



**CELOSTNA PROMETNA
STRATEGIJA OBČINE
MAJŠPERK**

2021

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE MAJŠPERK

Založnik: Občina Majšperk, Majšperk 39, 2322 Majšperk

Naročnik: Občina Majšperk

Izdovalec: Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru, Mariborska cesta 7, 3000 Celje

Avtorji: Darja Topolšek, Uroš Kramar, Marjan Sternad, Tina Cvahte Ojsteršek

Avtorji fotografij in vizualizacij: Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru, Občina Majšperk, dr. Peter Kitak, petošolci OŠ Majšperk

Oblikovanje: Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru

Spletni naslov: <https://www.majšperk.si/>

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani

COBISS.SI-ID 60470531

ISBN 978-961-95362-0-9 (PDF)

Celje, april 2021

Slika na naslovnici: Majšperk
Slika na zadnji strani: Stoperce
Avtor dr. Peter Kitak

KAZALO VSEBINE

NAGOVOR ŽUPANJE _____	1
TRAJNOSTNA MOBILNOST IN UREJANJE PROMETA _____	3
PROCES PRIPRAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE MAJŠPERK _____	5
DEJAVNIKI IN OVIRE RAZVOJA PROMETA _____	8
DEMOGRAFIJA _____	9
PROMETNA SITUACIJA _____	12
VKLJUČEVANJE JAVNOSTI _____	17
KAKO BI OTROCI UREJALI PROMET V OBČINI _____	25
SCENARIJI RAZVOJA PROMETA _____	27
VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI _____	30
STRATEGIJA TRAJNOSTNEGA UREJANJA PROMETA V OBČINI MAJŠPERK _____	32
HOJA _____	34
KOLESARJENJE _____	37
MOTORIZIRAN CESTNI PROMET _____	40
JAVNI POTNIŠKI PROMET _____	43
TRAJNOSTNO CELOSTNO UREJANJE MOBILNOSTI _____	46
KAKO BI LAHKO PROSTOR, KI GA ZASEDAJO CESTE, UPORABILI BOLJE? _____	49
VIRI _____	51

NAGOVOR ŽUPANJE

Spoštovani!

Urejeno okolje, trajnostno načrtovanje in prometna kultura so temelj prihodnosti, ki omogoča varen in v bodočnost usmerjen način oblikovanja in uporabe prostora, v katerem živimo. S pametnim načrtovanjem, ki smo ga skupaj z vami začrtali v dokumentu »Celostna prometna strategija«, želimo ustvariti pogoje, da je dostopnost v okolju, glede na naše potovalne navade, vsakomur zagotovljena na varen in zdrav način.

Strukturne, geografske in prostorske možnosti občine nas na eni strani omejujejo, na drugi pa nam dajejo priložnost, da uresničimo pester program mobilnosti in strateško načrtujemo svoj razvoj, ki naj bo trajnostno naravnani in usmerjen v prihodnost, ki nam bo omogočala uporabo vseh sodobnih oblik transporta in prometne komunikacije, ki bodo služile ostalim področjem, kot so turizem, izobraževanje, kultura ...

S tem strateškim dokumentom, ki nas usmerja, da v prihodnosti zgradimo še bolj varne cestne povezave, poskrbimo za varno hojo, ki je najbolj naraven, zdrav način premikanja v okolju, ki ne povzroča emisij in drugih vplivov na okolje, smo želeli v vseh nas vzbuditi tudi spremembo v mišljenju in naših navadah. Želimo si, da z izgradnjo kolesarskih povezav postane kolo pomembno urbano prevozno sredstvo, ki je okolju prijazno, ne zaseda veliko prostora, vsakodnevno kolesarjenje pa ugodno vpliva tudi na zdravje. In zdravje je tisto, ki si tudi v okviru prometne strategije zasluži našo pozornost, zato se bomo potrudili, da bomo z leti zniževali vpliv prevoznih sredstev na naše zdravje.

Naredili smo prvi korak na tej skupni poti, na kateri želimo v prihodnosti uresničiti varno, pravično, pošteno ter odgovorno mobilnost, ki nam bo zagotavljala prijazno okolje, v katerem živimo.

Dr. Darinka Fakin,
županja občine Majšperk

TRAJNOSTNA MOBILNOST IN UREJANJE PROMETA

Načrt trajnostne urbane mobilnosti oziroma Celostna prometna strategija obravnava celotno funkcionalno območje neke lokalne skupnosti in predvideva sodelovanje na različnih področjih politike, na različnih ravneh upravljanja ter z lokalnimi prebivalci in drugimi glavnimi deležniki. Zagotavlja različne trajnostne možnosti prevoza za varno, zdravo in tekočo mobilnost ljudi in blaga.

Osnovni cilj trajnostne mobilnosti je zadovoljiti potrebe vseh ljudi po mobilnosti in obenem zmanjšati motoriziran promet, posledično onesnaževanje, emisije toplogrednih plinov in porabo energije. Trajnostna mobilnost je tista, ki je hkrati okoljsko sprejemljiva, socialno pravična in spodbuja razvoj gospodarstva (Ministrstvo za infrastrukturo in prostor Republike Slovenije [MIP RS], b. d.).

Potreba po bolj trajnostnih in celostnih procesih načrtovanja kot možnost reševanja zapletenih procesov in težav mobilnosti je splošno priznana že dlje časa. Zaradi pripravljenosti ljudi, da sprejmejo nove načine prevoza (na primer električne skuterje, mobilnost kot storitev in skupne prevoze), se dialogi o mobilnosti nenehno razvijajo - in tudi podpora, ki je na voljo strokovnjakom, se mora prilagoditi.

Z vidika lokalne skupnosti je CPS predvsem vodilo prihodnjega delovanja na občinski ravni v smeri izboljšanja prometne in mobilnostne situacije, hkrati pa predstavlja osnovo za pridobivanje sofinancerskih sredstev, ki so za pomembnejše trajnostne investicije na lokalni ravni ključnega pomena.

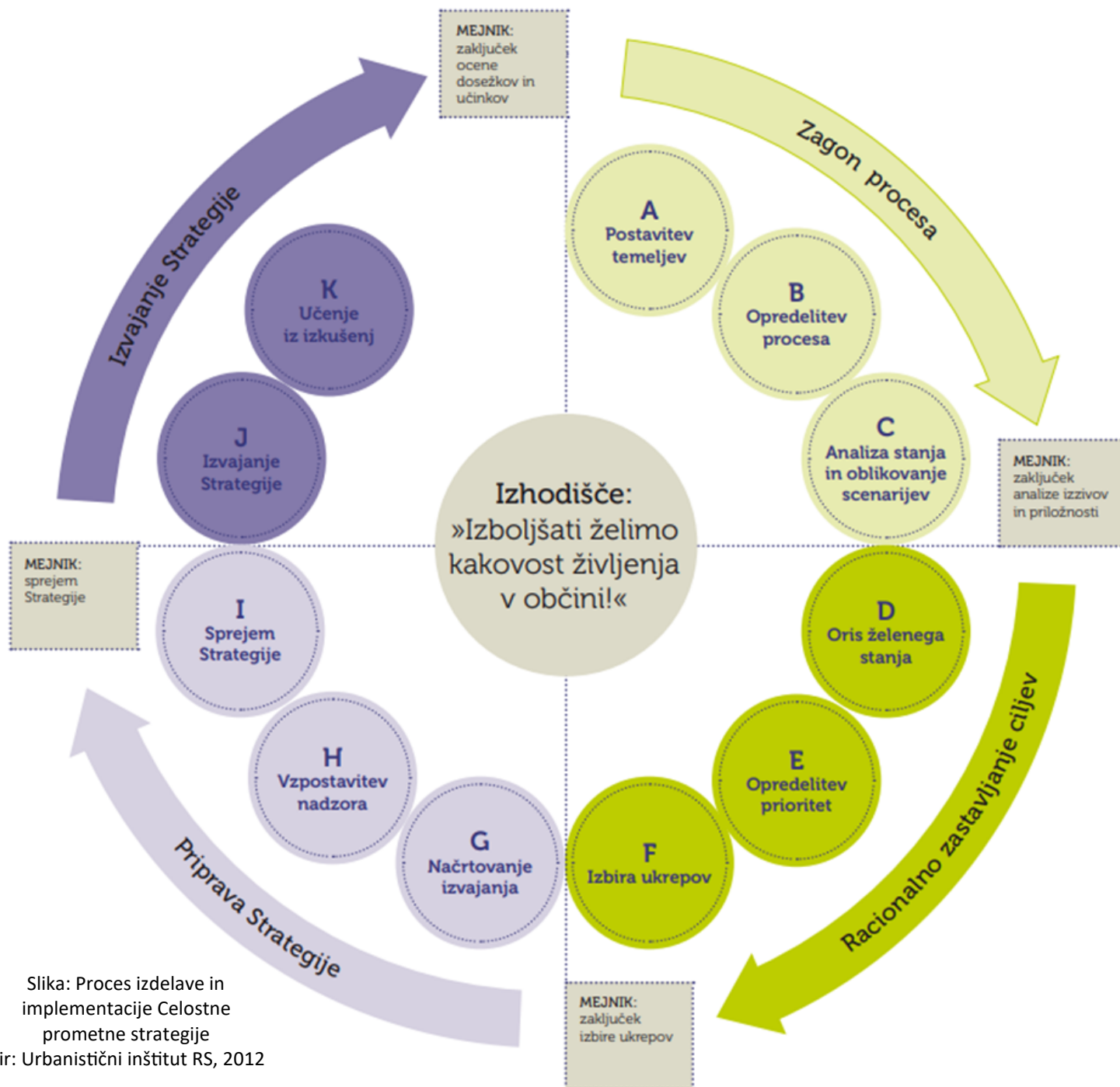
PROCES PRIPRAVE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE MAJŠPERK

Proces izdelave Celostne prometne strategije Občine Majšperk [CPS OM] je sledil fazam in postopkom, kot so opisani v dokumentu *Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije* (Urbanistični inštitut RS, 2012), kot je prikazan na sliki na naslednji strani. S tem je zagotovljena skladnost CPS OM z utečenimi praksami prometnega načrtovanja in z zahtevami za prometne strategije na državni ravni.

Proces izdelave Celostne prometne strategije je strukturiran in razdeljen v več faz in podfaz. Prične se s postavitvijo dobrih temeljev, kjer se opredelijo sodelujoči, dodelijo odgovornosti in pregledajo razpoložljivi viri. V naslednjem koraku se podrobneje opredeli sam proces izdelave, opredeli se območje, ki ga bo strategija zajemala, načrtujeta se vključevanje javnosti ter delovni načrt. Tretja podfaza prve faze zajema analizo stanja in oblikovanje scenarijev razvoja prometnega sistema v občini. Poudarek v tej podfazi je na pregledu trenutnega stanja prometa in vplivnih dejavnikov na razvoj, na podlagi tega pa se oblikujejo projekcije razvoja prometa po različnih scenarijih.

Po uvodnih aktivnostih se prične izdelava načrtov za prihodnost, saj naslednja faza predstavlja oris zelenega stanja, kjer se oblikuje vizija trajnostnega prometnega sistema v občini ter se uskladijo pričakovanja vseh ključnih skupin in deležnikov. Nadalje se opredelijo prioritete, oblikujejo strateški cilji ter določijo ciljne vrednosti, s katerimi so natančneje opredeljeni cilji celostne prometne strategije. Na podlagi postavljene vizije prometnega sistema se prek presoje možnosti in učenja iz izkušenj drugih mest, ki so uvedla celostno prometno strategijo, izvede izbira ukrepov, ki jih bo Občina Majšperk uvedla v sklopu svoje prometne strategije in širšega delovanja. Za izbrane ukrepe se izvede študija stroškovne učinkovitosti, nato pa se ukrepi povežejo v svežnje, za katere je smiselno, da se izvedejo sočasno, saj skupaj dosežejo večji učinek kot vsak ukrep posamezno. Z zaključkom te faze je ogrodje celostne prometne strategije postavljeno, sledijo izvedbeni načrti.

Načrtovanje izvajanja vključuje dodelitev odgovornosti in virov ter pripravo akcijskega načrta, navadno za obdobje petih let po sprejetju strategije. Na podlagi akcijskega načrta se vzpostavi tudi spremljanje in vrednotenje, ki bo potekalo celotno obdobje izvajanja strategije.



Slika: Proces izdelave in implementacije Celostne prometne strategije

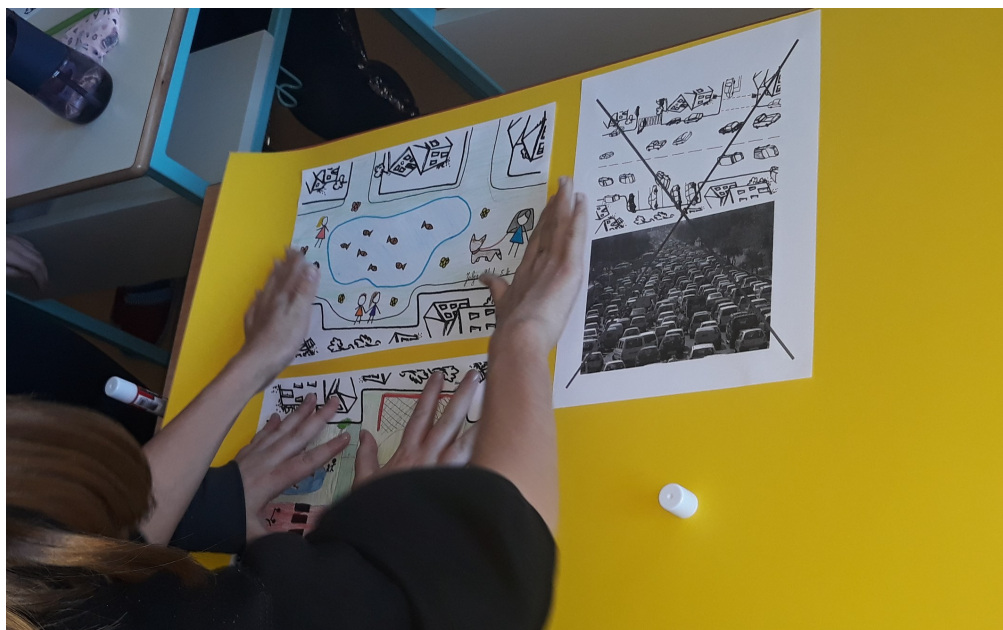
Vir: Urbanistični inštitut RS, 2012

Celostno prometno strategijo Občine Majšperk sestavljajo podroben pregled trenutnega stanja, vizija prometnega sistema, nabor ukrepov za doseganje postavljenih ciljev, akcijski načrt ter načrt spremljanja. Strategijo morajo na koncu priprave sprejeti tudi odločevalci, v primeru občin je to občinski svet. Po sprejemu seveda sledi izvajanje strategije in ukrepov, predvidenih v njej, ter hkratio spremljanje napredka ključnih kazalnikov trajnostne mobilnosti v občini.

