



OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE
MIKLAVŽ NA
DRAVSKEM POLJU





Spoštovane občanke in občani,

naša občina je v zadnjih letih naredila pomembne korake k izboljšanju kakovosti življenja in varnejšega ter bolj dostopnega prometnega okolja. Kot skupnost smo že pred leti prepoznali pomen trajnostnega načrtovanja prometa in se zavezali k njegovemu razvoju. Danes smo pred novim mejnikom – s pripravo nove občinske celostne prometne strategije želimo nadgraditi dosedanje dosežke in postaviti trdne temelje za prihodnost.

Občinsko celostno prometno strategijo smo oblikovali skupaj, v procesu priprave smo prisluhnili mnenjem in potrebam občanov ter vključili strokovne usmeritve, da bi zagotovili celovite rešitve v prometnem sistemu naše občine. Z oblikovano vizijo in ciljno usmerjenimi ukrepi bo strategija prispevala k učinkovitejšemu prometnemu okolju in kakovostnejšemu življenjskemu okolju.

Sprejetje strategije je pomemben korak, a njena prava vrednost se bo pokazala skozi izvajanje ukrepov, ki bodo prinesli konkretne izboljšave prometnih razmer. Spremembe bodo postopne, a usmerjene v oblikovanje prometnega sistema, ki bo prilagojen potrebam vseh nas in bo omogočal varno, dostopno in prijazno prometno okolje za vse uporabnike – pešce, kolesarje, uporabnike javnega prevoza in voznike.

župan Občine Miklavž na Dravskem polju
mag. Egon Repnik

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE MIKLAVŽ NA DRAVSKEM POLJU

Občinska celostna prometna strategija Občine Miklavž na Dravskem polju je nastala v okviru razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo Občinskih celostnih prometnih strategij v slovenskih občinah.

Operacijo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Naročnik:
Občina Miklavž na Dravskem polju
Nad izviri 6
2204 Miklavž na Dravskem polju

Izvajalci:
Masterplan d.o.o.
PRO-MOČ d.o.o.

Avtorji:
Marija Konečnik Kunst
Peter Cafuta
Vesna Čep
Špela Frumen
Aljaž Kunst
Urša Drvarič
Bernarda Gotlin

Fotografije
May Mahorič
občinski arhiv

Oblikovna zasnova in postavitve:
Profile, Damijan Gotlin s.p.

Leto izida:
2025



1	UVOD	5
2	PROCES PRIPRAVE	7
3	DELOVNE SKUPINE	9
4	VIZIJA IN CILJI	11
5	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	17
6	PET STEBROV STRATEGIJE	29
7	AKCIJSKI NAČRT	43



Slika 1: Ptujška cesta

1 | Uvod

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljnjem besedilu: OCPS) je strateški dokument, ki dolgoročno usmerja razvoj prometa in celovito obravnava promet ter mobilnost v občini za izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev. Namen je vzpostavitev varnega, učinkovitega in dostopnega prometnega sistema, ki spodbuja hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa ter prispeva k spremembi potovalnih navad in zmanjšanju negativnih vplivov motornega prometa na okolje ter zdrave ljudi.

Občina Miklavž na Dravskem polju je s sprejetjem Celostne prometne strategije leta 2017 (CPS) vzpostavila temelje celostnega prometnega načrtovanja ter pričela izvajati ukrepe za izboljšanje mobilnosti. Z novo OCPS bo občina izboljšala pogoje za hojo, kolesarjenje in javni prevoz, okrepila prometno varnost ter ukrepe prilagodila dejanskim potrebam prebivalcev, pri tem pa nadgradila uspešne prakse iz preteklih izkušenj.

Strategija temelji na celostnem prometnem načrtovanju, ki presega tradicionalne pristope urejanja prometa.

Osredotoča se na uravnotežen razvoj vseh oblik mobilnosti, povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja ter vključevanje javnosti v proces odločanja.

S tem občina zagotavlja dolgoročno vzdržan prometni sistem, ki prispeva k boljši dostopnosti, večji varnosti in prijetnejšemu urbanemu okolju.

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA

Infrastruktura je osrednji predmet obravnave.

Projektno načrtovanje.

Netransparentno odločanje.

Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost.

Investicijsko intenzivno načrtovanje.

Zadovoljevanje prometnega povpraševanja.

Osredotočenost na velike in drage projekte.

Domena prometnih inženirjev.

Izbor prometnih projektov brez strateških presoj.

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev.

Strateško in ciljno načrtovanje.

Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti.

Osrednja cilja dostopnost in kakovosti bivanja.

Osredotočenost na človeka.

Upravljanje prometnega povpraševanja.

Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave.

Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi.

Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje.



Grafikon 1: Proces priprave OCPS, vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo, ©Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, april 2023

2 | Proces priprave občinske celostne prometne strategije

Postopek priprave OCPS poteka v skladu z nacionalnimi smernicami in je razdeljen na več vsebinskih sklopov. Vsak sklop predstavlja pomemben korak v procesu oblikovanja strategije, ki vključuje ključne deležnike, javnost in strokovno podporo.

Proces priprave je potekal od maja 2024 in se je zaključil s sprejemom strategije na občinskem svetu v letu 2025. Priprava OCPS je potekala v več vsebinsko zaokroženih sklopih, ki so omogočili sistematični razvoj strateškega dokumenta. Proces se je vodil skladno z nacionalnimi smernicami in je vključeval vse ključne korake, od začetnega organiziranja do končnega sprejema strategije.

OCPS je bil tako pripravljen skozi več zaporednih faz, ki so zagotovile celovit in premišljen pristop k oblikovanju prometnega sistema občine. Strategija zdaj služi kot osnova za izvajanje ukrepov in spremljanje napredka pri razvoju prometnega sistema.

1. UREDITEV POGOJEV ZA DELO (SKLOP A)

Na začetku procesa so bili vzpostavljeni temelji za uspešno pripravo strategije. Določena je bila organizacijska struktura, pristojnosti deležnikov in časovni okvir izvedbe. Občina je zagotovila potrebne vire in strokovno podporo za celoten proces priprave.

2. VZPOSTAVITEV PROCESA (SKLOP B)

V tej fazi je bilo vzpostavljeno sodelovanje z deležniki, ki so imeli ključno vlogo pri oblikovanju strategije. Določene so bile skupine, ki so sodelovale pri pripravi dokumenta, vključno z občinsko upravo, predstavniki različnih skupin, prometnimi strokovnjaki in širšo javnostjo. Pripravljene so bile smernice za vključevanje prebivalcev in zbiranje mnenj.

3. ORIS ŽELENEGA STANJA (SKLOP C)

Pomemben del priprave OCPS je bilo oblikovanje vizije in določitev strateških ciljev. Na podlagi predhodnih usmeritev in politik trajnostne mobilnosti so bile definirane ključne usmeritve za razvoj prometa v občini. Ta faza je zagotovila jasno podlago za nadaljnje korake pri oblikovanju strategije.

4. ANALIZA STANJA IN IDENTIFIKACIJA IZZIVOV (SKLOP D)

V sklopu analize obstoječega stanja so bili zbrani in obdelani podatki o prometnem sistemu občine. Izvedene so bile javne razprave, anketa splošne javnosti, terenski ogledi, ankete o potovalnih navadah zaposlenih in šolarjev, kordonsko štetje prometa, intervjuji in delavnice s ključnimi deležniki, s čimer so bili prepoznani ključni dosežki, izzivi in priložnosti v prometnem sistemu ter določene prioritete za razvoj prometnega sistema.

5. OPREDELITEV SMERI UKREPANJA (SKLOP E)

Na podlagi ugotovitev iz prejšnjih faz, predlogov širše delovne skupine in širše javnosti so bili oblikovani konkretni ukrepi in rešitve, ki bodo prispevali k izboljšanju prometnega sistema.

6. PRIPRAVA IN POTRDIITEV STRATEGIJE (SKLOP F)

Zaključni del priprave OCPS je vključeval oblikovanje končnega dokumenta, ki je bil usklajen z vsemi deležniki in predstavljen javnosti. Po javni obravnavi in vključitvi smiselnih dopolnitev je strategijo potrdil občinski svet, s čimer je postala veljavni strateški dokument občine.



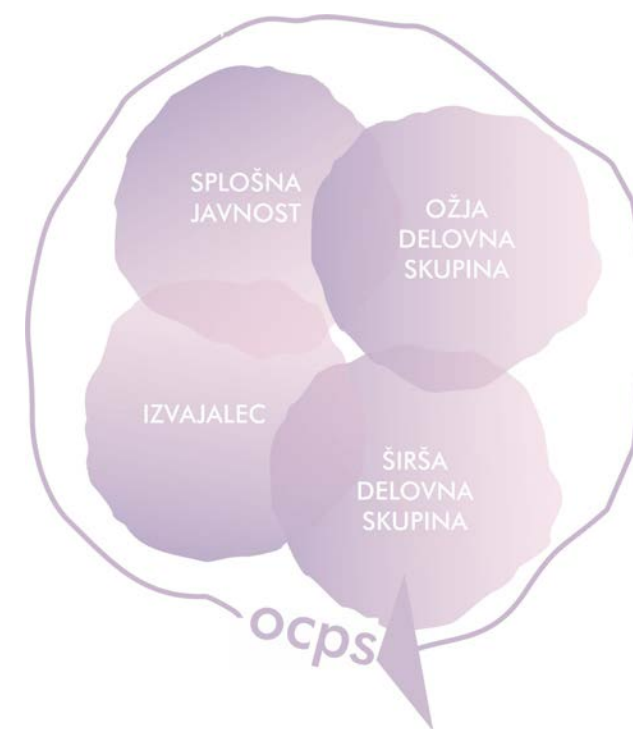
Slika 2: Kolaž fotografij s postopka priprave OCPS



Slika 3: Pogled na Miklavž na Dravskem polju

3 | Delovne skupine za pripravo OCPS

V pripravo OCPS so bile vključene različne delovne skupine, ki so s svojimi znanji, izkušnjami in pogledi pomembno prispevale k oblikovanju vsebin. Skupine so imele širok spekter nalog, od zagotavljanja organizacijske in strokovne podpore do oblikovanja vsebinskih izhodišč in seznanjanja izvajalca z lokalnimi značilnostmi.



Grafikon 2: Ponazoritev prepleta delovnih skupin pri pripravi OCPS

IZVAJALEC

Izvajalec je vodil pripravo naloge in skrbel za strokovno izvedbo celotnega procesa. Njegove naloge so vključevale metodološko usmerjanje, oblikovanje vizije in strateških ciljev, analizo obstoječega stanja, pripravo nabora ukrepov ter usklajevanje vsebine dokumenta. Prav tako je izvajalec koordiniral sodelovanje različnih deležnikov in občanov, zagotavljal strokovno podporo in pripravljal končno verzijo strategije.

OŽJA DELOVNA SKUPINA

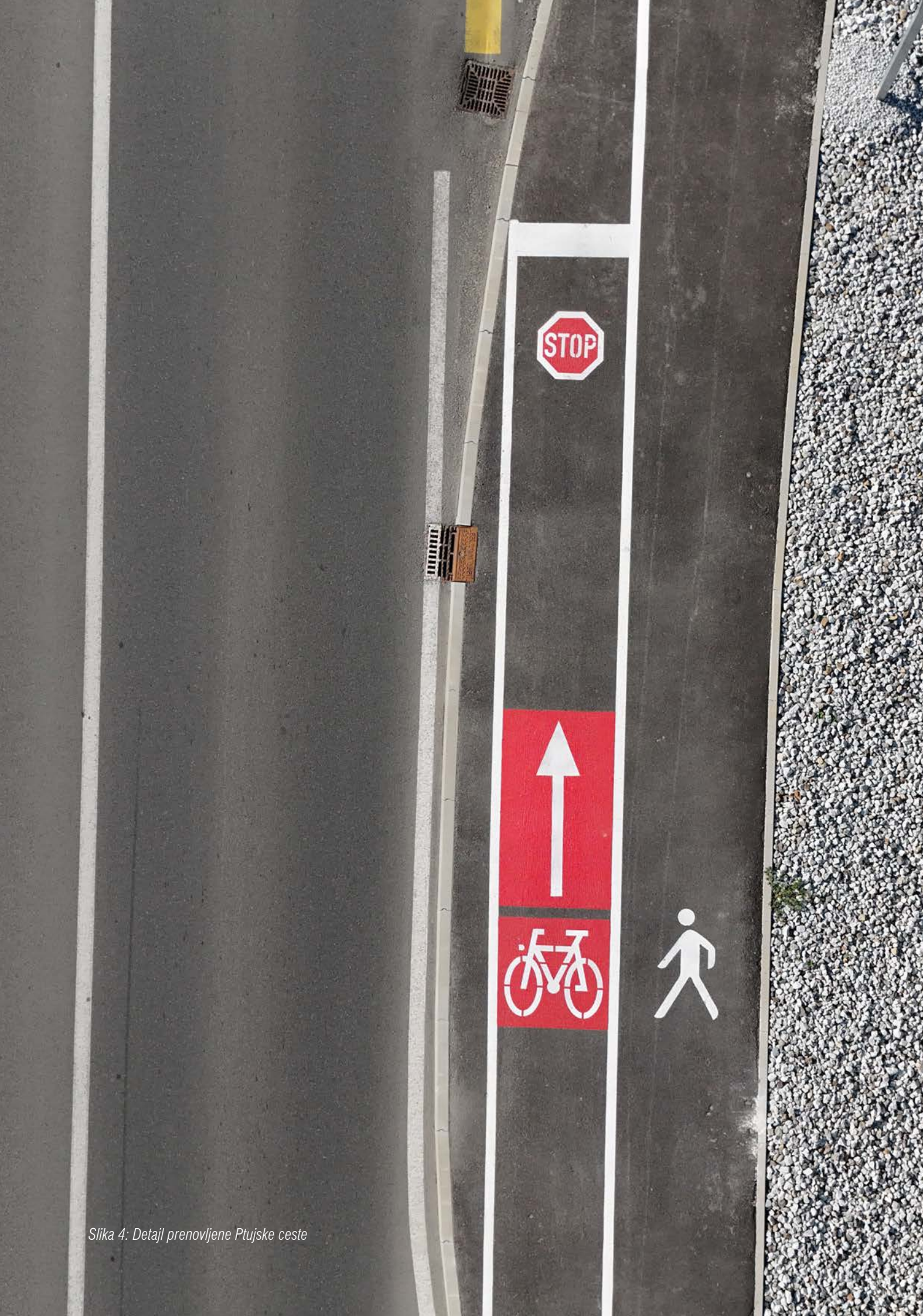
Ožjo delovno skupino so sestavljali člani občinske uprave, ki so zagotavljali operativno podporo pri pripravi OCPS. Njihova naloga je bila usklajevanje strategije z lokalnimi politikami, spremljanje poteka izdelave dokumenta, zagotavljanje podatkov ter informacij, ki so ključne za analizo in oblikovanje ukrepov. Prav tako so sodelovali pri administrativnih postopkih in organizaciji javnih posvetovanj ter potrditvi strategije na občinskem svetu.

ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Širša delovna skupina, sestavljena iz ključnih deležnikov, je bila vključena v več faz procesa priprave OCPS. Aktivno je sodelovala pri oblikovanju vizije in ciljev strategije, določanju ciljnih vrednosti, prepoznavanju ključnih izzivov in priložnosti ter oblikovanju strateških usmeritev. Poleg tega je prispevala strokovne in praktične vpogleds pri oblikovanju konkretnih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini. Širšo delovno skupino so sestavljali predstavniki občinskega sveta, krajevne skupnosti, medobčinskega redarstva, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, policije, gasilcev, društva upokojencev, vrtca in osnovne šole.

SPLOŠNA JAVNOST

Splošna javnost je imela možnost sodelovati v vseh fazah izdelave OCPS, kar je zagotovilo, da so bile pri oblikovanju strategije upoštevane dejanske potrebe in pričakovanja prebivalcev. Prebivalci so lahko svoja mnenja in predloge prispevali prek javnih razprav, anket, delavnic in drugih participativnih procesov. S tem so imeli priložnost soustvarjati prometne rešitve, ki neposredno vplivajo na kakovost njihovega vsakdana.



Slika 4: Detajl prenovljene Ptujске ceste

4 |

Vizija in cilji oris želenega stanja

Vizija in cilji so temelj vsakega strateškega načrtovanja, saj določajo smer razvoja in dolgoročne prioritete. Vizija predstavlja želene prihodnje razmere, ki jih želimo doseči in deluje kot skupni cilj, h kateremu stremimo, cilji pa so konkretne usmeritve in merila, s katerimi vizijo postopoma uresničujemo.

Njihova pomembnost se kaže predvsem v usmerjanju odločanja in načrtovanja, saj omogočajo, da se ukrepi in razvojna strategija izvajajo premišljeno in v skladu z dolgoročnimi potrebami. Brez jasno postavljene vizije in ciljev bi bilo načrtovanje nesistematično, ukrepi pa neusklajeni, kar bi lahko privedlo do neučinkovite rabe virov in neoptimalnih rešitev. Vizija in cilji predstavljajo okvir, ki usmerja razvoj strategije.

Vizija
Občine Miklavž na Dravskem polju

»Želimo postati občina
z najvišjo prometno kulturo
v regiji,
kjer se občani aktivno gibljejo
peš ali s kolesom.«

4.1 / OBLIKOVANJE VIZIJE IN CILJEV

Vizija in cilji OCPS so bili oblikovani skozi večstopenjski proces, ki je vključeval delavnico s širšo delovno skupino in javno razpravo. Namen tega procesa je bil zagotoviti, da vizija in cilji odražajo dejanske potrebe prebivalcev ter razvojne usmeritve občine. Po obravnavi zbranih predlogov in mnenj je bil na sestanku z vodstvom občine potrjena vizija in cilji.

delavnica s
širšo delovno skupino in
javna razprava – povratne
informacije ključnih
deležnikov ter splošne
javnosti

po obravnavi zbranih
predlogov in mnenj z
vodstvom občine potrje-
na vizija in cilji

seznanitev javnosti z
medijskim sporočilom
in javno razstavo

Grafikon 3: Ponazoritev procesa oblikovanja vizije in ciljev skozi različne korake v postopku

4.2 / OBRAZLOŽITEV VIZIJE

Občina si želi ustvariti varno in prijetno bivalno okolje, kjer bo prometna infrastruktura prilagojena potrebam vseh udeležencev. Prizadevamo si ustvariti prostor, ki prebivalcem zagotavlja varnost, spodbuja povezanost in vključevanje ter dolgoročno prispeva k višji kakovosti bivanja in dobremu počutju vseh prebivalcev.

V ta namen bomo povečali varnost na cesti, zmanjšali prometne obremenitve ter ustvarili več možnosti za aktivno preživljanje prostega časa, kar bo pozitivno vplivalo na zdravje in zadovoljstvo prebivalcev. Poudarek bomo namenili oblikovanju dostopnega prometnega sistema z izboljšanjem kolesarskih poti, pešpoti ter javnega potniškega prometa. Zasnovani ukrepi in infrastruktura bo zagotavljala enakopravno mobilnost in socialno vključenost ranljivih skupin.

Poleg prispevka k boljši kakovosti bivanja bo razvoj prometnega sistema vplival tudi na krepitev lokalnega gospodarstva.

Prizadevamo si tudi za večjo ozaveščenost o trajnostnih oblikah mobilnosti ter za krepitev prometne kulture, ki temelji na spoštovanju, odgovornem vedenju in varnosti. Razumevanje in upoštevanje potreb različnih skupin prometnih udeležencev je temelj učinkovitega načrtovanja mobilnosti, saj se posamezniki v prometnem prostoru pojavljajo v različnih vlogah.



Slika 5: Prikaz celostno urejenega prometa na Ptujski cesti

4.3 / CILJI OCPS IN NJIHOV POMEN

V ospredje razvoja občinske vizije so postavljeni trije prioritetni cilji, ki imajo ključno vlogo pri usmerjanju razvoja na lokalni ravni. Ti cilji so prevzeti iz nabora obveznih ciljev, oblikovanih v okviru metodologije za pripravo OCPS in so razvrščeni po prioritetnem redu pomembnosti na podlagi njihovega pomena ter vpliva na dolgoročni razvoj občine.

1

Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

Varnost v prometu je eden od ključnih pogojev za kakovostno življenje in nemoteno mobilnost. Občutek varnosti pomembno vpliva na vsakodnevne odločitve posameznikov glede izbire načina mobilnosti. Prometna varnost ni pomembna le za zmanjšanje števila nesreč, temveč tudi za splošno dobro počutje prebivalcev in večje zaupanje v prometni sistem.

2

Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti

Oblikovanje urejenega okolja pomembno vpliva na kakovost življenja in zadovoljstvo prebivalcev. Načrtovanje privlačnega, funkcionalnega in varnega prostora spodbuja socialne stike in zagotavlja primerno okolje za vsakdanje aktivnosti ter vpliva na dobro počutje, zdravje in vključenost v skupnost. Poleg tega kakovostno okolje prispeva k večji gospodarski privlačnosti krajev, saj podpira lokalno življenje, turizem in razvoj.

3

Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

Dostopen prometni sistem igra ključno vlogo pri vsakodnevnih poteh posameznikov ter pri vključevanju v izobraževanje, zaposlitev, zdravstvene storitve in družbeno življenje. Z enakopravnim dostopom do storitev in priložnosti se spodbuja neovirano sodelovanje vseh prebivalcev v skupnosti, ne glede na njihove zmožnosti ali življenjske okoliščine.

Poleg prioritetnih ciljev so bili po pomembnosti razvrščeni tudi preostali cilji:

4

Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci

5

Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo

6

Izboljšanje dostopnosti do osnovnih storitev in aktivnosti

7

Znižanje lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa

Vseh sedem ciljev skupaj prispeva k celovitemu uresničevanju vizije občine.

4.4 / CILJNE VREDNOSTI

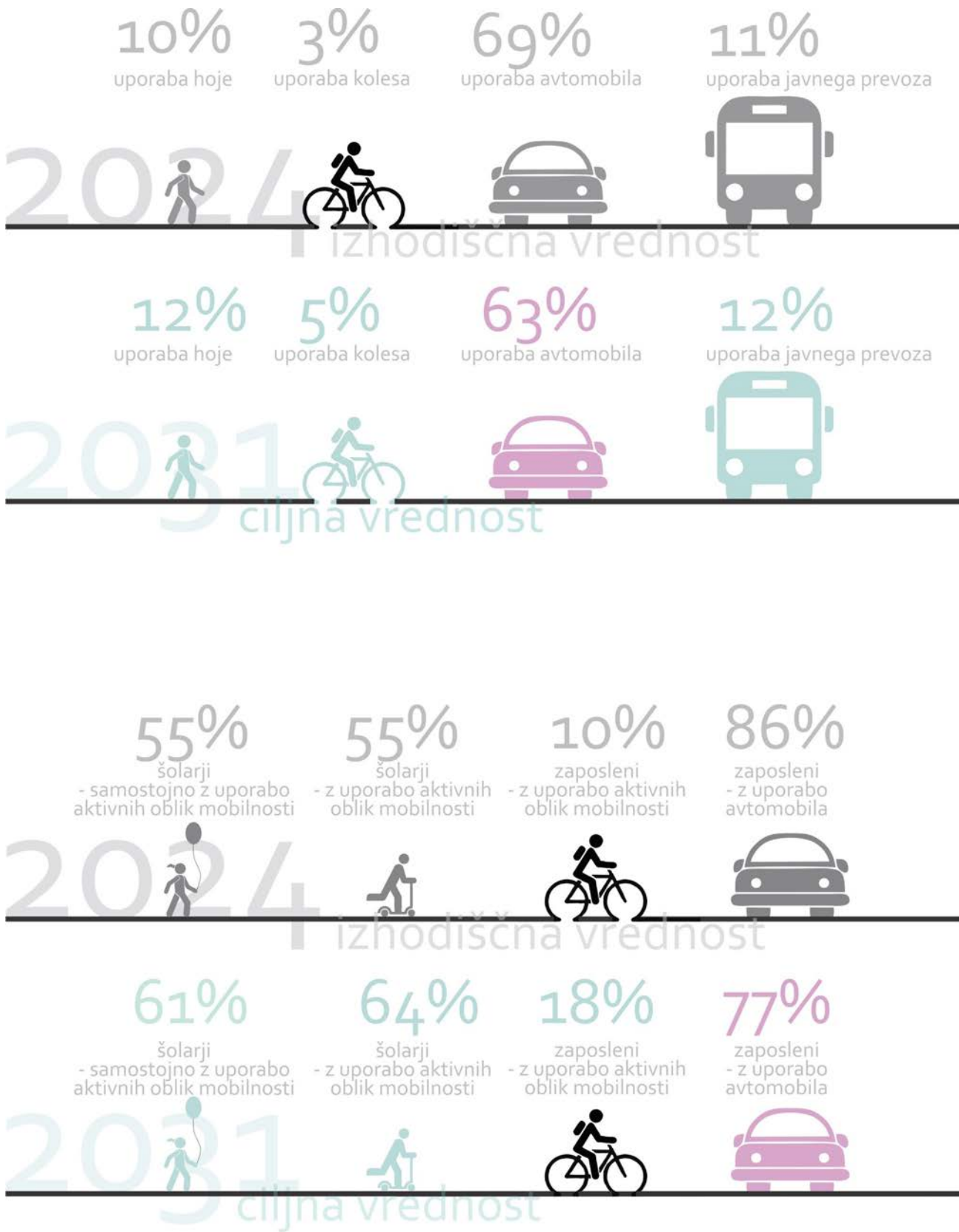
Vsak cilj OCPS je podprt s pripadajočimi ciljnimi vrednostmi, ki temeljijo na analizi obstoječega stanja in so usklajene z nacionalnimi ter evropskimi usmeritvami celostnega načrtovanja prometa. S tem se zagotavlja sistematično spremljanje in prilagajanje strategije glede na dejanske rezultate ter potrebe občine.

Ciljne vrednosti predstavljajo ključne učinke, s katerimi bo občina spremljala napredek pri uresničevanju ciljev strategije. Določajo merljive in dosegljive spremembe na področju izbranih ciljev, ter omogočajo objektivno vrednotenje učinkovitosti izvedenih ukrepov.

Za namen spremljanja učinkov je bil opredeljen ožji izbor kazalnikov. Za leto 2024 so bile izmerjene izhodiščne vrednosti na podlagi kordonskega štetja prometa, anket o potovalnih navadah šolarjev in zaposlenih ter statističnih podatkov o količini in tipu prometnih nesreč. Na tej osnovi so bile za leto 2031 oblikovane ciljne vrednosti, ki odražajo želene spremembe v prometu.

