



O C P S M U T A

OBČINSKA CELOSTNA
PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE MUTA



Naloga	Izdelava Občinske celostne prometne strategije Občine Muta
Št. pogodbe	4300-0005/2024-9 z dne 11. 3. 2024, Aneks št. 1/25 z dne 18. 3. 2025
Naročnik	Občina Muta Glavni trg 17 2366 Muta
Odgovorna oseba naročnika	Angelca Mrak, županja Občine Muta
Skrbnik pogodbe	Vesna Novak
Izvajalec projekta	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o.
Datum izdelave	maj 2025
Vodja projekta	Gašper Žemva
Projektna skupina izvajalca	Sanja Božić Anže Veber



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



KAZALO

1	Vloga Občinske celostne prometne strategije	2
1.1	Ozadje in motiv	4
1.2	Osnovni cilj dokumenta	4
1.3	Proces priprave dokumenta in cilji prenovljene Strategije	4
1.4	Časovni horizont	5
1.5	Območje obravnave	5
2	Prednosti celostnega prometnega načrtovanja	6
3	Oris želenega stanja	8
3.1	Kako občani ocenjujejo zadovoljstvo na različnih področjih prometa znotraj občine	10
3.2	Demografski podatki	11
3.3	Potovalne navade in motorizacija	12
3.4	Prometna varnost	14
3.5	Prometne obremenitve	15
4	Ključni izzivi in priložnosti na področju prometa v občini Muta	16
4.1	Celostno prometno načrtovanje	18
4.2	Peš promet	19
4.3	Kolesarski promet	21
4.4	Javni potniški promet	22
4.5	Motorni promet	24
5	Pet stebrov uspešne prihodnosti	26
5.1	Celostno prometno načrtovanje	29
5.2	Hoja	33
5.3	Kolesarski promet	37
5.4	Javni potniški promet	42
5.5	Motorni promet	44

1

Vloga Občinske celostne prometne strategije



Občina Muta je občina, ki pri načrtovanju prometa in mobilnosti v ospredje postavlja ljudi in kakovost življenja



Muta je v policentričnem sistemu središč opredeljena kot »drugo naselje, pomembno za razvoj Koroške regije«. Vzdolž dravske doline – mimo Mute – je opredeljena pomembna cestna in železniška povezava.

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) je ključni strateški dokument, s katerim občina želi zagotoviti kakovost življenja ter uveljaviti in izboljšati trajnostno mobilnost kot osnovni koncept udobne, učinkovite, zdrave in okolju prijazne dostopnosti na območju celotne občine.

Ključni korak strategije je celostno prometno načrtovanje. Celostna obravnava prometa prinaša merljivo izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev in povečuje razvojne možnosti občine. Ambicija občine ni le priprava in sprejetje OCPS, temveč tudi nadaljevanje dolgoročnega procesa oblikovanja trajnostnega prometnega sistema, v katerem bodo aktivno sodelovali vsi ključni deležniki v gospodarstvu in prometu.

1.1 Ozadje in motiv

Občinska celostna prometna strategija Občine Muta je nastala na podlagi Pogodbe o izvedbi storitev: Občinska celostna prometna strategija Občine Muta, sklenjene med naročnikom (Občina Muta) in izvajalcem (ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o.). Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

1.2 Osnovni cilj dokumenta

Ključni cilji strategije so:

- večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu,
- izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti z zmanjšanjem negativnih vplivov prometa,
- boljša dostopnost do osnovnih storitev in dejavnosti.

1.3 Proces priprave dokumenta in cilji prenovljene Strategije

Prenova strategije je usmerjena v naslednje cilje:

- preveritev in nadgradnja ukrepov obstoječe celostne prometne strategije (CPS),
- oblikovanje novih ukrepov na podlagi glavnih izzivov na področju prometa v občini,
- prilagajanje tehnološkim spremembam,
- zagotavljanje finančnih sredstev za projekte trajnostne mobilnosti.

V začetni fazi priprave Občinske celostne prometne strategije (OCPS) je občina določila koordinatorja procesa in ustanovila širšo delovno skupino, ki je bila aktivno vključena v vse faze priprave dokumenta. V skupino so bili vključeni predstavniki ključnih deležnikov:

- osnovne šole in vrtca,
- policije in redarstva,
- društva invalidov društva in društva upokoencev,
- turističnega in športnega društva,
- odbora za ekologijo, komunalno in cestno gospodarstvo,
- koncesionarja za vzdrževanje lokalnih cest,

- Regionalne razvojne agencije Koroška,
- prevoznikov (šolski prevoz in javni avtobusni promet).

Sodelovanje z javnostjo

Proces priprave OCPS je vključeval številne oblike sodelovanja in komuniciranja s strokovno ter splošno javnostjo, med katerimi so bile:

- javne razprave,
- delavnice,
- intervjuji in anketiranje,
- predstavitev,
- delovni sestanki,
- skupni terenski ogledi,
- objave v tiskanih in elektronskih medijih.

Najintenzivnejše vključevanje splošne javnosti je potekalo prek spletne ankete, objavljene na spletni strani občine od aprila do avgusta 2024. Ankete je izpolnilo **107 občanov**, ki so izrazili:

- mnenje o zadovoljstvu s prometno situacijo v občini,
- predloge za specifične ukrepe,
- prioritete vrednote za prihodnji razvoj,
- osnovne potovalne navade.

Poleg tega so bile izvedene ankete o potovalnih navadah:

- zaposlenih v Osnovni šoli Muta,
- učencev tretjega, petega in sedmega razreda OŠ Muta.

Izvedeno je bilo tudi **štetje prometa** na regionalni cesti v občini, katerega rezultati so predstavljeni v nadaljevanju dokumenta.

Javne razprave

Organizirani sta bili dve javni razpravi:

1. O viziji in ciljih OCPS
2. O analizi obstoječega stanja prometa

Na teh dogodkih so občani podajali svoje predloge za ukrepanje.



Sprejetje strategije

Na podlagi rezultatov javnih razprav, delavnic, vprašalnikov in anket so bili oblikovani temelji za skupno vizijo razvoja prometa v Občini Muta.

Občinski svet Občine Muta je na seji 11. junija 2025 sprejel Občinsko celostno prometno strategijo, s čimer je dokument pridobil pravno veljavo.

1.4 Časovni horizont

OCPS določa **dolgoročno vizijo razvoja prometa v občini do leta 2032**. Ključni del strategije je **sedemletni akcijski načrt**, ki podrobno opredeljuje konkretne ukrepe za izvajanje. OCPS ni zgolj statičen dokument, temveč **dinamičen proces**, ki vključuje sodelovanje občanov in strokovne javnosti.

Izvajanje strategije bo spremljano z **rednimi evalvacijami**, kar bo omogočilo:

- sprotno odkrivanje izzivov in ovir,
- prilagajanje ukrepov za učinkovito uresničevanje ciljev.

1.5 Območje obravnave

Strategija zajema **prometni sistem celotne Občine Muta**, pri čemer se osredotoča predvsem na:

- prilagoditev **potovalnih vzorcev** občanov,
- potrebe dnevnih migrantov in obiskovalcev,
- **izboljšanje lokalne dostopnosti** in varnosti.

Čeprav strategija upošteva vpliv regionalnih prometnih tokov, je glavni poudarek na **strateških ciljih občine**, ki temeljijo na trajnostni mobilnosti in kakovosti življenja.

2

Prednosti celostnega prometnega načrtovanja



V preteklih letih je Občina Muta uspešno izvedla številne infrastrukturne projekte, vendar obstaja še **potencial za nadaljnje izboljšave**. V skladu z načeli trajnostnih mest bo treba z vloženim trdom preiti na **celostno prometno načrtovanje**, ki ni osredotočeno izključno na zasebni motorni promet, temveč ga želi z razvojem alternativnih oblik mobilnosti **optimizirati**. Takšen pristop prinaša merljive koristi in dodano vrednost. V prihodnosti bo zato večji pomen pripisovan **hoji, kolesarjenju in javnemu potniškemu prometu**.

Z izvajanjem OCPS si Občina Muta prizadeva povečati učinkovitost in zmanjšati tveganja ter doseči naslednje ključne koristi:

A. Boljša kakovosti bivanja

Celostno prometno načrtovanje pomeni **načrtovanje za ljudi, ne zgolj za avtomobile**. To se odraža v:

- kakovostnejših javnih prostorih,
- večji izbiri načinov potovanja,
- izboljšani prometni varnosti,
- zmanjšanju hrupa in emisij.

B. Pozitivni vpliv na okolje in zdravje

Z izboljšano kakovostjo zraka, zmanjšanjem hrupa, ublažitvijo podnebnih sprememb in spodbujanjem aktivne mobilnosti ustvarjamo **kakovostnejšo okolje** za prebivalce.

C. Večja prometna varnost

Ukrepi, kot so **umirjanje prometa** in razvoj varnih pešpoti ter kolesarskih poti, **zmanjšujejo število prometnih nesreč** in povečujejo varnost vseh udeležencev v prometu.

D. Boljša mobilnost in dostopnost

Celostno načrtovanje prometa zagotavlja:

- enakopravno mobilnost za vse prebivalce,
- lažji dostop do ključnih območij in storitev.

E. Izboljšana podoba občine

S trajnostnim prometnim načrtovanjem se Občina Muta uvršča med kot **inovativne in napredne občine**, kar krepi njeno prepoznavnost in privlačnost.

F. Odločitve, ki jih javnost podpira

Z vključevanjem javnosti v odločanje pridobivamo **večjo legitimnost ukrepov**, kar olajša njihovo izvajanje.

G. Celovite politične vizije

Celostna obravnava prometa omogoča:

- usklajevanje s sektorskimi politikami,
- sodelovanje z institucijami in sosednjimi občinami,
- usklajevanje s strateškimi cilji občine.

Posebna kakovost celostne obravnave področja prometa sta vključenost vidikov sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter usklajenost s ključnimi cilji občine.

H. Dostop do finančnih sredstev

Strategija povečuje možnosti za pridobivanje **državnih in evropskih sredstev**, kar krepi konkurenčnost občine pri prijavih na razpise.

3

Oris želenega stanja



Vizija razvoja prometa v občini

»Gradimo zeleno prihodnost zadovoljnih občanov in občank preko trajnostnega razvoja, vključujoče in varne mobilnosti ter varnega bivalnega okolja«.

Zastavljeno vizijo bomo uresničevali tako, da bomo v naseljih umirjali promet, uredili nove in varnejše pešpote in kolesarske povezave, poleg tega pa vzpostavili tudi sistem izposoje koles. Z boljšo infrastrukturo za pešce in kolesarje, izboljšanim javnim prevozom ter raznoliko prometno ponudbo bodo vsi prebivalci občine – ne le tisti, ki uporabljajo avtomobile – lahko zadovoljili svoje potrebe po mobilnosti na varen in okolju prijazen način. Vsi bodo enakovredno vključeni in obravnavani.

Vizija novega OCPS ostaja podobna tisti iz prve strategije, saj gre za dolgoročen pogled naprej – za razmislek o tem, v kakšni občini si želimo živeti v prihodnosti.

Cilji

Cilji strategije opredeljujejo konkretne izboljšave, ki jih želimo doseči z izvajanjem Občinske celostne prometne strategije. Da bi občine lažje in učinkoviteje opravljale svoje delo, je bila na državni ravni pripravljena posebna zbirka sedmih obveznih ciljev.¹ Spodaj navedeni cilji pomagajo uskladiti občinske strategije z nacionalnimi prizadevanji na področju prometa:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
- Večja varnost vseh udeležencev v prometu.
- Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

Tudi OCPS Občine Muta sledi tem ciljem. Predstavniki občine in ključni deležniki pa so med njimi izpostavili tri, ki jih vidijo kot najpomembnejše za uresničitev vizije razvoja prometa v občini. To so cilji, za katere menijo, da bodo imeli največji vpliv na kakovost bivanja in trajnostno mobilnost v prihodnosti.

Tri prednostni cilji Občine Muta so:

1. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
2. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
3. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.

