



OBČINSKA  
CELOSTNA  
PROMETNA  
STRATEGIJA  
OBČINE  
RIBNICA NA  
POHORJU





Spoštovane občanke in občani,

Občina je leta 2019 sprejela prvo celostno prometno strategijo, s katero smo načrtali smernice trajnostnega prometnega načrtovanja ter vzpostavili temelje za izboljšanje prometnega sistema. Z novo občinsko celostno prometno strategijo nadgrajujemo dosedanje ukrepe in uvajamo rešitve, ki bodo celovito naslovile sodobne prometne izzive.

Dokument je nastal v tesnem sodelovanju z vami, občankami in občani, kar nam je omogočilo, da smo strategijo oblikovali v skladu z dejanskimi potrebami naše skupnosti. Iskreno se vam zahvaljujem za vse podane pobude, mnenja in predloge.

Sedaj prehajamo v fazo izvajanja, v kateri bomo z doslednim uresničevanjem načrtovanih ukrepov prispevali k varnejšemu in bolj dostopnemu prometnemu prostoru. Skupaj bomo ustvarili kakovostno in prijazno okolje za vse prebivalce naše občine ter prispevali k trajnostnemu razvoju naše skupnosti.

S spoštovanjem,

župan občine  
Ribnica na Pohorju  
Srečko Geč

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA  
OBČINE RIBNICA NA POHORJU

Občinska celostna prometna strategija občine Ribnica na Pohorju je nastala v okviru razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo Občinskih celostnih prometnih strategij v slovenskih občinah.

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

**Naročnik:**  
Občina Ribnica na Pohorju  
Ribnica na Pohorju 1  
2364 Ribnica na Pohorju

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

**Delovna skupina:**  
Marija Konečnik Kunst  
Peter Cafuta  
Vesna Čep  
Špela Frumen  
Aljaž Kunst  
Urša Drvarič  
Urša Tomažin  
Bernarda Gotlin  
Damijan Gotlin

Presoja kakovosti vsebine OCPS:  
Josip Rotar

**Fotografije:**  
May Mahorič, občinski arhiv

**Oblikovna zasnova in postavitve:**  
Proffile s.p.

Leto izida: 2026, Viri: spletni viri



1	UVOD	5
2	PROCES PRIPRAVE	7
3	DELOVNE SKUPINE	9
4	VIZIJA IN CILJI	11
5	ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	15
6	PET STEBROV UKREPANJA	27
7	AKCIJSKI NAČRT	41





Slika 1: Panoramski pogled na občinsko središče



# 1 | Uvod

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

Občina je z izdelavo prve celostne prometne strategije iz leta 2019 (CPS) uvedla načrtni pristop k urejanju prometa, ki povezuje dolgoročno vizijo trajnostne mobilnosti z ukrepi za izboljšanje prometnega sistema. Nova občinska celostna prometna strategija (OCPS) nadaljuje ta proces z določitvijo jasnih razvojnih usmeritev in prioritet, prilagojenih aktualnim potrebam ter prostorskim značilnostim občine.

Dokument je rezultat povezovanja strokovnih pregledov, vključevanja javnosti in sodelovanja ključnih deležnikov, kar omogoča usklajeno in celovito načrtovanje prometnih rešitev.

Tak pristop umešča promet v širši okvir družbenega, gospodarskega in okoljskega razvoja. Poudarek ni zgolj na gradnji prometne infrastrukture, temveč na uravnoteženem razvoju vseh oblik mobilnosti, zmanjševanju odvisnosti od osebnega avtomobila ter spodbujanju trajnostnih načinov prevoza. Na ta način se krepi prometna varnost, zmanjšujejo negativni vplivi prometa na okolje ter dolgoročno izboljšuje kakovost življenja v občini.

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA	CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
infrastruktura je osrednji predmet obravnave	infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
projektno načrtovanje	strateško in ciljno načrtovanje
netransparentno odločanje	transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	osrednja cilja dostopnost in kakovosti bivanja
investicijsko intenzivno načrtovanje	osredotočenost na človeka
zadovoljevanje prometnega povpraševanja	upravljanje prometnega povpraševanja
osredotočenost na velike in drage projekte	osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
domena prometnih inženirjev	interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
izbor prometnih projektov brez strateških presojskih	strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje





## 2 | Proces priprave občinske celostne prometne strategije

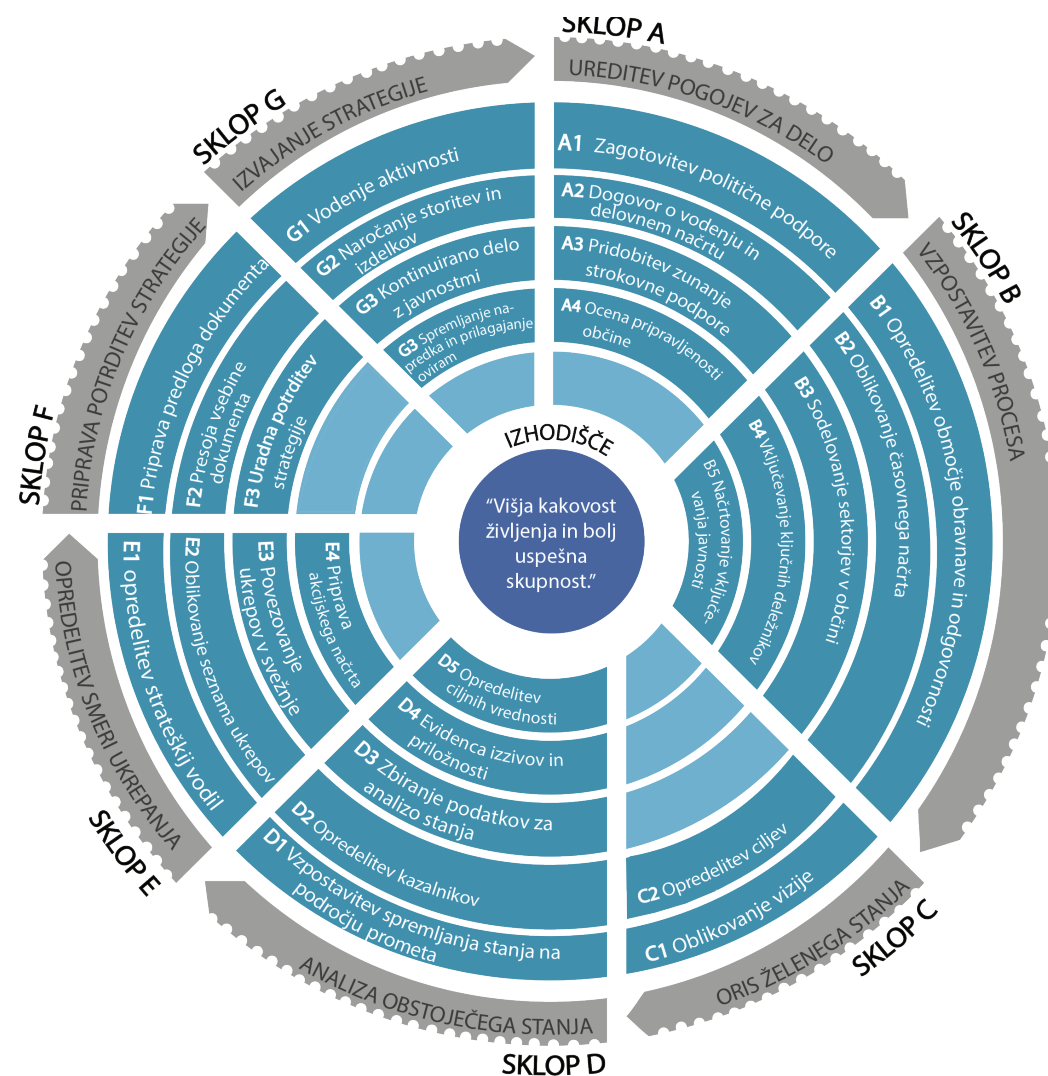


Diagram 1: Proces priprave OCPS, vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo ©Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo april 2023

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

Proces priprave je potekal od maja 2024 in se je zaključil s sprejemom strategije na občinskem svetu v letu 2026. Priprava OCPS je potekala v več vsebinsko zaokroženih sklopih, ki so omogočili sistematični razvoj strateškega dokumenta. Proces se je vodil skladno z nacionalnimi smernicami in je vključeval vse ključne korake, od začetnega organiziranja do končnega sprejema strategije.

