

OBČINA MIKLAVŽ  
NA DRAVSKEM POLJU



# Celostna prometna strategija

Trajnostne rešitve





**Naročnik:** Občina Miklavž na Dravskem polju

**Izvajalec:** Mariborska kolesarska mreža,  
Partizanska cesta 21, 2000 Maribor

**Podizvajalci:** ZUM d.o.o., Maribor  
Logiteh d.o.o., Podlehnik

**Vodja projekta:** Josip Rotar

**Sodelavci:** MKM (Josip Rotar, Miha Lovše, Andrej Žižek,  
Kim Pintarič, Žiga Ozvaldič, Robert Gostničar,  
Dejan Šabeder)

ZUM (Mateja Kukovec, Andreja Kuzmanič,  
Mirjam Luketič, Gašper Žemva, Katja Kerkez)

LOGITEH (Aleš Boškoski, Aljaž Lep, Boštjan Zorec)

**Fotografije:** Gregor Salobir, Josip Rotar, Miha Lovše

**Vizualizacije:** Andrej Žižek

**Oblikovanje:** Dušan Pogačar



# Kazalo



- 4 Pomen Celostne prometne strategije
- 5 Celostno načrtovanje prometa
- 9 Proces izdelave Celostne prometne strategije
- 13 Mobilnostne karakteristike Občine Miklavž na Dravskem polju
- 19 Ključni izzivi na področju prometa v Občini Miklavž na Dravskem polju
- 24 Ključne priložnosti na področju prometa v Občini Miklavž na Dravskem polju
- 27 Možni scenariji prihodnjega razvoja prometa
- 31 Vizija in cilji razvoja prometa
- 34 Pet ključnih stebrov razvoja prometa
  - 35 Prvi steber: Celostno načrtovanje mobilnosti
  - 38 Drugi steber: Trajnostno naravnani motorni promet
  - 42 Tretji steber: Kakovosten javni potniški promet
  - 45 Četrti steber: Kolesarjenje za vsakogar
  - 48 Peti steber: Privlačna hoja
- 51 Akcijski načrt



# Pomen Celostne prometne strategije

Celostna prometna strategija Občine Miklavž na Dravskem polju je strateški dokument, ki ponuja širši pogled na prometno situacijo v občini in daje usmeritev na kakšen način naj bi razvijal promet v skladu z načeli trajnostnega razvoja mobilnosti ljudi in blaga.

Slovenija sodi med najbolj motorizirane države v Evropski uniji, saj se glede na delež opravljenih poti z avtomobili uvršča na tretje mesto. V povprečju vsaka slovenska družina za mobilnost porabi 16,1 % družinskega prihodka.<sup>3</sup> Ob nenehnem povečevanju stopnje motorizacije se je v zadnjih treh desetletjih zgodil drastičen upad uporabe javnega potniškega prometa. Odstotek zaposlenih, ki se na delo vozijo z javnim potniškim prometom, je leta 1981 znašal 64%, leta 2001 pa le še 10%.<sup>4</sup>

Podobno velja tudi za Občino Miklavž na Dravskem polju, kjer ima skoraj polovica gospodinjstev v lasti dva avtomobila, stopnja motorizacije pa znaša 542 avtomobilov na 1000 prebivalcev. Tudi tukaj je delež uporabe javnega potniškega prometa za vožnjo v službo zgolj 8-odstoten.

Celostna prometna strategija Občine Miklavž na Dravskem polju je dokument, ki vzpostavlja nov način prometnega načrtovanja in pogleda na promet, s katerim se nadgrajujejo obstoječi občinski dokumenti in prakse. Cilj novega pristopa ni le izdelava dokumenta in njegovo sprejetje, temveč tudi dejansko izvajanje predlaganih ukrepov, ki bodo prispevali k socialni pravičnosti, okoljski sprejemljivosti in gospodarski uspešnosti.

Celostna prometna strategija Občine Miklavž na Dravskem polju bo prispevala k razvoju trajnostne mobilnosti in s tem izboljšala povezanost med naselji z različnimi prometnimi načini. Sistemsko se bo posvetila zmanjševanju prometnih zastojev in preusmeritvi prometnih tokov na določene prometne koridorje, kjer negativni učinki prometa niso tako moteči za ljudi in okolje. S tem se bo povečala atraktivnost in življenjska kakovost v osrednjih bivalnih območjih občine. Ukrepi zagotavljanja kakovostnejše infrastrukture za pešce, kolesarje in uporabnike javnega potniškega prometa bodo prispevali k boljši prometni varnosti in čistejšemu okolju.

.....

3 EU Energy and Transport in Figures, 2014.

4 Bole, Gabrovec, 2012.



# Celostno načrtovanje prometa

Celostno prometno načrtovanje daje nov zagon in vpogled v reševanje obstoječih problemov, ki so se nabrali v preteklih letih in desetletjih.

Reševanje perečih prometnih problemov s pomočjo izgradnje dodatnih cest, mostov, križišč, in parkirišč, ki v ospredje postavljajo pretočnost in hitrost motornega prometa, na dolgi rok ne prinašajo zelenih pozitivnih učinkov. Vse pogosteje se pojavljajo le nove prometne težave, kot na primer onesnaženost okolja, hrup in prometne nesreče. Prav zato je treba ubrati nov pristop, ki nadgrajuje obstoječe prometno načrtovanje. Pristop celostnega in trajnostnega načrtovanja prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks in sistemov mnogih evropskih mest. Opazne spremembe v okolju (prometu) dosegajo lokalne skupnosti in mesta, ki so si upala postaviti konkretne cilje in aktivnosti, ki so v ospredje postavile človeka in njegove potrebe ter kakovost bivanja. Promet in mobilnost so izkoristila kot orodje za doseganje postavljene vizije in vmesnih ciljev.

V Sloveniji lahko celostno načrtovanje prometa preseže preživeto tradicionalno načrtovanje prometa. Celostno prometno načrtovanje ne zavrta obstoječega prometnega načrtovanja, temveč ga nadgrajuje in izboljšuje. Celostno prometno

## TRADICIONALNO NAČRTOVANJE

Osrednji predmet obravnave je infrastruktura

Projektno načrtovanje

Netransparentno odločanje

Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost

Osredotočenost na avtomobile

Investicijsko intenzivno načrtovanje

Zadovoljevanje prometnega povpraševanja

Osredotočenost na velike in drage projekte

Domena prometnih / gradbenih inženirjev

Izbor prometnih projektov brez strateških presoj

## NOVO CELOSTNO NAČRTOVANJE

Infrastruktura je samo eden izmed od načinov doseganja širših ciljev

Strateško in ciljno načrtovanje

Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti

Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja

Osredotočenost na človeka

Stroškovno učinkovito načrtovanje

Upravljanje prometnega povpraševanja

Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave

Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje in prostor

Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

**Celostno prometno načrtovanje spreminja usmerjenost tradicionalnega prometnega načrtovanja.<sup>3</sup>**



načrtovanje ima številne koristi, ki imajo neposreden vpliv na:

### BOLJŠO KAKOVOST BIVANJA

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile in preostali motorni promet. To se na primer odraža v boljši kakovosti javnih prostorov, izboljšani varnosti otrok in drugih ranljivih skupin ter zmanjšanju količine toplogrednih plinov. Hkrati omogoča, da posamezniki in gospodinjstva porabijo manj denarja za potrebe mobilnosti oziroma transport.

### POZITIVEN UČINEK NA OKOLJE IN ZDRAVJE

Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa, blaženje podnebnih sprememb in spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalcev (hoja, kolesarjenje ipd.) prispeva k boljšemu zdravju in prinaša pomembne prihranke pri stroških.

### IZBOLJŠANA MOBILNOST IN DOSTOPNOST

Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev (predvsem tistih, ki nimajo lastnega avtomobila) in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.

### IZBOLJŠANA PODOBA OBČINE

Občina, ki si prizadeva za celostno načrtovanje prometa, se lahko ponaša z inovativnostjo in naprednostjo.

### ODLOČITVE, KI JIH PODPIRA JAVNOST

Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.



### UČINKOVITO IZPOLNJEVANJE PRAVNIH OBVEZNOSTI

Izdelava celostnih prometnih strategij je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom.

### NOVE IN CELOVITE POLITIČNE VIZIJE

Celostno načrtovanje prometa ponuja dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti. Spodbuja kulturo učinkovitega in integriranega načrtovanja, ki teži k vključevanju sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter omogoča tudi doseganje drugih ciljev občine (gospodarskih, socialnih, okoljskih).

### IZBOLJŠANJE DOSTOPA DO SREDSTEV

Celostna prometna strategija lahko zagotovi dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve in poveča konkurenčnost občine pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.

### Preseganje dosedanjega načrtovanja prometa

Slovenske občine praviloma ne upoštevajo celostnega načrtovanja prometa. To je razumljivo, saj je tradicionalni način dela zaradi »hitrosti« ter »učinkovitosti« pri sprejemanju odločitev priljubljen predvsem pri županih in investitorjih. A hitrost ima tudi svojo ceno. V takšnih projektih dobijo lokalni lobiji pomemben vpliv na ključne projekte v občini, zato je pri tem lahko ogrožen javni interes. Proces sprejemanja takih odločitev ni pregleden in ne obravnava ključnih skupin deležnikov. Celostne prometne strategije občinam pomagajo preseči tovrstne slabe prakse. Pomenijo namreč sprejemanje pretehtanih odločitev v sodelovanju z javnostmi, kar poleg prej navedenih koristi poveča transparentnost delovanja in okrepi javni interes.<sup>3</sup>

.....  
3 Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice za pripravo celostne prometne strategije, 2012.







# Proces izdelave Celostne prometne strategije

Dokument Celostna prometna strategija Občine Miklavž na Dravskem polju (CPS) je nastal v okviru projektne naloge Izdelava Celostne prometne strategije Občine Miklavž na Dravskem polju, izhajajoče iz javnega naročila št. NMV1749/2016. Izdelavo dokumenta sta delno sofinancirali Evropska unija in Republika Slovenija iz kohezijskega sklada, in sicer v višini 85 %. Preostanek stroška v višini 15 % opravičenih stroškov je prispevala Občina Miklavž na Dravskem polju. Operacija se je izvedla v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, prednostne osi št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostne naložbe št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljicnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi v okviru specifičnega cilja, poimenovanega razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

Nosilec izdelave CPS Občine Miklavž na Dravskem polju je bilo društvo Mariborska kolesarska mreža, ob sodelovanju podizvajalcev ZUM, Zavod za urbanizem Maribor in podjetja Logitech d.o.o. Skozi celoten proces izdelave dokumenta so aktivno sodelovali predstavniki Občine Miklavž na Dravskem polju, občinskih zavodov, podjetij, društev in ostale zainteresirane javnosti.

Končni dokument je bil sprejet v drugi četrtini leta 2017 na občinskem svetu Občine Miklavž na Dravskem polju kot usklajen in s strani javnosti podprt strateški dokument. Izhodišče dokumenta predstavlja dolgoročna vizija, medtem ko so ukrepi opredeljeni za obdobje naslednjih petih let (do leta 2022).

Proces priprave CPS temelji na štirih delovnih sklopih. Od tega so trije delovni sklopi neposredno povezani z izdelavo dokumenta CPS in en sklop z njenim nadaljnjim izvajanjem.



## Sklop 1

### ZAGON PROCESA

Zagon procesa sestavljajo trije koraki: postavitve temeljev, opredelitev procesa ter analiza stanja in oblikovanje scenarijev. Sklop zaključuje mejnik: zaključek analize izzivov in priložnosti.

## Sklop 2

### RACIONALNO ZASTAVLJANJE CILJEV

Racionalno zastavljanje ciljev sestavljajo trije koraki: oris želenega staja, opredelitev prioritet in izbira ukrepov. Sklop zaključuje mejnik: izbira ukrepov.

## Sklop 3

### PRIPRAVA STRATEGIJE

Pripravo strategije prav tako sestavljajo trije koraki: načrtovanje izvajanja, vzpostavitev nadzora in sprejem strategije. Sklop se zaključuje z mejnikom: sprejetje strategije.

## Sklop 4

### IZVAJANJE STRATEGIJE

Izvajanje strategije sestavljata dva koraka: izvajanje strategije in učenje iz izkušenj.

Občina Miklavž na Dravskem polju se je v proces priprave CPS vključila z vso svojo politično in strokovno odgovornostjo. Že v pogodbi za izvedbo CPS je določila koordinatorskega, ki je bil z vodjo projekta v nenehnem kontaktu in tako s svojo vsebinsko podporo skrbel za izvajanje vseh zadanih nalog v dogovorjenih časovnih terminih ter nadzoroval doseganje minimalnih standardov, s katerimi se upoštevajo smernice za pripravo CPS.

V okviru priprave CPS so bili izvedeni številni terenski ogledi, javne razprave, delavnice s ključnimi deležniki in šolami, intervjuji ter ankete po gospodinjskih.

