



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE MAJŠPERK

Poročilo faze »Racionalno zastavljanje ciljev«

Celje, februar 2021





Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE MAJŠPERK

Poročilo faze »Racionalno zastavljanje ciljev«

Naročnik: Občina Majšperk

Vodja projekta: Darja Topolšek

Člani projektne skupine: Tina Cvahte Ojsteršek, Marjan Sternad,
Uroš Kramar

Celje, februar 2021



Kazalo vsebine

Seznam okrajšav	7
UVOD	8
D ORIS ŽELENEGA STANJA.....	9
D1 Oblikovanje vizije	9
D1.1 Izsledki analize stanja	10
D1.2 Končno oblikovanje vizije	19
D2 Uskladitev pričakovanj.....	20
E OPREDELITEV PRIORITET	21
E1 Oblikovanje strateških ciljev.....	21
E1.1 Vključevanje javnosti	21
E1.2 Usmeritve, identificirane v procesu priprave prioritete	22
E1.3 Končno oblikovanje strateških ciljev	23
E1.4 Končno oblikovanje nabora prioritete	24
E2 Določitev ciljnih vrednosti	32
F IZBIRA UKREPOV.....	35
F1 Presoja možnosti	35
F1.1 Končno oblikovanje nabora ukrepov.....	35
F1.2 Presoja možnosti po postavljenih kriterijih.....	38
F2 Učenje iz izkušenj drugih	45
F2.1 Primeri postavljenih vizij CPS.....	48
F2.2 Področja ukrepanja.....	49
F3 Študija stroškovne učinkovitosti.....	52



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



F4 Sestavljanje svežnjev ukrepov 59



Kazalo slik

Slika 1: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v središču naselja Majšperk.....	13
Slika 2: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v središču naselja Ptujška Gora	14
Slika 3: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v središču naselja Stoperce	15
Slika 4: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v naselju Majšperk	16
Slika 5: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v naselju Ptujška Gora	16
Slika 6: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v naselju Stoperce	17
Slika 7: Modal split v občini Majšperk	18
Slika 8: Pomembnost področij z vidika prometnega urejanja-uteži.....	19
Slika 9: Hoja - prioritete po pomembnosti	26
Slika 10: Kolesarjenje - prioritete po pomembnosti.....	27
Slika 11: Motoriziran cestni promet - prioritete po pomembnosti.....	28
Slika 12: Trajnostno celostno upravljanje mobilnosti - prioritete po pomembnosti	29
Slika 13: Javni potniški promet - prioritete po pomembnosti.....	30



Kazalo tabel

Tabela 1: Končen nabor, po pomembnosti razvrščenih, prioritet	31
Tabela 2: Ciljne vrednosti za spremljanje izvajanja ukrepov in doseganja ciljev CPS OM	33
Tabela 3: Končni nabor ukrepov CPS OM	36
Tabela 4: Ocene ukrepov po splošnih kriterijih	39
Tabela 5: Nabor ukrepov iz orodja KonSULT	46
Tabela 6: Nabor področij ukrepov iz projekta EVIDENCE	49
Tabela 8: Ocena ukrepov po kriterijih z vidika potrebnih financ in pričakovanih koristi	53
Tabela 9: Povezava ukrepov s posameznim strateškim ciljem	60
Tabela 10: Svežnji ukrepov glede na prioritete	64



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



SEZNAM OKRAJŠAV

CPS	Celostna prometna strategija
OM	Občina Majšperk
EU	Evropska unija
RS	Republika Slovenija
JPP	Javni potniški promet



UVOD

Pri izdelavi CPS je treba upoštevati tako strokovno plat kot mnenja javnosti, ključne deležnike, nenazadnje pa tudi stroške in pričakovane učinke posameznih ukrepov. Z namenom priprave strategije, ki bo pripomogla k reševanju težav s področja mobilnosti v občini Majšperk, je faza »Racionalno zastavljanje ciljev« v sklopu priprave CPS OM strukturirana tako, da vsaka faza vključuje intenzivno vključevanje tako strokovnjakov kot občanov.

Po analiziranju verjetnih sprememb pomembnih zunanjih dejavnikov za mobilnost in razvitih scenarijih, ki preučujejo alternativne strateške usmeritve, se preide na določanje vizije, strateških ciljev, prioritet ter ukrepov, torej splošnih in specifičnih usmeritev za razvoj prometnega sistema v smeri trajnostne mobilnosti. Faza je bila izvedena v treh podfazah. Prva zajema oris zelenega stanja, kjer se je oblikovala vizija, sledila je opredelitev prioritet, strateških ciljev ter ciljnih vrednosti, ki bodo služile kot vhodni podatki za izdelavo akcijskega načrta ter kot kazalniki uspešnosti v dolgoročnem pogledu. Zadnja podfaza je izbira ukrepov, kjer so bile presojene različne možnosti ukrepov glede na postavljene kriterije, izbrani svežnji ukrepov ter prikazane izkušnje drugih mest pri sorodnih procesih znotraj CPS.



D ORIS ŽELENEGA STANJA

Oris želenega stanja je ključen proces za uspešno nadaljevanje priprave CPS. Na osnovi raznih informacij iz strani zainteresiranih skupni in občanov, ter na podlagi rezultatov analize mobilnostnega sistema in vplivov scenarijev, se razvije skupno razumevanje zaželenih prihodnosti. Skupna vizija in cilji so temelj vsakega CPS-ja.

D1 Oblikovanje vizije

Vizija je pomemben kvalitativni opis želene prihodnosti občine in mobilnostnega sistema, ki je nato specificirana s konkretnimi cilji. Tako vizija, kot tudi cilji, predstavljata osnovo za vse nadaljnje korake določanja strateških kazalnikov in ciljev ter izbire ukrepov.

Vizijo je potrebno pripraviti ob upoštevanju vseh perspektiv, tudi iz obstoječih splošnih vizij občine, iz strateških načrtov, prostorskega načrtovanja, gospodarskega razvoja, okolja, socialne vključenosti, zdravja in varnosti.

Proces oblikovanja vizije, določevanja prioritet in ukrepov je potekal v več fazah. Osnova so izsledki faze analize stanja, kjer so bile prek ogledov stanja na terenu, statističnih in demografskih analiz, ankete med občani in javne razprave določene glavne usmeritve za prihodnji razvoj prometnega sistema v občini Majšperk v skladu z željami občanov, zmožnostmi Občine in predvsem v smeri trajnostne mobilnosti. Na podlagi faze analize stanja so bile zastavljene aktivnosti v fazah orisa želenega stanja, določanja vizije in prioritet ter identifikacije ukrepov. V teh fazah je potekala javna razprava, delavnica z osnovnošolci in redni sestanki z predstavniki naročnika, izvedena je bila tudi delavnica z ožjo delovno skupino. Prav tako so bile poleg tega izvedene še dodatne aktivnosti vključevanja javnosti, da bi čim širši krog občanov dobil možnost sodelovati v pripravi Celostne prometne strategije OM ter bil o njej seznanjen.



Izsledki rezultatov analiz oziroma osnovne vhodne informacije za postavitev vizije CPS OM, ki kažejo na elemente, ki jih je treba upoštevati v viziji in strateških ciljeh CPS OM, so prikazani v naslednjih podpoglavjih.

D1.1 Izsledki analize stanja

Izsledki analize stanja so služili kot osnova vsem nadaljnjim aktivnostim pri pripravi CPS OM. Osnovni izsledki, ki so bili upoštevani, so prikazani v sledečih poglavjih.

D1.1.1 Ugotovitve analize stanja

Zaključek ogleda stanja je, da ima občina Majšperk dobre infrastrukturne pogoje za odvijanje različnih modalitet prevoza, ki so v občini realno izvedljive. Skozi občino potekajo tudi trije odseki državnih cest, ki občino povezujejo s sosednjimi občinami. Ugotoviti je mogoče, da v cestnem prometu 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 PLDP je razbrati, da se promet iz leta v leto povečuje.

Ugotoviti je mogoče, da gre za dokaj »varno« občino, v kateri je bilo v letih 2015-2019 v prometnih nesrečah udeleženih šest kolesarjev in dva pešca, v letu 2019 pa se je v občini Majšperk pripetilo skupno 31 prometnih nesreč (Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, 2020).

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 parkiranimi mesti pred šolami, 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).

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.

Občina Majšperk ima dobro urejene površine za pešce v samem naselju Majšperk in delno tudi v naseljih Breg 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.

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

Občina Majšperk je na pobudo Društva invalidov Majšperk in Kidričevo zaključila projekt »Občina po meri invalidov«. Z zaključkom projekta je Občina Majšperk pridobila listino »Občina Majšperk po meri invalidov«.

Glavne slabosti v večjih naseljih, 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-Ptujska Gora in Ptujska 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).

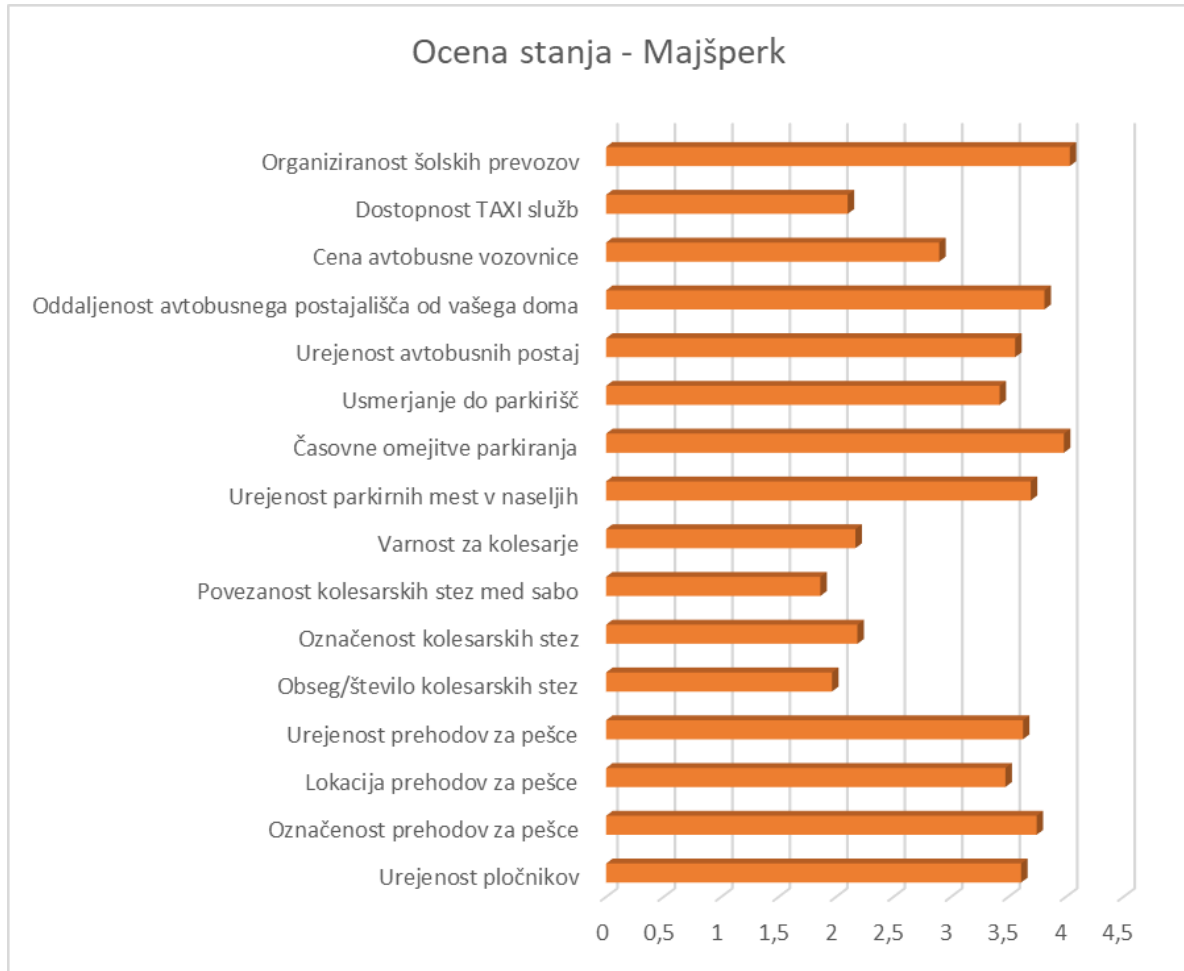
Zgornji seznam ni popoln, nakazuje le najpomembnejše slabosti predvsem z vidika večjih naselij v občini.