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

### 1. UREDITEV POGOJEV ZA DELO (SKLOP A)

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

### 2. VZPOSTAVITEV PROCESA (SKLOP B)

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

### 3. ORIS ŽELENEGA STANJA (SKLOP C)

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

### 4. ANALIZA STANJA IN IDENTIFIKACIJA IZZIVOV (SKLOP D)

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

### 5. OPREDELITEV SMERI UKREPANJA (SKLOP E)

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

### 6. PRIPRAVA IN POTRDIITEV STRATEGIJE (SKLOP F)

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



Slika 2: Kolaž fotografij iz postopka priprave OCPS





Slika 3: Hodnik za pešce ob osnovni šoli

### 3 | Delovne skupine za pripravo OCPS

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



Grafikon 1: Ponazoritev prepleta delovnih skupin pri pripravi OCPS

#### IZVAJALEC

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

#### OŽJA DELOVNA SKUPINA

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

#### ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Širša delovna skupina, sestavljena iz ključnih deležnikov, je bila vključena v več faz procesa priprave OCPS. Aktivno je sodelovala pri oblikovanju vizije in ciljev strategije, določanju ciljnih vrednosti, prepoznavanju ključnih izzivov in priložnosti ter oblikovanju strateških usmeritev. Poleg tega je prispevala strokovne in praktične vpogleds pri oblikovanju konkretnih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini. Širšo delovno skupino so sestavljali predstavniki Občinskega sveta Občine Ribnica na Pohorju, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, Policijske postaje Radlje ob Dravi, Prostovoljnega gasilskega društva Ribnica – Josipdol, Osnovne šole Ribnica na Pohorju, Javnega komunalnega podjetja Radlje ob Dravi d.o.o., podjetja ARRIVA d.d. ter predstavniki lokalne javnosti s področja prostora, prometa in kmetijstva.

#### SPLOŠNA JAVNOST

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



## 4 | Vizija in cilji oris zelenega stanja

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

Njihova pomembnost se kaže predvsem v usmerjanju odločanja in načrtovanja, saj omogočajo, da se ukrepi in razvojna strategija izvajajo premišljeno in v skladu z dolgoročnimi potrebami.

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

Vizija Občine Ribnica na Pohorju

“Občina Ribnica na Pohorju bo dosegla razvoj, ki bo omogočal varno, dostopno in trajnostno mobilnost. S tem bo zagotovljena visoka kakovost življenja občanov ter uravnotežen gospodarski, okoljski in socialni razvoj. Naša občina bo prijazna za ljudi vseh generacij, z infrastrukturo, ki bo dostopna in prilagojena za vse oblike prevoza.”

### 4.1 / OBRAZLOŽITEV VIZIJE

V Občini Ribnica na Pohorju si prizadevamo razviti prometni sistem, ki bo povezan, premišljeno zasnovan in prilagojen vsakodnevnim potrebam ljudi. Temeljit bo na zmanjševanju prometnih tveganj, izboljšanju dostopnosti za vse prebivalce ter spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti. Tak pristop bo omogočil varnejše in bolj zdravo življenjsko okolje, okrepil dostop do storitev in zaposlitvenih možnosti ter prispeval k uravnoteženemu prostorskemu razvoju občine. Vizijo bomo uresničevali z vlaganjem v kakovostno in vključujočo prometno infrastrukturo ter ustvarjanjem pogojev, ki bodo v ospredje postavljali pešce, kolesarje in uporabnike javnega prevoza, hkrati pa omogočali tudi učinkovito uporabo osebnih vozil. Na ta način želimo graditi privlačno, dostopno in varno bivalno okolje, ki bo dolgoročno prispevalo k višji kakovosti življenja v naši občini.

### 4.2 / CILJI

Z namenom uskladitve občinskih strategij s prizadevanji na nacionalni ravni je bil v okviru metodologije za izdelavo OCPS pripravljen nabor sedmih ciljev, ki so bili prevzeti in razvrščeni glede na njihovo pomembnost za občino. V ospredje razvoja občinske vizije so postavljeni trije prioritetni cilji, ki imajo ključno vlogo pri usmerjanju razvoja na lokalni ravni. Poleg teh so bili po redu pomembnosti razvrščeni tudi preostali cilji, ki bodo skupaj s prioritetnimi cilji prispevali k celovitemu uresničevanju vizije.

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

Slika 4.: Prenovljeno postajališče ob osnovni šoli v Ribnici na Pohorju



4.3 / CILJNE VREDNOSTI

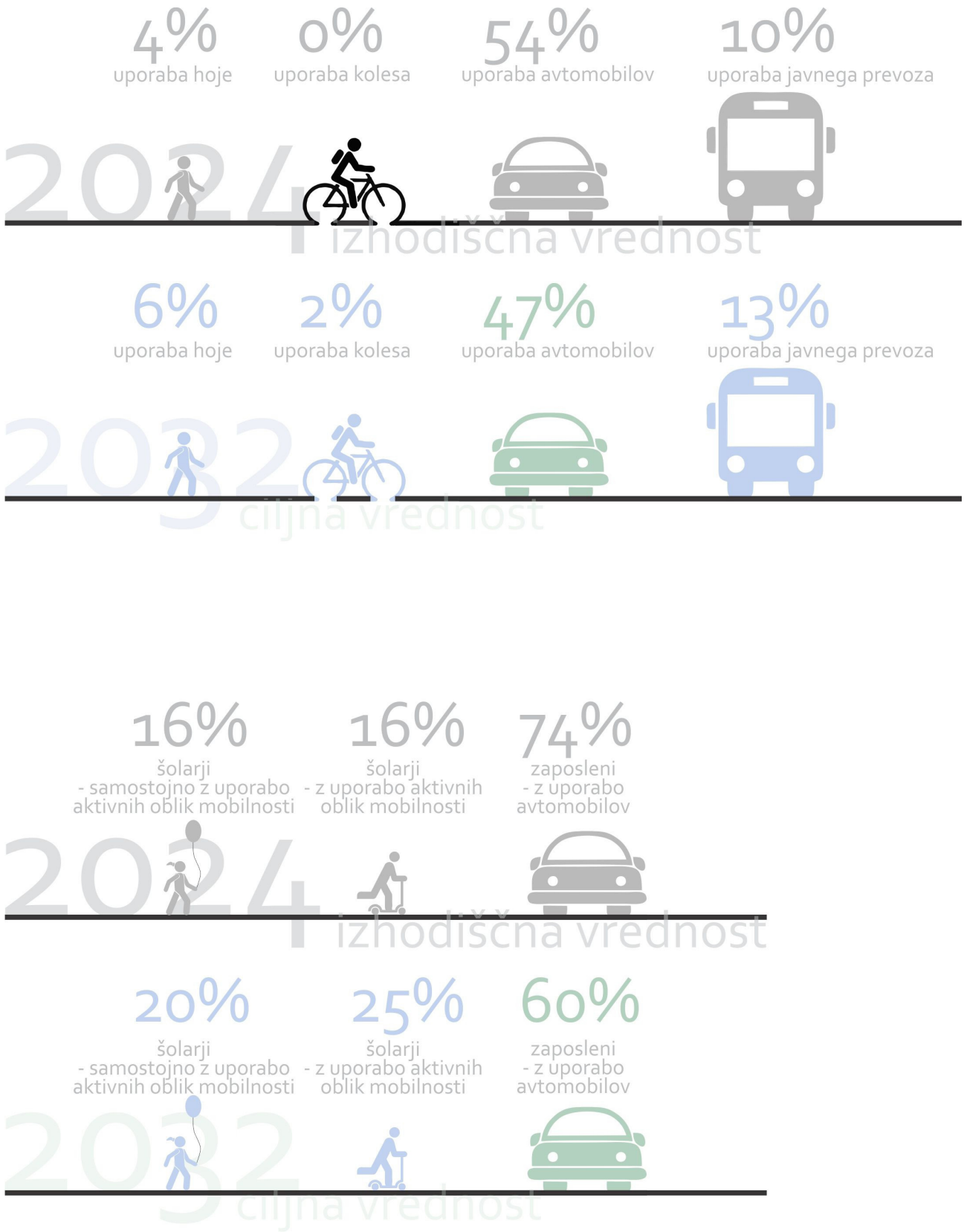
Vsak cilj OCPS je podprt s pripadajočimi ciljnimi vrednostmi, ki temeljijo na analizi obstoječega stanja in so usklajene z nacionalnimi ter evropskimi usmeritvami celostnega načrtovanja prometa. S tem se zagotavlja sistematično spremljanje in prilagajanje strategije glede na dejanske rezultate ter potrebe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

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

Za namen spremljanja učinkov je bil opredeljen ožji izbor kazalnikov. Za leto 2024 so bile izmerjene izhodiščne vrednosti na podlagi kordonskega štetja prometa, anket o potovalnih navadah šolarjev in zaposlenih ter statističnih podatkov o količini prometnih nesreč. Na tej osnovi so bile za leto 2032 oblikovane ciljne vrednosti, ki odražajo želene spremembe v prometu.