### DELOVNA SKUPINA

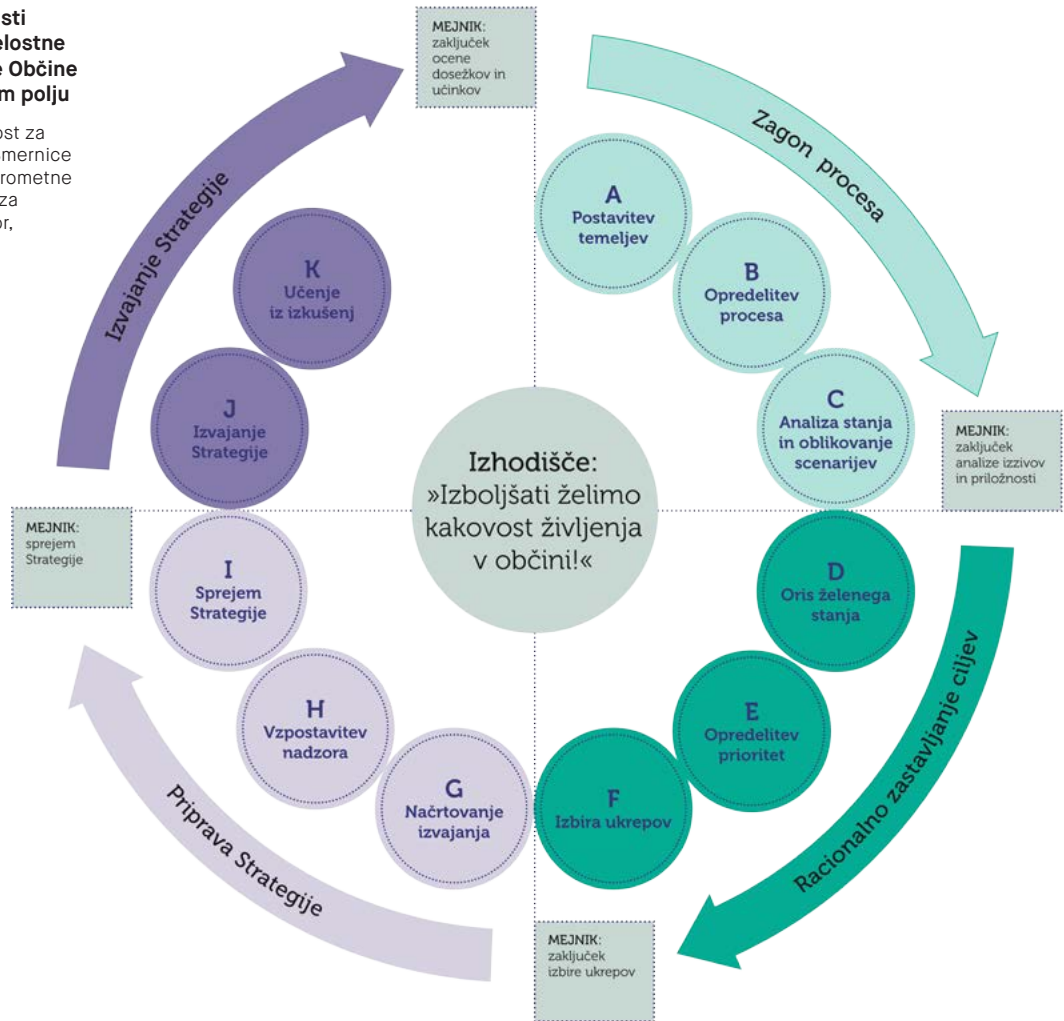
V začetku priprave CPS je bila ustanovljena delovna skupina, v kateri so sodelovali naslednji ključni deležniki:

- predstavniki pripravljavcev strategije,
- predstavniki občinske uprave,
- predstavniki Sveta za vzgojo in preventivo v cestnem prometu
- predstavniki policije,
- predstavniki podjetja Arriva (prevoznik JPP),
- predstavniki Medobčinskega inšpektorata in redarstva,
- predstavniki osnovne šole in vrtca.



## Elementi in dejavnosti procesa priprave Celostne prometne strategije Občine Miklavž na Dravskem polju

Vir: Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana 2012.



11

### TERENSKI OGLEDI

Terenski ogledi so zajemali 4 sklope in sicer po goje za pešačenje, kolesarjenje, uporabo JPP, avtomobila in dostave s tovornim prometom. Skupno so bili izvedeni 4 terenski ogledi.

### JAVNE RAZPRAVE

Pri pripravi CPS so se izvedle 4 javne razprave, ki so bile organizirane po sledečih vsebinah:

- Analiza stanja (24.8.2016)
- Scenariji razvoja prometa (22.9.2016)
- Vizija in cilji (8.12.2016)
- Ukrepi (1.2.2017)

### ANKETA ZA OBČANE

Anketa za občane je bila izvedena s pomočjo strukturiranega vprašalnika, ki so ga anketirani izpolnjevali sami, bodisi so ga izpolnili v papirni obliki ali prek spletne ankete, ki je bila dostopna na spletni strani Občine Miklavž na Dravskem polju. Prav tako se je anketa izpolnjevala na terenu. Na anketo se je odzvalo 342 oseb, starih 12 let in več, od tega je 66 oseb oddalo neizpolnjene ankete, ki smo jih iz obdelave izločili. Končen realiziran vzorec na katerem temelji poročilo je 276 izpolnjenih anket. Vzorec je obtežen na reprezentativno strukturo prebivalstva Občine Miklavž na Dravskem polju glede na spol in starost.

## INTERVJUJI Z OBČANI IN KLJUČNIMI DELEŽNIKI

V različnih fazah priprave strategije so bili izvedeni različni intervjuji na temo prometne situacije, izzivov, priložnosti, scenarijev, vizije, ciljev, prioritet in ukrepov. Skupno je bilo opravljenih 75 intervjujev.

12





# Mobilnostne karakteristike Občine Miklavž na Dravskem polju

Občina Miklavž na Dravskem polju obsega 12,5 km<sup>2</sup> in je razdeljena na 4 krajevne skupnosti (KS Dobrovce, KS Dravski Dvor, KS Miklavž na Dravskem polju in KS Skoke).

Leta 2016 je bilo v občini 6.525 prebivalcev, od tega je 3.210 moških ter 3.315 žensk. Gostota poselitve je s 522 preb./km<sup>2</sup> visoka za slovenske razmere. Starostna struktura prebivalstva za leto 2016 je sledeča: 14,8 % prebivalcev je mlajših od 14 let, 65,4 % prebivalcev spada v starostno skupino med 15-64 let, 19,8 % je starejših od 65 let ter 4,2 % je starejših od 80 let.

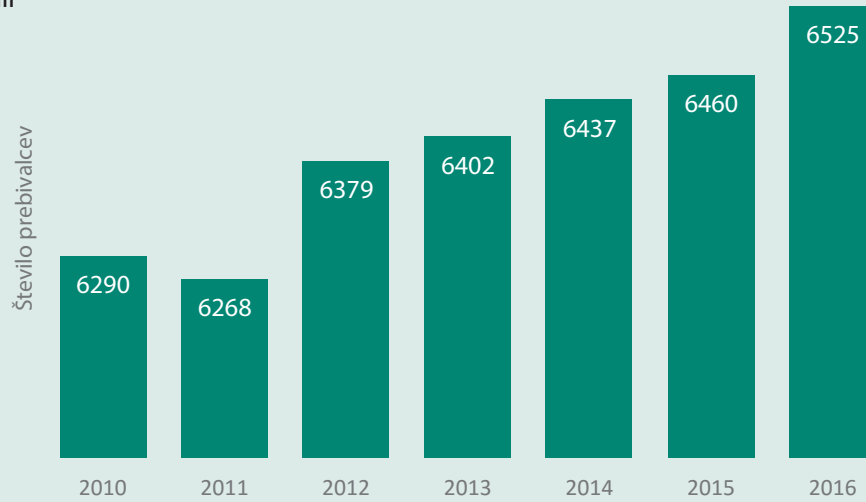
Analiza je pokazala, da je bilo aktivnega prebivalstva v občini največ v letu 2008. Takrat je bilo zabeleženo 2.694 aktivnega prebivalstva. Sledila so leta, ko je njihovo število padalo. V letu 2012 je bilo zabeleženo najnižje število aktivnega prebivalstva (2.385) v zadnjih 10 letih. Po letu 2012 pa se je trend padanja obrnil in število aktivnega prebivalstva je letno postopoma začelo naraščati ter je v letu 2016 doseglo število 2.510.

Leta 2016 je bilo 18,12 % delovno aktivnega prebivalstva zaposlenega znotraj občine, ostalih 81,88 % pa jih je na delovno mesto potovalo v drugo občino. Največ jih je potovalo v Maribor (52,40 %), sledijo pa potovanja v Ljubljano (6,56 %), v Občino Hoče – Slivnica (4,63 %), Ptuj (1,89 %) in Slovensko Bistrico (1,65 %). Preostalih 14,74 % delovno aktivnih prebivalcev je potovalo v ostale občine.

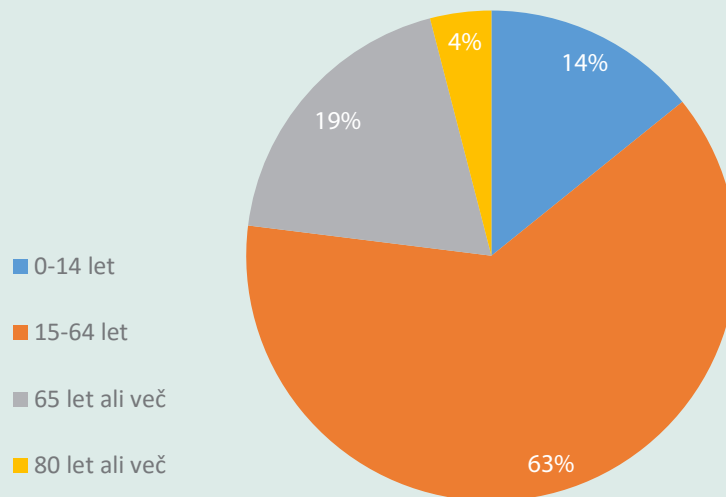
Občina Miklavž na Dravskem polju leži v celoti na Dravskem polju v neposredni bližini reke Drave ter dovodnega kanala hidroelektrarne Zlatoličje. Na severu se Občina Miklavž na Dravskem polju dotika Mestne Občine Maribor, na jugu z Občino Starše ter na zahodu z Občino Hoče-Slivnica. Skozi občino poteka tudi ena od pomembnejših državnih cest iz smeri Avstrije proti Hrvaški meji. Pred izgradnjo avtoceste je po tej prometnici potekal ves promet tako tranzitni kakor lokalni. Iz tega razloga je bil ta odsek ceste zelo obremenjen, vplivi prometa na okolje pa so bili izredno negativni.



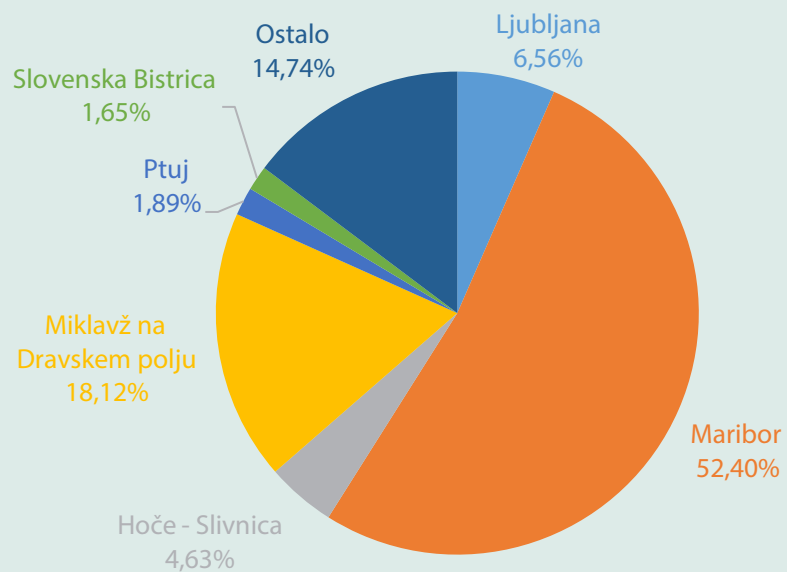
Graf: Število prebivalcev v Občini Miklavž na Dravskem polju v letih od 2010 do 2016.

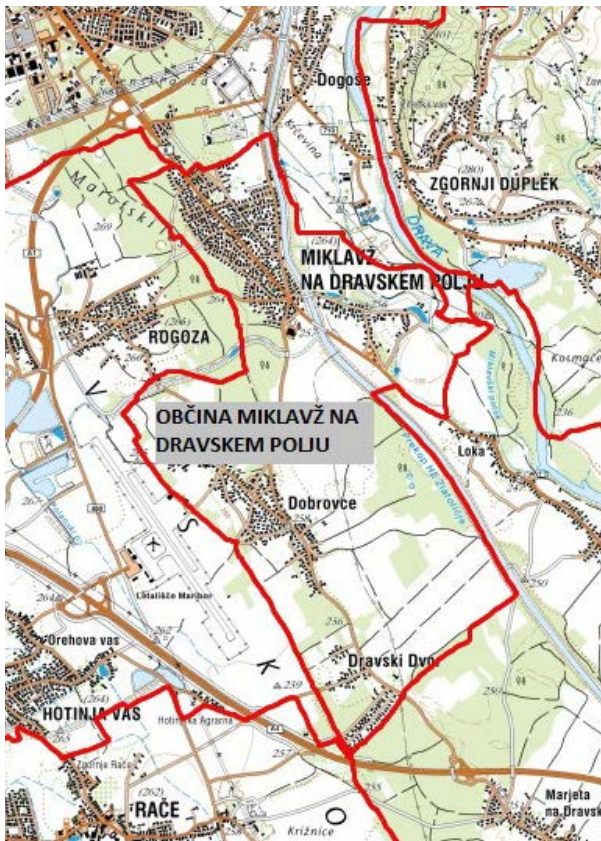


Graf: Starostna struktura prebivalstva v Občini Miklavž na Dravskem polju.



Graf: Delež delovno aktivnega prebivalstva po občini delovnega mesta.





Skozi Občino Miklavž na Dravskem polju poteka ena državna cesta, regionalna cesta II. Reda (R2-454, odsek 1400 Miklavž-Hajdina), preostale ceste so občinske lokalne ceste ter javne poti. V neposredni bližini Občine Miklavž na Dravskem polju potekata avtocesti A1 – Šentilj – Koper in A4-Slivnica - Draženci – Gruškovje – Hrvaška. Prav tako se v neposredni bližini občine v smeri proti zahodu nahajata Letališče Edvarda Rusjana Maribor (Občina Hoče – Slivnica) ter glavna železniška proga Zidani Most – Šentilj d.m.

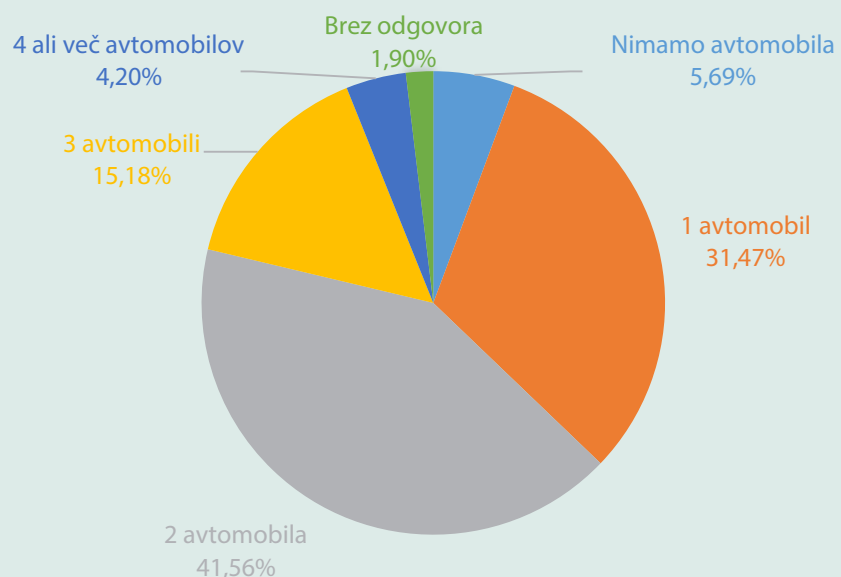
15

V Občini Miklavž na Dravskem polju je po podatkih statističnega urada Republike Slovenije skupno 59,2 km cest in javnih poti. Od tega je 3,2 km državnih cest ter 56 km občinskih cest. Cestno omrežje v občini je zgoščeno na naselja ter na povezave med njimi.

