerov dobrih praks s področja trajnostne, aktivne in zelene mobilnosti (vsaj 2 uspešno dobljena projekta do leta 2023).
- Izdelan načrt trajnostne mobilnosti za Osnovno šolo Muta vključno z izdelanim načrtom varnih šolskih poti, ki bo skladen z navodili Agencije RS za varnost v prometu do leta 2023.
- Postavitev ene električne polnilne postaje za hitro polnjenje električnih prevoznih sredstev do leta 2020.

Na podlagi oblikovanih ciljev so bili sprejeti ukrepi, s katerimi je Občina Muta začrtala smer prihodnjega strateškega načrtovanja prometa, ki bo dopolnjen z ustreznimi načeli vključevanja javnosti, sodelovanja in vrednotenja potreb celotne družbe, tako, da z njimi izpolni potrebe po boljši kakovosti bivanja v občini za sedanje in prihodnje generacije.

UKREPI

S celostno prometno strategijo na poti v sodobno načrtovanje prometa v Občini Muta

S sprejetjem celostne prometne strategije se v občini pričena novo obdobje, v katerem se obstoječe načrtovalske prakse občine nadgrajujejo s sodobnimi metodami in postopki načrtovanja, katere bodo še izdatneje podprte z aktivnim vključevanjem javnosti. Strateško načrtovanje prometa bo tako temeljilo na sodobnem konceptu načrtovanja, ki zajema celovito obravnavanje vseh zvrsti prometa ter njihovo prepletanje in povezovanje s celotnim družbenim okoljem. Torej sodobno razmišljanje, ki se odmika od dosedanje prakse, ki temelji na tradicionalnem načrtovanju gradnje infrastrukturnih objektov, ki povečujejo zmogljivosti cest in parkirišč ter se bliža v smeri celostnega načrtovanja prometa z večjim poudarkom na izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in uporabo storitev javnega potniškega prometa.

Priprava uravnoteženega proračuna

Priprava uravnoteženega proračuna za dolgoročno izvajanje aktivnosti s področja trajnostne in zelene mobilnosti z namenom, da se oblikujejo različne postavke, ki bodo poleg infrastrukturnih ukrepov predvidele tudi izvedbo t. i. mehkih ukrepov trajnostne in zelene mobilnosti.

Povezovanje v evropske projektne konzorcije in črpanje nepovratnih sredstev

Pretekle izkušnje občine iz evropskih in nacionalnih projektov bodo uporabljene pri črpanju nepovratnih evropskih sredstev namenjenih razvoju trajnostne in zelene mobilnosti ter pri nadaljnjih povezovanjih v različne evropske projektne konzorcije s

ciljem izmenjave izkušenj in primerov dobrih praks med primerljivo velikimi občinami oziroma regijami.

Izdelava načrta trajnostne mobilnosti in načrta varnih šolskih poti za Osnovno šolo Muta

Za Osnovno šolo Muta bo izdelan načrt trajnostne mobilnosti, s katerim se bo orisala vizija razvoja mobilnosti v šoli s ciljem izboljšanja dostopnosti in prometne varnosti šoloobveznih otrok, njihovih staršev in zaposlenih v šolah. Poseben poudarek bo namenjen nadgradnji varnih šolskih poti, katere se bodo v bližnji in daljni okolici osnovne šole označile s poenoteno horizontalno prometno signalizacijo.

Izvedba promocijskih, ozaveševalnih, informacijskih in komunikacijskih aktivnosti

V okviru vse-evropske iniciative Evropski teden mobilnosti, bo Občina Muta vsako leto v septembru organizirala dogodek na temo trajnostne mobilnosti, v izvedbo katerega bodo vključene različne nevladne organizacije, društva, skupnosti in posamezniki s ciljem, da se izvede raznovrstna prireditve, ki bo vsebovala različne aktivnosti za različne starostne in ciljne skupine prebivalstva. Prireditve bo vsebovala elemente medgeneracijskega povezovanja in druženja.

Spodbujanje električne mobilnosti v občini

Občina Muta bo s postavitvijo ene električne polnilne postaje sledila novemu razvojnemu trendu na področju električne mobilnosti v Sloveniji s katero bo omogočeno hitro polnjenje različnih električnih prevoznih sredstev v občini (osebna vozila, avtodomi, motorna kolesa, kolesa).

AKCIJSKI NACRT: PREHOD NA TRAJNOSTNO NACRTOVANJE PROMETA

Ukrep	Ocenjeni strošek brez DDV		Zahtevnost/ odgovornost		Časovni plan	
	SKUPAJ	Sofinanciranje ukrepa ¹			Načrt	Izvedba
1. Priprava uravnoteženega proračuna za dolgoročno izvajanje aktivnosti s področja trajnostne in zelene mobilnosti	brez	brez	visoka	OM, OS	2019 >	2019 >
2. Aktivno vključevanje v vse-evropsko iniciativo Evropski teden mobilnosti (mesec izvajanja: september)	7.500 € na leto	javni razpisi: SS, ES	srednja	OM, ZI	/	2019-2023
3. Aktivno vključevanje v EU projekte na temo trajnostne, aktivne in zelene mobilnosti (primeri dobrih praks, sofinanciranje ukrepov)	do 10 % vrednosti projekta	javni razpisi: ESIS, MOP, MZI, ES	visoka	OM, ZI	2019 >	2019 >
4. Revizija in prenova celostne prometne strategije na 2 oziroma 5 let (skladno s Smernicami za pripravo celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo, 2012).	do 15.000 € revizija; do 35.000 € prenova	javni razpisi: MOP, ES	srednja	OM, ZI	2020 (revizija); 2023 (prenova)	
5. Izdelava načrta trajnostne mobilnosti za Osnovno šolo Muta	do 35.000 €	javni razpisi: ES, MOP, ESIA	srednja	OM, OŠ, SPVCP, ZI	2018-2019	2019-2020
6. Izdelava načrta varnih šolskih poti za Osnovno šolo Muta (skladno z navodili Agencije RS za varnost v prometu, 2016)	5.000 €	javni razpisi: ES, MOP, ESIS	srednja	OM, OŠ, SPVCP, ZI	2018-2019	2019-2020
7. Na nivoju Občine Muta postavitev električnih polnilnih postaj za hitro polnjenje različnih tipov prevoznih sredstev (osebna vozila, avtomobili, električna kolesa) - vsaj 1 polnilna postaja do leta 2023	33.000 €	javni razpisi: ES, ESIS	visoka	OM, ZI	2018-2019	2019-2020

Legenda: OM – Občina Muta; OS – občinski svet; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; OŠ – osnovna šola; SS – sponzorska sredstva; ES – EKO Sklad; ESIS – Evropski strukturni in investicijski skladi; MZI – Ministrstvo za infrastrukturo; MOP – Ministrstvo za okolje in prostor; ZI – zunanji izvajalec.

Opombe ocenjenega stroška pod zaporedno številko ukrepa:

1. Npr. 10.000 € za leto 2019; 15.000 € za leto 2020; 30.000 € za leto 2023 (izključno za izvajanje mehkih ukrepov trajnostne mobilnosti, npr. izvedba dogodkov, izobraževanj, aktivnosti, promocije, radijski in TV oglasi o trajnostni mobilnosti,...). Infrastrukturni ukrepi oziroma projekti morajo biti ločeni od te proračunske postavke.
2. Cena zajema izvedbo novinarske konference, oglaševanje preko lokalnih medijev, izdelavo promocijskih letakov in nakup gradiv za izvedbo aktivnosti. Načrtovane aktivnosti (od 2018 dalje) v občini Muta je smiselno prijaviti na vse-evropski natečaj za najboljše izvedene dogodke v sklopu tedna mobilnosti – <http://mobilityweek.eu/emw-awards/>, in se na ta način vsako leto potegovati za laskava priznanja in denarne nagrade (možnosti sofinanciranja aktivnosti).
3. Cena zajema spremljanje aktualnih razpisov, svetovanje občini glede izbire odprtih razpisov, povezovanje občine v projektne konzorcije in priprava celotne projektne dokumentacije. Cena velja v primeru, če gre za zunanjo organizacijo.
4. Končna cena revizije in prenove celostne prometne strategije je odvisna od izbrane metodologije dela in nabora aktivnosti.
5. Cena zajema pripravo načrta mobilnosti (10.000 €) in izbor ter izvedbo aktivnosti za institucijo s 300 zaposlenimi/učenci (25.000 € za celotno šolsko/poslovno leto). [Odlok o Programu porabe sredstev sklada za podnebne spremembe v letu 2017 in 2018](#). Smernice za pripravo načrtov mobilnosti so v pripravi s strani Ministrstva za infrastrukturo in bodo dosegljive v letu 2018.
6. Zajet samo strošek izdelave elaborata. Strošek označevanja šolskih poti je podan v okviru 4. strateškega stebra – Izkoriščen potencial hoje.
7. Okvirna cena, ki zajema postavitev električne polnilne postaje za hitro polnjenje z enim pripadajočim parkirnim mestom.