Celostne prometne strategije spodbujajo vključevanje in povezovanje vseh načinov prevoza na lokalni in regionalni ravni s ciljem zagotavljanja trajnostne in visoko kakovostne mobilnosti za vse prebivalce. S povezovanjem tehničnih, organizacijskih, infrastrukturnih in mehkih ukrepov občina doseže boljše učinkovitost prometnega sistema ter stroškovno učinkovitost. Hkrati sprejeta CPS pomeni predispozicijo za pridobivanje sofinancerskih sredstev na različnih razpisih na regionalni, državni in evropski ravni.

Z namenom priprave strategije, ki bo konkretno pripomogla k reševanju najbolj perečih težav s področja mobilnosti na področju občine Majšperk, je v letu 2020 Občina Majšperk pristopila k oblikovanju Celostne prometne strategije. V nadaljevanju tega dokumenta bodo predstavljena izhodišča, ki so oblikovala strategijo, analize obstoječega stanja, oblikovanje strateških usmeritev občine na področju prometa in mobilnosti ter na koncu še akcijski načrt, ki predstavlja izvedbeni načrt ukrepov, predvidenih v CPS OM.

Slika: V proces izdelave CPS OM so bili vključeni tudi osnovnošolci



DEJAVNIKI RAZVOJA PROMETA IN OVIRE

Občina Majšperk je tipična pretežno ruralna slovenska občina z razvejanim prometnim omrežjem in nizko gostoto poseljenosti. S prometnega vidika to pomeni velike izzive, ker v tovrstnih okoljih osebna mobilnost temelji pretežno na avtomobilih. Posledično je treba zagotoviti cestno omrežje, ki vsem občanom omogoča zadovoljivo dostopnost, to omrežje vzdrževati in nadgrajevati, posledično pa zagotoviti tudi obsežna finančna sredstva za izvedbo predvidenih ukrepov.

Procesi spodbujanja trajnostne mobilnosti v tovrstnih okoljih imajo svoje specifične izzive. Nerealno je namreč pričakovati, da se bodo prebivalci občine Majšperk večinoma posluževali kolesarjenja in hoje kot njihovega glavnega načina potovanja, če vemo, da jih večina dela oziroma se šola izven občine, torej govorimo o daljših razdaljah. Premik k trajnostni mobilnosti pa je možen na drugih, na prvi pogled mogoče manj očitnih ravneh. Spodbujanje kolesarjenja in hoje za krajše poti, na primer za pot v šolo, urejanje pogojev za trajnostne oblike mobilnosti, spodbujanje sodobnih konceptov, kot je souporaba prevoza, in nenazadnje ureditev rednih in zanesljivih linij javnega potniškega prevoza so tisti ukrepi, s katerimi v tovrstnih okoljih najbolj učinkovito spodbujamo premike k bolj trajnostnim načinom mobilnosti.

Trenutno stanje kaže na potrebe po spremembah oziroma vpeljevanju rešitev, ki bodo dolgoročno pripomogle k vključujoči in trajnostni mobilnosti. Poleg že prej omenjene razpršene poselitve in razvejanega omrežja moramo upoštevati tudi dejavnike staranja prebivalstva, velike potrebe po delovnih migracijah in podhranjenosti JPP. Vse to so izzivi, ki so bili ugotovljeni v prvi fazi izdelave CPS OM, v naslednji fazi pa bo izdelava prešla k postavitvi prioritet prometnega sistema v občini Majšperk v prihodnjih letih ter zastavljanju ukrepov in načinov izvedbe, ki bodo na koncu združeni v akcijski načrt CPS Občine Majšperk.

Pomemben element celostnega prometnega načrtovanja je upoštevanje dejavnikov razvoja prometa in ovir pri razvoju, na podlagi česar lahko zagotovimo zadostno mero primernih vhodnih informacij, da bodo mere v CPS OM prilagojene lokalnim in regionalnim značilnostim in usklajene s pričakovanji občanov.

DEMOGRAFIJA

V okviru presoje prometnega konteksta je smiselno preveriti več indikatorjev, ki kažejo na potencialno problematična področja z vidika zagotavljanja enakopravnosti in dostopnosti v mobilnostnem sistemu. Tako lahko kot dejavnike razvoja prometa v občini identificiramo sledeče vrednosti indikatorjev v letu 2019 (Republika Slovenija, Statistični urad, b.d.):

- Občina je imela leta 2019 4.037 prebivalcev (2.116 moških in 1.951 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 124. mesto.
- Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 55 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu manjša kot v celotni državi (102 prebivalca na km²).
- Povprečna starost občanov je bila 43,8 leta in tako minimalno višja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (43,3 leta).
 - Med prebivalci te občine je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0–14 let, je v njej prebivalo 130 oseb, starih 65 let ali več.
- Podatki po spolu kažejo, da je bila vrednost indeksa staranja za ženske v tej občini višja od indeksa staranja za moške. V občini je bilo – tako kot v večini slovenskih občin – med ženskami več takih, ki so bile stare 65 let ali več, kot takih, ki so bile stare manj kot 15 let; pri moških je bila slika enaka.
- Med osebami v starosti 15 let–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 65 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih, skupaj 1.647 oseb), kar je enako slovenskemu povprečju.
- Povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, je bila v tej občini v bruto znesku za približno 17 % nižja od letnega povprečja mesečnih plač v Sloveniji, v neto znesku pa za približno 14 %.
- Več kot vsak drugi prebivalec v občini je imel osebni avtomobil (59 avtomobilov na 100 prebivalcev); ta je bil v povprečju star 10 let.
- Indeks delovne migracije v občini Majšperk znaša 25,9 (Indeks delovne migracije (IDM) je razmerje med številom delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov) v določeni teritorialni enoti delovnega mesta in številom delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov) v teritorialni enoti prebivališča, pomnoženo s 100).
 - V letu 2019 je bilo v občini registriranih 236 podjetij, od tega največ mikro podjetij.

V Občini Majšperk deluje osnovna šola Majšperk z dvema podružničnima šolama Ptujška Gora in Stoperce ter vrtec Majšperk. V občini deluje tudi več gasilskih, kulturnih, športnih, turističnih društev, društev upokojencev, humanitarnosti in sociale ter drugih društev.

Po podatkih SURS-a (2020) je imela občina leta 2019 4.037 prebivalcev. Občina beleži pozitivni prirast prebivalstva.



Slika: POŠ Stoperce

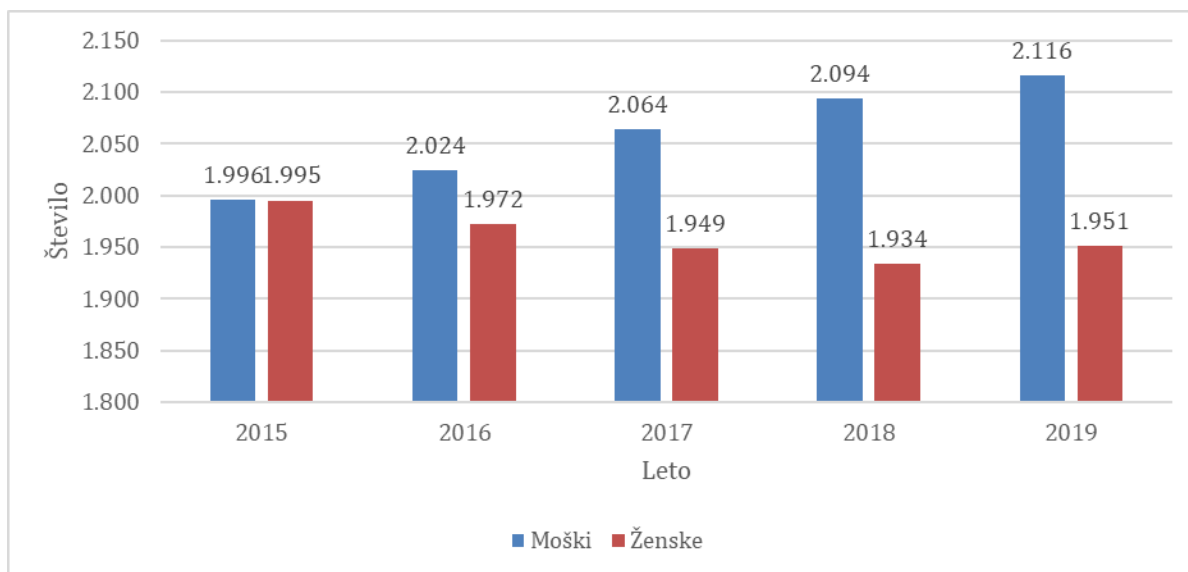
Povprečna starost prebivalstva v letu 2019 je bila 44,2 leti.

V vrtce je bilo v letu 2019/2020 vključenih 147 otrok, v osnovne šole pa 349 otrok (Statistični urad Republike Slovenije, 2020).

Konec leta 2019 je bilo v občini 1.647 delovno aktivnih prebivalcev. Stopnja registrirane brezposelnosti znaša 9 % (podatek za oktober 2020).

Slika: Gibanje prebivalstva v občini Majšperk

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2020



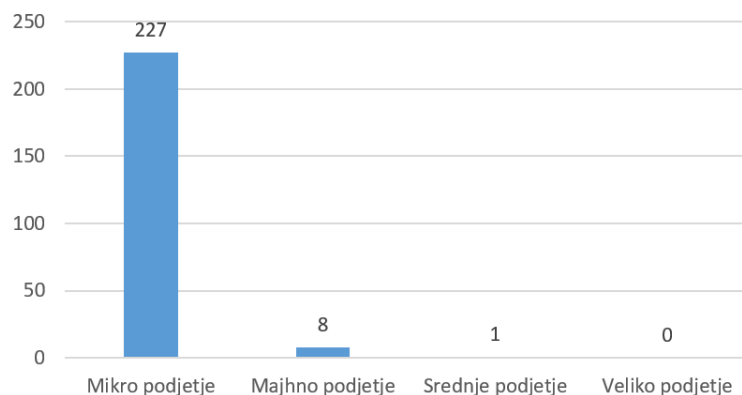
Podatki iz leta 2019 kažejo na to, da je bilo v občini Majšperk zaposlenih 254 prebivalcev te občine. Največ delovnih migrantov je bilo v občino Kidričevo, ostali pa so se na delo vozili v druge občine. Spodnja tabela prikazuje občine zaposlitve, v katerih je zaposlenih več kot 10 prebivalcev občine Majšperk.

V letu 2019 je v občini po podatkih SURS-a delovalo največ mikro podjetij.

Tabela: Občina zaposlitve delovno aktivnih prebivalcev občine Majšperk
Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2020

Občina zaposlitve	Število zaposlenih
Kidričevo	309
Ptuj	291
Majšperk	254
Maribor	245
Ljubljana	107
Rogaška Slatina	36
Hoče-Slivnica	28
Celje	21
Poljčane	20
Hajdina	19
Podlehnik	15
Makole	12
Rogatec	12

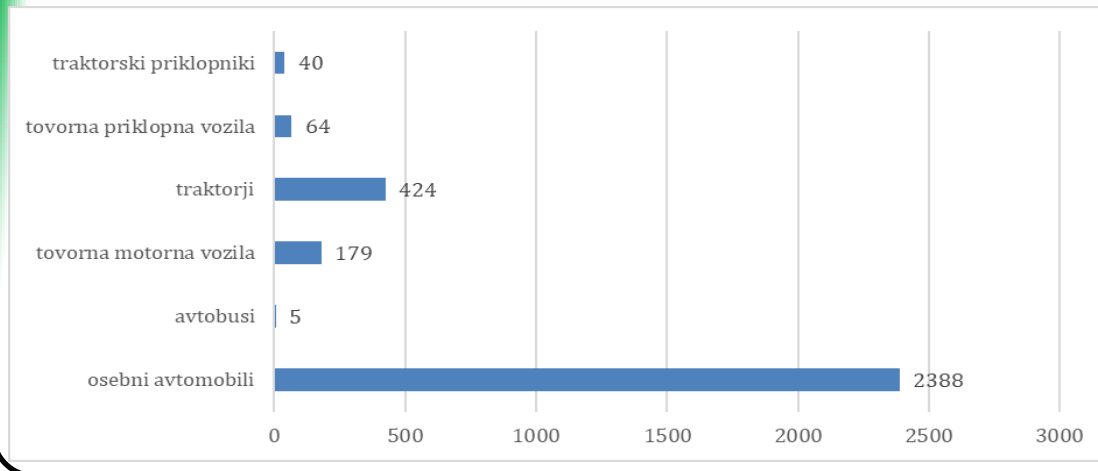
Slika: Število podjetij v občini Majšperk glede na velikost v letu 2019
Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2020