¹ Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023), str. 31

Trenutno stanje v občini

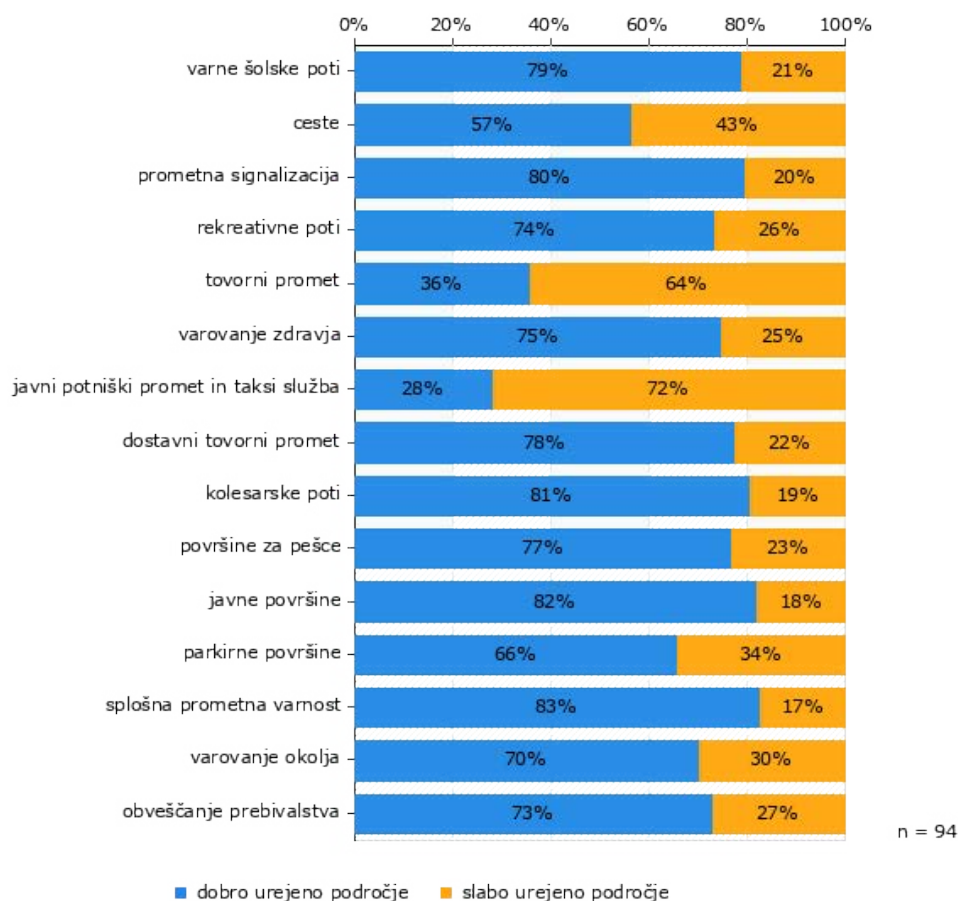
Občinske celostne prometne strategije, ki temeljijo na načelih trajnostnega razvoja, izhajajo iz človeka – iz njegovih potreb, navad in pričakovanj. A ker se osredotočajo na spremembo potovalnih navad, so za marsikoga lahko tudi neprijetne ali zahtevne. Dejstvo je, da je večina naših poti krajših od 5 kilometrov, kljub temu pa še vedno najpogosteje izberemo avto – tudi za kratke razdalje. Veliko gospodinjstev ima danes ne le enega, temveč dva, tri ali celo štiri avtomobile. Posledično vse breme in visoki stroški mobilnosti pogosto nosijo gospodinjstva oziroma posamezniki.

3.1 Kako občani ocenjujejo zadovoljstvo na različnih področjih prometa znotraj občine

V anketi, ki je bila izvedena med občani (udeležilo se je 107 prebivalcev), so anketiranci povprečno ocenili svoje zadovoljstvo s stanjem prometa v občini s srednjo oceno 3,2 (na lestvici od 1 do 5). Le 18 % vprašanih je izrazilo nezadovoljstvo s trenutnim stanjem.

Kot najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa v občini so občani izpostavili:

- varnost otrok,
- varnost pešcev in kolesarjev ter
- zdravje prebivalstva.



Največ zadovoljstva so izrazili glede splošne prometne varnosti, urejenosti javnih površin, kolesarskih poti, prometne signalizacije, varnih šolskih poti in ukrepov za varovanje zdravja.

Med slabše ocenjena področja pa sodijo:

- javni potniški promet in taksi služba,
- urejenost cest in parkirišč ter
- tovarni promet.

Na podlagi prednostnih ciljev OCPS je bila izvedena podrobna analiza trenutnega stanja. V ta namen so bile opravljene meritve ključnih kazalnikov – štetje prometa, anketa o potovalnih navadah učencev osnovne šole ter zaposlenih pri največjem delodajalcu v občini. Poleg tega je bil opravljen pregled obstoječe dokumentacije, izvedeni so bili terenski ogledi, intervjuji s ključnimi deležniki, javna razstava, javne razprave in delavnice z občani.. V nadaljevanju je prikazano trenutno stanje na področju prometa v občini.

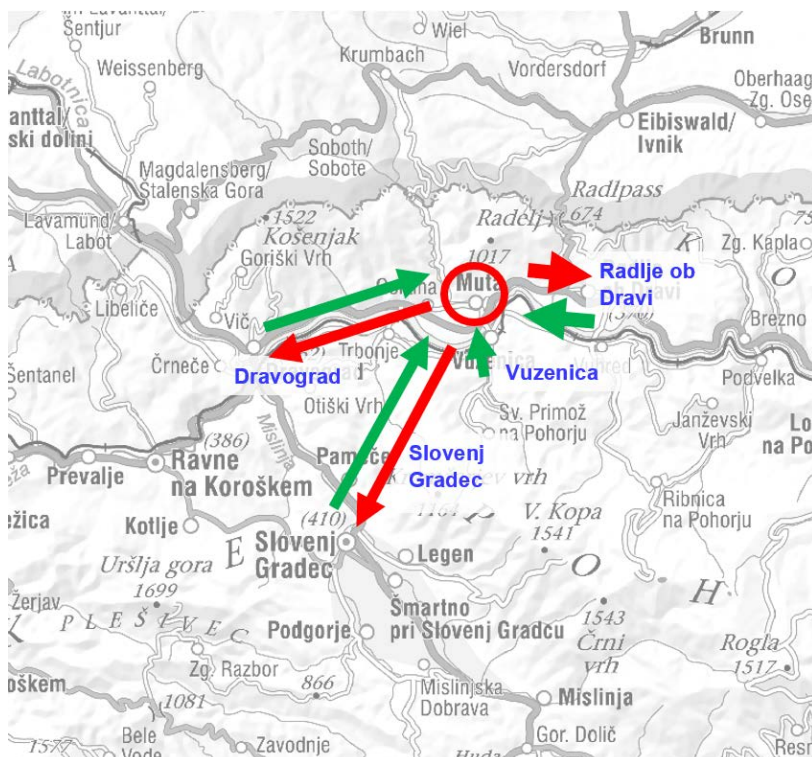
3.2 Demografski podatki

V letu 2024 je na območju Občine Muta živel 3.358 prebivalcev. Za primerjavo – leta 2011 jih je bilo 3.508. Največ ljudi živi v naselju Muta, kjer je leta 2024 prebivalo 2.176 oseb.

Občina je do leta 2002 beležila rast prebivalstva, nato pa se je število začelo postopoma zmanjševati. Med letoma 2011 in 2024 se je število prebivalcev povečalo le v naselju Gortina, medtem ko se je v vseh drugih naseljih zmanjšalo.

Vzroke za to demografsko gibanje najverjetneje gre iskati predvsem v manj ugodni legi občine – bližina večjih naselij z bogatejšo ponudbo storitev (Radlje ob Dravi, Dravograd, Slovenj Gradec), obmejna lega ter slabša povezanost z drugimi statističnimi regijami.

Statistični podatki kažejo, da je občina Muta leta 2011 beležila negativen selitveni prirast, a še pozitiven naravni prirast. Do leta 2023 pa se je tudi naravni prirast obrnil v negativno



Najbolj številčne delovne migracije delovno aktivnega prebivalstva iz občine Muta v druge občine in v občino, leta 2023²

2 vir: si-stat podatkovni portal, 2023

Po podatkih iz leta 2023 je bilo v občini Muta 1.304 delovno aktivnih prebivalcev. Največji dnevni migracijski tokovi delovno aktivnih oseb potekajo v smeri občin Radlje ob Dravi (178 oseb), Slovenj Gradec (174) in Dravograd (99). Po drugi strani pa se v občino Muta na delo vsak dan pripelje 218 delovno aktivnih iz občine Radlje ob Dravi, 164 iz Vuzenice, 102 iz Dravograda in 80 iz Slovenj Gradca. V sami občini Muta pa dela 456 prebivalcev.

Leta 2023 je torej več delovno aktivnih ljudi delalo izven svoje matične občine kot v njej, kar kaže na precej intenzivno dnevno migracijo delovne sile. Ta pojav je pomemben tudi z vidika prostorskega načrtovanja. Pričakovati je, da se ti migracijski tokovi v prihodnje ne bodo zmanjšali, temveč bodo verjetno še okrepli.

3.3 Potovalne navade in motorizacija

Anketa za splošno javnost je bila izvedena z namenom, da prebivalci občine izrazijo svoje mnenje o stanju prometa in podajo pobude za spremembe. Vprašalnik je zajemal teme o splošnem zadovoljstvu s prometom, specifičnih ukrepih, vrednotah, na katerih bi morali graditi v prihodnje, ter osnovnih potovalnih navadah.

Anketa je potekala od aprila do avgusta 2024. Za primerljivost podatkov z letom 2017 smo uporabili enak vprašalnik kot pri prvi generaciji CPS. Spletna anketa je bila objavljena na spletni strani občine in v digitalni obliki v občinskem časopisu Mučan, ki je bil dostavljen vsa gospodinjstva. Anketo je bilo mogoče izpolniti pisno in oddati na sedežu občine ali pa preko spleta (orodje 1ka). Poleg tega smo na javni razstavi o viziji in ciljih OCPS osebno anketirali tudi občane. Skupno je v anketi sodelovalo 107 prebivalcev.

Mobilnostne navade prebivalcev kažejo na precejšnjo odvisnost od osebnega avtomobila. Kar 75 % jih za pot v službo ali šolo uporablja prav svoj avto. Peš se v službo odpravi 14 %, s kolesom 7 %, medtem ko javni prevoz uporablja le 4 % anketiranih. Glavna razloga, zakaj se ljudje ne odločajo za javni prevoz, sta neprimeren voznik red (50 %) in oddaljenost postajališč od njihovega doma (15 %).

Osební avtomobil je najpogostejše prevozno sredstvo tudi pri opravkih, kot so nakupi, tudi takrat, ko so poti krajše in bi jih lahko enostavno opravili peš ali s kolesom. Kar 59 % prebivalcev se za nakup odpravi z avtomobilom, 23 % s kolesom, 17 % peš, javni prevoz pa uporablja le 2 %.

Zanimiv podatek je tudi, koliko ljudi se vozi skupaj v enem avtomobilu. Največkrat (37 %) potuje samo ena oseba, v 32 % primerov sta v avtu dve osebi, v 24 % pa so v avtomobilu štirje ali več potniki.

V občini je Osnovna šola Muta največji in najpomembnejši zaposlovalec, ki zaposluje 58 ljudi. Po anketi med zaposlenimi v šoli večina (72 %) potuje na delo manj kot 2 kilometra in potrebuje za pot manj kot 15 minut. Še 24 % prebiva med 2 in 5 kilometri od delovnega mesta, 12 % pa med 5 in 10 kilometri, za kar porabijo od 15 do 30 minut. Osem odstotkov zaposlenih na pot v službo porabi od 30 do 45 minut, najmanj pa je tistih, ki se vozijo 10 do 30 kilometrov – to je 24 %, ti pa za pot porabijo od 45 do 60 minut ali več.

Večina zaposlenih se na delo vozi z avtomobilom kot voznik (65 %). Hojo kot način prihoda na delo uporablja 22 % zaposlenih, 9 % voznikov s sabo v avtu pripelje še sopotnike, 4 % pa potuje kot sopotnik v avtomobilu. Drugi načini prevoza niso prisotni.

