



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE GORIŠNICA

»POVZETEK«

Maj, 2026





Naslov projekta:	Občinska celostna prometna strategija Občine Gorišnica
Vrsta projekta:	Strateška študija
Naročnik:	Občina Gorišnica, Gorišnica 83a, 2272 Gorišnica
Odgovorna oseba naročnika:	Borut Kolar, župan Občine Gorišnica
Skrbnik pogodbe:	Petra Kolednik,
Izvajalec projekta:	Mobitra d.o.o. Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik
Vodja projekta:	Til Egidij Toplak, dipl. inž. prom.



KAZALO

1. VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	4
1.2 Ozadje in motivi	4
1.2 Proces priprave	5
1.3 Območje obravnave	6
1.4 Prednosti celostnega prometnega načrtovanja	6
1.3 Oris zelenega stanja	6
1.4 Vrednote in cilji	7
5. STRATEŠKA VODILA	8
6. TRENUTNO STANJE V OBČINI	Napaka! Zaznamek ni definiran.
6.1 Demografski trendi	Napaka! Zaznamek ni definiran.
6.2 Kazalniki zdravja	Napaka! Zaznamek ni definiran.
6.3 Mobilnostne navade in motorizacija	Napaka! Zaznamek ni definiran.
6.4 Prometna varnost	Napaka! Zaznamek ni definiran.
7. PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA	Napaka! Zaznamek ni definiran.
7.1 Celostno prometno načrtovanje	Napaka! Zaznamek ni definiran.
7.2 Več hoje	Napaka! Zaznamek ni definiran.
7.3 Podpora kolesarjenju	Napaka! Zaznamek ni definiran.
7.4 Prilagodljiv javni prevoz	Napaka! Zaznamek ni definiran.
7.5 Upravljan motorni promet	Napaka! Zaznamek ni definiran.
8 AKCIJSKI NAČRT	Napaka! Zaznamek ni definiran.
9 VIRI IN LITERATURA	Napaka! Zaznamek ni definiran.



1. VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občinska celostna prometna strategija (OCPS) Občine Gorišnica je strateški dokument, ki temelji na načelih celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti. V ospredje postavlja človeka in kakovost njegovega bivanja, prometni sistem pa obravnava kot orodje za doseganje večje dostopnosti, spodbujanje trajnostne mobilnosti ter podporo prostorskemu in gospodarskemu razvoju občine.

S tem dokumentom Občina Gorišnica določa premišljeno zaporedje ukrepov za izboljšanje prometnega sistema. Strategija celostno obravnava izzive, povezane s prometnimi tokovi, potovalnimi navadami prebivalcev, razpršeno poselitvijo in omejitvami prometne infrastrukture. V primerjavi z drugimi občinskimi dokumenti ima OCPS posebno vlogo kot dolgoročna prometna vizija in kot orodje za usklajevanje lokalnih ukrepov z nacionalnimi politikami trajnostne mobilnosti.

Sestavni del OCPS je tudi 7-letni akcijski načrt, ki določa konkretne ukrepe, pristojnosti nosilcev in časovnico njihove izvedbe. Dokument temelji na določilih Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/2022) in podzakonskih aktov¹ ter Nacionalnih smernicah za pripravo OCPS² in Minimalnih standardih za OCPS³.

1.2 Ozadje in motivi

Občina Gorišnica je prvič pristopila k pripravi celostne prometne strategije. Na javnem razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo (JR OCPS, 2023) je bila uspešna. Projekt sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija (EU) iz Kohezijskega sklada.

Priprava OCPS predstavlja pomemben mejnik, saj občina do zdaj še ni imela oblikovanega celostnega strateškega dokumenta na področju prometa in trajnostne mobilnosti. Strategija se navezuje na številne aktivnosti, ki se na tem področju izvajajo na nacionalni in evropski ravni, ter jih smiselno prilagaja lokalnim razmeram in potrebam manjše občine. Dokument je zasnovan kot realen, izvedljiv in usklajen načrt, ki ne predstavlja zgolj seznama želja, temveč določa cilje, ki jih je mogoče doseči z razpoložljivimi pristojnostmi in viri. Kljub temu je pomembno poudariti, da številni vzvodi za uresničevanje ciljev presegajo pristojnosti občine in so v domeni nacionalnih institucij ter drugih ključnih deležnikov v ožjem in širšem prostoru.

Glavni motiv za pripravo OCPS je krepitev zmogljivosti za kakovostno in učinkovito občinsko prometno načrtovanje ter upravljanje trajnostne mobilnosti v prihodnje. Dodatni motiv predstavlja možnost pridobivanja evropskih in nacionalnih sredstev ter sodelovanja v projektih s področja prometa in trajnostne mobilnosti.

¹ Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/2023 in 109/2023).

² Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje – Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023, dostopno na: https://www.sptm.si/application/files/3516/8431/7803/Smernice_OCPS_2023_uskladitev_ZCPN_s_CIP.pdf

³ Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, dostopno na: https://www.sptm.si/application/files/3116/8664/0992/Minimalni_standardi_OCPS.pdf



1.2 Proces priprave

Priprava OCPS je bila razdeljena na sedem vsebinskih sklopov:

Sklop A: Ureditev pogojev za delo – oblikovanje ožje in širše delovne skupine, politična podpora.

Sklop B: Vzpostavitev procesa – priprava načrta vključevanja javnosti.

Sklop C: Oris zelenega stanja - oblikovanje vizije in ciljev.

Sklop D: Analiza obstoječega stanja – ključni izzivi, kazalniki in ciljne vrednosti.

Sklop E: Opredelitev smeri ukrepanja - strateška vodila, nabor ukrepov in akcijski načrt.

Sklop F: Priprava končnega dokumenta in sprejem na občinskem svetu.

Sklop G: Izvajanje in spremljanje napredka.

Strategija bo izvajana v obdobju 2026–2033, s predvideno prenovo po sedmih letih.



Slika 1: Dogodek na prostem na temo analize stanja

Vir: Mobitra



1.3 Območje obravnave

Dokument se osredotoča na prostor in prometni sistem celotne Občine Gorišnica s poudarkom na strnjenih naseljih, kjer je zgoščena večina prometnih tokov in so potrebe po ukrepanju največje. Regionalnih prometnih tokov strategija ne zanemara, vendar so v ospredju strateški cilji občine.

1.4 Prednosti celostnega prometnega načrtovanja⁴

Ključne prednosti celostnega prometnega načrtovanja:

- 1 Višja kakovost bivanja**
Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile. To se izraža v boljši kakovosti javnih prostorov ter v zmanjšanju hrupa in emisij v občini.
- 2 Pozitivni vplivi na okolje in zdravje**
Izboljšanje kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti prispevajo k pozitivnim učinkom za ljudi in okolje. Predvsem pešačenje in kolesarjenje se izražata v boljšem zdravju ljudi ter prispevata k prihrankom za mobilnost.
- 3 Izboljšana prometna varnost**
Z umiranjem prometa, zmanjšanjem obsega avtomobilskih potovanj in gradnjo varne infrastrukture za pešce in kolesarje se zmanjšuje število prometnih nesreč, predvsem pa nevarnost za najbolj ranljive skupine – otroke, starejše, invalide in kolesarje.
- 4 Boljša dostopnost in mobilnost za vse**
Celostno načrtovanje vsem prebivalcem – tudi tistim brez dostopa do osebne avtomobila – zagotavlja lažji dostop do delovnih mest, izobraževanja, storitev in prostega časa.
- 5 Krepitev lokalnega gospodarstva**
Z večjo dostopnostjo in boljšo prometno povezljivostjo se povečuje privlačnost občine za poslovne in turistične dejavnosti.
- 6 Višja podpora javnosti in legitimnost odločitev**
Zaradi vključevanja prebivalcev in deležnikov v vse faze načrtovanja se povečuje legitimnost ukrepov in zaupanje v lokalno upravo.

1.3 Oris zelenega stanja

Vizija razvoja prometa daje odgovor na vprašanje, v kakšni občini želimo živeti v prihodnje. Temelji na vrednotah, ki so bile izpostavljene skozi širok proces vključevanja javnosti, strokovnih deležnikov in nosilcev odločanja na lokalni ravni.

⁴ Delno povzeto po vir: *Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje - Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023*



Vizija razvoja prometa v Občini Gorišnica:

»Občina Gorišnica bo razvijala varen, dostopen in vključujoč prometni sistem, ki bo vsem prebivalcem omogočal enakovreden dostop do osnovnih storitev, vsakodnevnih aktivnosti in ključnih ciljev potovanj. S spodbujanjem hoje, kolesarjenja in javnega prevoza bo prispevala k boljšemu zdravju prebivalcev, višji kakovosti bivanja ter privlačni, zeleni in povezani skupnosti. Prometni sistem bo podpiral tudi lokalno in regionalno gospodarstvo, kmetijstvo in turizem ter zmanjševal negativne vplive prometa na okolje.«

Vizija opredeljuje zagotavljanje dostopnosti za vse generacije in vse skupine uporabnikov kot temeljno izhodišče za prihodnji razvoj prometnega sistema. Pomemben poudarek vizija posveča tudi izboljšanju **prometne varnosti** in spodbujanju bolj **zdravega življenjskega sloga**, predvsem z ustvarjanjem boljših pogojev za **aktivno mobilnost** (hojo in kolesarjenje).

Na tej podlagi se strategija zavzema za **zmanjševanje negativnih vplivov prometa na ljudi in okolje**, kar se odraža v **kakovostnejših življenjskih pogojih** v občini ter zagotavljanju **minimalnega praga mobilnosti za vse skupine prebivalcev**.

1.4 Vrednote in cilji

Pomembno izhodišče pri pripravi OCPS so obvezni nacionalni cilji, ki se na lokalni ravni udejanjajo glede na posebnosti občine. Predlagani zapis vizije dodatno podpirajo vrednote, ki so jih izbrali ključni deležniki in širša javnost v občini.