PROMETNA SITUACIJA

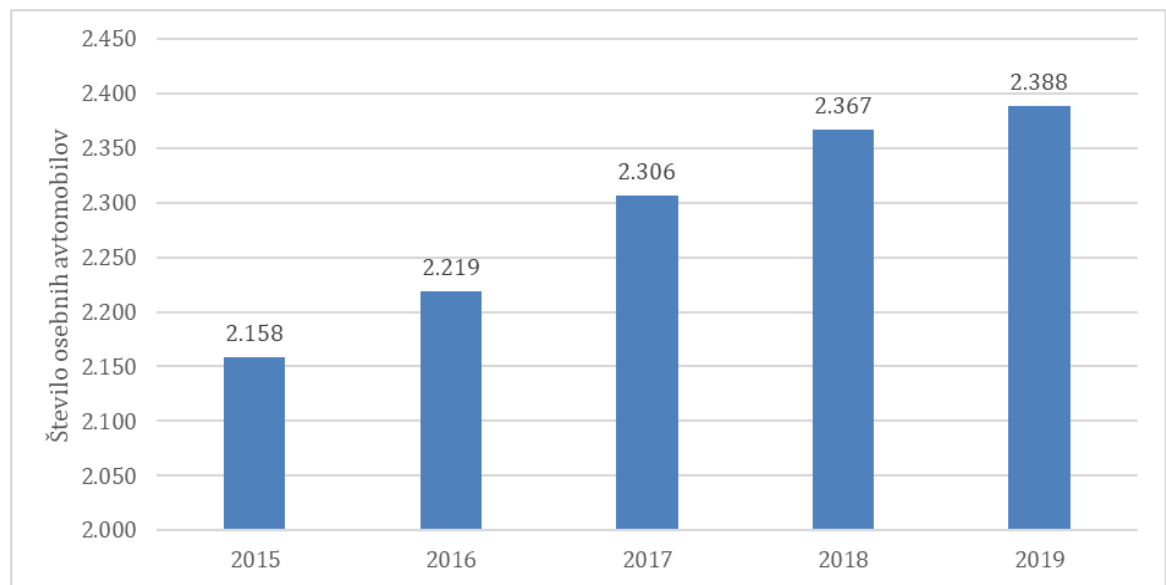
Slika: Število cestnih vozil v občini Majšperk (2019)

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2020



Slika: Porast števila osebnih avtomobilov v občini Majšperk

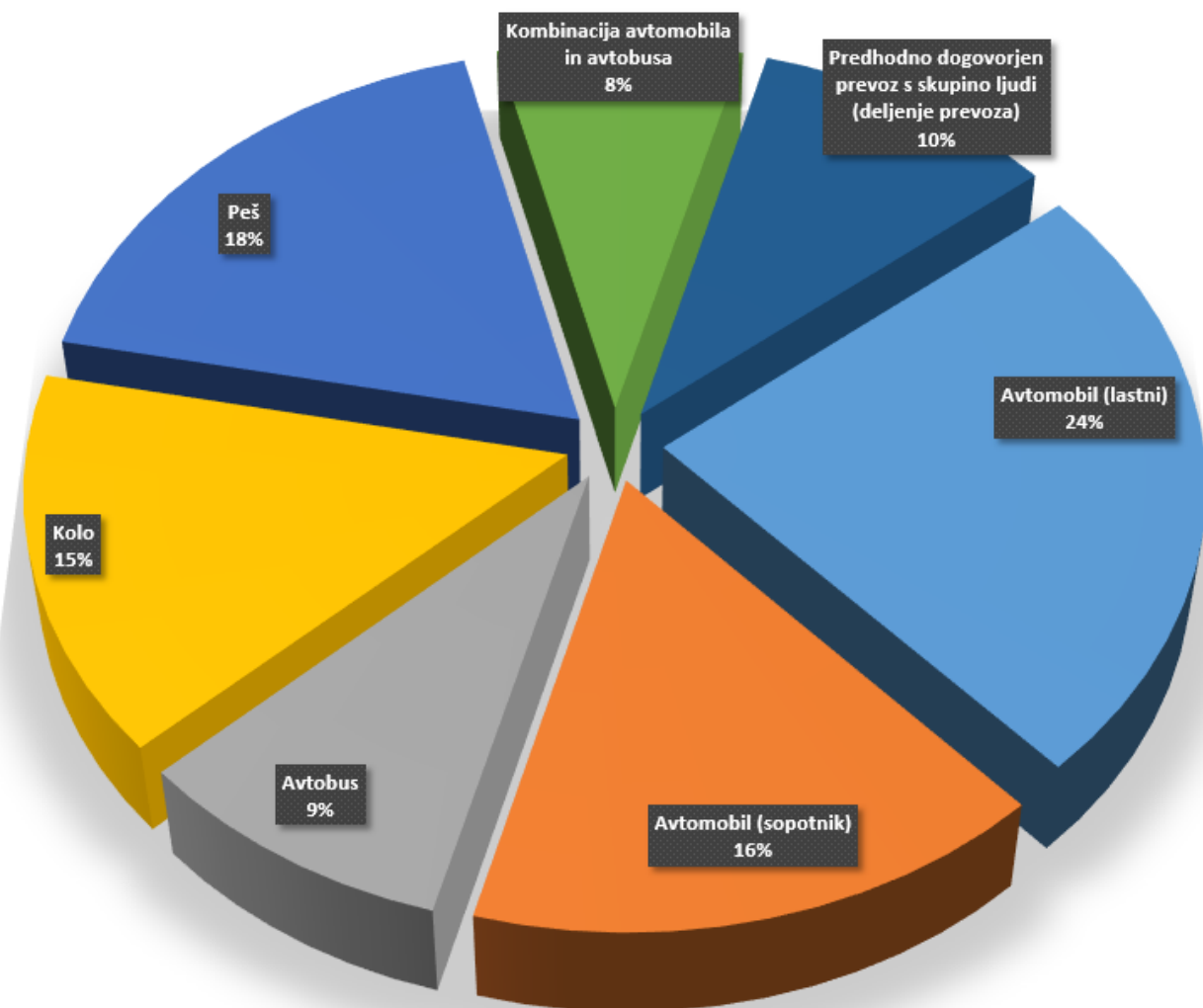
Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2020

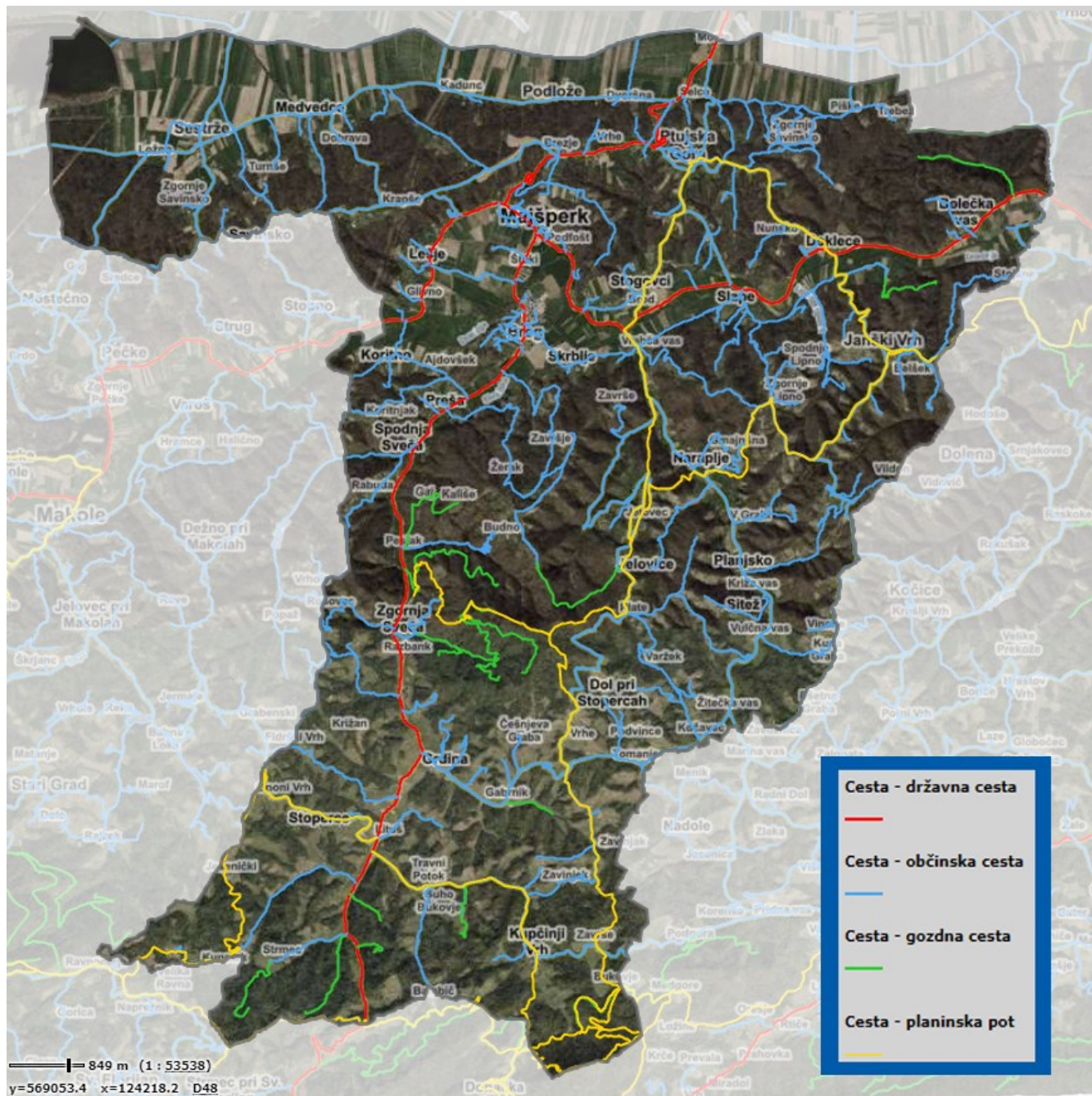


Število vseh vozil se je od leta 2010 v občini Majšperk povečalo (Statistični urad Republike Slovenije, 2020), raste tudi število osebnih vozil.

V sklopu priprave strategije so bile proučene tudi potovalne navade občanov. Na podlagi raziskave je bila določena razdelitev rabe posameznih modalitet prevoza (modal split) za vsakodnevna potovanja, ki je značilna za prebivalce v občini Majšperk. Trenutno stanje kaže, da je najpogostejša uporaba avtomobila (lastni) (24 %), hoja (18 %) in kolo (15 %), najmanj pa uporabljajo kombinacijo avtomobil/avtobus.

Slika: razdelitev rabe posameznih modalitet prevoza (modal split) za vsakodnevna potovanja

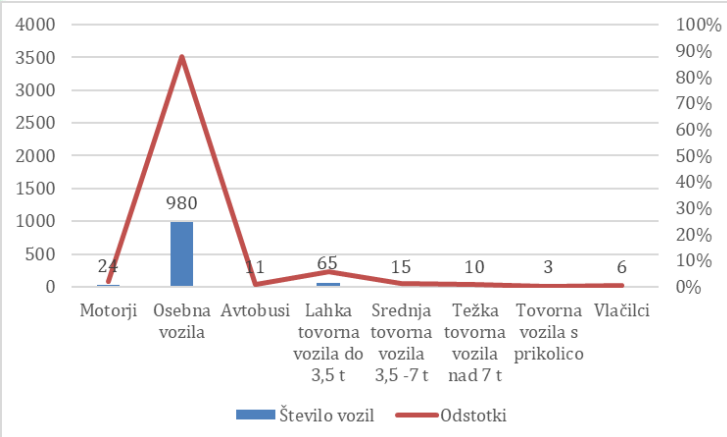




Slika: Prostorska umeščenost cestne prometne infrastrukture

Vir: PISO, b.d.

Na območju občine Majšperk se na enem avtomatskem števcu odvija neprekinjeno spremljanje prometa, in sicer v naselju Stoperce. Ročna štetja potekajo na dveh lokacijah v Majšperku in Stogovcih. Ugotoviti je mogoče, da v prometnem toku prevladujejo osebna vozila, s tem, da največji delež med tovornimi vozili predstavljajo lahka tovorna vozila do mase 3,5 tone. Glede na podatke iz analize povprečnega letnega dnevnega prometa [PLDP] je razbrati, da se promet povečuje.