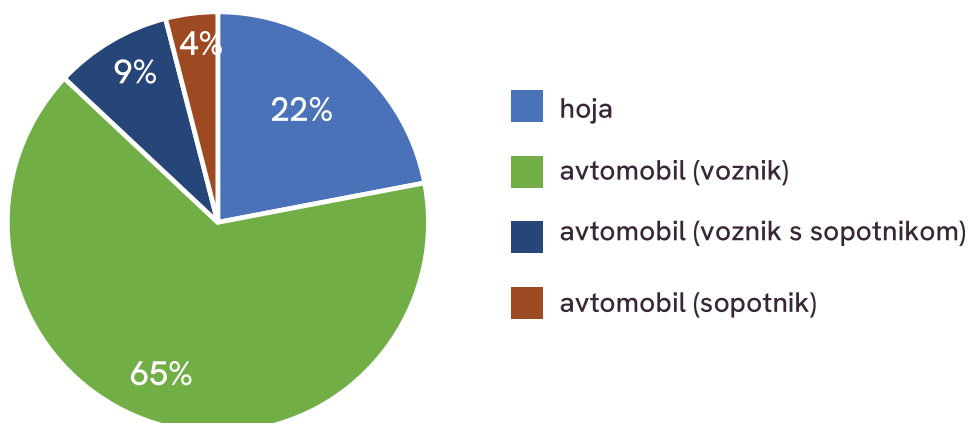
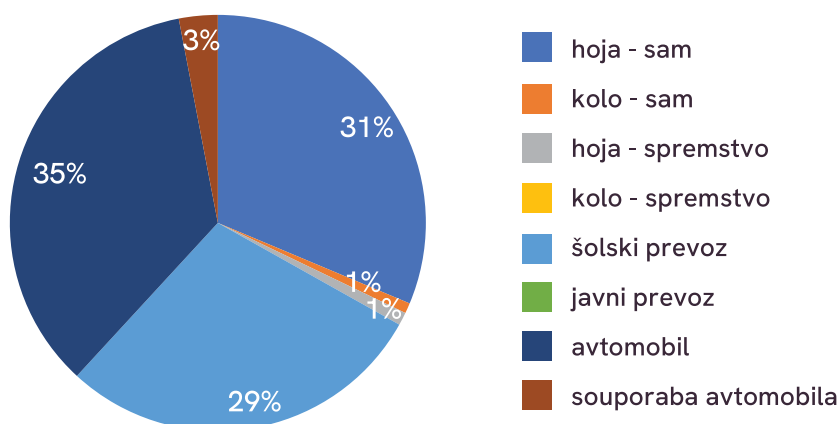
Anketa med osnovnošolci kaže, da jih največ, kar 35 %, do šole ali njene bližine pripeljejo starši. Sledi skupina učencev, ki pridejo peš (32 %), nato pa tisti, ki uporabljajo šolski prevoz (29 %). Manjši delež, 3 %, se v šolo vozi z deljeno uporabo avtomobila, medtem ko se le okoli 1 % otrok pripelje s kolesom.

Večina otrok prihaja v šolo peš ali s kolesom brez spremstva, oziroma jih pripeljejo z avtomobilom. V povprečju dobra tretjina (32,1 %) prihaja brez spremstva. Največ učencev brez spremstva prihaja v 7. razredu, najmanj pa v 3. razredu.

S spremstvom peš ali s kolesom prihajajo v šolo skoraj izključno učenci 3. razreda (1 %). Ko je vreme lepše, se več otrok odloči za prihod v šolo brez spremstva, predvsem s kolesom.

Oktobra leta 2024 je bilo na odseku regionalne ceste R3-703 na Ulici ob Polju izvedeno kordonsko

NAČIN POTOVANJA NA DELO

NAČIN PRIHODA V OSNOVNO ŠOLO
JUNIJ 2024

štetje. Rezultati tega štetja odražajo značilnosti mobilnosti ključnih skupin v občini Muta, predvsem zaposlenih in šolarjev.

Največ potnikov se prevaža z osebnim avtomobilom (64 %), 22 % uporablja javni potniški promet, 9 % potuje peš, 4 % pa predstavljajo tovorna in kmetijska vozila. Aktivno – peš ali s kolesom – potuje skupaj 9 % ljudi, pri čemer je kolesarjev le 1 %.

Razlike med jutranjo in popoldansko meritvijo so majhne. Zjutraj je delež potnikov z osebnimi avtomobili znašal 62 %, popoldne pa se je povečal na 65 %. Nekoliko več ljudi je v popoldanski konici

uporabilo javni prevoz (23 %) v primerjavi z jutranjo konico (21 %). Promet je popoldne nekoliko bolj zgoščen, kar se kaže v večji uporabi avtomobila in rahlem upadu pešcev – s 9 % zjutraj na 8 % popoldne.

Delež aktivnih udeležencev v prometu je dober in stabilen ter se ves čas giblje okoli 10 %.

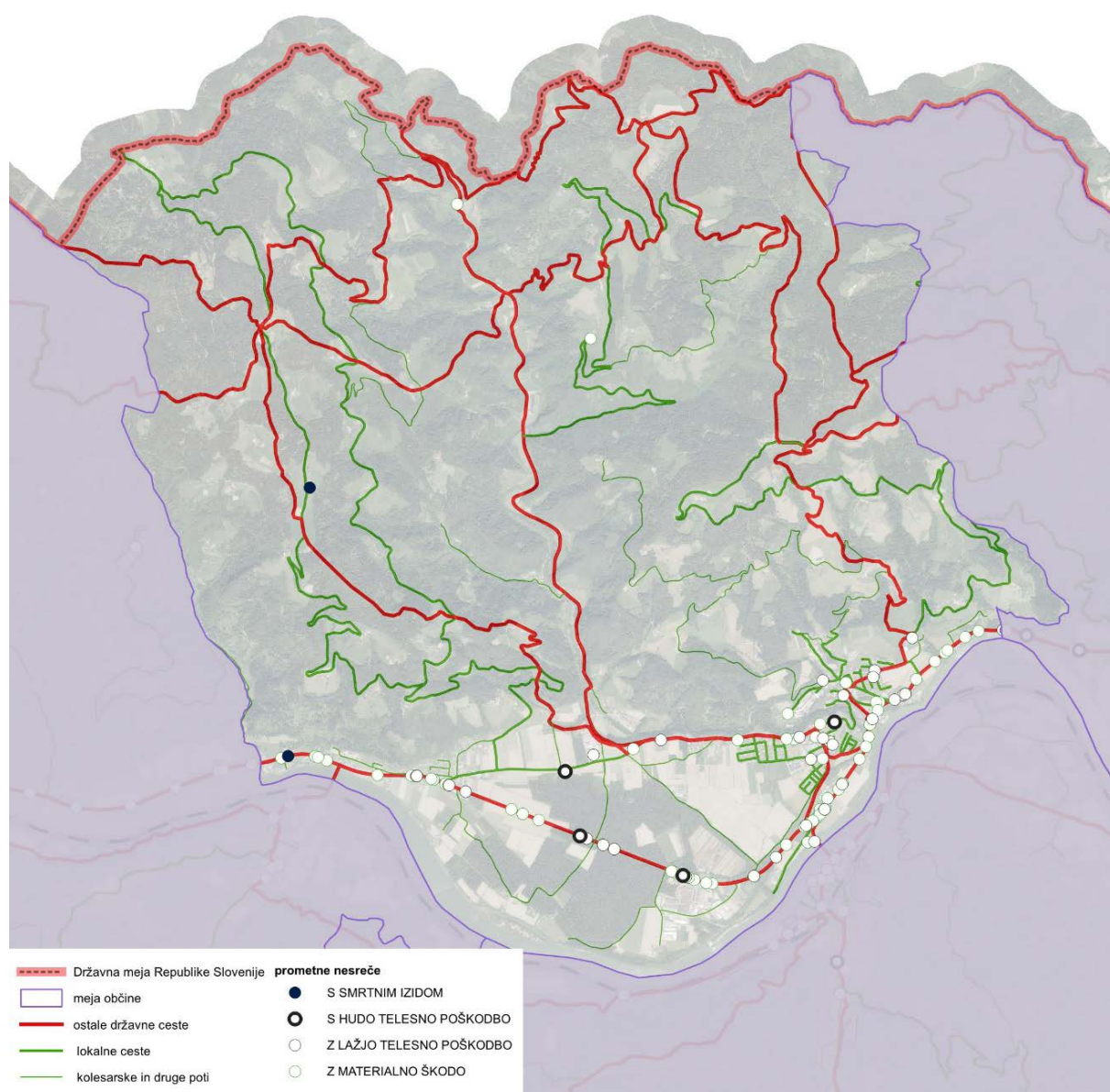
Povprečno število potnikov v osebnih avtomobilih znaša 1,22.

3.4 Prometna varnost

Prometna varnost je pomemben pokazatelj stanja v cestnem prometu. V obdobju petih let (2018-2022) je bilo na območju občine Muta obravnavanih 128 prometnih nesreč. Največ nesreč je bilo leta 2018, in sicer 34, najmanj pa leta 2022.

Največ prometnih nesreč se je zgodilo na odseku regionalne ceste Dravograd-Radlje ob Dravi, na Koroški cesti in na Glavnem trgu. Najpogostejši vzroki za nesreče so bili nepravilna stran oziroma smer vožnje, neupoštevanje pravil o prednosti in neprilagojena hitrost.

V analiziranem obdobju sta bila na območju občine Muta zabeleženi dve smrtni žrtvi v prometnih nesrečah. Zabeležena je bila ena nesreča s pešcem in štiri nesreče s kolesarji. Najpogostejše poškodbe pešcev in kolesarjev so bile lažje telesne poškodbe. Pri nesrečah s pešci je bil najpogostejši vzrok nepravilna stran oziroma smer vožnje, medtem ko so bile pri nesrečah s kolesarji najpogostejši vzroki drugi dejavniki.



Prikaz prometnih nesreč v petletnem obdobju 2018-2022
(vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)

3.5 Prometne obremenitve

Na območju občine se na državnem cestnem omrežju nahaja en avtomatski števec, ki ga upravlja Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo. Nahaja se na glavni cesti G1-1, na odseku Gortina: Dravograd – Radlje ob Dravi.

V Muti, na glavni cesti G1-1, števec beleži povprečno 312 vozil na uro v smeri Dravograd – Radlje ob Dravi, s povprečno hitrostjo 66 km/h, ter 216 vozil na uro v smeri Radlje ob Dravi – Dravograd, prav tako s povprečno hitrostjo 66 km/h.

4

Ključni izzivi in priložnosti na področju prometa v občini Muta



DOSEŽKI NA PODROČJU PROMETA

Prvi koraki pri pripravi OCPS so pokazali, da je občina že naredila nekaj pomembnih izboljšav za trajnostnejši prometni sistem. Te aktivnosti so spodbuda, da k načrtovanju bolj uravnoteženega prometnega sistema v prihodnje pristopimo še bolj aktivno.

Ključni dosežki so:

- Občina aktivno sodeluje v projektih trajnostne mobilnosti.
- Občani so zadovoljni z urejenostjo prometa.
- Razmere za kolesarjenje se postopoma izboljšujejo.

KLJUČNI IZZIVI UREJANJA PROMETA

V začetni fazi priprave nove prometne strategije smo podrobno analizirali stanje in razvoj prometnega sistema v občini. Ugotovitve kažejo, da se Občina Muta na področju prometa še vedno srečuje z izzivi, ki jih bomo predstavili v nadaljevanju.

Z vključevanjem splošne javnosti in ključnih deležnikov so se jasno pokazale tudi vrednote lokalne skupnosti ter njihova pripravljenost na spremembe.

Ključni izzivi so:

- Avtomobil je glavno prevozno sredstvo.
- Nekatero ceste potrebujejo obnovo in preureditev.
- Pogoji za aktivno mobilnost, predvsem hojo, so nezadovoljivi.
- Načela celostnega prometnega načrtovanja se slabo uresničujejo.

KLJUČNE PRILOŽNOSTI

Priložnosti za reševanje prometnih izzivov ter uresničitev vizije in strateških ciljev so predvsem v spremembi potovalnih navad, prenosu dobrih praks, doslednem izvajanju načel celostnega prometnega načrtovanja ter izkoriščanju možnosti, ki jih ponujajo evropski in državni razpisi ter spodbude.

4.1 Celostno prometno načrtovanje

Eden ključnih ciljev celostnega prometnega načrtovanja je okrepiti trajnostno mobilnost, kar pomeni zmanjševanje oziroma optimizacijo motoriziranega prometa in emisij toplogrednih plinov ter spodbujanje razvoja trajnostnih načinov prevoza. S celostnim prometnim načrtovanjem izboljšujemo obstoječe načrtovalske prakse, jih nadgrajujemo z novimi pristopi ter tako bolje naslovimo izzive mobilnosti.

Strateško načrtovanje prometa bo temeljilo na sodobnem konceptu, ki celostno obravnava vse vrste prometa ter njihovo medsebojno povezovanje z družbenim okoljem. Uvajamo novo, bolj celovito prometno razmišljanje, ki se odmika od dosedanjih praks osredotočenih predvsem na gradnjo infrastrukture za povečanje zmogljivosti cest in parkirišč. Namesto tega se usmerjamo v celostno načrtovanje, kjer je večji poudarek na izboljšanju pogojev za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa.

KLJUČNI IZZIVI:

- izvajanje dobrih prometnih praks,
- izboljšanje medobčinskega in regionalnega povezovanja,
- zmanjšanje odvisnosti od osebnih motornih vozil.

KLJUČNE PRILOŽNOSTI:

- pridobitev izkušenj s pripravo OCPS in sodelovanjem na Evropskem tednu mobilnosti (ETM),
- izboljšano razumevanje tematike celostnega prometnega načrtovanja,
- povezovanje v evropske projektne konzorcije ter črpanje nepovratnih sredstev.