	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBNOSTI	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2024	Ciljna vrednost v letu 2032
1.	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Število prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let	Skupno število prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let	2 v letih 2019 - 2023	0 v letih 2027- 2031
2.	Bolj zdravi in aktivni prebivalci	Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	4%	6%
			Povečati delež uporabe kolesa v prometu	0%	2%
3.	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo in deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti (seštevek deleža uporabe hoje in kolesa)	16%	25%
4.	Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo in deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih	16%	20%
5.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	10%	13%
6.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	74%	60%
7.	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	54%	47%

Tabela 1: Razvrstitev ciljev glede na pomembnost, kazalniki spremljanja učinkov ter izhodiščne vrednosti za leto 2024 in ciljne vrednosti za leto 2032



Grafikon 2: Ponazoritev izhodiščnih in ciljnih vrednosti iz Tabele 1 s piktogrami





Slika 5: Panorama hribovitega sveta občine Ribnica na Pohorju

## 5 | Analiza obstoječega stanja

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

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

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

Vsebine analize pregleda obstoječega stanja so združene v naslednja podpoglavja:

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



## 5.1 / SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Občina Ribnica na Pohorju se nahaja v Koroški statistični regiji in obsega površino 60 km<sup>2</sup>, kar jo uvršča med manjše slovenske občine po velikosti. Po podatkih SURS je v občini sredi leta 2023 živelo 1.100 prebivalcev, kar pomeni povprečno gostoto poselitve okoli 18 prebivalcev na km<sup>2</sup>, bistveno manj od državnega povprečja 105 prebivalcev na km<sup>2</sup>.

Občina Ribnica na Pohorju obsega šest naselij: Hudi Kot, Josipdol, Ribnica na Pohorju, Zgornja Orlica, Zgornji Janževski Vrh in Zgornji Lehen na Pohorju. Osrednje naselje ter upravno središče predstavlja Ribnica na Pohorju, medtem ko so preostala naselja manjša in razpršena, z značilno nizko gostoto poselitve. Za območje so značilni razgiban relief in obsežni gozdovi, ki oblikujejo prepoznavno podobo srednjih in višjih leg Pohorja.

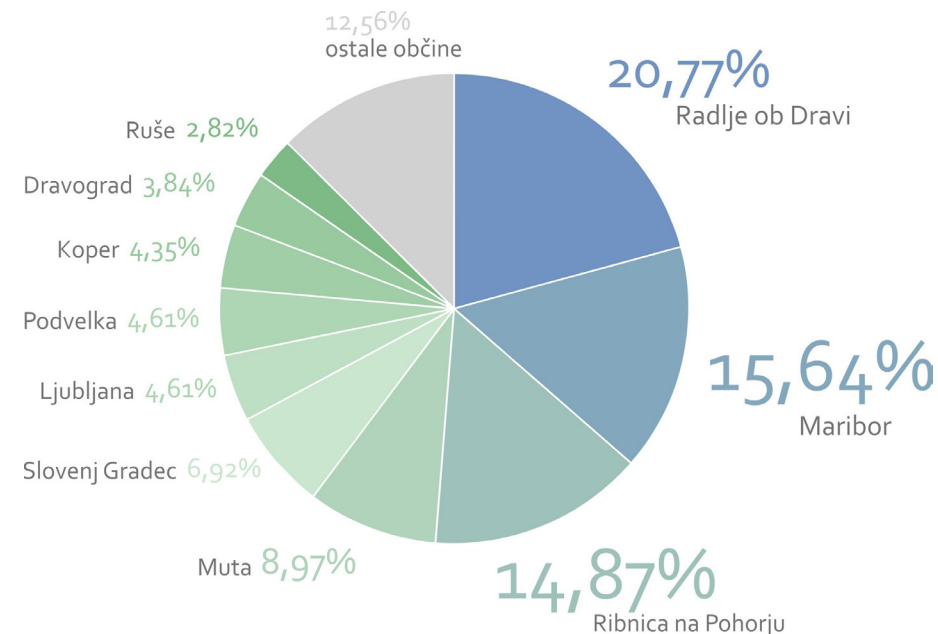
Demografski podatki kažejo, da je bilo leta 2023 število živorojenih nižje od števila umrlih, zato je bil naravni prirast na 1.000 prebivalcev negativen (-7,3). Prav tako je bilo število odseljenih višje od števila priseljenih, kar je povzročilo negativen selitveni prirast (-4,6 na 1.000 prebivalcev). Skupni prirast, ki združuje naravni in selitveni prirast, je bil torej negativen in je znašal -11,9 (v Sloveniji 3,3). Povprečna starost prebivalcev je bila 45,6 leta, kar je več kot slovensko povprečje (44,1 leta). Indeks staranja (razmerje med številom oseb starih 65 let ali več in številom otrok, starih 0–14 let) je znašal 157, kar presega državno povprečje (145).

V šolskem letu 2023/2024 je obiskovalo vrtec 33 otrok, v Osnovno šolo Ribnica na Pohorju je bilo vpisanih približno 110 učencev, srednje šole izven občine pa je obiskovalo okoli 40 dijakov. V letu 2023 je bilo v občini zaposlenih 58 prebivalcev v lokalnih delovnih mestih, kar predstavlja le 15 % vseh delovno aktivnih prebivalcev. Večina se jih vozi na delo v druge občine – največ v Radlje ob Dravi (21%) in Maribor (16%). Skoraj polovica delovno aktivnih prebivalcev je zaposlena v še 33 drugih slovenskih občinah, kar kaže na izrazito usmerjenost dnevnih migracij v širše regionalno in državno okolje.

Cestno omrežje v občini Ribnica na Pohorju je razmeroma obsežno glede na število prebivalcev in površino. Skupna dolžina javnih cest znaša 183,58 km, od tega 18,25 km državnih cest, 35,31 km občinskih cest in približno 130 km gozdnih cest s pretežno javnim značajem. Med pomembnejšimi državnimi povezavami so odseki R3-704 Radlje – Ribnica (4,6 km) in Ribnica – Brezno (3,94 km) ter turistična cesta RT-931 Ribnica – Ribniška koča (9,71 km). Gozdne ceste imajo pomembno vlogo za dostop do višje ležečih naselij in turističnih območij, po nekaterih pa vozi tudi šolski kombi.

V obdobju 2018–2022 je bilo zabeleženih 11 prometnih nesreč. Najpogostejši vzroki so bili nepravilna stran in smer vožnje, prevelika hitrost ter neustrezna varnostna razdalja. Večina nesreč je povzročila lažje telesne poškodbe, nekaj pa je bilo tudi brez poškodb.

Razpršena poselitev, nizka gostota prebivalstva in visoka stopnja dnevnih migracij poudarjajo potrebo po celovitem in trajnostnem načrtovanju prometa, ki bo zagotavljalo varnost, dostopnost ter kakovostno življenje za prebivalce občine Ribnica na Pohorju.



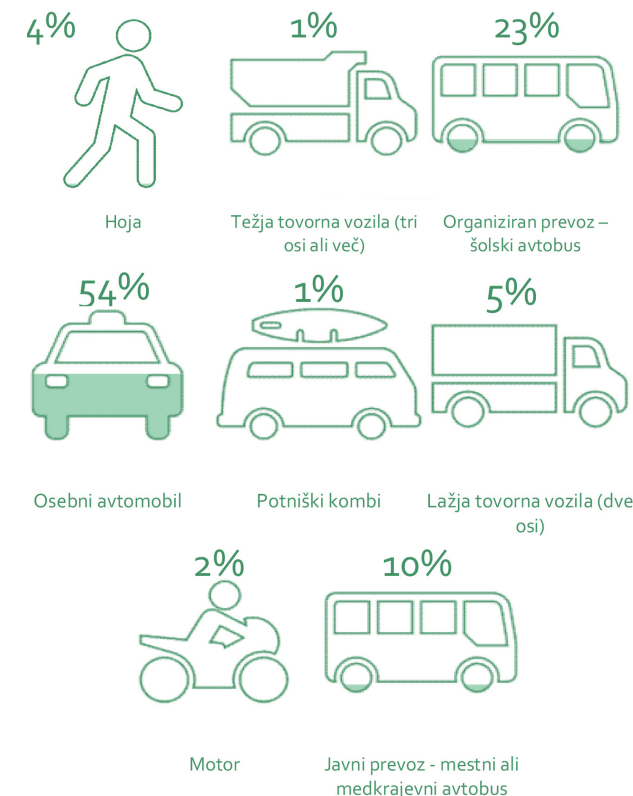
Grafikon 3: Delovna migracija prebivalcev občine po občinah zaposlitve za leto 2023. Vir: SURS.

## 5.2 / POTOVALNE NAVADE V OBČINI

Potovalne navade odražajo strukturo vsakodnevne mobilnosti in predstavljajo pomemben vir informacij za načrtovanje prometnih rešitev. Z namenom pridobitve informacij o uporabi prometnih načinov v občini je bilo izvedeno kordonsko štetje prometa ob cesti Ribnica-Ribniška koča, nasproti Občine Ribnica na Pohorju. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih načinih pri poteh v šolo ter o deležu otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih je bila izvedena anketa med šolarji na Osnovni šoli Ribnica na Pohorju. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih ter dolžinah poti na delo je bila izvedena anketa med zaposlenimi na Osnovni šoli Ribnica na Pohorju.

Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavni prometnici v občini (rezultati kordonskega štetja prometa izvedenega v maju 2024 ob cesti Ribnica-Ribniška koča, v času jutranje in popoldanske prometne konice)

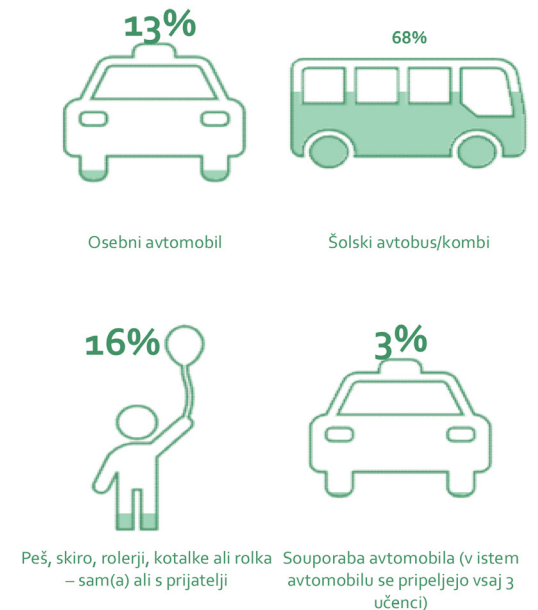
Večinski delež uporabe potovalnih načinov na glavni prometnici predstavlja avtomobil z 54 %. Delež uporabe organiziranega šolskega prevoza – šolski avtobus znaša 23 % in delež uporabe javnega prevoza – mestni ali medkrajevni avtobus 10%. Delež uporabe hoje predstavlja 4 %. Deleža uporabe kolesa ni bilo zaznati. Preostali delež predstavljajo motorji, potniški kombiji ter lažja in težja tovorna vozila. Turističnih avtobusov, občasnega avtobusnega prevoza in kmetijske mehanizacije se ne upošteva pri izračunu deležev uporabe prometnih načinov.



Grafikon 4: Piktogrami s prikazom deležev uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo (rezultati ankete o potovalnih navadah učencev 3., 5. in 7. razreda v Osnovni šoli Ribnica na Pohorju, izvedene junija 2024)

Večinski delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo predstavlja šolski avtobus/kombi z 68 %. Delež uporabe avtomobila predstavlja 16%, enak delež predstavlja tudi hoja 23 %. Deleža otrok, ki pri poteh v šolo uporabljajo javni prevoz ali kolo, ni bilo zaznati.

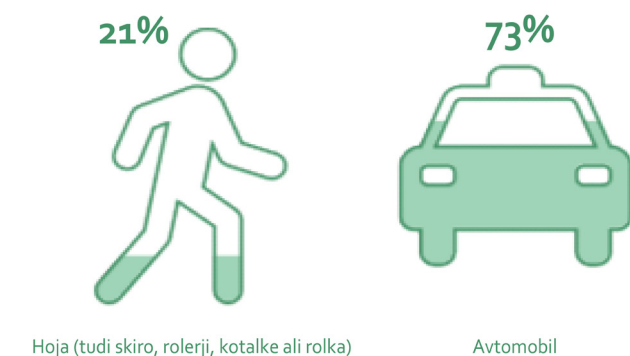


Grafikon 5: Piktogrami s prikazom deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh v Osnovno šolo



Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedene junija 2024 med zaposlenimi v Osnovni šoli Ribnica na Pohorju)

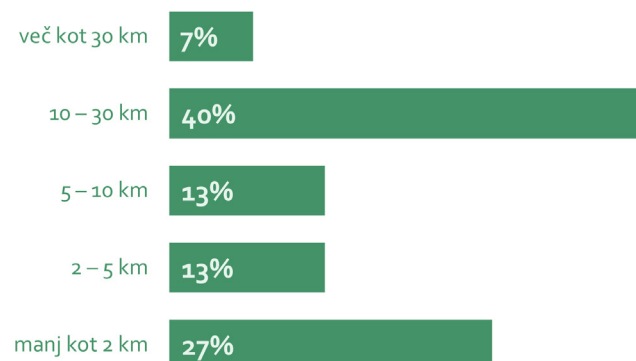
Pri poteh na delo delež uporabe avtomobila predstavlja 73 % (kot voznik ali kot sopotnik v avtomobilu). Delež uporabe hoje predstavlja 27 %. Deleža uporabe kolesa in javnega prevoza pri poteh na delo ni bilo zaznati.



Grafikon 6: Piktogrami s prikazom deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo

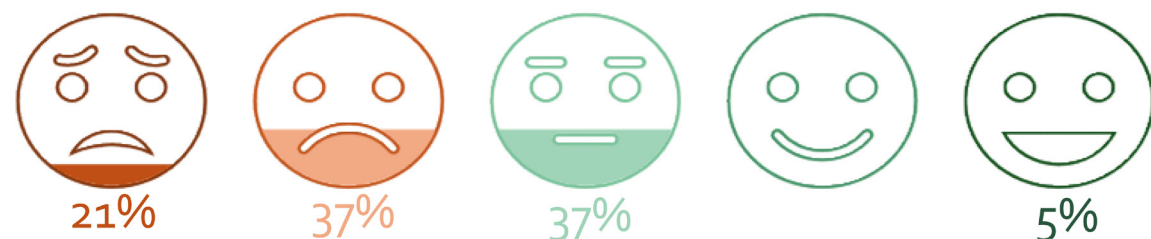
Dolžine poti na delo (rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedene junija 2024 med zaposlenimi v Osnovni šoli Ribnica na Pohorju)

Večina anketiranih zaposlenih (40 %) je od dela oddaljenih med 10 km in 30 km. Sledi delež zaposlenih, ki je od dela oddaljen manj kot 2 km (27 %). Med 5 km in 10 km je oddaljenih 13 % anketiranih, enak delež (13 %) je od dela oddaljen med 2 km in 5 km. Več kot 30 km je od dela oddaljenih 7 %.



Grafikon 7: Prikaz dolžin poti na delo

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



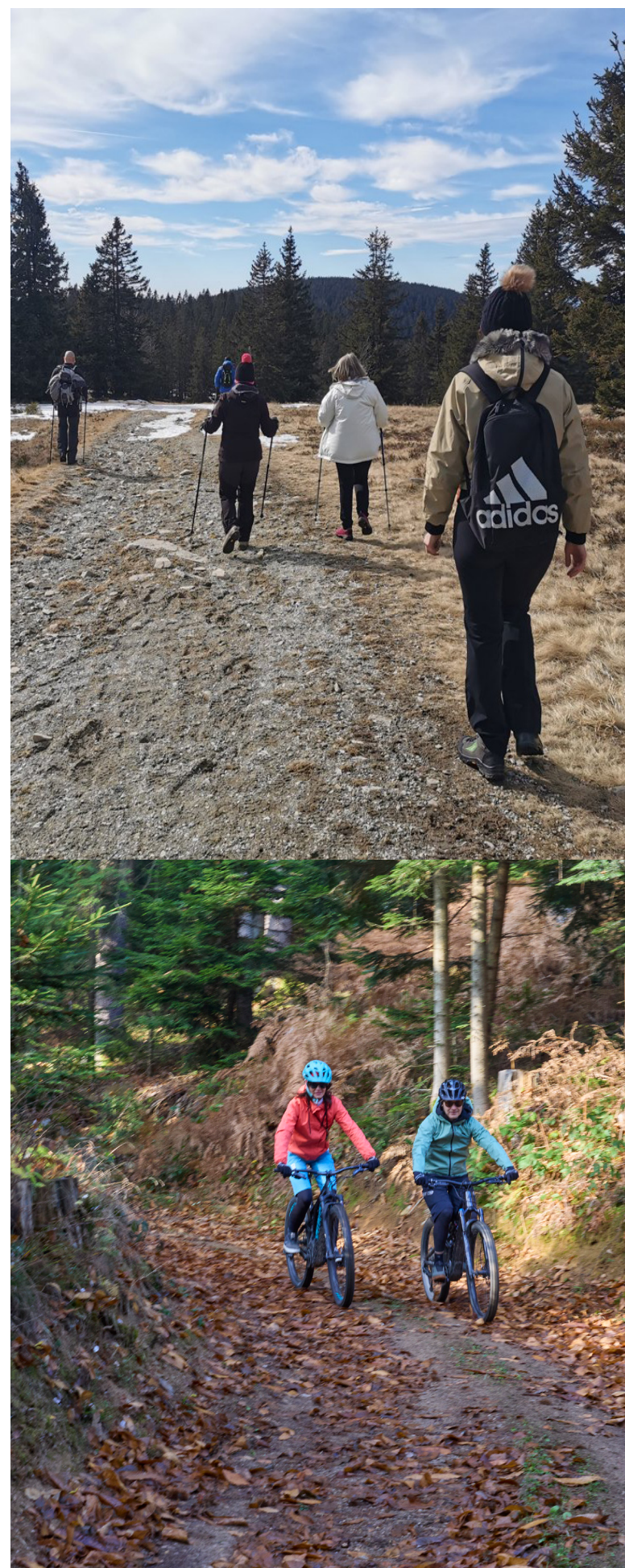
Slika 8.: Zadovoljstvo občanov z izvajanjem ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Vir: Anketa splošne javnosti (junij-avgust 2024)