	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBNOSTI	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2024	Ciljna vrednost v letu 2031
1.	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Letno povprečje vseh tipov prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let	Znižati povprečno število vseh zabeleženih prometnih nesreč na leto v zaporednem obdobju 5 let	32 (med leti 2018-2022)	25 (med leti 2027-2031)
		Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih	55%	61%
2.	Izboljšana kakovost bivanja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	55%	64%
		Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	10%	12%
3.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	11%	12%
4.	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	3%	5%
5.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	10%	18%
6.	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	86%	77%
7.	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	69%	63%

Tabela 1: Razvrstitev ciljev glede na pomembnost, kazalniki spremljanja učinkov ter izhodiščne vrednosti za leto 2024 in ciljne vrednosti za leto 2031



Grafikon 4: Ponazoritev izhodiščnih in ciljnih vrednosti iz Tabele 1 s piktogrami



Slika 6: Stik narave in mesta

5 | Analiza obstoječega stanja

Analiza obstoječega stanja vključuje pregled prostorskih in demografskih značilnosti ter ključnih elementov prometnega sistema v občini Miklavž na Dravskem polju. Namen analize je prepoznati obstoječe dosežke in izpostaviti ključne izzive obstoječega prometnega sistema ter opredeliti priložnosti za njegov nadaljnji razvoj.

Pri pripravi analize so bili uporabljeni različni viri in metode, kot so kordonsko štetje prometa, ankete o potovalnih navadah zaposlenih in šolarjev, anketa splošne javnosti, poglobljeni intervjuji s ključnimi deležniki, javne razprave in terenski ogledi. Zbrani podatki so bili analizirani z namenom prepoznavanja ključnih vzorcev vedenja, ocene dejanskega stanja prometnega sistema ter poglobljenega razumevanja težav in potreb, s katerimi se občani srečujejo pri vsakodnevnih mobilnosti.

V okviru analize so v ospredje postavljeni ključni dejavniki, ki vplivajo na oblikovanje prometne politike – med njimi značilnosti poselitve, demografska sestava, migracijski vzorci in potovalne navade v občini. Poseben poudarek je namenjen prepoznavi že učinkovitih obstoječih ureditev, izpostavitvi izzivov ter opredelitvi konkretnih priložnosti v prometnem sistemu.

Vsebine analize pregleda obstoječega stanja so združene v naslednja podpoglavja:

- 5.1 Splošni podatki o občini
- 5.2 Potovalne navade v občini
- 5.3 Ključne ugotovitve
 - 1 Ključni dosežki
 - 2 Ključni izzivi
 - 3 Ključne priložnosti

5.1 / SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Občina Miklavž na Dravskem polju se razprostira na približno 13 km² v podravski statistični regiji, kar jo po površini uvršča na 206. mesto med slovenskimi občinami. Poselitev je strnjena v štirih naseljih: Miklavž na Dravskem polju, Dobrovce, Dravski Dvor in Skoke. Občina leži v obmestju Maribora, urbanega središča nacionalnega pomena s hitrim dostopom do avtoceste A1 in ob pomembni prometni povezavi Miklavž na Dravskem polju-Hajdina. Ravninska lega Dravskega polja omogoča ugodne pogoje za umeščanje prometne infrastrukture ter spodbuja razvoj aktivnih oblik mobilnosti.

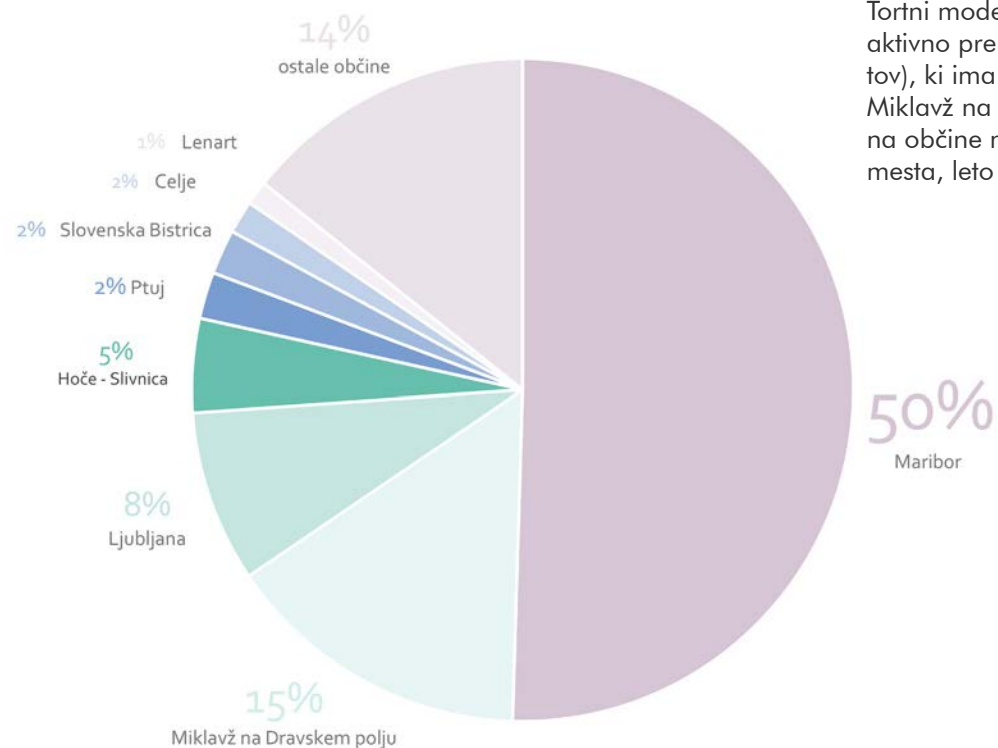
Gostota naseljenosti znaša 571 prebivalcev na kvadratni kilometer, kar je znatno več od slovenskega povprečja (104 prebivalci na km²). V občini deluje Osnovna šola Miklavž na Dravskem polju, ki vključuje matično šolo v naselju Miklavž na Dravskem polju, Podružnico Dobrovce, vrtec Vrtljak v Miklavžu in vrtec Ciciban v Dobrovcah. V šolskem letu 2023/2024 je osnovno šolo pa približno 670 učencev, vrtec pa 249 otrok.

Demografski kazalniki kažejo na pozitivne trende rasti prebivalstva. Naravni prirast znaša 0,6 na 1.000 prebivalcev, kar pomeni pozitiven odmik od slovenskega povprečja (-2,3). Prav tako je pozitiven selitveni prirast, ki znaša 14,0 na 1.000 prebivalcev. Skupni prirast (naravni in selitveni skupaj) znaša 14,6, kar bistveno presega slovensko povprečje (4,6). Ti podatki kažejo, da je občina privlačna za priseljevanje, kar je mogoče pripisati ugodnim bivalnim razmeram, dobri prometni povezanosti in visoki kakovosti bivanja.

Večina občanov delo opravlja zunaj kraja bivanja, v občini je namreč zaposlenih le 15 % prebivalcev. Največ se zaposluje v Mestni občini Maribor (50 %), sledijo Mestna občina Ljubljana (8 %) in občina Hoče-Slivnica (5 %). Ti podatki dodatno potrjujejo pomen dobre prometne dostopnosti in povezanosti z regionalnimi gospodarskimi središči.

Občina Miklavž na Dravskem polju ima dobro razvito cestno omrežje, ki obsega približno 57 km občinskih in 3,2 km državnih cest ter zagotavlja povezave s širšim regijskim prometnim sistemom. Osrednjo prometno vlogo v občini ima regionalna cesta II. reda R2-454, ki poteka skozi občinsko središče in povezuje občino z Mariborom in Ptujem ter predstavlja osrednjo os za vsakodnevne migracije prebivalcev. V letih 2023–2024 je bila izvedena celovita obnova njenega odseka na Ptujski cesti, kar je pomembno prispevalo k izboljšanju prometne varnosti. V letu 2024 je bil sprejet tudi Občinski prostorski načrt (OPN), ki v skladu z načeli trajnostnega in uravnoveženega razvoja določa temeljne usmeritve prostorskega razvoja ter zagotavlja podlago za prostorsko in prometno načrtovanje v občini.

Ti dejavniki kažejo, da občina nudi dobre bivalne pogoje, kakovostne prometne povezave in dostopne storitve, zaradi česar postaja vse bolj privlačna za nove prebivalce. Hkrati pa rast prebivalstva prinaša tudi izzive, kot so zagotavljanje ustrezne infrastrukture in skrbno prostorsko načrtovanje, da se bo občina lahko prilagodila povečanemu številu prebivalcev in njihovim potrebam.



Tortni model prikazuje delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov), ki ima prebivališče v občini Miklavž na Dravskem polju, glede na občine njihovega delovnega mesta, leto 2023.

Grafikon 5: Delovna migracija prebivalcev Občine Miklavž na Dravskem polju po občinah zaposlitve za leto 2023 (vir: SURS).



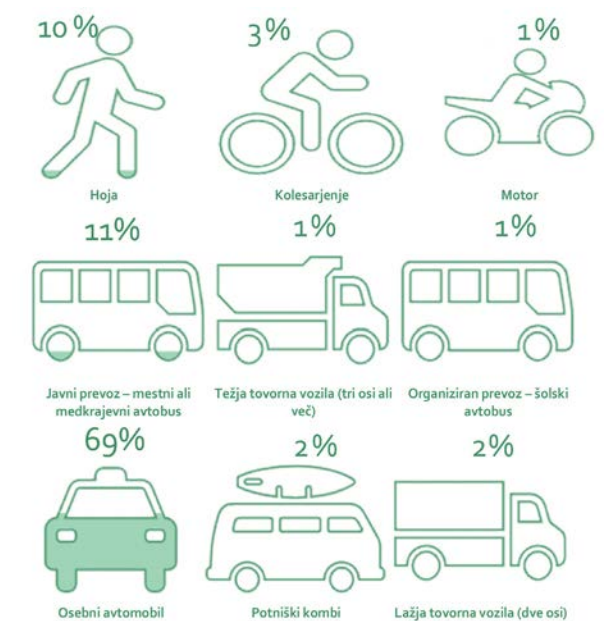
Slika 7: Krožno križišče Ptujске ceste in Babičeve ulice

5.2 / POTOVALNE NAVADE V OBČINI

Potovalne navade odražajo strukturo vsakodnevne mobilnosti. Izvedeno je bilo kordonsko štetje prometa na dveh števnih mestih, in sicer na LC386011 pri Osnovni šoli Miklavž na Dravskem polju in na LC276031 pri Podružnici Dobrovce. Izvedena je bila anketa med šolarji na Osnovni šoli Miklavž na Dravskem polju in Podružnici Dobrovce, z namenom pridobitve informacij o potovalnih načinih pri poteh v šolo ter o deležu otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih. Anketa o potovalnih načinih pri poteh na delo je bila izvedena med zaposlenimi na Osnovni šoli Miklavž na Dravskem polju in Občini Miklavž na Dravskem polju, z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih ter dolžinah poti na delo.

Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (rezultati kordonskega štetja prometa izvedenega 4. 6. 2024 pri Osnovni šoli Miklavž na Dravskem polju in Podružnici Dobrovce v času jutranje in popoldanske prometne konice)

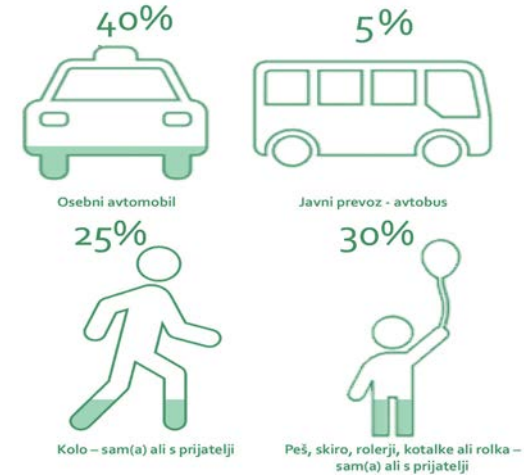
Večinski delež uporabe potovalnih načinov na glavnih prometnicah predstavlja avtomobil s 69 %. Delež uporabe javnega prevoza predstavlja 11 % in delež uporabe organiziranega šolskega prevoza 1%. Delež uporabe hoje predstavlja 10%, medtem ko delež uporabe kolesa predstavlja 3%. Preostali delež predstavljajo motorji, potniški kombiji ter lažja in težja tovorna vozila. Turističnih avtobusov, občasnega avtobusnega prevoza in kmetijske mehanizacije se ne upošteva pri izračunu deležev uporabe prometnih načinov.



Grafikon 6: Piktogrami s prikazi deležev in obsega prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo (rezultati ankete o potovalnih navadah učencev 3., 5. in 7. razreda Osnovne šole Miklavž na Dravskem polju in Podružnice Dobrovce na dan 10. 6. 2024)

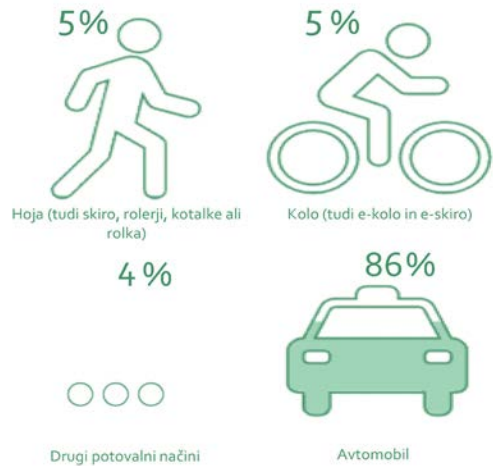
Večinski delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo predstavlja avtomobil z 40 %. Sledi delež uporabe hoje 30 % in delež uporabe kolesa 25 %. Delež otrok, ki pri poteh v šolo uporabljajo javni prevoz je nizek 5 %. Šolskih prevozov, ki bi jih organizirala občina, ni.