¹ Možnosti sofinanciranja operacij do 85 % vrednosti ukrepa (javni razpisi MZI, MOP, EKO SKLAD in ostalih Evropskih strukturnih in investicijskih skladov).



**KAKŠNE
PROMETNE
UREDITVE SI
ŽELITE V
OBČINI
MUTA?**

STRATEŠKO NAČRTOVANJE PROMETA V OBČINI MUTA BO DOPOLNJENO Z USTREZNIMI NAČELI VKLJUČEVANJA JAVNOSTI IN SODELOVANJA Z NJO.

ZGORNJA MUTA, SEPTEMBER 2017 (PRIREDITEV NA PROSTEM – EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI, DELAVNICA »KAKŠNE PROMETNE UREDITVE SI ŽELITE V OBČINI MUTA«)

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

2. STRATEŠKI STEBER IZBOLJŠANA PONUDBA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Z namenom rednega spremljanja aktivnosti s področja javnega potniškega prometa so se oblikovali cilji, ki bodo občini služili kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvajanja izbranih ukrepov.

CILJI

- Povečanje deleža opravljenih potovanj v službe in šole z javnim potniškim prometom s 4 % na 8 % do leta 2023.
- Povečanje deleža opravljenih potovanj po nakupih z javnim potniškim prometom z 0 % na 2 % do leta 2023.
- Ureditev šolskih avtobusnih postajališč na nivoju celotne občine (vsaj 3 postajališča ali obračališča do leta 2023).
- Izgradnja avtobusnega postajališča (obračališča) pri gasilskem domu na Zgornji Muti in optimizacija prevoza avtobusa skozi naselje.
- Preučitev in pilotna uvedba storitve »prevoz na poziv« do leta 2023.
- Zagotovitev 10 parkirnih mest za turistične avtobuse in avtodomove v sklopu večjega občinskega krajinskega parkirišča do leta 2023.

UKREPI

Preučitev in pilotna uvedba sistema »prevoz na poziv«

Javni potniški promet v Občini Muta nima podobe učinkovite in atraktivne oblike urbane mobilnosti, zaradi česar se pojavlja potreba po njegovi posodobitvi in nadgradnji. Za določene starostne in ciljne skupine prebivalstva ter za določena območja občine (naselja v zaledju) bo uveden pilotni sistem »prevoza na poziv«. Gre za sistem, ki ga kot novost omogoča tudi Zakon o prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16, 1.1.6 Prevoz na klic, 57.b člen). Obravnava potencialnega razvoja in implementacije sistema »prevoza na poziv« je potrebna predvsem na tistih območjih občine, kjer zagotovitev javnega potniškega prometa ali izboljšanje dostopnosti linij javnega potniškega prometa predstavlja prevelik strošek oziroma sta ekonomsko pod pragom rentabilnosti.

Izgradnja avtobusnega postajališča in obračališča na Zgornji Muti ter ureditev šolskih avtobusnih postajališč na nivoju celotne občine

V sklopu ureditve trških jeter na Zgornji Muti se bo obstoječe avtobusno postajališče ukinilo in se bo nadomestilo s popolnoma novim pri gasilskem domu, kjer razpoložljive prostorske kapacitete omogočajo tudi ureditev obračališča, kar bo omogočilo, da se optimizirajo frekvence in smeri voženj avtobusov skozi Zgornjo Muto. Z izgradnjo avtobusnega postajališča in obračališča se bo

prevoz javnih prevoznih sredstev skozi središče Zgornje Mute proti naselju Gortina ukinil. Obračališče bo omogočalo varno manevriranje avtobusov in vključevanje nazaj v promet, preko katerega se bodo obrnili in z vožnjo proti naselju Gortina nadaljevali po regionalni cesti R3-703 in glavni cesti G1-1.

S ciljem dviga prometne varnosti šoloobveznih otrok, ki se v Osnovno šolo Muta vozijo iz oddaljenih zalednih naselij z organiziranim šolskim prevozom se bodo na nivoju občine uredila šolska avtobusna postajališča. Danes otroci vstopajo/izstopajo na neurejenih in slabo preglednih lokacijah, kjer ni ustreznih čakališč, pločnikov in brez opreme, ki bi jo sodobno avtobusno postajališče moralo imeti. Pojavljajo se primeru odlaganja otrok na cestah pred hišami kjer bivajo, kar samo potrjuje dognanja, da je potreba po ureditvi šolskih avtobusnih postajališč v občini velika. Šolska avtobusna postajališča bodo ob ustrezni arhitekturni ureditvi in opremljenosti s časoma omogočila tudi integracijo šolskih prevozov v sistem rednega linijskega prevoza. Iz tega naslova bi za zaledna naselja in predvsem tamkajšnje starejše občane bila zagotovljena učinkovita rešitev, ki bi omogočila izpolnjevanje njihovih potreb po vsakodnevnih mobilnosti.

Zagotovitev parkirnih mest za turistične avtobuse

Na občinskem nivoju se bo uredilo večje krajinsko parkirišče, kjer bo 10 % parkirnih mest namenjenih parkiranju turističnih avtobusov in avtodomov. Občina Muta svoje razvojne priložnosti vidi v okrepljeni turistični ponudbi, ki bo nastala kot »posledica« nekaterih novo načrtovanih infrastrukturnih

projektov v občini (izgradnja kolesarske infrastrukture za Dravsko kolesarsko pot, izgradnja kolesarskega poligona »Pumptrack«, izgradnja Glamping hišk). V ta namen se bodo zagotovila parkirna mesta, ki bodo ob ustrezni arhitekturni urejenosti (parkirne površine s tlakovano strukturo in vmesnim zelenjem) in opremljenosti (sanitarni prostori, avtomat za plačilo parkirnine) omogočale občini tudi dodatni zaslužek iz naslova parkiranja. V kolikor bo krajinsko parkirišče postalo v prihodnosti še bolj uporabno, funkcionalno in atraktivno (kar je močno odvisno od potencialnega združevanja s storitvami javnega potniškega prometa in z omenjenimi novimi turističnimi produkti) se bo v naslednji fazi modernizacije parkirišča izvedla njegova nadgradnja po sistemu »P+R« (parkiraj in presedi sistem).

Dvig uporabnosti javnega potniškega prometa skozi promocijske aktivnosti

Vzporedno z izgradnjo infrastrukturnih objektov in naprav za javni potniški promet ter z vzpostavitvijo nekaterih novih storitev in oblik javnega prevoza se bo skrhana podoba javnega potniškega prometa v občini dvigovala še s promocijskimi, ozaveševalnimi in izobraževalnimi aktivnostmi.

