

Celostna prometna strategija Občine Muta

Sklop D: Analiza obstoječega
stanja

Sklop E – E1: Opredelitev
strateških vodil

december 2024

Naloga: **Celostna prometna strategija Občine Muta**

Faza: **Sklop D: Analiza obstoječega stanja
Sklop E – E1: Opredelitev strateških vodil**

Naročnik: Občina Muta



Izvajalec: ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d. o. o.

Nosilec naloge: Gašper Žemva, mag. inž. arh.

Sodelavci: Sanja Božić, dipl. inž. prom.
Anže Veber, mag. inž. arh. urb.

Številka naloge: **24005**

Datum izdelave: **marec 2024 do november 2024**

Direktor:
Marko PODJAVORŠEK, univ. dipl. ekon.

Kazalo vsebine

1	Uvod	1
2	Analiza stanja in ključni izzivi	2
2.1	Splošno	2
2.2	Splošen geografski oris	2
2.3	Demografske značilnosti	3
2.3.1	Gibanje števila prebivalstva	4
2.3.2	Sestava in aktivnost prebivalstva	7
2.3.3	Migracije	11
2.3.4	Ključne ugotovitve analize demografskih podatkov	13
2.4	Mobilnost in prometna infrastruktura	13
2.4.1	Stroški za mobilnost prebivalcev v Sloveniji	13
2.4.2	Mobilnost v občini – splošna javnost	15
2.4.3	Mobilnost ciljnih skupin	17
2.4.4	Prometna varnost in motorizacija	21
2.4.5	Prometne obremenitve	23
2.4.6	Analiza stanja po posameznih načinih prevoza	28
2.5	Dosežki in izzivi na področju motornega prometa	28
2.6	Dosežki in izzivi na področju javnega potniškega prometa	29
2.7	Dosežki in izzivi področja urejanja kolesarskega prometa	29
2.8	Dosežki in izzivi na področju hoje	30
2.8.1	Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti	31
3	Opredelitev strateških ciljnih vrednosti	33
4	Opredelitev strateških vodil	34

1 UVOD

Predmetni elaborat predstavlja oris zelenega stanja in ključna sporočila analitičnega dela priprave Občinske celostne prometne strategije Občine Muta (v nadaljnjem besedilu OCPS). Občina Muta želi vzpostaviti celostno prometno načrtovanje s pomočjo izdelanega strateškega dokumenta.

Analiza stanja vodi k evidenci ključnih izzivov in priložnosti, ki jih naj strategija naslovi. Analiza stanja v okviru priprave OCPS je obsegala več aktivnosti, ki so prispevale k razumevanju trenutnega stanja na področju mobilnosti in dostopnosti v občini, in je bila obravnavana v okviru naslednjih vsebin: vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa, opredelitev kazalnikov, zbiranje podatkov za analizo stanja, evidentiranje izzivov in priložnosti in opredelitev ciljnih vrednosti.

Proces priprave OCPS poteka v skladu z Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije, Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, ki jih je leta 2021 izdalo in leta 2023 noveliralo pristojno ministrstvo. Proces priprave je razdeljen na 7 sklopov: Ureditev pogojev za delo, Vzpostavitev procesa, Oris zelenega stanja, Analiza obstoječega stanja, Opredelitev smeri ukrepanja, Priprava in potrditev strategije in Izvajanje strategije.

Bistvo procesa priprave OCPS je vključujoč pristop. V okviru različnih aktivnosti kot so intervjuji, javne razprave, delavnice, anketiranje so vključeni strokovna in splošna javnost ter posamezne fokusne skupine (npr. šolarji, zaposleni).

2 ANALIZA STANJA IN KLJUČNI IZZIVI

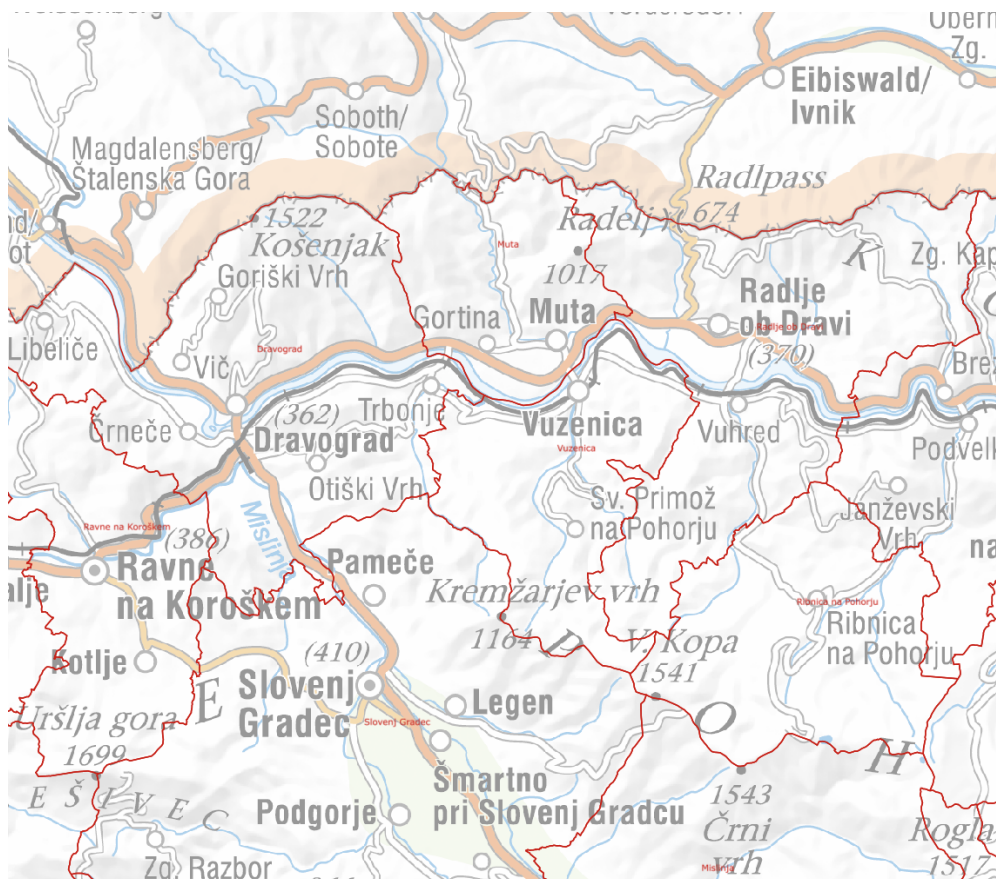
2.1 Splošno

V okviru priprave OCPS so bile izvedene naslednje analitične aktivnosti: kabinetno delo, delavnice, terenski ogledi, intervjuji, ankete.

V prilogah so ustrezna poročila analitičnih aktivnosti, v nadaljevanju so prikazani rezultati analitičnega dela ter opredeljeni ključni izzivi.

2.2 Splošen geografski oris

Občina Muta se nahaja v koroški statistični regiji. Leži v osrednji Dravski dolini in na zahodu meji na občino Dravograd, na jugu na občino Vuzenica, na vzhodu na občino Radlje ob Dravi ter na severu na Avstrijo. Občino tvori šest naselij: Gortina, Mlake, Muta, Pernice, Sv. Primož nad Muto in Sv. Jernej nad Muto. Večji naselji v občini sta Muta in Gortina.



Slika 1: Lega občine Muta¹

¹ vir: <https://ipi.eprostor.gov.si/jv/>

Naselje Muta se deli na Zgornjo Muto in Spodnjo Muto. Središče občine je trg Zgornja Muta, gručasto naselje na dvignjeni naselbini ob glavni cesti Dravograd – Maribor. Tukaj je tudi upravno središče z županstvom, krajevnim uradom, šolo, knjižnico, banko, pošto, župnijskim uradom, zdravstvenim domom, trgovinami in drugimi ustanovami. Spodnja Muta ima predvsem stanovanjsko funkcijo s par storitvami. Naselje Muta šteje 2.167 prebivalcev.

Naselje Gortina ima 608 prebivalcev. Leži na zahodnem delu občine in predstavlja vstopno točko. Ima predvsem stanovanjsko funkcijo s par storitvami.



Slika 2: Območje občine Muta

2.3 Demografske značilnosti

Občino Muta sestavlja šest statističnih naselij. V nadaljevanju so podani za mobilnost relevantni demografski podatki.

2.3.1 Gibanje števila prebivalstva

Skupno število prebivalcev na območju Občine Muta je v letu 2024 doseglo število 3.358. Leta 2011 je bilo skupno število prebivalcev 3.508. V letu 2024 je največ prebivalcev živelo v naselju Muta (2.176) prebivalcev)

Tabela 1: Število prebivalstva leta 2011 in 2024, površina in gostota poselitve, po statističnih naseljih leta 2024, za občino Muta (ID tabele: 05C2008S)²

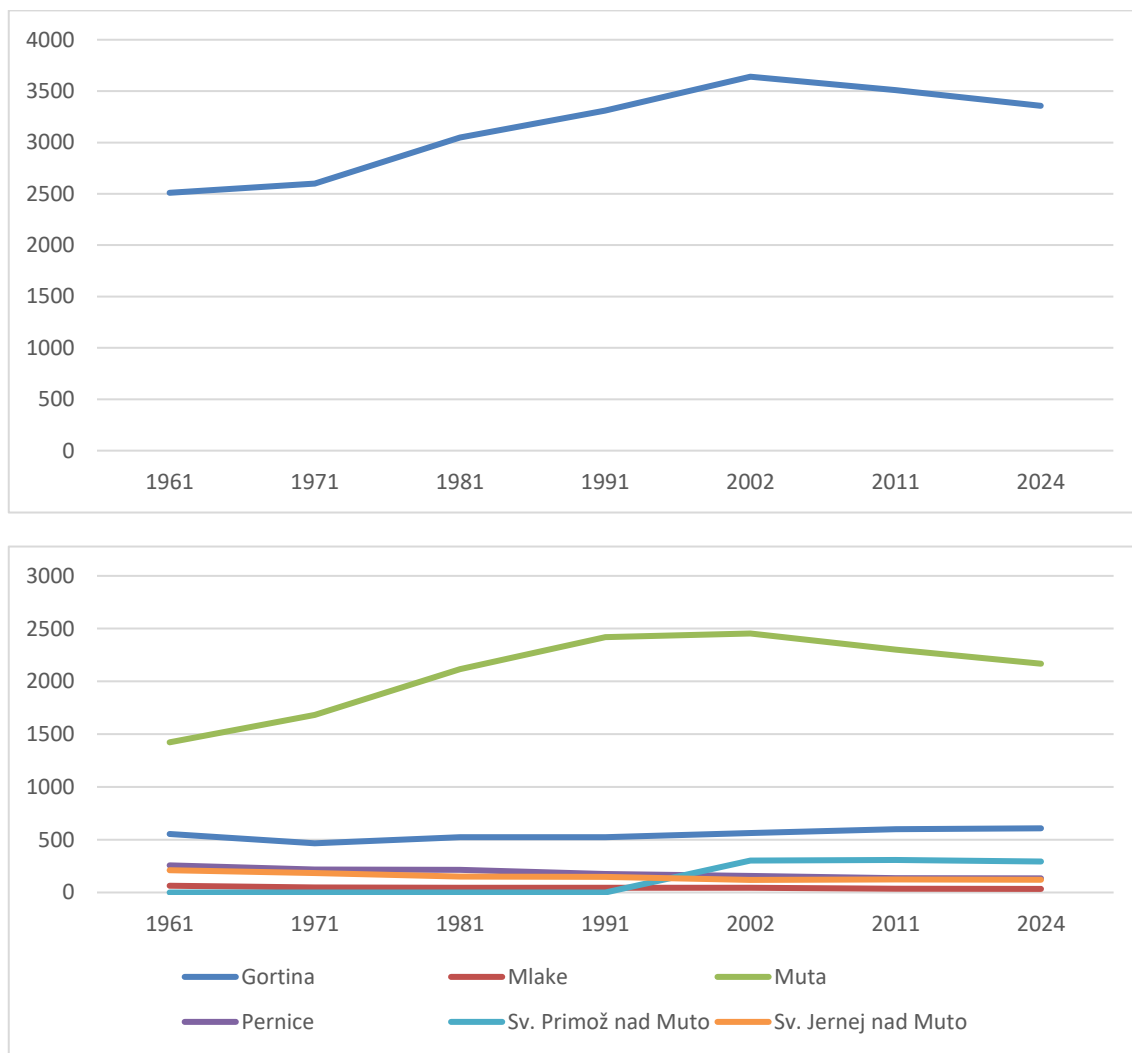
Naselje/občina	Preb. (2011)	Preb. (2024)	Površina (km ²)	Gostota poselitve (2024)
OBČINA MUTA	3508	3358	38,8	86,3
Gortina	601	608	6,9	87,1
Mlake	37	34	3,2	10,6
Muta	2300	2167	5,3	407,3
Pernice	137	134	8,0	16,7
Sv. Primož nad Muto	308	294	8,3	35,5
Sv. Jernej nad Muto	125	121	7,1	17,0