Slika: PLDP za leto 2019 – Stoperce

Slika: PLDP za leto 2019 – Majšperk

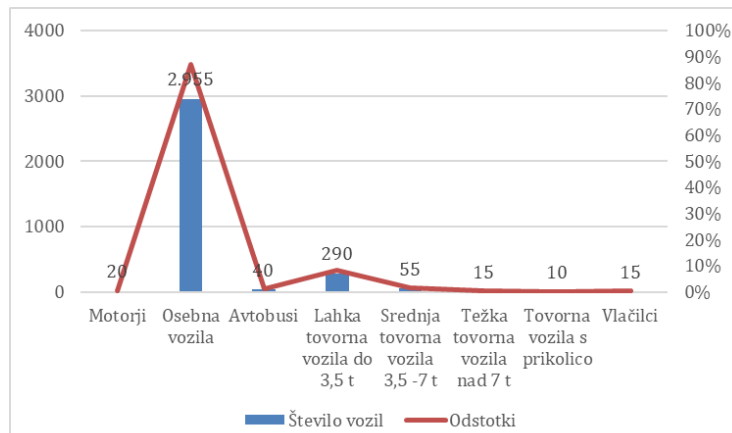


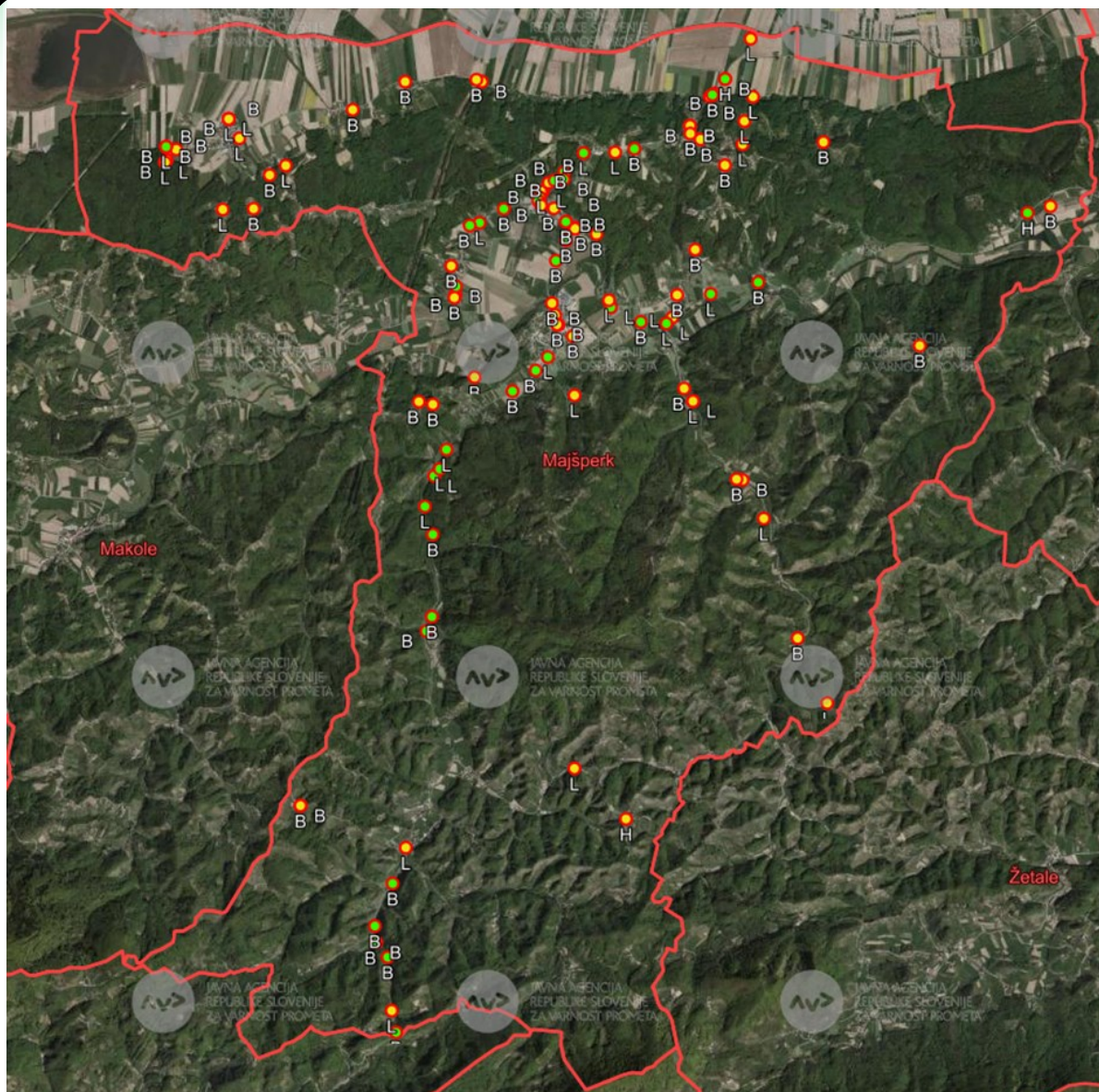
Tabela: Prometne obremenitve na območju občine Majšperk – Povprečni letni dnevni promet (PLDP)

Vir: Prometno-informacijski center za državne ceste, 2020

Števno mesto	Opis lokacije	Leto 2015	Leto 2016	Leto 2017	Leto 2018	Leto 2019
Stoperce	Rogatec - Majšperk	971	1.052	1.116	1.102	1.114
Majšperk	Majšperk	3.100	3.150	3.200	3.300	3.400
Stogovci	Majšperk – Jurovci	600	600	600	600	600

Prometna varnost v Podravski regiji, katere del je tudi občina Majšperk, je na državno primerljivem nivoju. Število umrlih na 10.000 prebivalcev v obdobju januar-september 2019 je 0,37. V letu 2019 je v tej regiji zaradi posledic cestnih prometnih nesreč umrlo 12 oseb (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, 2020).

V zadnjih letih (2016 – 2019) se je v občini Majšperk pripetilo 121 prometnih nesreč, pri katerih je posredovala Policija. Njihove lokacije kažejo na kritične odseke na cestni prometni infrastrukturi.



Lokacije prometnih nesreč v občini Majšperk v letih 2016 - 2019
Vir: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, b.d.

- Legenda:
- B-BREZ POŠKODBE;
 - H-HUDA TELESNA POŠKODBA;
 - L-LAŽJA TELESNA POŠKODBA;
 - S-SMRT;
 - U-BREZ POŠKODBE

VKLJUČEVANJE JAVNOSTI

Da bi vse zainteresirane aktivno vključili od začetka do konca procesa izdelave CPS, zlasti pa pridobili konkretne temelje pri oblikovanju vizije, ciljnih vrednosti ter ukrepov strategije, se je že v fazi analize stanja izvedla anketa, s katero so se pridobile značilnosti obstoječega stanja prometa v občini Majšperk, nadalje pa smo prek anketiranja občanov in vključevanja ključnih deležnikov določili tudi prioritete urejanja prometa v občini.

Na splošno je mnenje občanov, da je najpomembnejše področje, ki bi mu bilo smiselno nameniti največ pozornosti v prihodnje na področju urejanja prometa, večja varnost pešpoti. Ker pa so razlike minimalne (razen v primeru dostopnosti taksi službe), lahko sklepamo, da so anketiranim vsa področja enako pomembna. Rezultati analize pomembnosti področij so prikazani spodaj, kjer je zaradi lažje preglednosti vprašanje obdelano iz vidika uteži.

Slika: Pomembnost področij z vidika prometnega urejanja-uteži



Za tri največja naselja v občini (Majšperk, Ptujška Gora in Stoperce) so za izbrana področja prometne ureditve in za stanje in količino različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov občani podali oceno na lestvici od 1 do 5, kjer 1 pomeni najslabšo oceno, 3 predstavlja povprečno oceno, 5 pa najboljšo oceno.

Rezultati ankete za področje ocene stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov za naselje Majšperk podajajo srednji do visok nivo. Najvišjo oceno so anketiranci dodelili organiziranosti šolskih prevozov, najnižjo pa za povezanost kolesarskih stez med sabo, obseg/število kolesarskih stez in dostopnosti taksi služb. Anketiranci so v povprečju za naselje Majšperk podali nižjo do srednjo vrednost ocene količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov. Po mnenju anketirancev je v naselju Majšperk občutno preveč avtomobilov v središču naselja, občutno premalo pa je stojal in nadstreškov za kolesa in kolesarskih stez.

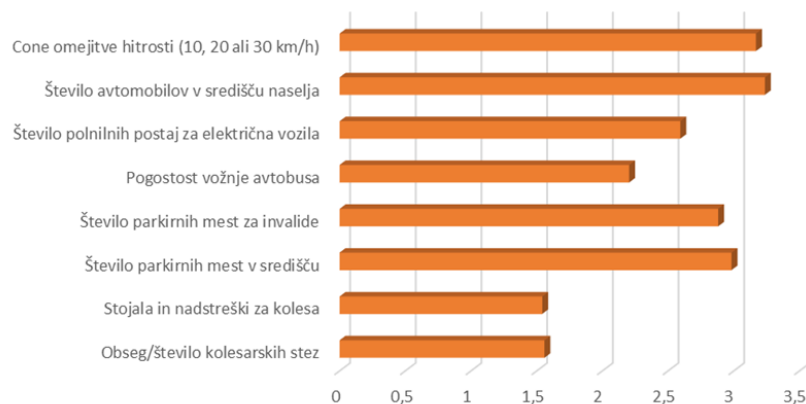
Slika: Primer dobro urejene površine za pešce v naselju Majšperk



Za naselje Ptujška Gora je za področje ocene stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov mogoče zaključiti, da najvišje kotira organiziranost šolskih prevozov, najslabše pa so ocenjena področja, povezana s kolesarskim prometom. Rezultati za količino infrastrukturnih in ostalih elementov kažejo podobno sliko kot za naselje Majšperk. Anketiranci so mnenja, da je v naselju preveč avtomobilov. Prav tako so anketiranci izpostavili problematiko omejene infrastrukture za kolesarski promet.

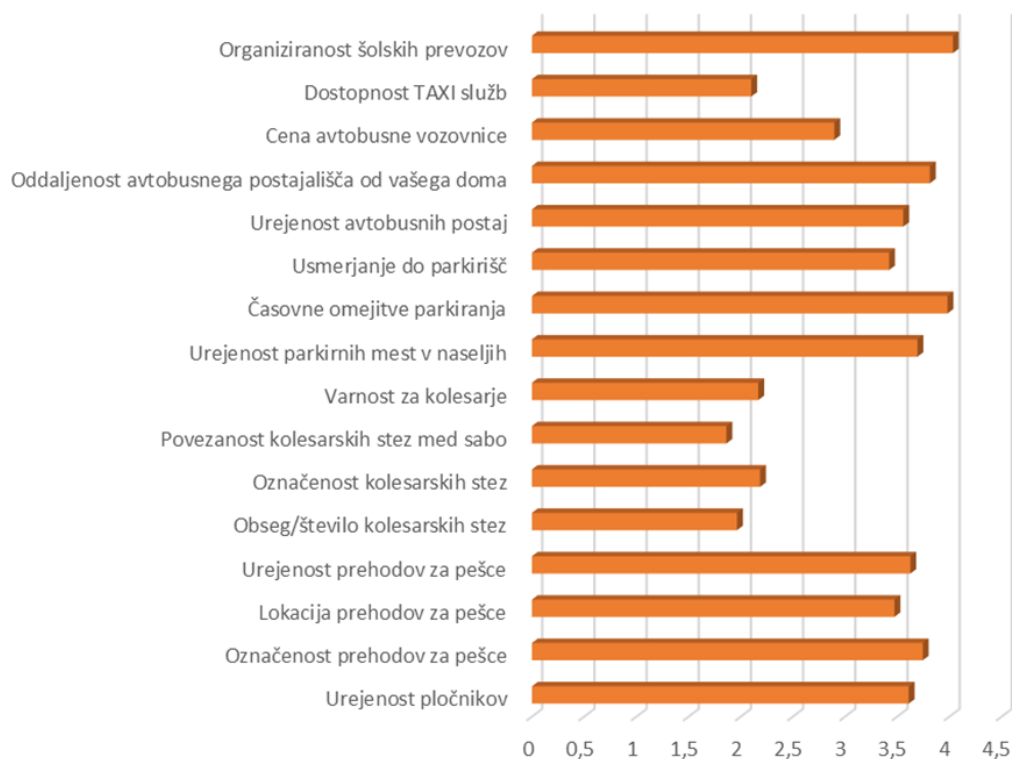
Za naselje Stoperce je za področje ocene stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov stanje malo drugačno. Tako kot v ostalih naseljih je tudi tu značilno, da so občani zelo zadovoljni s časovnimi omejitvami parkiranja (ki jih ni). Tu je potrebno poudariti, da so po mnenju anketiranih v naselju Stoperce zelo dobro urejene parkirne površine, visoko zadovoljstvo pa je za organiziranost šolskih prevozov, kar velja za vsa večja naselja v občini Majšperk. Med najslabše ocenjenimi področji pa so vsi kriteriji, povezani s kolesarskim prometom, izstopata pa tudi slaba urejenost pločnikov ter dostopnost taksi služb. Po mnenju anketirancev je za naselje Stoperce značilno podobno kot za prejšnji dve naselji, torej preveliko število avtomobilov in pomanjkanje infrastrukturnih elementov za kolesarski promet.

Ocena stanja - Majšperk



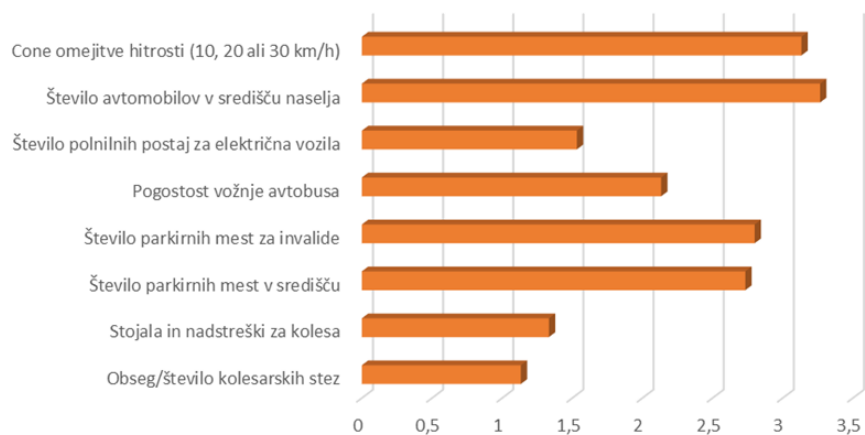
Slika: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v naselju Majšperk