AKCIJSKI NAČRT: IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA JPP

Ukrep	Ocenjeni strošek brez DDV		Zahtevnost/ odgovornost		Časovni plan	
	SKUPAJ	Sofinanciranje ukrepa			Načrt	Izvedba
1. Pilotna uvedba sistema "prevoz na poziv"	rezultat študije	ponudnik JPP, zasebni prevoznik	visoka	OM, JPP, ZI	2019	2019 >
2. Izgradnja avtobusnega postajališča in obračališča na Zgornji Muti	139.782 €	javni razpisi: ES, MOP, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2018	2018 >
3. Ureditev "šolskih" avtobusnih postajališč na nivoju celotne občine za namene zagotavljanja varnejšega prihoda otrok v šolo in iz nje	rezultat študije	javni razpisi: ES, ESIS	visoka	OM, JPP, ZI	2018-2019	2019 >
4. Nadgradnja ponudbe javnega potniškega prometa: Vuzenica - Pliberk (povezava do hitre železnice Dunaj - Gradec - Celovec)	rezultat študije	javni razpisi: ESIS, MOP, MZI	visoka	OM, RS, RA, DRSI, ZI, JPP, sosednje občine in podjetja	2018 >	2018 >
5. Dvig splošne podobe javnega potniškega prometa preko promocijskih in izobraževalnih aktivnosti	5.000 € na leto	javni razpisi: ES, ESIS, MOP	srednja	OM, JPP, ZI	/	2019-2023

Legenda: OM – Občina Muta; OS – občinski svet; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; ES – EKO Sklad; ESIS – Evropski strukturni in investicijski skladi; MZI – Ministrstvo za infrastrukturo; MOP – Ministrstvo za okolje in prostor; JPP – javni potniški promet; DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo; RS – Republika Slovenija; RA – Republika Avstrija; ZI – zunanji izvajalec.

Opombe ocenjenega stroška pod zaporedno številko ukrepa:

1. Predhodno potrebna študija razvoja storitve. S pilotno izvedbo storitve do pridobitve povratnih mnenj okoliških prebivalcev glede smiselnosti dokončne uveljavitve storitve. Zaradi majhnosti občine smiselno preučiti razširitev storitve še na sosednje občine (združevanje interesov občin, razdeljevanje stroškov uvedbe sistema med več občin,...).
2. Povzeta cena po izdelani idejni zasnovi celostne ureditve avtobusnega postajališča.
3. Šolski prevozi niso sestavni del javnega potniškega prometa, zato jih je na lokalni ravni potrebno obravnavati ločeno, ter izvesti ukrepe, ki bodo doprinesli h dvigu prometne varnosti šoloobveznih otrok na poti v/iz šole. Šolska avtobusna postajališča morajo biti opremljena kot avtobusna postajališča za javni potniški promet.
4. Zelo kompleksna iniciativa, ki zahteva usklajeno sodelovanje na visokem meddržavnem nivoju, ki zahteva vključitev različnih državnih institucij in ministrstev na državnem nivoju in občin ter lokalnih podjetij na lokalnem/regijskem nivoju.
5. Izdelava promocijskih gradiv; medijski oglasi v lokalnih tiskanih medijih.



SLIKA ZGORAJ: ZGRAJENO SODOBNO AVTOBUSNO POSTAJALIŠČE IN OBRAČALIŠČE NA ZGORNJI MUTI OZNAČUJE OBDOBJE, KO SE JE V OBČINI PRIČELA POSTOPNA OPTIMIZACIJA STORITEV JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA IN S TEM UREDITEV PRIPADAJOČE JAVNE INFRASTRUKTURE.

SLIKA SPODAJ: VIZUALIZACIJA URBANE UREDITVE OB NOVEM AVTOBUSNEM OBRAČALIŠČU.

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR; ARHDEKO D. O. O. SLOVENJ GRADEC

3. STRATEŠKI STEBER PRIVLAČNO, UČINKOVITO IN ATRAKTIVNO KOLESARJENJE

Z namenom rednega spremljanja aktivnosti s področja kolesarskega prometa so se oblikovali cilji, ki bodo občini služili kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvajanja izbranih ukrepov.

CILJI

- Povečanje deleža opravljenih potovanj v službe in šole s kolesom s 4 % na 9 % do leta 2023.
- Povečanje deleža opravljenih potovanj po nakupih s kolesom z 11 % na 15 % do leta 2023.
- Dvig uporabe kolesa v rekreativne namene s 35 % na 40 % do leta 2023.
- Izgradnja kolesarske povezave po predlagani Dravski kolesarski poti.
- Postavitev sodobne, funkcionalne in pokrite kolesarnice, namenjene parkiranju in shranjevanju koles za daljše časovno obdobje (ena kolesarnica do leta 2023).
- Postavljeni dve počivališči za kolesarje, ki potujejo po državi in med državami do leta 2023.
- Zgrajen kolesarski poligon Pumptrack do leta 2023.
- Vzpostavljen kolesarski izobraževalni model za različne ciljne in starostne skupine prebivalstva na lokalni ravni. Izvedenih vsaj pet delavnic do leta 2023 (ena na leto).

UKREPI

Obstoječe omrežje kolesarskih povezav med sabo povezati

S ciljem povečanja privlačnosti in atraktivnosti kolesarskega prometa ter s ciljem zagotavljanja učinkovite dostopnosti s kolesi v celotni občini je ključnega pomena izgradnja manjkajočih odsekov kolesarskih povezav prioriteto vzdolž reke Drave, kjer je reliefna razporeditev terena najbolj naklonjena vožnji s kolesi in v neposredni bližini obeh državnih cest G1-1 in R3-703, preko katerih so povezana med sabo vsa večja naselja v občini. Skozi občino Muta poteka evropska kolesarska pot imenovana Dravska kolesarska pot, katera se bo na območju občine ustrezno arhitekturno uredila in označila s poenoteno prometno signalizacijo.

Manjkajoči odseki kolesarskih povezav se bodo uredili tudi na povezavah Gortina – Zgornja Muta (v smeri Gortinske ceste in Sušnikove ulice), križišče pri Supermarketu Tuš – križišče pri gostilni Lipa na Spodnji Muti, center Spodnje Muta – križišče pri gostilni Lipa, športno igrišče (Šolska ulica) – OŠ Muta in križišče pri Supermarketu Tuš – meja občine Vuzenica. Povezano omrežje kolesarskih povezav bo omogočalo daljinska potovanja s kolesi z zanemarljivim številom konfliktnih točk. Posledično se bo izboljšala prometna varnost kolesarjev zaradi zmanjšanega števila prehodov in prepletanj med različnimi prometnimi površinami.

Izgradnja »vzporedne« infrastrukture za promet kolesarjev

Ureditev in postavitve pokritih kolesarnic predstavlja pomemben korak pri zagotavljanju ključnih pogojev za zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti. V ta namen se bodo uredili objekti in naprave, kjer bo kolesa možno varno parkirati in shranjevati za daljše časovno obdobje (daljši od dveh ur). Gre za delno pokrita parkirišča (vsaj 50 % parkirnih mest mora biti pokritih) z vgrajenimi varnostnimi mehanizmi v kolesarskih stojalih, urejeno razsvetljavo in varnostnimi kamerami, preko katerih se vrši video nadzor nad parkiranimi kolesi. Lokacije za dolgotrajno parkiranje bodo ločene od motoriziranega prometa ter maksimalno oddaljena do 250 m od ciljne destinacije kolesarja.

Ob novo načrtovanih kolesarskih povezavah se bodo uredila tudi počivališča namenjena kolesarjem, ki potujejo po državi in med državami. Počivališča bodo ustrezno arhitekturno urejena in opremljena s »servisno-informacijskimi« vsebinami (npr. arhitekturno urejen prostor, nadstrešek, miza, klopi, orodje za osnovno popravilo koles, ročna tlačilka z manometrom, turistično-informativni panoji, koš,...).

Izgradnja kolesarskega poligona »Pumptrack«

Na nivoju občine se bo zgradil neprekinjen poligon oziroma krožna pot, ki bo sestavljena iz različno velikih grbin in zavojev. Za vožnjo po njej je potrebno običajno kolo, kjer vrtenje pedal ni potrebno. Pomembno je le usklajeno ritmično gibanje telesa in rok, kakor, da bi s tlačilko polnili prazno zračnico. Od tu tudi izvira ime tlačilna steza (ang. Pumptrack). Velikost steze bo prilagojena glede na razpoložljivo velikost prostora.