Tabela 2: Število prebivalstva po statističnih naseljih v občini Muta po posameznih letih od 1961 do 2024³

Naselje/občina	1961	1971	1981	1991	2002	2011	2024
OBČINA MUTA	2510	2599	3047	3309	3640	3508	3358
Gortina	555	466	523	524	563	601	608
Mlake	64	48	44	45	44	37	34
Muta	1423	1683	2115	2419	2454	2300	2167
Pernice	257	217	215	174	156	137	134
Sv. Primož nad Muto	/	/	/	/	304	308	294
Sv. Jernej nad Muto	211	185	150	147	119	125	121

² <https://gis.iobcina.si/gisapp/Default.aspx?a=muta>

³ vir: si-stat podatkovni portal



Slika 3: Gibanje števila prebivalcev v statističnih naseljih občine Muta

Tabela 3: Indeksi gibanja števila prebivalstva v zadnjih 63 letih po naseljih v občini Muta⁴

Naselje/občina	2024/1961
občina MUTA	1,3
Gortina	1,1
Mlake	0,5
Muta	1,5
Pernice	0,5
Sv. Primož nad Muto	1,0 (2024/2002)
Sv. Jernej nad Muto	0,6

⁴ vir: si-stat podatkovni portal

Rast prebivalcev je bila do leta 2002. Od takrat število prebivalcev nekoliko pada. Med letom 2011 in 2024 se je število prebivalcev povečalo le v naselju Gortina, v drugih pa je padlo.

Vzroki takšnemu demografskemu stanju najverjetneje v največji meri izhajajo iz neugodne lege občine: bližina naselij z več storitvami (Radlje ob Dravi, Dravograd, Slovenj Gradec), slabša povezljivost z drugimi statističnimi regijami.

Tabela 4: Prirast prebivalstva v občini Muta (na 1.000 prebivalcev) za leto 2011 in 2023⁵

Prirast na 1000 preb.	Muta	
	2011	2023
Naravni prirast	2,8	-0,6
Selitveni prirast s tujino	-0,9	4,2
Selitveni prirast med občinami	-8,0	-13,1
Skupni selitveni prirast	-8,8	-8,9

Statistični podatki kažejo, da je občina Muta leta 2011 beležila negativni selitveni prirast in pozitiven naravni prirast, leta 2023 pa je tudi naravni prirast negativen.

⁵ vir:: si-stat podatkovni portal

2.3.2 Sestava in aktivnost prebivalstva

2.3.2.1 Gospodinjstva in družine

Tabela 5: Število gospodinjstev in njihova velikost, po statističnih naseljih v Občini Muta⁶

Naselje	Gospodinjstva		Povprečna velikost gospod.	
	2011	2021	2011	2021
občina MUTA	1420	1419	2,5	2,4
Gortina	221	228	2,7	2,7
Mlake	12	12	3,1	3,0
Muta	979	966	2,3	2,3
Pernice	58	55	2,4	2,5
Sv. Primož nad Muto	102	105	3,0	2,7
Sv. Jernej nad Muto	48	53	2,6	2,5

Število gospodinjstev je v zadnjem desetletju približno enako. Povprečno število članov gospodinjstva pa je prav tako podobno in enako povprečju v Sloveniji.

Tabela 6: Število družin, po tipu družine, v občini Muta leta 2011 in 2021⁷

družine	Muta	
	2011	2021
število	1.021	1.032
Zakonski par	613	594
- z otroki	378	291
- brez otrok	253	303
Zunajzakonska skupnost	180	250
- z otroki	147	177
- brez otrok	33	73
Enostarševska družina	210	188

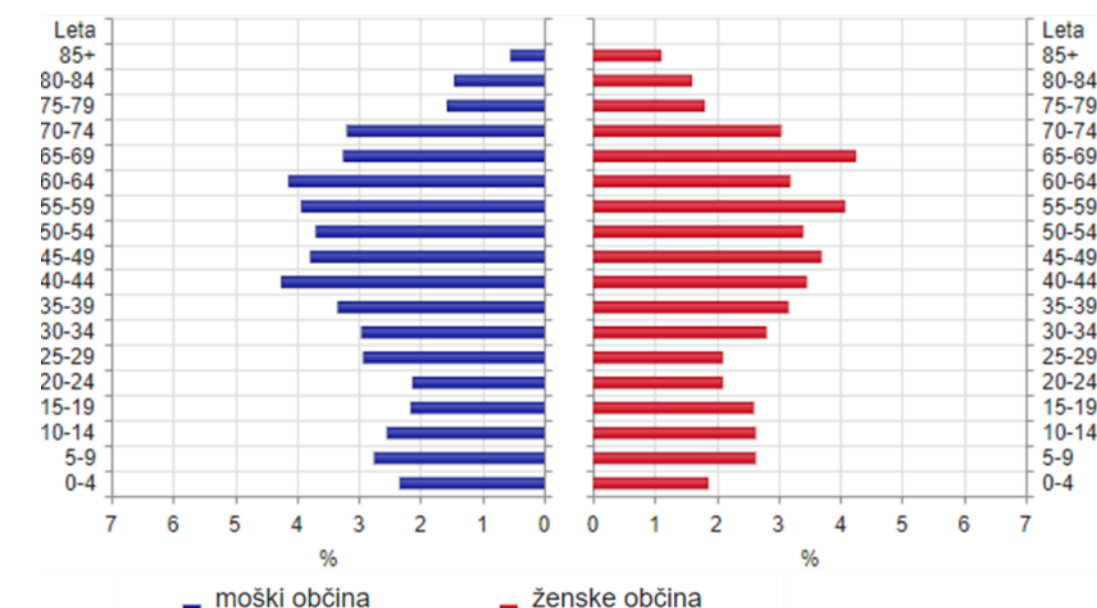
V zadnjem desetletju je zabeleženo povečanje števila družin. Število zakonskih zvez je nekoliko upadlo, kar sledi trendom v Sloveniji. Značilno je povečanje števila zunajzakonskih. Število enostarševskih družin je upadlo, kar je v nasprotju v s trendom v Sloveniji.

⁶ vir.: si-stat podatkovni portal

⁷ vir.: si-stat podatkovni portal

2.3.2.2 Starostna sestava prebivalstva

Starostna sestava prebivalstva je pomemben pokazatelj demografskega stanja v občini in s tem usmerjevalec prostorskega razvoja. Od starosti prebivalstva se spreminjajo potrebe in interesi lokalnega prebivalstva, katerim se lahko občina bolje prilagaja, če pozna smer spreminjanja starosti prebivalstva. Ob pričakovanju povečanja mladega prebivalstva je potrebno dopolnjevati mreže šol, izboljšati ponudbo dejavnosti za mlade ljudi in mlade družine, organizirati prostor za druženje, zabavo, igranje, športne in rekreativne aktivnosti tamkajšnjega prebivalstva. S staranjem prebivalstva se povečujejo potrebe po zagotavljanju zdravniške oskrbe in drugih socialnovarstvenih organizacijah – domovih za starejše, pomoč na domu in podobno in specifične zahteve po mobilnosti..

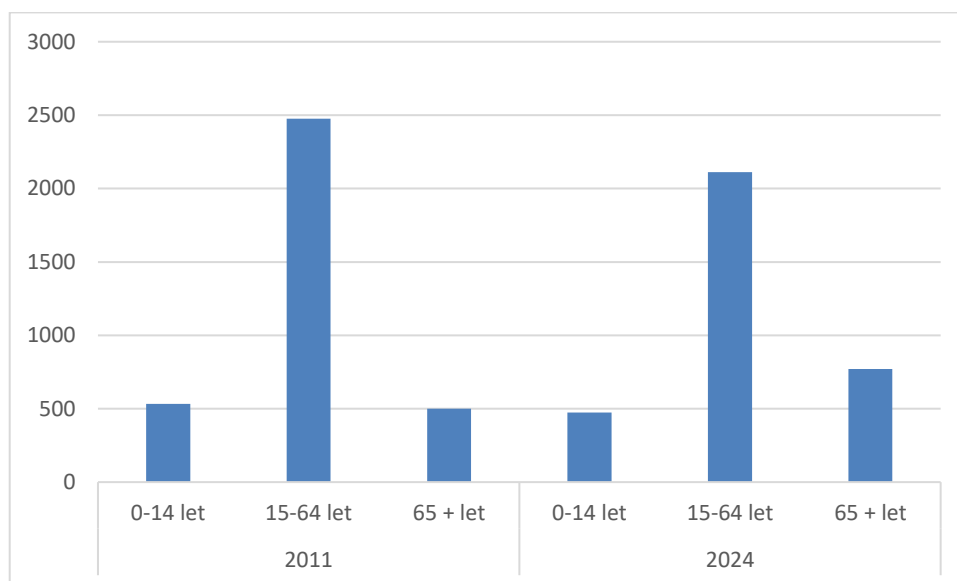


Slika 4: Prebivalstvena piramida občine Muta za leto 2022⁸

Tabela 7: Starostna sestava prebivalstva v občini Muta v letih 2011 in 2024

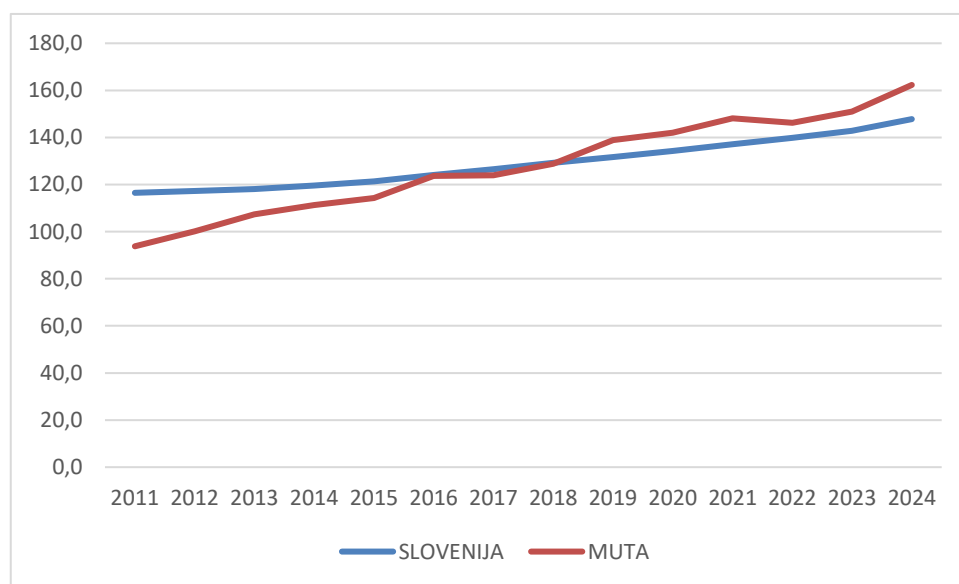
	2011					
	0-14 let	15-64 let	65 + let	0-14 let	15-64 let	65 + let
MUTA	533	2475	500	475	2112	771

⁸ vir: <https://www.stat.si/obcine/si/Municip/GroupedAll/46>



Slika 5: Sestava prebivalstva po starostnih skupinah v občini Muta v letih 2011 in 2024⁹

Indeks staranja se je v zadnjih desetih letih povečal iz 93,8 leta 2011 na 162,3 leta 2024 in je zadnja leta nad povprečjem v Sloveniji. V zadnjem desetletju se je prebivalstvo postaralo, število otrok se je zmanjšalo. Glede na navedeno in ugotovljeno lahko v prihodnje pričakujemo še nadaljno rast indeksa staranja.