Ocena stanja - Majšperk



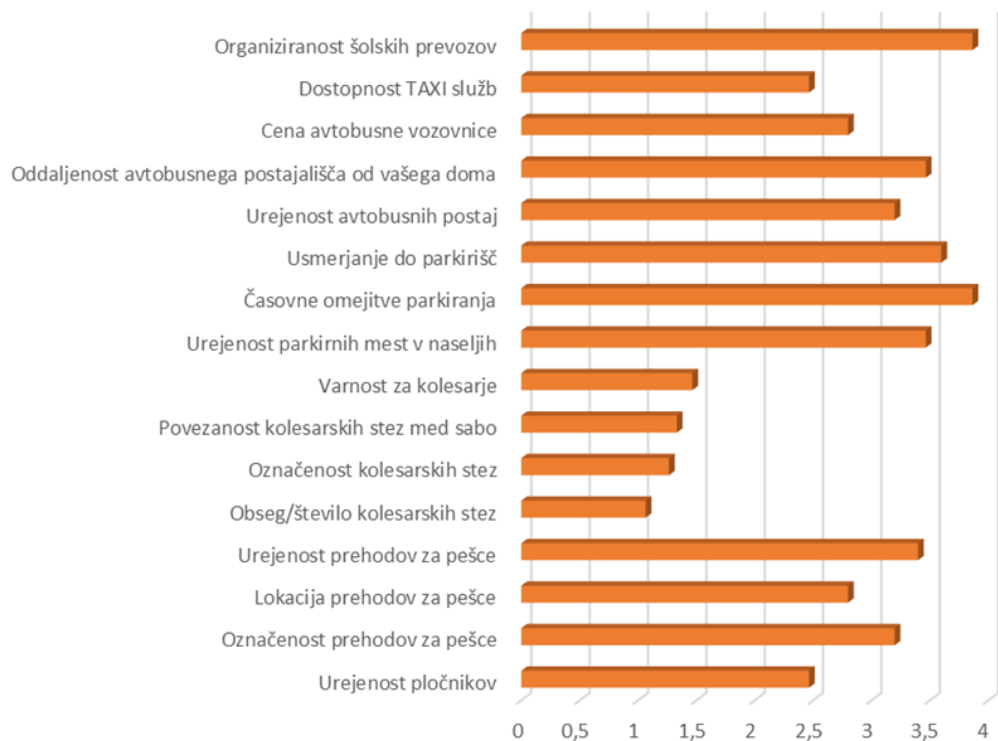
Slika: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov središču naselja Majšperk

Ocena stanja - Ptujška Gora



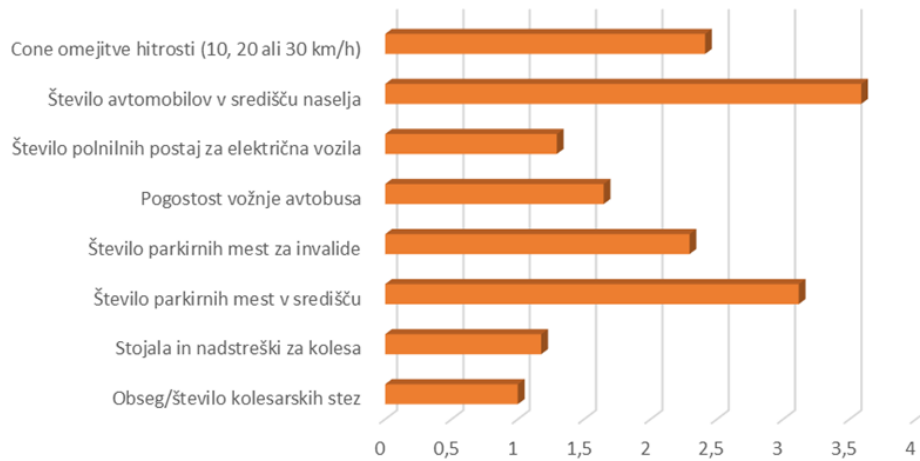
Slika: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v naselju Ptujška Gora

Ocena stanja - Ptujška Gora



Slika: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov središču naselja Ptujška Gora

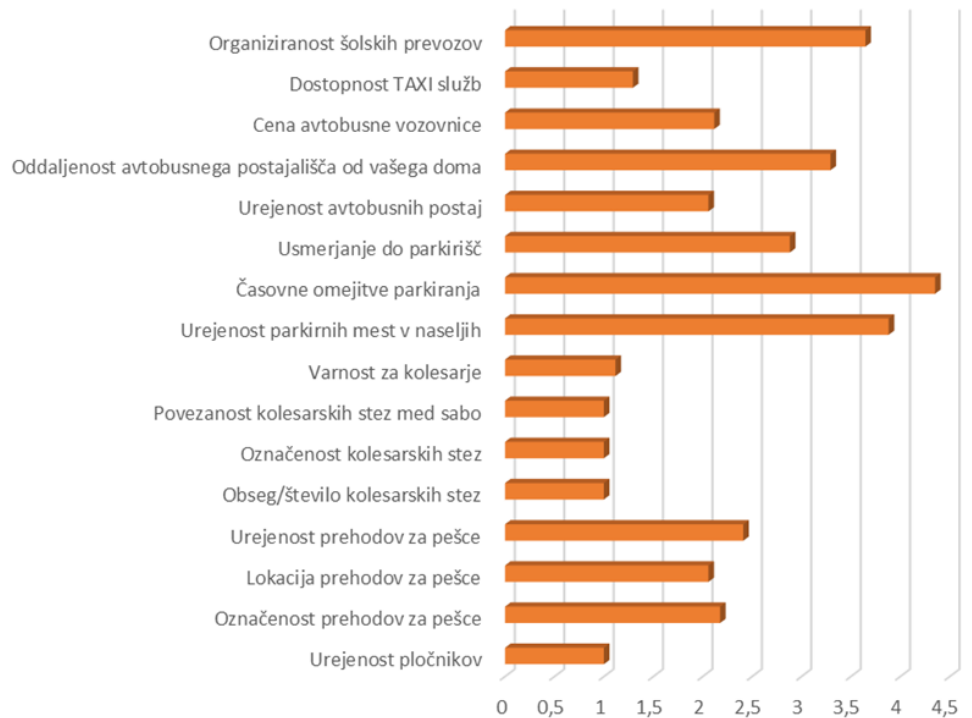
Ocena stanja - Stoperce



Slika: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v naselju Stoperce

Slika: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov središču naselja Stoperce

Ocena stanja - Stoperce



S pomočjo občanov prek javnih razprav in ključnih deležnikov pri pripravi strategije je bila v začetni fazi oblikovana tudi matrika PSPN, ki prikazuje glavne prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti prometnega sistema v občini Majšperk.

Tabela: PSPN analiza prometnega sistema v občini Majšperk

PREDNOSTI	SLABOSTI
<p>Urejenost krožišč.</p> <p>Dovolj brezplačnih parkirišč v naseljih in ob javnih površinah.</p> <p>Prometna urejenost centrov večjih krajev.</p> <p>Urejenost nakupovalnega središča in športnega parka.</p> <p>Parkirna mesta za električne avtomobile.</p>	<p>Urejenost in pomanjkanje pločnikov na območju celotne občine.</p> <p>Slabe kolesarske povezave po občini.</p> <p>Širina cestišč lokalnih cest.</p> <p>Neurejene bankine.</p> <p>Pomanjkanje zaščitnih odbojnih ograj na določenih odsekih.</p> <p>Prehodi za pešce v vaseh.</p>
PRILOŽNOSTI	NEVARNOSTI
<p>Kolesarske povezave skozi celotno občino in izgradnja kolesarskih povezav z EU sredstvi.</p> <p>Pločniki in pešpoti v vseh naseljih.</p> <p>Vzdrževanje pohodnih in rekreativnih poti.</p> <p>Izgradnja brvi čez Dravinjo v Stanički vasi.</p> <p>Privlačnejše poti, razvoj rekreacije in turizma – (npr. drevoredi oz. razširitev ozelenitve, boljše vzdrževanje).</p>	<p>Problem pridobitve zemljišč in lastništva zemljišč.</p> <p>Birokratske ovire.</p> <p>Različni prednostni interesi.</p> <p>Poslabšano sprotno vzdrževanje.</p> <p>Prepočasno izvajanje ukrepov.</p> <p>Finance in ne pridobitev EU sredstev.</p> <p>Majhna poselitev občine.</p>

Ključne ugotovitve procesa vključevanja javnosti v pripravo vhodnih informacij za nadaljnje korake priprave strategije so, kot sledi:

- Različni deležniki so ocenili svoje zadovoljstvo s stanjem prometa v občini kot zadovoljivo.
- Kot ključne vrednote, ki so povezane z oblikovanjem CPS, so občani izpostavili varnost ranljivih skupin, pešcev in kolesarjev, enostaven dostop do pomembnih ustanov (zdravstveni dom, pošta, banka, občinska uprava) in zdravje prebivalstva. Kot najmanj pomembne vrednote so anketiranci izpostavili boljše pogoje za avtomobile, hitrejši cestni promet, zagotavljanje več parkirnih površin in več cest.
- Iz rezultatov samoocene je razvidno, da Občina Majšperk na področju trajnostne mobilnosti spada v kategorijo občin, ki še nimajo obsežnejših ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti in so v začetni fazi vključevanja trajnostnih načel v svoje mobilnostne politike.
- Pričakovanja deležnikov glede Celostne prometne strategije so predvsem v ukrepih za pešce in kolesarje: pločniki in kolesarske poti, skrb za varnost, izboljšanje urejenosti cest, vzdrževanje cest, umirjanje prometa, rekreacija in turizem.
 - Kot največje težave pri oblikovanju CPS so bile izpostavljene finančne težave, povezanost z državo, neodobravanje občanov in lastništvo zemljišč.
 - Kot najpomembnejša področja, kjer je potrebnih največ vlaganj, so različni deležniki izpostavili izboljšanje pogojev za hojo in pešačenje, nato področje kolesarjenja, kateremu sledijo področje avtomobilov, JPP in kot zadnje področje tovarnega prometa.
 - Deležniki so vlaganja v izboljšanje pogojev za hojo in pešačenje označili kot izredno pomembno področje.

Slika: Stojala za kolesa ob osnovni šoli Majšperk



Ptujska Gora—»Nepreglednost« vertikalne in horizontalne signalizacije



Glavne najpomembnejše slabosti trenutnega stanja prometnega in mobilnostnega sistema, predvsem z vidika večjih naselij v občini, ki so geografski fokus celostne prometne strategije občine Majšperk, so:

- ni kolesarskih poti/stez;
- površine za pešce so urejene le v večjih naseljih;
- problematika parkirnih mest ob šolah in/ ali povezav od parkirnih mest do šol (npr. Stoperce);
- problematika vertikalne signalizacije (npr. »pretirana« uporaba v križišču Stogovci -Ptujška Gora in Ptujška Gora - Doklece)
 - problematika horizontalne signalizacije (pomanjkanje ali slabo vidni prehodi za pešce);
- neurejenost v križiščih (npr. križišče regionalne ceste z lokalno cesta Sitež - Grdina ni dobro označeno z vertikalno signalizacijo);
- določeni odseki cest so nevarni zaradi prevelikih hitrosti vožnje (ponekod povezano tudi z bližino objektov, ki se nahajajo v svetlem profilu ceste);
 - slabe povezave JPP izven glavnih linij;
- avtobusna postajališča brez objektov za varovanje pred vremenskimi vplivi in avtobusna postajališča na cestišču v navezavi s pomanjkanjem horizontalne signalizacije (npr. v naselju Podložje);
 - širina lokalnih cest (vključevanje pešcev/kolesarjev).

Zgornji seznam ni popoln, nakazuje le najpomembnejše slabosti predvsem z vidika večjih naselij v občini.

KAKO BI OTROCI UREJALI PROMET V OBČINI?

V sklopu priprave CPS OM so potekale tudi delavnice s petošolci OŠ Majšperk. Ko smo jih vprašali, kako bodo urejali promet, ko bodo čez nekaj desetletij župani ali županje Občine Majšperk, so nam povedali sledeče.

Ko bom županja:

- naredila baxene s zelo velikimi toboganji,
- labirint iz žive meje,
- kino (veliko),
- živalski vrt,
- tramodstropni avtobus,
- limuzine,
- visoki pločniki,
- planetarij

Ko bom županja bom

- naredila več igrišč,
- vse službe, šole bi imela eno uro predstavlja nepravilno
- vse bi stalo eno četrtino manj
- da bi večimoma ljudi vozili s kolesami, rolikami, kolojci (vsaj eno uro na teden)
- živalski vrt samo s šilicami.

Ko bom županja, bom

naredila več: kolesarski stez,
respati, skate parkov, gozdov,
jezer, parkov, pločnikov, stolpov za
igro, drvesne hišice, igrišč, živalski
vrt, travnikov, poti za rolikarje in
skiroje.

Ko bom županja bom naredila kolesarsko
pot, bazen na soli, živalski klub in živa
lski vrt.

Ko bom županja bom

- naredila muzej samo za vesolje, astrologijo,
in ima vse drugačne horoskopske.
- moreš plačati 5 evrov če se a avtom več kot 4
ure voziš.
- posadila bi več dreves in rož

Ko bom župan

- Da bi bili vsi erti elektroni.
- Da bi bili lvi za cartanje.
- Da bi mogli vsaj 1 irti nogomet.
- Da bi imeli tablice navzno zvonar.

Ko bom župan

- dodaten dostopark
- občinski barier
- muzej
- moste na pešce

Ko bom županja bom

Živalski vrt, kolesarske poti, pešpoti po gozdu, ribnik, kamp, bazen, igrišče, prostor za umetnost, jahalni kljub, samo 10 ur na teden se bi lahko vozili v občini z avtom, vetrinarstvo.

Ko bom županja bom zgradil ogromno paintball igrišče !!

Ko bom županja bom zgradila zavetišče za živali, skate park, zoo in akvarij.

Ko bi bil župan bi spremenil da bi imeli milijone in milijone, da bi imeli vsak dan party in nove diskote, da bi imeli ziganstvo igrišče za kosarbo, da bi lahko imel vsak 96 računalnikov v sobi, da bi imeli same dobre ocene, da bi imeli vse razstoj, da bi imeli elektricne automobile, da bi imeli elektro letališča, da bi soka izpuhtela, da bi odstranili ves promet, da bi imeli hiše na morju, da bi pridabili celo zemljo za Slovenijo.

Ko bom županja bom naredila več kolesarskih poti, pešpoti, še baki shejtpark in baren

SCENARIJI RAZVOJA PROMETA

Glede na analizo stanja so v nadaljevanju predstavljeni oblikovani scenariji prihodnjega razvoja prometno – mobilnostnega sistema v občini Majšperk. Oblikovani so trije scenariji. Prvi scenarij opisuje razvoj dogodkov, kjer se izvajajo dejavnosti s poudarkom na obstoječih programih in obstoječih načrtih in ciljih, brez celovitega pristopa in sinergijskih učinkov (scenarij 1: »Obstoječi način, poudarkom na obstoječih programih, načrtih in ciljih«). Drugi scenarij daje prednost izboljšanju pogojev predvsem za avtomobile, brez upoštevanja trajnostnih načel (scenarij 2: »Boljši pogoji za avtomobile«). Tretji scenarij pa predvideva celovit strateški pristop s poudarkom trajnostnih načel ob upoštevanju pogledov širokega kroga deležnikov (scenarij 3: »Celovit, trajnostni pristop«).