## 5.3 / KLJUČNE UGOTOVITVE

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

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

- 1 Ključni dosežki**
  - Od prvih korakov do regijskega povezovanja
  - Varnejši koraki in privlačnejše poti
  - Prvi koraki k prepoznavanju kolesarjenja
  - Dostopnejši in pogostejši javni prevoz
  - Dobre povezave brez prometnih zastojev
- 2 Ključni izzivi**
  - Omejeni viri, zahtevni pogoji in težje povezovanje
  - Hoja kot izjema v vsakodnevni mobilnosti
  - Kolesarjenje brez ustrezne infrastrukture
  - Javnemu prevozu manjka dostopnost, povezljivost in privlačnost
  - Močno odvisni od avtomobila in drage cestne rešive
- 3 Ključne priložnosti**
  - Strategija kot priložnost za financiranje, povezovanje in trajnostni razvoj
  - Hoja kot priložnost za zdravje, turizem in povezovanje skupnosti
  - Kolesarjenje kot priložnost za povezovanje, turizem in sodobno mobilnost
  - Krepitev javnega prevoza kot hrbtenice trajnostne mobilnosti
  - Zmanjševanje prometnih obremenitev in izboljšanje varnosti



Slika 6: Pohodništvo in kolesarjenje kot priložnost za zdravje in turizem. avtor slike: Urška Poljanec, vir: časopis Večer in Ivan Pisar Vanč.



## Ključni dosežki

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

1

OD PRVIH KORAKOV DO  
REGIJSKEGA POVEZOVANJA

2

VARNEJŠI KORAKI IN  
PRIVLAČNEJŠE POTI

3

PRVI KORAKI K  
PREPOZNAVANJU  
KOLESARJENJA

4

DOSTOPNEJŠI IN POGOSTEJŠI  
JAVNI PREVOZ

5

DOBRE POVEZAVE BREZ  
PROMETNIH ZASTOJEV

### 1 / OD PRVIH KORAKOV DO REGIJSKEGA POVEZOVANJA

Občina Ribnica na Pohorju se s celostnim prometnim načrtovanjem ne srečuje prvič, saj je že leta 2019 sprejela svojo prvo Celostno prometno strategijo, s čimer je postavila temelje za dolgoročno in strateško usmerjeno urejanje mobilnosti. Pomembno podlago za povezovanje prostorskega in prometnega razvoja predstavlja tudi Občinski prostorski načrt iz leta 2017, ki omogoča usklajevanje urbanističnih in prometnih usmeritev. Kljub majhnemu številu zaposlenih občinska uprava deluje usklajeno in učinkovito, kar omogoča bolj pregledno ter hitro prilagodljivo delo pri pripravi in izvajanju strateških dokumentov. Občina je vključena tudi v regijsko celostno prometno strategijo, kar krepi sodelovanje z okoliškimi občinami, omogoča skupno izvedbo projektov ter odpira dodatne priložnosti za črpanje evropskih sredstev.

### 2 / VARNEJŠI KORAKI IN PRIVLAČNEJŠE POTI

Občina Ribnica na Pohorju je z ureditvijo pločnika v naselju Josipdol pomembno izboljšala prometno varnost in pogoje za hojo ob prometni cesti, podobno pa je z izgradnjo oziroma obnovo pločnika v občinskem središču bistveno prispevala k varnemu pešačenju, zlasti za šolarje in starejše prebivalce. Poleg tega se lahko občani in obiskovalci sprehajajo po vzpostavljeni mreži pohodniških poti, ki poleg rekreativne in turistične vloge ponuja tudi razvojni potencial za spodbujanje aktivne mobilnosti.

### 3 / PRVI KORAKI K PREPOZNAVANJU KOLESARJENJA

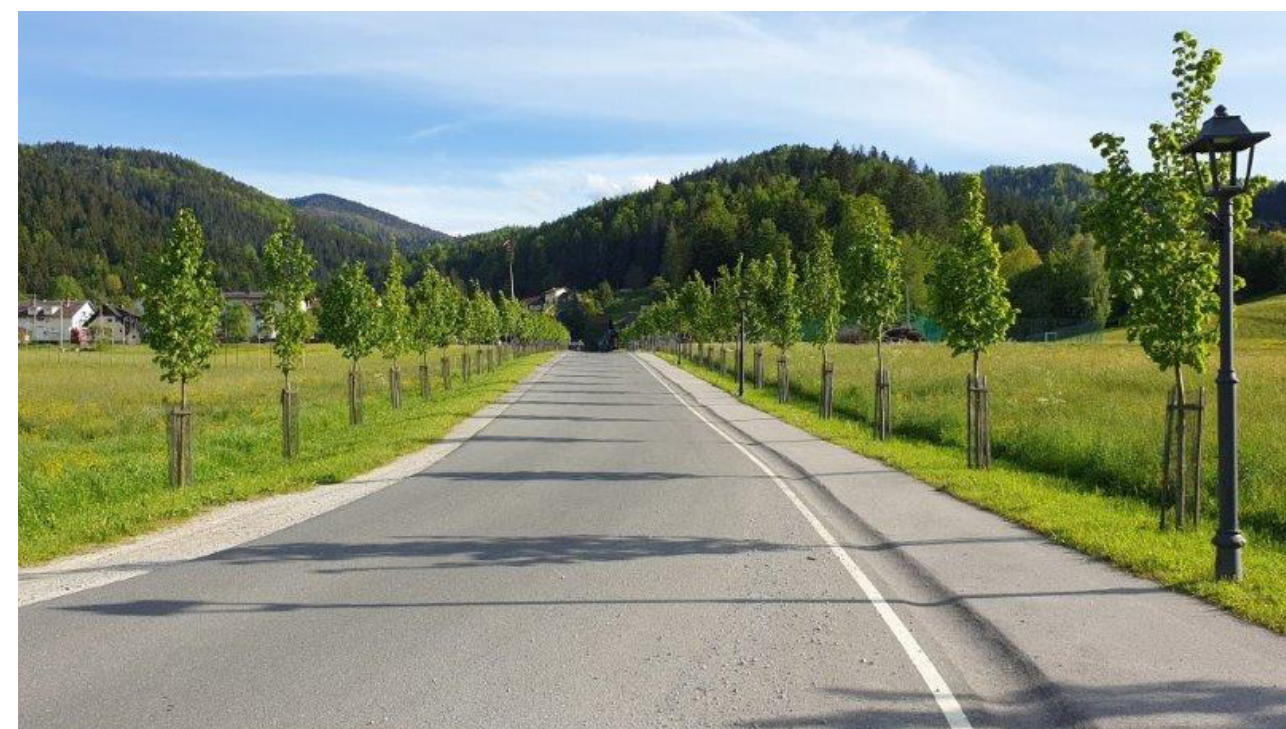
Na področju kolesarjenja je Občina Ribnica na Pohorju v zadnjih letih predvsem izboljšala prometno signalizacijo, kar vključuje tudi oznake, ki opozarjajo na prisotnost kolesarjev in tako prispevajo k večji varnosti v prometu. Nekateri odseki cest so bili dodatno označeni kot »kolesarske poti«, kar predstavlja pomemben korak k prepoznavanju kolesarjenja kot prometne dejavnosti, čeprav dejanskih ločenih kolesarskih površin občina še nima urejenih. Kljub tem prizadevanjem večjih infrastrukturnih ali sistemskih dosežkov na področju kolesarjenja v občini doslej ni bilo.

### 4 / DOSTOPNEJŠI IN POGOSTEJŠI JAVNI PREVOZ

V Občini Ribnica na Pohorju je javni potniški promet od septembra 2024 na voljo tudi v času šolskih počitnic, kar izboljšuje dostopnost prevoza za vse generacije. Poleg tega so bile uvedene pogostejše vožnje, kar predstavlja pomemben korak k večji konkurenčnosti javnega prevoza v primerjavi z osebnim avtomobilom ter spodbuja trajnostne oblike mobilnosti.

### 5 / DOBRE POVEZAVE BREZ PROMETNIH ZASTOJEV

V Občini Ribnica na Pohorju so državne ceste primerno vzdrževane, kar omogoča razmeroma varno in tekočo vožnjo ter dobro povezanost z regijskimi središči. Nizek povprečni dnevni promet, ki na obeh regionalnih cestah v občini ne presega tisoč vozil, zmanjšuje prometne zastoje, onesnaževanje in prometni stres ter prispeva k prijetnejšemu bivalnemu okolju.