D1.1.2 Izsledki anket med občani

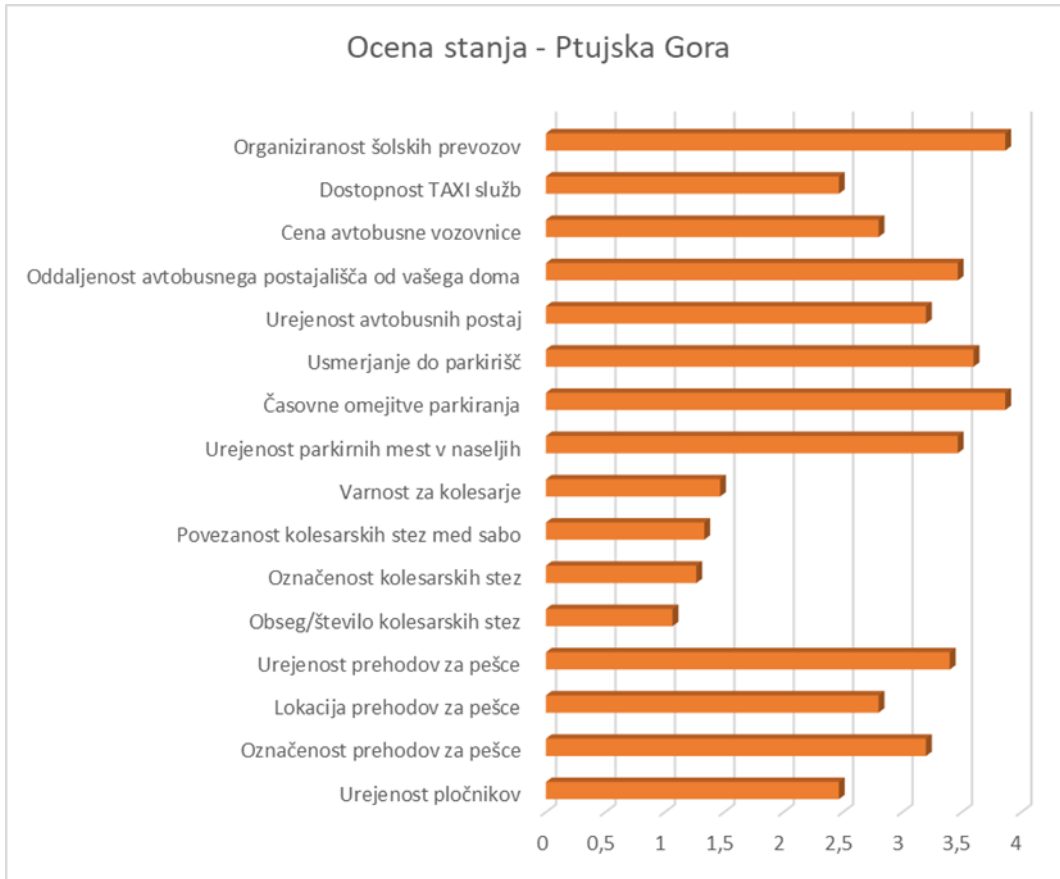
V okviru ankete, izvedene med občani v fazi analize stanja, so anketiranci ocenjevali stanje različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v naselju, ki ga najpogosteje obiščejo (javni potniški promet, kolesarske steze in pasovi, prometni znaki in oznake na cestišču ipd.). Za izbrana področja prometne ureditve so anketiranci podali oceno na lestvici od 1 do 5, kjer 1 pomeni najslabšo oceno, 3 predstavlja povprečno oceno, 5 pa najboljšo oceno.

V nadaljevanju so tako podane njihove ocene za posamezno področje.

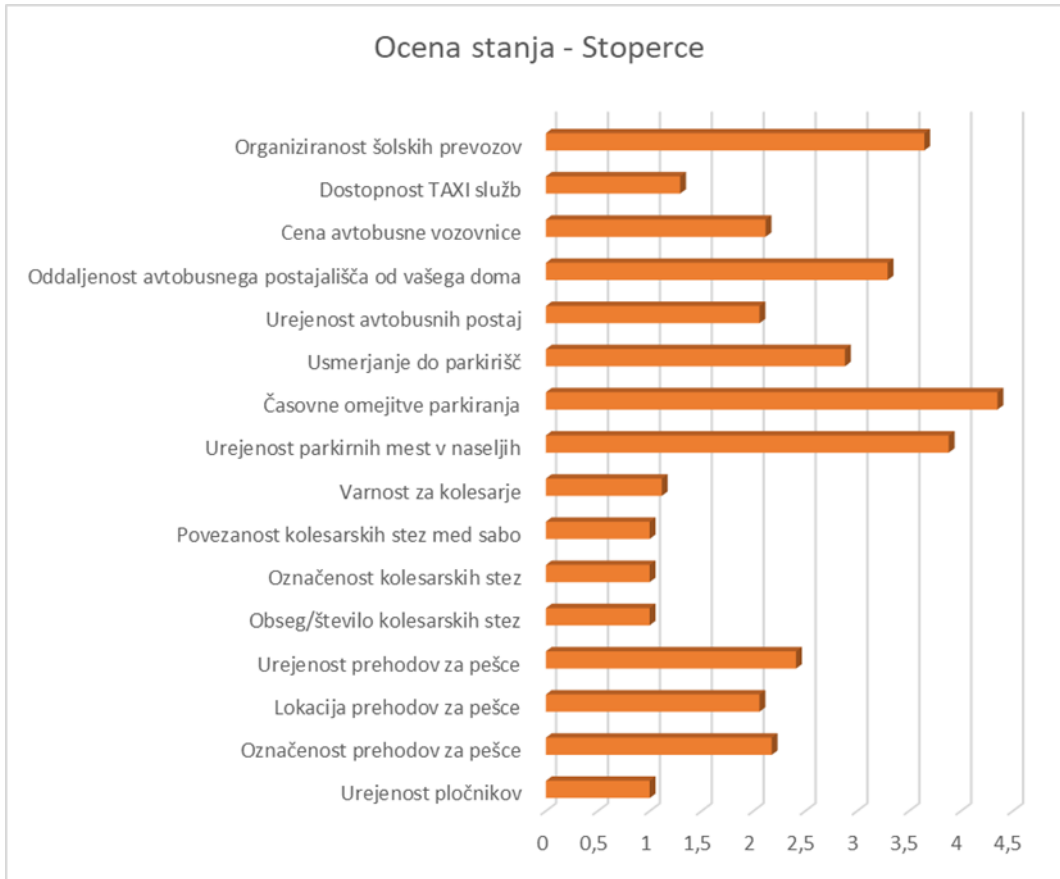
Slika 1: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v središču naselja Majšperk



Slika 2: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v središču naselja Ptujška Gora

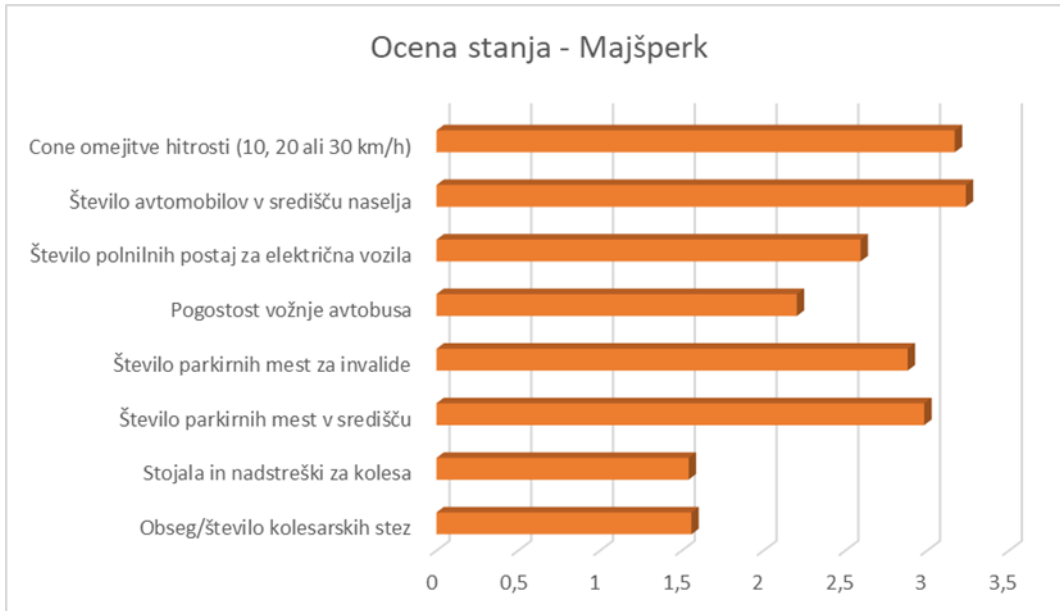


Slika 3: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v središču naselja Stoperce

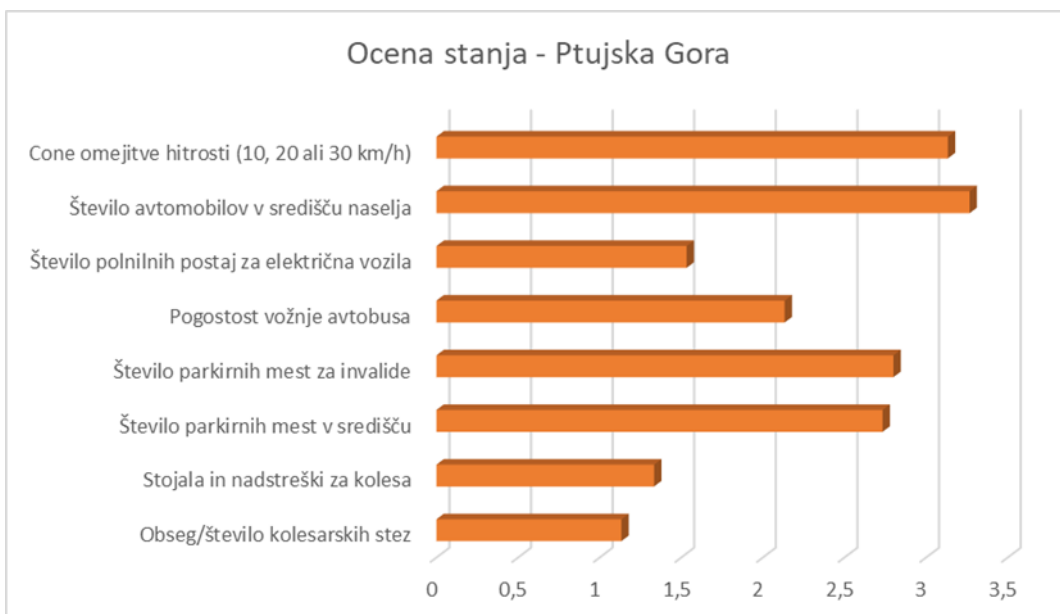


Sledeča tema ankete se je prav tako kot predhodna nanašala na posamezno naselje. Vprašanje se je glasilo: Na lestvici od 1 do 5, kjer 1 pomeni občutno premalo določenega elementa, 3 predstavlja dovolj določenih elementov, 5 pa občutno preveč določenih elementov, ocenite količino različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v izbranem naselju (pogostost voženj javnega potniškega prometa, število parkirnih mest in podobno). Rezultati so podani na naslednjih grafih.