Z izgradnjo kolesarskega poligona se bodo zadovoljile potrebe okoliških prebivalcev po razvoju novih športno-rekreativnih vsebin in novih športnih infrastrukturnih objektov in naprav, zaradi česar je možno pričakovati tudi večjo obiskanost in uporabnost novitete tudi s strani obiskovalcev iz širše regije. Glede na ostale predvidene ukrepe (predvsem tistih, ki imajo za cilj dvigniti turistično prepoznavnost kraja), je umestitev kolesarskega poligona načrtovana v območju, kjer so že danes prisotne športno-rekreativne vsebine in kjer bodo v neposredni bližini izvedeni nekateri novo načrtovani ukrepi, od katerih izstopa predvsem izgradnja kolesarske infrastrukture za Dravsko kolesarsko pot.

Izobraževalne delavnice na temo kolesarjenja

Poleg izgradnje omrežja kolesarskih povezav ter izgradnje vzporedne kolesarske infrastrukture se bo v občini velik poudarek namenil vzpostavitvi kolesarskega izobraževalnega modela za različne ciljne in starostne skupine prebivalstva. S pravilnim izborom aktivnosti bo doseženo, da bodo otroci v vrtcih in šolah, delovno aktivno prebivalstvo in starejši občani prepoznali vse prednosti in koristi, ki jih nudi kolesarjenje. Na ta način bo kolesarjenje pridobilo na širši prepoznavnosti in posledično se bo povečalo število uporabnikov koles na vsakodnevni kratkih in srednje dolgih poteh. Izvedba izobraževalnih delavnic bo v občini podkrepljena z interdisciplinarnim povezovanjem in sodelovanjem različnih strokovno-tehničnih in izobraževalnih organizacij.

AKCIJSKI NAČRT: IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA KOLESARJENJE

Ukrep	Ocenjeni strošek brez DDV		Zahtevnost/ odgovornost		Časovni plan	
	SKUPAJ	Sofinanciranje ukrepa			Načrt	Izvedba
1. Izgradnja dvosmerne kolesarske povezave med križiščem pri Supermarketu Tuš in križiščem pri gostilni Lipa na Spodnji Muti v skupni dolžini 1,2 km	242.317 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2018-2019	2019-2020
2. Izgradnja dvosmerne kolesarske povezave od avtobusnega postajališča na Gortini do križišča pri Supermarketu Tuš v skupni dolžini 4,5 km (po predlagani trasi Dravske kolesarske poti)	562.500 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2018-2019	> 2023
3. Izgradnja kolesarske povezave od križišča pri Supermarketu Tuš do meje z Občino Vuzenica v skupni dolžini 150 m	70.541 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2018-2019	2019-2020
4. Izgradnja manjkajočega odseka kolesarske povezave med Gortino in Zgornjo Muto (tlakovanje makadamske poti med Gortinska cesto in Sušnikovo ulico) v skupni dolžini 800 m	100.000 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, ZI	2018-2019	2020
5. Izgradnja dvosmerne kolesarske povezave med središčem Spodnje Mute in gostilno Lipa v skupni dolžini 350 m	43.750 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2019 >	> 2023
6. Izgradnja dvosmerne kolesarske povezave med športnim igriščem na prostem in vhodom v OŠ Muta (iz smeri Šolske ulice do kolesarnice pri OŠ Muta) v skupni dolžini 70 m	8.400 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, ZI	2018-2019	2020
7. Izgradnja kolesarskega podvoza pod državno glavno cesto G1-1 med obema avtobusnima postajališčema na Spodnji Muti	187.795 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2019-2020	> 2023
8. Postavitev dveh počivališč za kolesarje, namenjenih kolesarjem, ki potujejo po državi in med državami (v povezavi z ureditvijo Dravske kolesarske poti na območju občine)	5.000 € do 7.500 € na počivališče	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2018-2019	> 2023
9. Postavitev sodobne, funkcionalne in pokrite kolesarnice, namenjene parkiranju koles za daljše časovno obdobje (daljše od dveh ur) na Muti (lokacija območje občinskega središča)	do 25.000 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, ZI	2019	2019
10. Zamenjava obstoječih betonskih kolesarskih podstavkov pri OŠ Muta s sodobno opremljeno, funkcionalno in pokrito kolesarnico z do 30 parkirnimi mesti za kolesa (kolesarska stojala)	do 25.000 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, OŠ, ZI	2018-2019	2020
11. Izgradnja kolesarskega poligona "Pumptrack" v bližini športnega parka na Spodnji Muti	26.588 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2020	> 2023
12. Vzpostavitev izobraževalnih delavnic za različne ciljne in starostne skupine prebivalstva na temo kolesarjenja z namenom, da se zagotovi dolgoročni model izpopolnjevanja znanja in veščin	5.000 € na leto	javni razpisi: ES, ESIS, SS	srednja	OM, OŠ, SPVCP, ZI	/	2019-2023

Legenda: OM – Občina Muta; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; OŠ – osnovna šola; SS – sponzorska sredstva; ES – EKO Sklad; ESIS – Evropski strukturni in investicijski skladi; MZI – Ministrstvo za infrastrukturo; MOP – Ministrstvo za okolje in prostor; DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo; ZI – zunanji izvajalec.

Opombe ocenjenega stroška pod zaporedno številko ukrepa:

1. in 3. Ceni povzeti po izdelanem IDZ-ju.

2. 4. 5. in 6. Cena izgradnje dvosmerne kolesarske povezave (125 €/m) ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, predstavitve ali zaščite obstoječih komunalnih vodov in izgradnje posameznih podpornih objektov (mostovi, ograje, nadhodi, podhodi...). Natančno razdaljo bo dala izdelava projektne dokumentacije.

7. Ukrepi se bo združil z ukrepom št. 9 iz četrtega strateškega stebra – Izkoriščen potencial hoje, kjer je predvidena ureditev podhoda/podvoza za pešce/kolesarje pod državno glavno cesto G1-1 med obema avtobusnima postajališčema na Spodnji Muti. Ocenjen strošek izgradnje podhoda/podvoza je povzet po izdelanem IDZ-ju.

8. Arhitekturno urejen prostor opremljen s kolesarsko opremo (miza, klopi, nadstrešnica, pitnik, samopostrežno servisno stojalo opremljeno z orodjem za osnovno popravilo koles,...).

9. in 10. Cena kolesarnice je okvirna in je odvisna od števila parkirnih mest za kolesa, oblikovalskih rešitev ter izbire in vgradnje video nadzornega sistema. Cena prav tako ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, predstavitve ali zaščite obstoječih komunalnih vodov, izvedbe javne razsvetljave, izgradnje navezovalnih kolesarskih povezav. Postavitev kolesarnice je načrtovana na javnih frekventnih mestih v občini na oddaljenosti do največ 250 m od ciljne destinacije potovanja kolesarjev. Pri določitvi števila parkirnih mest za kolesa je potrebno upoštevati normative za določitev števila parkirnih mest, ki v primeru šol na primer znašajo 1 pmk / 5 šolarjev oziroma 1 pmk / 10 zaposlenih.

11. Cena povzeta po izdelanem IDZ-ju.

12. Izobraževalne aktivnosti (predavanja, delavnice, spretnostne vožnje, kolesarski poligoni za šoloobvezne otroke, poligoni s poganjalčki za predšolske otroke). V ceno je zajeta izvedba delavnice (najem prostora, opreme), poučevanje predavatelja, postavitve opreme za izvedbo praktičnih vsebin (poligoni).



VIZUALIZACIJA UREDITVE KOLESARSKÉ POVEZAVE MED AVTOBUSNIM POSTAJALIŠČEM NA SPODNJI MUTI IN KRIŽIŠČEM PRI SUPERMARKETU TUŠ TER VIZUALIZACIJA UREDITVE PODHODA/PODVOZA ZA PEŠČE IN KOLESARJE POD DRŽAVNO GLAVNO CESTO G1-1 MED OBEMA AVTOBUSNIMA POSTAJALIŠČEMA NA SPODNJI MUTI.

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

4. STRATEŠKI STEBER IZKORIŠČEN POTENCIAL HOJE

Z namenom rednega spremljanja aktivnosti s področja peš prometa so se oblikovali cilji, ki bodo občini služili kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvajanja izbranih ukrepov.