Slika 7: Prenovljeno območje Josipdola z urejenim 150-metrskim Lipinim drevoredom, ki daje prostoru poseben značaj.

Slika 14: Panorama Sv. Andraž v Slovenskih goricah



## Ključni izzivi

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

1

OMEJENI VIRI,  
ZAHTEVNI POGOJI IN  
TEŽJE POVEZOVANJE

2

HOJA KOT IZJEMA  
V VSAKODNEVNI  
MOBILNOSTI

3

KOLESARJENJE  
BREZ USTREZNE  
INFRASTRUKTURE

4

JAVNEMU PREVOZU  
MANJKA DOSTOPNOST,  
POVEZLJIVOST IN  
PRIVLAČNOST

5

MOČNO ODVISNI OD  
AVTOMOBILA IN  
DRAGE CESTNE REŠITVE

### 1 / OMEJENI VIRI, ZAHTEVNI POGOJI IN TEŽJE POVEZOVANJE

Občina Ribnica na Pohorju se pri celostnem prometnem načrtovanju sooča z omejenim proračunom, kar močno vpliva na izvedljivost ukrepov in razvoj prometne infrastrukture ter zahteva natančno načrtovanje in iskanje zunanjih finančnih virov. Kljub prizadevanjem ostaja vključevanje javnosti šibko, kar otežuje soustvarjanje rešitev in zmanjšuje podporo pri izvajanju ukrepov. Majhnost občinske uprave pomeni tudi omejeno razpoložljivost strokovnih znanj in kapacitet, potrebnih za strateško načrtovanje in izvedbo projektov. Dodatno izziv predstavljajo visoki stroški vzdrževanja cest zaradi gorskega terena in razpršene poselitve, saj takšni pogoji otežujejo izvedbo standardnih rešitev trajnostne mobilnosti in zahtevajo prilagojene pristope. Medobčinsko sodelovanje pa je pogosto oteženo zaradi geografske razpršenosti, različnih prioritet in majhnosti občin, kar zmanjšuje možnosti za uspešno koordinacijo skupnih projektov in regionalno povezovanje.

### 2 / HOJA KOT IZJEMA V VSAKODNEVNI MOBILNOSTI

V Občini Ribnica na Pohorju hoja večinoma nima vloge praktičnega načina vsakodnevne mobilnosti, temveč je prisotna predvsem v rekreativne namene, kar potrjuje tudi podatek iz ankete, da jo kot najpogostejši način premikanja uporablja le 1 % občanov. Kar 56 % anketiranih meni, da so pogoji za pešačenje (zelo) slabi, pri čemer izpostavljajo pomanjkljivo varnost in urejenost površin. Razpršena poselitev in velike razdalje do središč ter delovnih mest pomenijo, da hoja v praksi ni realna alternativa drugim oblikam prevoza, dodatno pa varnost pešcev ogrožajo kritične točke na državnih cestah, kjer občina nima neposrednega vpliva na ureditev infrastrukture.

### 3 / KOLESARJENJE BREZ USTREZNE INFRASTRUKTURE

V Občini Ribnica na Pohorju kolo kot najpogostejši način mobilnosti uporablja le 4 % občanov, kar kaže na nizko vpetost kolesarjenja v vsakdanje življenje. Občina nima nobenih urejenih kolesarskih stez ali drugih namenskih površin, pri čemer večino cest predstavlja makadam, kar dodatno otežuje vožnjo, zlasti za manj izkušene uporabnike ali v vsakodnevne namene. Razgiban in hribovit teren otežuje kolesarjenje brez električne pomoči, hkrati pa povečuje privlačnost območja za športne kolesarje. Velike razdalje do upravnih središč in delovnih mest zmanjšujejo privlačnost kolesa kot alternative drugim oblikam prevoza, slaba povezanost z okoliškimi občinami pa omejuje možnosti za vzpostavitev regionalnih kolesarskih povezav in razvoj kolesarskega turizma.

### 4 / JAVNEMU PREVOZU MANJKA DOSTOPNOST, POVEZLJIVOST IN PRIVLAČNOST

Čeprav je učinkovit javni prevoz v občini Ribnica na Pohorju edina realna alternativa osebnemu motornemu prometu, ga omejuje več izzivov, ki preprečujejo množičnejšo uporabo. Obstoječe avtobusne linije so premalo pogoste, zlasti izven prometnih konic, ob vikendih in med počitnicami, številni prebivalci pa imajo do najbližjega postajališča povprečno okoli en kilometer, kar otežuje dostop starejšim, otrokom in gibalno oviranim osebam. Povezave do večjih mest, kot so Maribor, Slovenj Gradec in Radlje ob Dravi, niso časovno in prostorsko usklajene z dnevnimi migracijami, hkrati pa zaradi razgibanega terena in številnih ovinkov avtobusi vozijo bistveno počasneje kot avtomobili, kar jih naredi manj konkurenčne. Manjka tudi neposredna povezava z Mariborom, drugim največjim zaposlitvenim središčem za prebivalce občine. Poleg tega so številna avtobusna postajališča slabo urejena, brez osnovne infrastrukture, kot so nadstreški, klopi, informacijske table ali vozni redi, nekatera pa nimajo niti ustrezne niše za varno ustavljanje avtobusov.

### 5 / MOČNO ODVISNI OD AVTOMOBILA IN DRAGE CESTNE REŠITVE

V Občini Ribnica na Pohorju je osebni avtomobil izrazito prevladujoč način mobilnosti, saj ga kot glavno obliko prevoza uporablja kar 94 % prebivalcev, povprečno gospodinjstvo pa ima 2,3 avtomobila, kar je občutno nad slovenskim povprečjem. Tako visoka stopnja motorizacije povečuje obremenitev cestnega omrežja, potrebo po parkirnih površinah in izpostavljenost prometnim tveganjem. Več kot 60 % vseh cest v občini je gozdnih, zaradi česar jih ni mogoče enostavno asfaltirati ali modernizirati, kljub temu pa služijo javni rabi, med drugim za šolske prevoze in dostop do domačij. Visoki stroški vzdrževanja obsežnega in razpršenega cestnega omrežja, dolgotrajni in dragi postopki asfaltiranja ter zahtevna geografska lega dodatno otežujejo zagotavljanje kakovostne prometne infrastrukture. Pomemben izziv v prometu predstavljajo tudi težja tovorna vozila, ki so predvsem povezana z lesno-predelovalno industrijo, pri čemer prebivalci naselja Josipdol še posebej izrazito občutijo negativne vplive tovarnega prometa, saj se težja tovorna vozila vozijo neposredno skozi naselje, dodatne obremenitve pa povzroča tudi aktiven kamnolom. Negativni vplivi tovarnega prometa so prisotni tudi na drugih cestah v občini, kjer se zaradi ozkih in slabo preglednih odsekov povečujeta tveganje za prometne nesreče in obremenjenost cestne infrastrukture. Občino občasno dodatno prometno obremenjuje povečan turistični obisk ob praznikih, počitnicah in vikendih, na določenih odsekih pa so prisotne tudi prekoračitve hitrosti, kar še dodatno povečuje nevarnost za vse udeležence v prometu.



## Ključne priložnosti

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

1

**STRATEGIJA KOT PRILOŽNOST  
ZA FINANCIRANJE, POVEZOVANJE  
IN TRAJNOSTNI RAZVOJ**

2

**HOJA KOT PRILOŽNOST  
ZA ZDRAVJE, TURIZEM IN  
POVEZOVANJE SKUPNOSTI**

3

**KOLESARJENJE KOT PRILOŽNOST  
ZA POVEZOVANJE, TURIZEM IN  
SODOBNO MOBILNOST**

4

**KREPITEV JAVNEGA PREVOZA  
KOT HRBTENICE TRAJNOSTNE  
MOBILNOSTI**

5

**ZMANJŠEVANJE PROMETNIH  
OBREMENITEV IN IZBOLJŠANJE  
VARNOSTI**

### 1 / STRATEGIJA KOT PRILOŽNOST ZA FINANCIRANJE, POVEZOVANJE IN TRAJNOSTNI RAZVOJ

Nova prometna strategija Občine Ribnica na Pohorju odpira možnosti za bolj ciljno usmerjeno prijavljanje na evropske in državne razpise ter izkoriščanje razpoložljivih finančnih mehanizmov za trajnostne projekte. Majhnost občinske uprave omogoča boljšo povezanost in hitro komunikacijo med zaposlenimi, kar povečuje učinkovitost načrtovanja in izvajanja ukrepov. Naravna okolica občine ponuja odlične pogoje za razvoj trajnostne mobilnosti, kot so pohodništvo, rekreativno kolesarjenje in sonaravni prometni ukrepi, medtem ko majhno število prebivalcev olajšuje osebni stik in neposredno vključevanje javnosti v procese odločanja. Strategijo mobilnosti je mogoče povezati tudi z razvojem turizma, pri čemer trajnostne oblike prevoza izboljšujejo dostopnost do naravnih in kulturnih znamenitosti ter prispevajo k celoviti turistični ponudbi območja.