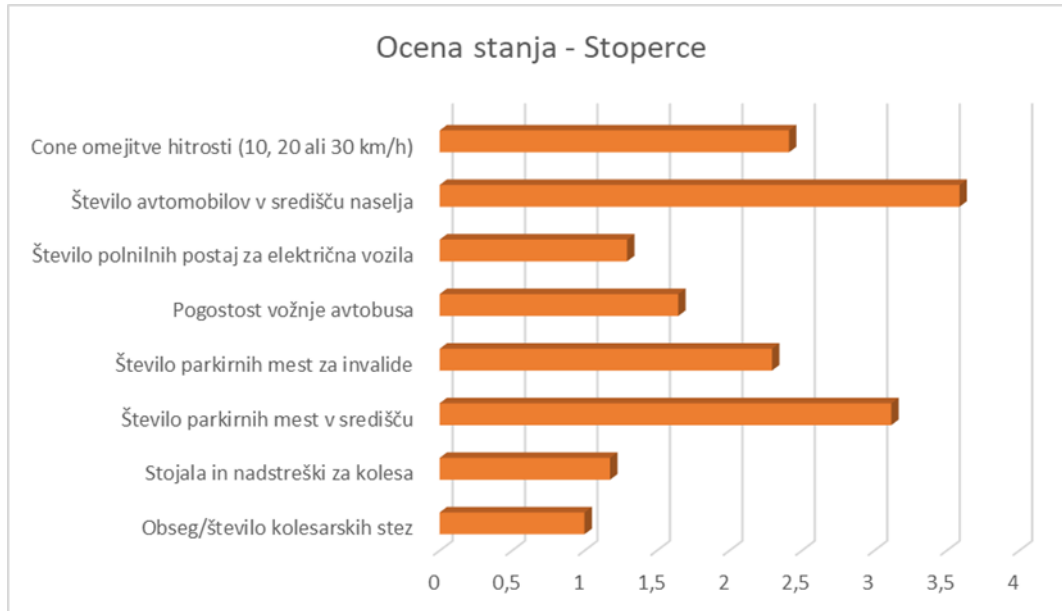
Slika 4: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v naselju Majšperk



Slika 5: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v naselju Ptujška Gora

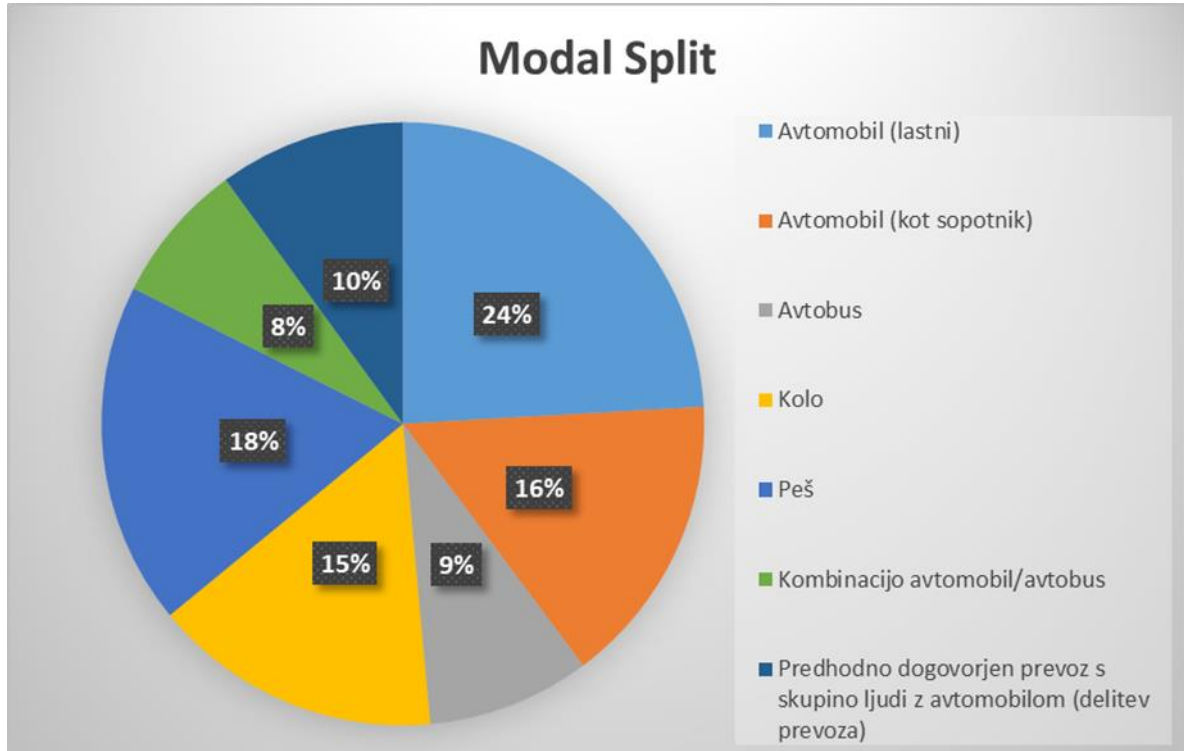


Slika 6: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v naselju Stoperce



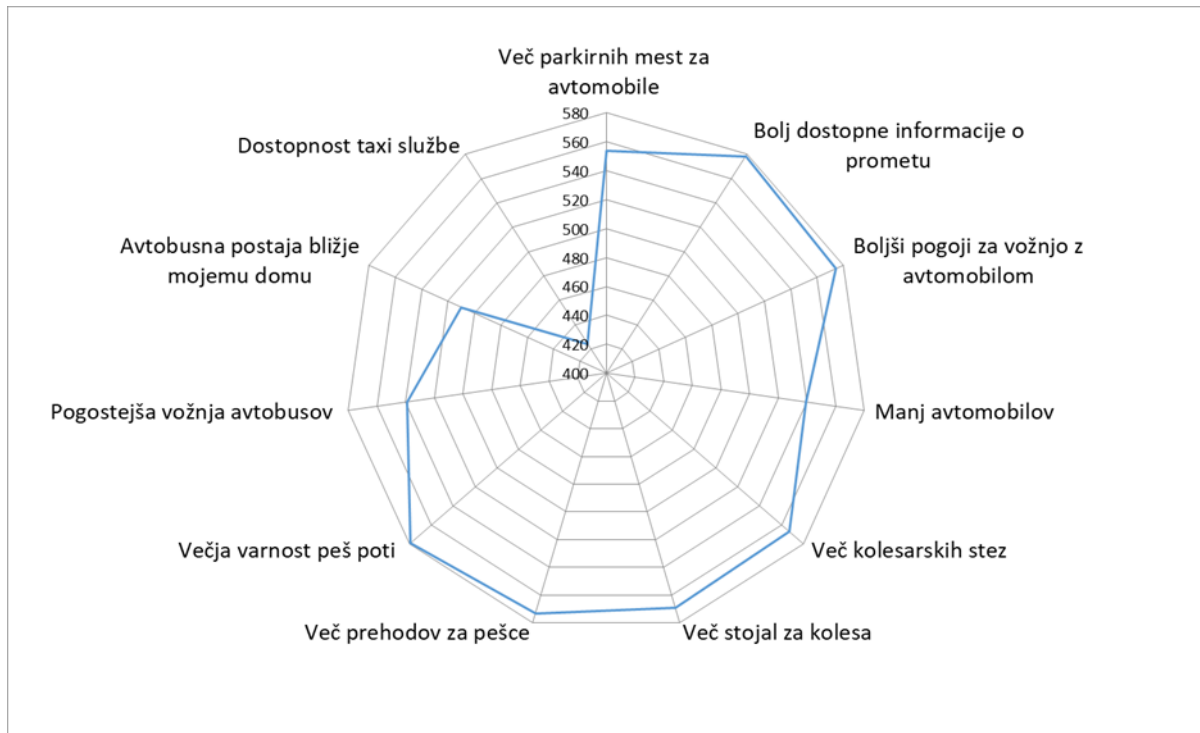
V nadaljevanju so anketiranci podajali, kako pogosto uporabljajo posamezno prevozno sredstvo. To vprašanje omogoča okvirno določitev modal splita (razdelitve rabe posameznih modalitet prevoza), ki je značilen za prebivalce v občini Majšperk.

Slika 7: Modal split v občini Majšperk



Sledeče vprašanje se je glasilo: Spodnje trditve razporedite po pomembnosti na lestvici od 1 do 11, kjer 1 pomeni za vas najpomembnejše področje z vidika prometnega urejanja, 11 pa najmanj pomembno. Tukaj je šlo za sledeče trditve: Več parkirnih mest za avtomobile, Bolj dostopne informacije o prometu, Boljši pogoji za vožnjo z avtom, Manj avtomobilov, Več kolesarskih stez, Več stojal za kolesa, Več prehodov za pešce, Večja varnost pešpoti, Pogostejša vožnja avtobusov, Avtobusna postaja bližje mojemu domu, Dostopnost TAXI službe.

Slika 8: Pomembnost področij z vidika prometnega urejanja-uteži



D1.2 Končno oblikovanje vizije

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!

D2 Uskladitev pričakovanj

Razprava z občani in zainteresiranimi stranmi o različnih scenarijih in njihovih učinkih, o viziji ter tudi prioritetah, je pomemben element pri doseganju sprejemanja strategije. Predstavljanje različnih potencialnih scenarijev razvoja in skupno razmišljanje o njih bo ustvarilo razumevanje možnosti za prihodnost. Pomaga tudi pri ozaveščanju soodvisnosti in kompromisov med različnimi politikami in sektorji, zapletenosti strateških odločitev, ki jih je treba sprejeti, in tveganj, s katerimi se soočajo. Cilj je razpravljati in si prizadevati za skupno razumevanje, kateri elementi (vizija, prioritete, cilji,...) so zaželeni.

Uskladitev pričakovanj je bila v tej fazi izvedena preko več korakov. Na osnovi predhodnih ugotovitev, vse od uvodnih sestankov, ogleda stanja na terenu, javnih razprav, delavnic, pa do anket med občani, so se pripravili osnutki predlogov vizije, prioritet ter ukrepov, ki so bili obravnavani na več nivojih. Tako so bili vsi predlogi predstavljeni in usklajeni s Občino ter tudi zainteresirano javnostjo.

Tako proces priprave in uresničitve Celostne prometne strategije odlikuje veliko elementov, izmed katerih je pomemben tudi participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa. Koristi vključevanja javnosti se potem kažejo tudi v odločitvah, ki imajo široko podporo. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo javne legitimnosti.



E OPREDELITEV PRIORITET

V procesu opredeljevanja prioritete CPS Občine Majšperk je bil poudarek tako na vključevanju javnosti kot na ustrezni strokovnosti odločitev. Oblikovani so bili vizija, strateški cilji ter nabor prioritete CPS Občine Majšperk.

Da bi zagotovili strateške smernice, je potrebno vizijo določiti in podpreti s konkretnimi cilji, ki kažejo na vrsto zelene spremembe. Opredelitev ciljev pomeni natančno opredelitev socialnih, okoljskih ali gospodarskih izboljšav, natančno določitev, kaj je treba »zmanjšati«, »povečati« ali »vzdrževati«. Strateški cilji so cilji na višjem nivoju (npr. zmanjšanje zastojev), medtem ko so ukrepi (npr. izgradnja pločnika) sredstvo za njihovo doseganje. Ta usmerjeni pristop je v nasprotju s pristopom načrtovanja, ki se osredotoča na zagotavljanje shem in infrastrukture brez sklicevanja na cilje višje ravni. Stalno vključevanje zainteresiranih strani je nujno za zagotovitev sprejemanja opredeljenih prednostnih nalog za mobilnost (European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, b.d.).

E1 Oblikovanje strateških ciljev

Osnova za oblikovanje strateških ciljev je postavljena vizija CPS OM. Podrobneje je proces določanja strateških ciljev, ki so bili nadgrajeni tudi s prioritetskimi področji, prikazan spodaj.

E1.1 Vključevanje javnosti

E1.1.1 Javna razprava

V okviru priprave strateškega dokumenta Celostne prometne strategije Občine Majšperk smo prešli v zaključno fazo, kjer se oblikujejo ključne prioritete. Prioritete so



bile identificirane s pomočjo občanov in strokovne javnosti v prejšnjih fazah priprave strategije in predstavljajo področja, ki potrebujejo največjo pozornost. Tako so na javni razpravi, izvedeni v obliki ankete, zainteresirani sodelujoči razvrščali prioritete CPS Občine Majšperk.

Rezultati ankete bodo predstavljeni v nadaljevanju tega poročila, saj predstavljajo končno oblikovan nabor prioritete.

E1.2 Usmeritve, identificirane v procesu priprave prioritete

E1.2.1 Usmeritve za prometno strategijo

Občani in ključni deležniki so opredelili, v kakšni občini želijo živeti v prihodnje. S tem so oblikovali osnovne usmeritve za celotno prometno strategijo občine Majšperk.

E1.2.2 Usmeritve za urejanje prometa

Osnovo izdelave Celotne prometne strategije občine Majšperk predstavljajo tudi želje občanov. Ti si na področju urejanja prometa želijo različno, vendar so v osnovi skladni v mnenju, da je trajnostno urejanje prometa tisto, ki bo dolgoročno zagotovilo kakovost bivanja v občini Majšperk.

E1.2.3 Prioritete

Na podlagi analize mnenj različnih deležnikov so bile izoblikovane prioritete CPS OM za področje infrastrukture in za področje mehkih ukrepov. Končni nabor prioritete pri urejanju prometnega sistema OS v smeri trajnosti od najpomembnejše do najmanj pomembne za področje infrastrukture so:

1. zagotavljanje varnih in povezanih pešpoti;

2. zagotavljanje varne in povezane kolesarske infrastrukture;
3. vzdrževanje cestne infrastrukture in okolja;
4. urejanje cestne infrastrukture za avtomobile;
5. zagotavljanje dobrih pogojev za JPP;
6. urejanje prometnega okolja v navezavi s kakovostjo gibanja in bivanja.

Za področje mehkih ukrepov pa:

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

E1.2.4 Ukrepi

Na podlagi postavljenih prioritet smo definirali še potencialne ukrepe, ki bi se izvajali znotraj posameznih prioritet oziroma stebrov.