V letu 2015 je bilo v Občini Miklavž na Dravskem polju registriranih 3.503 avtomobilov, 170 motornih koles in 264 tovornjakov. Stopnja motorizacije je v letu 2015 znašala 542 avtomobilov na 1000 prebivalcev. Iz tega je mogoče razbrati, da je avtomobil glavno prevozno sredstvo v občini.

Skoraj polovica, natančneje 41,56 % gospodinjstev v občini ima v lasti dva avtomobila, 31,47 % gospodinjstev ima v lasti enega, 15,18 % tri avtomobile in 4,2 % gospodinjstev ima 4 ali več avtomobilov. 5,69 % gospodinjstev nima avtomobila.

Graf: Število avtomobilov na gospodinjstvo.





## POTOVALNE NAVADE PREBIVALCEV

Na podlagi ankete po gospodinjstvih, ki je bila izvedena v času priprave strategije, je bila narejena analiza potovalnih navad prebivalcev Občine Miklavž na Dravskem polju glede na namen potovanja. Podatki temeljijo na vzorcu 276 izpolnjenih anket.

Več kot polovica se na delo vozi z avtomobilom. Natančneje 54 % vprašanih uporablja avtomobil kot voznik, 14% pa potuje v avtomobilu kot sopotnik. 12% vprašanih uporablja kolo, 8% javni potniški promet in 7 % jih hodi peš.

Potovanja v šolo oz. vrtec kažejo nekoliko drugačno sliko. Avtomobil uporablja 40 % vprašanih

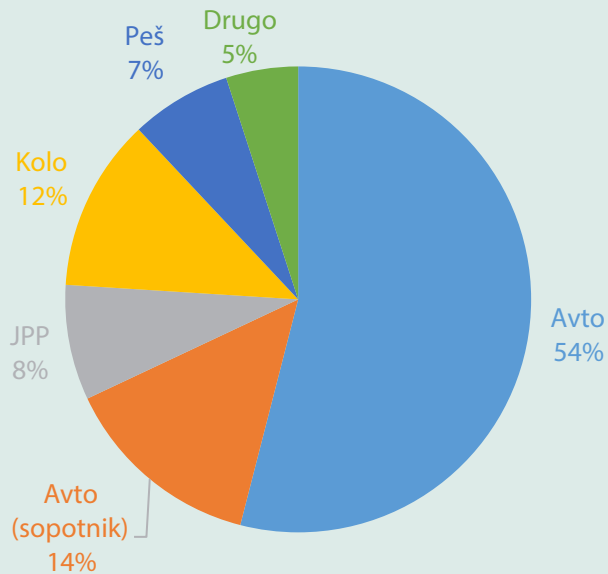
kot voznikov in 14 % kot sopotnikov. Javni potniški promet uporablja 13 % vprašanih, 13 % vprašanih se vozi s kolesom, 17 % vprašanih pa hodi peš.

Pri potovanjih, namenjenih nakupovanju, je bistveno manj takšnih, ki uporabljajo javni potniški promet (5%). S 35 % prevladujejo vozniki avtomobilov, sledijo jim sopotniki v avtomobilih (17 %), pešci (22 %) in kolesarji z 18 %.

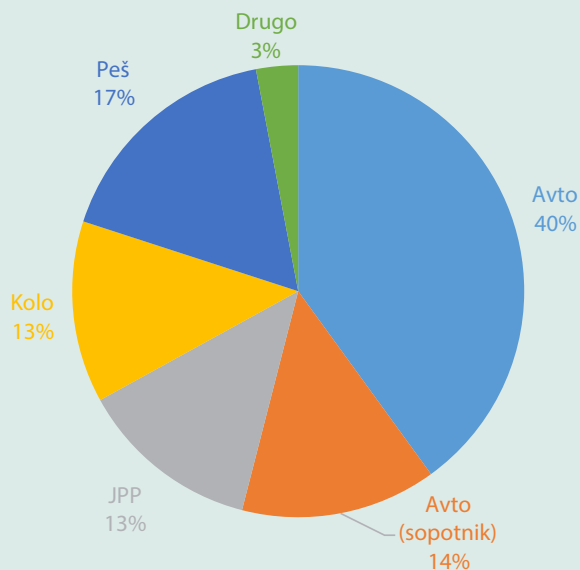
V prostem času prevladujejo pešci (31 %) in kolesarji (30 %). Sledijo vozniki avtomobilov (15 %) in sopotniki v avtomobilih (13 %). Najmanj vprašanih uporablja v prostem času javni potniški promet (6 %).

16

Graf: Način potovanja na delo.



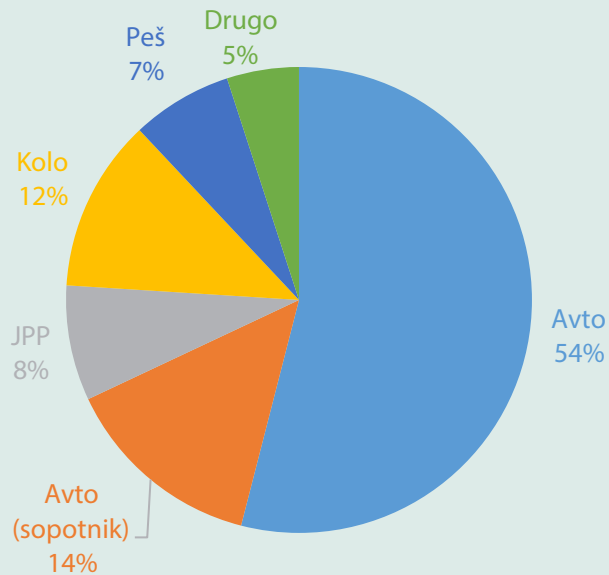
Graf: Način potovanja v šolo ali vrtec.





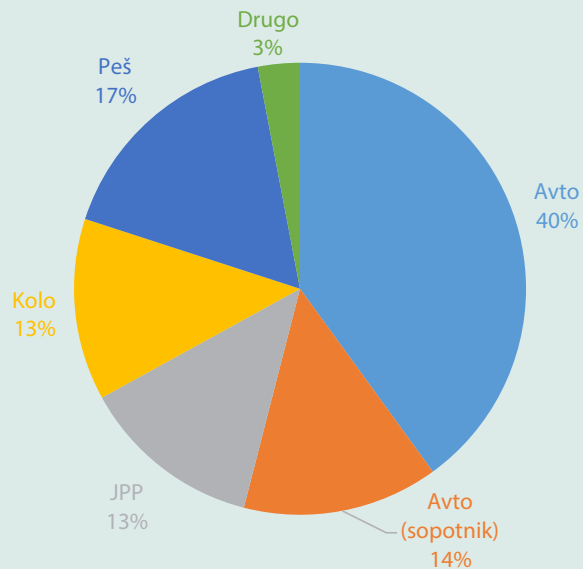


**Graf: Način potovanja po nakupih.**



17

**Graf: Način potovanja v prostem času.**



## PROMETNA VARNOST

Prometna varnost je dober pokazatelj stanja v cestnem prometu. V letu 2015 je bilo na področju Občine Miklavž na Dravskem polju zabeleženih 48 prometnih nesreč. Od tega je bilo največ prometnih nesreč z materialno škodo in brez poškodb udeležencev (27), lahke telesne poškodbe so bile ugotovljene v 20 prometnih nesrečah in ena prometna nesreča je imela za posledico hudo telesno poškodbo. Smrtnih žrtev v prometnih nesrečah v letu 2015 ni bilo. V letu prej (2014) pa je prometna policija zabeležila 1 smrtno žrtev, 1 hudo telesno poškodbo, 16 lahkih telesnih poškodb ter 22 prometnih nesreč brez

poškodb udeležencev. Skupno torej 40 prometnih nesreč. Primerjava med letoma 2014 in 2015 je pokazala, da se je nekoliko povečalo število prometnih nesreč brez poškodb in z lažjimi telesnimi poškodbami. Pri težjih prometnih nesrečah in nesrečah s smrtnim izidom pa število niha med 0 in 1 nesrečo na leto.

V letu 2014 je bilo v prometnih nesrečah udeleženi 6 kolesarjev ter 3 pešci. V letu 2015 pa 5 kolesarjev ter 2 pešca. V vseh ostalih prometnih nesrečah so udeležena motorna vozila.

Tabela: Prometne nesreče od 2012 do 2015.

(Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)

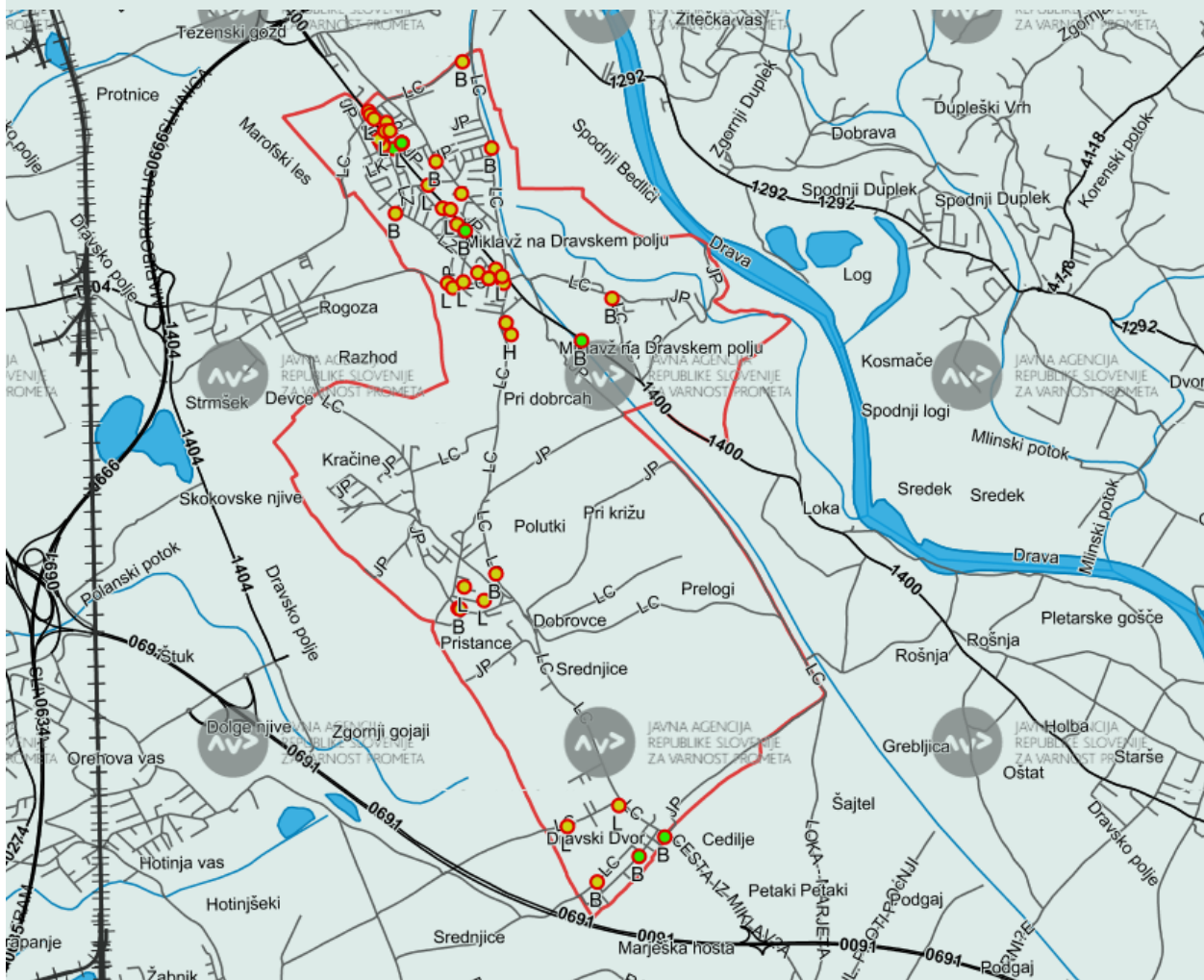
Prometne nesreče - klasifikacija

Leto	Brez poškodb	Lažje telesne poškodbe	Hude telesne poškodbe	Smrt
2016	24	16	1	0
2015	27	20	1	0
2014	22	16	1	1
2013	29	12	0	0
2012	24	15	1	0

18

Slika: Pregled lokacij prometnih nesreč v letu 2015 v Občini Miklavž na Dravskem polju.

(Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)





# Ključni izzivi na področju prometa v Občini Miklavž na Dravskem polju

19

Analiza stanja je pokazala, s katerimi izzivi se srečujejo prebivalci Občine Miklavž na Dravskem polju na področju prometa. Identifikacija ključnih izzivov predstavlja izhodišče celostne prometne strategije.

## VISOKA STOPNJA ODVISNOSTI OD AVTOMOBILA

V Občini Miklavž na Dravskem polju je avtomobil osnovno prevozno sredstvo, ki prebivalcem omogoča ustrezno mobilnost. Tudi v prihodnosti je pričakovati, da bo avtomobil glavno prevozno sredstvo, zlasti na podeželju, kjer imamo oprava z razpršeno poselitvijo, razvejanim cestnim omrežjem in razgibanim reliefom. Visoka stopnja odvisnosti od avtomobila, kot glavnega prevoznega sredstva ima negativne posledice predvsem za vse ostale transportne alternative ter s tem tudi na ostale prometne udeležence. Med možnimi pastmi izrazite pozornosti do urejanja motornega prometa je denimo problem zanemarjanja potreb vseh ostalih prometnih udeležencev, kar lahko privede tudi do določene stopnje socialne izključenosti tistih skupin uporabnikov, ki nimajo možnosti za uporabo avtomobila.