4.2 Peš promet

DOSEŽKI	IZZIVI
Nekatere javne površine v naseljih so dobro urejene	Preprečevanje nastajanja novih nepovezanih ulic v naseljih (načrtovalski ukrep)
Glavne prometne povezave imajo na voljo ločeno infrastrukturo za pešce	Ureditev manjkajočih prehodov za pešce in pločnikov
Občina Muta ima pridobljeni naziv »Občina po meri invalidov«	Slaba osvetlitev povezav do prehodov za pešce
Možnost pešačenja po Dravski kolesarski poti	Ureditev peš povezave med Gasilko ulico in glavno cesto G1 (Maribor- Dravograd) (kritična situacija na klancu)
	Ureditev peš površin pri Pošti
	Ureditev peš površin Ulice ob Polju do Industrijske cone
	Ureditev manjkajočih oznak za invalide ter odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe (robniki, ureditve za senzorno ovirane osebe ...)
	Preozki pločniki na Gortinski cesti
	Ureditev peš povezave Sp. Muta – Zg. Muta
	Nevarna prometna situacija za šolarje prve triade v okolici osnovne šole (obračanje vozil, ozka cestišča, prometni konflikti) (izboljšanje dostave otrok)
	Ureditev vaškega jedra Gortine
	Pešci ne morajo prečkati Drave preko Hidroelektrarne

Na območju občine so ponekod že vzpostavljene rekreacijske peš povezave, vendar je potencial za njihovo urejanje in izboljšanje še bistveno večji. Nekatere bližnjice znotraj naselij trenutno niso urejene in potekajo po travnatih površinah, kar zmanjšuje njihovo dostopnost in uporabnost.



4.3 Kolesarski promet

DOSEŽKI	IZZIVI
Tranzitni motorni promet poteka na zmogljivejši glavni cesti. Posledično je v naseljih dokaj umirjeni in redek motorni promet, kar je ugodno za kolesarjenje	Postavitev manjkajočih kolesarskih stojal pri pomembnih ustanovah (osnovna šola, občina) in pomembnejših avtobusnih postajališčih v občini
Opremljenost nekaterih pomembnih ustanov s kolesarskimi stojali	Vzpostavitev sistema izposoje koles v povezavi s sosednjimi občinami
En krak Dravske kolesarske poti je že izveden.	Ureditve kolesarskih površin med Gasilsko ulico ter glavno cesto G1 (Maribor-Dravograd)
	Umestitev kolesarskih pasov na most proti Vuzenici
	Umestitev kolesarskih pasov na most proti Trbonjam
	Ureditve kolesarske povezave med naseljem Gortina in industrijsko cono Muta
	Preplastitev makadamskega dela odseka kolesarske povezave Muta - Gortina
	Onemogočeno kolesarjenje preko hidroelektrarne



4.4 Javni potniški promet

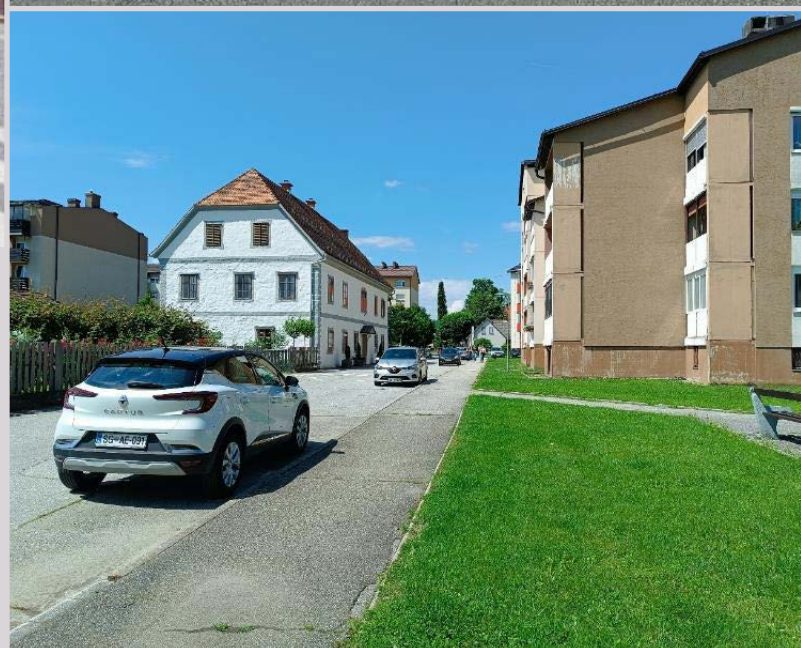
DOSEŽKI	IZZIVI
Šolski prevozi potekajo vse do šolskega dvorišča	Slaba avtobusna povezljivost na koridorju Maribor – Muta – Dravograd (pogosto je prestopanje s čakanjem na drugo zvezo)
Avtobusna postajališča so večinoma primerno opremljena in vizualno urejena.	Neobstoječi javni prevoz (razen Prostoferja in šolskih prevozov) na hribovitem delu občine
Urejeno avtobusno obračališče in postajališče pred gasilskim domom	Spreminjanje vozniških redov (potrebno je vsakokratno preverjanje vozniških redov na internetu)
	Ni delavskih avtobusov
	Slaba obveščenost občanov o javnem potniškem prometu (npr. manjkajoči vozni redi na postajališčih)
	Ureditev manjših večmodalnih točk ob obstoječih avtobusnih postajališčih
	Souporaba šolskih avtobusov za javni potniški promet
	Avtobusne povezave niso vzpostavljene do železniške postaje v Vuženici in Trbonjah (tik ob meji z Občino Muta)





4.5 Motorni promet

DOSEŽKI	IZZIVI
Večina lokalnih cest je primerno redno vzdrževanih	Nepreglednost pri vključevanju v promet (zaradi visokih ograj, neprimernih elementov križišč, geometrije cest, rastja)
Javna parkirišča večinoma niso prezasedena in so primerno razmeščena na ozemlju občine	Prometni konflikt zaradi bližine parkirišča tik ob šolskem dvorišču
Mreža lokalnih cest je primerno razširjena na ozemlju občine	Osnovna šola je umeščena v območje gostejšega motornega prometa
Tranzitni osebni in tovorni promet je speljan na zmožljive državne ceste	Visoke vozne hitrosti skozi naselja
Prometni zastoji se ne pojavljajo.	Na določenih mestih so vozišča zelo poškodovana
	Razširitev preozkih lokalnih cest skladno s predpisi o projektiranju cest
	Parkirišča na območjih večstanovanjskih stavb so pogosto polno zasedena.



5

Pet stebrov uspešne prihodnosti



Predlog ukrepanja temelji na oblikovani viziji, strateških ciljih, ključnih ugotovitvah analize stanja ter identificiranih izzivih in priložnostih. Ukrepi so razdeljeni v pet sklopov oziroma strateških stebrov ukrepanja. Za vsak steber so opredeljena strateška vodila, ki izražajo ambicije občine in hkrati določajo pristop za dosego zastavljenih ciljev. Ta vodila služijo kot osnova za izbor in izvajanje konkretnih ukrepov ter so podprta s kvantificiranimi ambicijami, kar omogoča merjenje napredka in uspešnosti.

Občina Muta je z izvedbo prve celostne prometne strategije (CPS) leta 2018 začela celosten pristop k načrtovanju mobilnosti, katerega cilj je spodbujanje trajnostnih oblik prevoza in zmanjšanje odvisnosti od motornega prometa. Med pomembnejšimi dosežki te strategije je povečanje ozaveščenosti o pomenu trajnostne mobilnosti tako med strokovnjaki v lokalnem okolju in odločevalci kot tudi med širšo javnostjo. Pomembno je tudi okrepljeno zavedanje, da je treba prometni prostor oblikovati enakovredno za vse uporabnike, s posebnim poudarkom na ranljivih skupinah, ne zgolj za motorizirane udeležence v prometu.

Strateški stebri ukrepanja

I. Celostno načrtovanje mobilnosti

II. Hoja

III. Kolesarski promet

IV. Javni potniški promet

V. Motorni promet



STEBER UKREPANJA	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFIKACIJA STRATEŠKEGA VODILA
Celostno načrtovanje mobilnosti	»Krepitev medobčinskega strateškega načrtovanja prometa in vključevanje javnosti v občinsko prometno načrtovanje«	Sodelovanje na ETM in vsaj en medobčinski sestane na leto na temo medobčinskega sodelovanja na področju celostnega prometnega načrtovanja
Hoja	»Sklenitev in nadgradnja omrežja pešpoti«	povečanje deleža pešcev v prometu, z 9 % leta 2024 na 12 % leta 2031 (<i>analiza kordonskega štetja</i>)
Kolesarski promet	»Nadgradnja kolesarskega omrežja za varno in udobno kolesarjenje«	povečanje deleža kolesarjev v prometu z 1 % leta 2024 na 4 % leta 2031 (<i>analiza kordonskega štetja</i>)
Javni potniški promet	»izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa na povezavah najbolj intenzivnih dnevnih migracij«	povečanje deleža zaposlenih, ki na delo redno prihajajo z javnim prevozom z 4 % leta 2024 na 5 % leta 2031 (<i>anketa splošne javnosti</i>)
Motorni promet	»Zmanjšanje deleža uporabe avtomobila v občini z intenzivnim umirjanjem motornega prometa s ciljem povečanja prometne varnosti«	Zmanjšanje uporabe avtomobilov z 64 % leta 2024 na 61 % leta 2031 (<i>analiza kordonskega štetja</i>), <i>zmanjšanje uporabe avtomobilov za prihod učencev v OŠ z 35 % leta 2024 na 33 % leta 2021 (anketa osnovnošolcev v OŠ Muta) in zmanjšanje števila prometnih nesreč s 27 nesreč leta 2024 na 24 nesreč leta 2031</i>

5.1 Celostno prometno načrtovanje

Celostno načrtovanje mobilnosti kot samostojen steber predstavlja temeljna izhodišča in usmeritve ter povezuje vse ostale strateške stebre, še posebej pri izvedbi njihovih ukrepov. S preходом na celostni pristop lahko pričakujemo kakovostnejše, bolj usklajene in trajnostno naravnane rešitve, ki bodo uspešno naslovile izzive prihodnosti.

Ukrepi s področja celostnega načrtovanja mobilnosti vključujejo sprejem in izvajanje Občinske celostne prometne strategije Občine Muta ter vzpostavitev sistema spremljanja kazalnikov za oceno učinkovitosti teh ukrepov. To zajema organizacijske aktivnosti, ozaveščanje in promocijo, sodelovanje v kampanjah ter uravnoteženo načrtovanje različnih prometnih oblik. Glavni izziv za Občino Muta v prihodnosti bo večja pozornost do pešcev, kolesarjev in uporabnikov javnega potniškega prometa ter zagotavljanje njihove enakopravnosti in varnosti v prometu.

Vizija:

- Občina bo z Občinsko celostno prometno strategijo (OCPS) vzpostavila trajnosten in uravnotežen prometni sistem, ki zagotavlja enakopravnost vseh načinov potovanja.
- Varna in aktivna mobilnost bosta prepoznani kot strateški priložnosti za izboljšanje kakovosti življenja in prometne varnosti.
- Povezovanje z okoliškimi občinami in regijo bo okrepljeno, da se izboljšajo medobčinske prometne povezave in usklajenost ukrepov.
- Občina bo izkoriščala možnosti pridobivanja evropskih sredstev za sofinanciranje prometnih projektov in izboljšav.
- Posebna skrb bo namenjena zagotavljanju mobilnosti ranljivih skupin, kot so invalidi, starejši in otroci, da bodo ti deležni varnih in dostopnih prometnih rešitev.

Predlagani ukrepi

Ukrepi na področju celostnega načrtovanja mobilnosti bodo nadgrajujejo obstoječe načrtovalske prakse in sledijo strateškemu vodilu: »Krepitev medobčinskega strateškega načrtovanja prometa in vključevanje javnosti v občinsko prometno načrtovanje«

I.1. Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje pristojnemu ministrstvu

Vsakoletno do leta 2032 se pripravi poročilo o izvajanju in učinkih Občinske celostne prometne strategije. Skladno z načrtom spremljanja in vrednotenja se spremljajo določeni obvezni kazalniki, poročilo pa se predloži pristojnemu ministrstvu. Rezultati teh kazalnikov so dostopni občinski upravi, vodstvu občine, občinskemu svetu in širši javnosti, saj se poročilo objavi na spletni strani občine. Po sedmih letih veljavnosti OCPS pa se začne postopek novelacije strategije.

I.2 Nadaljnje sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti

Občina Muta je aktivno vključena v kampanjo Evropski teden mobilnosti, ki je največja mednarodna kampanja za spodbujanje trajnostne mobilnosti in poteka vsako leto med 16. in 22. septembrom. Namen kampanje je ozaveščanje in promocija trajnostnih oblik mobilnosti preko ukrepov, ki dolgoročno vplivajo na prebivalce občine in jih spodbujajo k spreminjanju potovalnih navad v bolj trajnostno smer.

Občina Muta se vsako leto aktivno vključuje v kampanjo, pripravlja program dogodkov in sodeluje v aktivnostih, ki jih organizira pristojno ministrstvo.