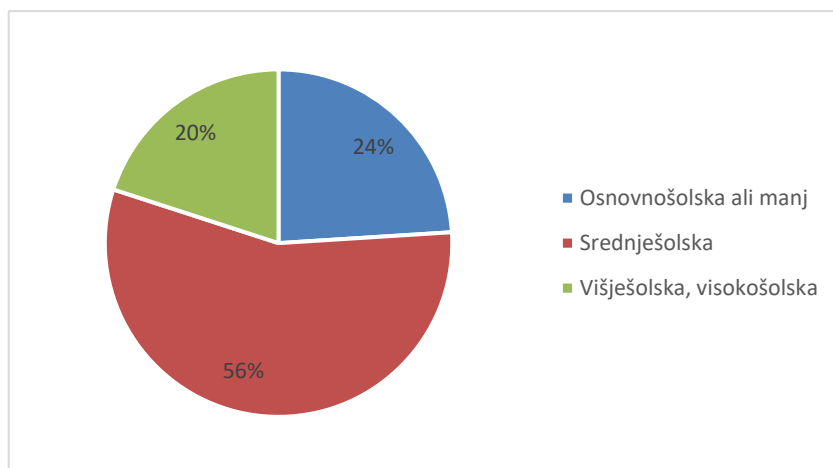
Slika 6: Indeksa staranja prebivalstva v Sloveniji in občini Muta 2011-2024¹⁰

⁹ vir: si-stat podatkovni portal

¹⁰ vir: si-stat podatkovni portal

2.3.2.3 Izobrazbena sestava prebivalstva

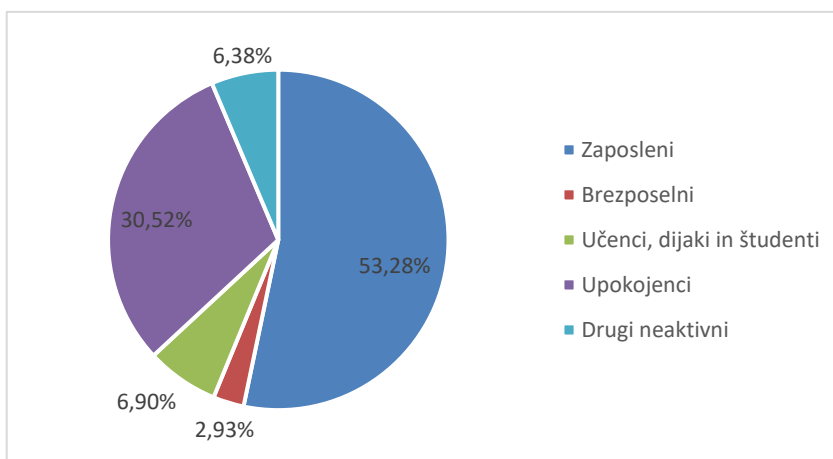
Osnovnošolsko ali manjšo izobrazbo je imelo v občini leta 2023 24% prebivalcev, kar je nad povprečjem v Sloveniji, srednješolska izobrazba je bila s 56% prav tako nad slovenskim povprečjem. Višješolska in visokošolska izobrazba je s 20% nižja, kot povprečje v Sloveniji.



Slika 7: Izobrazbena struktura prebivalstva v občini Muta leta 2023¹¹

2.3.2.4 Aktivnost prebivalstva

Med osebami v starosti 15 let–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 53% zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), to je enako, kot slovensko povprečje.



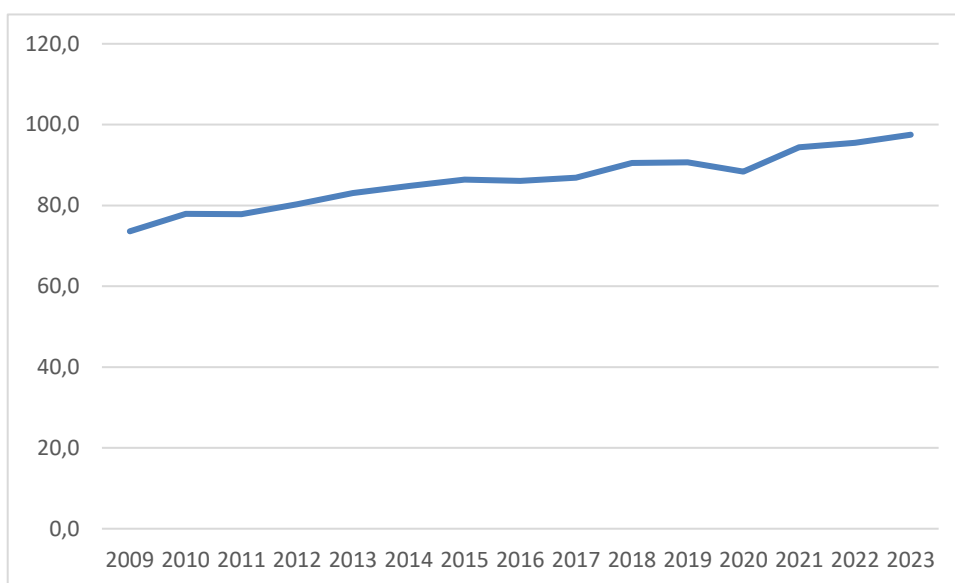
Slika 8: Struktura aktivnosti prebivalstva v Občini Muta leta 2023¹²

¹¹ vir: si-stat podatkovni portal

¹² vir: si-stat podatkovni portal

2.3.3 Migracije

Na podlagi statističnih podatkih se v občini Muta indeks delovne migracije¹³ v zadnjih 25 letih ves čas viša. Majhen padec je bil le v letu 2020.



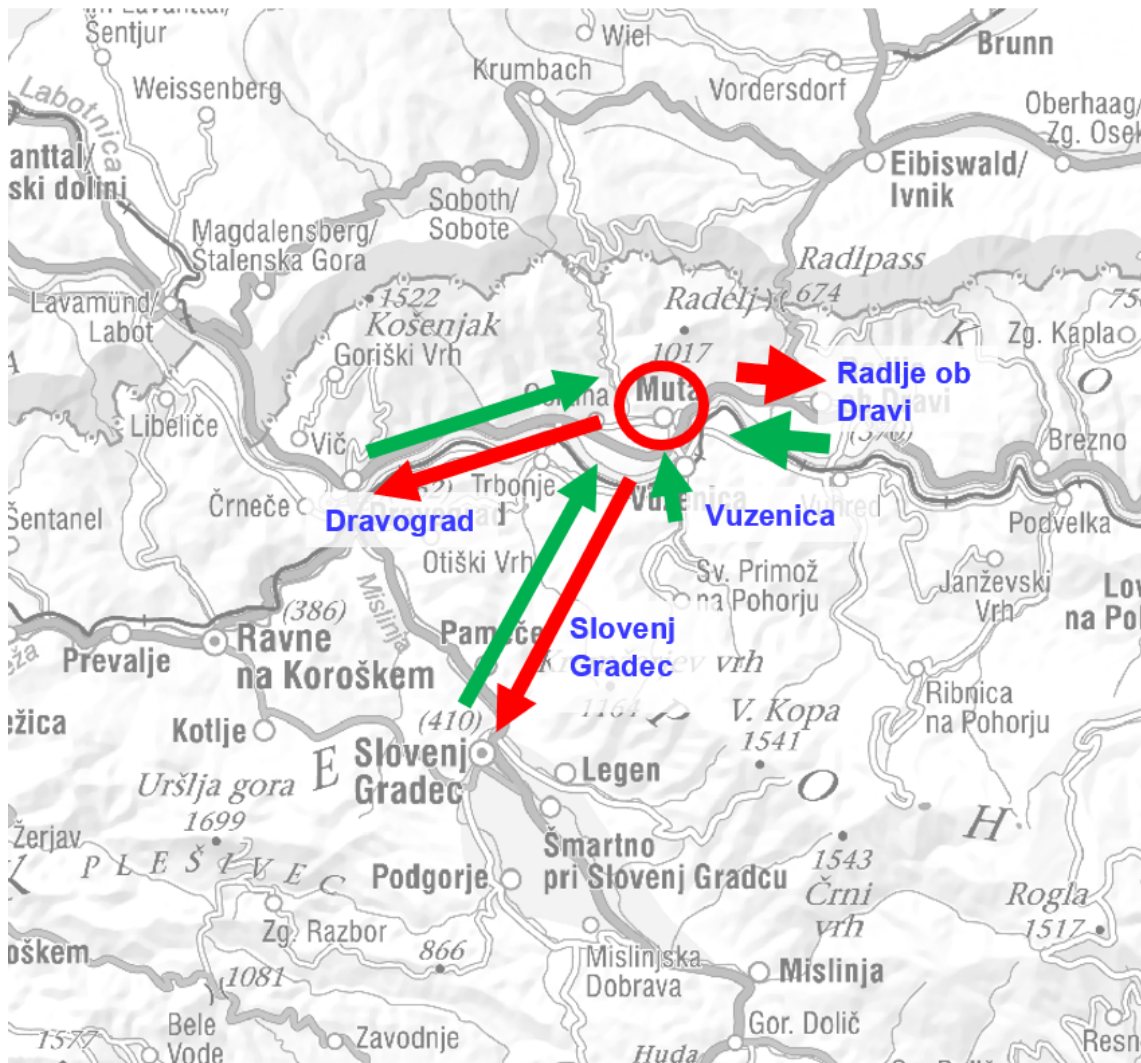
Slika 9: Gibanje indeksa delovne migracije v Občini Muta

Občina je leta 2023 beležila vrednost indeksa delovne migracije 97,5. Indeks delovne migracije je višji pri moških. Občino lahko po statističnih kriterijih opredelimo kot bolj bivalno občino oz. indeks delovne migracije pove, da so prebivalci vezani na dnevno delovno migracijo izven meja občine.