Najpomembnejše vrednote so:

- **Dostopnost in enakost** – prometne storitve morajo biti dostopne vsem, tudi prebivalcem oddaljenih zaselkov ter gospodinjstvom brez avtomobila.
- **Varnost otrok in ranljivih skupin** – zagotoviti je treba kakovostne šolske poti in infrastrukturo za pešce, kolesarje, starejše in osebe z oviranostmi ter umiriti motorni promet tam, kjer je to potrebno.
- **Zdravje prebivalcev** – zmanjševanje onesnaženosti zraka, hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti (hoja, kolesarjenje) kot osnove za bolj zdravo življenje.
- **Kakovost bivanja** – oblikovanje prijetnega, mirnega in varnega bivalnega okolja z urejenimi javnimi površinami in umirjenim prometom.
- **Razvojne priložnosti** – prometni sistem naj podpira turizem in lokalno gospodarstvo ter krepi čezmejno povezanost.

Obvezni splošni cilji opredeljujejo temeljne spremembe, ki jih želi občina doseči z uresničevanjem OCPS. Predstavljajo povezavo med dolgoročno vizijo in merljivimi rezultati na področjih dostopnosti, prometne varnosti, zdravja prebivalcev in aktivne mobilnosti ter okoljske in gospodarske trajnosti.

Na nacionalni ravni je bil oblikovan nabor sedmih obveznih ciljev, ki jih morajo upoštevati vse občinske strategije, da se nacionalna prizadevanja podprejo in udejanjijo tudi na lokalni ravni. V občini Gorišnica so cilji, skladno z vizijo in vrednotami občanov, razvrščeni po pomembnosti. Za vseh sedem ciljev so bile določene izhodiščne in ciljne vrednosti kazalnikov do leta 2033, ki omogočajo kvantifikacijo ambicij in sistematično spremljanje napredka.

Poseben poudarek bo namenjen uresničevanju prvih treh ciljev, ki so jih kot najpomembnejše prepoznali širša in strokovna javnost. To pomeni, da bodo ukrepi prednostno usmerjeni v vsem



dostopen prometni sistem, izboljšanje prometne varnosti ter izboljšanje kakovosti življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti, ob hkratnem uresničevanju tudi preostalih ciljev.

Po pomembnosti razvrščeni splošni cilji občine Gorišnica so:

- *Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.*
- *Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.*
- *Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.*
- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
- Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

5. STRATEŠKA VODILA

Strateška vodila usmerjajo izvajanje celostne prometne strategije v občini Gorišnica ter predstavljajo ključni povezovalni člen med vizijo, zastavljenimi cilji in konkretnimi ukrepi znotraj posameznih tematskih stebrov. Temeljijo na predhodno identificiranih izzivih in priložnostih ter izhajajo iz jasno izraženih lokalnih prioritet.

Pri oblikovanju strateških vodil so bili upoštevani specifični pogoji občine, vključno z razvojnimi potenciali, analiziranimi v okviru obstoječega stanja. Vodila so opredeljena tako, da omogočajo kvantifikacijo dolgoročnih ambicij občine na področju prometa in mobilnosti. V ta namen so jim pripisane ciljne vrednosti, ki so merljive in preverljive, kar bo omogočalo učinkovito spremljanje napredka v nadaljnjih fazah izvajanja strategije.

V nadaljevanju so prikazana strateška vodila za vseh pet stebrov ukrepanja.

5.2 Celostno prometno načrtovanje

Steber celostnega prometnega načrtovanja (CPN) izhaja iz razumevanja, da promet ni zgolj sistem premikanja med posameznimi točkami, temveč pomemben dejavnik kakovosti bivanja, razvoja prostora in delovanja lokalne skupnosti. Občina zato načela celostnega prometnega načrtovanja sistematično vključuje v svoje razvojne politike, procese odločanja ter pripravo prostorskih in prometnih ukrepov.

Tak pristop temelji na **tesnem povezovanju prometnega in prostorskega načrtovanja**, na sodelovanju različnih sektorjev ter na **transparentni in kontinuirani komunikaciji z javnostjo in ključnimi deležniki**. S tem se zagotavlja bolj usklajen razvoj prostora, učinkovitejša priprava ukrepov ter večja legitimnost sprejetih odločitev, saj temeljijo na razumevanju potreb lokalnega okolja in vključevanju različnih družbenih skupin.

Napredek pri uresničevanju stebra se spremlja z merljivimi kazalniki, ki vključujejo **pogostejše in bolj strukturirano sodelovanje z deležniki**, rednejše obveščanje javnosti o prometnih temah ter spremljanje sprememb v potovalnih navadah prebivalcev, zlasti na področju **samostojne mobilnosti otrok na poti v šolo**. Ti kazalniki omogočajo preverjanje, ali občina načela celostnega prometnega



načrtovanja dejansko uresničuje v praksi ter ali ukrepi prispevajo k doseganju zastavljenih ciljev Strategije.