Najbolj izrazit indikator, ki pokaže na prekomerno uporabo avtomobila je delež opravljenih poti z avtomobilom v službo, kjer več kot dve tretji-

ni prebivalstva uporablja avtomobil. Če pri tem upoštevamo še dejstvo, da izrazit delež delovno aktivnega prebivalstva potuje na delo v druge občine (slabih 82 %), je jasno da osebni motorni promet predstavlja osrednji fokus v prometnem sistemu občine. S tem so povezane tudi načrtovalske prakse na sami infrastrukturi, ki težijo k temu, da se voznikom omogoči hitra vožnja in dostop z avtomobilom od vrat do vrat. In čeprav naj bi z omogočanjem hitrejšega potovanja poskrbeli za boljšo dostopnost in pretočnost prometa, pa prebivalci paradoksalno nasprotujejo višjim hitrostim. Ta razcepljenost se kaže v nekonsistentni ureditvi sistema umirjanja prometa in regulacije prometnih tokov, saj se na številnih odsekih pojavljajo hitrostne ovire, ki zgolj omejeno učinkujejo na umirjanje prometa. Dodatno težavo povzročajo tudi obremenjene lokalne in zbirne ceste, ki jih vozniki uporabljajo za potrebe obvozov. Takšen primer je recimo Ulica Kirbiševih.

Uporaba osebnih vozil je zelo izpostavljen problem na področju prihodov otrok v šolo, kjer je v



kratki časovni konici zabeležena izrazita potreba po parkirnih prostorih. Jutranja gneča v okolici šole predstavlja tudi varnostni problem, predvsem za tiste otroke, ki v šolo pridejo peš ali s kolesom.

#### Glavni izzivi na področju motornega prometa so:

- Visoka stopnja odvisnosti od avtomobila, kot prevoznega sredstva,
- Visoke hitrosti motornega prometa skozi naselja,
- Neustrezne dimenzije določenih cestnih odsekov,
- Dotrajanost določenih cestnih odsekov,
- Uporaba lokalnih cest za obvoze in tranzit,
- Pomanjkljiva regulacija tovornega prometa in kmetijske mehanizacije,
- Gneča v času jutranjih konic v okolici šole in vrtca.

#### NEKONKURENČEN JAVNI POTNIŠKI PROMET

V zadnjih treh desetletjih smo v Sloveniji pričali vstopiti v zaton javnega potniškega prometa, kar je zagotovo problem mnogih lokalnih skupnosti. Pri tem je evidenten trend zmanjševanja števila potnikov, ukinjanja linij in nekonkurenčnost v primerjavi z motornim prometom. Od ponedeljka do petka je javni potniški promet še možno uporabljati, ob predpostavki da delovni čas potnika sovpada z vožnjami avtobusnega prometa. Ob koncih tedna pa je prevozna ponudba precej okrnjena, oziroma je na določenih lokacijah sploh ni. Problem slabe pokritosti javnega potniškega prometa je v tem, da država na eni strani nezadostno stimulira prevoznike za izvajanje takšnih manj obremenjenih in nerentabilnih linij in je na drugi strani pretoga in ne uvaja fleksibilnejših prevozov, kot so prevozi na poziv. Ko se določena linija javnega prevoza ukine, pa se le stežka ponovno vzpostavi. Težavo pomanjkanja voženj javnega potniškega prometa najbolj občutijo osebe, ki nimajo možnosti uporabe avto-



mobila ali pa si ga ne morejo privoščiti. Še posebej je to razvidno pri starejših osebah, ki nimajo druge možnosti za potovanje. Izziv javnega potniškega prometa je zagotoviti določeno stopnjo mobilnosti osebam, ki niso vozniki oziroma ne posedujejo osebnega avtomobila.

#### **Glavni izzivi na področju javnega potniškega prometa so:**

- Prenizka stopnja uporabe avtobusov,
- Prenizka frekvenca voženj avtobusov,
- Izostanki voženj v večernih urah in med vikendi,
- Pomanjkljiva informiranost o voznem redu in nasploh o sistemu javnega potniškega prometa,
- Pomanjkljiva dostopnost in dotrajanost nekaterih avtobusnih postajališč,
- Obseg problematike urejanja JPP je širši od delokroga lokalne skupnosti.

#### **POMANJKANJE VARNIH OBMOČIJ ZA HOJO**

Hoja oziroma pešačenje je osnovna oblika gibanja. Pogoji za nemoten potek prometa pešcev so zato zelo pomembni. Pri analizi stanja na področju prometa pešcev je bilo ugotovljeno, da so predvsem v naselju Miklavž pristopili k urejanju javnih površin in določenih peš povezav. Kljub temu, da pločniki obstajajo, pa to še ni zadosten pogoj za atraktivnost hoje, saj je hoja po pločniku vzdolž dolge prometne ceste neprivlačna. Takšen primer je recimo Ptujška cesta, kjer se na pločniku poleg pešcev pojavljajo tudi kolesarji, same dimenzije pločnika pa za udobje obeh skupin uporabnikov niso vedno optimalne. Pri Ptujski cesti je ob omejenem vzdolžnem prometu za pešce problematično tudi samo prečkanje prometne površine, saj na dolgi ravni cesti voznikom motornih vozil pogosto odide iz navade ustavljanje na prehodih za pešce. Tudi na lokalnih cestah, kjer pločniki načeloma niso potrebni, se pešči občasno počutijo nevarno. Takšen primer je recimo Ulica Kirbiševih. Dodatno se pešči počutijo ogrožene tam,



kjer lastniki svoje avtomobile parkirajo na pločnikih (npr.: Cesta v Rogozo) ali v okolici osnovne šole (Babičeva ulica in Cesta v Dobrovce). Potencialni konflikti med pešci in motornim prometom se lahko pojavljajo na vseh lokalnih cestah v občini, saj je urbanistična zasnova občine in raba zemljišč medsebojno močno prepletene. V stanovanjskih soseskah se odvija tudi poslovna dejavnost, kjer se pojavljajo tudi potrebe po dostavi in dostopu strank. V času sezonskih spravil pridelkov so na teh cestah prisotna tudi tovorna vozila in kmetijska mehanizacija. Vse naštetje je za nemoteno hojo moteče, hkrati pa nujno zahteva vzpostavitev določene stopnje sobivanja med različnimi udeleženci.

Pomembno skupino uporabnikov predstavljajo tudi osebe, ki so gibalno ovirane oziroma imajo pri svojem gibanju težave in uporabljajo različne pripomočke, ki jim olajšajo njihovo osnovno gibanje. Za te osebe je kakovostna infrastruktura zelo pomembna. Prav tako so pomembne taktilne oznake in odstranjene arhitektonske ovire za

slupe in slabovidne. Ključne so varne šolske poti, ki učencem omogočajo varno hojo ali kolesarjenje v šolo. Izziv v manjših naseljih v občini je predvsem, kako zagotoviti otrokom varne prihode v šolo in iz nje.

#### **Glavni izzivi na področju prometa pešcev so:**

- Preobremenjenost šolskih okolišev z motornim prometom,
- Manjkajoče peš povezave na nekaterih odsekih,
- Premalo urejenih pločnikov,
- Prehitri promet motornih vozil na regionalni in drugih osrednjih prometnicah skozi naselja,
- Neurejenost in neopremljenost zbirališč in večjih javnih površin v središčih naselij,
- Težavno prehajanje pešcev čez glavne ceste v času povečanega prometa,
- Pomanjkanje varnih šolskih poti,



- Prehodi za pešce niso prilagojeni gibalno oviranim in slepim ter slabovidnim osebam,
- Starejši občani občutijo prekratek interval zelene luči na semaforju za pešce,
- Varnost in občutek varnosti pešcev v prometu,
- Vidljivost in osvetljenost prehodov za pešce,
- Mlajše občane pri vidljivosti in preglednosti ovirajo tudi slabo vzdrževane žive meje,
- Dodatno ovirana in neudobna hoja v času padavin.

### POMANJKANJE USTREZNE INFRASTRUKTURE ZA KOLESARJENJE

Glede na razvitost kolesarske infrastrukture, bi za Občino Miklavž na Dravskem polju lahko rekli, da je na začetni stopnji razvoja. Kljub temu pa že zdaj število kolesarjev v prometu ni zanemarljivo majhno. Po analizirani anketi za občane je delež kolesarjev, ki se vozijo na delo 12 %, medtem ko kolesarjenje za rekreacijske namene dosega 30 %. Ti podatki kažejo dobro podlago, da bi se ob primernem razvoju kolesarske infrastrukture, s kolesom vozilo še več občanov.

Nekateri kolesarski projekti so v preteklosti že bili realizirani, vendar bi jih bilo potrebno izboljšati in posodobiti potrebam kolesarjev. Tako je na Ptujski cesti, ki predstavlja tudi osrednjo arterijsko povezavo z Mariborom, že bila vzpostavljena kolesarska povezava, vendar s pomanjkljivimi rešitvami. Kolesarji na tej prometnici ne morejo uživati zadovoljivega nivoja kakovostne vožnje, saj se spreminjajo režimi vodenja med eno in dvosmerno kolesarsko stezo, hkrati pa ni dovolj urejenih prehajanj med različnima stranema Ptujске ceste. Ostale ulice v naselju Miklavž posebej označenih kolesarskih povezav nimajo, je pa kolesarjenje po stranskih cestah že sedaj omogočeno ob predpostavki dovolj umirjenega in reguliranega motornega prometa.

Povezave z ostalimi naselji v občini (Dobrovce, Dravski Dvor in Skoke) v tem trenutku še niso realizirane. Je pa v času priprave CPS bil zagnan projekt izgradnje ločene kolesarske in peš poti med Miklavžem in Dobrovcami. Promet kolesarjev povsod drugje v občini poteka v okviru ob-

stoječe cestne mreže skupaj z ostalim motornim prometom. Prav tako primanjkuje ustrezne kolesarske infrastrukture in signalizacije v naseljih.

Osnovni pogoji za kolesarjenje so torej na začetni ravni. To pomeni, da brez ustrezne infrastrukture ne moremo pričakovati, da se bo število kolesarjev bistveno povečalo. Pri razvoju pogojev za kolesarjenje je potrebno posebno pozornost posvetiti otrokom in starejšim oz. tistim skupinam uporabnikov, ki so manj izkušeni in zato potrebujejo varno infrastrukturo.

Ugotovitve v okviru terenskih ogledov pri pripravi strategije so pokazale, da je na celotnem območju občine premalo poudarka posvečenega tudi kakovostnemu parkiranju koles. Ustreznih kolesarskih stojal in pokritih kolesarnic za varno hrambo koles primanjkuje. Prav tako v občini ne obstaja možnost za izposajo koles.

### Glavni izzivi na področju kolesarskega prometa so:

- Manjkajoče kolesarske povezave, ki bi povezale naselja znotraj in zunaj občine,
- Načrtovalske prakse kolesarskemu prometu niso naklonjene,
- Prometna infrastruktura ni prilagojena potrebam vožnje s kolesom,
- Prehiter motorni promet na regionalni in drugih osrednjih prometnicah,
- Pomanjkanje označitve kolesarskih poti,
- Pomanjkanje ustreznih stojal za parkiranje koles,
- Izključenost mlajše in starejše populacije iz kolesarjenja, zaradi občutka, da je kolesarjenje nevarno,
- Prekratki intervali za kolesarje v semaforiziranih križiščih.



# Ključne priložnosti na področju prometa v Občini Miklavž na Dravskem polju

## IZKORISTIMO MAJHNE RAZDALJE

V manjših krajih je večina pomembnih lokacij na razdalji, ki je še sprejemljiva za hojo ali uporabo kolesa. Zato so majhne razdalje velik potencial, saj prebivalcem zaradi bližine ni potrebno uporabljati avtomobilov ves čas. Majhne razdalje znotraj naselij so priložnost za spremembe potovalnih navad, hkrati pa tudi za spremembe namembnosti prostora, saj lahko zemljišča namesto parkiranja služijo tudi kakšnemu drugemu namenu.

## IZKORISTIMO OBSTOJEČO INFRASTRUKTURO

Pri razvoju prometa se morajo lokalne skupnosti zanašati na potenciale, ki jih že imajo. Značilnost Občine Miklavž na Dravskem polju je razvejana mreža lokalnih cest, skupaj z gosto pozidavo v naselju Miklavž in nekoliko odmaknjena ostala naselja, ki imajo nekoliko bolj izrazit podeželski značaj. Sam center Miklavža nima izrazitega središča, temveč je glavnina aktivnosti bila razvita v bližini regionalne Ptujске ceste. Samo nase-

lje se zato močno navezuje tudi na Maribor, saj omenjena cesta predstavlja eno izmed mestnih vpadnic.

Prav tako se v občini že pripravlja kolesarska povezava od Miklavža do Dobrovc, kar je vzorec za podobne ureditve tudi drugje. Poleg tega lahko številne lokalne ceste prav tako služijo potrebam kolesarjenja.

## IZKORISTIMO POTENCIAL HOJE IN KOLESARJENJA

Hoja in kolesarjenje predstavljata dve aktivnosti z velikim potencialom za vsako lokalno skupnost. Poleg številnih pozitivnih dolgoročnih učinkov na zdravje in okolje, predstavljata tudi dobro osnovo za razvoj lokalne ekonomije in zelenega turizma. V kontekstu celostne prometne strategije predstavlja ta potencial možnosti za spremembe potovalnih navad oz. števila opravljenih potovanj z avtomobilom.





25

Dodatni potencial se ponuja pri razvoju širšega kolesarskega omrežja, ki bi se navezalo na kolesarske povezave sosednjih občin in na državne ter mednarodne kolesarske povezave.

Priložnost se kaže tudi v potencialu, ki bi ga lahko imele javne površine. Z dodatnimi povezavami oz. s primernejšo ureditvijo obstoječih, z nadgradnjo javnih površin v občinskem središču ter ureditvijo javnih površin v središčih drugih naselij, je možno dele mesta povezati, naseljem pa dati identiteto in funkcionalno strukturo.

#### IZKORISTIMO PRIPRAVLJENOST OBČINE NA SPREMEMBE

Vključenost občine v proces priprave CPS, kjer so se zvrstile številne delavnice, javne razprave in dogodki, je dalo nov zagon tudi zaposlenim na občini in vključenim deležnikom. S sprejemom dokumenta se odpirajo novi potenciali za prijave na razpise in izvedbo projektov v prihodnosti. V proces načrtovanja in odločanja se lahko

ob strokovnih službah in vodstvu občine vključi tudi strokovna in splošna javnost, ki nam z odobranjem projektov in ukrepov, da zeleno luč za spremembe.

#### IZKORISTIMO RAZVOJ E-MOBILNOSTI

Potencial električnih vozil (električna kolesa, električni avtomobili, servisna vozila, električni skuterji) je zelo velik in se bo v prihodnosti še povečeval. Da bo prehod na električna vozila uspel in bo kar najbolj tekoč, je treba zgraditi podporno infrastrukturo, ki električnim vozilom omogoča polnjenje baterij. Mreža električnih polnilnic bo v prihodnosti pomemben dejavnik razvoja kraja in občine na vseh področjih.