Tabela 8: Izbrani kazalniki delovne migracije v občini Muta

Izbrani kazalniki	Muta		
	2009	2016	2023
Indeks delovne migracije	73,6	86,1	97,5
Delovni migranti (brez kmetov), ki delajo zunaj občine prebivališča	66,7%	64,9%	65,0%
Delovni migranti (brez kmetov), ki delajo v občini prebivališča	33,3%	35,1%	35,0%

¹³ Indeks delovne migracije: delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov] po občini delovnega mesta / delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov] po občini prebivališča x 100



Slika 10: Najbolj številčne delovne migracije delovno aktivnega prebivalstva iz občine Muta v druge občine in v občino, leta 2023¹⁴

Po podatkih leta 2023 je bilo v občini 1304 delovno aktivnih prebivalcev. Največji dnevni delovni medobčinski migracijski tokovi občine Muta potekajo v smeri občin Radlje ob Dravi (178), Slovenj Gradec (174) in Dravograd (99). V občino Muta se dnevno na delo vozi 218 delovno aktivnih prebivalcev iz občine Radlje ob Dravi, 164 iz občine Vuzenica, 102 in občine Dravograd in 80 iz občine Slovenj Gradec. V lastni občini dela 456 prebivalcev.

V letu 2023 je več delovno aktivnih prebivalcev delalo v drugih občinah kot pa v matični občini, kar kaže na precej intenzivno in tudi z vidika prostorskega načrtovanja pomembno dnevno migracijo delovne sile. V prihodnje ni računati, da se bodo ti tokovi zmanjšali, prej okrepili.

¹⁴ vir: si-stat podatkovni portal

2.3.4 Ključne ugotovitve analize demografskih podatkov

Ključne ugotovitve demografskih kazalnikov in migracij so naslednje:

V občini Muta približno tretjina prebivalcev živi v naselju Muta.

Občina beleži padec prebivalstva.

Rodnost je nizka.

Število prebivalstva se spreminja predvsem na račun majhne rodnosti in odseljevanja.

Zmanjšuje se delež otrok, prebivalstvo se prav tako stara (povečuje se indeks staranja). Delež upokojencev je visok in se bo s staranjem prebivalstva pričakovano še povečeval.

Število gospodinjstev ostaja isto.

Spreminja se struktura družin.

Izobrazbena struktura prebivalstva je ugodna, v skladu s slovenskim povprečjem.

Približno 56% prebivalstva sodi med aktivno prebivalstvo.

Brezposelnost je nižja od slovenskega povprečja.

Dnevna migracija, tako šolska kot delovna, je visoka.

Najintenzivnejša delovna migracija iz občine Muta je v Radlje ob Dravi, Slovenj Gradec in Dravograd.

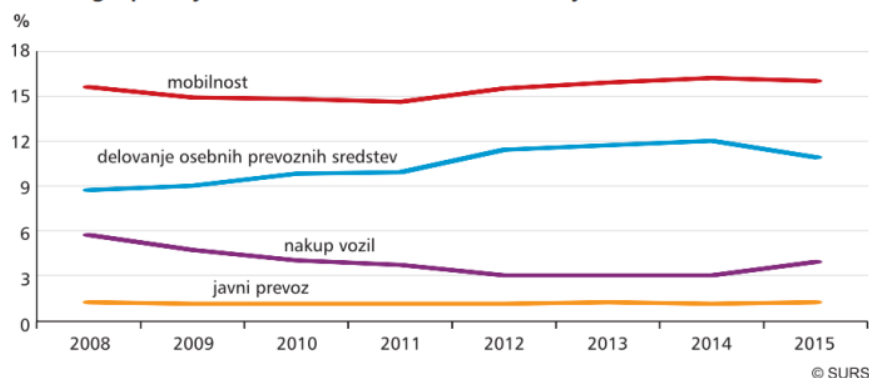
Velik izziv občine predstavlja staranje prebivalstva s povečanjem števila upokojencev in nizka rodnost. Pomembno bo zagotoviti dobre pogoje za mobilnost starejših, zagotavljanje visoke stopnje varnosti za najbolj ranljive udeležence (otroke, starejše) in pogoje za aktivno mobilnost (peš, kolesarjenje). Velik izzivi predstavlja tudi zagotavljanje dobre in raznovrstne povezanosti z občinami, kamor prebivalci najbolj migrirajo.

2.4 Mobilnost in prometna infrastruktura

2.4.1 Stroški za mobilnost prebivalcev v Sloveniji

V Sloveniji so izdatki za mobilnost visoki. Prodaja avtomobilov, novih in rabljenih, v Sloveniji raste. Največ sredstev se nameni za delovanje osebnih prevoznih sredstev (gorivo, popravila, rezervni deli) in nakup vozil, precej manjši je delež pa za uporabo javnega prevoza.

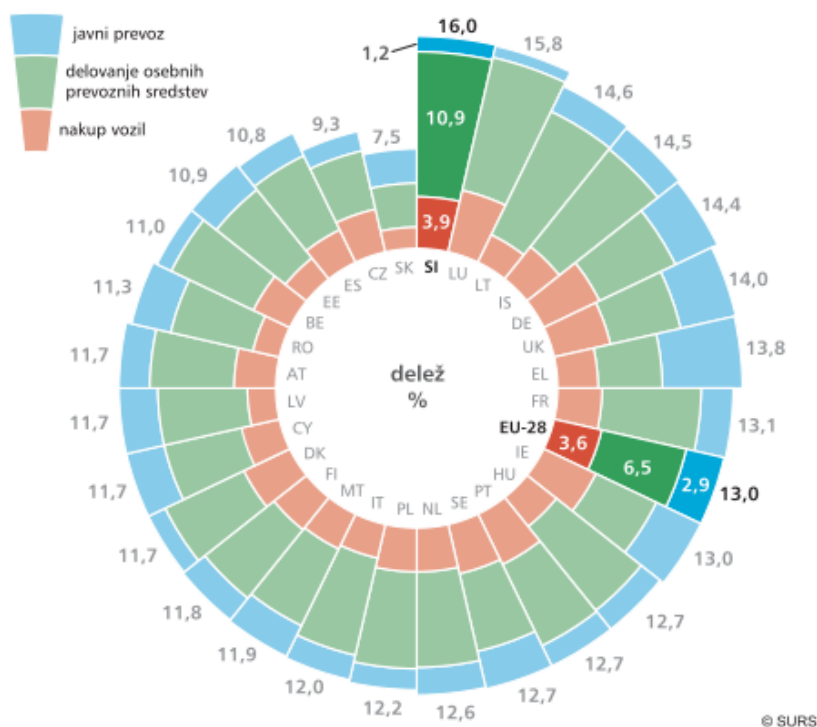
Izdatki gospodinjstev za osebno mobilnost, Slovenija



Slika 11: Izdatki gospodinjstev za osebno mobilnost v Sloveniji – struktura stroškov¹⁵

V letu 2015 smo Slovenci za različne vrste prevozov odšteli v povprečju kar 16 odstotkov vseh prihodkov, kar nas uvršča v sam vrh med državami EU. Slovaki recimo samo 7,5 odstotka, medtem ko je povprečje med 28 članicami EU-ja 13 odstotkov. V letu 2015 so gospodinjstva vseh držav članic EU-ja za osebno mobilnost porabila kar 1.000 milijard evrov, od tega Slovenci 3,4 milijarde evrov. Izdatki za osebno mobilnost so se med letoma 2008 in 2015 pri nas povečali kar za 250 milijonov evrov.

Izdatki gospodinjstev za osebno mobilnost, izbrane države EU-28, 2015



Slika 12: Izdatki gospodinjstev za osebno mobilnost, izbrane države EU, 2015

¹⁵ vir: ARSO okolje, Kazalci okolja

2.4.2 Mobilnost v občini – splošna javnost

Anketa za splošno javnost je bila izvedena z namenom omogočiti splošni javnosti, da poda mnenje o stanju na področju prometa v občini in pobude za spremembe. Vprašalnik je vključeval vprašanja o splošnem zadovoljstvu s stanjem na področju prometa, specifičnih ukrepov in vrednotah, na katerih bi v prihodnje morali graditi, osnovnih potovalnih navadah.

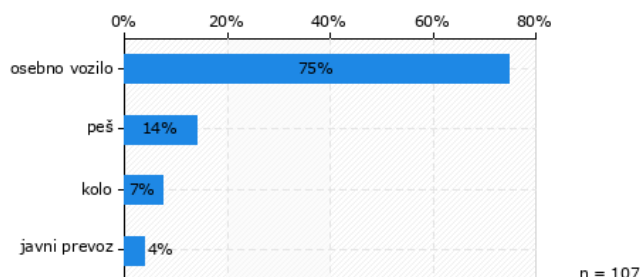
Anketa je bila izvedena v obdobju april 2024 – avgust 2024. Uporabljena je bila ista anketa za splošno javnost kot v prvi generaciji CPS zaradi primerljivosti podatkov iz leta 2017 in leta 2024. Spletna anketa je bila objavljena na spletni strani občine z objavo v digitalni obliki in objavljena v Občinskem časopisu Mučan, ki je izšel v tiskani obliki in so ga prejela vsa gospodinjstva v občini. Anketo je bilo tako moč izpolniti pisno (objava v glasilu) in jo izpolnjeno oddati na sedežu Občine ali preko spleta (orodje 1ka) (obrazec ankete je v prilogi). Prav tako smo osebno anketirali občane na javni razstavi o viziji in ciljih OCPS.

V anketi je sodelovalo 107 prebivalcev.

Najpogosteje za prevozno sredstvo za prevoz v službo (v šolo) uporabijo osebno vozilo (75 %), 14 % vprašanih se v službo odpravi peš, s kolesom 7 %, z javnim prevozom pa le 4 % anketiranih. Za javni potniški promet se večkrat ne določijo zaradi neugodnega voznega reda (50 %) in ker ga ni v njihovi bližini (15 %).

Največ otrok hodi v šolo peš (38 %), z organiziranim avtobusnim prevozom jih gre v šolo 33 %, 21 % jih gre v šolo skupaj s starši z avtomobilom, najmanj šolarjev za pot v šolo uporabi kolo (8 %).

Katero prevozno sredstvo uporabite za prevoz v službo (v šolo)? (n = 107)



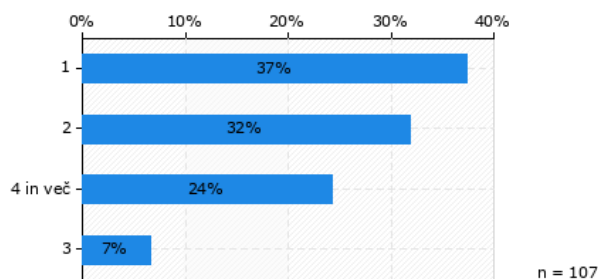
Slika 13: Izbira prevoznega sredstva za prevoz v službo

Prav tako za pot v trgovino največ anketiranih uporabi osebno vozilo (59 %), za kolo se odloči 23 %, peš jih gre v trgovino 17 %, najmanj pa z javnim prevozom (2 %).

Dobra tretjina prebivalcev (34 %) je odgovorila, da kolesa za vsakodnevne vožnje (npr. v šolo, službo, trgovine) ne uporablja, 25 % je takih, ki se vsakodnevno vozijo po opravkih s kolesom. 39 % pa jih kolo vsakodnevno uporablja le za rekreacijo.

Malo bolj zanimiv je podatek o številu oseb, ki se peljejo v osebni avtomobil. Na spodnjem grafu 2 vidimo, da se največkrat v avtomobilu vozi samo ena oseba (37 %), v 32 % se v avtu peljeta dve osebi hkrati, v 24 % avtomobilov pa so hkrati štiri potniki ali več.

Koliko potnikov je največkrat v vašem osebni avtomobilu?



Slika 14: Delež števila potnikov, ki so največkrat v osebni avtomobilu

Sledilo je vprašanje kako pogosto za prevoz uporabijo javni potniški promet. Zanimiv je podatek, da je skoraj polovica prebivalcev odgovorila, da nikoli za prevoz ne uporabi javnega potniškega prevoza (44 %), manj kot 2x na mesec jih uporabi JPP 41 %, več kot 3x na teden 6 %, vsak delovni dan pa 6 %. Eden izmed največjih razlogov, da se prebivalci ne odločijo za javni potniški prevoz je neugoden vozni red in ker imajo osebni avtomobil.