Sklop ukrepov 1: Usklajevanje prostorskega in prometnega načrtovanja

Sklop ukrepov je usmerjen v sistematično povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja na ravni občine ter v sodelovanje z okoliškimi občinami in regijo. Pri načrtovanju razvoja prostora se posebno pozornost namenja zagotavljanju dobre dostopnosti do ključnih dejavnosti ter oblikovanju **do ljudi prijaznega, varnega in kakovostnega grajenega prostora**.

Pomemben dejavnik prihodnjega prostorskega in prometnega razvoja občine predstavlja tudi **izgradnja hitre ceste Hajdina–Ptuj**, ki bo vplivala na prometne tokove, dostopnost območja ter razvojne priložnosti. Izboljšana prometna dostopnost lahko okrepi gospodarski razvoj, zato je pomembno, da občina te procese spremlja in usmerja z ustrezno prostorsko politiko ter načrtovanjem prometnih ureditev, ki bodo podpirale trajnostno mobilnost in kakovost življenjskega okolja.

Sklop ukrepov 2: Komunikacija in vključevanje javnosti

Sklop ukrepov je namenjen vzpostavitvi **stalne in pregledne komunikacije o prometnih temah ter aktivnemu vključevanju prebivalcev in ključnih deležnikov v načrtovanje mobilnosti v občini**. S tem se izboljšuje razumevanje prometnih izzivov, ciljev Strategije in razlogov za uvajanje posameznih ukrepov.

Sistematično vključevanje javnosti prispeva k večji sprejemljivosti sprememb v prostoru, k boljši prepoznavi lokalnih potreb ter k skupnemu oblikovanju prioritet na področju trajnostne mobilnosti. Tak pristop krepi zaupanje med občino in prebivalci ter omogoča oblikovanje ukrepov, ki so bolje prilagojeni dejanskim potrebam lokalne skupnosti.

Sklop ukrepov 3: Spremljanje stanja, zbiranje podatkov in vrednotenje učinkov

Sklop ukrepov je usmerjen v vzpostavitev sistema **rednega spremljanja stanja na področju mobilnosti ter vrednotenja učinkov izvedenih ukrepov**. To vključuje zbiranje prometnih podatkov, spremljanje kazalnikov Strategije ter analizo sprememb v potovalnih navadah prebivalcev.

Na podlagi zbranih podatkov občina pridobi **strokovno podlago za odločanje**, ki omogoča sprotno prilagajanje ukrepov in izboljševanje prometne politike. Hkrati podatki predstavljajo pomembno osnovo za transparentno komunikacijo z javnostjo, saj omogočajo predstavitev doseženih rezultatov in učinkov Strategije na podlagi preverljivih dejstev.

Tabela 1: Strateška vodila za steber Celostno prometno načrtovanje

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE		
<i>Strateško vodilo:</i> Promet načrtujemo kot orodje za kakovostno življenje, načela celostnega prometnega načrtovanja pa vgrajujemo v vsakodnevno odločanje občine ter izboljšujemo komunikacijo z javnostjo.		
KVANTIFIKACIJA AMBICIJ	Stanje 2026	Projekcija 2036



CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE		
Število sestankov z deležniki OCPS na leto	1	2 (+1)
Redna obveščanja javnosti	1	3 (+2)
Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih (hoja, kolo, JPP) za 10 % do leta 2033.	29 %	39 % (+10%)
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3
S sklopom ukrepov 1 vzpostavljamo usklajeno prostorsko in prometno načrtovanje na ravni celotne občine.	S sklopom ukrepov 2 zagotavljamo komunikacijo in vključevanje javnosti v proces oblikovanja ukrepov celostnega prometnega načrtovanja.	S sklopom ukrepov 3 zagotavljamo spremljanje stanja, zbiranje podatkov in vrednotenje učinkov izvajanja strategije in oblikovanja podlage za komunikacijo prometnih vsebin.

5.2 Več hoje

Hoja je temeljni, najdostopnejši in prostorsko najučinkovitejši način vsakodnevnega premikanja ter pomemben element kakovostnega javnega prostora. Strateško vodilo stebra je usmerjeno v sistematično izboljševanje pogojev za hojo z zagotavljanjem varnih, udobnih, neposrednih in dostopnih peš povezav do ključnih ciljev potovanj v občini.

Poseben poudarek je namenjen univerzalni dostopnosti za osebe z oviranostmi, varnim in kakovostnim šolskim potem ter izboljšanju povezanosti naselij in lokalnih središč. S tem se spodbuja večja uporaba hoje pri vsakodnevni opravi, izboljšuje prometna varnost ter krepi vloga javnega prostora kot prostora družbenega življenja v občini.

Napredek na tem področju se spremlja z merljivimi kazalniki, zlasti na področju prometne varnosti ter sprememb potovalnih navad, predvsem deleža hoje v šolo in na izbranih ključnih koridorjih v občini.