Grafikon 7: Piktogrami s prikazi deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedeni v drugi polovici meseca junija 2024 pri zaposlenih v Osnovni šoli Miklavž na Dravskem polju in Občini Miklavž na Dravskem polju)

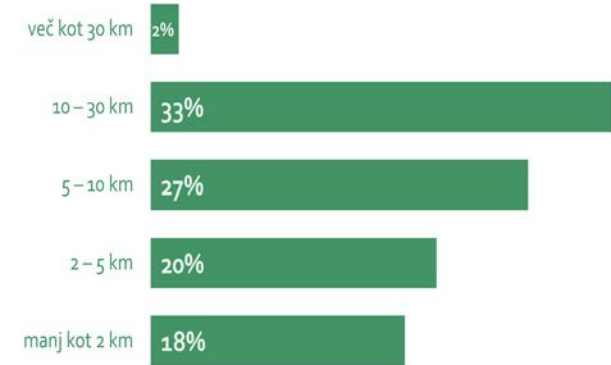
Pri poteh na delo delež uporabe avtomobila predstavlja 86 % (kot voznik ali sopotnik v avtomobilu). Delež uporabe hoje predstavlja 5%, kakor tudi delež uporabe kolesa 5%. Uporaba javnega prevoza pri poteh na delo ni zaznana.



Grafikon 8: Piktogrami s prikazi deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo med zaposlenimi na Osnovni šoli Miklavž na Dravskem polju in Občini Miklavž na Dravskem polju

Dolžine poti na delo (rezultati ankete potovalnih navadah zaposlenih, izvedeni v drugi polovici meseca junija 2024 in konec julija/začetek avgusta 2024 pri zaposlenih v Osnovni šoli Miklavž na Dravskem polju in Občini Miklavž na Dravskem polju)

Večina zaposlenih je od dela oddaljena med 10 km in 30km (33%). Več kot 30 km je od dela oddaljenih 2% anketiranih, med 5 km in 10 km 27%, med 2 km in 5 km 20% in manj kot 2 km 18%.



Grafikon 9: Prikaz dolžin poti na delo

Slika 8: Ptujška cesta



5.3 / KLJUČNE UGOTOVITVE

Ključne ugotovitve predstavljajo strnjen pregled najpomembnejših spoznanj, pridobljenih z analizo obstoječega stanja in prikazujejo trenutno stanje prometnega sistema skozi prizmo doseženih izboljšav, obstoječih izzivov in razvojnih priložnosti.

V uvodnem delu so predstavljeni dosežki, ki ponazarjajo napredek na ključnih področjih mobilnosti v občini. Sledi pregled izzivov, ki še vedno vplivajo na neenakomerno razvitost prometnega sistema in omejujejo njegovo celovito delovanje. Ti izzivi pa hkrati odpirajo priložnosti za ciljno usmerjene izboljšave – prav na tistih segmentih, kjer so potrebe največje in kjer lahko ukrepi najbolj prispevajo k bolj uravnoteženemu, dostopnemu in trajnostnemu prometnemu okolju.

- 1

Ključni dosežki

 - Vzpostavljena osnovna infrastruktura za hojo in kolesarjenje
 - Učinkovit in dobro organiziran javni potniški promet skozi naselje Miklavž na Dravskem polju
 - Prenovljena in ustrezno posodobljena glavna prometnica
- 2

Ključni izzivi

 - Nepovezane pešpoti in kolesarske povezave znotraj občine
 - Prometno obremenjena območja z omejenim prostorom za zagotavljanje varnosti pešcev in kolesarjev
 - Javni prevoz v naseljih Skoke, Dobrovce in Dravski Dvor ne predstavlja ustrezne alternative osebnemu motornemu prometu
- 3

Ključne priložnosti

 - Ugodna strateška lega, konfiguracija terena in strnjena poselitev
 - Razvoj hoje in kolesarjenja kot konkurenčni alternativni motornemu prometu
 - Integracija kolesarjenja z javnim prevozom

Ključni dosežki

Ključni dosežki pomagajo razumeti trenutno stanje prometa v občini in usmerjajo prihodnje načrtovanje. So podlaga za učinkovito pripravo strategije, saj pokažejo, kaj že deluje in kje so še možnosti za izboljšave.

1

**VZPOSTAVLJENA OSNOVNA
INFRASTRUKTURA ZA HOJO
IN KOLESARJENJE**

2

**UČINKOVIT IN DOBRO ORGANIZIRAN
JAVNI POTNIŠKI PROMET SKOZI
NASELJE MIKLAVŽ NA DRAVSKEM POLJU**

3

**PRENOVLJENA IN USTREZNO
POSODOBLJENA GLAVNA
PROMETNICA**

1 / VZPOSTAVLJENA OSNOVNA INFRASTRUKTURA ZA HOJO IN KOLESARJENJE

Občina Miklavž na Dravskem polju ima vzpostavljene osnovne pogoje za uporabo aktivnih oblik mobilnosti. Površine za pešce so zagotovljene na ključnih lokacijah – kjer je to prostorsko izvedljivo, so urejene kot klasični pločniki ali skupne površine za pešce in kolesarje, drugod pa kot pasovi za pešce na vozišču. V občini so vzpostavljene tudi pohodniške in tematske poti, ki poleg rekreativne funkcije služijo tudi vsakodnevnim potrebam prebivalcev. Makadamske poti z nizko gostoto prometa predstavljajo pomemben element aktivne mobilnosti, saj poleg možnosti za rekreacijo omogočajo tudi alternativne povezave med naselji za pešce in kolesarje.

Kolesarska infrastruktura je večinoma urejena kot samostojne kolesarske poti ali kot mešane površine za hojo in kolesarjenje. Na določenih odsekih cest so vzpostavljeni tudi kolesarski pasovi na vozišču. V zadnjih letih so bile izvedene pomembne investicije, med drugim na Ptujski cesti ter na povezavi Miklavž na Dravskem polju–Dobrovce. Skozi občino poteka tudi Dravska kolesarska pot, ki ima pomembno medobčinsko in regionalno povezovalno vlogo.

Zanimivost:

81% anketirancev je zadovoljnih z urejenostjo avtobusnih postajališč.
vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

2 / UČINKOVIT IN DOBRO ORGANIZIRAN JAVNI POTNIŠKI PROMET SKOZI NASELJE MIKLAVŽ NA DRAVSKEM POLJU

Skozi naselje Miklavž na Dravskem polju poteka frekventna avtobusna linija, ki povezuje mesti Maribor in Ptuj. Linija deluje z visoko frekvenco, saj je v dopoldanskem in popoldanskem času med tednom razmak med posameznimi vožnjami največ 15 minut. Takšen urnik omogoča zanesljivo in fleksibilno uporabo javnega potniškega prometa za dnevne migracije, šolanje in druge opravke. V okviru prenove Ptujске ceste so bila posodobljena tudi avtobusna postajališča, kar dodatno prispeva k večjemu udobju in varnosti uporabnikov.

3 / PRENOVLJENA IN USTREZNO POSODOBLJENA GLAVNA PROMETNICA

Občina Miklavž na Dravskem polju je v sodelovanju z Direkcijo RS za infrastrukturo izvedla največjo investicijo v občinsko prometno infrastrukturo – celovito prenovo Ptujске ceste skozi osrednje naselje. Projekt je obsegal rekonstrukcijo vozišča v dolžini 1.730 metrov ter ureditev pločnikov in kolesarskih površin vzdolž celotne trase. Cesta je bila prenovljena z obojestranskimi pločniki in površinami za kolesarje, kar pomembno prispeva k večji prometni varnosti in udobju za vse udeležence v prometu.

V okviru prenove so bila rekonstruirana tudi avtobusna postajališča, urejena križišča in priključki, izvedena nova meteorna kanalizacija ter nameščena sodobna javna razsvetljava. Projekt je bil sofinanciran iz evropskih sredstev v okviru Dogovora za razvoj regij, kar je omogočilo tudi namensko ureditev kolesarskih površin. Zaradi obsega in tehnične zahtevnosti so gradbena dela potekala od marca 2023 do maja 2024.



Slika 9: Posodobljena Ptujska cesta skozi naselje Miklavž na Dravskem polju

Ključni izzivi

Prepoznavanje osrednjih prometnih izzivov je bistveno za uresničevanje ciljev strategije in prilagajanje prometnega sistema dejanskim potrebam občine. Namen njihove obravnave je prepoznati ključne problematike trenutnega prometnega sistema ter zagotoviti podlago za identifikacijo ključnih priložnosti.

1

NEPOVEZANE PEŠPOTI IN KOLESARSKÉ POVEZAVE ZNOTRAJ OBČINE

2

PROMETNO OBREMENJENA OBMOČJA Z OMEJENIM PROSTOROM ZA ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI PEŠCEV IN KOLESARJEV

3

JAVNI PREVOZ V NASELJIH SKOKE, DOBROVCE IN DRAVSKI DVOR NE PREDSTAVLJA USTREZNE ALTERNATIVE OSEBNEMU MOTORNEMU PROMETU

1 / NEPOVEZANE PEŠPOTI IN KOLESARSKÉ POVEZAVE ZNOTRAJ OBČINE

Za učinkovito uporabo kolesarskih poti in pešpoti je ključna njihova povezanost v celovito omrežje, ki omogoča varno, udobno in smiselno rabo za vsakodnevne poti. V občini Miklavž na Dravskem polju trenutno obstajajo nepovezani odseki poti, ki onemogočajo neprekinjeno gibanje med posameznimi naselji. Ustrezna infrastrukturna povezava je trenutno zagotovljena le med naseljema Dobrovce in Miklavž na Dravskem polju, medtem ko med ostalimi naselji povezave manjkajo ali so nezadostne. Takšna razdrobljenost zmanjšuje uporabnost obstoječih poti in omejuje uporabo aktivnih oblik mobilnosti v širšem območju občine.

2 / PROMETNO OBREMENJENA OBMOČJA Z OMEJENIM PROSTOROM ZA ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI PEŠCEV IN KOLESARJEV

V posameznih delih občine Miklavž na Dravskem polju je gostota motornega prometa visoka, hkrati pa prostorske omejitve onemogočajo izvedbo klasičnih infrastrukturnih rešitev za varno vodenje pešcev in kolesarjev. Izrazit primer predstavlja Ulica Kirbiševih, ki zaradi tranzitnega prometa – številni jo uporabljajo kot bližnjico do Maribora – postaja izrazito prometno obremenjena. Ob visoki gostoti prebivalcev so pešci vodeni po pločniku z minimalno višinsko razliko, ki zaradi utesnjene prostora pogosto ne omogoča varnega gibanja, saj se morajo ob srečanjih umikati vozilom ali pa je površina celo zasedena s parkiranimi avtomobili. Namenskih površin za kolesarje ni, prav tako na vozišču ni talnih označb, ki bi opozarjale na njihovo prisotnost. Podobne razmere vladajo tudi na Uskoški ulici in Ulici talcev, ki sta na pomembni prometni povezavi med Rogozo (občina Hoče-Slivnica), Skokami, Dobrovcami in Dravskim Dvorom ter nadalje proti občinama Starše in Rače-Fram. Na teh odsekih so pešci vodeni neposredno po vozišču, kjer je označen zgolj pas za hojo, ki pa ne zagotavlja ustrezne varnosti, površin za kolesarje pa ni. Čeprav takšnih razmer ni veliko, pa Ulica Kirbiševih, Uskoška ulica in Ulica talcev niso osamljeni primeri – tudi drugje v občini se pojavljajo podobne prostorske in prometne omejitve, ki zahtevajo uvedbo inovativnih in prilagojenih rešitev za izboljšanje varnosti in dostopnosti vseh udeležencev v prometu.

Kako zadovoljni ste občani z izvajanjem ukrepov za spodbujanje hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in optimizacijo motornega prometa v občini?



Grafikon 10: Zadovoljstvo občanov z izvajanjem ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti
vir: Anketa splošne javnosti (junij–avgust 2024)

3 / JAVNI PREVOZ V NASELJIH SKOKE, DOBROVCE IN DRAVSKI DVOR NE PREDSTAVLJA USTREZNE ALTERNATIVE OSEBNEMU MOTORNEMU PROMETU

Čeprav so naselja Skoke, Dobrovce in Dravski Dvor vključena v omrežje javnega potniškega prometa, ta v teh delih občine še ne predstavlja konkurenčne alternative osebnemu motornemu prometu. Med delovniki so vozni redi redkejši kot v osrednjem delu občine, ob koncih tedna pa v ta naselja vozijo le tri avtobusne linije, kar močno omejuje uporabnost prevoza za prebivalce. V nasprotju z naseljem Miklavž na Dravskem polju, kjer je avtobusna povezava z Mariborom in Ptujem pogosta in poteka z majhnimi časovnimi razmiki, je dostopnost javnega prevoza v omenjenih naseljih opazno slabša. Večina avtobusnih postajališč v Skokah, Dobrovcih in Dravskem Dvoru je sicer urejena, vendar se med posameznimi lokacijami pojavljajo razlike v kakovosti opreme in infrastrukture. V Dravskem Dvoru trenutno primanjkuje eno postajališče, kar nekoliko zmanjšuje dostopnost do omrežja. V Skokah sta dve postajališči umeščeni neposredno na vozišču, brez urejenih avtobusnih zalivov in nadstrešnic. Avtobusi v Skokah ustavljajo na vozišču, ob visoki gostoti prometa pa to zmanjšuje varnost in udobje potnikov.