Prebivalci so dobro zadovoljni s stanjem prometa v občini (povprečna ocena 3,2). Samo 18 % jih je odgovorilo ,da se s stanjem prometa v občini niso zadovoljni.

Kot najpomembnejše vrednote, ko je govora o načrtovanju prometa v občini se jim zdijo:

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

Najmanj pomemben jim je enostaven dostop do pomembnih ustanov (zdravstveni dom, pošta, banka, občina) in zmanjšanje obremenitve okolja (izpušni plini, hrup, emisije).

Občani so zadovoljni z: urejenostjo varnih šolskih poti, prometno signalizacijo, rekreativnimi poti, z varovanjem zdravja, kolesarskimi poti, površinami za pešce, javnimi površinami, splošno prometno varnostjo, varovanjem okolja, z obveščanjem prebivalstva.

Slabo pa se jim zdijo urejena naslednja področja: tovorni promet, javni potniški promet in taksi služba ter dostavni tovorni promet.

2.4.3 Mobilnost ciljnih skupin

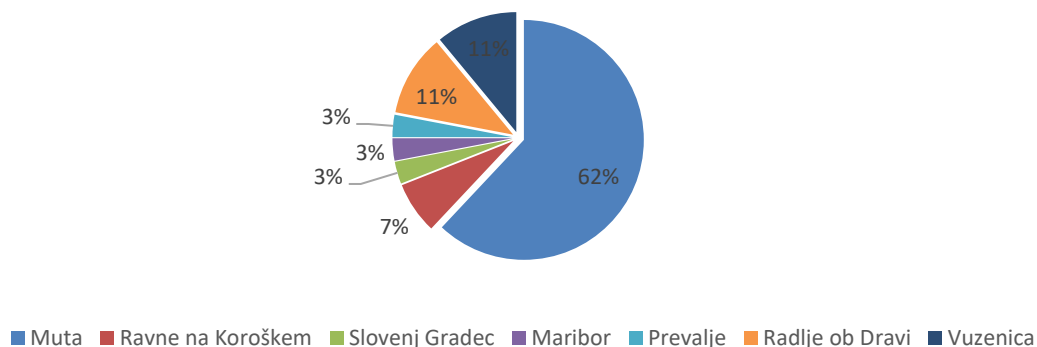
2.4.3.1 Mobilnost zaposlenih

V občini je pomemben, največji in najbolj stabilen zaposlovalec Osnovna šola Muta z 58 zaposlenimi. Izvedena je bila spletna anketa in možnost izpolnitve tiskane ankete. Obsegala je vse zaposlene. Na anketo se je odzvalo 30 zaposlenih, to je 52 % vseh zaposlenih, pretežno ženski kolektiv (90 % žensk).

V nadaljevanju je analiza narejena za zaposlene v Osnovni šoli Muta.

Na spodnjem grafu na sliki 18 vidimo, da dobri dve tretjini zaposlenih prebiva na območju občine Muta (62 %), 11 % jih živi v občini Radlje ob Dravi in Vuzenica, 7 % v občini Ravne na Koroškem, 3 % pa v občini Slovenj Gradec, Maribor in Prevalje.

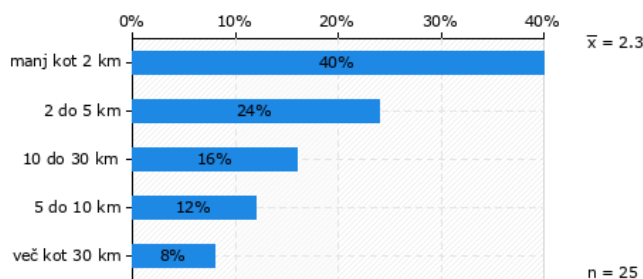
kraj bivanja zaposlenih



Slika 15: *Kranj bivanja zaposlenih v OŠ Muta*

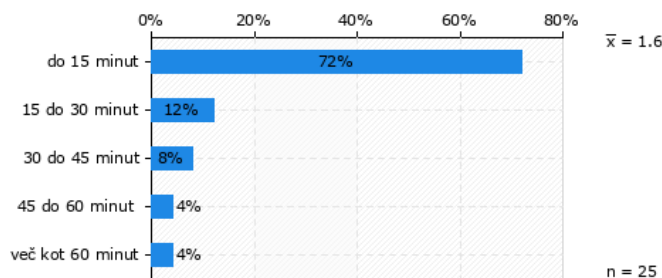
Spodnja grafa 2 in 3 prikazujeta, da zaposleni v OŠ Muta potujejo na delo večinoma manj kot 2 km in večinoma do 15 minut – 72 %. Med 2 do 5 kilometri prebiva 24 % zaposlenih, med 5 in 10 kilometri v stran od lokacije dela prebiva 12 % zaposlenih, ki za pot v službo porabijo 15 do 30 minut. 8 % jih za pot v službi porabi 30 do 45 minut. Najmanj zaposlenih – 24 % pa se vozi na delo 10 do 30 kilometrov, v službo se vozijo 45 do 60 minut ali več. Skoraj vsi zaposleni delajo vsak delovni dan v tednu (88 %), 12 % je takih, ki delajo 6-krat ali 7-krat na teden.

Kako daleč potujete na delo?

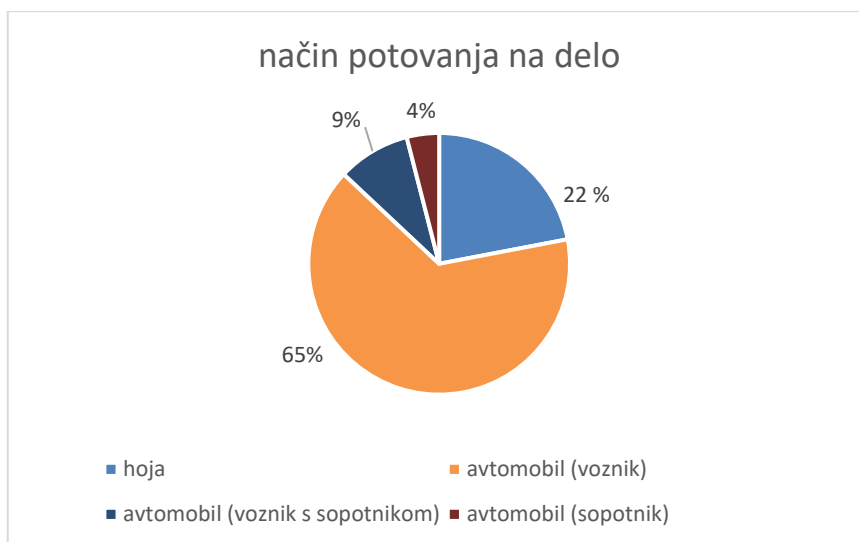


Slika 16: Dolžina potovanja na delo

Koliko časa navadno porabite za pot na delo?



Na spodnjem grafu na sliki 20 vidimo, da se največ zaposlenih vozi na delo z avtomobilom kot voznik (65 %). 9 % jih uporabi avtomobil kot voznik s sopotnikom, 4 % potuje na delo kot sopotnik z avtomobilom. Hojo praktikira 5 % zaposlenih. Drugih prevoznih načinov ne uporabljajo.



Slika 17: Način potovanja na delo

Zaposleni v OŠ Muta so kot glavne izzive urejanja prometa navedli, da občina nima urejenih parkirišč, premalo označena bližina osnovne šole, neurejen dovoz otrok pred šolo, omejitev hitrosti od Vitriha do centra Mute. Izrazili so željo po več električnih polnilnicah za avtomobile.

Iz analiz potovalnih navad zaposlenih je moč zaključiti naslednje:

- Veliko zaposlenih prihaja iz občine Muta.

- Avtomobil je glavno prevozno sredstvo pri potovanjih na delo (65 %).
- 64 % zaposlenih živi do 5 km oddaljenih od delovnega mesta, 22 % jih na delo potuje s kolesom.

2.4.3.2 Mobilnost osnovnošolcev

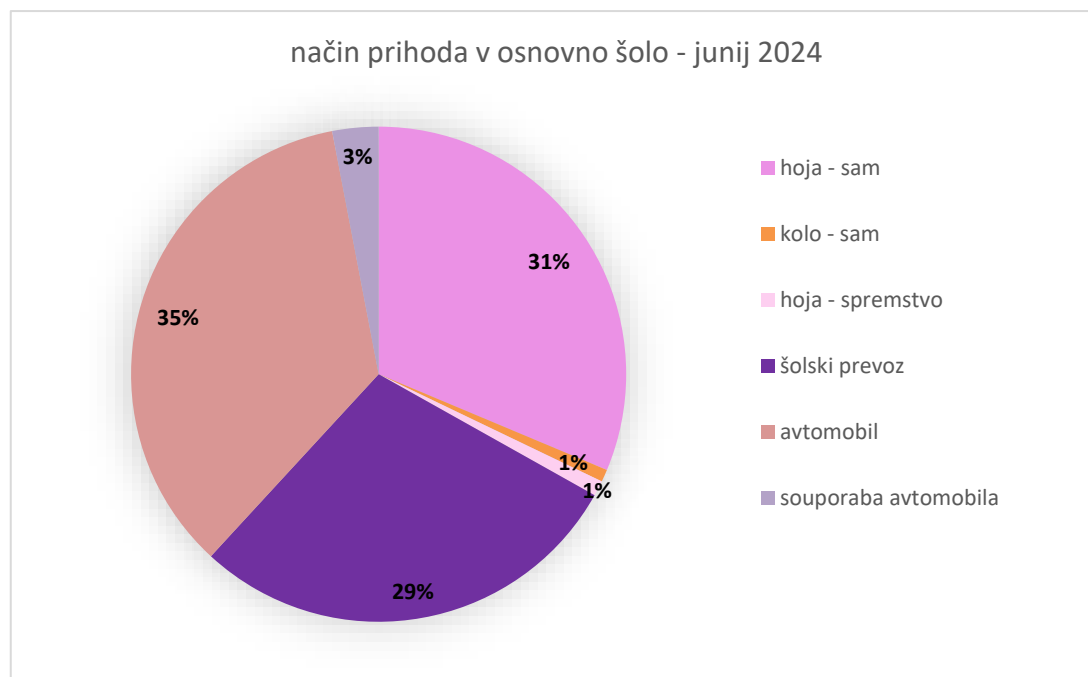
V občini Muta je:

osnovna šola Muta (300 otrok, 9 razredov).

Osnovna šola se vključuje v projekte trajnostne mobilnosti: Varno na kolesu in evropski teden mobilnosti.

V OŠ Muta je bila izvedena anketa o potovalnih navadah za poti v šolo. Anketa se je izvajala s postavljanjem vprašanj in dvigom rok. Anketirali so se osnovnošolci v eni paralelki v 3., 5. in 7. razredu. Glede na odsotnost je bilo anketiranih 93,4 % učencev.