E1.3 Končno oblikovanje strateških ciljev

Delovna verzija strateških ciljev je bila pregledana, preoblikovana in usklajena z vizijo.

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

1. Izboljšanje varnosti in privlačnosti kolesarjenja ter pešačenja.
2. Vzdrževanje in urejenost cestne infrastrukture s poudarkom na varnosti.

3. Zagotavljanje pogojev za trajnostno mobilnost v povezavi s kakovostjo bivanja, rekreacijo in turizmom.
4. Izobraževanje in informacije o trajnostni mobilnosti in prometnem sistemu.
5. Sodelovanje z vsemi deležniki mobilnostnega sistema znotraj občine in širše.

V nadaljevanju bodo cilji definirani tudi z vidika konkretizacije in merljivosti ter časovno opredeljeni (glej poglavje Določitev ciljnih vrednosti).

E1.4 Končno oblikovanje nabora prioritet

Osnovna usmeritev glede izbora stebrov trajnostne mobilnosti v OK so bili izsledki projekta ADVANCE, ki določa osem stebrov trajnostne mobilnosti vpeljan (ADVANCE consortium, 2013).

- upravljanje parkirišč,
- načrtovanje ulic in njihove podobe ter umirjanje prometa,
- hoja,
- kolesarjenje,
- javni promet,
- ukrepi, povezani z avtomobili,
- upravljanje mobilnosti,
- upravljanje tovornega prometa.

V skladu z usmeritvami iz prejšnjih faz so bila izbrana področja oziroma stebri trajnostne mobilnosti, v sklopu katerih se bo načrtovalo urejanje prometa v OM glede na specifiko občine. Pri tem so bili stebri »načrtovanje ulic in njihove podobe ter umirjanje prometa«, »upravljanje tovornega prometa«, »ukrepi, povezani z avtomobili« in »upravljanje parkirišč« zaradi značilnosti občine in izpostavljene problematike združeni v steber

imenovan »motoriziran cestni promet«. Končni nabor stebrov urejanja prometa v občini Majšperk je:

- hoja,
- kolesarjenje,
- motoriziran cestni promet,
- trajnostno celostno upravljanje mobilnosti,
- javni potniški promet.

Po vsakem izmed stebrov trajnostne mobilnosti CPS OM so bili oblikovani delovni sezname prioritete. Seznam nabora prioritete je bil osnova javni razpravi, v okviru katere je zainteresirana javnost razvrščala posamezne prioritete po stebrih in po pomembnosti.

E1.4.1 Poročilo javne razprave

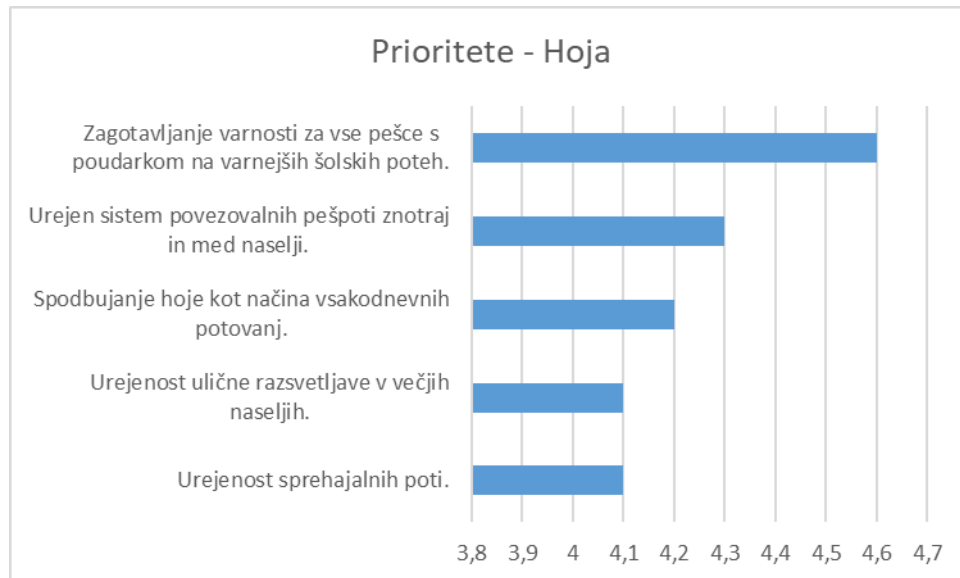
Vključevanje širše zainteresirane javnosti pri opredelitvi prioritete je pomembno merilo doseganja širše legitimnosti CPS-ja.

Zaradi stanja, povezanega s pandemijo Covid-19, se je ta javna razprava izvedla v obliki spletne ankete, ki se je izvajala v začetku februarja 2021.

Anketa je zajemala 6 vprašanj in 30 spremenljivk, izvedla pa se je s pomočjo spletne aplikacije 1KA. Anketiranci so na zastavljena vprašanja odgovarjali na 5-stopenjski Likertovi lestvici (Zelo nepomembna prioriteta (1), Nepomembna prioriteta (2), Niti pomembna niti nepomembna prioriteta (3), Pomembna prioriteta (4) in Zelo pomembna prioriteta (5)). V analizo smo vključili 32 v celoti rešenih anketnih vprašalnikov.

Prvo vprašanje se je glasilo: »PODROČJE HOJE: Prosimo, da ocenite, kako pomembna je po vaše posamezna prioriteta«.

Slika 9: Hoja - prioritete po pomembnosti



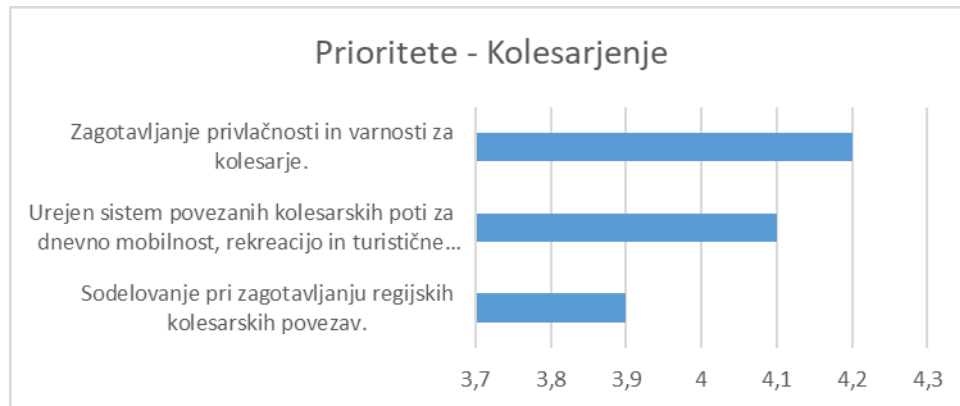
Iz grafa (Slika 9) je mogoče razbrati, da je zainteresirani javnosti najpomembnejša prioriteta »Zagotavljanje varnosti za vse pešce s poudarkom na varnejših šolskih poteh«.

Poleg razvrščanja prioritete po pomembnosti so anketiranci lahko dopisali tudi druge prioritete za področje hoje, kot jih vidijo sami. Med te so zapisali:

- ureditev pločnikov kot povezovalne poti med naselji,
- brv Stanečka vas,
- urejene in varne peš poti za vzpodbujanje gibanja vseh generacij,
- hoja po v okolju, naravi,
- urejenost pešpoti in vzpodbujanje k gibanju vseh generacij,
- vse za varnost pešcev,
- očiščene - urejene sprehajalne poti,
- označene pešpoti kot rekreativni del.

Drugo vprašanje se je glasilo: »PODROČJE KOLESARJENJE: Prosimo, da ocenite, kako pomembna je po vaše posamezna prioriteta«. Rezultate prikazuje sledeči graf (Slika 10).

Slika 10: Kolesarjenje - prioritete po pomembnosti



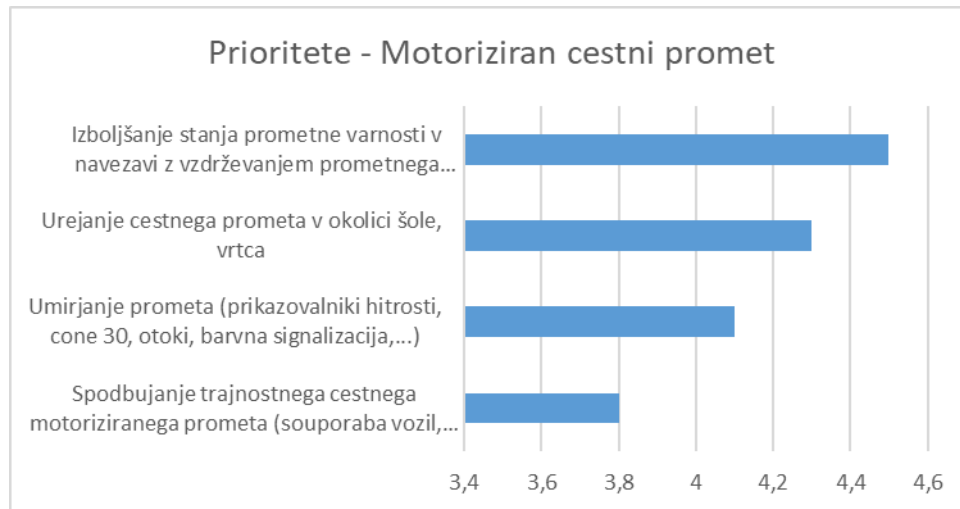
Iz grafa (Slika 10) je mogoče razbrati, da je zainteresirani javnosti najpomembnejša prioriteta »Zagotavljanje privlačnosti in varnosti za kolesarje«.

Poleg razvrščanja prioritet po pomembnosti so anketiranci lahko podali tudi svoje predloge prioritet za področje kolesarjenja. Med te so zapisali:

- hkratna povezanost pohodnih in kolesarskih poti med naselji,
- večja povezanost kolesarskih poti med regijami,
- ureditev gorskih kolesarskih poti in označevanje teh,
- označevanje s tablami za različne težavnosti in razdalje,
- izposoja električnih koles za vožnjo po težjih trasah po Halozah za domačine in turiste,
- varnost kolesarjev,
- varno kolesarjenje v naravi.

Tretje vprašanje se je glasilo: »MOTORIZIRANEGA CESTNEGA PROMETA: Prosimo, da ocenite, kako pomembna je po vaše posamezna prioriteta«. Rezultate prikazuje sledeči graf (Slika 11).

Slika 11: Motoriziran cestni promet - prioritete po pomembnosti



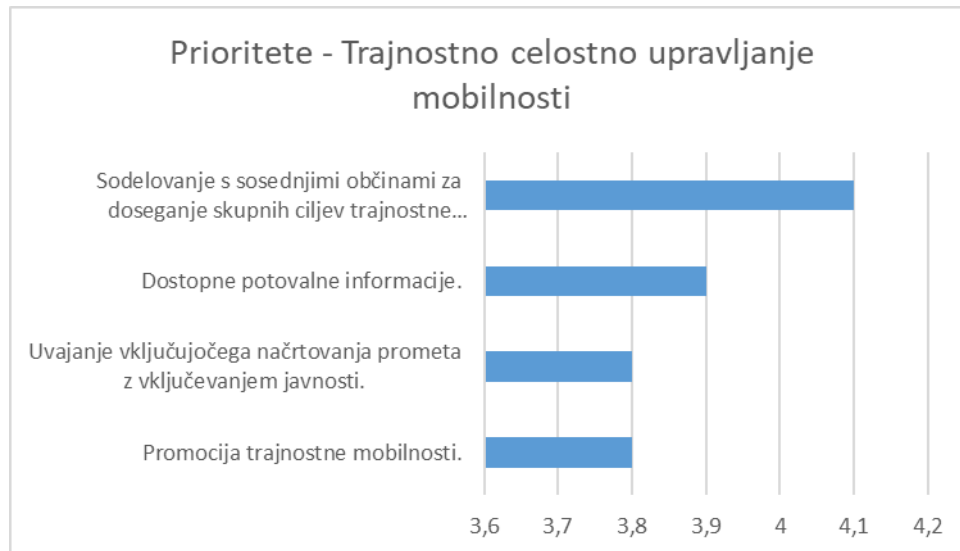
Iz grafa (Slika 11) je mogoče razbrati, da je zainteresirani javnosti najpomembnejša prioriteta »Izboljšanje stanja prometne varnosti v navezavi z vzdrževanjem prometnega okolja«.

Poleg zgornjega vprašanja so anketiranci lahko dopisali tudi druge prioritete za področje motoriziranega cestnega prometa. Med te so zapisali:

- možnost za prevoz starejših do zdravnika, trgovine, lekarne, do uradov...
- večja varnost prometa tudi na regionalnih cestah,
- ločenost prometa od šole, vrtca,
- varnost otrok.