Sklop ukrepov 1: Urejanje kakovostnih peš površin in zagotavljanje univerzalne dostopnosti

Sklop ukrepov je usmerjen v sistematično izboljševanje osnovne peš infrastrukture na območju občine. Prednost imajo ureditve, ki zagotavljajo **varne, pregledne in udobne površine za pešce**, predvsem v strnjenih naseljih in na poteh do pomembnih javnih ustanov, storitev ter postajališč javnega potniškega prometa.

Poseben poudarek je namenjen **odpravljanju arhitekturnih in drugih fizičnih ovir**, izboljšanju prehodnosti in preglednosti površin ter uvajanju elementov univerzalnega oblikovanja, kot so taktilne oznake, prilagojeni robniki in ustrezne ureditve prehodov za pešce. S tem se zagotavlja **enakovredna**



dostopnost javnega prostora za vse skupine prebivalcev, vključno s starejšimi, gibalno oviranimi in slabovidnimi osebami.

Sklop ukrepov 2: Varne in kakovostne šolske poti ter spodbujanje samostojne hoje otrok

Sklop ukrepov je usmerjen v izboljšanje prometne varnosti in pogojev za hojo otrok na poteh do vzgojno-izobraževalnih ustanov. Ukrepi vključujejo **prepoznavanje in odpravljanje nevarnih oziroma konfliktnih točk na šolskih poteh**, umirjanje motornega prometa v okolici šole in vrtca ter postopno uvajanje prometno varnejših ureditev.

Pomemben del sklopa predstavljajo tudi **mehki ukrepi**, kot so promocijske in izobraževalne aktivnosti, sodelovanje s šolo ter ozaveščevalne kampanje za starše in otroke. S tem se spodbuja **samostojna in varna hoja otrok v šolo**, hkrati pa se krepi zavedanje o pomenu hoje za zdravje, razvoj otrok ter kakovost bivalnega okolja.

Sklop ukrepov 3: Povezovanje lokalnih središč in izboljšanje javnega prostora za pešce

Sklop ukrepov je usmerjen v izboljšanje **prostorske povezanosti naselij ter dostopnosti lokalnih središč** z vidika hoje. Posebna pozornost je namenjena vzpostavljanju **neprekinjenih in privlačnih peš povezav med sosednjimi naselji, javnimi ustanovami, storitvenimi dejavnostmi ter rekreacijskimi površinami**.

Poleg funkcionalnih povezav sklop vključuje tudi **nadgradnjo kakovosti javnega prostora**, zlasti v središčih naselij in ob glavnih peš poteh. To vključuje urejanje manjših trgov in skupnih javnih površin, uvajanje urbane opreme, ozelenitev, senčenje ter izboljšanje pogojev za zadrževanje in druženje. Takšne ureditve prispevajo k **večji privlačnosti hoje, večji živosti lokalnih središč ter krepitvi javnega prostora kot osrednjega prostora družbenega življenja v občini**.

Tabela 2: Strateška vodila za steber Več hoje

VEČ HOJE		
<i>Strateško vodilo:</i> Z urejanjem varnih, udobnih in neposrednih peš povezav do ključnih ciljev potovanj ter z izboljševanjem dostopnosti za osebe z oviranostmi zagotavljamo kakovostne pogoje za hojo.		
KVANTIFIKACIJA AMBICIJ	Stanje 2026	Projekcija 2033
Izboljšanje prometne varnosti brez smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih pešcev za 5 letno opazovano obdobje.	0/leto smrtnih žrtev 0/leto hudo poškodovanih	0/leto smrtnih žrtev 0/leto hudo poškodovanih
Delež pešcev pri poteh v šolo	9 %	14 % (+5%)
Povečanje deleža hoje na ključni prometnici v občini.	4 %	7 % (+3%)



VEČ HOJE		
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3
S sklopom ukrepov 1 bomo urejali kakovostne peš površine in zagotavljali univerzalno dostopnost.	S sklopom ukrepov 2 bomo zagotavljali varne in kakovostne šolske poti ter spodbujali samostojno hojo otrok.	S sklopom ukrepov 3 bomo povezovali lokalna središča in izboljševali javni prostor za pešce.

5.3 Podpora kolesarjenju

Kolesarjenje predstavlja pomemben element trajnostne mobilnosti in učinkovit način povezovanja mestnega prostora, primestnih območij ter okoliških naselij. Zaradi relativno kratkih razdalj med naselji in središčem občine ima kolesarjenje velik potencial kot alternativa vsakodnevnim potem z avtomobilom, zlasti na poteh v šolo, na delo in do lokalnih storitev.

Strateško vodilo stebra usmerja občino v vzpostavitev udobne, varne in neprekinjene mreže kolesarskih povezav, ki omogoča zanesljivo in privlačno kolesarjenje na ravni celotne občine. Posebna pozornost je namenjena povezovanju stanovanjskih območij s šolo, javnimi ustanovami, zaposlitvenimi središči ter regionalnimi kolesarskimi povezavami.