I.3 Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja

Občine v Koroški regiji se že povezujejo v regionalni razvojni program (RRP), kar odpira priložnosti za učinkovitejše sodelovanje tudi na področju prometnega načrtovanja. Občina Muta svojo vlogo v tem sodelovanju nadgrajuje z intenzivnim medobčinskim povezovanjem, predvsem s sosednjimi občinami.

Sodelovanje poteka skozi redne koordinacijske sestanke, ki jih načrtujejo na tudi po potrebi – na primer, ko je načrtovana investicija, ki lahko vpliva na prometne razmere v več občinah.

Glavne teme teh medobčinskih srečanj so usmerjene v razvoj in usklajevanje ukrepov za področja, kot so kolesarjenje, javni potniški promet, mirujoči promet (parkirišča) ter osebni motorni promet, s ciljem izboljšati povezljivost in trajnostno mobilnost na regionalni ravni.

I.4 Delo z javnostmi (komunikacija, vključevanje, obveščanje)

Za učinkovito obveščanje splošne javnosti in deležnikov v občini Muta se uporabljajo različni komunikacijski kanali, ki omogočajo široko dosegljivost informacij:

- **Spletne strani občine in občinsko glasilo** zagotavljata redne in podrobne informacije o novostih na področju mobilnosti.
- **Družbena omrežja** so pomemben kanal za hitro in interaktivno obveščanje, ki nagovarja predvsem mlajše generacije.
- **Omrežja deležnikov**, kot so večji zaposlovalci, so ključna za posredovanje informacij med zaposlenimi, kar povečuje učinkovitost komunikacije.

Javnost in deležniki se obveščajo o:

- Ponudbi različnih oblik mobilnosti, kot so vozni redi javnega potniškega prometa.
- Vsaki izvedbi ukrepa, ki vpliva na pogoje mobilnosti in dostopnosti (npr. nova kolesarska povezava, sprememba vozniških redov, izgradnja pločnika, uvedba izposoje koles).

- Začetku, trajanju in zaključku del na prometni infrastrukturi.

Delodajalci nato te informacije aktivno posredujejo svojim zaposlenim, kar zagotavlja širšo ozaveščenost in boljšo pripravljenost na spremembe v prometnem okolju.

I.5 Zasnova območij prijaznega prometa in brezemisijских con (obvezna strokovna podlaga pri naslednjih spremembah in dopolnitvah občinskega prostorskega načrta)

Občina Muta bo v sklopu predvidenih sprememb in dopolnitev občinskega prostorskega načrta izdelala obvezno strokovno podlago zasnove območij prijaznega prometa in brezemisijских con. V okviru te strokovne podlage se za urbana naselja opredelijo naslednje vsebine:

- usmeritve za načrtovanje prometnih tokov različnih udeležencev v prometu v naselju tako, da se zagotovijo območja prijaznega prometa,
- določitev območij prijaznega prometa (območje prijaznega prometa je del naselja, skozi katerega ne poteka tranzitni promet, kjer je lokalni motorni promet umirjen in ima začetek ali cilj znotraj območja, omrežje poti za aktivno mobilnost pa je gosto in povezano),
- usmeritve za urejanje območij, ki so pretežno namenjena za stanovanja, kot območij prijaznega prometa, pri čemer se motorni promet, ki ne izvira iz teh območij in ni namenjen vanje, usmerja mimo njih,
- usmeritve za hierarhično ureditev prometnega sistema v naselju, pri čemer se upoštevata omejevanje motornega prometa v območjih prijaznega prometa in izboljšana prehodnost prostora za aktivno mobilnost skozi območja prijaznega prometa,
- območja brezemisijских con, v katerih se za ohranjanje kakovosti zunanjega zraka in zdravja prebivalcev omeji promet glede na hrup, izpuste toplogrednih plinov in onesnaževal zunanjega zraka.

I.6 Usmeritve za velike generatorje prometa (obvezna strokovna podlaga pri naslednjih spremembah in dopolnitvah občinskega prostorskega načrta)

Veliki generatorji prometa so objekti ali dejavnosti, ki zaradi svojega delovanja pritegnejo veliko ljudi in s tem povzročajo velik promet vozil, pešcev ali javnega prevoza. Primeri:

- nakupovalna središča
- šole
- športni objekti ali stadioni
- velika poslovna središča ali industrijske cone

Veliki generatorji prometa lahko med drugim povzročajo:

- prometne zastoje
- prekomerne obremenitve prometne infrastrukture
- povečano tveganje za prometne nesreče
- negativne vplive na okolje in kakovost bivanja

Zato so usmeritve namenjene:

- izboljšanju prometne dostopnosti
- zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje
- spodbujanju trajnostne mobilnosti (javni prevoz, kolesarjenje, hoja)

Steber 1 – Celostno načrtovanje mobilnosti

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
I.1	Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje pristojnemu ministrstvu	majhna	+
I.2	Nadaljnje sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti	majhna	+
I.3	Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja	majhna	+
I.4	Delo z javnostmi (komunikacija, vključevanje, obveščanje)	majhna	++
I.5	Zasnova območij prijaznega prometa in brezemisijских con	majhna	+
I.6	Usmeritve za velike generatorje prometa	majhna	++

Prvi steber: Celostno načrtovanje mobilnosti

Ukrep	Tip ukrepa	Odgovornost	Možni viri
I.1. Sprejem, spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	aktivnost	Občina Muta	občinski proračun (stroški za spremljanje kazalnikov)
I.2. Nadaljnje sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti	aktivnost	Občina Muta	občinski proračun, sredstva RS
I.3. Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja	aktivnost	Občina Muta in sosednje občine	brez stroškov
I.4. Delo z javnostmi (komunikacija, vključevanje, obveščanje)	aktivnost	Občina Muta	brez stroškov
I.5. Zasnova območij prijaznega prometa in brezemisijških con	strokovna podlaga	Občina Muta	občinski proračun
I.6. Usmeritve za velike generatorje prometa	strokovna podlaga	Občina Muta	občinski proračun

Predvideni stroški Občine Muta po letih

Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
I.1 Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje pristojnemu ministrstvu	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €
I.2 Nadaljnje sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti (delež občine)	2.200 €	2.200 €	2.200 €	2.200 €	2.200 €	2.200 €	2.200 €
I.3 Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja							
I.4 Delo z javnostmi (komunikacija, vključevanje, obveščanje)							
I.5 Zasnova območij prijaznega prometa in brezemisijških con (strokovna podlaga za SD OPN)		4.000 €					
I.6 Usmeritve za velike generatorje prometa (obvezna strokovna podlaga za SDOPN)		4.000 €					

5.2 Hoja

Ko govorimo o hoji, pogosto poudarjamo njen pomen za psihično in fizično zdravje, dobro počutje, socialno vključenost, okolje, privlačnost mestnega prostora in celo gospodarstvo. Hoja prav tako ne povzroča negativnih vplivov na okolje in spada med najbolj trajnostne načine potovanja. Očitno je, da glede kakovosti infrastrukture za hojo ne bi smeli sklepati kompromisov.

Slabi pogoji za hojo so eden glavnih izzivov urejanja prometa v prihodnje. Prisotno je pomanjkanje infrastrukture (pločnikov, pešpoti, prehodov za pešce), premalo je označenih prehodov za pešce, prevečkrat so pešci vodeni po cestišču skupaj z motornimi vozili, visoke vozne hitrosti pa še poslabšujejo pogoje za hojo. Nekateri pločniki so tudi preozki. Z urejeno infrastrukturo za hojo je moč pričakovati povečanje peš prihodov na posamezne cilje potovanja (zaposlitvena območja, šole, vrtce). Občina je z izgradnjo pločnikov že pričela izboljševati pogoje za hojo, ponekod pa so že vzpostavljene rekreacijske peš povezave.

Občina nosi naziv »Občina po meri invalidov« in bo z akcijskim načrtom ter njegovim izvajanjem še naprej zagotavljala enakovredno vključevanje vseh uporabnikov v promet, ne glede na njihove sposobnosti.

Poseben segment pešačenja predstavljajo varne šolske poti. Največja težava poti, ki vodijo do šole, je, da jih več poteka ob glavni državni cesti, ki jo morajo otroci prečkati tudi v času prometnih konic. Ključni izzivi so:

- sprememba prometnega režima v neposredni okolici osnovne šole,
- povečanje števila otrok, ki v šolo prihajajo peš,
- zmanjšanje števila prevozov otrok z avtomobili,
- ustvarjanje prijetnega in varnega okolja za pešce v okolici šole ter na poteh, ki vodijo do nje.

Pri urejanju šolskih poti pa ostaja težava tudi v tem, da so pristojnosti občine za posege na državni cesti omejene.

Z izvajanjem ukrepov za vzpostavitev kakovostnih razmer za hojo bo občina prioriteto sledila strateškemu vodilu:

»Sklenitev in nadgradnja omrežja pešpoti.«

Izziv je, da se večina kratkih potovanj, predvsem znotraj občinskega središča in naselij, še ne opravi peš. Hitrosti motoriziranega prometa je treba zmanjšati, zmanjšati prekomerne prometne obremenitve, umestiti urbano opremo in javno razsvetlavo pa maksimalno prilagoditi potrebam pešcev. Tako bo postopoma izboljššan občutek prometne varnosti pri pešcih, ki se trenutno kot udeleženci v prometu pogosto počutijo ogrožene in zapostavljene.

Vizija:

- Ustvariti pogoje za udobno in varno hojo z urejenimi pločniki, pešpotmi in ustrezno javno razsvetlavo.
- Zagotoviti varnejši dostop do osnovne šole in vrtca.
- Odpravljati ovire za funkcionalno ovirane osebe in starejše prebivalce.
- Spodbujati hojo kot zdrav in pomemben način potovanja.

Predlagani ukrepi

II.1 Zasnova lokalne infrastrukture za hojo (obvezna strokovna podlaga pri naslednjih spremembah in dopolnitvah občinskega prostorskega načrta)

Občina Muta bo v sklopu naslednjih predvidenih sprememb in dopolnitev Občinskega prostorskega načrta izdelala obvezno strokovno podlago zasnove lokalne infrastrukture za hojo. V tej strokovni podlagi bodo za urbana naselja opredeljene naslednje vsebine:

- sklenjeno in hierarhično urejeno omrežje površin za hojo v urbanih naseljih,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za hojo s sistemom omrežja odprtih javnih površin z navezavo na zeleni sistem in opremljenost z urbano opremo,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za hojo tako, da je

infrastruktura zvezna in omogoča preprosto zaznavo in orientacijo, pri čemer je treba upoštevati zahteve funkcionalno oviranih oseb,

- območja, kjer se površina za hojo lahko zagotovi kot skupni prometni prostor ali območje umirjenega prometa, če v sklopu javne ceste ali nekategorizirane ceste, po kateri poteka površina za hojo, ni mogoče zagotoviti ločene površine za hojo primerne širine,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje tako, da je uporabnikom omogočena večmodalnost s preprostim prehajanjem med potovalnimi načini
- grafični prikaz sklenjenega in hierarhično urejenega omrežja površin za hojo.

II.2 Ureditev trškega jedra Zgornje Mute

V letu 2025 je predvidena ureditev trškega jedra na Zgornji Muti, ki bo obsegala zamenjavo korit za zasaditev zelenja ter namestitve dodatnih klopi in košev za odpadke.

V prihodnjih letih si občina prizadeva vzpostaviti trajnostno zeleno infrastrukturo. Glavni cilj je povezati obstoječe zelene površine v sklenjeno in funkcionalno parkovno omrežje, ki bo prebivalcem omogočalo dostop do kakovostnih in programsko raznolikih zelenih površin. Takšna mreža bo prispevala k boljši prostorski povezanosti, vsebinski pestrosti, povečanju ekosistemskih storitev ter posledično k zmanjšanju negativnih vplivov urbanizacije na okolje.

Urejene sprehajalne poti, parki ter območja za rekreacijo in druženje bodo spodbujali telesno dejavnost, socialno interakcijo ter omogočali večjo vključenost različnih starostnih skupin.

II.3 Sprememba prometnega režima v šolskem okolišu

Občina Muta si v letu 2025 prizadeva izboljšati prometno varnost v šolskem okolišu z uvedbo ukrepov za umirjanje prometa na območjih, kjer potekajo šolske poti ter se nahajata Vrtec Muta in Osnovna šola Muta. V okviru načrtovane ureditve

so predvideni naslednji ukrepi: znižanje omejitve hitrosti, uvedba optičnih zavor, barvne talne označbe, kontrastno obarvani prehodi za pešce, postavitve prikazovalnikov hitrosti ter prometne signalizacije, ki opozarja na prisotnost otrok.

Ti ukrepi bodo prispevali k večji varnosti pešcev, zlasti otrok, ter k izboljšanju prometne kulture v okolici vzgojno-izobraževalnih ustanov.