Ključne priložnosti

Prepoznavanje ključnih priložnosti v prometnem sistemu je bistveno za uresničevanje ciljev strategije in prilagajanje dejanskim potrebam občine. Namen njihove obravnave je prepoznati ključne priložnosti trenutnega prometnega sistema, zagotoviti podlago za opredelitev prioritet ter strateških vodil, ki določajo smeri ukrepanja in opredeljujejo želene spremembe.

1

UGODNA STRATEŠKA LEGA, KONFIGURACIJA TERENA IN ZNAČILNOSTI STRNJENE POSELITVE

2

RAZVOJ HOJE IN KOLESARJENJA KOT KONKURENČNI ALTERNATIVI MOTORNEMU PROMETU

3

INTEGRACIJA KOLESARJENJA Z JAVNIM PREVOZOM

1 / UGODNA STRATEŠKA LEGA, KONFIGURACIJA TERENA IN ZNAČILNOSTI STRNJENE POSELITVE

Občina Miklavž na Dravskem polju leži skoraj v celoti na ravninskem območju Dravskega polja, kar omogoča enostavnejše načrtovanje in izvedbo infrastrukturnih ureditev za trajnostno mobilnost. Po površini je ena manjših slovenskih občin, sestavljajo jo štiri naselja – Miklavž na Dravskem polju, Dobrovce, Skoke in Dravski Dvor, med katerimi so razdalje kratke, poselitev pa strnjena. Te prostorske značilnosti ustvarjajo dobre pogoje za vzpostavitev varnih in privlačnih povezav za pešce in kolesarje, kar bi lahko pomembno prispevalo k zmanjševanju vsakodneвне rabe osebnih avtomobilov. Dodatna prednost občine je lega v neposredni bližini Maribora – regionalnega središča z razvito izobraževalno, storitveno in zaposlitveno ponudbo. Številni dijaki in študenti se izobražujejo v Mariboru, tam pa je zaposlen tudi velik delež delovno aktivnega prebivalstva. Geografska bližina in že vzpostavljene prometne povezave z mestom predstavljajo pomemben potencial za večjo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti pri dnevnih migracijah.

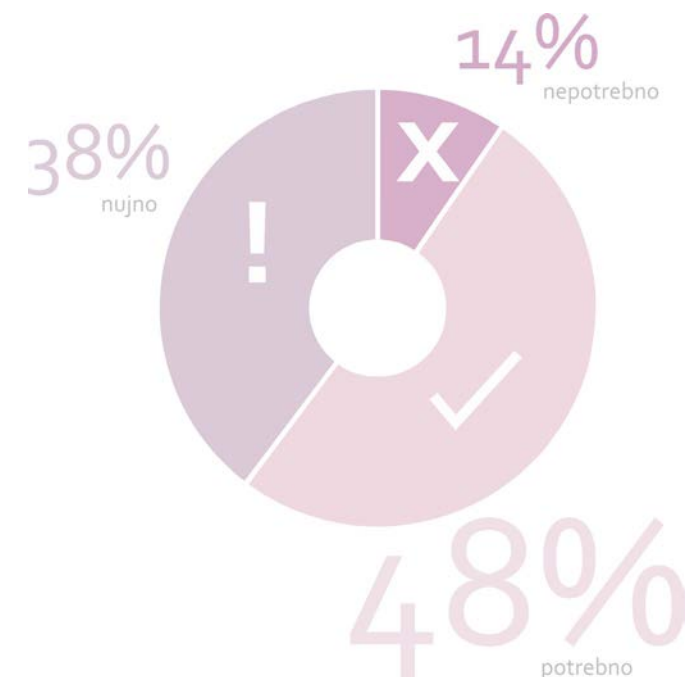
2 / RAZVOJ HOJE IN KOLESARJENJA KOT KONKURENČNI ALTERNATIVI MOTORNEMU PROMETU

Ravninski relief, kratke razdalje med naselji in strnjena poselitev predstavljajo odlično osnovo za spodbujanje hoje in kolesarjenja kot privlačnih izbir za vsakodnevne poti v občini. Poseben potencial za izboljšanje dostopnosti predstavljajo manjkajoče povezave med naselji, kot so Dobrovce–Dravski Dvor, Skoke–Miklavž na Dravskem polju in Skoke–Dobrovce. Z ustrezno nadgradnjo infrastrukture bi se povečala varnost in udobje uporabnikov ter posledično tudi delež poti, opravljenih brez avtomobila – tako znotraj občine kot tudi v smeri Maribora. Pomembno vlogo ima pri tem vse večja razširjenost električnih koles, ki zmanjšujejo fizične omejitve in omogočajo dostop do Maribora tudi za manj izkušene ali starejše uporabnike. V tem okviru se odpira priložnost za uvedbo sistema izposoje (električnih) koles, kar bi dodatno spodbudilo spremembo potovalnih navad ter prispevalo k zmanjševanju vplivov motornega prometa na okolje in prostor.

3 / INTEGRACIJA KOLESARJENJA Z JAVNIM PREVOZOM

Avtobusna linija med Mariborom in Ptujem, ki poteka skozi naselje Miklavž na Dravskem polju, predstavlja hrbtenico javnega prevoza v občini. S smiselno nadgradnjo dostopnosti do te linije iz okoliških naselij prek kakovostnih in varnih kolesarskih povezav bi se lahko povečala uporabnost javnega prevoza za širši krog prebivalcev. Ključno pri tem je tudi zagotavljanje ustrezno umeščenih in varovanih stojal za kolesa pri pomembnejših avtobusnih postajališčih, kar omogoča brezskrbno kombiniranje obeh oblik mobilnosti. Tako bi lahko prebivalci naselij z redkejšimi avtobusnimi povezavami hitro in varno dostopali do glavne linije, kar bi povečalo zanesljivost in časovno učinkovitost njihovega potovanja. Ta integrirani pristop bi izboljšal celoten sistem trajnostne mobilnosti v občini in zmanjšal potrebo po uporabi osebnega avtomobila.

Kako potrebno se vam zdi urediti več površin za pešce?



Grafikon 11: Ocenjevanje potreb po dodatnih površinah za pešce, vir: Anketa splošne javnosti (junij–avgust 2024)



Slika 10: Pogled v smeri osnovne šole Miklavž na Dravskem polju

6 | Pet stebrov ukrepanja

V tem poglavju so predstavljeni ključni stebri ukrepanja, ki predstavljajo osrednje vsebinske temelje strategije za doseganje vizije in ciljev OCPS v občini Miklavž na Dravskem polju. Vsaka smer ukrepanja izhaja iz ugotovitev analize obstoječega stanja ter sledi strateškim ciljem in opredeljenim prioritetam.

Predstavljena so strateška vodila za vsako od petih vsebinskih področij, skupaj s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije po posameznih stebrih. V nadaljevanju so za vse stebre strategije predstavljeni ukrepi, namenjeni postopnemu izboljšanju prometnega sistema. Ukrepi so zasnovani za izvajanje v sedemletnem obdobju veljavnosti strategije. Ukrepi, ki ne bodo izvedeni v tem obdobju, bodo služili kot pomembno izhodišče in usmeritev za prometni razvoj v prihodnji strategiji.

Vsebina je razdeljena na dve podpoglavji:

6.1 Strateška vodila

6.2 Ukrepi

Smeri ukrepanja so razdeljene na pet vsebinskih stebrov:

- 1 I. steber: celostno prometno načrtovanje
- 2 II. steber: hoja
- 3 III. steber: kolesarjenje
- 4 IV. steber: javni prevoz
- 5 V. steber: osebni motorni promet

6.1 / STRATEŠKA VODILA

Za vsak steber so oblikovana strateška vodila, ki služijo kot okvir za usmerjanje načrtovanja in izvajanja ukrepov ter določajo prednostna področja delovanja. Vodila izhajajo iz vizije in ciljev, temeljijo na analizi obstoječega stanja ter upoštevajo prepoznane izzive in priložnosti.

Vsako vodilo je opremljeno s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije. Ambicije se merijo na podlagi kazalnikov, ki zajemajo podatke o prometnih nesrečah ter deleže in obseg uporabe posameznih potovalnih načinov na glavnih prometnicah v občini ter pri poteh v šolo in na delo.

STEBER UKREPANJA	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFICIRANE AMBICIJE			KAZALNIKI
		Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	
			2024	2031	
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	Krepitev trajnostnih potovalnih navad s pristopom k načrtovanju prometa, ki vključuje prebivalce, spodbuja trajnostne oblike mobilnosti ter usklajuje ukrepe s potrebami in pričakovanji skupnosti	Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu (seštevek deleža uporabe hoje, kolesa in javnega prevoza)	24%	29%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
HOJA	Vzpostavitev varne, privlačne in povezane infrastrukture za pešce	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo hojo	5%	9%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
		Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo hojo	30%	35%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
KOLESARJENJE	Vzpostavitev varnih kolesarskih povezav za izboljšano dostopnost	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo	5%	9%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
		Povečati delež šolarjev, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo	25%	29%	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
JAVNI PREVOZ	Izboljšanje učinkovitosti, varnosti, privlačnosti in dostopnosti javnega prevoza	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	11%	12%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
OSEBNI MOTORNI PROMET	Razvoj varne in dostopne prometne infrastrukture	Znižati povprečno število vseh zabeleženih prometnih nesreč na leto v zaporednem obdobju 5 let	32 (med leti 2018 - 2022)	25 (med leti 2027 - 2031)	Število prometnih nesreč
	Zmanjšanje deleža avtomobilov v prometu	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	69%	63%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Tabela 2: Prikaz strateških vodil in kvantificiranih ambicij

6.2 / UKREPI

Skozi aktivnosti priprave OCPS so se definirali izzivi in priložnosti ter določile prioritete za vsak steber strategije.. Opredelila so se strateška vodila, na podlagi katerih se je oblikoval nabor ukrepov za izvajanje v prihodnjih sedmih letih. Ukrepi so razdeljeni po stebrih strategije in vsebujejo predviden nabor projektov za izvedbo in usmeritve za upravljanje s prometom.



Slika 11: Detajl obstoječega parkirnega prostora pri OŠ Miklavž

Pregled ukrepov po stebrih strategije:

- I. STEBER Celostno prometno načrtovanje**
 - Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS
 - Nadgradnja pristopov za vključevanje javnosti
 - Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti
 - Priprava dokumentacije in aktivno sodelovanje na razpisih za sofinanciranje ukrepov s področja prometa
 - Digitalizacija in inovacije
 - Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk
 - Preureditev okolice Osnovne šole Miklavž na Dravskem polju v območje prijaznega prometa
 - Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli celostnega umirjanja prometa
- II. STEBER Hoja**
 - Aktivno vzdrževanje površin za hojo
 - Zagotavljanje površin za pešce znotraj naselij
 - Vzpostavitev površin za pešce z namenom povezovanja med naselji
 - Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti
 - Opremljanje in ozelenitev površin za pešce
 - Zagotavljanje dodatnih javnih površin
 - Zagotavljanje dostopnosti za invalide
 - Promocijske aktivnosti na področju hoje
- III. STEBER Kolesarjenje**
 - Aktivno vzdrževanje površin za kolesarjenje
 - Izgradnja kolesarske mreže znotraj občine
 - Izgradnja kolesarskih povezav z namenom medobčinskega povezovanja
 - Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles
 - Vzpostavitev sistema za izposajo koles
 - Promocijske aktivnosti in izobraževanja na področju kolesarjenja
- IV. STEBER Javni prevoz**
 - Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza
 - Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih
 - Analiza možnosti priključitve na mestni avtobusni sistem Maribora
 - Integracija kolesarjenja z javnim prevozom
 - Preučitev potreb po sistemu »prevoza na klic«
 - Promocijske aktivnosti za spodbujanje uporabe javnega prevoza
- V. STEBER Osebni motorni promet**
 - Aktivno vzdrževanje cestnega omrežja
 - Spremljanje hitrosti in implementacija ukrepov za umirjanje prometa
 - Upravljanje parkiranja
 - Izobraževanja na področju varne vožnje in promocijske aktivnosti za zmanjševanje uporabe avtomobila

I. STEBER: Celostno prometno načrtovanje

Prioriteta: Vzpostavitev vključujočega prometnega sistema, ki omogoča varno in pogostejšo uporabo trajnostnih oblik mobilnosti.

Občina Miklavž na Dravskem polju bo po sprejetju OCPS izvajala redno spremljanje napredka in vključila prebivalce v oblikovanje ukrepov preko različnih komunikacijskih kanalov. Z različnimi spodbudami in sodelovanjem v nacionalnih ter evropskih pobudah bo promovirala trajnostne oblike mobilnosti, ob tem pa iskala možnosti za sofinanciranje projektov preko razpisov. Prizadevala si bo za večjo prometno varnost in boljšo uporabniško izkušnjo z digitalizacijo, sistematičnim beleženjem nevarnih točk ter postopno prenovo prometne infrastrukture v skladu z načeli trajnostne mobilnosti.