CILJI

- Povečanje deleža opravljenih potovanj v službe in šole peš z 39 % na 42 % do leta 2023.
- Povečanje deleža opravljenih potovanj po nakupih peš z 31 % na 35 % do leta 2023.
- Obstoječe omrežje peš povezav med sabo povezati na povezavah Gortina – Zgornja Muta, Zgornja Muta – Spodnja Muta, križišče pri Supermarketu Tuš – križišče pri gostilni Lipa, center Spodnje Mute – križišče pri gostilni Lipa in križišče pri Supermarketu Tuš – Zgornja Muta.
- Urejen podhod za pešce pod državno glavno cesto G1-1 med obema avtobusnima postajališčema na Spodnji Muti.
- Ureditev trških jeder v Gortini, Zgornji Muti in Spodnji Muti ter ureditev prometnih površin v sprehajalne poti, promenade, ki bodo izvedene tudi po meri ljudi z omejenimi sposobnostmi do leta 2023.
- Ureditev obstoječih prehodov za pešcev s ciljem izboljšanja prometne varnosti pešcev do leta 2023 (vsaj en prehod na leto).
- Vzpostavljen sistem označevanja varnih šolskih poti s poenoteno horizontalno in vertikalno prometno signalizacijo (vsako

letno ustrezno vzdrževanje talnih označb).

UKREPI

Ureditev površin namenjenih prometu pešcev

S ciljem povečanja deleža pešcev v občini Muta in izboljšanja dostopnosti peš bo izvedena nadgradnja obstoječih površin za pešce ter izgrajene bodo dodatne površine namenjene prometu pešcev. Na najbolj frekventnih cestnih povezavah se bodo obstoječi prehodi za pešce opremili z bičem, javno razsvetlavo in s potrebnimi čakalnimi površinami za pešce v širini prehodov. Trška jedra na Zgornji Muti, Spodnji Muti in Gortini bodo s ciljem zagotavljanja večje prometne varnosti arhitekturno preurejena s čimer bodo ustvarjene večnamenske javne površine, katere si bodo delili vsi udeleženci v cestnem prometu. Pešci, kolesarji in ljudje z omejenimi sposobnostmi bodo v teh prostorih dobili večjo legitimnost, saj arhitekturno urejeni prostori po meri ljudi temeljijo na enakopravnosti, svobodi in spoštovanju, kar vodi k višji kakovosti življenja v urbanem okolju, večji varnosti in izboljšanju prometne kulture vseh udeležencev v prometu. Znotraj trških jeder bodo vzpostavljeni novi prometni in parkirni režimi, ki bodo v skladu s sodobnimi smernicami trajnostnega načrtovanja.

Ključne peš povezave se bodo uredile med Spodnjo in Zgornjo Muto ter pri povezovanju z naseljem Gortina. V novo nastajajoče omrežje peš povezav bosta vključena še Supermarket Tuš in gostilna Lipa, do katerih danes tako iz smeri Zgornje Mute kot iz

Spodnje Mute ni urejenih ustreznih površin za pešce.

S ciljem doseganja najoptimalnejše porazdelitve javnih proračunskih sredstev se bo načrtovana izgradnja omrežja peš povezav izvedla vzporedno z izgradnjo omrežja kolesarskih povezav (smiselno na območjih med centrom Spodnje Mute in križiščem pri gostilni Lipa ter med križiščem pri Supermarketu Tuš in križiščem pri gostilni Lipa, kjer so poleg ureditve peš povezav načrtovane tudi ureditve kolesarskih povezav).

Ureditev podhoda/podvoza za pešce/kolesarje pod državno glavno cesto G1-1 med obema avtobusnima postajališčema na Spodnji Muti

V okviru izgradnje površin za pešce je načrtovana izgradnja podhoda med obema avtobusnima postajališčema na Spodnji Muti. Podhod je načrtovan na mestu, kjer geometrija cest in odvijanje prometa v realnosti ne omogočajo varnega prečkanja ceste in s tem umestitve prehoda za pešce. Čeprav je hitrost v vplivnem območju obravnave omejena na 70 km/h, in je kot taka še sprejemljiva za umestitev semaforiziranega prehoda čez cesto (pod pogoji, da je zagotovljena dovolj dolga zaustavitvena preglednostna razdalja) pa se v realnosti prometni tokovi na tem odseku odvijajo precej hitreje, zaradi česar nivojski prehod za pešce na tej lokaciji iz prometno varnostnih razlogov ni smiseln. Iz tega razloga se bo na vplivnem območju obravnave pešce vodilo izven nivojsko. V ta namen bo zgrajen podhod za pešce, ki bo omogočil varno in učinkovito dostopnost

med obema avtobusnima postajališčema. Podhod bo služil tudi za prehod kolesarjev, saj je na tem območju načrtovana tudi izgradnja kolesarske povezave.

Ustrezno označevanje varnih šolskih poti na območju celotne občine

V sklopu izdelave načrta varnih šolskih poti se bo vzpostavil dolgoročni model označevanja šolskih poti s poenoteno prometno signalizacijo. Čeprav slovenska zakonodaja ne opredeljuje točno določene oblike horizontalne prometne signalizacije, pa opredeljuje samo njeno barvo, ki mora biti povsod enaka, to je bela barva. V ta namen se bodo peš povezave, ki služijo kot glavne peš površine za potovanja v vrtec in šolo in nazaj, označile s poenoteno horizontalno prometno signalizacijo v obliki belih srčkov. Primarni namen belih srčkov je označitev poti v neposredni bližini šole (na razdalji do 1 km od šole), medtem ko je sekundarni namen opozarjanje ostalih motoriziranih udeležencev v cestnem prometu na prisotnost otrok v cestnem prometu. Čeprav se varne šolske poti označujejo v glavnem v bližini vrtca oziroma šole, pa je z belimi srčki smiselno označiti tudi poti, ki vodijo do šolskih avtobusnih postajališč v naseljih v zaledju. Zaradi razpršene poselitve v zalednih naseljih, so ponekod šolska avtobusna postajališča oddaljena in težje dostopna zaradi česar se pojavlja potreba tudi po ureditvi peš povezav do avtobusnih postajališč ter njihova označitev z belimi srčki.

AKCIJSKI NAČRT: IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA HOJO

Ukrep	Ocenjeni strošek brez DDV		zahtevnost/ odgovornost		Časovni plan	
	SKUPAJ	Sofinanciranje ukrepa			načrt	izvedba
1. Rekonstrukcija kritičnih območij za pešce in odstranjevanje ovir za osebe z omejenimi sposobnostmi (vsaj 2 lokaciji na leto): sanacija ozkih grl; ustrezno in pravočasno vzdrževanje občestne hortikulture; postavitve dodatnih cestno prometnih ogledal in ostale vertikalne prometne signalizacije za varno vodenje pešcev; odstranjevanje neustrezno postavljenih cvetličnih korit, izboljšanje dostopnosti do urbane opreme (turistične table, klopi); preureditev javnih stopnišč, umeščanje klančin ter tlakovanje neutrujenih sprehajalnih poti za pešce	29.000 € na leto rezultat ločene študije (glej opombo št. 1)	Javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2018 >	2019 >
2. Izgradnja peš povezave med Spodnjo Muto in Zgornjo Muto z namenom, da se obstoječe omrežje peš povezav na širšem območju občinskega središča med sabo poveže (Flisova ulica, ulica Na klancu, Glavni trg)	rezultat študije	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2018-2019	2020
3. Izgradnja peš povezave med Zgornjo Muto in križiščem pri Supermarketu Tuš v dolžini 650 m (Ulica ob Polju)	rezultat študije	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2018-2019	2020
4. Izgradnja manjkajočega odseka peš povezave med Spodnjo Muto in križiščem pri gostilni Lipa v dolžini 350 m (Mariborska cesta)	rezultat študije	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, ZI	2019-2020	2021
5. Izgradnja manjkajočega odseka peš povezave med križiščem pri gostilni Lipa in križiščem pri Supermarketu Tuš v dolžini 1 km	85.000 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2019-2020	> 2023
6. Ureditev trškega jedra na Zgornji Muti (ureditev promenadne poti na Glavnem trgu, ureditev peš platoja pred OŠPP Muta, optimizacija parkirnih in prometnih režimov, tlakovanje s poenoteno infrastrukturno opremo, umestitev kolesarskih površin)	rezultat študije	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2018-2019	> 2023
7. Ureditev trškega jedra na Spodnji Muti (ureditev povoznega krožnega križišča, ureditev sprehajalnih poti, ozelenitev, optimizacija parkirnih in prometnih režimov)	61.773 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, ZI	2018 >	> 2023
8. Ureditev trškega jedra v Gortini (ureditev peš povezave skozi središče naselja do športnega igrišča na prostem, optimizacija parkirnih in prometnih režimov, postavitve urbane opreme)	rezultat študije	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, ZI	2018-2019	> 2023
9. Ureditev podhoda/podvoza za pešce/kolesarje pod državno glavno cesto G1-1 med obema avtobusnima postajališčema na Spodnji Muti	187.795 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2019-2020	> 2023
10. Označitev varnih šolskih poti na območju celotne občine	5.000 € na leto	/	srednja	OM, SPVCP, ZI	/	> 2023
11. Ureditev obstoječih prehodov za pešce (vsaj 1 prehod na leto)	do 22.950 € na leto	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2018-2023	2019-2023