Četrto vprašanje se je glasilo: »TRAJNOSTNO CELOSTNO UPRAVLJANJE MOBILNOSTI: Prosimo, da ocenite, kako pomembna je po vaše posamezna prioriteta«. Rezultate prikazuje sledeči graf (Slika 12).

Slika 12: Trajnostno celostno upravljanje mobilnosti - prioritete po pomembnosti



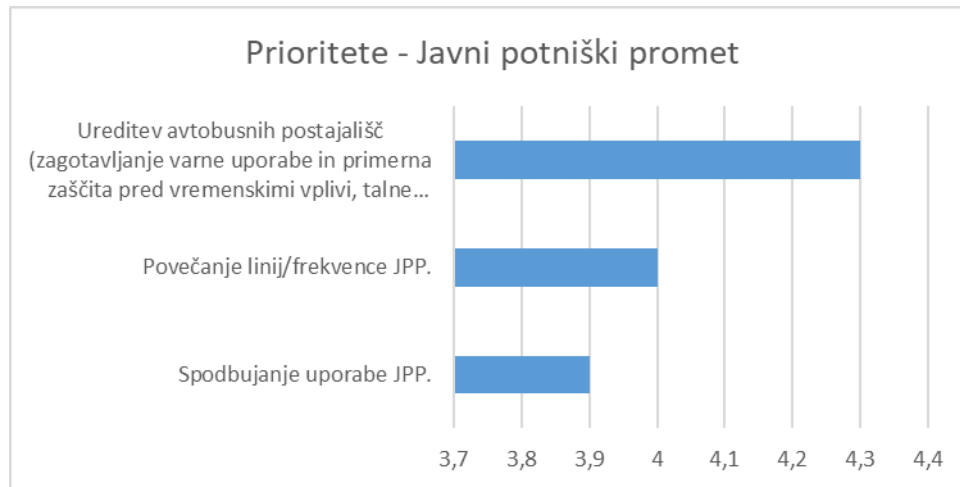
Iz grafa (Slika 12) je mogoče razbrati, da je zainteresirani javnosti najpomembnejša prioriteta za področje trajnostnega celostnega upravljanja mobilnosti »Sodelovanje s sosednjimi občinami za doseganje skupnih ciljev trajnostne mobilnosti.«.

Poleg razvrščanja prioritete po pomembnosti so anketiranci lahko dopisali tudi druge ideje za to področje. Med te so zapisali le en predlog, in sicer:

- racionalna izbira prevoznih sredstev.

Peto vprašanje se je glasilo: »JAVNI POTNIŠKI PROMET: Prosimo, da ocenite, kako pomembna je po vaše posamezna prioriteta«. Rezultate prikazuje sledeči graf (Slika 13).

Slika 13: Javni potniški promet - prioritete po pomembnosti



Iz grafa (Slika 13) je mogoče razbrati, da je zainteresirani javnosti najpomembnejša prioriteta za področje javnega potniškega prometa »Ureditev avtobusnih postajališč (zagotavljanje varne uporabe in primerna zaščita pred vremenskimi vplivi, talne označbe,...)«.«.

Poleg razvrščanja prioritet po pomembnosti so anketiranci lahko dopisali tudi druge predloge prioritet za to področje. Med te so zapisali:

- dostopnejši JPP,
- uvajanje linij JPP tudi med večjimi občinami,
- manjši avtobusi in kombiji za JPP.

Zainteresirana javnost je lahko v okviru te ankete izpostavila še druge prioritete na področju trajnostne mobilnosti ali urejanja prometa v občini Majšperk. Izpostavljeno je bilo sledeče:

- slabo in pozno čiščenje snega s strani izvajalca Žolgar,
- izposoja električnih koles za manj aktivne občane in turiste,
- bolj pogost JPP z manjšimi prevoznimi sredstvi: kombiji, manjši avtobusi..., kateri bi bili cenovno bolj dostopni prebivalcem in bi bili večkrat na dan na terenu,

- kolesarske in peš poti bi morale biti varno urejene, da pospešijo gibanje prebivalcev občine Majšperk in tudi drugih obiskovalcev naše občine,
- možnost vpliva občin, da uredijo omejevanje hitrosti na regionalnih cestah,
- večja povezljivost v obliki brvi, pešpoti in kolesarskih poti izven javnih prometnic,
- pločniki po vaseh ter sprehajalne in kolesarske poti po naseljih in med naselji,
- predlagam da se pri adaptacijah regionalnih cest določi obvezna razširitev ceste, ker v prihodnosti bodo ceste morale biti širše,
- dvojna odbojna ograja v ovinkih zaradi varnosti motoristov.

Postopek določanja prioritet je torej bil sledeči. Na podlagi delavnice s predstavniki občine (širša delovna skupina) so se določile prioritete glede na predlagane stebre. Te prioritete so bile potem z v vključevanjem širše javnosti (JR) rangirane po pomembnosti. Sledeča tabela prikazuje končen nabor prioritet, ki so razvrščene po pomembnosti.

Tabela 1: Končen nabor, po pomembnosti razvrščenih, prioritet

Področje	Prioritete
Hoja	<ul style="list-style-type: none">• 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.
Kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none">• Zagotavljanje privlačnosti in varnosti za kolesarje.• Urejen sistem povezanih kolesarskih poti za dnevno mobilnost, rekreacijo in turistične namene.• Sodelovanje pri zagotavljanju regijskih kolesarskih povezav.

<p>Motoriziran cestni promet</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Izboljšanje stanja prometne varnosti v navezavi z vzdrževanjem prometnega okolja. ● Urejanje cestnega prometa v okolici šole, vrtca. ● Umirjanje prometa. ● Spodbujanje trajnostnega cestnega motoriziranega prometa.
<p>Trajnostno celostno upravljanje mobilnosti</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Sodelovanje s sosednjimi občinami za doseganje skupnih ciljev trajnostne mobilnosti. ● Dostopne potovalne informacije. ● Uvajanje vključujočega načrtovanja prometa z vključevanjem javnosti. ● Promocija trajnostne mobilnosti.
<p>Javni potniški promet</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Ureditev avtobusnih postajališč. ● Povečanje linij/frekvence JPP. ● Spodbujanje uporabe JPP.

E2 Določitev ciljnih vrednosti

Z namenom določanja ciljnih vrednosti po zastavljenih ukrepih in ciljih je bila izvedena delavnica z ožjo delovno skupino za pripravo CPS OM, kjer je bilo pregledano vse dosedanje delo, obveščanje in vključevanje javnosti, mnenja deležnikov ter izsledki analize stanja, na podlagi katerih so bili ocenjeni realno pričakovani učinki posameznih ukrepov. Vodilo oblikovanja ciljnih vrednosti je bilo, da morajo biti cilji jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni. Hkrati ciljne vrednosti predstavljajo tudi kvantifikacijo strateških ciljev in omogočajo realnost uresničitve strateških ciljev v procesu izvajanja CPS OM. Vsaka ciljna vrednost hkrati predstavlja merljiv kazalnik uspešnosti izvajanja CPS OM, kjer doseganje posamezne ciljne vrednosti v zastavljenem časovnem obdobju predstavlja uspešno uresničitev ciljev oziroma prioritet po posameznem področju trajnostne mobilnosti. Ciljne vrednosti bodo v kombinaciji s

postavljenimi ukrepi predstavljale osnovne vhodne podatke za naslednjo fazo izdelave CPS OM, kjer bo izdelan akcijski načrt izvajanja.

Tabela 2: Ciljne vrednosti za spremljanje izvajanja ukrepov in doseganja ciljev CPS OM

Področje	Ciljne vrednosti
Hoja	<ul style="list-style-type: none">● 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.
Kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none">● 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.

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Motoriziran cestni promet</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ukrepov. ● Ureditev 3 polnilnic za električna vozila v 5 letih.
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Trajnostno celostno upravljanje mobilnosti</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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.
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Javni potniški promet</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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.



F IZBIRA UKREPOV

Razvoj učinkovitih ukrepov je jedro trajnostnega načrtovanja mobilnosti. Le dobro izbrani ukrepi bodo zagotovili izpolnitev opredeljenih ciljev oziroma ciljnih vrednosti. Po sestavi nabora ukrepov je potrebno le te oceniti glede izvedljivosti in prispevka k ciljem.

F1 Presoja možnosti

F1.1 Končno oblikovanje nabora ukrepov

Cilj ocene in izbire ukrepov je najti najprimernejše in stroškovno najučinkovitejše ukrepe za doseg vizije in zastavljenih ciljev. V skladu z usmeritvami so bili oblikovani nabori potencialnih ukrepov po posameznih stebrih trajnostne mobilnosti v OM, ki je prikazan v tabeli spodaj.

Tabela 3: Končni nabor ukrepov CPS OM

Področje	Ukrepi
Hoja	<ul style="list-style-type: none"> ● 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.
Kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none"> ● 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.

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Motoriziran cestni promet</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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.
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Trajnostno celostno upravljanje mobilnosti</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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.
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Javni potniški promet</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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/povečanje frekventnosti JPP linij v smeri večjih mest.

F1.2 Presoja možnosti po postavljenih kriterijih

Da bi dosegli niz učinkovitih ukrepov, ki se realno ujemajo z razpoložljivimi viri in lokalnimi okoliščinami, je potrebno izvesti pregledno oceno vseh možnosti. Ocena ne bo temeljila le na učinkovitosti v smislu prispevka k ciljem, temveč tudi na podlagi sprejemljivosti in razmerja med ceno in kakovostjo.

Pri presoji možnosti so bili upoštevani sledeči kriteriji:

- ekonomičnost,
- učinkovitost,
- tehnična izvedljivost,
- podpora javnosti,
- možnost postopnega uvajanja,
- možnost vrnitve v prvotno stanje.

Ukrepi so bili po posameznem kriteriju ocenjeni na lestvici od - 2 prek 0 do 2, kjer - 2 pomeni močno negativno oceno po določenem kriteriju, 0 pomeni, da ima ukrep po posameznem kriteriju nevtralen ali srednje velik vpliv, 2 pa pomeni zelo močen pozitiven vpliv po posameznem kriteriju. Seštevek ocen po vseh kriterijih je prikazan v zadnjem stolpcu. Pri tem je treba poudariti, da negativen skupni seštevek ne pomeni, da ukrep ni pomemben ali da ga je bolje ne izvesti, le da naj bo manj prioriteten od tistih, ocenjenih pozitivno, saj gre najverjetneje za obsežne projekte, ki so zahtevnejši in dražji ter dolgoročnejši v primerjavi z enostavnejšimi ali bolj sprejemljivimi, visoko ocenjenimi ukrepi. Spodnja tabela prikazuje ocene po splošnih kriterijih, vsi kriteriji so enakovredni po pomembnosti, torej stolpec skupne ocene predstavlja seštevek posameznih ocen.