Ukrepi za steber celostno prometno načrtovanje:

1

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE
IZVAJANJA OCPS

2

NADGRADNJA PRISTOPOV ZA
VKLJUČEVANJE JAVNOSTI

3

SPODBUJANJE TRAJNOSTNIH OBLIK
MOBILNOSTI

4

PRIPRAVA DOKUMENTACIJE IN AKTIVNO
SODELOVANJE NA RAZPISIH ZA SOFINAN-
CIRANJE UKREPOV S PODROČJA PROMETA

5

DIGITALIZACIJA IN INOVACIJE

6

VZPOSTAVITEV REGISTRA PROMETNO
NEVARNIH TOČK

7

PREUREDITEV OKOLICE OSNOVNE ŠOLE
MIKLAVŽ NA DRAVSKEM POLJU V OBMOČJE
PRIJAZNEGA PROMETA

8

CELOVITA PRENOVA ULIC IN CEST SKLADNO Z
NAČELI CELOSTNEGA UMIRJANJA PROMETA

1 / SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA OCPS

Po sprejetju strategije se njeno izvajanje spremlja v skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja. Enkrat letno se pripravi poročilo o napredku in učinkih, pri čemer se beležijo obvezni kazalniki, ki jih občina posreduje pristojnemu ministrstvu, ter dodatni kazalniki, prilagojeni lokalnim ciljem. Rezultati spremljanja bodo predstavljeni tudi širši javnosti preko občinske spletne strani ali drugih komunikacijskih kanalov. Po sedmih letih se strategija na podlagi pridobljenih izkušenj nadgradi in prilagodi aktualnim razmeram.

2 / NADGRADNJA PRISTOPOV ZA VKLJUČEVANJE JAVNOSTI

Občina Miklavž na Dravskem polju bo nadgradila obstoječe pristope za vključevanje javnosti, da bodo prebivalci, na katere ukrepi neposredno vplivajo, aktivno sodelovali pri načrtovanju in odločanju. S kombinacijo javnih posvetov, delavnic, spletnih platform in drugih komunikacijskih kanalov bodo občani sproti obveščeni o načrtovanih spremembah in imeli možnost izraziti mnenja, predloge ter pomisleke. Povratne informacije bodo neposredno vključene v oblikovanje rešitev, s čimer se povečuje učinkovitost in sprejemljivost ukrepov. Cilj ukrepa je odprt, pregleden in sodelovalen proces, ki temelji na potrebah in pričakovanjih lokalne skupnosti.

3 / SPODBUJANJE TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI

Občina Miklavž na Dravskem polju bo z različnimi ukrepi spodbujala trajnostne oblike mobilnosti in prispevala k zmanjšanju odvisnosti od osebnih vozil. Aktivno bo sodelovala v Evropskem tednu mobilnosti, ki vsako leto poteka med 16. in 22. septembrom, v okviru katerega bodo potekale številne akcije in dogodki, kot so dan brez avtomobila, skupinske kolesarske vožnje, delavnice ter predstavitve dobrih praks. Skozi vse leto bo občina spodbujala uporabo hoje in kolesa pri vsakodnevnih poteh in rekreaciji ter občane ozaveščala o prednostih uporabe javnega prevoza v primerjavi z vožnjo z osebnim avtomobilom. Z usklajenim ozaveščanjem in zagotavljanjem ustreznih pogojev za trajnostno mobilnost želi občina dolgoročno vplivati na spremembo potovalnih navad ter s tem prispevati k višji kakovosti življenja v skupnosti.

4 / PRIPRAVA DOKUMENTACIJE IN AKTIVNO SODELOVANJE NA RAZPISIH ZA SOFINANCIRANJE UKREPOV S PODROČJA PROMETA

Občina Miklavž na Dravskem polju se bo aktivno prijavljala na evropske in državne razpise s področja prometa ter sodelovala pri projektih, ki prispevajo k razvoju prometnega sistema na območju občine. Za uspešno prijavo na razpise bo občina v proračunu načrtovala sredstva, namenjena pripravi ustrezne projektno-tehnične ter druge dokumentacije, ki sta ključni za uspešno kandidiranje na razpisih.

5 / DIGITALIZACIJA IN INOVACIJE

Digitalizacija in uvajanje inovacij v prometnem načrtovanju omogočata večjo preglednost, dostopnost in učinkovitost prometnega sistema. Ključni element ukrepa je vzpostavitev interaktivnih zemljevidov in kart, ki prikazujejo varne poti za pešce in kolesarje, lokacije parkirišč ter mrežo javnega prevoza.

6 / VZPOSTAVITEV REGISTRA PROMETNO NEVARNIH TOČK

Občina Miklavž na Dravskem polju bo vzpostavila register prometno nevarnih točk, s katerim bo sistematično evidentirala lokacije, kjer lahko prihaja do potencialnih konfliktnih situacij za pešce, kolesarje, uporabnike javnega prevoza in motornega prometa. Temeljit bo na strokovnih analizah, podatkih o prometnih nesrečah in povratnih informacijah občanov. Na podlagi tega registra bo občina lažje načrtovala in izvajala ukrepe za izboljšanje prometne varnosti ter tako povečala varnost vseh udeležencev v prometu.

7 / PREUREDITEV OKOLICE OSNOVNE ŠOLE MIKLAVŽ NA DRAVSKEM POLJU V OBMOČJE PRIJAZNEGA PROMETA

Občina Miklavž na Dravskem polju bo preučila možnosti za preureditev okolice Osnovne šole Miklavž na Dravskem polju, z namenom izboljšanja varnosti otrok in spodbujanja trajnostnih prihodov v šolo. Ukrepi bodo vključevali ureditev varnih površin za pešce in kolesarje, umirjanje prometa, vzpostavitev sistema "Kiss & Go", ki omogoča hitro in varno odlaganje otrok, ter izdelavo mobilnostnega načrta. Ob tem bo občina poskrbela tudi za namestitve ustrezne urbane opreme, javne razsvetljave ter ureditev horizontalne in vertikalne signalizacije. Ukrep bo načrtovan v sodelovanju s šolo, starši in strokovno javnostjo.

8 / CELOVITA PRENOVA ULIC IN CEST SKLADNO Z NAČELI CELOSTNEGA UMIRJANJA PROMETA

Občina Miklavž na Dravskem polju bo po vzoru dobrih praks pričela s postopno celovito prenovo ulic in cest v skladu z načeli trajnostne mobilnosti. Ukrepi bodo vključevali zagotavljanje dodatnih površin za pešce in kolesarje, sistematično umirjanje prometa, ozelenitve, namestitve urbane opreme ter spremembe prometnega režima, kot so uvedba enosmernih in slepih ulic, kjer je to smiselno. V začetni fazi se bo izvedba ukrepov preizkusila na eni ulici, ob odobranju občanov pa se bodo rešitve postopoma in skladno s finančnimi zmoglostmi občine preslikale tudi na druge ulice, predvsem ob rekonstrukcijah cest. Posebna pozornost bo namenjena kritičnim lokacijam, kot so Ulica Kirbiševih, Ulica talcev in Uskoška ulica, kjer bodo inovativne rešitve prilagojene prostorskim razmeram ter bodo dajale prednost varnosti zlasti uporabnikom aktivnih oblik mobilnosti.

II. STEBER: Hoja

Prioriteta: Zagotovitev varnih in povezanih pešpoti, ter zagotavljanje udobnih javnih površin za izboljšano kakovost življenja.

Občina Miklavž na Dravskem polju bo v prihodnjih letih posebno pozornost namenila razvoju hoje kot temeljne oblike trajnostne mobilnosti. Z rednim vzdrževanjem in nadgradnjo površin za hojo ter zagotavljanjem novih povezav znotraj in med naselji bo poskrbela za večjo varnost in udobje pešcev. Dodatna prizadevanja bodo usmerjena v zagotavljanje dostopnosti za invalide in ranljive skupine ter v širitev javnih površin za kakovostno preživljanje prostega časa. S promocijskimi aktivnostmi bo občina k hoji spodbujala vse generacije in jo utrjevala kot prijazno izbiro za vsakodnevno mobilnost.

Ukrepi za steber hoja:

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE
POVRŠIN ZA HOJO

2

ZAGOTAVLJANJE POVRŠIN ZA PEŠCE
ZNOTRAJ NASELIJ

3

VZPOSTAVITEV POVRŠIN ZA PEŠCE Z
NAMENOM POVEZOVANJA MED NASELJI

4

ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNIH
SPREHAJALNIH POTI

5

OPREMLJANJE IN OZELENITEV POVRŠIN
ZA PEŠCE

6

ZAGOTAVLJANJE DODATNIH
JAVNIH POVRŠIN

7

ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI
ZA INVALIDE

8

PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI NA
PODROČJU HOJE

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE POVRŠIN ZA HOJO

Občina Miklavž na Dravskem polju bo zagotavljala redno in kakovostno vzdrževanje površin za hojo, z namenom zagotavljanja varnosti, dostopnosti in kakovostne uporabe v vseh letnih časih. Posebna pozornost bo namenjena odpravljanju poškodb, zaraščenosti in ovir na poteh.

2 / ZAGOTAVLJANJE POVRŠIN ZA PEŠCE ZNOTRAJ NASELIJ

Občina Miklavž na Dravskem polju bo zagotavljala varne in neprekinjene površine za hojo znotraj naselij, s posebnim poudarkom na lokalnih cestah, kjer pločniki manjkajo ali so dotrajani oz. neustrezni. Pločniki bodo načrtovani s primerno širino, kontinuirano nivoletostjo ter dostopnostjo za invalide in starše z vozički. Dodatna pozornost se bo namenila zagotavljanju varnih prehodov za pešce, predvsem ob šolskih poteh in dostopih do javnega prevoza. Na lokacijah, kjer je prostor za zagotavljanje varnih šolskih poti omejen, bo občina iskala primerne alternativne trase. Tako se bo, na primer, obstoječa šolska pot do OŠ Miklavž na Dravskem polju podružnice Dobrovce, ki trenutno poteka po Uskoški ulici in Ulici talcev, preusmerila na Jerebovo ulico, Mejno ulico, Prečno ulico in Mladinsko ulico, kjer je gostota prometa nižja in je na voljo več prostora za vzpostavitev ustrezne infrastrukture.

3 / VZPOSTAVITEV POVRŠIN ZA PEŠCE Z NAMENOM POVEZOVANJA MED NASELJI

Občina Miklavž na Dravskem polju bo vzpostavila varne in neprekinjene površine za hojo med posameznimi naselji. Ključne povezave bodo urejene na relacijah: Dobrovce–Dravski Dvor, Skoke–Miklavž na Dravskem polju (Cesta v Miklavž), nadaljevanje pločnika ob Ptujski cesti (od zbirnega centra do Gomil), ob novi povezovalni cesti Miklavž vzhod–zahod (Ulica Kirbiševih–Ptujška cesta) ter na Letališki cesti. Izvedena bo tudi rekonstrukcija preostalega odseka pločnika na Cesti v Dobrovce pri Osnovi šoli Miklavž na Dravskem polju, kjer bo izvedena razširitev pločnika in umik javne razsvetljave iz uporabne površine.

4 / ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNIH SPREHAJALNIH POTI

Občina Miklavž na Dravskem polju bo zagotavljala kakovostne sprehajalne poti z rednim vzdrževanjem obstoječih ter razvojem novih tras. Urejene poti prispevajo k večji dostopnosti, varnosti in privlačnosti prostora za pešce ter spodbujajo aktiven življenjski slog in lahko služijo kot bližnjice do pomembnih točk v občini. Občina bo po potrebi določila skrbnika sprehajalnih poti. Posebna pozornost bo namenjena promociji in zagotavljanju visoke kakovosti Srčne poti ter sprehajalne poti od Miklavških izvirov do tretjega ribnika.

5 / OPREMLJANJE IN OZELENITEV POVRŠIN ZA PEŠCE

Občina Miklavž na Dravskem polju bo nove in obstoječe površine za pešce opremljala z urbano opremo, kot so klopi, pitniki, koši, javna razsvetljava in usmerjevalne table za pešce, kar bo izboljšalo udobje, uporabnost in orientacijo pešcev v prostoru. Urbana oprema bo prilagojena namenu posamezne poti. Poleg tega bo občina izvajala ozelenitve pešpoti in javnih površin z zasaditvijo dreves in grmovnic, s čimer bo izboljšala mikroklimatske razmere, zagotovila več sence in prispevala k privlačnejšemu javnemu prostoru.

6 / ZAGOTAVLJANJE DODATNIH JAVNIH POVRŠIN

Občina Miklavž na Dravskem polju bo v prihodnjih letih stremela k zagotavljanju dodatnih javnih površin, namenjenih druženju, rekreaciji in kakovostnemu preživljanju prostega časa. V okviru ukrepa bo vzpostavljen trg na koncu Ulice Kirbiševih kot osrednji prostor za srečevanje lokalne skupnosti, opremljen z urbano opremo, zelenimi površinami in elementi za različne generacije. Poleg tega bo občina preučila možnosti za vzpostavitev dodatnih javnih površin tudi v drugih naseljih, pri čemer bo upoštevala potrebe prebivalcev in prostorske možnosti. Nove površine bodo smiselno povezane s peš in kolesarskim omrežjem.

7 / ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE

Občina Miklavž na Dravskem polju bo z ustreznimi prilagoditvami skrbela za dostopnost javnega prostora in prometne infrastrukture za invalide ter druge gibalno ovirane osebe. Spuščeni robniki, klančine, taktilne oznake ter dostopna avtobusna postajališča bodo omogočili večjo varnost in samostojnost pri uporabi javnih površin. Pri načrtovanju novih ureditev in prenovi obstoječih bo upoštevana dostopnost do vseh javnih objektov, pri čemer bodo objekti, ki trenutno ne ustrezajo standardom, postopoma prilagojeni. Posebna pozornost bo namenjena pravilni izvedbi naklonov in nivelet, ki bodo omogočale varno uporabo invalidom na vozičku.