#### IZKORISTIMO DOSTOP DO ZNANJ, IZKUŠENJ, DOBRIH PRAKS IN SREDSTEV

Trajnostno načrtovanje prometa na lokalni in regionalni ravni postaja prioriteta Evropske unije



(EU). Povezovanje, deljenje izkušenj in uporaba znanj z različnih delov EU postaja gonilo razvoja trajnostne mobilnosti ter oblikovanja celostnih prometnih strategij v občinah in mestih. Znano je, da so uspešna tista mesta in občine, ki so bila pripravljena narediti spremembe pri svojih načrtovalskih praksah, ter tista, ki s strateškimi dokumenti (celostno prometno strategijo) postavijo osnovo za razvoj in si posredno ustvarijo možnost pridobivanja sredstev za izvedbo ukrepov in projektov trajnostne mobilnosti. Sprejetje Celostne prometne strategije Občine Miklavž na Dravskem polju bo omogočilo izboljššan dostop do državnih in EU-sredstev, ki se bodo v prihodnosti namenila trajnostni mobilnosti.

#### IZKORISTIMO POTENCIAL JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA IN ALTERNATIVNIH OBLIK JAVNIH PREVOZOV

Javni potniški promet zunaj večjih mest je danes zanemarjen steber trajnostne mobilnosti. Če je javni potniški promet kakovostno zastavljen, lahko postane eden izmed najpomembnejših stebrov trajnostne mobilnosti. Zaradi staranja prebivalstva se bo v prihodnosti pomen javnih prevozov še povečal, saj bodo starejši ljudje izražali potrebo po teh prevozih. Zato je treba na lokalni ravni preveriti, kako in na kakšen način bi lahko izboljšali ponudbo javnih prevozov. Velik potencial bi dolgoročno recimo imela povezava z mestnim linijskim avtobusnim prometom iz Maribora, proti Miklavžu.



# Možni scenariji prihodnjega razvoja prometa

27

Načrtovanje scenarijev je metoda strateškega planiranja, ki se uporablja pri pripravi dolgoročnih fleksibilnih načrtov. V našem primeru smo razvili tri scenarije prihodnjega razvoja prometa v Občini Miklavž na Dravskem polju. Prvi je scenarij spontanega razvoja, drugi scenarij razvoja po trenutno veljavnih ukrepih in tretji alternativni scenarij.

Prebivalstvo v občini postopno narašča, predvsem na račun priseljevanja in širjenja naselij. Stroški povezani s transportom so v primerjavi s preostalimi občinami v Sloveniji ocenjeni nekoliko višje, saj ima Občina Miklavž na Dravskem polju izrazit migracijski značaj delovno aktivnega prebivalstva. Več kot 80 % prebivalcev potuje na delo v drugo občino. Pogoji za uporabo avtomobila so ugodni, kar pa ne velja za vse ostale transportne alternative, kot so hoja, kolesarjenje ali javni transport. Prav zaradi pomanjkanja alternativnih možnosti v oddaljenih naseljih ocenjujemo, da je stopnja socialne vključenosti na dokaj rizičnem nivoju, predvsem za starejše prebivalstvo, ki se iz leta v leto povečuje.

## SCENARIJ SPONTANEGA RAZVOJA

Osnovni scenarij je **scenarij spontanega razvoja**, kjer se brez posebnega ukrepanja nadaljujejo ustaljeni trendi, kot do sedaj. Po tem scenariju občinska uprava zgolj sproti zadovoljuje potrebe in želje najbolj glasnih in vztrajnih posameznih uporabnikov. Glede na ustaljeno miselnost ima

avtomobilski promet absolutno prednost pred ostalim prometom. V primeru takšnega scenarija bo še naprej zagotovljen neoviran dostop z osebni vozili do vseh stavb, ob njih pa bo treba nenehno zagotavljati potrebno število parkirnih mest. Hkrati bo promet še naprej potekal razvejano po vseh cestah, brez urejene ustrezne kategorizacije cestnega omrežja, ki bi jasno določil prioritete, na katere ceste preusmeriti glavino prometa in katere ceste prometno razbremeniti. S takšnim razvojem dogodkov bo težje vzpostavljati varne površine za pešce in kolesarje, saj bodo v nenehnem konfliktu z osebnim motoriziranim prometom. Prav tako se zaradi vesplošne razširjenosti motornega prometa ne bo razvijal javni potniški promet, saj bo še naprej ostajal manj konkurenčen.

## SCENARIJ RAZVOJA PO TRENUTNO VELJAVNIH UKREPIH

Drugi scenarij je **scenarij razvoja po trenutno veljavnih ukrepih**, ki upošteva vse sprejete občinske dokumente, pristope in dosedanjo načrtovalsko



prakso. Pri tem scenariju občina poskuša ugoditi posameznim zahtevam uporabnikom, hkrati pa postopoma uvajati ukrepe trajnostne mobilnosti. Možne pasti takšnega razvoja so, da ukrepi med seboj niso ustrezno usklajeni in se ne dotikajo vseh potrebnih področij. Gre za dokaj realno težavo večine slovenskih občin, kjer lokalna okolja zaznamuje majhno število zaposlenih in prometnih akterjev ter medsebojna poznanstva, kar lahko privede do poenostavljenega in neposrednega reševanja zapletenih problemov. Problem je, ker takšen način ni vedno transparenten in tudi ne strateški. Na dolgi rok takšna praksa vodi v izničenje medsebojnih sinergij in celo v konflikte med posameznimi ukrepi. V praksi ta scenarij pomeni, da bo občina uspešno zadovoljevala potrebe večine uporabnikov motoriziranega prometa, deloma tudi kolesarjev in pešcev, manj uspešna pa bo pri vzpostavitvi učinkovitega javnega potniškega prometa. Takšen razvoj dogodkov je že sedaj viden na mnogih lokalnih cestah, kjer imamo po eni strani močne prometne tokove, kot posledica želje po neposredni dostopnosti in pretočnosti z avtomobilom, hkrati pa se na teh istih prometnih površinah pojavljajo hitrostne ovire, ki so posledica želje po večji varnosti in umirjanju prometa.

Pri tem scenariju bo avtomobilski promet še vedno zmerno naraščal, vendar pa bodo svojo veljavo začele pridobivati tudi ostale transportne možnosti.

### SCENARIJ ALTERNATIVNEGA RAZVOJA

Tretji scenarij je **scenarij alternativnega razvoja**, ki predvideva nadgradnjo že obstoječih ukrepov z novimi pristopi, ki temeljijo na trajnostnem načrtovanju prometa. Takšno načrtovanje je usmerjeno v spremembe potovalnih navad, izboljšanje učinkovitosti obstoječih zmogljivosti ter šele nato gradnji nove infrastrukture. Pri tem scenariju se prometni načrtovalci ne ukvarjajo zgolj z zadovoljevanjem akutnih potreb prebivalcev, ampak se ukvarjajo tudi z upravljanjem njihovega povpraševanja. Pri tem scenariju se bodo prioriteto izvajali ukrepi, ki dajejo prednost uravnoteženju med različnimi transportnimi možnostmi, s posebnim poudarkom na varnosti pešcev in kolesarjev ter konkurenčnosti do JPP.

V vseh naseljih občine se začne prepletati infrastruktura za pešce in kolesarje, promet pa se začne koncentrirati na regionalne oz. glavne ceste. Postopoma se promet sprošča na zbirnih in lokalnih cestah, v skladu z ustrežno kategorizacijo cest. Uvedel se bo učinkovit javni potniški promet, v povezavi s šolskimi in delavskimi prevozi, predvsem za potrebe dnevnih migracij med Miklavžem in Mariborom. Prav tako se bo začelo postopno posodabljanje avtobusna postajališča na tistih lokacijah, ki so izpostavljene iz vidika prometne varnosti. Največji poudarek bo na ureditvi prometa pešcev in kolesarjev. Še posebej se bodo ukrepi posvetili ureditvi pešcem in kolesarjem prijaznih površin v okolici šole, vrtcev, stanovanjskih naselij in zelenih površin.

Scenarij alternativnega razvoja tudi pomeni, da bodo sami ukrepi med seboj usklajeni ter vzpostavljeni na način, da bo prihajalo do sinergij. Za doseganje tega bo vzpostavljen jasen niz prioritete, kjer je za vsako skupino uporabnikov oz. prometnih udeležencev določeno kako se obnašajo na posamezni cesti.

O vseh treh scenarijih se je v postopku priprave strategije komuniciralo z različnimi javnostmi. O vsebinah posameznih scenarijev in njihovih posledicah, smo se z deležniki pogovarjali v sklopu intervjujev, delavnic in javnih razprav. Med vsemi scenariji je največ pozitivnih ocen prejel scenarij alternativnega razvoja, ki upošteva preplet večjega števila ukrepov na področju trajnostne mobilnosti.



Scenariji so bili med javnimi razpravami tudi ocenjeni.

### SCENARIJ SPONTANEGA RAZVOJA

UPORABNIKI	OPIS	OCENA
	Občani hodijo peš v omejenem obsegu. Na določenih odsekih se ne počutijo varno. Število pešcev je omejeno.	
	Občani kolesarijo v omejenem obsegu. Na določenih odsekih se ne počutijo varno. Število kolesarjev je omejeno.	
	JPP splošno nazaduje.	
	Število potovanj raste. Parkiranje do vrat. Potreba po parkiranju narašča.	

29

### SCENARIJ RAZVOJA PO TRENUTNO VELJAVNIH UKREPIH

UPORABNIKI	OPIS	OCENA
	Število pešcev omejeno na določene ciljne skupine. Večja naselja povezana s pločniki. Grbine so postavljene po potrebi, kjer je res nujno.	
	Postopno izboljšanje pogojev in števila kolesarjev zaradi zmanjšanja črnih točk in novih stez.	
	Število potnikov ostaja nespremenjeno. Zanimanje za JPP ostaja na enaki stopnji.	
	Splošna rast prometa glede na predvideno širitev naselij in zazidavo. Izboljšave cestnega omrežja in omogočanje enostavnega parkiranja.	

### SCENARIJ ALTERNATIVNEGA RAZVOJA

UPORABNIKI	OPIS	OCENA
	Občani hodijo peš na krajše razdalje. Skoraj vsi učenci hodijo peš v šolo. Izboljšana je stopnja osveščenosti.	
	Splošno zanimanje za kolesarjenje je veliko. Večina učencev prihaja v šolo s kolesom. Varnost se je izboljšala. Urejeni so parkingi. Povezanost s sosednjimi občinami.	
	Število potnikov narašča. Integracija z MB mestnim prometom. Krožna linija (minibus) povezuje vsa naselja. Izboljšana je informacijska podpora z vozni redi.	
	Število potovanj se zmanjšuje. V določenih conah zmanjšanje količine prometa in potreb po parkiranju. Omejitev hitrosti.	





# Vizija in cilji razvoja prometa

31

Želimo postati občina z najvišjo prometno kulturo občanov v regiji.

Občina Miklavž na Dravskem polju si bo prizadevala za vzpostavitev uravnotežene in pestre prevozne ponudbe, ki bo prebivalcem in obiskovalcem občine nudila možnost izbire načina potovanja. V ospredju načrtovanja bodo ljudje in njihovo življenjsko okolje. Prometno načrtovanje bo postopoma spreminjalo obstoječa hierarhična razmerja med prometnimi udeleženci.

Tako se predlagana vizija dotika vseh udeležencev v prometu in prebivalcev občine. Prav tako je povezana z vsemi vrstami prometa, ki se pojavljajo v občini. Skozi proces, kjer so se izoblikovale konkretne potrebe občanov za ureditve in izboljšave v prometu, smo dosegli skupni konsenz glede temeljnih vrednot vizije. Gre za vrednote, kot so varnost, vzgoja, odgovornost, skrb za okolje, zdravje, trajnost, prometna kultura ipd. Vse te vrednote so se pojavljale v debatah skozi javne razprave in delavnice z delovno skupino.

## Vizija prometa bo prispevala k:

- **boljši povezanosti ljudi in naselij** (uredili se bodo javni prostori za druženje in izboljšale se bodo povezave med naselji v občini; izboljšave prometne infrastrukture za pešce, kolesarje in motorna vozila);
- **izboljšanju kakovosti bivanja, dostopnosti in mobilnosti** (sistematično urejanje perečih prometnih problemov, izboljšanje mobilnosti za vse skupine prebivalstva);
- **boljši osveščenosti in vzgoji** (strategija bo s postopnimi spremembami privedla tudi k boljši osveščenosti in vzgoji; nivo prometne kulture se bo izboljšal; razumevanje potreb različnih skupin prometnih udeležencev se bo izboljšalo, ker bodo ljudje večkrat vključeni v promet v različnih vlogah);
- **pospešenemu razvoju gospodarstva in turizma** (prometna infrastruktura bo v službi človeka in razvoja; urejeni prometni koridorji bodo gonilo gospodarstva; infrastruktura za hojo in kolesarjenje bo temelj kakovostne lokalne mobilnosti in razvoja turizma).







33

## STRATEŠKI CILJI

### Strateški cilji Občine Miklavž na Dravskem polju so:

- Sprememba potovalnih navad: manj neracionalnih voženj z avtomobili, večja uporaba javnega potniškega prometa, več kolesarjenja in hoje.
- Povečati splošno osveščenost, informiranost in naklonjenost prebivalstva razvoju trajnostne mobilnosti.
- Vzpostaviti osnovne pogoje za izboljšanje urejanja mobilnosti.
- Izboljšati kakovost bivanja v občini.
- Povečati varnost v prometu.
- Optimizirati prometne tokove.
- Spodbujati uporabo alternativnih pogonskih sredstev.
- Vzpostaviti pogoje za povečanje uporabe JPP.
- Vzpostaviti pogoje za varno, udobno in privlačno kolesarjenje.
- Povečati število opravljenih potovanj s kolesom in javne podobe kolesarjenja.
- Vzpostaviti pogoje za varno, udobno in privlačno hojo.
- Izboljšati ureditev javnih površin, namenjenih pešcem.
- Omogočiti vključitev gibalno oviranih, slepih in slabovidnih v promet.



# Pet ključnih stebrov razvoja prometa

Celostna prometna strategija Občine Miklavž na Dravskem polju obsega pet ključnih področij oz. stebrov, s katerimi se bo vplivalo na izvedbo zastavljene vizije. Znotraj različnih stebrov so oblikovani različni ukrepi, ki se med seboj dopolnjujejo in nadgrajujejo, hkrati pa zagotavljajo načelo celostnega pogleda na promet in njegovega načrtovanja.