Pri oblikovanju scenarijev so bile presojene medsebojne odvisnosti trendov različnih sektorjev in sinergije, možnosti odločevalcev za integracijo uspešnih in učinkovitih načrtov, in splošne značilnosti občinskega območja. Upoštevane so identificirane priložnosti in težave, ki se lahko pojavljajo pri prihodnjem načrtovanju prometa. Prav tako pa scenariji upoštevajo ugotovitve iz PSPN tabele, kjer so identificirane osnovne prednosti in slabosti sedanjega stanja ter priložnosti in nevarnosti, ki se lahko pojavijo v prihodnosti. V nadaljevanju so predstavljeni možni scenariji razvoja prihodnjih dogodkov na področju prometa v občini Majšperk.

Prvi scenarij: »Obstoječ način s poudarkom na obstoječih programih, načrtih in ciljih«

Scenarij predvideva, da se v občini planiranje in izvajanje ukrepov izvaja po sedanjih planih in ciljih. Pri tem prihaja do počasnega spreminjanja stanja v prometnem sistemu, brez (ali samo delno) celovitega reševanja prometne problematike in upoštevanja sinergijskih učinkov med različnimi področji (na primer: turizem, sociala, gospodarski razvoj, kakovost bivalnega okolja, okolje...). Vključenost različnih deležnikov je minimalna, kar povečuje tveganja za nasprotovanja občanov sprejetim ukrepom. Počasno in neusklajeno delovanje na področju prometa na izkorišča potenciala vseh prometnih podsistemov, tako se potreba po mobilnosti rešuje predvsem s pomočjo cestne infrastrukture in avtomobilov. Zaradi majhnega spodbujanja in ozaveščanja o pomenu trajnostne mobilnosti se potovalne navade ne spreminjajo. Hitrejše ceste pa povzročajo začaran krog razvoja prometnega sistema, ki povzroča vedno večjo odvisnost od avtomobila in zmanjšano varnost v prometu. Sodelovanje s sosednjimi občinami in financiranje dražjih projektov je oteženo. Prav tako pa se kakovost bivanja v povezavi z mobilnostjo le počasi premika naprej. Kljub vlaganjem v kolesarsko infrastrukturo ne pride do premika mobilnostnih tokov in povečanja vloge kolesarjenja kot načina potovanja. JPP še naprej igra postransko vlogo. Ne prihaja do izkoriščanja potenciala za razvoj turizma v povezavi s kolesarjenjem in možnostmi za rekreacijo.

Drugi scenarij: »Boljši pogoji za avtomobile«

Drug scenarij je pesimistično naravnano in sloni na upoštevanju težav, ki se lahko pojavijo pri izvajanju načrtov in implementaciji določenih (nezaželenih) ukrepov. Tako prihodnji razvoj prometa in mobilnosti ne upošteva trajnostnih načel in sloni predvsem na tradicionalnih praksah izboljšanja pogojev za avtomobilski promet. Finančna vlaganja dajejo prednost izboljšanju cest in hitrejšemu prevozu, kar povzroča dodatne negativne vplive tako na varnost (na primer ranljivejših skupin) kot na okolje. Povečana uporaba avtomobilov povzroča dodaten pritisk na cestno infrastrukturo in povečuje odvisnost načina potovanja od avtomobila. Tako se tudi zaradi varnost starši vse pogosteje poslužujejo avtomobila za prevoz otrok. Hitrosti v naseljih pa se kljub omejitvam povečujejo, kar povzroča upad števila pešcev in kolesarjev. Ukrepi so tako osredotočeni predvsem v urejanje cestne problematike, kar negativno vpliva na potovalne navade in na kakovost bivanja v občini.

Slika: Stoperce –del urejenih parkirnih mest na območju cerkve



Tretji scenarij: »Celovit, trajnostni pristop«

Tretji scenarij predvideva celovit strateški pristop ob občutnem upoštevanju trajnostnih načel. Načrtovanje ciljev in izvajanje ukrepov se izvaja ob močni vključenosti širokega kroga deležnikov v vse faze upravljanja s prometnim sistemom. Tako se oblikujejo ukrepi, ki so usklajeni s širšim krogom deležnikov, kar omogoča lažje sprejemanje kratkoročno nepriljubljenih ukrepov, ki pa imajo dolgoročno pozitivne posledice. Celovit pristop vključuje vse prometne podsisteme in vsebuje tako ukrepanje na področju infrastrukture kot na področju mehkih ukrepov, ki spreminjajo potovalne navade in povečujejo kakovost obstoječe in nove infrastrukture. Povečuje se tudi sodelovanje med različnimi odgovornimi akterji in sodelovanje med različnimi sektorji (na primer gospodarski razvoj, turizem, okolje...). Povečujejo se vlaganja v izboljšanje pogojev za hojo, pešačenje in kolesarjenje, kar ima pozitiven vpliv na spreminjanje potovalnih navad, zdravje prebivalstva in kakovost bivanja. Kolesarske poti in pešpoti so vedno bolj privlačne, kar vpliva na privlačnost občine in omogoča razvoj turistične panoge. Z večanjem naporov v alternativne avtomobilu se povečuje tudi varnost in možnosti za alternativne načine (tudi) dnevnih potovanj. Občina ob sodelovanju s sosednjimi občinami postaja tudi vedno bolj kolesarsko povezljiva v širše okolje. Kolesarske povezave in pešpoti so vedno bolj kakovostne, varne in privlačne, kar še dodatno vpliva na povečevanje deleža kolesarjev in pešcev. Ukrepi na področju ozaveščanja in informiranja omogočajo večjo sprejemljivost ukrepov, ki so tudi finančno bolj dosegljivi, saj je dostop do njih lažji in hitrejši.

Slika: Ptujška Gora - pločnik in avtobusno postajališče



VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI

Pri postavitvi osnutka vizije Celostne prometne strategije Občine Majšperk so bile upoštevane vse usmeritve iz izvedenih aktivnosti. Po usklajevanju glede elementov, ki jih mora vizija vsebovati, ter glede formulacije vizije, je bil dosežen konsenz glede formulacije vizije CPS OM, ki vključuje zahteve vseh deležniških skupin, je jasna, uresničljiva ter dovolj konkretna, da jasno prikazuje želeno prihodnost trajnostne mobilnosti v OM. Končna vizija Celostne prometne strategije Občine Majšperk se glasi:

Mobilnostni sistem Občine Majšperk bo ob upoštevanju vizije Občine, trajnostnih načel in visokih okoljskih standardov omogočal kakovostno povezanost in dostopnost celotne občine preko vseh prometnih podsistemov. Razvojno naravnani mobilnostni sistem bo omogočal vključenost vseh deležnikov v prometu in predstavljal ogrodje za razvoj privlačnega bivalnega okolja, turizma in inovativnega gospodarstva.

Trajnostni mobilnostni sistem za vse uporabnike!

Končno določeni strateški cilji Celostne prometne strategije Občine Majšperk so sledeči:

- Izboljšanje varnosti in privlačnosti kolesarjenja ter pešačenja.
- Vzdrževanje in urejenost cestne infrastrukture s poudarkom na varnosti.
- Zagotavljanje pogojev za trajnostno mobilnost v povezavi s kakovostjo bivanja, rekreacijo in turizmom.
 - Izobraževanje in informacije o trajnostni mobilnosti in prometnem sistemu.
 - Sodelovanje z vsemi deležniki mobilnostnega sistema znotraj občine in širše.

Končni nabor prioriteta pri urejanju prometnega sistema OM v smeri trajnosti od najpomembnejše do najmanj pomembne za področje infrastrukture so:

- zagotavljanje varnih in povezanih pešpoti;
- zagotavljanje varne in povezane kolesarske infrastrukture;
 - vzdrževanje cestne infrastrukture in okolja;
 - urejanje cestne infrastrukture za avtomobile;
 - zagotavljanje dobrih pogojev za JPP;
- urejanje prometnega okolja v navezavi s kakovostjo gibanja in bivanja.

Za področje mehkih ukrepov pa:

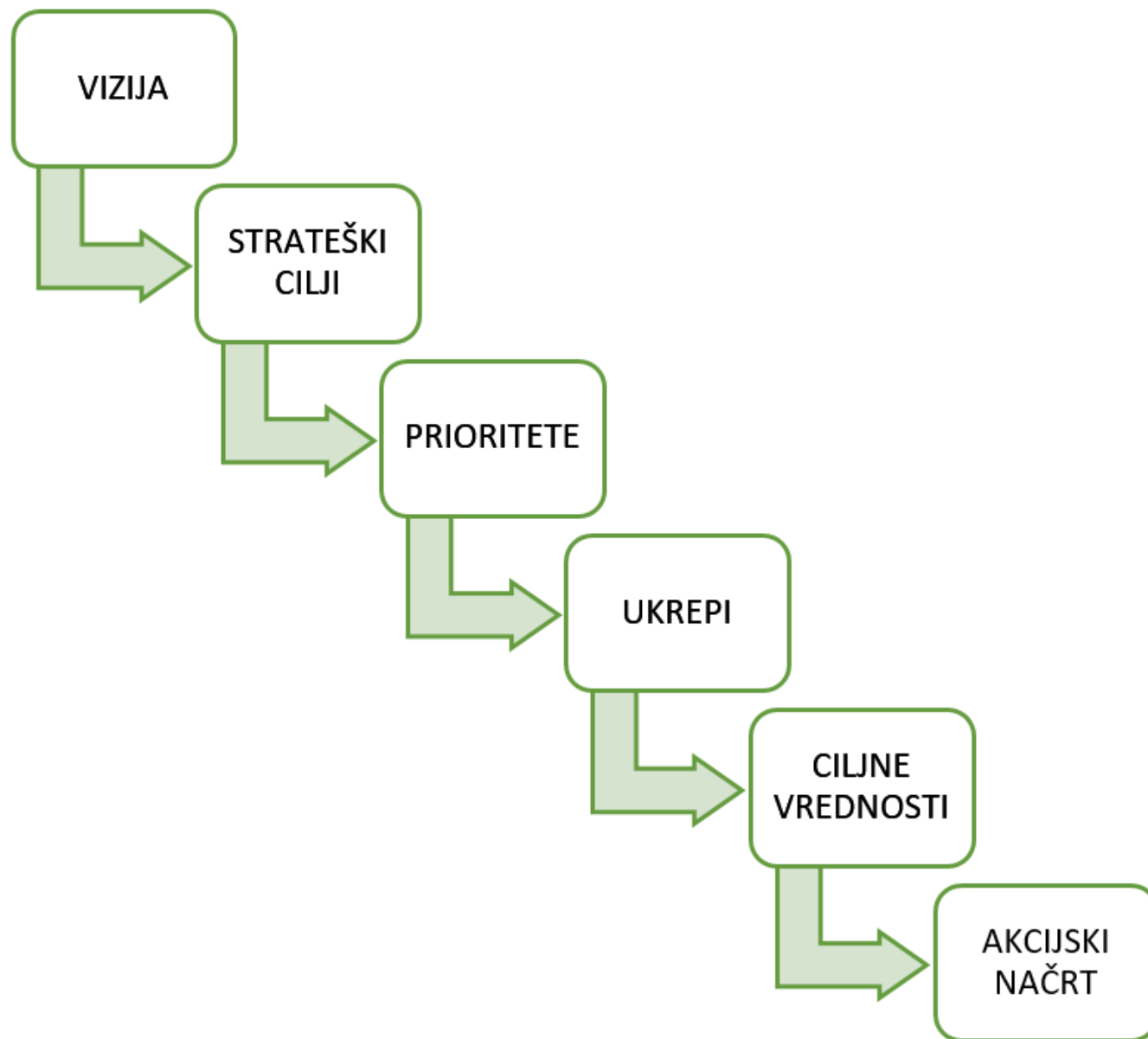
- izboljšanje označenosti in kakovosti vseh prometnih poti, predvsem v povezavi z rekreacijo in turizmom;
- izboljšane informacij o prometu in vzpostavitev spletnega informacijskega portala za trajnostno mobilnost;
 - umirjanje prometa;
 - promocije in aktivnosti v šolah in vrtcih za spodbujanje trajnostne mobilnosti;
- promocije, ki spodbujajo hojo in kolesarjenje za vsakodnevne aktivnosti;
- povečanje kakovosti JPP;
 - spodbujanje medobčinskega sodelovanja na področju mobilnosti.