Legenda: OM – Občina Muta; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; ES – EKO Sklad; ESIS – Evropski strukturni in investicijski skladi; MZI – Ministrstvo za infrastrukturo; MOP – Ministrstvo za okolje in prostor; DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo; ZI – zunanji izvajalec.

Opombe ocenjenega stroška pod zaporedno številko ukrepa:

1. V ceno so zajeti samo stroški vgradnje taktilnih oznak v obstoječo voziščno konstrukcijo, izvedba klančin na prehodih za pešce, obnova asfalta v območju klančin in taktilnih oznak, kontrastne ovire in ostale manjše prilagoditve (ocena stroška izdelana na primeru štirirakega križišča, kateri se z infrastrukturnimi posegi prilagaja potrebam pešcev in ljudi z omejenimi sposobnostmi). V oceno stroška ni zajeta obnova dotrajanega asfalta na celotnih hodnikih/prehodih za pešce, namestitev zvočno tipnih naprav na semaforje, gradbeno obrtniška dela ter izdelava projektne dokumentacije.

Za posamezne ukrepe kot so vzdrževanje obcestne hortikulture, postavitve cestno prometnih ogledal in ostale prometne signalizacije, odstranjevanje cvetličnih korit in sanacija ozkih grl je potrebno predhodno izdelati ločene elaborate oziroma idejne zasnove, kjer se bo ocena investicije za posamezen ukrep lahko ustrezno definirala.

2. 3. in 4. Zaradi prostorskih omejitev in/ali višinsko raznolikega terena, se ocena cene investicije (in projektne rešitve) lahko definira šele v sklopu izdelave idejne zasnove (IDZ).

5. Cena ureditve peš povezave širine 1,7 m ob cesti (85 €/m) ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, prestavitve ali zaščite obstoječih komunalnih vodov in izgradnje posameznih podpornih objektov.

6. in 8. Ocenjeni cene investicije (in projektne rešitvi) se lahko definirata šele v sklopu izdelave idejne zasnove (IDZ).

7. in 9. Ceni zajeta po izdelanem IDZ-ju.

10. Za označitev varnih šolskih poti se uporablja ne poenotena horizontalna prometna signalizacija v obliki belih srčkov. Zakonsko je določena le barva talnih označb, ki mora biti bela. Strošek označitve znaša 23,1 €/m². V ceni izdelave talnih obeležb je upoštevan material, mehanizacija in potrebno delo (23,1 €/m² = 3 beli srčki).

11. Cena velja za ureditev dviga prehoda (6x4 m) preko dvosmerne ceste (1.450 €) z dodanim bičem (1.500 €), širine 6 m ter postavitve ulične razsvetljave (2.500 € na svetilo) na območju prehoda (skupaj 8 svetil v primeru, ko gre za lokacijo, kjer še ni ulične razsvetljave) in ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije in prestavitve ali zaščite obstoječih komunalnih vodov. Pri izvedbi biča ni upoštevan morebiten potreben priključni vod do biča.



SLIKA ZGORAJ: VIZUALIZACIJA BODOČE URBANE PRENOVE OBMOČJA PRED STANOVANJSKIMI IN STORITVENIMI OBJEKTI OB GLAVNEM TRGU (DEL UREDITVE TRŠKEGA JEDRA ZGORNJE MUTE)

SLIKA SPODAJ: VIZUALIZACIJA UREDITVE PEŠ POVEZAVE MED ZGORNJO MUTO IN KRIŽIŠČEM PRI SUPERMARKETU TUŠ (PRIKAZ ENE IZMED MOŽNIH VARIANTNIH REŠITEV POVEZAVE MED ZGORNJO MUTO IN SUPERMARKETOM TUŠ – ULICA OB POLJU).

VIR: LINEAL D. O. O. MARIBOR

5. STRATEŠKI STEBER UČINKOVITO UPRAVLJANJE Z MOTORIZIRANIM IN MIRUJOČIM PROMETOM

Z namenom rednega spremljanja aktivnosti s področja motoriziranega in mirujočega prometa so se oblikovali cilji, ki bodo občini služili kot vodilo pri spremljanju in merjenju učinkov izvajanja izbranih ukrepov.

CILJI

- Zmanjšanje deleža opravljenih potovanj v službe in šole z osebnim vozilom s 53 % na 41 % do leta 2023.
- Zmanjšanje deleža opravljenih potovanj po nakupih z osebnim vozilom z 58 % na 48 % do leta 2023.
- Sanacija dotrajanih in poškodovanih občinskih cestnih povezav (vsaj 2 km na leto).
- Izgradnja obvozne ceste naselja Gortina do leta 2023.
- Izgradnja cestne navezave na omrežje javnih cest v Republiki Avstriji (navezava na deželno cesto L655).
- Optimizacija prometnih režimov na širšem območju Osnovne šole Muta, vrtca Muta in Občine Muta do leta 2023.
- Izdelana prometna študija izgradnje krožnega križišča na območju današnjega križišča pri Supermarketu Tuš do leta 2023.
- Postavitev naprav in izvedba ukrepov za umirjanje prometa v Gortini, Spodnji Muti in Zgornji Muti (vsaj dve lokaciji do leta 2023).

- Vzpostavitev nove parkirne politike v občini do leta 2023, ki bo odvrčala od dolgotrajnega parkiranja in spodbujala kratkotrajna parkiranja.
- Ureditev večjega občinskega krajinskega parkirišča z do 200 PM (90 % za osebna vozila, 10 % za avtobuse in avtodome) do leta 2023.
- Izdelava požarnih načrtov ter zaris intervencijskih površin in poti na terenu (tri območja do leta 2023).

UKREPI

Vzpostavljena nova parkirna politika v Občini Muta

V Občini Muta se bo vzpostavil nov sistem parkirnih ureditev, ki bo v skladu s sodobnimi smernicami trajnostnega načrtovanja prometa. Urejeno bo brezplačno parkiranje z uporabo parkirne ure, ki bo odvrčalo od dolgotrajnega parkiranja. Vzporedno temu bo preučena možnost nadgradnje obstoječe medobčinske redarske službe, z namenom, da se v Občini Muta zagotovi dolgoročni in učinkovit nadzor nad javnimi parkirnimi površinami.

Optimizacija prometnega režima na širšem območju Osnovne šole Muta, vrtca Muta in Občine Muta

Območje Osnovne šole Muta, vrtca Muta in Občine Muta bo urejeno celostno, saj zgoščena prostorska ureditev, ozke cestne

povezave, neustrezno urejene parkirne površine in spremenjene potovalne navade ljudi zahtevajo arhitekturno preureditev širšega območja, s ciljem, da se celotno območje obravnave razbremeni od motoriziranega prometa. V ta namen bodo uvedeni enosmerni prometni režimi, ki bodo odpravili nevarna srečevanja vozil v ozkih ulicah in poteh, območje šole in vrtca se bo zaprlo za ves motoriziran promet, postavile se bodo dodatne naprave in ukrepi za umirjanje prometa.