Strateški stebri Celostne prometne strategije Občine Miklavž na Dravskem polju so:

## PRVI STEBER

Celostno  
načrtovanje  
mobilnosti

## DRUGI STEBER

Trajnostno  
naravnan  
motorni  
promet

## TRETJI STEBER

Kakovosten  
javni potniški  
promet

## ČETRTEI STEBER

Kolesarjenje  
za vsakogar

## PETI STEBER

Privlačna  
hoja



## Prvi steber:

# Celostno načrtovanje mobilnosti

35

Celostno načrtovanje prometa in mobilnosti je osnova pričujoče strategije, ki zajema bodoči razvoj prometa v Občini Miklavž na Dravskem polju. S prehodom na celostno načrtovanje si lahko obetamo izboljšanje obstoječih načrtovalskih praks in kakovostnejših rešitev za izzive, ki jih prinaša prihodnost.

Za uspeh Celostne prometne strategije Občine Miklavž na Dravskem polju je pomembno trajnostno načrtovanje na vseh ravneh. Prav tako so pomembni aktivno sodelovanje znotraj občinske uprave, sodelovanje z zainteresirano in strokovno javnostjo, sodelovanje med sosednjimi občinami ter širše na regionalni in državni ravni. Ne smemo pa pozabiti na sodelovanje z EU ter njenimi podpornimi službami in skladi, ki omogočajo pridobivanje dodatnih finančnih sredstev za izvedbo projektov in ukrepov.

Posebna pozornost se mora posvetiti usklajevanju obstoječih dokumentov na lokalni, državni in evropski ravni, pri čemer je treba slediti zadanim političnim in razvojnim usmeritvam, ki dajejo prednost trajnostnemu načrtovanju prometa. Primeri dobrih praks in politik naj postanejo smernice razvoja prometa, ki bodo služile ljudem, varovale naravo ter omogočale gospodarski in turistični razvoj.

Izziv občine v prihodnosti bo posvetiti več pozornosti pešcem, kolesarjem in potnikom javnega potniškega prometa, jim zagotoviti enakopravnost v prometu ter jim zagotoviti pogoje, ki bodo izkoristili ves njihov potencial.

Izziv občine bo tudi boljše vključevanje javnosti in zainteresirane strokovne javnosti v procese načrtovanja in odločanja pri prometnem načrtovanju. Zagotoviti je treba transparentnost pri ključnih odločitvah in ustrezno informiranje javnosti. Javne predstavitve in razprave naj bodo sredstvo, s katerim se bo pridobivalo javno mnenje in odobravanje projektov, ki se bodo izvedli. Večja pozornost se mora posvetiti tudi obveščanju in spodbujanju javnosti, da začne sodelovati v procesih odločanja.



## Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje stanja na področju prometa in trajnostne mobilnosti	<ul style="list-style-type: none"><li>→ Sprejetje in zagon Celostne prometne strategije Občine Miklavž na Dravskem polju v letu 2017.</li><li>→ Revizija dokumenta vsaka tri leta in prenova vsakih pet let.</li><li>→ Uravnoteženje deležev sredstev v proračunu, namenjenih pešcem, kolesarjem, javnemu potniškemu in motornemu prometu.</li></ul>
Zagotavljanje transparentnosti odločanja z vključevanjem javnosti v vseh fazah večjih projektov	<ul style="list-style-type: none"><li>→ Organizacija vsaj enega javnega posveta ali javnih razprav pri projektih, ki imajo velik pomen za celotno občino (po potrebi)</li></ul>
Sodelovanje med različnimi sektorji znotraj občinske uprave ter povezovanje z organi na regionalni in državni ravni	<ul style="list-style-type: none"><li>→ Po letu 2017 se bodo vsi projekti medresorsko usklajevali s ciljem optimizacije porabe finančnih sredstev in učinkov ukrepov.</li><li>→ Vzpostaviti delovno mesto koordinatorskega mesta trajnostne mobilnosti na medobčinski ravni (do leta 2023)</li></ul>
Aktivno vključevanje v projekte trajnostne mobilnosti ter pridobivanja znanj in izkušenj na področju prometa in mobilnosti	<ul style="list-style-type: none"><li>→ Nadaljnja prijava na državne in EU projekte, ki omogočajo razvoj trajnostne mobilnosti in izboljševanje prometne infrastrukture.</li></ul>
Povečati splošno osveščenost, informiranost in naklonjenost prebivalstva razvoju trajnostne mobilnosti	<ul style="list-style-type: none"><li>→ Redno sodelovanje občine pri organizaciji Evropskega tedna mobilnosti</li><li>→ Zagotovitev možnosti informiranja o uporabi vseh prometnih možnosti v okviru občinske spletne strani</li><li>→ Redno promoviranje trajnostnih prihodov na dogodke v okviru vseh vabil občinske uprave in javnih zavodov</li></ul>



## VIZIJA CELOSTNEGA NAČRTOVANJA MOBILNOSTI

Vzpostavljen bo način dela, ki bo načrtovanje prometa in mobilnosti obravnaval celostno ter bolj pregledno. Hkrati bodo postopki implementiranja ukrepov vključevali različne javnosti in zagotavljali transparentnost odločanja pri večjih projektih. Nov način pristopa k načrtovanju mobilnosti bo zajemal tudi notranjo organizacijo občinske uprave, sodelovanje med različnimi organi, aktivno vključevanje v projekte, prenose dobrih praks in pridobivanje izkušenj.

## PREDLAGANI UKREPI

### 1. Promocija, informiranje in osveščanje

Ker je razvoj trajnostne mobilnosti v Občini Miklavž na Dravskem polju šele na začetku, bodo pomemben del pri zelenih spremembah potovalnih navad zagotovo prevzele promocijske, informativne in osveščevalne aktivnosti. Tako se bo moralo sistematično pristopiti k informiranju o ponudbi mobilnostnih storitev, ki so že sedaj na voljo prebivalcem. Promocija se bo morala dotakniti vseh ciljnih skupin za spremembe njihovih potovalnih navad. Prav tako je pri promociji in informiranju pomembno vključevanje javnosti v primerih novih ukrepov. Vsak nov ukrep mora biti dogovorjen z različnimi javnostmi, s ciljem da razvoj občine v smeri trajnostne mobilnosti pridobiva svoje podpornike.

### 2. Krepitev lastnih potencialov in znanj

Zaradi majhnosti občinske uprave je pomembno, da se sodelovanje med strokovnimi službami še dodatno poglobi in poenoti na skupnem imenovalcu, ki se imenuje trajnostna mobilnost in celostno prometno načrtovanje. Izrednega pomena bi bila zaposlitev ali delitev novega strokovnega kadra na medobčinskem ali regionalnem nivoju, ki bi prevzel vodenje aktivnosti na področju trajnostne mobilnosti. Takšna oseba bi potem prevzela koordinacijo ter pripravo projektov in strokovnih podlag na področju javnega potniškega prometa, kolesarjenja, pešačenja, prometne varnosti in umirjanja prometa. Hkrati pa bi zagotavljala tudi podporo pri pridobivanju državnih in evropskih

sredstev. Krepitev znanj s področja trajnostne mobilnosti je ključnega pomena za uspešno izvajanje Celostne prometne strategije. Priporočljivo je, da se obstoječi strokovni kader občine dodatno izobražuje in udeležuje najrazličnejših seminarjev in delavnic, ki širijo znanje na področju prometa in trajnostne mobilnosti.

### 3. Spreminjanje načrtovalskih praks

S sprejetjem Celostne prometne strategije Občine Miklavž na Dravskem polju bo postavljen temelj trajnostnega načrtovanja prometa v občini. Na vsaka tri leta bo treba izvesti revizijo tega dokumenta in na vsakih pet let prenovo s ponovnim sprejetjem na občinskem svetu. Načrtovalske prakse se spremenijo s spremembo razmišljanja in en takšen korak je sprejetje uravnoveženega proračuna v postavki za promet. Naslednji korak je izvajanje aktivnosti, ki promovirajo trajnostno mobilnost in spodbujajo vključevanje javnosti v proces načrtovanja in odločanja pri prometnih projektih.



## Drugi steber:

38

# Trajnostno naravnan motorni promet

Motorni promet v Občini Miklavž na Dravskem polju predstavlja najbolj razširjen način mobilnosti. Uporaba avtomobila je do neke mere samoumevna v okoljih, kjer ni zagotovljenega kakovostnega javnega potniškega prometa, kjer manjka infrastruktura za kolesarje in pešce ter kjer so ciljna potovanja usmerjena v druge občine.

Avtomobil predstavlja prevladujoče prevozno sredstvo, vendar se z njim pogosto opravijo tudi tista potovanja, ki bi jih lahko opravili tudi peš ali s kolesom. Za cilj smo si tako zadali odgovorno rabo avtomobila, ki bo pozitivno vplivala na naše življenjsko okolje in zdravje.

Steber trajnostno naravnane motornega prometa se ukvarja s področjem odgovorne rabe motornih vozil, cestne infrastrukture in prostora, namenjenega mirujočemu prometu. Izkušnje v tujini so pokazale, da širitev cestnega omrežja s ciljem povečanja pretočnosti in hitrosti motornega prometa, praviloma ni prineslo zelenega učinka oziroma celo nasprotno, pojavile so se nove težave, ki jih prej ni bilo. Boljši rezultati so se praviloma dosegali z optimizacijo obstoječih omrežij in zelo premišljenimi posegi ter dograditvami. Vsem pozitivnim ukrepom je skupno, da so bili načrtovani s poudarkom na trajnostni mobilnosti in ustvarjanju pogojev zanjo.

## VIZIJA TRAJNOSTNO NARAVNANEGA MOTORNEGA PROMETA

Uporaba motornega prometa se bo racionalizirala. Zmanjšala se bo uporaba avtomobilov na krajše razdalje, zlasti v naselju Miklavž. Posledično se bo povečalo število kolesarjev in pešcev. Povečala se bo tudi prometa varnost, saj se bodo z ukrepi umirjanja prometa v okolih šole, vrtcev in javnih površin, zmanjšala tveganja za nesreče. Prometni tokovi se bodo optimizirali, s tem pa se bodo zmanjšali neželeni vplivi prometa in obremenitve na ulice, kjer to iz varnostnih vidikov ni zaželeno. Ob tem se bodo postopoma spreminjale tudi možnosti za parkiranje od vrat do vrat.



## Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Zmanjšati neracionalno uporabo avtomobila	→ Zmanjšati delež potovanj z avtomobili (5% do leta 2022)
Povečati varnost v prometu	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Uvedba cone umirjenega prometa (do leta 2022)</li> <li>→ Redno investiranje v ukrepe za umirjanje prometa</li> <li>→ Meritve hitrosti z obveščevalnimi displeji (2 lokaciji do 2020)</li> </ul>
Izboljšati cestno infrastrukturo	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Obnova lokalnih in regionalnih cest (do leta 2022 oz. do vzpostavitve ustreznega stanja)</li> <li>→ Izgradnja manjkajočih odsekov cest (do leta 2022)</li> </ul>
Optimizirati prometne tokove	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Preusmeriti promet na glavne ceste in razbremeniti lokalne ceste s prometom v okolici šole, vrtcev in stanovanjskih naselij (do leta 2022)</li> <li>→ Povečanje nadzora nad nepravilnim parkiranjem (reden nadzor + 4 dodatne akcije na leto)</li> <li>→ Regulacija parkiranja v okolici osnovne šole - manj parkirnih mest neposredno pred šolo in ureditev postajališča za kratkotrajno ustavljanje vozil (4 parkirna mesta do 2020)</li> <li>→ Vzpostavitev cone za omejen čas parkiranja (do 5 parkirišč do leta 2020)</li> </ul>
Spodbujati uporabo alternativnih pogonskih sredstev	→ Vzpostavitev parkirišč s polnilnicami za električne avtomobile (2 polnilnici do leta 2020)



## PREDLAGANI UKREPI

### 1. Obnova obstoječe in izgradnja manjkajoče cestne infrastrukture

Na področju obnove obstoječe cestne infrastrukture se predvidevata pospešena obnova in posodabljanje ključnih odsekov lokalne in deloma državne cestne mreže. Prav tako se predvidevata urejanje in vodenje prometnih tokov na tak način, da bodo odpravljene težave prekomernih prometnih obremenitev skozi naselje Miklavž, zlasti Ulice Kirbiševih, Babičeve ulice, Ceste v Dobrovce in Ceste v Rogozo.

Ob načrtovanih novih poselitvah bo potrebno ustrezno opremiti in vzpostaviti tudi nove ceste v občini. Pri tem bo potrebno poskrbeti, da bodo prometni tokovi iz novih stanovanjskih naselij čim manj obremenjevali obstoječo prometno omrežje ter da bodo tem stanovalcem dane na voljo vse možnosti za prakticiranje trajnostne mobilnosti.

### 2. Optimizacija prometnih tokov

Optimizacija prometnih tokov pomeni njihovo postopno zmanjševanje skozi določena območja in posledično lažji dostop do željenih ciljev. Pri tem se je potrebno osredotočiti na regulacijo prometa za tiste skupine, kjer so cilji potovanj že poznani. Dostavna vozila potrebujejo dostop do podjetij, kmetijska mehanizacija do kmetijskih površin, prebivalci pa do služb, šole in trgovin.

Pri optimizaciji prometnih tokov je potrebno imeti v mislih tudi tiste, ki lokalne ceste v glavnem uporabljajo za obvoze, da se na ta način izognejo drugim bolj prometnim cestam. Praviloma s tem početjem ne pridobijo bistvene časovne prednosti, po drugi strani pa obremenijo ceste v stanovanjskih naseljih, kar iz vidika varnosti tamkajšnjih prebivalcev ni zaželeno. Primer, kjer bo treba v prihodnje najti rešitev glede prometnih režimov je Ulica Kirbiševih, Cesta v Rogozo, pa tudi vse ceste, ki se na obe prometnici navezujejo.

K optimizaciji prometnih tokov spada tudi vpliv na mirujoč promet, zlasti v okolici osnovne šole, kjer se bo postopoma opuščalo način parkiranja od vrat do vrat. Veliko bolj smiselno bi bila vzpostavitev nekakšnega kratkotrajnega začasnega parkirišča, po sistemu Kiss&Ride. Takšen sistem bi spodbujal voznike, ki dostavljajo otroke v šolo, da se ne vozijo v območje šolskega dvorišča, tem-

več samo dostavo otrok izvedejo pred tem, na posebnem čakališču. S tem bi se ljudi še dodatno spodbudilo, da bi na dolgi rok zmanjšali neracionalno uporabo avtomobila na kratke razdalje.