Slika:
Podložje -
Kolesar na
cestišču



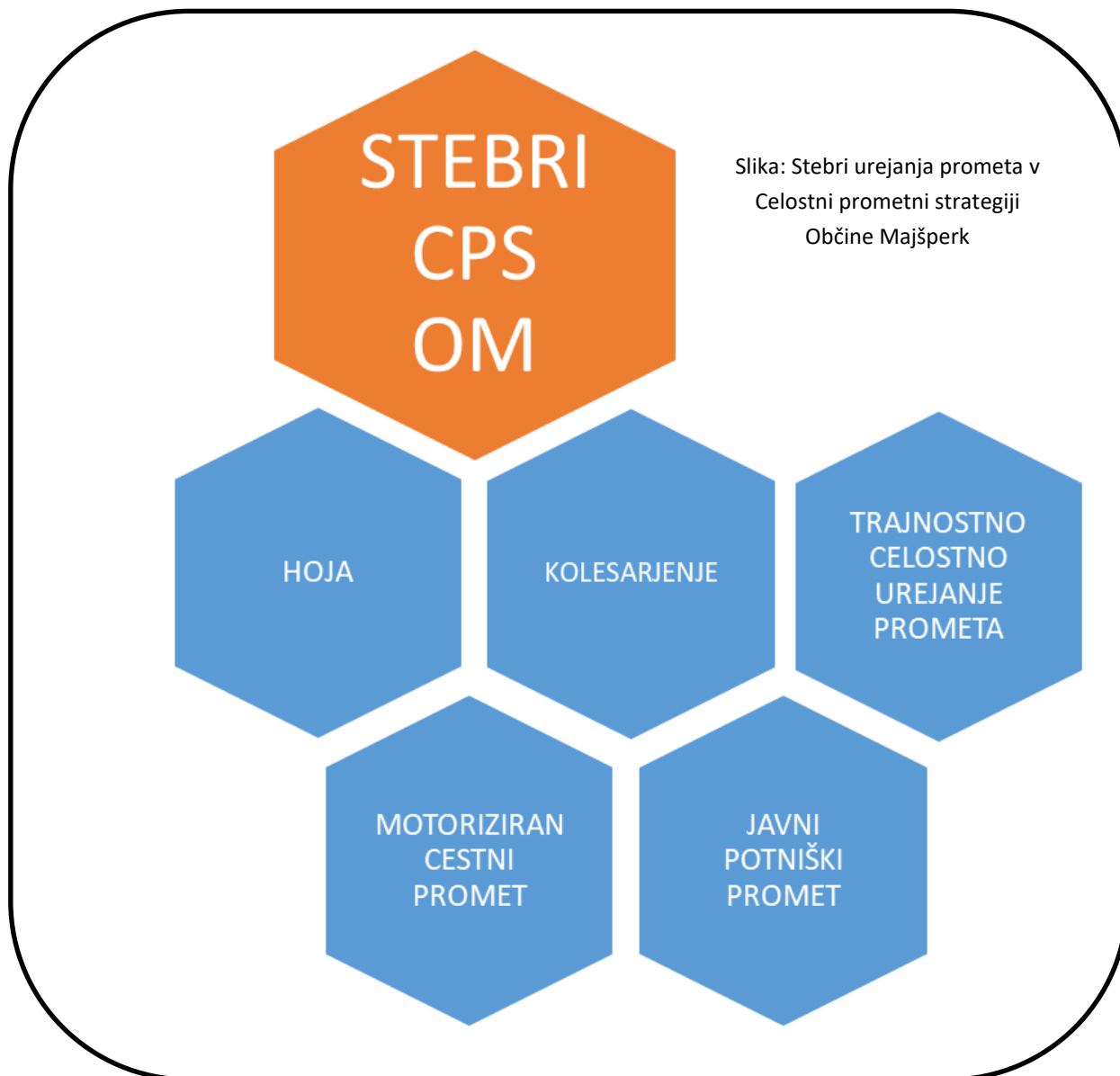
STRATEGIJA TRAJNOSTNEGA UREJANJA PROMETA V OBČINI MAJŠPERK

Slika: Struktura logike strategije urejanja prometa v Celostni prometni strategiji



Pri urejanju prometa je smiselno določiti ciljne vrednosti, ki občino vodijo pri uresničevanju strateških ciljev in zadovoljevanju postavljenih prioritet. Nadalje se na podlagi tega določijo še ukrepi, ki predstavljajo konkretizacijo prej določenih ciljev in način njihovega doseganja. Končni izvedbeni načrt celostne prometne strategije pa predstavlja akcijski načrt, ki določa aktivnosti po posameznih stebrih urejanja prometa, jih ovrednoti z vidika potrebnih finančnih vložkov, časovnega izvajanja in odgovornosti za izvajanje.

V nadaljevanju za vsak steber posamično predstavljamo postavljene prioritete, ciljne vrednosti, ukrepe ter akcijski načrt za obdobje petih let.



Slika: Stebri urejanja prometa v Celostni prometni strategiji Občine Majšperk

HOJA

Hoja in kolesarjenje sta ključnega pomena za trajnostno mobilnost. Tako je potrebno razviti celovite koncepte kolesarjenja in hoje z visokokakovostnimi standardi oblikovanja ulic s pločniki in kolesarskimi stezami. To lahko posledično pomeni, da se omeji cestni prostor za avtomobile, kar pa seveda po drugi strani pomeni izboljšano varnost za pešce.

Občina Majšperk ima dobro urejene površine za pešce v samem naselju Majšperk in delno tudi v naseljih Breg, Lešje ter Ptujška Gora. Zaznati je mogoče slabo ureditev za varno mobilnost pešcev v manjših krajih, izstopa pa tudi območje pri Podružnični šoli v Stopercah, kjer ni nujno potrebnih površin za pešce. Tako večina manjših naselij nima urejenih površin za ločeno vodenje peš prometa. Prav tako je potrebno izpostaviti problematiko prehodov za pešce, ki jih na določenih območjih, kjer bi bili potrebni, sploh ni.

Na podlagi ugotovitev so v Celostni prometni strategiji Občine Majšperk postavljene sledeče prioritete, ki bodo v naslednjih petih letih usmerjale delo občine na področju hoje:

- Zagotavljanje varnosti za vse pešce s poudarkom na varnejših šolskih poteh.
- Urejen sistem povezovalnih pešpoti znotraj in med naselji.
- Spodbujanje hoje kot načina vsakodnevnih potovanj.
- Urejenost ulične razsvetljave v večjih naseljih.
 - Urejenost sprehajalnih poti.

Slika: Urejenost križišča cest Majšperk–Apaški križ,
Poljčane-Majšperk in Majšperk



Na podlagi postavljenih prioritiet Celostna prometna strategija Občine Majšperk vključuje sledeč nabor ukrepov, s katerimi bodo občani spodbujeni k hoji kot načinu vsakodnevne mobilnosti:

- Ureditev dostopnosti za pešce od parkirišča do podružnične šole Stoperce.
 - Izgradnja ali ureditev 20 km površin za pešce.
 - Ureditev 5 prehodov za pešce.
 - Označitev vsaj 10 konfliktnih točk med pešci in ostalimi modalitetami.
 - Ureditev javne razsvetljave.
- Postavitev urbane opreme (klopi, ozelenitev, informacijske table, koši za smeti in pasje odpadke...) v vaških središčih.
- Opremljenost poti s turističnimi in rekreativnimi informacijami ob rekreativnih in turistično zanimivih lokacijah.

Za merjenje uspešnosti uvajanja ukrepov so bile oblikovane sledeče ciljne vrednosti:

- 5 % povečanje uporabnikov hoje kot načina vsakodnevnih potovanj znotraj občine glede na izhodiščno stanje.
- Preureditev/ureditev vsaj 5 prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi v 5 letih, s poudarkom na varnejših šolskih poteh.
 - Označitev vsaj 10 konfliktnih točk med pešci in ostalimi modalitetami.
 - Ureditev vsaj 20 km pešpoti, namenjenih vsakodnevni mobilnosti in tudi rekreaciji in turizmu v 5 letih.
 - Ureditev prometnega prostora na 15 mestih za povečanje varnosti pešcev in povečanje privlačnosti.

Tabela: Akcijski načrt za področje hoje

AKTIVNOST	ZAHTEVNOST	OCENJEN STROŠEK	VIRI FINANCIRANJA OZ. ODGOVORNOST	2021	2022	2023	2024	2025
Ureditev dostopnosti za pešce od parkirišča do podružnične šole Stoperce.	srednja	150 € na tekoči meter pločnika	Občina, RS					
Izgradnja ali ureditev 20 km površin za pešce (med drugim izgradnja pločnikov (1) na koncu naselja Breg-proti Stoperce - Preša (2) v naselju Vrhe, (3) Stoperce, (4) pločnik Medvedce).	srednja	150 € na t. m. novo izgrajenega pločnika, 2.000 € letno za ureditev ostalih poti	Občina, RS, lokalna društva					
Ureditev 5 prehodov za pešce.	nizka	2.000 € na prehod	Občina, RS					
Označitev vsaj 10 konfliktnih točk med pešci in ostalimi modalitetami.	nizka	250 € na lokacijo	Občina					
Ureditev javne razsvetljave (Vrhe, Stoperce, Ptujška Gora, Podložje, Skrblje in ostalo po potrebi).	srednja	10.000 € na lokacijo	Občina					
Postavitev urbane opreme (klopi, ozelenitev, informacijske table, koši za smeti in pasje odpadke...) v vaških središčih.	nizka	1.500 € letno	Občina					
Opremljenost poti s turističnimi in rekreativnimi informacijami ob rekreativnih in turistično zanimivih lokacijah (npr. v okolici jezera).	nizka	1.000 € letno	Občina, lokalna društva					

KOLESARJENJE

Kolesarji in pešci imajo šestkrat več možnosti za prometno nesrečo na cesti s smrtnim izidom kot uporabniki avtomobilov, in po mnenju zainteresiranih strani je izboljšanje občutka varnosti odvisno od številnih ukrepov v prometnem okolju. K temu lahko pripomore tudi visokokakovostna infrastruktura, vključno z dobro urejenimi kolesarskimi potmi.

Namenskih kolesarskih površin v občini ni, vendar Občina dela na tem področju, kar je mogoče razbrati tudi iz projektne naloge za gradnjo regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju.

Za področje kolesarjenja celostno urejanje prometa v občini v naslednjih petih letih vodijo sledeče prioritete:

- Zagotavljanje privlačnosti in varnosti za kolesarje.
- Urejen sistem povezanih kolesarskih poti za dnevno mobilnost, rekreacijo in turistične namene.
- Sodelovanje pri zagotavljanju regijskih kolesarskih povezav.

Slika: Predviden potek kolesarske povezave za Odsek 1

Vir: Projektna naloga za izdelavo projektne dokumentacije (IZP (IDZ) in PZI): Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Spodnjem Podravju, 2018



Kolesarjenje bo kot del sistema trajnostne mobilnosti v občini Majšperk spodbujano preko sledečih ukrepov:

- Izgradnja kolesarske povezave od Podlož do Brega v navezavi na regionalne kolesarske povezave.
 - Ureditev 10 km kolesarskih povezav.
 - Označitev 10 kritičnih mest z motoriziranim prometom.
 - Postavitev 5 stojal za kolesa/kolesarnic pri šolah in pri pomembnejših objektih.
- Opremljenost kolesarskih poti s turističnimi in rekreativnimi informacijami ob rekreativnih in turistično zanimivih lokacijah.
- Redna komunikacija in sodelovanje s sosednjimi občinami in ostalimi deležniki (npr. turistična društva) na področju urejanja kolesarskega prometa.

Krovni cilj strategije je povečanje deleža prebivalcev, ki kolesarjenje uporabljajo kot način mobilnosti. Temu sledijo še ostale ciljne vrednosti, postavljene z namenom sledenja uspešnosti izvajanja ukrepov v celostni prometni strategiji. Te so:

- 10 % povečanje uporabnikov kolesa kot načina vsakodnevnih potovanj znotraj občine glede na izhodiščno stanje.
 - Označitev vsaj 10 konfliktnih mest kolesarjev z motoriziranim cestnim prometom.
- Ureditev vsaj 15 km kolesarskih povezav, namenjenih vsakodnevni mobilnosti in tudi rekreaciji ter turizmu v 5 letih.
 - Postavitev vsaj 5 infrastrukturnih elementov za kolesarski promet.
- Redno sodelovanje s sosednjimi občinami pri urejanju regijskih kolesarskih povezav.

Tabela: Akcijski načrt za področje kolesarjenja

AKTIVNOST	ZAHTEVNOST	OCENJEN STROŠEK	VIRI FINANCIRANJA OZ. ODGOVORNOST	2021	2022	2023	2024	2025
Izgradnja kolesarske povezave od Podlož do Brega v navezavi na regionalne kolesarske povezave.	visoka	1.940.046 €	Občina, RS					
Ureditev 10 km kolesarskih povezav.	srednja	150 € na tekoči meter novo izgrajenega pločnika, 2.000 € letno za ureditev ostalih poti	Občina, RS					
Označitev 10 kritičnih mest z motoriziranim prometom.	nizka	250 € na lokacijo	Občina					
Postavitev 5 stojal za kolesa ali kolesarnic pri šolah in pri pomembnejših objektih, nakup e-koles za izposajo.	nizka	500 € na stojalo, 15.000 € na kolesarnico, 2.000 € na e-kolo	Občina, RS					
Opremljenost kolesarskih poti s turističnimi in rekreativnimi informacijami ob rekreativnih in turistično zanimivih lokacijah (vsaj na lokacijah Ptujška Gora, Donačka gora, Sestrško jezero).	nizka	1.000 € na lokacijo	Občina, lokalna društva					
Redna komunikacija in sodelovanje s sosednjimi občinami in ostalimi deležniki (npr. turistična društva) na področju urejanja kolesarskega prometa.	nizka	0	Občina, sosednje občine					

MOTORIZIRAN CESTNI PROMET

Zagotavljanje ustreznih infrastrukturnih okvirjev je ključni del prizadevanj za trajnostno mobilnost. Kljub temu, da sodobne smernice predstavljajo odmik od fokusa na izgradnjo nove infrastrukture za reševanje prometnih težav, temveč priporočajo boljše izkoriščanje obstoječe infrastrukture ter spodbujanje prehoda na prevozne modalitete, ki so alternativa osebnemu avtomobilu, je mogoče trditi, da je ustrežna cestna infrastruktura tisti dejavnik v manjših občinah, kot je Majšperk, ključnega pomena za vključujoč prometni sistem in omogoča enakopravno mobilnost.

V obravnavani občini na področju parkiranja vozil trenutno veljajo tradicionalna načela prometnega načrtovanja, saj občina omogoča brezplačno uporabo parkirišč. Nadzor nad občinskimi cestami in parkirišči v občini Majšperk izvaja občinsko redarstvo skupne občinske uprave občin v Spodnjem Podravju. Zaznati je problematiko, povezano s parkirnimi mesti pri podružničnih šolah, saj veliko staršev otroke v šolo vozi z osebnim avtomobilom. Pojavlja se potreba po urejenem parkirišču za tovornjake v naselju Breg. Določena dobro urejena parkirna mesta nimajo dobrih povezav do javnih ustanov (Gasilski dom—Šola v naselju Stoperce).