### 2 / HOJA KOT PRILOŽNOST ZA ZDRAVJE, TURIZEM IN POVEZOVANJE SKUPNOSTI

Naravno okolje Občine Ribnica na Pohorju ponuja številne možnosti za razvoj pohodništva, ki lahko dopolnjuje rekreacijsko in turistično ponudbo ter spodbuja zdrav življenjski slog. Širitev in podaljšanje obstoječih pločnikov znotraj gosteje poseljenih območij bi povečala varnost in uporabnost hoje v vsakdanjem življenju, medtem ko bi namestitve dodatne urbane opreme, kot so klopi, pitniki in koši, izboljšala udobje ter dostopnost za vse, tudi za starejše in gibalno ovirane osebe. Boljša označenost pohodniških poti z jasno usmerjevalno in informativno signalizacijo bi prispevala k boljši uporabniški izkušnji, organizacija pohodov, vodenih tur in drugih promocijskih aktivnosti pa bi lahko povečala prepoznavnost lokalnih poti ter povezala prebivalce in obiskovalce v skupnih doživetjih.

### 3 / KOLESARJENJE KOT PRILOŽNOST ZA POVEZOVANJE, TURIZEM IN SODOBNO MOBILNOST

Nizka gostota prometa na regionalnih cestah, kjer povprečni dnevni promet znaša približno tisoč vozil, omogoča razmeroma varno uporabo teh cest tudi za kolesarje, še posebej ob uvedbi ustreznih prometnih ukrepov. Obstajajo prostorske in tehnične možnosti za ureditev kolesarskega pasu na relaciji Josipdol – Ribnica – Hudi Kot, kar bi predstavljalo pomembno osnovo za razvoj lokalnega kolesarjenja. Zaradi razgibanega terena in večjih razdalj ima uporaba električnih koles velik potencial tako med prebivalci kot obiskovalci, vzpostavitev novih kolesarskih poti, označb in dodatne infrastrukture pa bi lahko občini prinesla več rekreativnih in športnih kolesarjev ter okrepila turistično ponudbo. Postavitev dodatnih stojal za kolesa na ključnih lokacijah, kot so javne ustanove, avtobusna postajališča in

trgovine, bi izboljšala funkcionalnost in varnost za uporabnike, naravna danost območja pa ponuja odlične pogoje za oblikovanje tematskih in panoramskih rekreativnih poti, zanimivih tako za domačine kot za obiskovalce.

### 4 / KREPITEV JAVNEGA PREVOZA KOT HRBTENICE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

V Občini Ribnica na Pohorju se odpira več priložnosti za okrepitev javnega potniškega prometa kot ključne alternative osebnemu motornemu prometu. Povečanje frekvence avtobusnih linij z več jutranjimi in popoldanskimi odhodi bi izboljšalo uporabnost in privlačnost prevoza za vse generacije, integracija šolskih prevozov v sistem javnega prevoza pa bi povečala izkoriščenost vozil, optimizirala stroške in izboljšala dostopnost. Usklajevanje voznih redov z vlakovnimi in avtobusnimi povezavami v večjih mestih, kot so Maribor, Slovenj Gradec in Radlje ob Dravi, ter vzpostavitev neposredne linije do Maribora bi prebivalcem olajšalo dnevne migracije in zmanjšalo potrebo po osebnih vozilih. Posebno priložnost predstavlja tudi morebitni zagon žičniškega prometa (gondole), ki bi bil hkrati turistična atrakcija in funkcionalna dopolnitev klasičnega javnega prevoza z boljšo dostopnostjo do rekreacijskih točk. Izboljšanje opremljenosti avtobusnih postajališč z nadstreški, klopmi in informacijskimi tablamami pa bi dodatno prispevalo k udobju, občutku varnosti in privlačnosti uporabe javnega prevoza.

### 5 / ZMANJŠEVANJE PROMETNIH OBREMENITEV IN IZBOLJŠANJE VARNOSTI

V Občini Ribnica na Pohorju se ponuja več priložnosti za zmanjšanje odvisnosti od osebnega avtomobila in spodbujanje bolj trajnostnih potovalnih navad. Izboljšanje kakovosti javnega potniškega prometa bi lahko postopno vplivalo na spremembe v vsakodnevnih potovanjih, dodatna parkirišča za souporabo vozil ter sistemi park & ride pa bi olajšali prehajanje med osebnim in javnim prevozom ter prispevali k zmanjšanju števila vozil v središču kraja. Spodbujanje souporabe avtomobilov, na primer za poti v šolo, na delo ali na dogodke, bi poleg manjšega prometnega pritiska krepilo tudi lokalno povezanost. Znižanje hitrosti na javnih cestah bi povečalo varnost za kolesarje in pešce ter izboljšalo splošno prometno varnost. Kot priložnost se hkrati kaže tudi zmanjševanje negativnih vplivov težkega tovornega prometa, kar bi prispevalo k večji prometni varnosti ter boljši kakovosti bivanja v naseljih. Organizacija skupinskih prevozov ob večjih prireditvah bi dodatno zmanjšala prometno obremenitev, potrebo po parkirnih površinah in tveganje za prometne nesreč.





Slika 8: Pogled na Ribnico na Pohorju, vir: Matej Žigart

## 6 I Pet stebrov ukrepanja

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

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

Vsebina je razdeljena na dve podpoglavji:

6.1 Strateška vodila

6.2 Ukrepi

Smeri ukrepanja so razdeljene na pet vsebinskih stebrov:

- 1 I. steber: Celostno prometno načrtovanje
- 2 II. steber: Hoja
- 3 III. steber: Kolesarjenje
- 4 IV. steber: Javni prevoz
- 5 V. steber: Motorni promet



## 6.1 / STRATEŠKA VODILA

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

Vsako vodilo je opremljeno s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije. Ambicije se merijo na podlagi kazalnikov, ki temeljijo na podatkih o deležih in obsegu uporabe posameznih potovalnih načinov na glavnih prometnicah v občini.

STEBER UKREPANJA	PRIORITETE	STRATEŠKO VODILO	KVANTIFICIRANE AMBICIJE			KAZALNIKI
			Opis	Izhodiščna vrednost 2024	Ciljna vrednost 2032	
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	Spodbujanje pametne in prilagojene mobilnosti, ki upošteva hribovitost in razpršeno poselitev, ob tem pa temelji na učinkovitem črpanju evropskih sredstev ter izkoriščanju naravnih danosti za trajnostni razvoj.	Prometno načrtovanje, ki temelji na zanesljivih podatkih, aktivnem in transparentnem vključevanju občanov ter na učinkovitem črpanju finančnih virov, s ciljem doseganja spremembe potovalnih navad občanov.	Povečanje deleža uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu (seštevek deleža uporabe hoje, kolesa in javnega prevoza)	14%	21%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
HOJA	Zagotavljanje varnih in kakovostnih pogojev za pešce na območjih gostejše poselitve ter razvoj mreže pohodniških poti, ki spodbujajo zdrav življenjski slog in aktivno preživljanje prostega časa prebivalcev.	Z vlaganjem v kakovostno urejene pločnike in pohodniške poti bomo spodbujali aktivno preživljanje prostega časa, izboljšali dostopnost naravnih znamenitosti ter okrepili povezanost lokalne skupnosti in turistične ponudbe.	Povečanje deleža uporabe hoje v prometu	4%	6%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
KOLESARJENJE	Izboljšanje pogojev za rekreativno in vsakodnevno kolesarjenje z nadgradnjo obstoječe infrastrukture ter oblikovanje kakovostne turistične ponudbe, ki povečuje privlačnost občine.	Z izkoriščanjem obstoječe infrastrukture in razvojem rekreativnega kolesarjenja bomo izboljšali mobilnost prebivalcev, povečali privlačnost občine za turiste ter spodbujali trajnostni turizem.	Povečanje deleža uporabe kolesa v prometu	0%	2%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
JAVNI PREVOZ	Razvoj dostopnega, zanesljivega in privlačnega javnega potniškega prometa kot ključne trajnostne alternative osebному avtomobilu ter zagotavljanje poveziljivosti z večjimi središči.	Izboljšanje in širitev ponudbe javnega potniškega prometa kot edine realne alternative osebному motornemu prometu, z zagotavljanjem urejenih avtobusnih postajališč ter iskanjem alternativnih rešitev za izboljšanje dostopnosti prebivalcev, ki so oddaljeni od postajališč javnega prevoza.	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	10%	13%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
MOTORNI PROMET	Postopno zmanjševanje odvisnosti od osebnega avtomobila s spodbujanjem alternativnih oblik mobilnosti ter sistematičnim umirjanjem hitrosti za večjo varnost vseh udeležencev v prometu.	Z zagotavljanjem parkirišč za souporabo in P&R in sistematičnim umirjanjem hitrosti zmanjševati individualno rabo osebnega motornega prometa.	Zmanjšanje deleža uporabe avtomobila v prometu	54%	47%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Tabela 2: Prikaz strateških vodil in kvantificiranih ambicij