Tabela 4: Ocene ukrepov po splošnih kriterijih

Področje	Ukrepi	Ekonomičnost	Učinkovitost	Tehnična izvedljivost	Podpora javnosti	Možnost postopnega uvajanja	Možnost vrnitve v prvotno stanje	Skupaj
Hoja	Ureditev dostopnosti za pešce od parkirišča do podružnične šole Stoperce.	0	2	0	1	- 1	- 2	0
	Izgradnja ali ureditev 20 km površin za pešce.	- 1	2	- 1	2	1	- 2	1
	Ureditev 5 prehodov za pešce.	-1	2	- 1	2	1	- 1	1
	Označitev vsaj 10 konfliktnih točk med pešci in ostalimi modalitetami.	0	1	0	1	0	- 1	1
	Ureditev javne razsvetljave.	0	1	0	1	1	- 1	2
	Postavitev urbane opreme (klopi, ozelenitev, informacijske table, koši za smeti in pasje odpadke...) v vaških središčih.	0	1	0	1	1	0	3



	Opremljenost poti s turističnimi in rekreativnimi informacijami ob rekreativnih in turistično zanimivih lokacijah.	0	1	0	1	1	0	3
Kolesarjenje	Izgradnja kolesarske povezave od Podlož do Brega v navezavi na regionalne kolesarske povezave.	- 2	1	- 2	2	0	- 2	- 3
	Ureditev 10 km kolesarskih povezav.	- 1	1	- 2	2	0	- 2	- 2
	Označitev 10 kritičnih mest z motoriziranim prometom.	0	1	0	1	0	- 1	1
	Postavitev 5 stojal za kolesa/kolesarnic pri šolah in pri pomembnejših objektih.	0	0	0	1	0	- 1	0
	Opremljenost kolesarskih poti s turističnimi in rekreativnimi informacijami ob rekreativnih in turistično zanimivih lokacijah.	0	1	0	1	1	0	3
	Redna komunikacija in sodelovanje s sosednjimi občinami in ostalimi deležniki (npr. turistična društva) na področju urejanja kolesarskega prometa.	1	0	1	0	1	0	3
Motor iziran cestni	Ureditev mirujočega prometa na vsaj 3 lokacijah.	- 1	1	- 1	1	1	0	1
	Umirjanje prometa na vsaj 5 lokacijah.	0	1	0	0	1	0	2



	Izgradnja vsaj 3 e-polnilnic.	- 1	0	0	1	1	0	1
	Spremljanje hitrosti vožnje na vsaj 10 mestih v 5 letih s postavitvijo merilnika hitrosti.	0	0	0	- 1	0	1	0
	Razširitev mostu na Bregu.	- 2	1	- 1	2	- 1	- 2	- 3
	Redno in investicijsko vzdrževanje cestne infrastrukture in prometnega okolja in spremljanje izvedbe.	- 2	0	- 1	2	0	- 2	- 3
	Rekonstrukcija 25 km občinskih cest v 5 letih.	- 2	1	- 1	2	0	- 2	- 2
	Spremljanje stanja mirujočega prometa v občini in po potrebi sprejetje korektivnih ukrepov.	0	0	1	0	0	0	1
Trajnostno celotno upravljanje mobilnosti	Priprava informacijskega sistema za zagotavljanje potovalnih informacij in za promocijo trajnostne mobilnosti.	- 1	1	- 1	1	0	0	0
	Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah vsaj trikrat letno.	1	1	0	1	1	2	6
	Izvedba vsaj 5 promocijskih akcij letno s področja trajnostne mobilnosti med občani.	1	1	0	1	1	2	6
	Vsakoletno sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.	1	1	0	1	1	2	6



	Sodelovanje s sosednjimi občinami pri prijavih na razpise s področja trajnostne mobilnosti.	- 1	1	0	1	1	1	3
	Vzpostavitev sistema komunikacije za vključevanje javnosti v načrtovanje posameznih pomembnejših ukrepov.	0	1	- 1	1	1	1	3
Javni potniški promet	Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).	0	0	- 1	1	1	2	3
	Ureditev vsaj 2 avtobusnih postajališč ter vertikalne in horizontalne prometne signalizacije.	- 1	0	0	1	0	- 2	- 2
	Vzpostavitev sistema prevozov na klic za ranljive skupine.	- 1	1	0	1	- 1	2	2
	Spodbujanje vzpostavitve/povečanje frekventnosti JPP linij v smeri večjih mest.	-1	1	0	1	1	1	3



Ukrepi, razporejeni po prioriteten vrstnem redu glede na postavljen nabor kriterijev, so:

1. Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah vsaj trikrat letno.
2. Izvedba vsaj 5 promocijskih akcij letno s področja trajnostne mobilnosti med občani.
3. Vsakoletno sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.
4. Postavitev urbane opreme (klopi, ozelenitev, informacijske table, koši za smeti in pasje odpadke...) v vaških središčih.
5. Opremljenost poti s turističnimi in rekreativnimi informacijami ob rekreativnih in turistično zanimivih lokacijah.
6. Opremljenost kolesarskih poti s turističnimi in rekreativnimi informacijami ob rekreativnih in turistično zanimivih lokacijah.
7. Redna komunikacija in sodelovanje s sosednjimi občinami in ostalimi deležniki (npr. turistična društva) na področju urejanja kolesarskega prometa.
8. Sodelovanje s sosednjimi občinami pri prijavih na razpise s področja trajnostne mobilnosti.
9. Vzpostavitev sistema komunikacije za vključevanje javnosti v načrtovanje posameznih pomembnejših ukrepov.
10. Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).
11. Spodbujanje vzpostavitve/povečanje frekventnosti JPP linij v smeri večjih mest.
12. Ureditev javne razsvetljave.
13. Umirjanje prometa na vsaj 5 lokacijah.
14. Vzpostavitev sistema prevozov na klic za ranljive skupine.
15. Izgradnja ali ureditev 20 km površin za pešce.
16. Ureditev 5 prehodov za pešce.
17. Označitev vsaj 10 konfliktnih točk med pešci in ostalimi modalitetami.
18. Označitev 10 kritičnih mest z motoriziranim prometom.
19. Ureditev mirujočega prometa na vsaj 3 lokacijah.
20. Izgradnja vsaj 3 e-polnilnic.



21. Spremljanje stanja mirujočega prometa v občini in po potrebi sprejetje korektivnih ukrepov.
22. Ureditev dostopnosti za pešce od parkirišča do podružnične šole Stoperce.
23. Postavitev 5 stojal za kolesa/kolesarnic pri šolah in pri pomembnejših objektih.
24. Spremljanje hitrosti vožnje na vsaj 10 mestih v 5 letih s postavitvijo merilnika hitrosti.
25. Priprava informacijskega sistema za zagotavljanje potovalnih informacij in za promocijo trajnostne mobilnosti.
26. Ureditev 10 km kolesarskih povezav.
27. Rekonstrukcija 25 km občinskih cest v 5 letih.
28. Ureditev vsaj 2 avtobusnih postajališč ter vertikalne in horizontalne prometne signalizacije.
29. Izgradnja kolesarske povezave od Podlož do Brega v navezavi na regionalne kolesarske povezave.
30. Razširitev mostu na Bregu.
31. Redno in investicijsko vzdrževanje cestne infrastrukture in prometnega okolja in spremljanje izvedbe.

Na tem mestu je treba še enkrat opozoriti, da ukrepi, rangirani nižje, nikakor niso nepotrebni, temveč le bolj zahtevni za izvedbo ali finančno obsežnejši.

V zgornji tabeli za ocenjevanje ukrepov so posamezni ukrepi razdeljeni po stebrih trajnostne mobilnosti v OM, kar hkrati pomeni, da so izoblikovani v potencialne svežnje ukrepov glede na cilje in prioritete CPS OM. V naslednjih fazah bodo ukrepi natančneje razdeljeni v svežnje tudi glede na medsebojne soodvisnosti in multiplikativne učinke ter tudi glede na njihovo povezanost s strateškimi cilji CPS OM. Podrobnejša ocena povezanosti posameznega ukrepa s posameznim strateškim ciljem je podana v poglavju Sestavljanje svežnjev ukrepov.



F2 Učenje iz izkušenj drugih

Izkušnje drugih mest, ki so že izdelale in uvedle Celostno prometno strategijo, so vključene v vse korake izdelave CPS OM. Posebno pozornost smo namenili natančnejšemu pregledov obstoječih pomanjkljivosti, ker se je to področje po predlogu Občine izkazalo za pomemben dejavnik uspešne izvedbe CPS-ja. V tem poglavju so predstavljeni primeri postavljenih vizij, izbire področij ukrepanja ter analiza že uvedenih sorodnih ukrepov po svetu.

V letih 2016 in 2017 je bilo na ravni občin v Sloveniji izdelanih 62 celostnih prometnih strategij, v skupni vrednosti sofinanciranja 1,8 milijonov EU sredstev ter 0,3 mio EUR iz namenskih sredstev državnega proračuna (Republika Slovenija GOV.SI, b.d.). Do danes pa se je izvedlo še veliko CPSjev, financiranih iz strani občin.

Učenje iz izkušenj je zelo pomembno. Dokument »Pregled mednarodnih, državnih in lokalnih strateških dokumentov s področja aktivne mobilnosti) LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007)« (Halilović, Cerar, Peterlin, Jeriha, & Simoneti, 2020) poleg pregleda strateških dokumentov povzema tudi glavne zaključke nekaterih slovenskih CPS-jev.

Zelo pomembno je upoštevati tudi spoznanja članic EU in ožje posameznih občin, ki so pristopile k pripravi takšne strategije. CIVITAS na svoji spletni strani omogoča dostop do raznih orodij, ki so v pomoč odločevalcem.

V okviru iniciative KonSULT je bilo pripravljeno orodje (Measure Option Generator), kjer lahko izdelovalci celostnih prometnih strategij na podlagi predhodnih ocen stanja in prioritete prometnega razvoja pridobijo priporočila o potencialno relevantnih ukrepih in o primernosti ukrepov za specifično okolje dotične občine glede na izkušnje z implementacijo celostnih prometnih strategij v primerljivih evropskih mestih (KonSULT, b.d.). Na podlagi analize stanja in določenih strateških ciljev ter prioritete smo v orodje

KonSULT vnesli podatke o stanju prometa v Občini Majšperk, rezultati so podrobneje opisani spodaj.

Kot glavne probleme mobilnostnega sistema v občini Majšperk smo v orodje na podlagi analize stanja in postavljenih strateških ciljev vnesli težave dostopnosti, težave s socialno in geografsko vključenostjo v mobilnostni sistem in vplive na skupnost. Upoštevali smo tudi vidike spodbujanja ekonomskega razvoja in okoljske vplive. Kot pomembne strateške cilje smo določili izboljšanje rabe obstoječe infrastrukture za avtomobile, kolesarjenje in hojo, kot pomembna pa smo definirali tudi cilja zmanjšanja rabe avtomobilov in izboljšanje javnega potniškega prometa.

Na podlagi izkušenj in uvajanja najpogostejših ukrepov v sorodnih majhnih mestih v evropskem okvirju lahko kot najbolj relevantne za Občino Majšperk identificiramo ukrepe, ki so navedeni v spodnji tabeli, kjer njihov vrstni red kaže na primernost in potencialno učinkovitost posameznega ukrepa za zadovoljevanje postavljenih strateških ciljev.

Tabela 5: Nabor ukrepov iz orodja KonSULT

	Ukrep	Kategorija	Stroškovna ocena	Časovno obdobje
1	Površine in poti za pešce	Infrastruktura	srednje	srednje
2	Kolesarska omrežja	Infrastruktura	srednje	srednje
3	Načrtovanje nove rabe zemljišč z zagotavljanjem dostopnosti do javnega potniškega prometa	Ukrepi s področja rabe zemljišč	nevtralno	dolgo

4	Upoštevanje trajnostne mobilnosti pri načrtovanju novih infrastrukturnih posegov in gradnje	Ukrepi s področja rabe zemljišč	visoko	dolgo
5	Kolesarske poti, ločene od ostalega prometa	Ukrepi s področja upravljanja in ponujanja storitev	srednje	kratko
6	Odpravljanje ovir in/ali dodatne informacije za gibalno ovirane	Informacije	srednje	kratko
7	Mobilnostni načrti in načrti dostopnosti za izobraževalne zavode	Ukrepi s področja spreminjanja vedenja in odnosa deležnikov	nizko	kratko
8	Ukrepi za zmanjšanje nevarnosti na kritičnih točkah	Ukrepi s področja upravljanja in ponujanja storitev	srednje	kratko
9	Bike sharing	Ukrepi s področja spreminjanja vedenja in odnosa deležnikov	srednje	srednje
10	Primerna mesta za prečkanje prometnic za pešce	Ukrepi s področja upravljanja in ponujanja storitev	nizko	kratko
11	Promocijske aktivnosti	Ukrepi s področja spreminjanja vedenja in odnosa deležnikov	nizko	kratko
12	Prostori za parkiranje in shranjevanje koles	Ukrepi s področja upravljanja in ponujanja storitev	nizko	kratko

13	Vzdrževanje cest	Ukrepi s področja upravljanja in ponujanja storitev	srednje	kratko
14	Ukrepi za umirjanje prometa	Ukrepi s področja upravljanja in ponujanja storitev	srednje	kratko
15	Sistem načrtovanja potovanj	Informacije	nizko	kratko

F2.1 Primeri postavljenih vizij CPS

Pri oblikovanju vizije so bile deležnikom predstavljene tudi nekatere vizije drugih mest, ki že imajo oblikovano CPS. Primeri so prikazani spodaj.