Pomemben poudarek predstavlja tudi razvoj spremljajoče infrastrukture za kolesarje, kot so varna parkirišča za kolesa, počivališča, označbe kolesarskih poti in polnilnice za električna kolesa. Hkrati bo občina proučila smotrnost uvedbe sistema izposoje koles in e-koles, ki bi lahko na ključnih lokacijah (npr. pri postajališčih javnega avtobusnega in železniškega prevoza, večjih parkiriščih npr. ob priključkih na bodočo »hitro cesto«) dopolnjeval javni promet ter spodbujal večmodalno mobilnost kot npr. sopotništvo.

Napredek na področju kolesarjenja se spremlja z merljivimi kazalniki, zlasti na področju prometne varnosti kolesarjev ter sprememb potovalnih navad, predvsem deleža kolesarjev pri poteh v šolo in na izbranih prometnih prerezih v občini.

Sklop ukrepov 1: Kolesarsko omrežje v središču občine in povezave do naselij

Sklop ukrepov je usmerjen v postopno vzpostavitev celovitega in neprekinjenega kolesarskega omrežja na območju občine. To vključuje urejanje varnih in udobnih kolesarskih površin v urbanih območjih ter dopolnjevanje hitrih in privlačnih povezav med središčem občine, okoliškimi naselji in sosednjimi kraji.

S tem se izboljšuje dostopnost ključnih ciljev potovanja ter ustvarjajo pogoji za redno uporabo kolesa kot enakovrednega prometnega načina.

Sklop ukrepov 2: Vsakodnevno kolesarjenje v šolo in na delo ter varno parkiranje

Sklop ukrepov je usmerjen v izboljšanje pogojev za vsakodnevno uporabo kolesa pri poteh v šolo in na delo. To vključuje urejanje varnih, neposrednih in časovno konkurenčnih povezav do šole, večjih zaposlitvenih območij in javnih ustanov.



Pomemben del ukrepov predstavlja tudi zagotavljanje varnega in ustreznega umeščenega parkiranja koles pri šoli, javnih ustanovah, trgovinah in drugih pomembnih ciljnih potovanj, kar pomembno vpliva na odločitve za redno uporabo kolesa.

Sklop ukrepov 3: Spremljajoča infrastruktura in večmodalna mobilnost

Sklop ukrepov vključuje razvoj spremljajoče infrastrukture za kolesarje, kot so kolesarska počivališča, parkirišča za kolesa, polnilnice za električna kolesa ter jasno označevanje kolesarskih povezav in smernih kažipotov.

Hkrati bo občina proučila smotrnost uvedbe sistema izposoje koles in e-koles, ki bi lahko na ključnih lokacijah (npr. pri postajališčih javnega avtobusnega in železniškega prevoza, večjih parkiriščih npr. ob priključkih na bodočo »hitro cesto«) dopolnjeval javni promet ter spodbujal večmodalno mobilnost kot npr. sopotništvo.

Tabela 3: Strateška vodila za steber Podpora kolesarjenju

PODPORA KOLESARJENJU		
<i>Strateško vodilo:</i> Z vzpostavitvijo udobne, varne in neprekinjene mreže kolesarskih povezav ter kakovostne spremljajoče infrastrukture občina povezuje ključna naselja, javne ustanove in zaposlitvena središča ter spodbuja kolesarjenje kot privlačen način vsakodnevne mobilnosti.		
Kazalnik	Stanje 2025	Projekcija 2032
Izboljšanje prometne varnosti brez smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih kolesarjev v 5 letnem opazovanem obdobju.	0/leto smrtnih žrtev 0,6/leto hudo poškodovanih	0/leto smrtnih žrtev 0/leto hudo poškodovanih (-0,6)
Delež kolesarjev pri poteh v šolo	7 %	12 % (+5%)
Povečan delež kolesarjev vzdolž glavnih prometnic oz. ključnih prometnih prerezov v občini	3 %	6 % (+3%)
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3
S sklopom ukrepov 1 bomo oblikovali varne, udobne in kakovostne površine za kolesarjenje na območju celotne občine, zlasti v stanovanjskih območjih ter na povezavah med naselji in sosednjimi kraji.	Sklop ukrepov 2 je usmerjeni v spodbujanje vsakodnevnega kolesarjenja v šolo in na delo z urejanjem varnih, neposrednih in časovno konkurenčnih povezav ter z zagotavljanjem varnega parkiranja koles.	Sklop ukrepov 3 vključuje razvoj spremljajoče kolesarske infrastrukture, kot so počivališča, parkirišča za kolesa, polnilnice za e-kolesa, označbe kolesarskih povezav ter proučitev smotrnosti vzpostavitve sistema izposoje koles v občini.