Motoriziran cestni promet bo Občina Majšperk v letih od 2021 do 2025 urejala s sledečimi prioriteta:

- Izboljšanje stanja prometne varnosti v navezavi z vzdrževanjem prometnega okolja.
- Urejanje cestnega prometa v okolici šole, vrtca.
 - Umirjanje prometa.
- Spodbujanje trajnostnega cestnega motoriziranega prometa.

Slika: Omejena dostopnost in parkirna mesta pri Podružnični šoli Ptujška Gora



Skladno s prioritetaami je bil oblikovan nabor ukrepov, s katerimi bodo občani in obiskovalci spodbujeni k smotrnejši uporabi avtomobila, oz. motoriziranega načina transporta:

- Ureditev mirujočega prometa na vsaj 3 lokacijah.
 - Umirjanje prometa na vsaj 5 lokacijah.
 - Izgradnja vsaj 3 e-polnilnic.
 - Spremljanje hitrosti vožnje na vsaj 10 mestih v 5 letih s postavitvijo merilnika hitrosti.
 - Razširitev mostu na Bregu.
- Redno in investicijsko vzdrževanje cestne infrastrukture in prometnega okolja in spremljanje izvedbe.
 - Rekonstrukcija 25 km občinskih cest v 5 letih.
- Spremljanje stanja mirujočega prometa v občini in po potrebi sprejetje korektivnih ukrepov.

Za potrebe sledenja izvedenih aktivnosti, predvidenih s celostno prometno strategijo, so bile oblikovane sledeče ciljne vrednosti:

- Spremljanje hitrosti vožnje na 10 mestih v 5 letih s postavitvijo merilnika hitrosti.
 - Ureditev vsaj 3 kritičnih mest v okolici šole ali vrtca.
 - Izvesti ukrepe umirjanja prometa na 5 lokacijah v 5 letih.
 - Rekonstrukcija 25 km občinskih cest v 5 letih.
- Redno vzdrževanje cestne infrastrukture in prometnega okolja in njegov nadzor.
 - Ureditev 3 parkirišč.
- Vsakoletno spremljanje stanja mirujočega prometa na kritičnih točkah v občini ter po potrebi ureditev parkirne politike in sprejetje korektivnih ukrepov.
 - 3 dodatne polnilnice za električna vozila v 5 letih.

Tabela: Akcijski načrt za področje motoriziranega cestnega prometa

AKTIVNOST	ZAHTEVNOST	OCENJEN STROŠEK	VIRI FINANCIRANJA OZ. ODGOVORNOST	2021	2022	2023	2024	2025
Ureditev mirujočega prometa na vsaj 3 lokacijah.	srednja	2.000 € na parkirno mesto	Občina					
Umirjanje prometa na vsaj 5 lokacijah.	nizka	2.500 € na lokacijo	Občina					
Izgradnja vsaj 3 e-polnilnic (Sestrže, Stoperce, Ptujška Gora)	srednja	5.000 € na polnilnico	Občina, Ekosklad					
Spremljanje hitrosti vožnje na vsaj 10 mestih v 5 letih s postavitvijo merilnika hitrosti.	nizka	100 € za prestavitev na drugo lokacijo	Občina					
Razširitev mostu na Bregu.	visoka	189.993 €	Občina, RS					
Redno in investicijsko vzdrževanje cestne infrastrukture in prometnega okolja in spremljanje izvedbe.	srednja	270.000 € / letno	Občina					
Rekonstrukcija vsaj 25 km občinskih cest v 5 letih.	visoka	2.700.000	Občina					
Spremljanje stanja mirujočega prometa v občini in po potrebi sprejetje korektivnih ukrepov.	nizka	0 €	Občina					

JAVNI POTNIŠKI PROMET

Dostopnost podeželja je v prvi vrsti opredeljena kot razdalja do cest in prevoznih storitev ter vključuje razdaljo do trga in osnovnih prevoznih storitev ter kritično začetno povezavo s kmetijskih proizvodnih območij («prvi kilometer/prva milja»). V središču dostopa do podeželja je zagotavljanje cenovno dostopne, zanesljive in vključujoče prometne infrastrukture in storitev na podeželju. Javni prevoz je »rešilno« sredstvo za številne podeželske skupnosti, zlasti za starejše, mlade, turiste in tiste, ki so ekonomsko marginalizirani.

Javni potniški promet v občini Majšperk zagotavlja cestni prevoznik Arriva. Linije JPP v občini Majšperk so ob regionalni cesti dobro organizirane, je pa zaznati problematiko v odročnejših krajih.

Glavne prioritete urejanja in zagotavljanja javnega potniškega prometa v občini Majšperk so:

- Ureditev avtobusnih postajališč.
- Povečanje linij/frekvence JPP.
- Spodbujanje uporabe JPP.

Slika: Avtobusno postajališče Breg



Nabor ukrepov v stebru Javnega potniškega prometa se usmerja na spodbujanje izvajalcev prevoza in urejanje dostopnosti JPP za vse občane. Ukrepi s tega področja so:

- Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).
 - Ureditev vsaj 2 avtobusnih postajališč ter vertikalne in horizontalne prometne signalizacije.
 - Vzpostavitev sistema prevozov na klic za ranljive skupine.
 - Spodbujanje vzpostavitve/povečanja frekventnosti JPP linij v smeri večjih mest.

Za merjenje izvajanja zastavljenih ukrepov so v celostni prometni strategiji občine Majšperk postavljene sledeče ciljne vrednosti:

- Uvedba sistema prevoza na klic za ranljive skupine z uporabo električnega vozila.
 - Ureditev vsaj 2 avtobusnih postajališč.
- Spodbujanje za vzpostavitev vsaj 1 nove linije avtobusnih povezav in povečanje frekventnosti na vsaj 1 liniji.

Slika: Podlože—slaba preglednost in križišče



Tabela: Akcijski načrt za področje javnega potniškega prometa

AKTIVNOST	ZAHTEVNOST	OCENJEN STROŠEK	VIRI FINANCIRANJA OZ. ODGOVORNOST	2021	2022	2023	2024	2025
Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).	nizka	0	Občina					
Ureditev vsaj 2 avtobusnih postajališč ter vertikalne in horizontalne prometne signalizacije.	nizka	3.000 € na postajo	Občina					
Vzpostavitev sistema prevozov na klic za ranljive skupine.	srednja	Nakup avta 16.000 €, informacijski sistem rezervacij 1.500 €	Občina					
Spodbujanje povečanja frekventnosti JPP linij v smeri večjih mest.	nizka	0	Občina, izvajalec JPP					

TRAJNOSTNO CELOSTNO UPRAVLJANJE MOBILNOSTI

Zagotavljanje infrastrukturnih pogojev za trajnostno mobilnost je v lokalnih skupnostih ključnega pomena za prehod v bolj trajnosten prometni sistem. Samo tovrstni posegi pa nikakor ne zadoščajo, potrebni so tudi t. i. mehki ukrepi, ki občanom predstavijo pomen trajnostne mobilnosti in tovrstne opcije znotraj njihove občine in širše v regiji. Ključnega pomena v kontekstu občine Majšperk je tudi regionalno povezovanje, saj velik del vsakodnevnih potovanj poteka izven občinskih meja.

Skladno z zapisanim bo občina na področju trajnostnega celostnega upravljanja mobilnosti in spodbujanja vključujoče mobilnosti sledila tem prioritetam:

- Sodelovanje s sosednjimi občinami za doseganje skupnih ciljev trajnostne mobilnosti.
- Dostopne potovalne informacije.
- Uvajanje vključujočega načrtovanja prometa z vključevanjem javnosti.
- Promocija trajnostne mobilnosti.

Slika: Izdelek petošolcev OŠ Majšperk na temo trajnostne mobilnosti



Na podlagi postavljenih prioritet je bil oblikovan nabor ukrepov, s katerimi bo občina Majšperk zasledovala cilje trajnostnega celostnega urejanja prometa:

- Priprava informacijskega sistema za zagotavljanje potovalnih informacij in za promocijo trajnostne mobilnosti
 - Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah vsaj trikrat letno.
 - Izvedba vsaj 5 promocijskih akcij letno s področja trajnostne mobilnosti med občani.
 - Vsakoletno sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.
 - Sodelovanje s sosednjimi občinami pri prijavih na razpise s področja trajnostne mobilnosti.
- Vzpostavitev sistema komunikacije za vključevanje javnosti v načrtovanje posameznih pomembnejših ukrepov.

Merjenje uspešnosti izvajanja zastavljenih ukrepov bo potekalo prek sledenja doseganja ciljnih vrednosti, ki so za področje trajnostnega celostnega upravljanja mobilnosti sledeče:

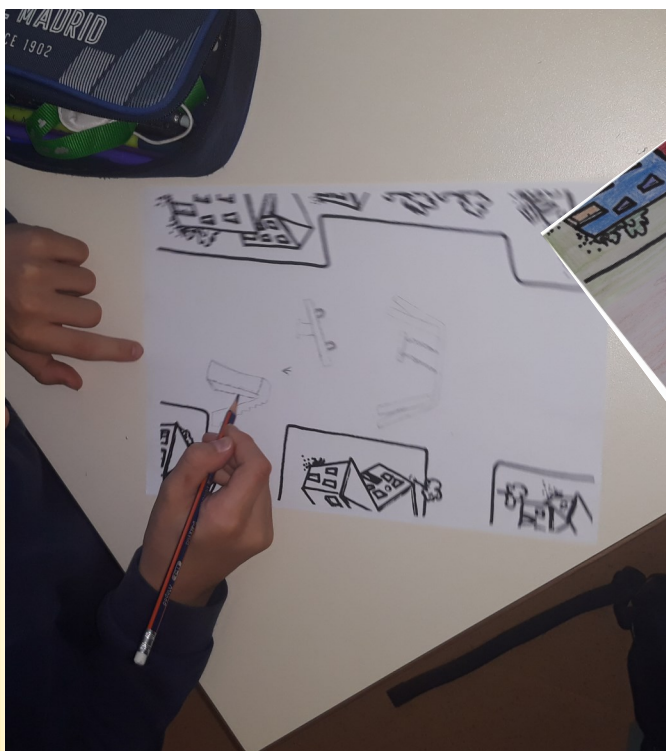
- Izvedba informacijskega sistema za zagotavljanje potovalnih informacij.
- Izvedba vsaj 5 promocijskih akcij letno s področja trajnostne mobilnosti med občani.
- Vsaj trikrat letno organizirano izobraževanje s področja trajnostne mobilnosti v OŠ in vrtcih.
 - Vsakoletna vključitev v aktivnosti, povezane z Evropskim tednom mobilnosti.
- Izpopolnjen sistem komunikacije za vključevanje javnosti v načrtovanje posameznih pomembnejših ukrepov.
- Redno sodelovanje s sosednjimi občinami pri urejanju prometnega sistema in sistemov trajnostne mobilnosti.

Tabela: Akcijski načrt za področje trajnostnega celostnega upravljanja prometa

AKTIVNOST	ZAHTEVNOST	OCENJEN STROŠEK	VIRI FINANCIRANJA OZ. ODGOVORNOST	2021	2022	2023	2024	2025
Priprava informacijskega sistema za zagotavljanje potovalnih informacij in za promocijo trajnostne mobilnosti.	nizka	Od 500 € do 10.000 €, odvisno od načina izvedbe	Občina					
Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah vsaj trikrat letno.	nizka	500 € letno	Občina, OŠ, vrtec					
Izvedba vsaj 5 promocijskih akcij letno s področja trajnostne mobilnosti med občani.	nizka	200 € na akcijo	Občina, lokalna društva					
Vsakoletno sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.	nizka	300 € letno	Občina					
Sodelovanje s sosednjimi občinami pri prijavih na razpise s področja trajnostne mobilnosti.	nizka	0 €	Občina, sosednje občine					
Vzpostavitev sistema komunikacije za vključevanje javnosti v načrtovanje posameznih pomembnejših ukrepov.	nizka	500 €	Občina					

KAKO BI LAHKO PROSTOR, KI GA ZASEDAJO CESTE, UPORABILI BOLJE?


Najmlajše prebivalce občine Majšperk smo vprašali, kaj bi si želeli namesto cest. Njihove risbe so prikazane spodaj.





VIRI

- Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. (b. d.). *Aplikacija "Pregled prometnih nesreč"*. Pridobljeno iz <https://www.avp-rs.si/aplikacija-pregled-prometnih-nesrec/>
- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor Republike Slovenije [MIP RS]. (b. d.). *Kaj je trajnostna mobilnost?* Pridobljeno iz http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/Dogodki/Kaj_je_trajnostna_mobilnost.pdf
- PISO. (2020). *Občina Majšperk - Prostorski informacijski sistem*. Pridobljeno iz Gospodarska infrastruktura > Promet: <https://www.geoprostor.net/piso/ewmap.asp?obcina=MAJSPERK>
- Prometno-informacijski center za državne ceste. (b. d.). *Podatki o prometu, (PLDP)*. Pridobljeno iz Prometne obremenitve: <http://www.promet.si/portal/sl/podatki-o-prometnih-obremenitvah.aspx>
- Statistični urad Republike Slovenije. (2020). *Presečni podatki po občinah*. Pridobljeno iz <http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Obcine/Obcine.asp>
- Urbanistični inštitut RS. (2012). *Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije*. Ljubljana: Ministrstvo za infrastrukturo in prostor.

An aerial photograph of a village nestled in a valley. A road winds through the center of the village, connecting various clusters of buildings. The surrounding hills are covered in green vegetation, and the overall scene is bright and clear.

Mobilnostni sistem Občine Majšperk bo ob upoštevanju vizije Občine, trajnostnih načel in visokih okoljskih standardov omogočal kakovostno povezanost in dostopnost celotne občine preko vseh prometnih podsistemov. Razvojno naravnani mobilnostni sistem bo omogočal vključenost vseh deležnikov v prometu in predstavljal ogrodje za razvoj privlačnega bivalnega okolja, turizma in inovativnega gospodarstva.

Trajnostni mobilnostni sistem za vse uporabnike!