II.4 Ureditev klanca med Zgornjo in Spodnjo Muto

Občina Muta aktivno izvaja projekt za odpravo prometne zožitve med Zgornjo in Spodnjo Muto, s čimer želi izboljšati prometno varnost, povečati pretočnost motornega prometa ter okrepiti povezave med posameznimi deli občine. Projekt vključuje razširitev cestišča, ureditev novih prometnih režimov ter morebitno gradnjo podporne infrastrukture, kot so oporni zidovi, cestna razsvetljava in ustrezna prometna signalizacija.

Projekt ima pomemben vpliv na lokalno skupnost, saj bo zmanjšal prometne zastoje, povečal varnost vseh udeležencev v prometu ter prispeval k boljši povezanosti gospodarskih in stanovanjskih območij.

II.5 Ureditev pešpoti Zg. Muta – nakupovalno središče TUŠ ter revitalizacija vaških poti

Občina Muta si z izvedbo projekta ureditve in oživitve vaške poti prizadeva zagotoviti lažje in varnejše prehajanje pešcev na relaciji Zgornja Muta – Klanec – Tuš. Poseben poudarek je namenjen razvoju in ureditvi pešpoti, ki vodi iz Zgornje Mute proti križišču za Vuzenico.

Predvidena je ureditev pešpoti ob levi strani regionalne ceste R3-703/6307 (odsek Muta – Klanec), ki bo deloma potekala po obstoječi gozdni vlaki. Zaradi zahtevnega, strmega terena bo na posameznih odsekih potrebna izvedba opornih konstrukcij v skupni dolžini približno 88 metrov ter izgradnja vmesnih stopnic.

Širina pešpoti se bo prilagajala obstoječi gozdni vlaki in bo po celotni dolžini enotna — 1,00 metra uporabne pohodne površine za pešce.

II.6 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe

Občina bo na območjih, kjer se izkaže potreba, preverila prisotnost ovir in jih sistematično odpravljala, da bi izboljšala dostopnost za gibalno ovirane osebe. S temi ukrepi se hkrati izboljšujejo tudi pogoji za hojo. Za orientacijo slepih in slabovidnih so predvidene taktilne oznake, poseben poudarek pa bo namenjen tudi ustrezni vidnosti (zaznavnosti) stopnic in drugih višinskih razlik za slabovidne.

Vsako leto se v občinskem proračunu namenijo sredstva za odpravo ovir. V okviru vsakega projekta urejanja prometnic se zagotovi, da so površine, namenjene invalidom (pešpoti, kolesarske steze, postajališča ipd.), urejene brez ovir in ustrezno dimenzionirane. V sklopu urejanja peš in drugih javnih površin se v skladu s predpisi uredijo tudi talni taktilni vodilni sistemi.

II.7 Nadgradnja opreme obstoječih peš povezav in javnih površin

Opremijo se vse obstoječe in nove pešpoti, sprehajalne poti ter druge površine za pešce (trgi, ploščadi, shajališča) z urbano in drugo opremo, kot so klopi, pitniki, koši za smeti, manjša območja za igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje

iztrebke, informacijske table, drevesa za senco ter javna razsvetljava, skladna s predpisi o svetlobnem onesnaževanju. Prav tako se postavijo kažipot za pešce.

II.8 Investicije v javno razsvetljavo – Osvetlitev pločnikov in pešpoti

Izvedli bomo pregled cestne razsvetljave, saj je na nekaterih območjih pomanjkljiva, ter jo uredili po celotni občini v skladu s predpisi o svetlobnem onesnaževanju.

II.9 Parkovna ureditev Zgornje Mute

Občina Muta si v naslednjih letih želi vzpostaviti trajnostno zeleno infrastrukturo, predvsem z združevanjem obstoječih zelenih površin v povezano in uporabno parkovno mrežo. Glavni cilj je, da imajo prebivalci enostaven dostop do kakovostnih in raznolikih zelenih prostorov, kjer se lahko sprostijo, rekreirajo in družijo. Takšno omrežje bo izboljšalo povezanost prostora, ponudilo več različnih vsebin in okrepilo naravne koristi za okolje, s čimer bo ublažilo negativne vplive urbanizacije. Urejene sprehajalne poti, parki in rekreacijska območja bodo spodbujali gibanje, druženje in omogočili, da se v njih počutijo dobro prav vse generacije.

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
II.1	Zasnova lokalne infrastrukture za hojo	srednja	+++
II.2	Ureditev trškega jedra Mute	velika	+++
II.3	Prometna ureditev – šolski okoliš	srednja	++
II.4	Klanec Zg. – Sp. Muta	srednja	+++
II.5	Pešpot Zg. Muta – TUŠ – Revitalizacija vaških poti	velika	++
II.6	Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe	srednja	++
II.7	Nadgradnja opreme obstoječih peš povezav in javnih površin	srednja	++
II.8	Investicije v javno razsvetljavo	srednja	++
II.9	Parkovna ureditev Zg. Mute	velika	+++

Drugi steber: Hoja

Ukrep	Tip ukrepa	Odgovornost	Možni viri
II.1 Zasnova lokalne infrastrukture za hojo (obvezna strokovna podlaga za SD OPN)	strokovna podlaga		
II.2 OB081-17-0004 Ureditev trškega jedra Zgornje Mute-1.faza	Projektna dokumentacija in gradbena realizacija	Občina Muta	občinski proračun
II.3 OB081-24-0023 Prometna ureditev - šolski okoliš			
II.4 OB081-18-0006 Klanec Zg. - Sp. Muta (LC 274041)			
II.5 OB081-18-0003 Pešpot Zg. Muta - TUŠ - Revitalizacija vaških poti			
II.6 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe	gradbena realizacija		
II.7 Nadgradnja opreme obstoječih peš povezav in javnih površin			
II.8 Ureditev prehodov za pešce , vključno z osvetlitvijo pločnika in talnimi svetlobnimi signali			
II.9 1300455 Parkovna ureditev Zg. Mute	Projektna dokumentacija in gradbena realizacija	Občina Muta	Občinski proračun, EU sredstva

Predvideni stroški Občine Muta po letih

Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
II.1 Zasnova lokalne infrastrukture za hojo (obvezna strokovna podlaga za SD OPN)		4.000 €					
II.2 OB081-17-0004 Ureditev trškega jedra Zgornje Mute-1. faza	5.000 €	10.000 €	50.000 €				
II.3 OB081-24-0023 Prometna ureditev - šolski okoliš	15.000 €	50.000 €	50.000 €				
II.4 OB081-18-0006 Klanec Zg. - Sp. Muta (LC 274041)	10.000 €	50.000 €					
II.5 OB081-18-0003 Pešpot Zg. Muta - TUŠ - Revitalizacija vaških poti		5.000 €	5.000 €				
II.6 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €
II.7 Nadgradnja opreme obstoječih peš povezav in javnih površin	12.000 €	10.000 €	10.000 €	5.000 €	5.000 €	4.000 €	4.000 €
II.8 013016 Investicije v javno razsvetljavo - Osvetlitev pločnikov in pešpoti	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €
II.9 1300455 Parkovna ureditev Zg. Mute	44.181,86 €	90.680,04 €	46.326,60 €				

5.3 Kolesarski promet

Če želimo optimalno izkoristiti potencial kolesarskega prometa, je treba zagotoviti ustrezno mrežo kolesarskih povezav.

Na območju občine je omrežje kolesarskih poti že opredeljeno, kolesarska infrastruktura, kot so steze in poti, pa je deloma že zgrajena. Vendar pa je še premalo parkirnih mest za kolesa, prav tako občani nimajo dostopa do javnega sistema izposoje koles. Kolesarjenje je ponekod mogoče le po obstoječih cestah, kjer se kolesarji zaradi visokih hitrosti motornih vozil, slabe preglednosti na križiščih in ponekod slabega stanja cestišča ne počutijo varne.

Z urejeno kolesarsko infrastrukturo lahko pričakujemo povečanje števila kolesarskih prihodov na posamezne cilje potovanja, kot so zaposlitvena območja in šole, saj več kot dve tretjini različnih ciljnih skupin živi manj kot 5 km od teh ciljev. Občina se zaveda potenciala trajnostne mobilnosti in bo zato več pozornosti namenila promocijskim in ozaveščevalnim aktivnostim za spodbujanje kolesarjenja.

Občina bo ustvarila pogoje za varno in udobno kolesarjenje, pri čemer bo osrednje strateško vodilo: »Nadgradnja kolesarskega omrežja za varno in udobno kolesarjenje.«

Ukrepi zajemajo gradnjo infrastrukture, postavitve potrebne opreme ter izvajanje podpornih aktivnosti.

Izzivi

V zadnjih letih se je kolesarska infrastruktura izboljšala, saj je gradnja kolesarskih poti eden večjih regijskih projektov, za katerega so občine pridobile evropska sredstva. Kolesarske površine so načrtovane predvsem ob vpadnicah, da kolesarjem zagotovijo varno pot do središča naselja Muta. Obstoječe kolesarsko omrežje pa je prostorsko in prometno pogosto podrejeno vodenju ter pretočnosti motornega prometa. Stojala za kolesa so sicer na voljo, vendar jih ni dovolj pri vseh javnih ustanovah, poleg tega pa niso vedno ustrezno oblikovana.

Vizija

- Občina Muta bo nudila optimalne pogoje za varno in udobno kolesarjenje.
- S kolesom bodo varno in enostavno dosegljivi vsi deli občine, ključne lokacije in ustanove pa bodo dobro opremljene s stojali ali kolesarnicami za varno in udobno parkiranje.
- Omrežje kolesarskih poti bo varno in redno vzdrževano. Povečanje ugleda kolesarjenja bo prispevalo k večji varnosti ter sprejetosti kolesarjev med ostalimi udeleženci v prometu.

Predlagani ukrepi

Občinska celostna prometna strategija Občine Muta predvideva osem sklopov ukrepov:

III.1 Zasnova lokalne infrastrukture za kolesarjenje (obvezna strokovna podlaga pri naslednjih spremembah in dopolnitvah občinskega prostorskega načrta)

Občina Muta bo v okviru predvidenih sprememb in dopolnitev občinskega prostorskega načrta izdelala obvezno strokovno podlago zasnove lokalne infrastrukture za kolesarjenje. V tej strokovni podlagi bodo za urbana naselja opredeljene naslednje vsebine:

- sklenjeno in hierarhično urejeno omrežje površin za kolesarjenje v urbanih naseljih,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za kolesarjenje s sistemom omrežja odprtih javnih površin z navezavo na zeleni sistem in opremljenost z urbano opremo,
- usmeritve za načrtovanje lokalne infrastrukture za kolesarjenje tako, da je uporabnikom omogočena večmodalnost s preprostim prehajanjem med potovalnimi načini;
- sklenjeno omrežje državnih in lokalnih kolesarskih povezav,

- območja, kjer se kolesarska povezava lahko vodi na cesti, upravljavec ceste pa predhodno izvede ustrezne ukrepe umirjanja prometa, če v sklopu javne ceste, po kateri poteka kolesarska povezava, ni mogoče zagotoviti ločenih površin za kolesarje v skladu s predpisi,
- grafični prikaz sklenjenega in hierarhično urejenega omrežja površin za hojo in kolesarjenje.

Kolesarske povezave so dimenzionirane tako, da omogočajo uporabo tudi tovornih koles in koles invalidov. Postavi se vso potrebno signalizacijo za označevanje kolesarskih povezav ter za usmerjanje in vodenje kolesarjev.

III.2 Ureditev projektne dokumentacije za izgradnjo kolesarske povezave med naseljem Gortina in Industrijsko cono Muta

Občina bo v letu 2025 izdelala del projektne dokumentacije za izvedbo kolesarske povezave med industrijsko cono Muta in Gortino.

III.3 Izgradnja kolesarske povezave med naseljem Gortina in industrijsko cono Muta ter pri splavarjih

Občina v sodelovanju z Direkcijo RS za infrastrukturo načrtuje izgradnjo 2 km dolge kolesarske povezave med naseljem Gortina in Industrijsko cono Muta. Predvidena kolesarska steza bo deloma potekala ob državni cesti G1-0241 (odsek Dravograd – Radlje) ter po gozdnih in poljskih poteh. Na začetku se bo priključila na obstoječi del kolesarske steze pri avtobusni postaji na Gortini, na koncu pa se poveže z obstoječo kolesarsko stezo v industrijski coni.

Drugi del trase, dolg 0,3 km, predstavlja manjkajoči odsek od meje z občino Dravograd na Vratih z navezavo na obstoječo kolesarsko stezo pri odcepu do splavarskega pristana.

Trenutno kolesarji uporabljajo državno cesto, ki zaradi hitrosti motornih vozil in gostote prometa predstavlja prometno nevarnost. Nova kolesarska steza bo izboljšala varnost kolesarjev ter omogočila varno povezavo med naselji. Hkrati bo služila kot

povezovalna pot za kolesarje iz smeri Dravograda in Radelj ob Dravi.