8 / PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI NA PODROČJU HOJE

Občina Miklavž na Dravskem polju bo s promocijskimi aktivnostmi spodbujala hojo kot eno najbolj dostopnih, zdravih in okolju prijaznih oblik mobilnosti. Občina bo organizirala tematske sprehode, dogodke ob svetovnem dnevu hoje ter sodelovala s šolami pri pobudah, kot je »Pešbus«, ki otroke spodbuja k hoji v šolo v organiziranih skupinah. Na informativnih točkah in preko lokalnih medijev bo občina delila gradiva o koristih hoje za zdravje ter njenih vplivih na kakovost bivanja. Z izboljševanjem infrastrukture za pešce in hkratno promocijo hoje želi občina ustvariti varno in privlačno okolje, ki bo ljudi vseh starosti spodbujalo k pogostejši uporabi lastnih nog za vsakodnevno mobilnost.

III. STEBER: Kolesarjenje

Prioriteta: Vzpostavitev varnega in povezanega kolesarskega omrežja ter promocija kolesarjenja kot zdrave in aktivne oblike mobilnosti za vsakodnevne poti.

Občina Miklavž na Dravskem polju bo z različnimi ukrepi sistematično spodbujala kolesarjenje kot varno, udobno in dostopno obliko mobilnosti za vsakodnevne poti in prosti čas. Z izgradnjo povezane in kakovostne kolesarske mreže znotraj občine in do sosednjih občin, ustreznim vzdrževanjem poti ter zagotovitvijo celovite spremljajoče infrastrukture za kolesarje bo izboljšana uporabniška izkušnja. Med ukrepi bo tudi vzpostavitev sistema za izposajo koles ter promocija varnega kolesarjenja, kar bo pripomoglo k večji uporabi kolesa in preobrazbi potovalnih navad.

Ukrepi za steber kolesarjenje:

- 1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE POVRŠIN ZA KOLE SARJENJE
- 2

IZGRADNJA KOLE SARSK E MREŽ E ZNOTRAJ OBČINE
- 3

IZGRADNJA KOLE SARSK IH POVEZAV Z NAMENOM MEDOBČINSKEGA POVEZOVANJA
- 4

VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST ZA KOLE SA, KOLE SARSK IH POČIVALIŠ Č IN SERVISNIH POSTAJ ZA POPRAVILO KOLE S
- 5

VZPOSTAVITEV SISTEMA ZA IZPOSOJO KOLE S
- 6

PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI IN IZOBRAŽEVANJA NA PODROČJU KOLE SARJENJA

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE POVRŠIN ZA KOLE SARJENJE

Občina Miklavž na Dravskem polju bo zagotavljala redno in kakovostno vzdrževanje kolesarskih površin, s čimer bo poskrbljeno za varno, udobno in nemoteno uporabo kolesa v vsakodnevnem prometu. Dodatna pozornost bo namenjena sanaciji poškodb, rednemu odstranjevanju vegetacije, čiščenju in označevanju kolesarskih poti ter zagotavljanju preglednosti in pretočnosti na križiščih in priključkih.

2 / IZGRADNJA KOLE SARSK E MREŽ E ZNOTRAJ OBČINE

Občina Miklavž na Dravskem polju bo postopoma vzpostavila varno in povezano kolesarsko mrežo, ki bo omogočala učinkovito kolesarjenje za vsakodnevne potrebe in rekreativne namene. Kolesarke steze bodo urejene na relacijah Dobrovce–Dravski Dvor, Skoke–Miklavž na Dravskem polju (Cesta v Miklavž) ter Miklavž vzhod-zahod (Ptuj ska cesta–Ulica Kirbiševih). Na cestah z ustreznim profilom se bodo vrisali kolesarski pasovi ali piktogrami (“sharrow”), ki opozarjajo na prisotnost kolesarjev, priorit etno na Ulici Kirbiševih, Uskoški ulici, Ulici talcev, Nad izviru (navezava na Dravsko kolesarsko pot) in Cesti v Hotinje. Kolesarske površine bodo načrtovane z gladkimi prehodi, ustrezno širino in dvignjenimi prehodi na križiščih, kar bo zagotovilo varno, udobno in neprekinjeno vožnjo. Uporabljeni bodo kakovostni materiali ter vidna horizontalna in vertikalna signalizacija, ki bo voznike opozarjala na prisotnost kolesarjev.

3 / IZGRADNJA KOLE SARSK IH POVEZAV Z NAMENOM MEDOBČINSKEGA POVEZOVANJA

Občina Miklavž na Dravskem polju bo vzpostavila dodatne kolesarske povezave do sosednjih občin z namenom medobčinskega sodelovanja. Povezave bodo prispevale k razvoju regionalnega sodelovanja in kolesarskega turizma. Ključni povezavi bosta vzpostavljeni v Miklavžu na Dravskem polju od zbirnega centra do Gomil (povezava z občino Starše) ter na Lovski ulici, kjer se bo zagotovil kolesarski pas na vozišču za povezavo z občino Rače–Fram.

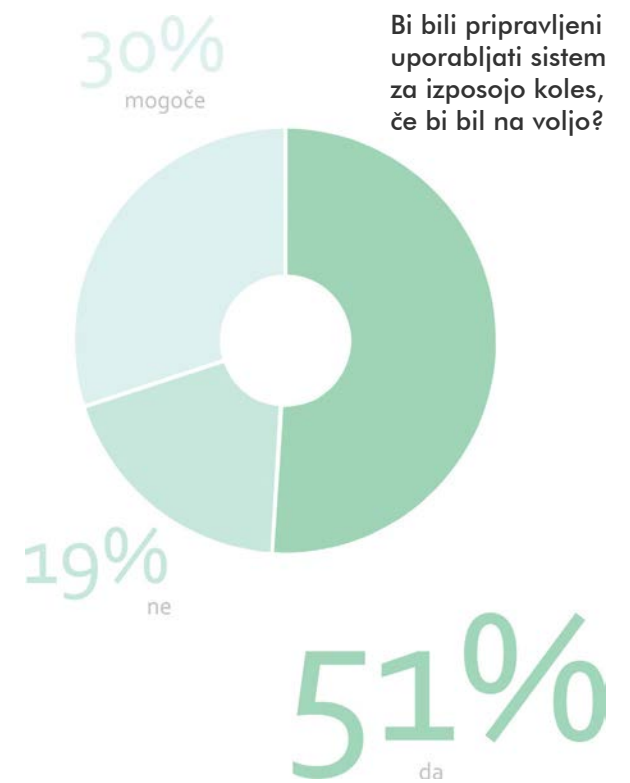
4 / VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST ZA KOLE SA, KOLE SARSK IH POČIVALIŠ Č IN SERVISNIH POSTAJ ZA POPRAVILO KOLE S

Občina Miklavž na Dravskem polju bo vzpostavila varna in funkcionalna parkirna mesta za kolesa, počivališča ter servisne postaje, s čimer bo izboljšala pogoje za vsakodnevno in rekreativno kolesarjenje. Pokriti kolesarnici bosta vzpostavljeni v Miklavžu na Dravskem polju pri parku ob trgovini Spar ter v bližini osnovne šole in avtobusnega postajališča v naselju Miklavž na Dravskem polju. V naseljih Skoke, Dobrovce in Dravski Dvor bo občina glede na prostorske možnosti uredila dodatna parkirna mesta za kolesa.

Sočasno z razvojem kolesarskega omrežja bodo vzpostavljena tudi počivališča z urbano opremo ter servisne postaje za osnovno vzdrževanje koles, nameščene v ustreznih razmikih vzdolž kolesarskih poti.

5 / VZPOSTAVITEV SISTEMA ZA IZPOSOJO KOLE S

Občina Miklavž na Dravskem polju bo preučila potrebe in možnosti za vzpostavitev sistema za izposajo koles, ki bi lahko vključeval tako električna kot navadna kolesa, kar je glede na konfiguracijo terena smiselno. Sistem bi bil dostopen v vseh naseljih občine, ob tem pa bi bile zagotovljene varne povezave za pešce in kolesarje do vseh točk izposoje. Pri vzpostavitvi bo občina zasledovala cilj kompatibilnosti z načrtovanimi regionalnimi sistemi za e-kolesa ter preučila možnost priključitve na sistem Mbajk.



Grafikon 12: Ocenjevanje pripravljenosti uporabljati sistem za izposajo koles, vir: Anketa splošne javnosti (junij–avgust 2024)

6 / PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI IN IZOBRAŽEVANJA NA PODROČJU KOLE SARJENJA

Občina Miklavž na Dravskem polju bo izvajala redna izobraževanja in promocijske aktivnosti za spodbujanje varnega in pravilnega kolesarjenja. Enkrat letno bo organizirano izobraževanje, ki bo vključevalo teoretični del s pjasnili prometnih pravil za uporabo različnih vrst kolesarskih površin ter praktični del z usposobljenimi inštruktorji v realnih prometnih razmerah. Občina bo pri tem sodelovala tudi z osnovno šolo, kjer se bodo vsebine vključile v izobraževalne programe za ozaveščanje mladih.

IV. STEBER: Javni prevoz

Prioriteta: Zagotavljanje učinkovitega in dostopnega javnega prevoza kot privlačne alternativne osebnemu avtomobilu.

Občina Miklavž na Dravskem polju bo z različnimi ukrepi izboljševala pogoje za uporabo javnega prevoza, s ciljem povečanja njegove privlačnosti in dostopnosti za vse prebivalce. Stremela bo k optimizaciji vozniških redov in pogostejšim linijam, urejena in dostopna avtobusna postajališča pa bodo prispevala k večjemu udobju in varnosti uporabnikov. Preučene bodo tudi možnosti priključitve na mestni avtobusni sistem ter uvedbe prevozov na klic. S povezovanjem s kolesarsko infrastrukturo, vzpostavitvijo multimodalnih točk in različnimi promocijskimi aktivnostmi želi občina spodbuditi trajnostne načine potovanja ter zmanjšati odvisnost od osebnega avtomobila.

Ukrepi za steber javni prevoz:

- 1** IZBOLJŠANJE PONUDBE AVTOBUSNEGA PREVOZA
- 2** PRENOVA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ IN VZPOSTAVITEV NOVIH
- 3** INTEGRACIJA KOLESARJENJA Z JAVNIM PREVOZOM
- 4** PREUČITEV POTREB PO SISTEMU »PREVOZA NA KLIC«
- 5** ANALIZA MOŽNOSTI PRIKLJUČITVE NA MESTNI AVTOBUSNI SISTEM MARIBORA
- 6** PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI ZA SPODBUJANJE UPORABE JAVNEGA PREVOZA

1 / IZBOLJŠANJE PONUDBE AVTOBUSNEGA PREVOZA

Občina Miklavž na Dravskem polju bo v sodelovanju z DUJPP in izvajalcem prevozov stremela k izboljšanju ponudbe avtobusnega prevoza z optimizacijo vozniških redov ter povečano pogostostjo linij, zlasti v naseljih Skoke, Dobrovce in Dravski Dvor. Preučena bo tudi možnost uvedbe nočne linije Maribor–Miklavž na Dravskem polju–Ptuj ob petkih in sobotah, ki bi prebivalcem omogočila varen prevoz v času večernih in nočnih aktivnosti. Ukrepi bodo temeljili na sprotne spremljanju povpraševanja in prilagajanju vozniških redov, ob tem pa bo zagotovljeno redno obveščanje javnosti o spremembah in novostih.

2 / PRENOVA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ IN VZPOSTAVITEV NOVIH

Občina Miklavž na Dravskem polju bo prenovila neobnovljena avtobusna postajališča in po potrebi vzpostavila nova, z namenom izboljšanja udobja, varnosti in dostopnosti za uporabnike javnega prevoza. Postajališča bodo opremljena s klopmi, nadstreški, jasno označenimi vozniškimi redi, koši za odpadke, stojali za kolesa in ustrezno osvetlitvijo. Zagotovljeni bodo tudi varni dostopi za pešce, z urejenimi prehodi in prometno signalizacijo. Vsa postajališča bodo prilagojena tudi gibalno oviranim osebam. Dodatno postajališče bo vzpostavljeno v Dravskem Dvoru, preučila pa se bo potreba po zgostitvi avtobusnih postajališč po celotnem območju občine.

3 / INTEGRACIJA KOLESARJENJA Z JAVNIM PREVOZOM

Občina Miklavž na Dravskem polju bo spodbujala povezovanje kolesarjenja z javnim prevozom z namenom povečanja njegove uporabe in zmanjšanja odvisnosti od osebnih vozil. V ta namen bosta vzpostavljeni dve multimodalni vozlišči – pri parku ob trgovini Spar in v bližini Osnovne šole Miklavž na Dravskem polju – kjer bodo urejene pokrite kolesarnice z možnostjo dodatnega varovanja. Vozlišči bosta umeščeni tako, da bo vsem prebivalcem občine omogočen dostop do ene izmed njiju v največ 15 minutah vožnje s kolesom. Tudi ob drugih, strateško pomembnih avtobusnih postajališčih, bodo zagotovljena stojala za kolesa.

4 / PREUČITEV POTREB PO SISTEMU »PREVOZA NA KLIC«

Občina Miklavž na Dravskem polju bo preučila potrebe po vzpostavitvi sistema "prevoza na klic", ki bi omogočal prilagodljiv in dostopen javni prevoz za prebivalce, zlasti starejše in gibalno ovirane osebe. Sistem bi temeljil na naročilu prevoza ob določenem času in lokaciji, brez fiksnega voznega reda. V okviru analize bo občina proučila organizacijske možnosti, tarifni sistem in izvedbeni model, pri čemer bo upoštevala primere dobrih praks in vključila občane v oceno potreb in interesa za takšno storitev.