### 3. Umirjanje prometa

S strateškim načrtovanjem se bodo določila območja umirjenega prometa in prometni koridorji, ki bodo prometno razbremenjevali promet. S preureditvami ulic (npr.: Ulica Kirbiševih) se bo zmanjšala njihova atraktivnost za tranzitni promet, zmanjšala pa se bo tudi hitrost motornim vozilom na 30 km/h, na območjih, namenjenim pešcem, pa celo na 10 km/h. Takšne prometne ureditve bodo prispevale k večji prometni varnosti vseh udeležencev v prometu, spodbudila se bosta hoja in kolesarjenje. Z elementi umirjanja prometa se bodo ob rekonstrukciji križišč in ulic dodatno izboljšali pogoji za pešce in kolesarje, hkrati se bo povečal občutek varnosti prometnih udeležencev, zmanjšali pa se bodo hrup in emisije motornih vozil. Rekonstrukcije bodo izvedene tako, da bo čim manj točk, na katerih bi lahko prišlo do konfliktnih situacij. Za umirjanje motornega prometa se bo mirujoči promet uporabil kot sredstvo, ki bo zniževalo hitrost vozilom in hkrati ustvarjalo površino, namenjeno parkiranju. Posebnega poudarka bo deležno območje v okolici osnovne šole in vrtca, kjer se bo promet dodatno umirjal. Na površinah pred šolo se bo začel uvajati nov prometni režim, ki bo bolj smiselno organiziral prihode v šolo in onemogočil neposredni dostop z vozili do samega vhoda v šolo. S tem se bo dodatno povečala varnost pred šolo.

Dodatno se bo na izpostavljenih mestih (v okolici šole, ob vstopih v naselje, na nepreglednih mestih) zagotovilo meritve hitrosti in opremo s prikazovalniki. Na ta način se bo zagotovila večja varnost in osveščenost voznikov.

### 4. Organizacija mirujočega prometa

Mirujoč promet bo treba bolj smiselno organizirati, s ciljem da se zagotovi večjo varnost otrok v okolici šol, zmanjša neracionalno uporabo avtomobilov (sistem parkiranja od vrat do vrat) in razreši konflikte na lokacijah, kjer je parkirnih mest premalo. Občina bo k urejanju te problematike pristopila najprej v okolici osnovne šole in vrtca, kjer v jutranjih konicah prihaja do visoke koncentracije parkiranih vozil. Tam bo potrebno urediti parki-





Predlog možnih izvedb ukrepov za umirjanje prometa na cestnem omrežju, v skladu s Tehničnimi specifikacijami za umirjanje prometa:

---

#### PRIMARNE CESTNE POVEZAVE

---

Regionalna cesta – Ptujška cesta	Ploščadi trapezne oblike v kombinaciji s prehodom za pešce ter dvostransko zožitvijo prometa. Znotraj naselij takšen ukrep pridobi večji učinek ob postavitvi več zaporednih ploščadi na dolžini 100 – 200 metrov.
Lokalna cesta – Miklavž - Marjeta	
	Ločilni otok na mestu prehoda za pešce.
	Optične ali zvočne zavore pred vstopom v naselje oz. lahko tudi pred samimi ukrepi za umirjanje prometa.
	Zamik osi smernega vozišča, znotraj naselja v kombinaciji s prehodom za pešce.
	Krožni promet na križiščih.

41

---

#### SEKUNDARNE CESTNE POVEZAVE

---

Lokalne ceste	Enostranska zožitev z izmeničnim enosmernim prometom na mestu ukrepa ob kombinaciji z zelenimi otoki, urbano opremo (smiselno glede na tip ulice, njeno rabo in pozidavo).
	Optična zožitev vozišča s talnimi oznakami.
	Zamik osi vozišča z izmeničnim vzporednim parkiranjem.
	Ploščad trapezne oblike v kombinaciji s prehodom za pešce ter dvostransko zožitvijo dvosmernega prometa.
	Vodenje kolesarjev z motornim prometom po sistemu „Sharrow“.
	Optične zavore.
	Zmanjšanje zavijalnih radijev v križiščih.
	Mini krožna križišča s povoznimi tlakovanimi ali zarisanimi otoki.
	Vzdolžno parkiranje na vozišču.

---

#### TERCIARNE CESTNE POVEZAVE

---

Javne poti in mestne ceste	Mini krožna križišča s povoznimi tlakovanimi ali zarisanimi otoki.
	Optična zožitev vozišča s talnimi oznakami.
	Igrive talne označbe - na slepih ulicah.
	Slepe ulice s prepustnostjo za kolesarje in urbano opremo.
	Vzdolžno parkiranje na vozišču.

---

ranje za različne namene: dolgotrajno parkiranje (parkiranje zaposlenih), kratkotrajno parkiranje (parkiranje staršev, ki otroke spremljajo v razred) in ustavljanje do 10 sekund (parkiranje za starše, ki otroke zgolj odložijo pred šolo – v tujini poznano pod imenom Kiss&Ride).

Prav tako je smiselno regulacijo mirujočega prometa vzpostavljati v navezavi na ukrepe umirjanja prometa, saj se lahko prometni režimi z vzdolžnimi parkirišči na voziščih uporabljajo kot učinkovit ukrep za umirjanje prometa.

#### 5. Spodbuda alternativ

Električna mobilnost se bo v prihodnosti razvijala, zato je treba že sedaj pričeti z ustvarjanjem pogojev za njihovo uporabo. Spodbujanje uporabe električnih vozil je prav tako prispevek k trajnostni mobilnosti, saj se na ravni ulici in cesti, zmanjšujejo negativni učinki prometa na okolje.



## Tretji steber:

# Kakovosten javni potniški promet

42

Javni potniški promet omogoča minimalni prag mobilnosti za vse skupine prebivalcev. Pomembne so predvsem ranljivejše skupine, ki nimajo dostopa do avtomobila (starejši, socialno šibki, otroci, invalidi).

V zadnjem obdobju je sicer javni potniški promet podvržen vse večjim pritiskom zaradi finančne zahtevnosti in nerentabilnosti posameznih linij. V Občini Miklavž na Dravskem polju uporabljajo javni prevoz osebe, ki nimajo druge možnosti, in sicer v glavnem šolarji, dijaki in upokojenci. Delež tistih, ki avtobus uporabljajo za prevoz na delo je z 8 % nizek.

Razlogi za nekonkurenčnost javnega prevoza so kompleksni. Deloma so razlogi za to slabe frekvence voženj in prerredke linije, deloma pa tudi v vsesplošnem udobju, ki ga nudi osebni motorni promet. Pri javnem potniškem prometu, ki je v domeni koncesionarja in Ministrstva za infrastrukturo, ki nadzira izvajanje medkrajevne linijskega prevoza potnikov, ima občina relativno majhen vpliv na njegovo izvajanje. Vplivanje občine na storitev javnega potniškega prometa se pogosto lahko izrazi le z dodatnim subvencioniranjem vozovnic in s tem ohranjanjem obstoječih linij oziroma standarda ponudbe. Večji vpliv ima občina pri organiza-

ciji šolskih prevozov in alternativnih oblik javnega prevoza, ki pa je vezana na lastna finančna sredstva in sredstva iz različnih razpisov.

Občina Miklavž na Dravskem polju ima zaradi specifične bližine do sosednjega Maribora odprte možnosti za dolgoročno navezavo na javni mestni linijski avtobusni promet.

## VIZIJA KAKOVOSTNEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Javni potniški promet bo postopoma začel pridobivati na svoji veljavi. Obstoječa avtobusna postajališča se bodo modernizirala. Vzpostavile se bodo bolj frekventne linije z Mariborom ter hkrati izboljšala dostopnost ostalih naselij v občini z naseljem Miklavž.



## Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Izboljšanje infrastrukture, namenjene JPP	→ Obnova avtobusnih postajališč
Povečanje uporabe in kakovosti JPP	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Povečanje deleža uporabe JPP za 3% (do leta 2022)</li> <li>→ Podaljšanje linije avtobusnega mestnega prometa iz Maribora do krožnega križišča pri osnovni šoli v Miklavžu in povečanje frekvence avtobusov med vikendi ter šolskimi počitnicami med Mariborom, Miklavžem in ostalimi naselji v občini (do 2022)</li> <li>→ Obnova informacijskih tabel na avtobusnih postajališčih (do leta 2020)</li> <li>→ Zagotoviti promocijo JPP v okviru promocije trajnostne mobilnosti (vsaj 1 krat na leto)</li> </ul>
Izboljšanje ponudbe JPP	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Preveriti možnosti reorganizacije šolskih prevozov z možnostjo prevoza tudi drugih oseb (do leta 2020)</li> <li>→ Vzpostavitev javne storitve »prevoz na poziv« (2 povezavi, 2023-2027)</li> </ul>



## PREDLAGANI UKREPI

### 1. Urejanje infrastrukture javnega potniškega prometa

44

Ukrepi na področju izboljšanja infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu in njegovim uporabnikom, zajemajo ureditev osnovne infrastrukture, kot so čakalnice in vse pripadajoče opreme na avtobusnih postajališčih, še posebej postajališčih šolskega avtobusa, kjer vstopajo in izstopajo otroci.

### 2. Povečanje uporabe storitev javnega potniškega prometa

Eden izmed ukrepov povečanja uporabe javnega potniškega prometa je izboljšanje informiranosti potnikov in potencialnih uporabnikov. Učinkoviti ukrep za povečanje uporabe javnega prevoza bi bili prevozi na poziv, ki pa bi jih morala država na nacionalni ravni ustrezno opredeliti in urediti. Prevoz na poziv na območjih z manjšo gostoto poselitve bi znatno prispeval tudi k zmanjšanju stroškov za prevoz. Med pomembnejše ukrepe sodi tudi podaljšanje in vzpostavitev redne avtobusne linije med Mariborom in Miklavžem.

### 3. Promocija javnega potniškega prometa

Ukrepi za promocijo javnega potniškega prometa so neposredno povezani z ostalimi oblikami trajnostne mobilnosti (hoja, kolesarjenje in uporaba avtomobila), saj se med seboj dopolnjujejo. Hkrati pa zahtevajo določeno sodelovanje in usklajevanje med različnimi institucijami in podjetji (pristojno ministrstvo, prevozniki in občina), saj javni prevoz v pretežnem delu ni v pristojnosti občine.



## Četrty steber:

# Kolesarjenje za vsakogar

45

Kolo je prevozno sredstvo, ki omogoča najcenejša in običajno tudi najhitrejša potovanja na kratkih in srednjih razdaljah.

Kolo je najcenejše prevozno sredstvo, ki zahteva minimalno vzdrževanje. Vsakodnevno kolesarjenje ima pozitiven učinek na zdravje in počutje ljudi. Pozitiven vpliv kolesarjenja pa se odraža tudi v kakovosti bivanja, saj se znižuje obremenjenost okolja in prispeva k bolj zdravemu življenjskemu slogu.

Za boljši izkoristek potencialov kolesarjenja, je potrebno zagotoviti ustrezno omrežje kolesarskih povezav, tako v urbanem kot ruralnem območju. Relief občine je raven, kar je še dodatna spodbuda za razvoj kolesarske infrastrukture. S kakovostno umestitvijo v prostor in načrtovanjem, ki upošteva potrebe uporabnikov koles, je možno vzpostaviti omrežje, ki bo dovolj privlačno za različne skupine kolesarjev.

Z vlaganjem v kolesarsko infrastrukturo, lahko Občina Miklavž na Dravskem polju hitro in učinkovito zažene razvoj na področju trajnostne mobilnosti. Pri tem bo morala rešiti predvsem ključne izzive, ki so bili izpostavljeni skozi proces vključevanja javnosti pri pripravi strategije. Največ prebivalcev

je v anketi po gospodinjstvih izrazilo mnenje, da je urejanje kolesarske infrastrukture nujno, hkrati pa se je med javnimi razpravami pokazalo, da je kolesarska infrastruktura med vsemi prioritetai najvišje uvrščena.

Ravno zato se bodo morali ukrepi usmeriti v premagovanje izzivov, kot so manjkajoče kolesarske povezave, neprilagojena infrastruktura potrebam kolesarjenja, prehiterni motorni promet, pomanjkanje označb in signalizacije, pomanjkanje ustreznih parkirišč za kolesa, občutek nevarnosti ter pro-avtomobilsko usmerjene načrtovalske prakse. Vse te izzive bo treba reševati s ciljem povečevanja deleža kolesarjev v prometu. Pri tem se je treba zavedati, da je nizek delež kolesarjev v prometu praviloma posledica neobstoječe in slabe infrastrukture.



## Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Vzpostaviti pogoje za varno, udobno in privlačno kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none"><li>→ Izboljšati povezave kolesarskega omrežja znotraj občine (3 povezave do 2022)</li><li>→ Povezati kolesarsko omrežje z ostalimi občinami (2023-2027)</li><li>→ Redno odpravljanje kritičnih točk (1 lokacija na leto)</li><li>→ Zagotoviti kvalitetno parkiranje koles</li></ul>
Povečati število opravljenih potovanj s kolesom in javne podobe kolesarjenja	<ul style="list-style-type: none"><li>→ Povečati možnosti kvalitetnega parkiranja koles</li><li>→ Povečati delež opravljenih potovanj s kolesom za 5% (do leta 2022)</li><li>→ Namestitvev urbane opreme in signalizacije vzdolž kolesarskih povezav (do leta 2022)</li><li>→ Nabava službenih (električnih) koles za občinsko upravo (2 kolesi do 2018)</li></ul>



## VIZIJA KOLESARJENJA ZA VSAKOGAR

Kolesarjenje bo postalo priljubljen način transporta. Tisti, ki sedaj vozijo kolo ob koncih tedna, bodo z razvojem ustrezne infrastrukture začeli kolesariti tudi čez teden. Tisti, ki še ne kolesarijo, bodo sprva poskusili rekreacijsko, nato pa postopoma vedno bolj pogosteje. Urejena infrastruktura in umiritve prometa v okolicašol bodo povzročile dvig števila uporabnikov koles med šolarji. Med prvimi ambasadorji kolesarstva v občini, bodo morali izstopati predvsem zaposleni v občinski upravi, ki bodo za krajše razdalje uporabljali službena kolesa. Urejene medkrajevne kolesarske povezave, ki se bodo začele navezovati tudi na daljinske kolesarske poti, bodo začele privabljati obiskovalce iz drugih občin in držav. S tem se bodo odprle nove priložnosti za razvoj turizma in podeželja.