Projekt vključuje zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v prometu, zamenjavo poškodovanih prometnih znakov, postavitve novih prometnih znakov za vodenje kolesarjev ter označbe na kolesarski stezi in priključkih občinskih cest. Na območju, kjer steza poteka skozi gozd in po poljskih poteh, bo dovoljen tudi promet za gospodarska vozila kot dostopna pot do obdelovalnih površin. Kolesarska steza bo ločena od ceste z ograjo in zaščitnim ščitnikom, kar bo povečalo varnost kolesarjev. Projekt bo izveden v skladu z veljavnimi predpisi o javnih cestah, ob tem pa bo zagotovljena zaščita obstoječih komunalnih vodov, morebitne potrebne spremembe infrastrukture pa bodo izvedene v skladu z zahtevami.

III.4 Asfaltiranje makadamskega odseka kolesarske povezave od Sušnikove ulice do odcepa za Bistriški jarek

Trenutno je del omenjene povezave izveden kot makadamska cesta. Ta odsek bo asfaltiran.

III.5 Urejanje parkirnih mest pri pomembnejših javnih ustanovah in avtobusnih postajališčih

Parkirna mesta za kolesa se uredijo oziroma razširijo pred vsemi pomembnimi cilji potovanja, kot so osnovna šola, občinska stavba, športni objekti in igrišča, pomembnejša avtobusna postajališča ter območja večjih zaposlovalcev v občini.

Kolesarska parkirišča bodo urejena kot primerne površine z ustreznimi nasloni za kolesa. Večja parkirišča bodo po možnosti nadkrita. Do vseh parkirnih mest bodo urejeni dostopi s kolesarskih povezav, ki bodo dimenzionirani ustrezno, brez ovir in bodo povezani s kolesarsko infrastrukturo.

Vsa neprimerna stojala za parkiranje koles se bodo zamenjala z ustreznimi, kakovostnimi stojali.

III.6 Vzpostavitev sistema izposoje e-koles na Koroškem

Vzpostavil se bo javni sistem izposoje koles, ki bo združljiv s sistemi v sosednjih občinah. Ponudba bo vključevala tudi električna kolesa. Postaje bodo nameščene v občinskem središču, predvsem na območjih z največjo koncentracijo prometnih ciljev. Občina si bo prav tako prizadevala za postavitve električne polnilnice za polnjenje električnih koles.

III.7 Vzpostavitev kolesarskega počivališča

Počivališča za kolesarje bodo urejena in opremljena v vseh večjih naseljih občine ter na atraktivnih točkah vzdolž Dravske kolesarske poti. Vsaj eno od počivališč bo opremljeno s kolesarsko servisno postajo, ki bo vsebovala stojalo za popravilo in zračno črpalko.

III.8 Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja

Promocija in ozaveščanje o pomenu kolesarskega prometa dodatno povečujeta potencial kolesarjenja. Po izgradnji infrastrukture se izvajajo različne aktivnosti za spodbujanje kolesarjenja, kot so obveščanje o novostih preko spleta in občinskega glasila, postavitve e-polnilnic za kolesa, organizacija tečajev kolesarjenja za starejše, postavitve stojal za vzdrževanje koles v naseljih ter osveščanje delodajalcev o pomenu spodbujanja zaposlenih k prihodu na delo s kolesi.

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
III.1	Zasnova lokalne infrastrukture za kolesarjenje	srednja	+++
III.2	Ureditev projektne dokumentacije za izgradnjo kolesarske povezave med naseljem Gortina in industrijsko cono Muta	velika	+++
III.3	Izgradnja kolesarske povezave med naseljem Gortina in industrijsko cono Muta ter pri splavarjih	srednja	+++
III.4	Asfaltiranje makadamskega odseka kolesarske povezave od Sušnikove ulice do odcepa za Bistriški jarek	velika	++
III.5	Urejanje kolesarskih parkirnih mest pri pomembnejših javnih ustanovah in avtobusnih postajališčih	majhna	+++
III.6	Vzpostavitev sistema izposoje e-koles na Koroškem	velika	+
III.7	Vzpostavitev kolesarskega počivališča	majhna	+
III.8	Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja	majhna	+

Tretji steber: Kolesarski promet

Ukrep	Tip ukrepa	Odgovornost	Možni viri
III.1 Zasnova lokalne infrastrukture za kolesarjenje (obvezna strokovna podlaga za SD OPN)	strokovna podlaga	Občina Muta	občinski proračun
III.2 1300453 Ureditev projektne dokumentacije za izgradnjo kolesarske povezave med naseljem Gortina in industrijsko cono Muta	Projektna dokumentacija	Občina Muta, DRSI	občinski proračun, sredstva RS in EU
III.3 (2431) 2431-19-0110 Izgradnja kolesarske povezave med naseljem Gortina in industrijsko cono Muta taer pri splavarjih(dokončanje) (prispevek Občine)	gradbena realizacija	Občina Muta, DRSI	občinski proračun, sredstva RS
III.4 Asfaltiranje makadamskega odseka kolesarske povezave od Sušnikove ulice do odcepa za Bistriški jarek	gradbena realizacija	Občina Muta	občinski proračun
III.5 Urejanje kolesarski parkirnih mest pri pomembnejših javnih ustanovah in avtobusnih postajališčih			občinski proračun, sofinanciranje s sredstvi EU in RS, možno javno-zasebno partnerstvo; sistem izposoje koles prinaša tudi prihodke
III.6 OB081-24-0004 Vzpostavitev sistema izposoje e-koles na Koroškem			
III.7 Vzpostavitev kolesarskega počivališča (samopostrežni servis za kolesa)	razpis, investicija	Občina Muta, sredstva RS	občinski proračun
III.8 Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja	Sodelovanje z javnostjo	Občina Muta, MOPE	

5.4 Javni potniški promet

Javni potniški promet zagotavlja osnovno raven mobilnosti za vse skupine prebivalcev. Še posebej je pomemben za ranljive skupine, ki nimajo dostopa do avtomobila, kot so starejši, socialno ogroženi, otroci in invalidi.

Obstoječa ponudba javnega avtobusnega prometa je zaradi redkih in neenakomernih intervalov voženj manj privlačna. Šolski prevozi sicer dobro delujejo, vendar je na področju javnega potniškega prometa še vedno prostor za izboljšave in večjo dostopnost.

Izzivi

Ključni izziv na področju javnega potniškega prometa (JPP) je trenutno slaba podoba tega sistema v očeh splošne javnosti. Da bi bolje izkoristili obstoječo in morebitno dodatno prevozno ponudbo, bo treba z aktivnostmi za promocijo in spodbujanje uporabe JPP spremeniti dožemanje občanov.

Avtobusna postajališča na linijah medkrajevnega prometa večinoma niso opremljena kot multimodalna vozlišča, saj ob njih ni ne parkirišč za avtomobile ne stojal za kolesa. Druge osnovne urbane opreme, kot so nadstreški, klopi, koši za smeti in javna razsvetljava, so na voljo, postajališča pa so tudi vzdrževana, vendar vsa postajališča ob medkrajevnih povezavah nimajo nadstreškov.

Postajališča, namenjena šolskim prevozom, pa z nekaj izjemami nimajo ustrezne urbane opreme in ne nudijo multimodalnih rešitev, kot so nasloni za kolesa.

Vizija za učinkovitejši javni potniški promet

Občina bo v okviru svojih pristojnosti izvajala ukrepe za izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa, z osrednjim strateškim vodilom:

»izboljšanja ponudbe javnega potniškega prometa na povezavah najbolj intenzivnih dnevnih migracij«

Prizadevala si bo tudi za nadaljevanje izvajanja storitve Prostofer ter za vzpostavitev souporabe šolskih prevozov z javnim potniškim prometom.

Predlagani ukrepi

Občinska celostna prometna strategija Občine Muta predvideva pet sklopov ukrepov:

IV.1 Prizadevanje za povečanje frekvence ponudbe JPP (pobude za nove in pogostejše povezave)

Občina si bo prizadevala za povečanje frekvence avtobusnih povezav proti Mariboru, Vuzenici ter manjšim naseljem, s ciljem čim hitreje uvedbe pogostejših voženj. Ta ukrep bo proučen v sodelovanju s pristojnimi za primestni javni avtobusni promet, ki ni v neposredni pristojnosti Občine.

IV.2 Ureditev in vzdrževanje avtobusnih postajališč

Pomembnejša avtobusna postajališča se bodo nadgradila tudi za potrebe funkcionalno oviranih oseb in kolesarjev:

- zagotovila se bo univerzalna dostopnost,
- oprema postajališč se bo redno vzdrževala in po potrebi posodabljala,
- najpomembnejša postajališča javnega potniškega prometa se bodo opremila s postajami javnega sistema izposoje koles,
- ob ključnih postajališčih bodo nameščena kolesarska stojala.

IV.3 Izvajanje storitev Prostofer

Občina bo tudi v prihodnje nadaljevala z izvajanjem projekta Prostofer ter si prizadevala za njegovo krepitev z več vožnjami in povečanjem števila prostovoljnih šoferjev.

IV.4 Souporaba šolskih prevozov z JPP

Pristopi se k reorganizaciji šolskega prevoza z namenom integracije z medkrajevnim prevozom. Pripravljen bo koncept in izvedena pilotna izvedba na eni trasi v občini. Cilj je ohraniti ali zmanjšati obstoječe proračunske izdatke (šolski in medkrajevni prevoz), hkrati pa na podlagi racionalizacije šolskih prevozov in dodatnih prihodkov povečati ponudbo medkrajevnega javnega prevoza.

IV.5 Dvig splošne podobe JPP

Vzporedno z izgradnjo infrastrukturnih objektov in naprav za javni potniški promet bo podoba tega prometa v občini dodatno okrepljena s promocijskimi, ozaveščevalnimi in izobraževalnimi aktivnostmi.

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
IV.1	Prizadevanje za povečanje frekvence uporabe JPP (pobude za nove in pogostejše povezave)	majhna	++
IV.2	Ureditev in vzdrževanje avtobusnih postajališč	srednja	++
IV.3	Izvajanje storitev Prostofer	srednja	++
IV.4	Souporaba šolskih prevozov z JPP	srednja	++
IV.5	Dvig splošne podobe JPP	majhna	+

Četrty steber: Javni potniški promet

Ukrep	Tip ukrepa	Odgovornost	Možni viri
IV.1 Prizadevanje za izboljšanje JPP (pobude za nove in pogostejše povezave)	promocijske aktivnosti	Občina Muta, RS	brez stroškov
IV.2 Ureditev in vzdrževanje avtobusnih postajališč	gradbena realizacija	Občina Muta	občinski proračun
IV.3 Izvajanje storitev Prostofer	priprava projektne dokumentacije, investicija		
IV.4 Souporaba šolskih prevozov z JPP	preučitev možnosti, razpis, testna uvedba, uvedba	Občina Muta, izvajalec JPP	Brez stroškov (pilotna izvedba na eni liniji v občini)
IV.5 Dvig splošne podobe JPP preko promocijskih in izobraževalnih aktivnosti	promocijske aktivnosti	Občina Muta	Brez stroškov

Predvideni stroški Občine Muta po letih

Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
IV.1 Prizadevanje za izboljšanje JPP (pobude za nove in pogostejše povezave)							
IV.2 Ureditev in vzdrževanje avtobusnih postajališč	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	2.500 €	1.000 €	1.000 €
IV.3 Izvajanje storitev Prostofer	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €
IV.4 Souporaba šolskih prevozov z JPP		pilotna izvedba na eni liniji v občini					
IV.5 Dvig splošne podobe JPP preko promocijskih in izobraževalnih aktivnosti							

5.5 Motorni promet

Čeprav je zmanjšanje odvisnosti od osebnega avtomobila ter osredotočenost na človeka in ne na vozila eden izmed temeljnih ciljev celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti, ostajata osebni avtomobil in cestna infrastruktura še vedno pomembna, vendar ne več osrednja tema prometnih strategij. Pomembnejši od pretočnosti in hitrosti sta zdaj dostopnost in kakovost bivanja, pri čemer infrastruktura ni več glavni predmet obravnave, temveč eden od načinov za uresničevanje širših družbenih in okoljskih ciljev.

Na ravninskem delu občine so geografski pogoji za umeščanje cest ugodni, medtem ko so na hribovitem območju bolj zahtevni. Cestna mreža je razvejena in hierarhično razdeljena na regionalne ter lokalne ceste. Tranzitni promet je speljan mimo naselja Muta, medtem ko je v naselju Gortina še vedno prisoten.