Mestna občina Velenje (Mestna občina Velenje, b.d.): »Velenje kot regijsko vozlišče spodbuja in uvaja različne oblike trajnostne mobilnosti. Je vsem dostopno mesto, s privlačno urejenimi javnimi površinami in učinkovitimi povezavami znotraj občine in regije.«

Občina Kidričevo: »Občina Kidričevo je reprezentativna občina za trajnostno mobilnost, tako po številu polnilnic za električna vozila kot omogočanju brezplačne uporabe in preizkušanja e-koles, e-skuterja in e-avtomobila. S projekti trajnostne mobilnosti zagotavljamo povezanost in enakopravno mobilnost občanov znotraj občine in v širši regiji.«

Ljutomer (Plevnik, Mladenovič, Balant, Ružič, & Rye, 2012): »Ljutomer bo v prehodu na trajnostno mobilnost prepoznal svojo ključno razvojno priložnost. Občani Ljutomera bodo lahko kakovostno živeli tudi brez osebnih avtomobilov. V središču in drugih naseljih se bodo počutili varno, saj bo prometna kultura v občini na visoki ravni. Manj bo nesreč

oziroma poškodb, ulice in trgi pa bodo spet postali bolj prostor srečevanja, igre ter druženja. Kakovost bivanja v občini se bo izboljšala. S sodobnim načinom razmišljanja in načrtovanja, zdravim okoljem ter dobro razvito uravnoteženo prometno ponudbo bo Ljutomer privabljal prebivalce in podjetja, jim omogočal razvoj ter rast. Ljutomer bo občina s čistim zrakom in minimalnim hrupom, zaradi nizke porabe energije pa konkurenčen v svetu dragih goriv.«

F2.2 Področja ukrepanja

Z namenom preverbe različnih ukrepov trajnostne mobilnosti, ki jih uvajajo mesta po celem svetu, je bil izveden evropski projekt EVIDENCE (Evidence Project, 2015). Ukrepi, ki jih projekt predlaga in so potencialno relevantni za občino Majšperk, so prikazani v spodnji tabeli in so služili za usmeritev pri določanju nabora ukrepov CPS OM. Pri tem je treba poudariti, da gre za potencialni nabor ukrepov, pri čemer niso nujno vsi ukrepi v domeni same občine.

Tabela 6: Nabor področij ukrepov iz projekta EVIDENCE

Ukrep	Običajne intervencije
Vozila, ki jih poganjajo elektrika oziroma gorivne celice	Električna vozila za javni prevoz in prevoz tovora
Mestni tovorni promet	Logistična mreža, ki temelji na uporabi koles
Omejitev dostopa	Območja za pešce Območja omejenega prometa, pas za avtobuse
Prerazporeditev cest	Pasovi za javna prevozna sredstva, kolesarje
Območja varovanja okolja	Območja z nizkimi emisijami Območja z omejeno hitrostjo (npr. 30 km/h)
Parkirišča	Upravljanje parkiranja

	Sistemi Parkiraj in se pelji (P&R)
Potovalni načrt (spletni)	Javna in zasebna spletna mesta Generatorji prometa
Potovalni načrt (zasebni)	Posamezniki Prebivalci novih stanovanjskih naselij
Trženje in nagrajevanje	Trženje/socialno trženje Sistemi nagrajevanja, recimo okolju prijazna vožnja
Izboljšave ponudbe javnih prevoznih sredstev	Integrirano plačevanje vozovnic Izboljšani dostop in objekti (recimo Wi-Fi)
Nove vrste javnega prevoza	Zgoščevanje gradnje ob možnosti javnega prevoza
Vključevanje novih načinov	Integrirana vozovnica za različna prevozna sredstva Zamenjava prevoznega sredstva (sistem P&R, kolo-vlak)
Elektronsko plačevanje vozovnic	Pametna vozovnica, pametna kartica, brezstično plačevanje Mobilno plačevanje (s prenosnimi telefoni)
Upravljanje prometa	Sistemi za upravljanje mestnega prometa Prednostno vodenje (denimo avtobusov)
Potovalne informacije	Zagotavljanje informacij Načrtovalci potovanj
Novi načini uporabe osebnih vozil	Skupne vožnje – carpooling (v območju mesta in od točke do točke) Skupna raba osebnih (in tovornih) vozil – carsharing
Hoja	Skupna hoja (recimo peš bus) Infrastruktura za pešce
Kolesarjenje	Nove proge (na cestnih površinah in zunaj njih) Izposoja koles in usposabljanje v vožnji s kolesom
Skupna uporaba koles	Izposoja na javnih površinah (kolesa in električna kolesa)



Vključujoče načrtovanje mestnega prostora	Obvladovanje prometa z oblikovanjem mestnega prostora
---	---

Ko je bil nabor ukrepov CPS OM določen, se je izvedla preverba ukrepov z vidika implementiranja in spremljanja učinkovitosti ukrepov v drugih mestih, prek tega pa tudi učenje iz izkušenj drugih. Glede na izkušnje uvajanja v drugih okoljih so bile pridobljene informacije tudi vhodni podatki v vrednotenje ukrepov CPS OM po podanih kriterijih, kot je prikazano v celotnem poglavju presoje možnosti. Znanje, pridobljeno na podlagi preverbe, pa bo vključeno tudi v načrtovanje akcijskega načrta izvedbe CPS OM. Preverba posameznih ukrepov je prvenstveno potekala prek podatkovne baze KonSULT, ki združuje rezultate več evropskih projektov na temo trajnostne mobilnosti, s čimer je idealno orodje za preverjanje ukrepov. Hkrati vključuje tudi študije primerov uvedbe posameznih ukrepov v različnih okoljih ter poudarke iz znanstvenih študij, ki posamezen ukrep proučujejo, s čimer smo pridobili vhodne informacije za odločanje o uvajanju ukrepov v OM.

F3 Študija stroškovne učinkovitosti

Preko presoje možnih ukrepov, prikazanih v poglavju F1 Presoja možnosti, so bili ukrepi presojeni po obširnem naboru kriterijev, ki zajemajo tako stroškovno učinkovitost kot druge kriterije, npr. sprejemljivost in reverzibilnost. V času omejenih finančnih kapacitet pa je smiselno ukrepe preveriti tudi samo z vidika razmerja med finančno zahtevnostjo in pričakovanimi koristmi, kar bo služilo kot vhodni podatek v akcijski načrt za CPS OM. Predvsem je smiselno preveriti, katere ukrepe bo mogoče izvesti samo na podlagi proračuna občine, torej brez sofinanciranja s strani EU ali države, ter tistim ukrepom dati prednost v akcijskem načrtu. Za potrebe ocenjevanja stroškovne učinkovitosti ukrepov je bila pripravljena tabela za ocenjevanje ukrepov po kriterijih z vidika potrebnih financ in pričakovanih koristi, kjer so kriteriji postavljeni tako, da vključujejo stroške v vseh fazah izvedbe in vzdrževanja ter koristi z več vidikov trajnosti, ne samo tiste, ki jih je enostavno meriti. Z analiziranjem vseh ukrepov po vseh postavljenih stebrih mobilnosti v OM je zagotovljeno enakopravno obravnavanje in primerjava vseh vrst prometa. Ocene po posameznih kriterijih so bile pridobljene v sodelovanju odgovornih za promet na OM ter izdelovalca CPS ter temeljijo na rezultatih predhodnih faz izdelave CPS OM, strokovnem znanju deležnikov ter izsledkih učenja iz izkušenj drugih. Razpon ocen se giblje od -2 prek 0 do 2, kjer -2 pomeni npr. visoke stroške ali nizke koristi za okolje, 0 pomeni npr. povprečne, sprejemljive stroške ali brez vpliva na okolje, 2 pa pomeni npr. nizke stroške oziroma visok pozitivne vpliv na okolje.



Tabela 7: Ocena ukrepov po kriterijih z vidika potrebnih financ in pričakovanih koristi

Področje	Ukrepi	Stroški načrtovanja	Stroški izvedbe	Stroški vzdrževanja	Koristi za ljudi	Koristi za okolje	Spodbujanje trajnostne mobilnosti	Izvedljivost samo s sredstvi občine	Skupaj
Hoja	Ureditev dostopnosti za pešce od parkirišča do podružnične šole Stoperce.	0	- 1	0	2	1	1	0	3
	Izgradnja ali ureditev 20 km površin za pešce.	- 1	- 2	0	2	2	2	- 1	2
	Ureditev 5 prehodov za pešce.	0	- 1	0	2	0	1	0	2
	Označitev vsaj 10 konfliktnih točk med pešci in ostalimi modalitetami.	1	0	1	2	0	1	0	5
	Ureditev javne razsvetljave.	1	- 1	1	2	- 1	0	2	4
	Postavitev urbane opreme (klopi, ozelenitev, informacijske table, koši za smeti in pasje odpadke...) v vaških središčih.	1	- 1	0	2	1	0	2	5
	Opremljenost poti s turističnimi in rekreativnimi informacijami ob rekreativnih in turistično zanimivih lokacijah.	1	0	0	1	1	1	2	6

Kolesarjenje	Izgradnja kolesarske povezave od Podlož do Brega v navezavi na regionalne kolesarske povezave.	- 2	- 2	0	2	2	2	- 2	0
	Ureditev 10 km kolesarskih povezav.	- 2	- 2	0	2	2	2	- 1	1
	Označitev 10 kritičnih mest z motoriziranim prometom.	1	0	1	2	0	1	0	5
	Postavitev 5 stojal za kolesa/kolesarnic pri šolah in pri pomembnejših objektih.	1	0	1	1	2	1	2	8
	Opremljenost kolesarskih poti s turističnimi in rekreativnimi informacijami ob rekreativnih in turistično zanimivih lokacijah.	1	0	0	1	1	1	2	6
	Redna komunikacija in sodelovanje s soslednjimi občinami in ostalimi deležniki (npr. turistična društva) na področju urejanja kolesarskega prometa.	2	2	2	1	1	2	- 2	8
Motoriziran cestni promet	Ureditev mirujočega prometa na vsaj 3 lokacijah.	0	- 1	0	2	1	1	1	4
	Umirjanje prometa na vsaj 5 lokacijah.	0	- 1	0	2	1	1	1	4
	Izgradnja vsaj 3 e-polnilnic.	1	- 1	0	1	1	2	- 1	3
	Spremljanje hitrosti vožnje na vsaj 10 mestih v 5 letih s postavitvijo merilnika hitrosti.	1	0	0	1	0	0	1	3
	Razširitev mostu na Bregu.	0	- 2	0	1	0	0	- 1	- 2



	Redno in investicijsko vzdrževanje cestne infrastrukture in prometnega okolja in spremljanje izvedbe.	0	- 2	- 2	2	1	1	1	1
	Rekonstrukcija 25 km občinskih cest v 5 letih.	- 1	-2	- 2	2	2	1	1	1
	Spremljanje stanja mirujočega prometa v občini in po potrebi sprejetje korektivnih ukrepov.	1	1	1	1	0	0	2	6
Trajnostno celostno upravljanje mobilnosti	Priprava informacijskega sistema za zagotavljanje potovalnih informacij in za promocijo trajnostne mobilnosti.	0	0	0	1	0	1	2	4
	Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah vsaj trikrat letno.	2	2	2	2	1	2	2	13
	Izvedba vsaj 5 promocijskih akcij letno s področja trajnostne mobilnosti med občani.	2	2	2	2	1	2	2	13
	Vsakoletno sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.	2	2	2	1	0	2	2	11
	Sodelovanje s sosednjimi občinami pri prijavih na razpise s področja trajnostne mobilnosti.	1	0	1	1	0	1	-1	3
	Vzpostavitev sistema komunikacije za vključevanje javnosti v načrtovanje posameznih pomembnejših ukrepov.	1	0	0	1	0	1	2	5



Javni potniški promet	Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).	2	2	2	1	1	1	-2	7
	Ureditev vsaj 2 avtobusnih postajališč ter vertikalne in horizontalne prometne signalizacije.	1	0	1	1	0	0	0	3
	Vzpostavitev sistema prevozov na klic za ranljive skupine.	1	-1	0	1	1	1	0	3
	Spodbujanje vzpostavitve/povečanje frekventnosti JPP linij v smeri večjih mest.	2	2	2	1	1	1	-2	7

Na podlagi preverbe stroškovne učinkovitosti, torej razmerja med dolgoročno potrebnimi financami in pričakovanimi koristmi ter sposobnostjo občine, da ukrepe izvede z lastnim financiranjem, je rang ukrepov glede na njihovo cenovno dostopnost v razmerju s smotrnostjo sledeč:

1. Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah vsaj trikrat letno.
2. Izvedba vsaj 5 promocijskih akcij letno s področja trajnostne mobilnosti med občani.
3. Vsakoletno sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.
4. Postavitev 5 stojal za kolesa/kolesarnic pri šolah in pri pomembnejših objektih.
5. Redna komunikacija in sodelovanje s sosednjimi občinami in ostalimi deležniki (npr. turistična društva) na področju urejanja kolesarskega prometa.
6. Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).
7. Spodbujanje vzpostavitve/povečanje frekventnosti JPP linij v smeri večjih mest.
8. Opremljenost poti s turističnimi in rekreativnimi informacijami ob rekreativnih in turistično zanimivih lokacijah.
9. Opremljenost kolesarskih poti s turističnimi in rekreativnimi informacijami ob rekreativnih in turistično zanimivih lokacijah.
10. Spremljanje stanja mirujočega prometa v občini in po potrebi sprejetje korektivnih ukrepov.
11. Označitev vsaj 10 konfliktnih točk med pešci in ostalimi modalitetami.
12. Postavitev urbane opreme (klopi, ozelenitev, informacijske table, koši za smeti in pasje odpadke...) v vaških središčih.
13. Označitev 10 kritičnih mest z motoriziranim prometom.
14. Vzpostavitev sistema komunikacije za vključevanje javnosti v načrtovanje posameznih pomembnejših ukrepov.
15. Ureditev javne razsvetljave.
16. Ureditev mirujočega prometa na vsaj 3 lokacijah.
17. Umirjanje prometa na vsaj 5 lokacijah.
18. Priprava informacijskega sistema za zagotavljanje potovalnih informacij in za promocijo trajnostne mobilnosti.