Umirjanje motoriziranega prometa vzdolž državne glavne ceste G1-1

S ciljem umirjanja prometa vzdolž državne glavne ceste G1-1, predvsem v naselju Gortina in v območjih Spodnje Mute, bodo postavljene naprave in izvedeni ukrepi za umirjanje prometa. Sistemski ukrepi, regulativni ukrepi, opozorilne naprave, grbine in ploščadi, zožitve vozišč, razmejitve smernih vozišč, zamik osi vozišča in podobno predstavljajo nabor možnih rešitev za zagotovitev višje prometne varnosti.

Ureditev večjega krajinskega parkirišča na občinskem nivoju

Na občinskem nivoju se bo uredilo večje krajinsko parkirišče in bo umeščeno v bližini naravnih in kulturnih znamenitosti z namenom privabljanja in zadrževanja turistov in dnevnih obiskovalcev v širšem območju Dravske doline. Krajinsko parkirišče je smiselno urediti v bližini načrtovane Dravske kolesarske poti ali v bližini športno-rekreacijskih površin na Spodnji Muti, kjer je še načrtovana izgradnja kolesarskega poligona »Pumptrack« ali v bližini območja, kjer se bodo postavile še načrtovane hiške za atraktivno kampiranje (Glamping hiške). Z izgradnjo omenjenih ukrepov »v paketu« bi

občina bila deležna novega razvojnega preboja na področju razvoja novih atraktivnih turističnih produktov. Na podlagi potreb okolja in zaznanega povpraševanja, se krajinsko parkirišče lahko v prihodnosti uredi tudi po sistemu P+R (parkiraj in presedi sistem).

Krajinsko parkirišče pa nebo namenjeno zgolj parkiranju vozil, ampak tudi izločanju tovornih vozil na državni glavni cesti G1-1 v primeru slabih vremenskih razmer, poplavljenih cestišč, prometnih nesreč, zastojev v industrijskem območju in podobno.

Ureditev manjših parkirišč

Čeprav se z izgradnjo novih parkirnih mest krepi uporaba osebnih vozil, pa je v primeru Občine Muta ureditev parkirnih mest načrtovana z željo po izboljšanju prometne varnosti in dostopnosti v trških jedrih v vseh največjih naseljih v občini. Urejanje trških jeder po meri ljudi predvideva ureditev površin za pešce in kolesarje, zaradi česar se bodo posamezna obstoječa parkirna mesta ob cestah in objektih ukinila. Odvzeta parkirna mesta se bodo nadomestila z izgradnjo novih manjših parkirišč na zato ustreznih in dostopnih lokacijah izven trških jeder.

Prenova in sanacija občinskega cestnega omrežja

V okviru prenove in sanacije se bodo uredila križišča in posamezni odseki cest, kjer zaradi dotrajane in poškodovane infrastrukture prihaja do nevarnih situacij za nastanek prometnih nesreč ter do povečanja onesnaževanja okolja zaradi poškodovanega zgornjega ustroja cest (hrup, vibracije, povečan nivo izpusta toplogrednih plinov).

AKCIJSKI NAČRT: UČINKOVITO UPRAVLJANJE Z MOTORIZIRANIM IN MIRUJOČIM PROMETOM

MOTORIZIRAN PROMET						
Ukrep	Ocenjeni strošek brez DDV		zahtevnost/ odgovornost		Časovni plan	
	SKUPAJ	Sofinanciranje ukrepa			načrt	izvedba
1. Sanacija dotrajanih in poškodovanih občinskih cestnih povezav (vsaj 2 km na leto)	od 900.000 € do 3.6 mio € za pet let	javni razpisi: MZI	visoka	OM, ZI	2018 >	2019-2023
2. Izgradnja obvozne ceste mimo naselja Gortina (od državne glavne ceste G1-1 do križišča za naselje Pernice) in istočasna ukinitvev priključka na glavno cesto pri restavraciji »Pri mesarju«	od 168.000 € do 252.000 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2018-2019	> 2023
3. Vzpostavitev enosmernih prometnih režimov na širšem območju Osnovne šole Muta, vrtca Muta in Občine Muta	rezultat študije	/	visoka	OM, DRSI, ZI	2018>	> 2023
4. Izdelava prometne študije in idejne zasnove izgradnje krožnega križišča na območju današnjega križišča pri Supermarketu Tuš	rezultat študije	/	visoka	OM, DRSI, ZI	2018>	> 2023
5. Vzpostavitev ukrepov za umirjanje prometa na območju Šolske, Obrtne, Sušnikove in Prešernove ulice v Muti	rezultat ločene študije	/	visoka	OM, DRSI, ZI	2018-2022	2019-2023
6. Vzpostavitev ukrepov za umirjanje prometa na glavni cesti G1-1 pred uvozom v naselje Gortina tako iz smeri Mute kot iz smeri Dravograda	rezultat študije	/	visoka	OM, DRSI, ZI	2018-2019	> 2023
7. Vzpostavitev ukrepov za umirjanje prometa na glavni cesti G1-1 pri odlagališču odpadkov	rezultat študije	/	visoka	OM, DRSI, ZI	2018-2019	> 2023
8. Izgradnja nove cestne infrastrukture v okviru ureditve večjega območja za namene atraktivnega kampiranja (postavitev Glamping hišk)	rezultat študije	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2019	> 2023
9. Izgradnja novih cestnih navezav na omrežje javnih cest: - Bistriški jarek - Sv. Jernej - Pod Rotundo - pri industrijski coni ob reki Dravi, itd.	rezultat ločene študije	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2019-2020	> 2023
MIRUJOČI PROMET						
10. Vzpostavitev parkirne politike v občini Muta, ki bo odvrčala od dolgotrajnega parkiranja in bo vzpodbujala kratkotrajna parkiranja na najbolj frekventnih območjih (vezano na javna parkirna mesta)	rezultat študije	/	srednja	OM, OS	2019	2019-2020
11. Izgradnja dodatnih parkirnih mest v sklopu obstoječih javnih parkirišč na najbolj frekventnih območjih in lokacijah v občini	rezultat študije	/	visoka	OM, OS, ZI	2018-2020	2020-2023
12. Izgradnja novih manjših javnih parkirišč (odprta parkirna mesta z nadstreški, parkirna hiša,...)	rezultat študije	/	visoka	OM, OS, ZI	2018-2020	2020-2023

13. Ureditev večjega krajinskega parkirišča na občinskem nivoju za turistične avtobuse, avtodomove in obiskovalce z do 200 PM, od tega 10% za avtobuse in avtodomove (bruto površine 6.600 m ²)	410.000 €	javni razpisi: MZI, MOP, ES, ESIS	visoka	OM, DRSI, ZI	2020	> 2023
14. Optimizacija parkirnih in prometnih režimov na obstoječih javnih parkiriščih (vsaj 1 parkirišče oziroma območje na leto)	rezultat študije	/	visoka	OM, ZI	2019	2019-2020
15. Izdelava elaborata požarnih načrtov ter zaris intervencijskih površin in poti na terenu (na območju parkirišč in ob objektih javnega značaja)	rezultat elaborata	/	srednja	OM, ZI	2018-2023	2019-2023

Legenda: OM – Občina Muta; OS – občinski svet; ES – EKO Sklad; ESIS – Evropski strukturni in investicijski skladi; MZI – Ministrstvo za infrastrukturo; MOP – Ministrstvo za okolje in prostor; DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo; ZI – zunanji izvajalec.