5.4 Prilagodljiv javni prevoz

Javni potniški promet predstavlja pomembno alternativo uporabi osebnega avtomobila in ključen element večmodalnega prometnega sistema. Za občino Gorišnica je pri tem odločilno predvsem vprašanje **dostopnosti prebivalcev do storitev javnega prevoza, časovne uporabnosti povezav ter jasne in razumljive informiranosti o ponudbi prevozov.**

Strateško vodilo stebra je usmerjeno v izboljšanje **prostorske dosegljivosti in časovne dostopnosti javnega potniškega prometa**, zlasti z dopolnjevanjem obstoječega linijskega prometa s prilagodljivimi oblikami prevoza, kot so prevozi na klic. Pomemben poudarek je namenjen tudi izboljšanju informiranja uporabnikov ter urejanju kakovostnih prestopnih točk, ki omogočajo enostavno kombiniranje različnih načinov mobilnosti.

Pri tem je pomembno poudariti, da občina nima neposrednih pristojnosti na področju organizacije medkrajevnega avtobusnega linijskega prometa in železniškega prometa, saj sta ta v pristojnosti države oziroma javnih družb v njeni lasti. Vloga občine je zato predvsem **popodbniška, usklajevalna in podporna**, kar vključuje pripravo podatkovnih podlag, podajanje pobud za izboljšave linij in voznih redov, urejanje postajališč ter razvoj dopolnilnih oblik prevoza na lokalni ravni.

Napredek na tem področju se spremlja z merljivimi kazalniki, predvsem glede **povečanja uporabe javnega prevoza pri poteh na delo ter izboljšanja dostopnosti prebivalcev do postajališč z ustrezno frekvenco voženj.**

Sklop ukrepov 1: Prilagodljiva ponudba javnega prevoza in prevozi na klic

Sklop ukrepov je usmerjen v nadgradnjo obstoječih oblik prilagodljivih prevozov ter v proučitev možnosti njihove razširitve. Posebna pozornost je namenjena prevozom na klic za starejše ter možnosti pilotne uvedbe tovrstnih prevozov tudi za širši krog prebivalcev.

Takšne oblike mobilnosti lahko pomembno izboljšajo dostopnost javnega prevoza na območjih z razpršeno poselitvijo ter dopolnjujejo obstoječi linijski promet.

Sklop ukrepov 2: Informiranje uporabnikov in sistem povratnih informacij

Sklop ukrepov je namenjen izboljšanju **dostopnosti informacij o javnem potniškem prometu**, vključno z voznimi redi, prestopi in povezavami z železniškim prometom. Hkrati občina vzpostavlja sistematično zbiranje in obravnavo pobud uporabnikov, ki omogoča boljše razumevanje potreb prebivalcev ter podlago za predlaganje izboljšav pristojnim institucijam.

Tak pristop izboljšuje uporabniško izkušnjo in prispeva k večji privlačnosti javnega prevoza.

Sklop ukrepov 3: Kakovostna postajališča in večmodalne prestopne točke

Sklop ukrepov vključuje urejanje in nadgradnjo avtobusnih postajališč ter spodbujanje prenove železniških postajališč, zlasti z vidika dostopnosti, varnosti in uporabniške prijaznosti.

Ob tem občina spodbuja razvoj **večmodalnih prestopnih točk**, ki omogočajo enostavno kombiniranje javnega prevoza z drugimi načini mobilnosti, kot so kolesarjenje ali sistem parkiraj in pelji se (P+R). Takšne ureditve izboljšujejo regionalno povezanost ter povečujejo uporabnost javnega potniškega prometa za vsakodnevne poti.

Tabela 4: Strateška vodila za steber Prilagodljiv javni prevoz



PRILAGODLJIV JAVNI PREVOZ		
<i>Strateško vodilo:</i> Krepimo prilagodljivost javnega potniškega prometa z izboljšanjem prostorske dosegljivosti, časovne dostopnosti in kakovosti prestopnih točk ter z boljšim informiranjem o storitvah javnega potniškega prometa.		
Kazalnik	Stanje 2025	Projekcija 2032
Povečanje uporabe JPP pri poteh na delo	0 %	2 % (+2%)
Dostopnost prebivalcev do JPP (delež prebivalcev s postajališčem z vsaj zadovoljivo frekvenco voženj – 16 ali več/dan v oddaljenosti do 1.000 m zračne razdalje od kraja bivanja)	71 %	79 % (+8%)
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3
Z ukrepi bomo proučili nadgradnjo obstoječih prevozov na klic za starejše ter možnost pilotne uvedbe prilagodljivih prevozov na klic za širši krog prebivalcev, zlasti na območjih z razpršeno poselitvijo.	Ukrepi so usmerjeni v izboljšanje informiranosti o ponudbi javnega potniškega prometa in železniškega prometa ter v vzpostavitev sistema za zbiranje in obravnavo pobud uporabnikov.	Ukrepi vključujejo urejanje in posodabljanje avtobusnih postajališč ter spodbujanje prenove in nadgradnje železniških postajališč, zlasti z vidika dostopnosti, varnosti in večmodalnega prestopanja.

5.5 Upravljan motorni promet

Motorni promet predstavlja v občini Gorizia pomemben del vsakodnevne mobilnosti, hkrati pa povzroča številne izzive na področju prometne varnosti, kakovosti bivanja ter urejanja javnega prostora. Visok delež osebnih in tovornih vozil na glavnih prometnicah povzroča prometne obremenitve, hrup, emisije in konfliktna situacije med različnimi udeleženci v prometu.