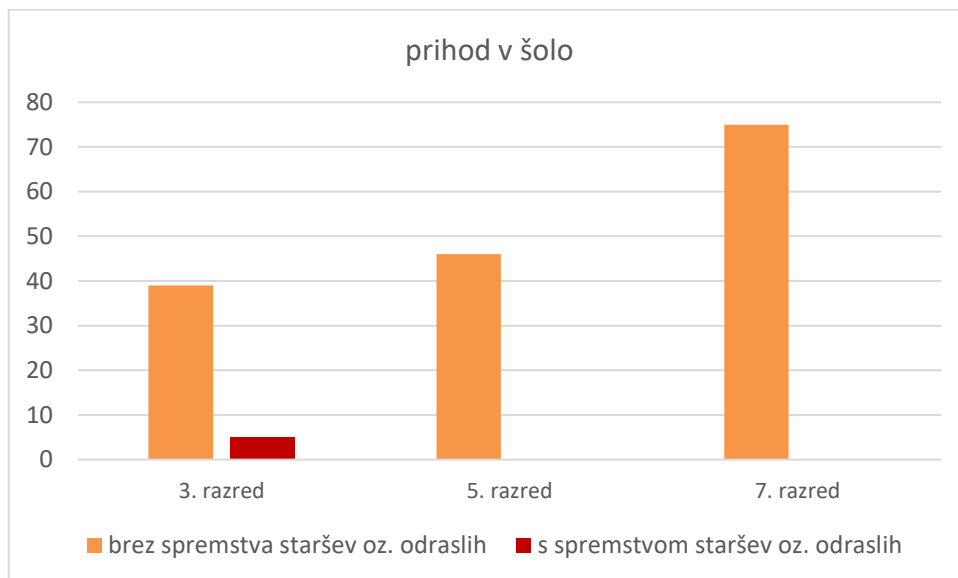
Anketa med osnovnošolci kaže, da največ učencev (35 %) neposredno do šole ali v njeno bližino pripeljejo starši, sledijo učenci, ki pridejo v šolo peš (32 %) 29 % otrok jih pride v šolo s šolskim prevozom, 3 % jih pride s souporabo avtomobila, najmanj 1 % se jih pripelje s kolesom.



Slika 21: Delež uporabe potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo Muta

Večina otrok prihaja v šolo brez spremstva peš ali s kolesom oziroma so pripeljeni z avtomobilom. V povprečju dobra tretjina (32,1 %) prihaja v šolo brez spremstva, največ učencev prihaja v šolo brez spremstva v 7. razredu, najmanj v 3. razredu. S spremstvom peš ali s kolesom prihajajo v šolo

samo učenci v 3. razredu (1 %). Ko je lepše vreme več učencev prihaja v šolo brez spremstva, s kolesom.



Slika 22: Način prihoda v šolo – s ali brez spremstva

Za spremembe in izboljšave so bili s strani učencev predlagani naslednji predlogi:

- osvetlitev kolesarske steze, peš poti v smeri Muta- Gortina,
- urejen pločnik po klancu navzdol proti TUŠ-u,
- varovalna ograja na šolski peš poti Zgornja Muta-Spodnja Muta.

2.4.3.3 Ključne ugotovitve potovalnih navad ciljnih skupin

Iz analiz potovalnih navad ciljnih skupin je moč zaključiti naslednje:

Veliko zaposlenih prihaja iz občine Muta (62 %).

Avtomobil je glavno prevozno sredstvo pri potovanjih na delo (65 %).

64 % zaposlenih živi do 5 km oddaljenih od delovnega mesta, 5 % jih na delo ne prihaja aktivno (peš).

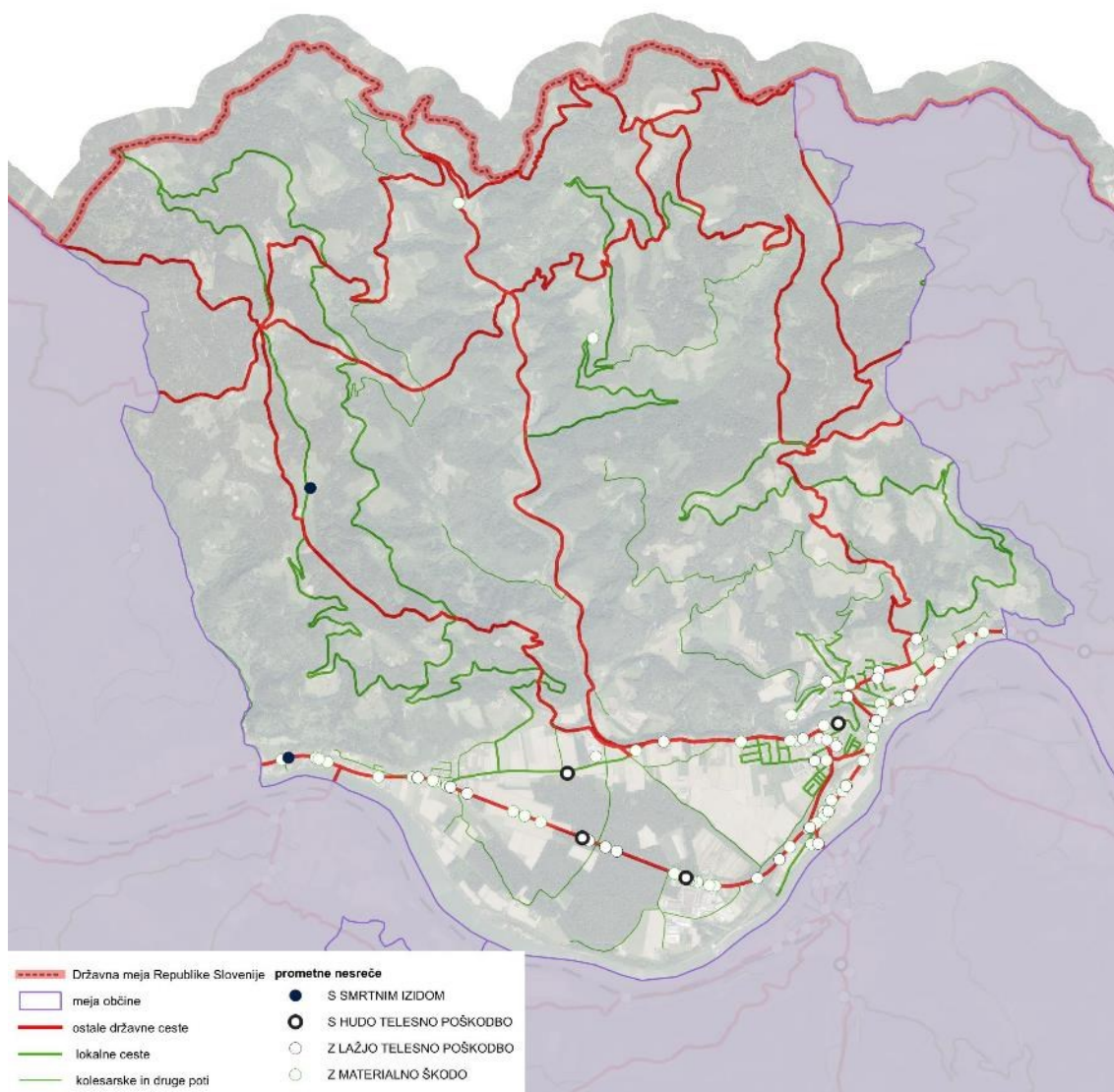
Le dobra tretjina učencev (3., 5., in 7. razred) prihaja v šolo brez spremstva.

Med ovirami za hojo in kolesarjenje so izpostavljene pomanjkljivosti v infrastrukturi za pešce in kolesarje ter veliko prometa in visoke hitrosti vožnje.

2.4.4 Prometna varnost in motorizacija

2.4.4.1 Prometne nesreče

Inventarizacija prometnih nesreč je narejena iz podatkov Agencije za varnost v prometu (baza podatkov: <http://nesrece.avp-rs.si/>).

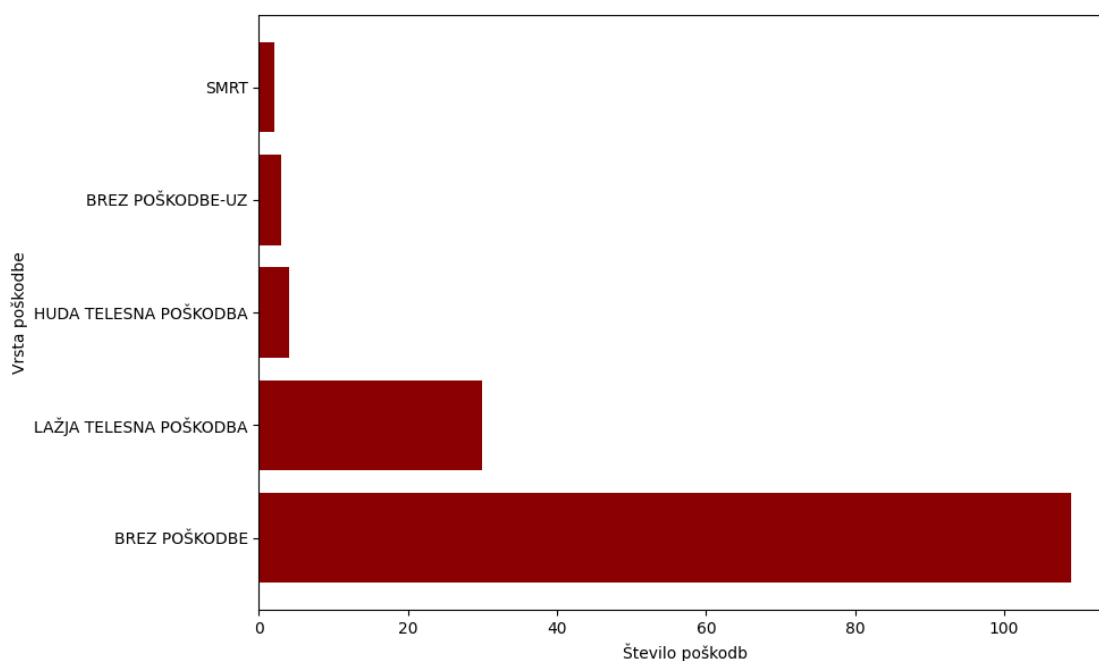


Slika 23: Prikaz prometnih nesreč v petletnem obdobju 2018–2022 (vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>)

V 5-ih letih (2018-2022) je bilo na območju občine Muta obravnavanih 128 prometnih nesreč. Največ nesreč je bilo leta 2018 in sicer 34, najmanj nesreč je bilo leta 2022.

Največ nesreč je bilo na odseku DRAVOGRAD-RADLJE, KOROŠKA CESTA in GLAVNI TRG. Najpogostejši vzroki nesreč so bili nepravilna stran / smer vožnje, neupoštevanje pravil o prednosti in neprilagojena hitrost. Med udeleženci prometnih nesreč na območju občine Muta sta bili v analiziranem obdobju 2 žrtvi. Med udeleženci prometnih nesreč na območju občine Muta ni bilo v analiziranem obdobju nobene smrtne žrtve.

V navedenem obdobju je bilo 1 nesreč, v katerih je bil udeležen pešec ter 4 nesreč pri katerih je bil udeležen kolesar. Najpogostejša poškodba kolesarjev in pešcev v prometnih nesrečah je bila lažja telesna poškodba. Najpogostejši vzrok nesreč z udeleženiimi pešci je bil nepravilna stran / smer vožnje, pri nesrečah z udeleženiimi kolesarji ostalo.



Slika 18: Poškodbe v prometnih nesrečah na območju občine Muta v petletnem obdobju (2018-2022)

2.4.5 Prometne obremenitve

2.4.5.1 Števci prometa – državno cestno omrežje

Na območju občine se na državnem cestnem omrežju nahaja en avtomatski števec (v upravljanju Direkcije RS za infrastrukturo): na glavni cesti G1-1, Gortina: Dravograd – Radlje.