19. Ureditev dostopnosti za pešce od parkirišča do podružnične šole Stoperce.
20. Izgradnja vsaj 3 e-polnilnic.
21. Spremljanje hitrosti vožnje na vsaj 10 mestih v 5 letih s postavitvijo merilnika hitrosti.
22. Sodelovanje s sosednjimi občinami pri prijavih na razpise s področja trajnostne mobilnosti.
23. Ureditev vsaj 2 avtobusnih postajališč ter vertikalne in horizontalne prometne signalizacije.
24. Vzpostavitev sistema prevozov na klic za ranljive skupine.
25. Izgradnja ali ureditev 20 km površin za pešce.
26. Ureditev 5 prehodov za pešce.
27. Ureditev 10 km kolesarskih povezav.
28. Redno in investicijsko vzdrževanje cestne infrastrukture in prometnega okolja in spremljanje izvedbe.
29. Rekonstrukcija 25 km občinskih cest v 5 letih.
30. Izgradnja kolesarske povezave od Podlož do Brega v navezavi na regionalne kolesarske povezave.
31. Razširitev mostu na Bregu.



F4 Sestavljanje svežnjev ukrepov

Izmed identificiranih 31 ukrepov jih je večina takšnih, ki pripomorejo k več ciljem CPS Majšperk. Smiselno pa je preveriti, kateri ukrepi bi s skupno izvedbo zaradi medsebojnega delovanja in potenciranja učinkov v večji meri prispevali k uresničitvi ciljev CPS OM. Za posamezne cilje so ukrepi, ki pripomorejo k uresničitvi, razvrščeni po prioritetah glede na postavljene kriterije pri presoji možnosti, prikazani spodaj.

Pred končno izdelavo svežnjev ukrepov je bila preverjena tudi povezava ukrepov s posameznim strateškim ciljem, kjer so bile upoštevane širše koristi posameznega ukrepa. Povezanost posameznega ukrepa s posameznim strateškim ciljem je po zgledu prejšnjih ocenjevanj ocenjena na lestvici od -2 prek 0 do 2, kjer -2 pomeni negativno povezavo, 0 pomeni brez vpliva, 2 pa pomeni močno pozitivno povezavo.

Tabela 8: Povezava ukrepov s posameznim strateškim ciljem

Področje	Ukrepi	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.	Skupaj povezava ukrepa z vsemi strateškimi cilji
Hoja	Ureditev dostopnosti za pešce od parkirišča do podružnične šole Stoperce.	2	2	1	0	0	5
	Izgradnja ali ureditev 20 km površin za pešce.	2	2	2	0	1	7
	Ureditev 5 prehodov za pešce.	2	2	0	0	0	4
	Označitev vsaj 10 konfliktnih točk med pešci in ostalimi modalitetami.	2	1	1	0	1	5



	Ureditev javne razsvetljave.	1	1	1	0	0	3
	Postavitev urbane opreme (klopi, ozelenitev, info table, košev za smeti in pasje odpadke...) v vaških središčih.	1	1	1	0	1	4
	Opremljenost poti s turističnimi in rekreativnimi informacijami ob rekreativnih in turistično zanimivih lokacijah.	1	1	1	1	1	5
Kolesarjenje	Izgradnja kolesarske povezave od Podlož do Brega v navezavi na regionalne kolesarske povezave.	2	2	2	1	2	9
	Ureditev 10 km kolesarskih povezav.	2	2	2	1	2	9
	Označitev 10 kritičnih mest z motoriziranim prometom.	2	1	1	0	1	5
	Postavitev 5 stojal za kolesa/kolesarnic pri šolah in pri pomembnejših objektih.	1	1	1	0	0	3
	Opremljenost kolesarskih poti s turističnimi in rekreativnimi informacijami ob rekreativnih in turistično zanimivih lokacijah.	1	1	2	2	2	8
	Redna komunikacija in sodelovanje s sosednjimi občinami in ostalimi deležniki (npr. turistična društva) na področju urejanja kolesarskega prometa.	1	0	2	1	2	6
M o t o	Ureditev mirujočega prometa na vsaj 3 lokacijah.	1	1	1	1	1	5



	Umirjanje prometa na vsaj 5 lokacijah.	1	1	1	1	1	5
	Izgradnja vsaj 3 e-polnilnic.	1	0	1	0	1	3
	Spremljanje hitrosti vožnje na vsaj 10 mestih v 5 letih s postavitvijo merilnika hitrosti.	1	1	1	0	1	4
	Razširitev mostu na Bregu.	2	2	1	0	0	5
	Redno in investicijsko vzdrževanje cestne infrastrukture in prometnega okolja in spremljanje izvedbe.	1	2	1	0	2	6
	Rekonstrukcija 25 km občinskih cest v 5 letih.	1	2	1	0	2	6
	Spremljanje stanja mirujočega prometa v občini in po potrebi sprejetje korektivnih ukrepov.	1	0	1	1	1	4
Trajnostno celotno upravljanje mobilnosti	Priprava informacijskega sistema za zagotavljanje potovalnih informacij in za promocijo trajnostne mobilnosti.	0	0	2	2	2	6
	Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah vsaj trikrat letno.	1	0	2	2	2	7
	Izvedba vsaj 5 promocijskih akcij letno s področja trajnostne mobilnosti med občani.	0	0	2	2	2	6
	Vsakoletno sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.	0	0	2	2	2	6



	Sodelovanje s sosednjimi občinami pri prijavih na razpise s področja trajnostne mobilnosti.	0	0	2	1	2	5
	Vzpostavitev sistema komunikacije za vključevanje javnosti v načrtovanje posameznih pomembnejših ukrepov.	0	0	2	2	2	6
Javni potniški promet	Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).	0	0	2	1	2	5
	Ureditev vsaj 2 avtobusnih postajališč ter vertikalne in horizontalne prometne signalizacije.	0	0	1	1	1	3
	Vzpostavitev sistema prevozov na klic za ranljive skupine.	0	0	2	1	2	5
	Spodbujanje vzpostavitve/povečanje frekventnosti JPP linij v smeri večjih mest.	0	0	2	1	2	5

Povezava ukrepov v svežnje je smiselna tako znotraj posameznega cilja kot med cilji samimi. Povezava med ukrepi znotraj ciljev je smiselna predvsem s prostorskega vidika, saj se lahko prometna situacija na nekem področju izboljša v smeri trajnostne mobilnosti z uporabo različnih ukrepov in prek zasledovanja različnih ciljev. Vodilo pri izbiri svežnjev ukrepov, ki jih je smiselno izvajati povezano, so bile postavljene prioritete CPS OM. Svežnji ukrepov so tako oblikovani glede na najpomembnejšo prioriteto posameznega stebra, pomembnost ukrepa glede na rezultate presoje možnosti, študijo stroškovne učinkovitosti ter glede na potencial za sinergije med posameznimi ukrepi. V vsakem svežnju so torej izbrani ukrepi, ki optimalno kombinirajo stroškovno učinkovitost in medsebojne sinergije pri zasledovanju prioritete, izbrani so trije ukrepi na posamezno prioriteto. Svežnji so prikazani v spodnji tabeli.

Tabela 9: Svežnji ukrepov glede na prioritete

Sveženj	Ukrepi v svežnju
Povečanje deleža kolesarjev	<p>Izgradnja kolesarske povezave od Podlož do Brega v navezavi na regionalne kolesarske povezave.</p> <p>Ureditev 10 km kolesarskih povezav.</p> <p>Postavitev 5 stojal za kolesa/kolesarnic pri šolah in pri pomembnejših objektih.</p> <p>Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah vsaj trikrat letno.</p> <p>Izvedba vsaj 5 promocijskih akcij letno s področja trajnostne mobilnosti med občani.</p>
Povečanje deleža pešcev	<p>Ureditev dostopnosti za pešce od parkirišča do podružnične šole Stoperce.</p> <p>Izgradnja ali ureditev 20 km površin za pešce.</p> <p>Ureditev 5 prehodov za pešce.</p> <p>Postavitev urbane opreme (klopi, ozelenitev, informacijske table, koši za smeti in pasje odpadke...) v vaških središčih.</p>

	<p>Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah vsaj trikrat letno.</p> <p>Izvedba vsaj 5 promocijskih akcij letno s področja trajnostne mobilnosti med občani.</p>
Povečanje varnosti v prometu	<p>Označitev vsaj 10 konfliktnih točk med pešci in ostalimi modalitetami.</p> <p>Označitev 10 kritičnih mest z motoriziranim prometom.</p> <p>Ureditev javne razsvetljave.</p> <p>Ureditev mirujočega prometa na vsaj 3 lokacijah.</p> <p>Umirjanje prometa na vsaj 5 lokacijah.</p> <p>Spremljanje hitrosti vožnje na vsaj 10 mestih v 5 letih s postavitvijo merilnika hitrosti.</p> <p>Razširitev mostu na Bregu.</p> <p>Redno in investicijsko vzdrževanje cestne infrastrukture in prometnega okolja in spremljanje izvedbe.</p> <p>Rekonstrukcija 25 km občinskih cest v 5 letih.</p> <p>Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah vsaj trikrat letno.</p> <p>Izvedba vsaj 5 promocijskih akcij letno s področja trajnostne mobilnosti med občani.</p>
Povečanje deleža uporabnikov JPP	<p>Izvedba vsaj 5 promocijskih akcij letno s področja trajnostne mobilnosti med občani.</p> <p>Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).</p> <p>Ureditev vsaj 2 avtobusnih postajališč ter vertikalne in horizontalne prometne signalizacije.</p> <p>Vzpostavitev sistema prevozov na klic za ranljive skupine.</p>

	<p>Spodbujanje vzpostavitve/povečanje frekventnosti JPP linij v smeri večjih mest.</p>
<p>Dostopne potovalne informacije</p>	<p>Opremljenost kolesarskih poti s turističnimi in rekreativnimi informacijami ob rekreativnih in turistično zanimivih lokacijah.</p> <p>Opremljenost poti s turističnimi in rekreativnimi informacijami ob rekreativnih in turistično zanimivih lokacijah.</p> <p>Spremljanje stanja mirujočega prometa v občini in po potrebi sprejetje korektivnih ukrepov.</p> <p>Priprava informacijskega sistema za zagotavljanje potovalnih informacij in za promocijo trajnostne mobilnosti.</p> <p>Vsakoletno sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.</p> <p>Sodelovanje s sosednjimi občinami pri prijavih na razpise s področja trajnostne mobilnosti.</p> <p>Vzpostavitev sistema komunikacije za vključevanje javnosti v načrtovanje posameznih pomembnejših ukrepov.</p>

LITERATURA

ADVANCE consortium. (2013). *Final ADVANCE Audit Scheme and Guidelines*. Bruselj: ADVANCE.

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans. (b.d.). *Eltis*. Pridobljeno iz Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan: https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf

Halilović, N., Cerar, A., Peterlin, M., Jeriha, U., & Simoneti, M. (2020). *Pregled mednarodnih, državnih in lokalnih strateških dokumentov s področja aktivne mobilnosti) LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007)*. Ljubljana: CARE4SLIMATE, RS Ministrstvo za okolje in prostor, IPOP. Pridobljeno iz https://www.care4climate.si/_files/192/A2-2-4_Policy_review_IPoP.pdf

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. (2020). *Analiza in pregled stanja varnosti v cestnem prometu za leto 2019*. Ljubljana: Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Pridobljeno iz <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2020/03/ANALIZA-IN-PREGLED-STANJA-VARNOSTI-V-CESTNEM-PROMETU-ZA-LETO-2019-1.pdf>

KonSULT. (b.d.). *Measure Option Generator*. Pridobljeno iz KonSULT: <http://www.konsult.leeds.ac.uk/mog/>

Mestna občina Velenje. (b.d.). *Celostna prometna strategija*. Pridobljeno iz Vizija: <https://www.velenje.si/uprava-organi-obcine/11200>

Republika Slovenija GOV.SI. (b.d.). *Sofinanciranje Celostnih prometnih strategij*. Pridobljeno iz Projekti in programi: <https://www.gov.si/zbirke/projekti-in-programi/sofinanciranje-celostnih-prometnih-strategij/>