Opombe ocenjenega stroška pod zaporedno številko ukrepa:

1. Pri oblikovanju cene so se upoštevala znana izhodišča (preplastitev (4 cm obrabne plasti): 15€/m²; lokalne sanacije (rezkanje in 8 cm asfaltne plasti): 17€/m²; nadgradnja (nosilna in obrabna plast): 25€/m²; "sendvič sistem" (nevezana nosilna plast in dve asfaltni plasti): 35€/m²; reciklaža in ojačitev: 40€/m²; zamenjava - rekonstrukcija (odstranitev obstoječe VK in vgradnja posteljice, tampona in dveh asfaltnih plasti): 60 €/m²). Postavke ne zajemajo odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, predstavitev ali zaščite obstoječih komunalnih vodov, robnikov, izvedbe javne razsvetljave, hodnikov za pešce in izgradnje posameznih podpornih objektov, zidov, ograj, nadhodov. Lokalne sanacije se izvajajo v kombinaciji s preplastitvijo ali nadgradnjo obstoječe VK.

Cena posameznega tipa sanacije obstoječe voziščne konstrukcije je zelo okvirna in je odvisna od vrste ceste, prometnih obremenitev, stanja obstoječe VK, nosilnosti temeljnih tal in klimatskih ter hidroloških pogojev. Za vsako sanacijo obstoječe ceste je potrebno pripraviti celovit elaborat dimenzioniranja voziščne konstrukcije, ki temelji na analizi vzorcev odvzetih materialov obstoječe voziščne konstrukcije. Šele na tej osnovi se določi pravilen in ustrezen ukrep za določeno cesto.

2. V oceno stroška (80 €/m² do 120 €/m²) je zajeta razširitev ceste in asfaltiranje, zamenjava voziščne konstrukcije (v primeru, da je prej bila makadamska površina), ureditev meteorne odvodnjavanja (požiralniki, jaški, kanali), hodnik za pešce širine 1,5 m in prometna oprema. Cena ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, predstavitev ali zaščite obstoječih komunalnih vodov,... Predhodno potrebna izdelava prometne študije.

3. Ocena cene investicije (in projektne rešitve) se lahko definira šele v sklopu izdelave Idejne zasnove (IDZ).

4. Za namene preučitve smiselnosti in nujnosti izgradnje krožnega križišča se mora najprej izdelati idejna zasnova in pripraviti kapacitetna analiza prepustnosti obstoječega križišča in novo načrtovanega križišča iz idejne zasnove.

5. 6. in 7. Cena ukrepa na podlagi izdelane IDZ (izvedba grbine: 40 €/m²; dvignjen prehod za pešce: 1600 € (prehod 6 x 4 m); ločilni otok humusiran: 39 €/m²; ločilni okot asfaltiran: 48 €/m²; merilnik hitrosti - preventivna radarska tabla: 3000 €/kom) ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, predstavitev ali zaščite obstoječih komunalnih vodov, izvedbe javne razsvetljave. Postavitve naprav in izvedba ukrepov za umirjanje prometa (sistemski ukrepi, regulativni ukrepi, opozorilne naprave, grbine in ploščadi, zožitve vozišč in razmejitve smernih vozišč, zamik osi vozišča).

8. Ukrep je smiselno načrtovati skupaj z izgradnjo Dravske kolesarske poti in/ali kolesarskega poligona Pumptrack in/ali krajinskega parkirišča za avtobuse, avtodomove in obiskovalce. Na ta način se bodo predvidene ponudbe posameznega ukrepa med sabo dopolnjevale. Možnost ureditve gostinskega objekta ob načrtovanih produktih.

9. Iz smeri Bistriškega jarka in/ali Sv. Jerneja je možna navezava na avstrijsko cestno omrežje in s tem navezava na deželno cesto L655 na Avstrijskem Štajerskem.

10. /

11. Bruto cena parkirnega mesta z upoštevanjem manipulativnih površin znaša 115€/m². Parkirno mesto je neto velikosti 11,5 m². Ocenjen strošek ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, predstavitev ali zaščite obstoječih komunalnih vodov in izgradnje posameznih podpornih objektov (mostovi, ograje, nadhodi,...).

12. V primeru ukinitve parkirnih mest zaradi ureditve posameznih cest ali ulic v funkcionalne javne površine; v primeru razbremenitve šolskega okoliša od motoriziranega prometa, v primeru zagotovitve večjih parkirnih kapacitet pri Cerkvi Sv. Marjete,... Bruto cena parkirnega mesta z upoštevanjem manipulativnih površin znaša 115€/m². Parkirno mesto je neto velikosti 11,5 m². Ocenjen strošek ne zajema odkupa zemljišč, izdelave projektne dokumentacije, predstavitev ali zaščite obstoječih komunalnih vodov in izgradnje posameznih podpornih objektov (mostovi, ograje, nadhodi,...).

13. Bruto cena parkirnega mesta z upoštevanjem manipulativnih površin znaša 115€/m² za osebna vozila (180 parkirnih mest) in 140 €/m² za avtobuse in avtodomove (20 parkirnih mest).

14. Nadgradnja obstoječih javnih parkirišč z vpeljavo novih učinkovitejših parkirnih režimov vezanih na vzpostavljeno novo parkirno politiko.

15. Sprotno označevanje intervencijskih površin in poti glede na dinamiko urejanja javnih prostorov in površin.



PREGLEDNA KARTA IZGRADNJE OBVOZNE CESTE MIMO NASELJA GORTINA OD DRŽAVNE GLAVNE CESTE G1-1 DO KRIŽIŠČA ZA NASELJE PERNICE IN ISTOČASNA PREUREDITEV LOKALNE CESTE MED RESTAVRACIJO PRI MESARJU IN ŠPORTNIM IGRIŠČEM NA PROSTEM V FUNKCIONALNO JAVNO POVRŠINO.

VIR: IDEJNA ZASNOVA PROJEKTA; ZUM, URBANIZEM, PLANIRANJE, PROJEKTIRANJE D. O. O.

SLOVAR NAJPOGOSTEJE 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 šol, podjetij ali institucij na določeni lokaciji, katerih namen je sprememba potovalnih navad učencev, 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. **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.
8. **PROMETNO POVPRASEVANJE** predstavljajo uporabniki oz. potniki v prometnem sistemu in njihovo obnašanje – kam, kdaj in kako bodo potovali.
9. **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.
10. **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.
11. **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.
12. **KOLESARSKA POVEZAVA** je s predpisano prometno signalizacijo označena kombinacija kategoriziranih in nekategoriziranih cest in poti ali le označb na njih, ki služijo kolesarskemu prometu. Oblike kolesarskih povezav: kolesarska pot, kolesarski pas, kolesarska steza in prehod za kolesarje.
13. **PEŠ POVEZAVA** je javna površina za pešce. Oblike površin za pešce: pločnik, nivojski prehod, podhod, nadhod, klančina, javno stopnišče, območje za pešce in peš pot.

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

TRAJNOSTNA MOBILNOST

2. Definicija trajnostne mobilnosti in njena temeljna načela:

http://www.carbonsmart.com/files/definition_of_sustainable_mobility_2007mr15.pdf

3. Evropski teden mobilnosti:

<http://mobilityweek.eu/emw-award/>

DEMOGRAFSKI PODATKI OBČINE MUTA

4. Geoprostor.net:

<https://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=MUTA>

5. Občina Muta:

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

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

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

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

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

8. 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_transport/08_22221_reg_cestna_vozila/&lang=2

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_Statisticka_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>

JAVNI POTNIŠKI PROMET

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

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

14. Vozni redi Slovenskih železnic:

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

KOLESARSKI PROMET

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

PEŠ PROMET

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

PRIDOBILIENNA GRADIVA S STRANI OBČINE MUTA

17. 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

18. Obvozna cesta naselja Gortina, variantne rešitve, ZUM, Urbanizem, planiranje, projektiranje d. o. o..

19. Ureditev trškega jedra Spodnje Mute, Arhdeko d. o. o. Slovenj Gradec.

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

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

22. Programna zasnova ureditve avtobusnega postajališča na Zgornji Muti, Arhdeko d. o. o. Slovenj Gradec

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

24. Načrt obnove ceste in ureditev »povoznega« pločnika v Ulici na klancu, Lesoteka projektiva d. o. o. Slovenj Gradec.

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

FOTOGRAFIJE IN VIZUALIZACIJE

Naslovna fotografija: Arhiv Občine Muta

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

Projekt izdelave Celostne prometne strategije Občine Muta je bil sofinanciran s strani Ministrstva 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