Slika 19: Lokacije števnih mest (vir: Direkcija RS za infrastrukturo)

Slika 20: Prometne obremenitve (PLDP) leta 2022 (vir: Direkcija RS za infrastrukturo)

Na portalu števcev prometa (<https://www.promet.si/sl/steveci-prometa>)¹⁶ so objavljeni podatki o razmerah na državnih cestah. V Hajdini na glavni cesti G1-1 števec kaže povprečno 312 vozil / uro za smer Dravograd – Radlje s povprečno hitrostjo 66 km/h in 216 vozil / uro za smer Radlje - Dravograd; s povprečno hitrost voženj 66 km/h.

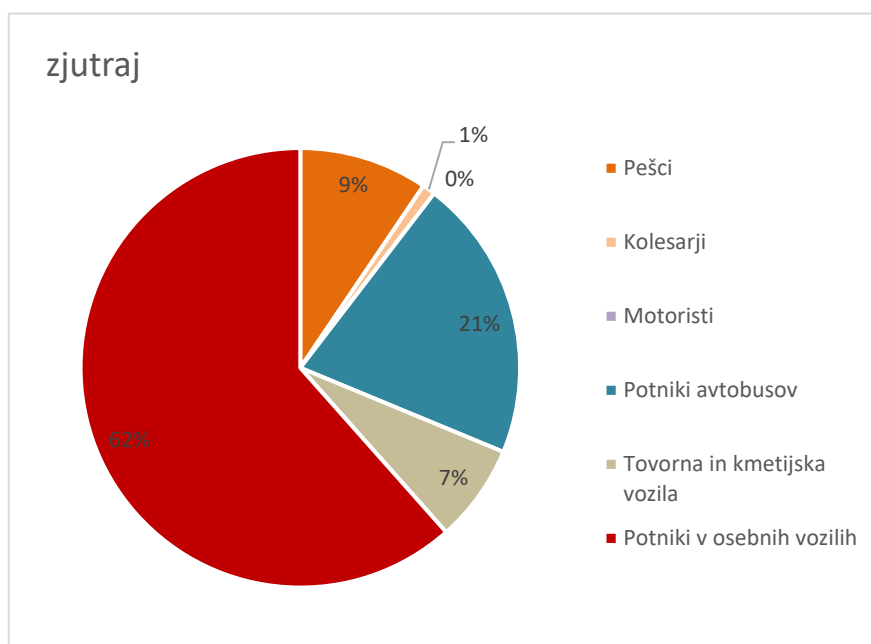
¹⁶ vpogled v torek 11.4.2023

2.4.5.2 Kordonsko štetje prometa

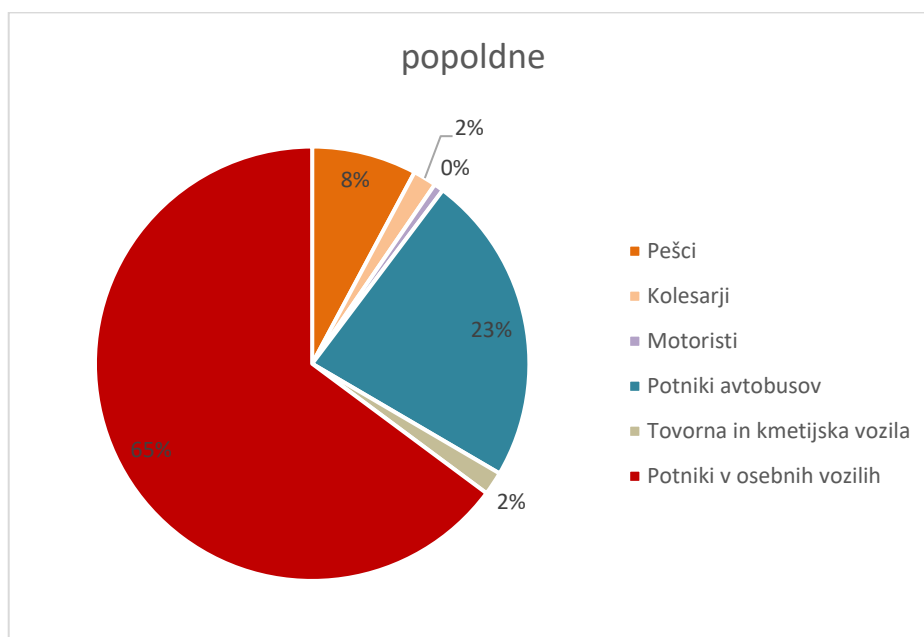
Na odseku regionalne ceste R3-703 je bilo v petek 11. 10. 2024 izvedeno kordonsko štetje prometa. To je tudi eden izmed obveznih kazalnikov. Poročilo je v prilogi tega elaborata.

Štetje se je izvajalo na regionalni cesti R3-703 v jutranji konici (med 6:30 in 8:30) in popoldanski konici (med 14:30 in 16:30).

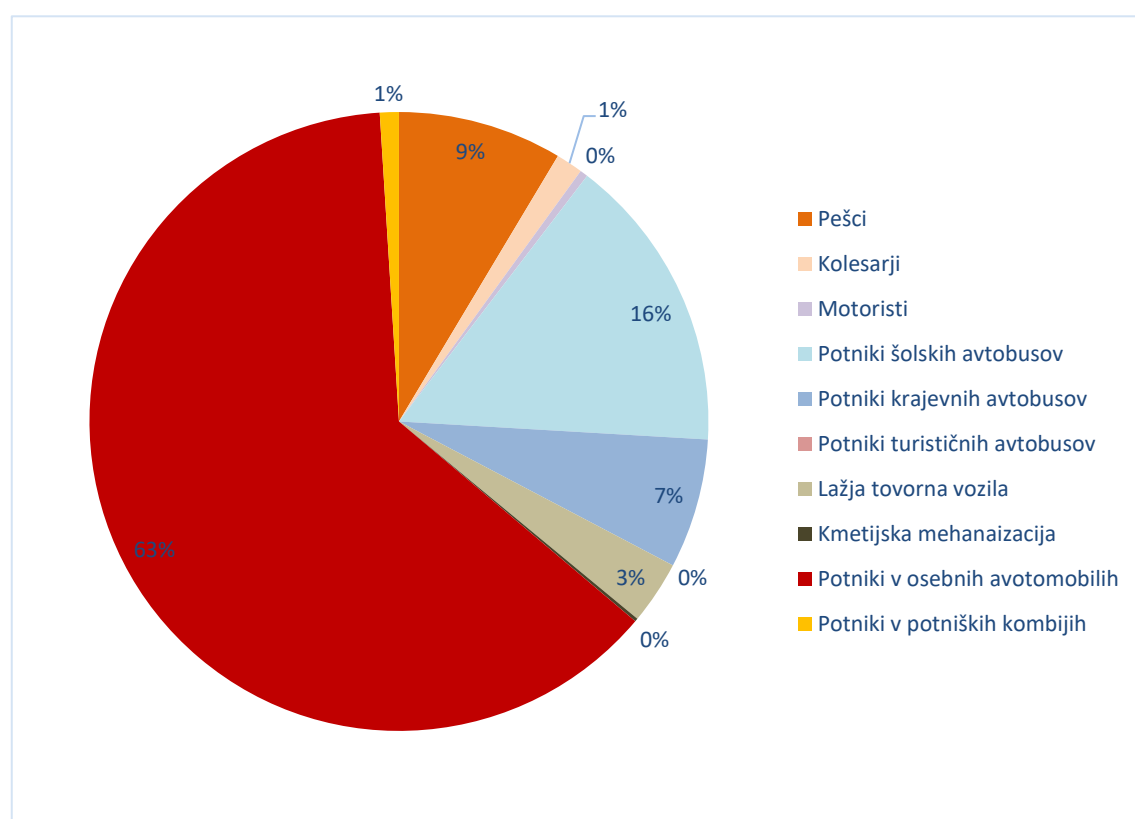
Povprečna zasedenost avtomobilov je zelo nizka in znaša 1,22 potnikov / avtomobil.



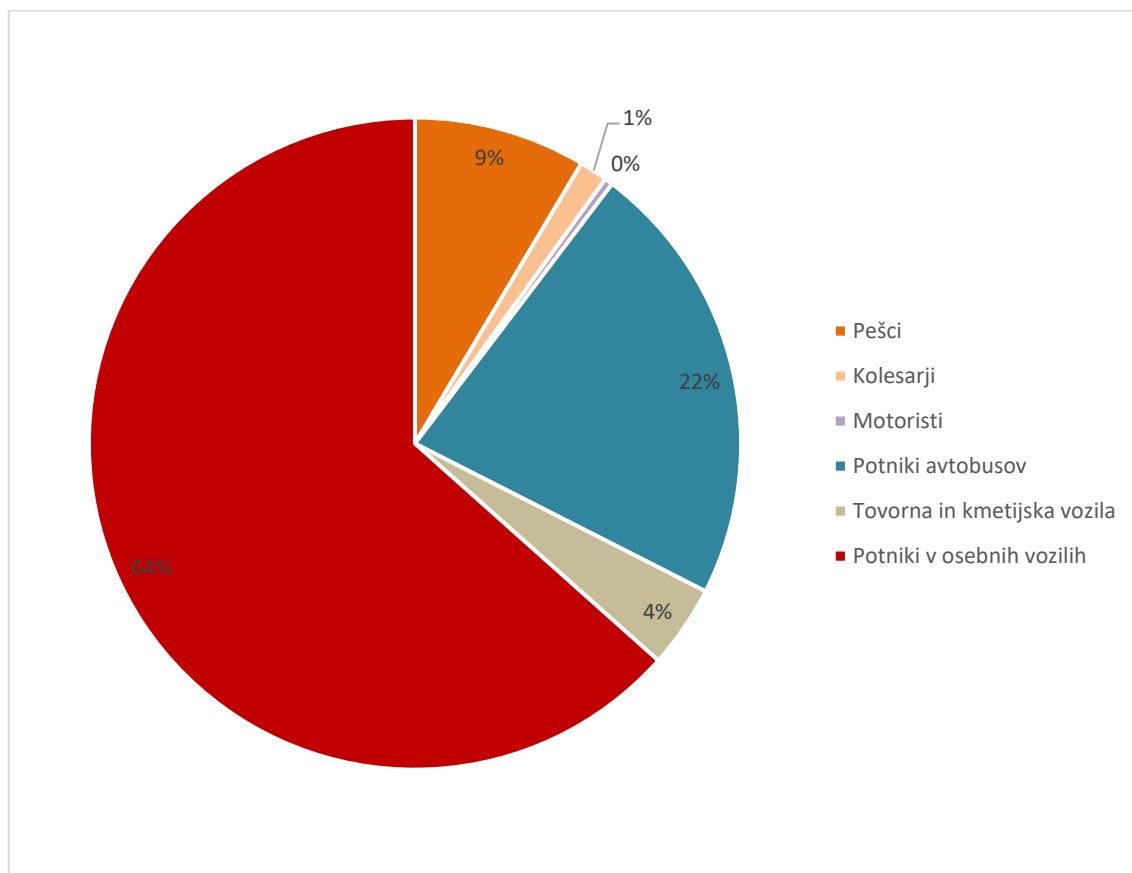
Slika 21: Rezultati kordonskega štetja – vse štete kategorije (potniki), jutranja konica



Slika 22: Rezultati kordonskega štetja – vse štete kategorije (potniki), popoldanska konica



Slika 23: Rezultati kordonskega štetja – vse štete kategorije (potniki), popoldanska konica



Slika 24: Rezultati kordonskega štetja - osebe

Rezultati kordonskega štetja so tudi odraz ugotovljenih značilnosti mobilnosti ciljnih skupin v Muti (zaposleni, šolarji, otroci v vrtcu). Prevladuje uporaba osebnih avtomobilov (63 % osebnih avtomobilov). Aktivno potuje le 1 % oseb. V jutranji konici je delež potnikov v avtomobilih 62 %, pešcev je 9%, potnikov, ki potujejo z avtobusom je 21 %, kolesarjev 2 %, tovornih in kmetijskih vozil je 7 %. V popoldanski konici je delež potnikov, ki se peljejo z avtomobilom nekoliko večji – 65 %, pešcev je manj v dopoldanski konici (8 %), 23 % se jih pelje z avtobusom, kolesarjev je manj (1 %), tovornih in kmetijskih vozil pa 2 %.