Izzivi

Ključni izziv so visoke vozne hitrosti, zlasti na državnem cestnem omrežju in na dolгих, ravnih odsekih občinskih cest. Občinske ceste so na nekaterih mestih zelo ozke, vozišča so poškodovana, v križiščih pa ni povsod zagotovljena ustrezna preglednost. Občina še ni začela izvajati ukrepov za umirjanje prometa, aktivno pa obnavlja in vzdržuje občinsko cestno omrežje ter se dogovarja z upravljavcem državnih cest o rekonstrukcijah. Poleg tega je vzpostavila polnilnico za električna vozila.

Z razvojem alternativnih oblik prevoza ter izvajanjem intenzivnih ukrepov za umirjanje prometa v naseljih, odpravljanjem črnih točk na cestnem omrežju z vidika vseh uporabnikov in učinkovitim upravljanjem prometa se bodo lahko zmanjšale potrebe prebivalcev po stalni uporabi osebnih motornih vozil.

Občina bo v okviru svojih pristojnosti izvajala ukrepe za optimizacijo motornega prometa skladno z osrednjim strateškim vodikom:

»Zmanjšanja deleža uporabe avtomobila v občini z intenzivnim umirjanjem motornega prometa s ciljem povečanja prometne varnosti.«

Vizija

- Obnova in redno vzdrževanje dotrajanih cest in ulic.
- Z ukrepi za umirjanje prometa v naseljih ter ozaveščanjem voznikov bomo povečali prometno varnost.
- Spodbujali bomo uporabo okolju prijaznih vozil.
- Trajnostno načrtovanje bo prispevalo k zmanjšanju avtomobilskega prometa in njegovih negativnih vplivov na okolje.

Predlagani ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Muta predvideva enajst naslednjih sklopov ukrepov:

V.1 Redno vzdrževanje cestnega omrežja in rekonstrukcije cest

Najbolj dotrajani cestni odseki in križišča bodo postopoma obnovljeni, pri čemer bodo v ospredju potrebe pešcev in kolesarjev. Poleg rednega vzdrževanja cest so v skladu z načrti predvidene tudi rekonstrukcije na lokalnem cestnem omrežju. Plan vzdrževanja cest bo opredelil prioritete, kjer je mogoče z vzdrževalnimi deli izboljšati pogoje za pešačenje in kolesarjenje ter uvesti ukrepe za umirjanje prometa.

V.2 Izgradnja gortinske obvoznice

V okviru prometnega načrtovanja je bila izdelana prometna študija, ki obravnava priključevanje predvidene obvozne ceste Gortina na obstoječe cestno omrežje.

Nova obvozna cesta se bo na južnem delu priključila na glavno cesto G1-1/0241 (Dravograd – Radlje) pri km 8+730, na severnem delu pa na lokalno cesto LC 274031 pri km 0+450.

Južni priključek na glavno državno cesto bo izveden kot pravokotni »T« priključek (tip I), pri čemer bo priključna cesta podrejena prometnemu režimu glavne državne ceste. Prečni sklon priključka bo prilagojen vzdolžnemu sklonu obstoječega vozišča,

kar bo omogočilo varno vključevanje v promet. Višina nivelete obvozne ceste bo usklajena z višino obstoječega vozišča.

Na severnem delu bo priključek na občinsko cesto izveden kot pravokotno »+« križišče (prav tako tip I), kjer bo nova obvozna cesta predstavljala prednostno prometno povezavo. Ta se bo desno navezovala na lokalno cesto LC 274031. Levo, proti Gortini, se cesta ne bo več neposredno priključila na glavno državno cesto, temveč bo služila zgolj kot dostopna pot do obstoječih objektov in bo tako podrejena novi prometni ureditvi.

Tudi tu bodo prečni skloni in niveleta nove ceste usklajeni z obstoječim stanjem občinske in državne cestne infrastrukture, kar bo omogočilo varno in funkcionalno vključevanje v prometni sistem.

V.3 Ureditev Ceste skozi Vrata

Ukrep obsega asfaltiranje Ceste skozi Vrata.

V.4 Ureditev križišča na regionalni cesti G1

V letu 2025 je predvidena odstranitev obstoječe stolpne transformatorske postaje na območju križišča glavne ceste G1-1/0241 (Dravograd – Radlje), pri km 8+127 v naselju Gortina. Nadomestna transformatorska postaja bo umeščena na ustreznejšo lokacijo, ki bo omogočala boljšo dostopnost in večjo varnost.

V naslednjih letih je načrtovana ureditev nesemaforiziranega kanaliziranega križišča, s čimer bo ukinjenih pet obstoječih, neustreznih priključkov javnih poti in nekategoriziranih cest na glavno državno cesto. Ta ukrep bo bistveno prispeval k večji prometni varnosti v naselju.

Ob desni strani glavne ceste je predvidena ureditev dvosmerne kolesarske steze s hodnikom za pešce, medtem ko bo ob levi strani zgrajen pločnik za varno peš povezavo. Poleg tega je načrtovana ureditev avtobusnega postajališča, kar bo izboljšalo dostopnost in udobje javnega potniškega prometa.

V sklopu izgradnje križišča bo urejena tudi komunalna infrastruktura – predvidena je izvedba meteorne in fekalne kanalizacije ter postavitve ustrezne cestne razsvetljave.

V.5 umirjanje prometa na državni cesti (projekt Varo v šolo)

V letu 2026 je predvidena izvedba ukrepov za umirjanje prometa na odsekih državnih cest R3-703/6307 (Muta) in R3-703/6304 (Muta – Gortina), ob katerih potekajo šolske poti ter se nahajajo vzgojno-varstvene in izobraževalne ustanove. Namen ukrepov je povečati prometno varnost, predvsem za ranljive udeležence, kot so otroci in pešci.

V središču občine Muta se načrtuje sprememba prometnega režima z znižanjem omejitve hitrosti s 50 km/h na 30 km/h ter postavitve naprav za fizično umirjanje prometa, ki bodo voznike opozarjale na prisotnost šolarjev in drugih pešcev. Na državni cesti R3-703/6307, gledano iz smeri glavne ceste G1 proti Muti, bodo na začetku območja izvedene talne označbe kot optična zavora, postavljen bo znak za omejitev hitrosti na 30 km/h, prehodi za pešce bodo obarvani v modri kontrastni barvi, na drogih pa bodo nameščeni ločni odsevniki v belo-modri kombinaciji na višini 1,5 metra.

Obenem bo postavljena tabla z oznako šolskega območja ter talna arhitekturna označba z napisom »ŠOLA« na rumeni podlagi. Dodatno opozorilo za voznike bodo predstavljali barvni krogi na vozišču, ki bodo opozarjali na bližino Osnovne šole Muta in Osnovne šole Muta s prilagojenim programom. Na drog javne razsvetljave se bo namestil tudi prikazovalnik hitrosti. Za boljšo zaznavo stranskih priključkov bodo izvedene dodatne talne označbe na uvozih občinskih cest.

Podobni ukrepi bodo izvedeni tudi na državni cesti R3-703/6304, iz smeri Gortine proti Muti, kjer bo na začetku območja omejene hitrosti postavljena tabla z označbo šolskega območja, izvedena bo talna označba z napisom »ŠOLA« ter nameščeni barvni krogi kot opozorilo na neposredno bližino Vrtca Muta.

Vsi ti ukrepi bodo pomembno prispevali k povečanju prometne varnosti in izboljšanju pogojev za vse udeležence v prometu na območjih z večjo prisotnostjo otrok.

V.6 Izdelava Načrta izvajanja parkirne politike

Pristopi se k izvajanju ukrepov upravljanja parkiranja. Izdelal se bo načrt parkirne politike za občinsko središče, razširila se bo cona za omejeno časovno parkiranje, prav tako pa se bo povečal nadzor nad nepravilnim parkiranjem.

V.7 Ureditev preglednosti in signalizacije križišč in cestnih priključkov

Evidentirajo se vsa križišča, priključki in odseki cest, ki ne zagotavljajo ustrezne preglednosti za vse uporabnike — voznike motornih vozil, pešce in kolesarje — ter s tem zmanjšujejo prometno varnost. Konfliktne točke se odpravijo z odstranitvijo ovir, tudi na zasebnih zemljiščih (po potrebi z odločbami), ter z namestitvijo cestnoprometnih ogledal. Poleg tega se sprejme plan vzdrževanja obcestne zasaditve, vključno z dogovori z Direkcijo RS za infrastrukturo (DRSI) glede državnih cest.

V.8 Investicije v javno razsvetljavo

Izvede se pregled ustreznosti cestne razsvetljave. Uredi se na območju celotne občine v skladu s predpisi, ki urejajo področje svetlobnega

onesnaževanja. Namreč urejena javna razsvetljava bistveno prispeva k dvigu prometne varnosti.

V.9 Ureditev trškega jedra v Spodnji Muta

V letu 2025 je načrtovana rekonstrukcija dotrajanega odseka občinske ceste LK 273121 (Kovaška ulica), ki bo obsegala obnovo vozišča z novo asfaltno prevleko.

V.10 Študija optimizacije prometnega režima na krožišču v Spodnji Muti

V okviru projekta bo preverjena možnost optimizacije prometnega režima na krožišču v Spodnji Muti, z namenom zagotoviti večjo prometno varnost, boljšo preglednost ter skladnost s prometnimi predpisi. Prav tako bodo pripravljene predloge za izboljšanje prometnih razmer za nemotorizirane udeležence v prometu.

V.11 Postavitev oz. prestavitev polnilnice za e-vozila

Občina bo zagotovila umestitev dodatne polnilnice za električna vozila oziroma bo obstoječo prestavila na lokacijo ob bolj prometni cesti.

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
V.1	Redno vzdrževanje cestnega omrežja in rekonstrukcije cest	velika	++
V.2	Obvoznica Gortina	srednja	+++
V.3	Cesta Vrata	srednja	++
V.4	Ureditev križišča na G1	srednja	+++
V.5	ureditev križišča Muta I.	srednja	++
V.6	Varno v šolo – umirjanje prometa na državni cesti	srednja	+++
V.7	Izdelava načrta izvajanja parkirne politike	srednja	++
V.8	Ureditev preglednosti in signalizacije križišč in cestnih priključkov	majhna	++
V.9	Investicije v javno razsvetljavo	majhna	+
V.10	Ureditev trškega jedra – Sp. Muta	srednja	++
V.11	Študija optimizacije prometnega režima na krožišču v Sp. Muti	majhna	+
V.12	postavitev oz. prestavitev polnilnice za e-vozila	majhna	+

Peti steber: Motorni promet

Ukrep	Tip ukrepa	Odgovornost	Možni viri
V.1 130011 Redno vzdrževanje cestnega omrežja in rekonstrukcije cest	zimsko in letno vzdrževanje občinskih cest, lokalnih cest in javnih površin	Občina Muta	občinski proračun, proračun RS
V.2 OB081-19-0001 Obvoznica Gortina			
V.3 OB081-11-0010 Cesta Vrata	projektna dokumentacija, gradbena realizacija	Občina Muta, DRSI	občinski proračun, proračun RS
V.4 OB081-11-0013 Ureditev križišča G1			
V.5 OB081-24-0007 Varno v šolo - umirjanje prometa na državni cesti			
V.6 Izdelava Načrta izvajanja parkirne politike	Strokovna podlaga		
V.7 Ureditev preglednosti in signalizacije križišč in cestnih priključkov			
V.8 013016 Investicije v javno razsvetljavo	projektna dokumentacija, gradbena realizacija	Občina Muta	občinski proračun
V.9 OB081-21-0004 Ureditev trškega jedra - Sp. Muta			
V.10 Študija optimizacije prometnega režima na krožišču v Sp. Muti	projektna dokumentacija		
V.11 Postavitev oz. prestavitev polnilnice za e-vozila	gradbena realizacija		občinski proračun, EU sredstva

Predvideni stroški Občine Muta po letih

Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
V.1 130011 Redno vzdrževanje cestnega omrežja	350.000 €	350.000 €	350.000 €	350.000 €	350.000 €	350.000 €	350.000 €
V.2 OB081-19-0001 Obvoznica Gortina		20.000 €	100.000 €				
V.3 OB081-11-0010 Cesta Vrata		50.000 €	50.000 €				
V.4 OB081-11-0013 Ureditev križišča G1 oz. KRIŽ Muta I	30.000 €	20.000 €	200.000 €	50.000 €			
V.5 OB081-24-0007 Varno v šolo - umirjanje prometa na državni cesti (delež občine)		25.000 €					
V.6 Izdelava Načrta izvajanja parkirne politike				25.000 €			
V.7 Ureditev preglednosti in signalizacije križišč in cestnih priključkov	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €
V.8 013016 Investicije v javno razsvetljavo	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €
V.9 OB081-21-0004 Ureditev trškega jedra - Sp. Muta	20.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €			
V.10 Študija optimizacije prometnega režima na krožišču v Sp. Muti			30.000 €				
V.11 Postavitev oz. prestavitev polnilnice za e-vozila			12.000 €				