5 / ANALIZA MOŽNOSTI PRIKLJUČITVE NA MESTNI AVTOBUSNI SISTEM MARIBOR

Občina Miklavž na Dravskem polju bo preučila možnosti priključitve na obstoječi mestni avtobusni sistem Maribora, s ciljem izboljšanja dostopnosti in povezljivosti z urbanim središčem. Predvidena linija bi potekala po glavni prometni osi – Ptujski cesti in bi se zaključila pri zadnjem krožišču v Miklavžu na Dravskem polju, kar bi omogočalo dober dostop za večino prebivalcev. Analiza bo vključevala vpliv na obstoječe linije, možnosti časovne uskladitve z mestnim sistemom ter preučitev vključitve v enoten sistem vozovnic Maribora.

6 / PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI ZA SPODBUJANJE UPORABE JAVNEGA PREVOZA

Občina Miklavž na Dravskem polju bo z različnimi promocijskimi aktivnostmi spodbujala uporabo javnega prevoza kot dostopne, okolju prijazne in cenovno ugodne alternative vožnji z osebnim avtomobilom. Prebivalce bo informirala o voznih redih in cenovnih ugodnostih za različne skupine uporabnikov (npr. dijake, študente, upokoјence). V okviru promocije bodo vzpostavljene informativne točke, razdeljene zloženke, izvedene delavnice ter objave v lokalnih medijih in na spletu. Poseben poudarek bo občina namenila tudi predstavitvi možnosti in prednosti kombiniranja kolesa in javnega prevoza. Z aktivnim ozaveščanjem želi občina povečati prepoznavnost javnega prevoza, okrepiti njegovo vlogo v vsakdanji mobilnosti ter prispevati k razbremenitvi cestnega prometa.

V. STEBER: Osebni motorni promet

Prioriteta: Umirjanje hitrosti in upravljanje prometa na način, da zmanjša konkurenčne prednosti avtomobila v primerjavi z drugimi oblikami mobilnosti.

Občina Miklavž na Dravskem polju bo na področju osebnega motornega prometa izvajala ukrepe za večjo prometno varnost, učinkovitejše upravljanje prostora ter zmanjšanje negativnih vplivov prekomerne rabe avtomobilov. Zagotovljeno bo redno vzdrževanje cest ter spremljanje hitrosti z uvedbo ustreznih ukrepov za umirjanje prometa. Upravljanje parkiranja se bo prilagajalo dejanskim potrebam in razmeram na posameznih lokacijah. Z izobraževalnimi in promocijskimi aktivnostmi bo občina spodbujala varno in odgovorno vožnjo ter ozaveščala o vplivih pretirane uporabe avtomobilov na prostor, okolje in kakovost bivanja.

Ukrepi za steber osebni motorni promet:

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE CESTNEGA OMREŽJA

2

SPREMLJANJE HITROSTI IN IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA

3

UPRAVLJANJE PARKIRANJA

4

IZOBRAŽEVANJA O VARNI VOŽNJI IN PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI ZA ZMANJŠEVANJE UPORABE AVTOMOBILA

1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE CESTNEGA OMREŽJA

Občina Miklavž na Dravskem polju bo zagotavljala redno vzdrževanje občinskega cestnega omrežja z namenom izboljšanja varnosti za vse udeležence v prometu. Urejene bodo poškodovane in dotrajane ceste, po možnosti v skladu z načeli trajnostne mobilnosti. Dela bodo načrtovana glede na prometno obremenjenost, stanje infrastrukture in potrebe lokalnega prebivalstva. Poleg tega bo občina izvajala ukrepe za izboljšanje preglednosti cest in križišč, kot so odstranjevanje vegetacije in drugih ovir, ki zmanjšujejo vidljivost, ter redno preverjala in zagotavljala ustreznost osvetlitve prometnih znakov ter stanje horizontalne in vertikalne prometne signalizacije, kar bo dodatno prispevalo k večji prometni varnosti.

2 / SPREMLJANJE HITROSTI IN IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA

Občina Miklavž na Dravskem polju bo z namenom povečanja prometne varnosti dodatno okrepila spremljanje in omejevanje hitrosti prometa. V ta namen bo dokupila merilnike hitrosti in redno analizirala zbrane podatke. Na podlagi zaznanih vzorcev hitrosti bo uvajala prilagojene ukrepe za umirjanje prometa na posameznih lokacijah. Posebna pozornost bo namenjena lokalnim cestam znotraj naselij, kjer je tveganje za konflikt med vozili in ranljivimi udeleženci v prometu največje, zato bo občina tam zagotavljala ustrezne ukrepe za omejevanje hitrosti. Po potrebi bo k doslednejšemu nadzoru hitrosti pozivala policijo, postavila stacionarne radarje in izvajala prikrite meritve hitrosti. Na prenovljeni Ptujski cesti bo občina še posebej podrobno spremljala hitrosti vozil ter analizirala vpliv prenove na vozne navade in prometno varnost.

3 / UPRAVLJANJE PARKIRANJA

Občina Miklavž na Dravskem polju bo preučila potrebo po izdelavi celovitega načrta parkirne politike, ki bo usmerjal dolgoročno upravljanje parkirnih površin ter hkrati podpiral cilje trajnostne mobilnosti. Do sprejetja načrta bo posamezna parkirišča urejala individualno. Načrt bo temeljil na analizi obstoječega stanja, dejanskih potrebah občanov ter zagotavljanju dostopnosti do storitev za tiste, ki jih v določenem trenutku najbolj potrebujejo. Na izbranih lokacijah bo občina vzpostavila sistem kratkotrajnega oziroma plačljivega parkiranja, s čimer bo izboljšana pretočnost in omejeno dolgotrajno zasedanje parkirnih mest. Preučila bo tudi možnost preureditve določenih parkirišč v kakovostne javne prostore ter izvajala aktivnosti za ozaveščanje o nepravilnem parkiranju; ob ponavljajočih se kršitvah pa uvedla ustrezne sankcije.

4 / IZOBRAŽEVANJA O VARNI VOŽNJI IN PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI ZA ZMANJŠEVANJE UPORABE AVTOMOBILA

Občina Miklavž na Dravskem polju bo izvajala izobraževalne aktivnosti za voznike osebnih vozil, s poudarkom na doslednem upoštevanju cestnoprometnih predpisov, spoštljivi vožnji in odgovornem ravnanju v prometu. Posebna pozornost bo namenjena ozaveščanju o vplivu hitrosti na varnost vseh udeležencev v prometu. Poleg tega bo občina z različnimi promocijskimi kampanjami spodbujala premislek o vsakodnevni rabi osebnega avtomobila ter občane seznanjala z okoljskimi, prostorskimi, prometnimi in finančnimi vplivi prekomerne uporabe osebnih vozil. S celostnim pristopom želi občina prispevati k bolj odgovorni vozniki kulturi in dolgoročno zmanjšati negativne vplive osebnega motornega prometa na kakovost življenja v občini.



Slika 12: Parkirni prostor ob pokopališču

Slika 13: Urejena mešana površina za pešce in kolesarje



7 | Akcijski načrt

Za uspešno uresničevanje občinske celostne prometne strategije je ključen sedemletni akcijski načrt, ki opredeljuje izvajanje izbranih ukrepov znotraj strateških stebrov. Načrt določa časovni okvir izvedbe, okvirne stroške, odgovorne nosilce, možne vire financiranja in predvideno stopnjo zahtevnosti ter učinkovitosti posameznega ukrepa. Ocene stroškov in časovni okvirji izvedbe so okvirni, saj za nekatere ukrepe trenutno še ni na voljo projektne ali investicijske dokumentacije in niso umeščeni v veljavni proračun občine. Pri načrtovanju so upoštevani proračun Občine Miklavž na Dravskem polju ter proračun Republike Slovenije.

Izvajanje ukrepov bo financirano iz lastnih proračunskih sredstev, državnih sredstev, preko prijav na razpise ali v sodelovanju z drugimi organizacijami in njihovimi viri. Predvideni so tudi ukrepi, ki ne zahtevajo neposrednih finančnih sredstev. Občina se bo v prihodnje aktivno prijavljala na razpise pristojnih ministrstev, evropske projekte ter druge razpise, da zagotovi dodatna sredstva za izvajanje strategije. Vsakemu ukrepu sta dodeljeni ocena zahtevnosti in predvidena stopnja učinkovitosti, ki sta služili kot merili pri izboru ukrepov. Ocenjujeta kompleksnost izvedbe posameznega ukrepa ter njegov prispevek k uresničevanju ciljev strategije.

Steber	Ukrep	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Odgovornost	Viri financiranja	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti	
I. CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE													
I.1	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OPCS	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Občina	Občinski proračun	+	++	
I.2	Nadgradnja pristopov za vključevanje javnosti	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	++	+++	
I.3	Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++	
I.4	Priprava dokumentacije in aktivno sodelovanje na razpisih za sofinanciranje ukrepov s področja prometa	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	Občina	Občinski proračun	++	+++	
I.5	Digitalizacija in inovacije	1.000	/	12.000	/	/	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++	
I.6	Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk	/	10.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	++	++	
I.7	Preureditev okolice Osnovne šole Miklavž na Dravskem polju v območje prijaznega prometa	30.000	150.000	100.000	/	/	/	/	Občina	Občinski proračun	+++	+++	
I.8	Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli celostnega umirjanja prometa	/	100.000	70.000	/	80.000	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++	
II. HOJA													
II.1	Aktivno vzdrževanje površin za hojo	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	++	++	
II.2	Zagotavljanje površin za pešce znotraj naselij	15.000	5.000	5.000	5.000	50.000	5.000	15.000	Občina	Občinski proračun	+++	+++	
II.3	Vzpostavitev površin za pešce z namenom povezovanja med naselji	50.000	100.000	30.000	30.000	30.000	100.000	70.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++	
II.4	Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti	3.000	15.000	15.000	3.000	3.000	20.000	3.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++	
II.5	Opremljanje in ozelenitev površin za pešce	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	Občina	Občinski proračun	+	++	
II.6	Zagotavljanje dodatnih javnih površin	50.000	50.000	50.000	5.000	5.000	5.000	70.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	+++	
II.7	Zagotavljanje dostopnosti za invalide	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Občina	Občinski proračun	+	++	
II.8	Promocijske aktivnosti na področju hoje	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++	
II.9	Preureditev okolice Osnovne šole Miklavž na Dravskem polju v območje prijaznega prometa								*				
II.10	Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli celostnega umirjanja prometa								*				
III. KOLESARJENJE													
	Aktivno vzdrževanje površin za kolesarjenje	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	++	++	
III.1	Izgradnja kolesarske mreže znotraj občine	150.000	450.000	70.000	70.000	100.000	80.000	100.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++	
III.2	Izgradnja kolesarskih povezav z namenom medobčinskega povezovanja	7.000	5.000	5.000	5.000	5.000	50.000	50.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++	
III.3	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles	15.000	3.000	40.000	15.000	3.000	10.000	3.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++	
III.4	Vzpostavitev sistema za izposajo koles	/	/	/	70.000	35.000	35.000	35.000	Občina	Občinski proračun	++	+++	
III.5	Promocijske aktivnosti in izobraževanja na področju kolesarjenja	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina/OŠ	Občinski proračun	+	++	
III.6	Preureditev okolice Osnovne šole Miklavž na Dravskem polju v območje prijaznega prometa								*				
III.7	Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli celostnega umirjanja prometa								*				
IV. JAVNI PREVOZ													
IV.1	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Brez stroškov	Občina/DUJPP	Sredstva niso predvidena	++	+++	
IV.2	Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih	20.000	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	Občina	Občinski proračun	++	++	
IV.3	Integracija kolesarjenja z javnim prevozom	/	/	40.000	15.000	/	/	/	Občina	Občinski proračun	++	+++	
IV.4	Preučitev potreb po sistemu "prevoza na klic"	/	5.000	/	/	/	/	/	Občina	Občinski proračun	+	++	
IV.5	Analiza možnosti priključitve na mestni avtobusni sistem Maribora	/	5.000	/	/	/	/	/	Občina/MOM	Občinski proračun	+	+	
IV.5.1	V primeru priključitve na mestni avtobusni sistem Maribora	/	/	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	Občina/MOM	Občinski proračun	+++	+++	
IV.6	Promocijske aktivnosti za spodbujanje uporabe javnega prevoza	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++	
IV.7	Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli celostnega umirjanja prometa								*				
V. OSEBNI MOTORNI PROMET													
V.1	Aktivno vzdrževanje cestnega omrežja	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++	
V.2	Spremljanje hitrosti in implementacija ukrepov za umirjanje prometa	7.000	15.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	Občina	Občinski proračun	++	+++	
V.3	Upravljanje parkiranja	5.000	/	/	10.000	/	/	/	Občina	Občinski proračun	++	+++	
V.4	Izobraževanja o varni vožnji in promocijske aktivnosti za zmanjševanje uporabe avtomobila	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	++	+++	
V.5	Preureditev okolice Osnovne šole Miklavž na Dravskem polju v območje prijaznega prometa								*				
V.6	Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli celostnega umirjanja prometa								*				

Opomba:
Simbol • označuje, da je ukrep zaveden v stebru »Celostno prometno načrtovanje«, s podrobnejšimi opisi navedenimi pri posameznih stebrih.
Predvidena letna vrednost v višini 5.000 EUR vključuje 1.000 EUR za promocijo vsakega posameznega stebra mobilnosti ter dodatnih 1.000 EUR za aktivnosti v okviru Evropskega tedna mobilnosti.
Simbol / pomeni, da se ukrep v navedenem letu ne izvaja.
Simbol * pomeni, da gre za celovit ukrep, obravnavan v stebru "Celostno prometno načrtovanje".

Tabela 3: Akcijski načrt