2.4.6 Analiza stanja po posameznih načinih prevoza

Sklop D: analiza vseh prometnih podsistemov v okviru OCPS Muta

2.5 Dosežki in izzivi na področju motornega prometa

Dosežki	Izzivi
Večina lokalnih cest je primerno redno vzdrževanih	Nepreglednost pri vključevanju v promet (zaradi visokih ograj, neprimernih elementov križišč, geometrije cest, rastja)
Mreža lokalnih cest je primerno razširjena na ozemlju občine	Prometni konflikt zaradi bližine parkirišča tik ob šolskem dvorišču
Industrijska in obrtna cona se navezuje neposredno na zmogljivo državno cesto	Osnovna šola je umeščena v območje intenzivnega motornega prometa – bližina šole ni dovolj jasno označena z vertikalno in horizontalno signalizacijo
Tranzitni osebni in tovorni promet je speljan na zmogljive državne ceste	Visoke vozne hitrosti skozi naselja (tudi rezultat prikazovalnika in merilnika hitrosti)
Prometni zastoji se ne pojavljajo.	Na določenih mestih so vozišča zelo poškodovana
	Razširitev preozkih lokalnih cest skladno s predpisi o projektiranju cest
	Premalo parkiranih prostorov za stanovalce in obiskovalce občine, šole, vrtca ter ostalih javnih ustanov
	Prometno nevarna ureditve osrednjega parkirišča pred stavbo Občinske uprave
	Delovni stroji na kmetijah ovirajo potek javnega prometa mimo le-teh
	Nezgrajena obvoznica pri Gortini (izziv posebej za tovorni promet, ki zdaj poteka skozi jedro Gortine)
	Primernejša rešitev vodenja prometa skozi krožišče v Sp. Muti
	Pojav slepih ulic brez obračališč
	Slaba javna razsvetljava na nekaterih odsekih najpomembnejših cest skozi Muto

Posebna pozornost se mora nameniti ukrepom umirjanja prometa in celovitemu urejanju cest za vse vrste prometa (s poudarkom na vodenju pešcev in kolesarjev, predvsem regionalnih in lokalnih)

2.6 Dosežki in izzivi na področju javnega potniškega prometa

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

Determinante kvalitete ponudbe JPP so na nizki ravni. Ponudba JPP obstaja, vendar je neatraktivna in zato predstavlja le slabo alternativo motornemu prometu. Na avtobusnih postajališčih ni multimodalne opreme (stojal za kolesa). Izziv predstavlja tudi souporaba šolskih prevozov.

2.7 Dosežki in izzivi področja urejanja kolesarskega prometa

V OŠ Muta spodbujajo prihode v šolo s kolesom; imajo tudi urejena odstavna mesta za kolesa pod nadstreškom. Le redki cilji potovanja imajo urejena odstavna mesta za kolesa, pa še ta so večinoma neprimernih oblik (ni možnosti zaklepanja okvirja kolesa). Druge infrastrukture za hrambo koles ni. K slabi izkoriščenosti kolesarskega potenciala pripomore tudi neopremljenost prestopnih točk (avtobusnih postajališč) s kolesarskimi stojali. Ni urejenih počivališč za kolesarje.

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

2.8 Dosežki in izzivi na področju hoje

Dosežki	Izzivi
Nekatere javne površine v naseljih so dobro urejene	Preprečevanje nastajanja novih nepovezanih ulic v naseljih (načrtovalski ukrep)
Glavne prometne povezave imajo na voljo ločeno infrastrukturo za pešce	Ureditev manjkajočih prehodov za pešce in pločnikov
Občina Muta ima naziv »prijazna do invalidov«	Slaba osvetlitev povezav do prehodov za pešce
Možnost pešačenja po Dravski kolesarski poti	Ureditev peš povezave med Gasilko ulico in glavno cesto G1 (Maribor- Dravograd) (kritična situacija na klancu)
	Ureditev pri Pošti
	Ureditev peš površin Ulice ob Polju do Industrijske cone
	Ureditev manjkajočih oznak za invalide ter odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe (robniki, ni ureditev za senzorno ovirane osebe ...).
	Na Gortinski cesti so preozki pločniki

	Ureditev peš povezave Sp. Muta – Zg. Muta
	Nevarna prometna situacija za šolarje prve triade v okolici osnovne šole (obračanje vozil, ozka cestišča, prometni konflikti) (izboljšanje dostave otrok)
	Ureditev vaškega jedra Gortine
	Pešci ne morajo prečkati Drave preko Hidroelektrarne

Na območju občine so ponekod vzpostavljene rekreacijske peš povezave, je pa potencial za njihovo urejanje še bistveno večji. Nekatere bližnjice znotraj naselja niso urejene (potekajo po travi).

2.8.1 Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti

Ključne ugotovitve:

- Občina Muta je manjša občina.
- V občini se pri načrtovanju prometne infrastrukture redko upoštevajo vsi uporabniki prometnih površin oz. dostopnost za vse; ureditve so podrejene motornemu prometu.
- Razumevanje in podpora aktivnostim trajnostne mobilnosti se s strani zaposlenih in političnega vodstva razvija.
- Dnevne migracije, tako šolske kot delovne, so dokaj visoke. Občino lahko po statističnih kriterijih opredelimo kot bolj bivalno občino oz. indeks delovne migracije pove, da so prebivalci vezani na dnevno delovno migracijo izven meja občine.
- Stopnja motorizacije ni zelo visoka prav tako ni zelo visoka uporaba osebnih avtomobilov pri vseh poteh (vožnja na delo, po nakupih, otrok v šolo).
- Postavljena je ena polnilnica za električna vozila.

Izzivi - prioritete:

- visoke vozne hitrosti – pomanjkanje ukrepov umiranja prometa.
- Ponekod ozke ceste ter uničena vozišča.
- Pomanjkanje pločnikov na večini odsekov pomembnih cestnih povezav ali pa so pločniki preozki.
- Ureditev peš povezave med Sp. Muto in Zg. Muto.
- Premalo parkirnih mest.
- Konflikt med šolarji in motornim prometom v okolici osnovne šole.
- Vzpostavitev primernih manjkajočih kolesarskih poti.
- Ponudba javnega potniškega prometa obstaja, vendar ne v manjših naseljih.
- Nekatera neurejena avtobusna postajališča.

Drugi izzivi:

- šibko medobčinsko sodelovanje na področju mobilnosti.
- Premalo aktivnosti komunikacije in osveščanja občanov.
- Premalo direktnega vodenja pešcev - pasovi, bližnjice, preboji, premalo prehodov za pešce.
- Ponekod še ovire za funkcionalno ovirane osebe.
- Premalo odstavnih mest za kolesa in druge infrastrukture za hrambo koles.

- Ni ponudbe za deljeno uporabo koles.
- Ne integracija šolskega in javnega prevoza potnikov.
- Nepreglednost na cestnih odseki, v križiščih in priključki.

Priložnosti:

priložnosti in potenciali za celostno prometno načrtovanje in uresničitev strateških ciljev se kažejo v naslednjih dejstvih:

- 64 % zaposlenih živi do 5 km oddaljenih od delovnega mesta, 22 % jih gre na delo aktivno (peš).
- Razporeditev naselij, prostorske danosti imajo velik potencial za ureditev varnih in direktnih kolesarskih povezav med naselji.
- Občine v regiji se že povezujejo v svetu regij, kar omogoča nadgradnjo sodelovanja tudi na področju mobilnosti.
- Načrtujejo in izvajajo se različni projekti: vzpostavitev kolesarskih poti, rekonstrukcije cest, kar predstavlja velik potencial za nadgradnjo v vseh naseljih.

3 OPREDELITEV STRATEŠKIH CILJNIH VREDNOSTI

V okviru opredelitve ciljev strategije so se kot prioritetni izkazali naslednji:

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

Kvantificiranje strateških ciljev:

- vzpostavitev medobčinskega strateškega načrtovanja prometa in odlične komunikacije Občine s prebivalci, deležniki in drugimi ciljnimi skupinami: sodelovanje na ETM in vsaj en medobčinski sestanek na leto na temo medobčinskega sodelovanja na področju celostnega prometnega načrtovanja.
- Povečanje deleža otrok, ki prihajajo v šolo brez spremstva, z 32 % leta 2024 na 35 % leta 2031 (*anketa šolarjev 3., 5. in 7. razreda*).
- Povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo z 1 % leta 2024 na 4 % leta 2031 in povečanje deleža zaposlenih, ki kolesarijo na delo, z 0 % leta 2024 na 5 % leta 2031 (*anketa šolarjev 3., 5. in 7. razreda in anketa zaposlenih*).
- Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo redno prihajajo z javnim prevozom z 4 % leta 2024 na 5 % leta 2031 (*anketa splošne javnosti*).
- Povečanje deleža pešcev v promet, z 9 % leta 2024 na 12 % leta 2031 (*analiza kordonskega štetja*).
- Zmanjšanje uporabe avtomobilov za prihod učencev v OŠ z 35 % leta 2024 na 33 % leta 2021 (*anketa osnovnošolcev v OŠ Muta*).
- Zmanjšanje uporabe avtomobilov z 64 % leta 2024 na 61 % leta 2031 (*analiza kordonskega štetja*).

4 OPREDELITEV STRATEŠKIH VODIL

Na podlagi vizije, strateških ciljev in ključnih izzivov so bila opredeljena strateška vodila za posamezne stebre celostnega prometnega načrtovanja. V okviru razprave s člani širše delovne skupine so bila vodila potrjena. Strateška vodila predstavljajo osnovo za oblikovanje ukrepov. Strateška vodila so opremljena s kvantificiranjem ambicij.

Strateška vodila				
Celostno prometno načrtovanje	Hoja	Kolesarski promet	Javni potniški promet	Motorni promet
»Krepitev medobčinskega strateškega načrtovanja prometa in vključevanje javnosti v občinsko prometno načrtovanje.«	»Sklenitev in nadgradnja omrežja pešpoti.«	»Nadgradnja kolesarskega omrežja za varno in udobno kolesarjenje«	»izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa na povezavah najbolj intenzivnih dnevnih migracij«	»Zmanjšanje deleža uporabe avtomobila v občini z intenzivnim umirjanjem motornega prometa.«
Kvantificiranje strateških vodil				
Sodelovanje na ETM in vsaj en medobčinski sestanek na leto na temo medobčinskega sodelovanja na področju celostnega prometnega načrtovanja	povečanje deleža pešcev v promet, z 9 % leta 2024 na 12 % leta 2031 (analiza kordonskega štetja)	povečanje deleža kolesarjev v prometu z 1 % leta 2024 na 4 % leta 2031 (analiza kordonskega štetja)	povečanje deleža zaposlenih, ki na delo redno prihajajo z javnim prevozom z 4 % leta 2024 na 5 % leta 2031 (anketa splošne javnosti)	Zmanjšanje uporabe avtomobilov z 64 % leta 2024 na 61 % leta 2031 (analiza kordonskega štetja) in zmanjšanje uporabe avtomobilov za prihod učencev v OŠ z 35 % leta 2024 na 33 % leta 2021 (anketa osnovnošolcev v OŠ Muta)