Strateško vodilo stebra je usmerjeno v **postopno zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa**, predvsem z umirjanjem prometa v naseljih in s preusmeritvijo tranzitnega prometa na ustrežnejše cestne povezave. Tak pristop omogoča izboljšanje prometne varnosti, zmanjšanje okoljskih obremenitev ter postopno preoblikovanje (transformacijo) ulic in cest v kakovostnejši javni prostor.

Pomemben dejavnik prihodnjega razvoja prometnega sistema v občini predstavlja **izgradnja »hitre ceste« Hajdina–Ormož**, ki bo omogočila preusmeritev tranzitnega in daljinskega prometa iz naselij na to državno cesto. S tem se bodo ustvarili pogoji za razbremenitev obstoječe glavne ceste skozi občino ter za postopno izboljševanje pogojev za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet na tej osi.

Napredek na tem področju se spremlja z merljivimi kazalniki, zlasti glede **izboljšanja prometne varnosti** ter **zmanjšanja deleža motornega prometa na ključnih prometnih prerezih v občini**, kar odraža uspešnost razbremenjevanja lokalnih prometnic in preusmerjanja tranzitnega prometa.

**Sklop ukrepov 1: Umirjanje prometa v naseljih**

Sklop ukrepov je usmerjen v uvajanje različnih prometno-tehničnih in organizacijskih ukrepov za zmanjševanje hitrosti in umirjanje motornega prometa v naseljih. To vključuje uvedbo območij umirjenega prometa, prilagoditev prometnih režimov npr. z uvedbo skupnega prometnega prostora ter druge ukrepe, ki izboljšujejo prometno varnost in zmanjšujejo negativne vplive prometa na bivalno okolje. Takšne ureditve prispevajo k večji varnosti za vse udeležence v prometu, zlasti za pešce in kolesarje, ter k večji kakovosti javnega prostora v naseljih.

Sklop ukrepov 2: Preusmerjanje tranzitnega in daljinskega prometa

Sklop ukrepov je usmerjen v zmanjševanje tranzitnega prometa skozi naselja ter v podporo razvoju prometnih ureditev, ki omogočajo preusmerjanje daljinskega prometa na ustreznejše cestne povezave. Pri tem ima pomembno vlogo izgradnja hitre ceste Hajdina–Ormož, ki bo omogočila razbremenitev obstoječe glavne prometnice skozi občino in zmanjšanje prometnih obremenitev v strnjenih naseljih občine.

Sklop ukrepov 3: Preoblikovanje cestnega prostora

Sklop ukrepov vključuje postopno preoblikovanje cestnega prostora znotraj naselij, predvsem obstoječe glavne prometnice skozi občino, pri čemer se del prometnih površin, namenjenih motornemu prometu, prerazporeja v korist hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa.

Tak pristop omogoča bolj uravnoteženo rabo javnega prostora, izboljšuje kakovost bivalnega okolja ter podpira razvoj trajnostnih oblik mobilnosti.

Tabela 5: Strateška vodila za steber Upravljan motorni promet

UPRAVLJAN MOTORNI PROMET		
<i>Strateško vodilo:</i> Z umirjanjem motornega prometa znotraj naselij zmanjšujemo negativne vplive na prometno varnost in kakovost bivalnega okolja, s preusmerjanjem tranzitnega in daljinskega prometa pa ustvarjamo pogoje za postopno preoblikovanje prometnega in javnega prostora v občini.		
Kazalnik	Stanje 2025	Projekcija 2032
Izboljšanje prometne varnosti brez smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih v 5-letnem opazovanem obdobju.	0/leto smrtnih žrtev 1/leto hudo poškodovanih	0/leto smrtnih žrtev 0/leto hudo poškodovanih (-1/leto)
Zmanjšanje deleža osebnih in tovornih motornih vozil na glavnih prometnicah.	89 %	84 % (-5%)
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3



UPRAVLJAN MOTORNI PROMET

<p>Z ukrepi bomo umirjali motorni promet znotraj naselij, zlasti z uvajanjem območij umirjenega prometa, prilagoditvijo prometnega režima in drugimi prometno-tehničnimi ukrepi za izboljšanje prometne varnosti in bivalnega okolja.</p>	<p>Z ukrepi bomo podpirali preusmerjanje tranzitnega in daljinskega prometa iz naselij, zlasti v povezavi z izgradnjo hitre ceste Hajdina–Ormož, kar bo omogočilo razbremenitev obstoječe glavne ceste skozi občino in zmanjšanje prometnih obremenitev v strnjenih naseljih.</p>	<p>Z ukrepi bomo postopno preoblikovali cestni prostor, zlasti v naseljih, tako da bomo zmanjšali površine za motorni promet ter več prostora namenili hoji, kolesarjenju in javnemu potniškemu prometu.</p>
--	--	---