## PREDLAGANI UKREPI

### 1. Izboljšanje obstoječe in izgradnja nove kolesarske infrastrukture

Omrežje kolesarskih povezav v Občini Miklavž na Dravskem polju se bo v naslednjih letih postopoma izboljševalo in nadgrajevalo. Kolesarsko omrežje bodo sestavljale kolesarske povezave znotraj naselij in med naselji. Vzpostavljene bodo primarne in sekundarne kolesarske povezave, ki bodo ustrezno dopolnjene z daljinskimi in rekreativnimi kolesarskimi povezavami do okoliških naravnih in kulturnih znamenitosti. Na bolj obremenjenih cestah in tam kjer je motorni promet bolj frekventen in vozila dosegajo višje hitrosti, bodo zgrajene ločene kolesarske površine, ki bodo predstavljale osnovno hrbtenico kolesarskega omrežja. Na vseh preostalih manj obremenjenih cestah in poteh pa bodo preučene možnosti skupnega vodenja kolesarjev z motornim prometom, brez ločenih kolesarskih površin. Pri tem bo potrebno precejšnjo pozornost posvečati omejevanju hitrosti motornega prometa in ustvarjanju pogojev za varno kolesarjenje npr. omejevanje hitrosti na 30 km/h in vpeljava souporabe voznega pasu t. i. sharrow. Takšna možnost bi recimo prišla v poštev na lokacijah, kot so recimo Antoličičeva ulica, Ulica Kirbiševih, Ulica Planinčevih ali Uskoška ulica. Tam, kjer bodo ko-

lesarji vodeni skupaj s pešci bo treba biti pozoren na dovolj široke pločnike in poti, kolesarji pa morajo svojo hitrost prilagoditi peščem. Daljinske kolesarske povezave bodo dopolnjevale kolesarsko omrežje v naseljih in jih med sabo povezovali na občinski, medobčinski in regionalni ravni.

### 2. Izboljšanje pogojev za parkiranje koles

V Občini Miklavž na Dravskem polju se bodo zagotovili pogoji, ki bodo na vseh pomembnih točkah omogočali varno in do uporabnika prijazno parkiranje koles. Postavile se bodo varne pokrite kolesarnice za dolgoročno parkiranje koles in parkirna stojala ter naslonjala za kratkotrajno parkiranje. Prav tako si bo občina prizadevala za izgradnjo ustrezne infrastrukture za polnjenje električnih koles.

### 3. Promocija kolesarjenja

Za boljšo izkoriščenost potenciala kolesarjenja bo potrebno kolesarske povezave tudi ustrezno opremiti in jim dodati vsebino. To je možno doseči na več načinov npr. z vzpostavitvijo kolesarskega počivališča, popravljavnice za kolesa, izposojlo koles in informacijskih točk. Pomembna je tudi primerna označitev kolesarskih povezav, saj se s tem omogoča varnejše in lažje kolesarjenje, okolici pa sporoča jasen signal o pomembnosti in urejenosti kolesarskega prometa. Promocija in ozaveščanje o pomembnosti kolesarskega prometa, dodatno dvigujeta potencial kolesarjenja. Pri tem bodo imele pomembno vlogo osveščevalne in izobraževalne aktivnosti, ki promovirajo kolesarjenje v vseh starostnih skupinah od otrok do upokoencev.



## Peti steber:

# Privlačna hoja

48

Hoja je osnovni način gibanja v prostoru. S hojo se začnejo in končajo vse poti, ki jih opravimo z avtomobilom, javnimi prevozi in kolesom. Hoja je eden izmed najbolj trajnostnih načinov potovanja, saj z njo ne povzročamo negativnih vplivov na okolje in krepimo psihofizične sposobnosti ljudi.

Infrastruktura za pešce je v primerjavi z ostalimi skoraj vedno cenovno najugodnejša. S hojo praviloma premagujemo krajše razdalje znotraj urbanih naselij ali med njimi. Z boljšimi pogoji za pešačenje lahko rešimo veliko malih prometnih težav in zagat. Zato je smiselno prednostno izboljšati pogoje za hojo ter omogočiti pešcem in gibalno oviranim osebam prosto gibanje. Enakopravnost hoje med ostalimi načini mobilnosti se bo dosegla le, če se bo infrastrukturo za pešce vzdrževalo v dobrem stanju in se jo širilo z namenom vzpostavitve povezane ter enovite mreže pešpoti. Ob tem bo treba v urbanih naseljih ustvarjati atraktivne prostore za pešce, namenjene srečevanju in druženju.

Današnji hitri način življenja postavlja hojo oziroma promet pešcev v podrejen položaj v primerjavi z motoriziranim prometom. Tako avtomobil predstavlja glavno prevozno sredstvo tudi v primerih, ko bi potovanje lahko opravili peš. Z gibanjem bi pozitivno vplivali na svoje zdravje, nekaj bi prihranili tudi pri porabi goriva, s tem pa bi zmanjšali

emisije izpušnih plinov in hrupa, ki bi ga povzročili z motornim vozilom, ter gostoto prometa, s čimer bi izboljšali svoje življenjsko okolje. Izziv je, da se vsa potovanja, ki se na kratkih razdaljah lahko opravijo peš, na ta način tudi izvedejo. Zato je cilj, da se poveča delež pešcev v prometu in se na ta račun zmanjša uporaba motornih vozil.

Pešči pogosto opozarjajo, da so obstoječi pločniki preozki, da je površina za hojo neravna in v slabem stanju, da pločniki oziroma površine za pešce manjkajo ali pa so speljane nelogično in preveč posredno. Prav tako pešči opozarjajo na težavo, ki se pojavlja, ko se na pločniku srečujejo s kolesarji, čeprav na njem ni prostora za tovrstna srečevanja. Težavo predstavlja tudi prehajanje čez glavne prometnice, na katerih se odvija gostejši promet, saj vozniki velikokrat ne dajo prednosti pešču na prehodu za pešce. Na javnih razpravah je bil izpostavljen tudi problem prekratkega intervala zelene luči za pešce na semaforju čez Ptujsko cesto v naselju Miklavž. Težave so bile zabeležene tudi s strani gibalno oviranih





## Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Vzpostaviti pogoje za varno, udobno in privlačno hojo	<ul style="list-style-type: none"><li>→ Izboljšati skupne peš in kolesarske povezave med naselji v občini (do leta 2022)</li><li>→ Izboljšati manjkajoče peš povezave in jih povezati z javnim omrežjem (2023-2027)</li></ul>
Izboljšati ureditev javnih površin namenjenih pešcem	<ul style="list-style-type: none"><li>→ Pilotni projekt ureditve javne površine, prijazne pešcem (2023-2027)</li><li>→ Ureditev javnih površin z urbano opremo (1 lokacija na leto)</li></ul>
Omogočiti vključitev gibalno oviranih, slepih in slabovidnih v promet	<ul style="list-style-type: none"><li>→ Odpraviti ovire (do 2 lokaciji na leto)</li></ul>
Povečati delež opravljenih poti peš	<ul style="list-style-type: none"><li>→ Povečati delež opravljenih poti peš na kratke razdalje za 5% (do leta 2022)</li></ul>



oseb. Problem predstavljajo tudi arhitektonske ovire, predvsem dvignjeni robniki pri prehajanju iz pločnikov, manjši in večji robniki na poteh, neustrezne klančine za invalidske vozičke itd. Izziv je vzpostaviti stanje, ki bo gibalno oviranim osebam omogočalo širšo dostopnost. Pri tem se ne sme pozabiti tudi na starejše, ki niso invalidi, ampak imajo težave pri hoji. Na področju hoje imajo poseben poudarek varne šolske poti. Njihova težava je v tem, da številne potekajo ob glavnih cestah, ki jih morajo otroci prečkati tudi v času povečanega prometa. Čeprav so šolske poti označene in na kritičnih mestih še dodatno varovane, jih bo potrebno v prihodnje še nadgrajevati. Izziv je povečati število pešcev v šolo, zmanjšati prevoze z avtomobili in ustvariti prijetno okolje za pešce v okolici šol in na poteh, ki vodijo do njih.

## VIZIJA PRIVLAČNE HOJE

Hoja bo postala razširjena aktivnost in način mobilnosti na kratke razdalje. Urejanje infrastrukture za pešce in umirjanje prometa bo privedlo do tega, da bodo otroci v šolo lahko hodili peš. Prav tako bodo večje udobje občutili gibalno ovirani, saj se bodo postopoma urejale tudi arhitektonske ovire.

## PREDLAGANI UKREPI

### 1. Izboljšanje obstoječe in izgradnja nove infrastrukture za pešce

Za povečanje deleža pešcev v prometu, bo treba vzpostaviti sistematično izboljševanje in nadgradnjo infrastrukture za pešce ter gibalno ovirane osebe. Tako se bo oblikovalo omrežje peš poti, ki bodo omogočale neposredne in smiselne povezave med posameznimi interesnimi točkami. Uredili se bodo urejeni in varni prehodi za pešce zlasti čez pomembnejše prometnice. Pešpoti v naseljih bodo primerno osvetljene, brez nepotrebnih ovir, varne, prijetne in redno vzdrževane. Kakovost poti se bo izboljšala s postavitvijo različne urbane opreme, ki bo omogočala počitek ali aktivno izrabo prostega časa. Poti bodo na pomembnih mestih označene tudi s smerokazi in drugimi informacijskimi tablami. Na relacijah, kjer so pešci in kolesarji na skupnih površinah, bo treba zagotoviti prometno ureditev, ki bo zmanjševa-

vala morebitne konflikte.

Ukrepi so predvideni tudi za boljšo vključenost gibalno oviranih, slepih, slabovidnih, gluhih in naglušnih oseb. Arhitektonske ovire se bodo postopoma odpravljale, namestile se bodo taktične oznake, zvočni in svetlobni signali za prehajanje čez cesto.

### 2. Vzpostavitev varnih območij za pešce

Trend razvoja v urbanih okoljih je vzpostavljanje območij, namenjenih pešcem. Pešpoti se kombinirajo z območji umirjenega prometa in s tem se ustvarjajo točke srečevanja in druženja. Hkrati se lahko takšno območje tudi gospodarsko oživi in revitalizira. V okolice šole in vrtca se bo vzpostavilo območje umirjenega prometa ali skupni prostor, na katerem bo hitrost motornih vozil omejena na 30 km/h oziroma bodo morala hitrost prilagoditi najpočasnejšim udeležencem v prometu – pešcem. Ob tem se bodo vzpostavila tudi javna zbirališča v posameznih krajevnih skupnosti, ki bodo imela funkcijo vaških središč. Dodatno se predvidevajo spremembe prometnih režimov v stanovanjskih soseskah z namenom povečanja površin za pešce in zmanjševanja površin za avtomobile (seveda v meri, ki je smotrna in smiselna).

### 3. Promocija hoje

Za dolgoročno uspešen razvoj mobilnosti na področju hoje, pa ni dovolj samo urejanje površin za pešce, temveč tudi izvajanje promocijskih in izobraževalnih aktivnosti. Pri tem je pomembno, da se v tovrstne aktivnosti vključuje celotna populacija, od otrok, mladine, odraslih, do starejših občanov. Vsaka skupina lahko veliko prispeva k splošni ozaveščenosti, da je hoja zdrava in da se lahko poti na kratke razdalje opravijo tudi peš. S tem se prispeva k ohranjanju narave, zmanjševanju prometnih zastojev in krepitevi zdravja.



# Akcijski načrt

51

Za doseganje zastavljenih ciljev in izvedbo predlaganih ukrepov je bil oblikovan akcijski načrt, ki je zasnovan za obdobje do leta 2022. Akcijski načrt predvideva, da se ob koncu petletnega obdobja strategija ustrezno prenove. Predvidena je tudi revizija strategije po treh letih.

## CELOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI

UKREP	OCENJEN STROŠEK	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE						
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Sprejetje, zagon, revizija in prenova CPS	Revizija do 5.000 EUR Prenova do 20.000 EUR	Občina							
Izvedba promocijskih in ozaveščevalnih aktivnosti o trajnostni mobilnosti (ETM, spletna stran...)	2.000 EUR	Občina, OŠ, vrtci, zunanji izvajalec							
Nadaljnje izobraževanje in krepitev znanj strokovnih sodelavcev (udeležbe na seminarjih, delavnicah, konferencah...)	1.000 EUR	Občina							
Organizacija javnih posvetov (pri projektih, ki imajo velik pomen za občino)	500 EUR/dogodek	Občina							
Uravnotežen proračun občine	/	Občina							
Sodelovanje med različnimi sektorji znotraj občinske uprave	/	Občina							
Nadaljnje aktivno sodelovanje v državnih in EU projektih	V okviru delovnih zadolžitev pri projektih	Občina							
Vzpostavitev delovnega mesta koordinatorskega mesta trajnostne mobilnosti na medobčinski ravni (do leta 2023)	V dogovoru s sosednjimi občinami	Občina, sosednje občine, MZIP							

2023-  
2027



## TRAJNOSTNO NARAVNAN MOTORNI PROMET

52

UKREP	STROŠEK	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE						
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Uvedba cone umirjenega prometa	15.000 EUR	Občina							
Ukrepi za umirjanje prometa	50.000 EUR	Občina							
Merilniki hitrosti z displeji	5.000 EUR	Občina in AVP							
Obnova lokalnih in regionalnih cest	500.000 EUR	Občina in DRSI							
Izgradnja manjkajočih odsekov cest	200.000 EUR	Občina in DRSI							
Preusmeritev prometa na glavne ceste in razbremenitev lokalnih cest s prometom v okolici šole, vrtcev in stanovanjskih naselij	20.000 EUR	Občina							
Povečanje nadzora nad nepravilnim parkiranjem	V okviru izvajanja rednih nalog	Občina in Medobčinsko redarstvo							
Regulacija parkiranja v okolici osnovne šole	4.000 EUR	Občina							
Vzpostavitev cone za omejen čas parkiranja	10.000 EUR	Občina							
Vzpostavitev parkirišč s polnilnicami za električne avtomobile	8.000 EUR	Občina							



## KAKOVOSTEN JAVNI POTNIŠKI PROMET

53

UKREP	STROŠEK	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE						
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023-2027
Obnova avtobusnih postajališč	20.000 EUR	Občina							
Obnova informacijski tabel na avtobusnih postajališčih	10.000 EUR	Občina							
Zagotoviti promocijo JPP v okviru promocije trajnostne mobilnosti	Zajeto v 1. stebru	Občina							
Podaljšanje linije avtobusnega mestnega prometa iz Maribora do krožnega križišča pri osnovni šoli v Miklavžu in povečanje frekvence avtobusov med vikendi ter šolskimi počitnicami med Mariborom, Miklavžem in ostalimi naselji v občini	100.000 EUR / leto	Občina in izvajalec JPP							
Preveritev možnosti reorganizacije šolskih prevozov	Strošek študije	Občina in zunanji izvajalec							
Preveritev možnosti subvencioniranja vozovnic občanom	Strošek študije	Občina in zunanji izvajalec							
Vzpostavitev javne storitve »prevoz na poziv«	V okviru delovnih zadolžitev pri projektih	Občina							