## 6.2 / UKREPI

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



Slika 9: Voden pohod v šolo v sklopu akcije "kuža pazi"

Smeri ukrepanja so razdeljene na pet vsebinskih stebrov:

- I. STEBER Celostno prometno načrtovanje**
  - Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS
  - Digitalizacija in inovacije
  - Sodelovanje v ETM
  - Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk
  - Aktivno sodelovanje na razpisih za sofinanciranje ukrepov s področja prometa
  - Združevanje turizma in aktivne mobilnosti
  - Ureditev občinskega središča
- II. STEBER Hoja**
  - Aktivno vzdrževanje obstoječih površin za hojo
  - Zagotavljanje dodatnih hodnikov za pešce
  - Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti
  - Urejanje javnih površin z urbano opremo
  - Zagotavljanje dostopnosti za invalide
  - Promocija hoje
- III. STEBER Kolesarjenje**
  - Zagotavljanje prvih površin za kolesarjenje
  - Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa in servisno-polnilnih postaj za kolesa
  - Vzpostavitev sistema za izposajo koles
  - Vzpostavitev poligona za gorske kolesarje
  - Vzpostavitev poligona za učenje uporabe kolesa
  - Promocija kolesarjenja
- IV. STEBER Javni prevoz**
  - Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza
  - Nadgradnja avtobusnih postajališč
  - Nadaljnje zagotavljanje šolskih prevozov in preučitev možnosti integracije (dela) šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa
  - Preučitev možnosti za vzpostavitev žičniškega prometa
  - Preučitev potreb po vzpostavitvi sistema prevozov na klic
  - Integracija kolesarjenja in javnega prevoza
  - Promocija javnega prevoza
- V. STEBER Motorni promet**
  - Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije cestnega omrežja
  - Implementacija ukrepov za umirjanje prometa
  - Učinkovito upravljanje s parkiranjem
  - Izobraževanja o varni vožnji in promocijske aktivnosti za zmanjševanje uporabe avtomobila
  - Zmanjšanje negativnih vplivov tovornega prometa



## I. STEBER: Celostno prometno načrtovanje

Občina Ribnica na Pohorju bo po sprejetju OCPS zagotavljala redno spremljanje izvajanja strategije ter letno poročala o napredku. Z uvajanjem digitalnih orodij bo povečala preglednost in sodelovanje javnosti, z udeležbo v Evropskem tednu mobilnosti pa spodbujala trajnostne oblike prevoza. Vzpostavila bo register nevarnih točk, aktivno kandidirala na razpisih za sofinanciranje prometnih ukrepov ter spodbujala povezovanje turizma in aktivne mobilnosti. Eden izmed ključnih projektov bo celovita ureditev območja občinskega središča na odseku državne ceste od križišča regionalnih cest proti smučišču, ki bo v ospredje postavila trajnostne oblike mobilnosti.

1

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE  
IZVAJANJA OCPS

2

DIGITALIZACIJE IN  
INOVACIJE

3

SODELOVANJE V ETM

4

VZPOSTAVITEV REGISTRA  
PROMETNO NEVARNIH TOČK

5

AKTIVNO SODELOVANJE NA  
RAZPISIH ZA SOFINANCIRANJE  
UKREPOV S PODROČJA PROMETA

6

ZDRUŽEVANJE TURIZMA IN  
AKTIVNE MOBILNOSTI

7

UREDITEV  
OBČINSKEGA SREDIŠČA

## 1 / SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA OCPS

Po sprejetju občinske celostne prometne strategije na občinskem svetu bo občina Ribnica na Pohorju zagotovila redno spremljanje izvajanja strategije ter enkrat letno pripravila poročilo o napredku pri izvajanju ukrepov, doseganju zastavljenih ciljev in njihovih učinkih na lokalni prometni sistem. Poročilo bo temeljilo na načrtu spremljanja in vrednotenja, ki bo vključeval obvezne kazalnike, določene s strani pristojnega ministrstva, ter dodatne kazalnike, izbrane glede na specifične cilje in potrebe občine. S tem bo občina zagotavljala preglednost izvajanja strategije, omogočala sprotno prilagajanje ukrepov in spodbujala aktivno sodelovanje javnosti ter drugih deležnikov v procesu trajnostnega prometnega načrtovanja.

## 2 / DIGITALIZACIJE IN INOVACIJE

Občina Ribnica na Pohorju bo z uvajanjem digitalnih rešitev in inovativnih pristopov v prometno načrtovanje izboljšala preglednost, dostopnost in učinkovitost lokalnega prometnega sistema. Ključen element bo razvoj interaktivnih zemljevidov, ki bodo prikazovali varne poti za pešce in kolesarje, lokacije parkirišč ter mrežo javnega prevoza. Občina bo obenem preučila možnost uvedbe mobilne aplikacije, ki bo občanom omogočala enostaven dostop do voznih redov, sprotnih informacij o prometnih omejitvah in zaporah ter možnost oddaje pobud ali prijav težav v prometnem prostoru. Z uvedbo digitalnih orodij bo občina povečala informiranost prebivalcev, okrepila odzivnost na potrebe uporabnikov ter spodbudila večjo participacijo pri oblikovanju trajnostnih rešitev na področju mobilnosti.

## 3 / SODELOVANJE V ETM

Občina Ribnica na Pohorju bo aktivno sodelovala v kampanji Evropski teden mobilnosti (ETM), ki predstavlja pomembno priložnost za spodbujanje trajnostne mobilnosti in ozaveščanje prebivalcev o prednostih okolju prijaznih načinov prevoza. V sklopu kampanje bo občina organizirala različne aktivnosti, kot so dan brez avtomobila, tematske delavnice, skupinske kolesarske vožnje, predstavitve varnega kolesarjenja ter druge interaktivne dogodke, namenjene različnim starostnim skupinam. S sodelovanjem v ETM bo občina prispevala k večji prepoznavnosti trajnostne mobilnosti, okrepila zavedanje o vplivih prometnih navad na okolje in zdravje ter spodbujala postopne spremembe v potovalnih vzorcih občanov.

## 4 / VZPOSTAVITEV REGISTRA PROMETNO NEVARNIH TOČK

Občina Ribnica na Pohorju se bo aktivno prijavljala na evropske in državne razpise s področja prometa ter sodelovala v projektih, ki bodo prispevali k razvoju in izboljšanju prometnega sistema na območju občine.

Za uspešno kandidiranje bo v proračunu predvidela sredstva za pripravo kakovostne projektno-tehnične in druge potrebne dokumentacije, ki je ključna za učinkovito prijavo na razpise. S tem bo občina povečala možnosti za pridobitev zunanjih finančnih sredstev, kar bo omogočilo hitrejšo in uspešnejšo izvedbo načrtovanih prometnih ukrepov ter prispevalo k razvoju trajnostne mobilnosti v lokalnem okolju.

## 5 / AKTIVNO SODELOVANJE NA RAZPISIH ZA SOFINANCIRANJE UKREPOV S PODROČJA PROMETA

Občina Ribnica na Pohorju se bo aktivno prijavljala na evropske in državne razpise s področja prometa ter sodelovala v projektih, ki bodo prispevali k razvoju in izboljšanju prometnega sistema na območju občine. Za uspešno kandidiranje bo v proračunu predvidela sredstva za pripravo kakovostne projektno-tehnične in druge potrebne dokumentacije, ki je ključna za učinkovito prijavo na razpise. S tem bo občina povečala možnosti za pridobitev zunanjih finančnih sredstev, kar bo omogočilo hitrejšo in uspešnejšo izvedbo načrtovanih prometnih ukrepov ter prispevalo k razvoju trajnostne mobilnosti v lokalnem okolju.

## 6 / ZDRUŽEVANJE TURIZMA IN AKTIVNE MOBILNOSTI

Občina Ribnica na Pohorju bo izkoriščala svojo neokrnjeno naravo za nadaljnji razvoj turizma, ki bo temeljil na uporabi aktivne mobilnosti, kot sta pohodništvo in kolesarjenje. S povezovanjem turističnih vsebin z varnimi in privlačnimi potmi bo občina spodbujala obiskovalce k aktivnemu raziskovanju naravnih in kulturnih znamenitosti, hkrati pa prispevala k zmanjšanju vplivov turizma na okolje ter krepitvi prepoznavnosti območja kot destinacije za zdravo in trajnostno preživljanje prostega časa.

## 7 / UREDITEV OBČINSKEGA SREDIŠČA

Občina Ribnica na Pohorju bo v sodelovanju z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo stremela k celoviti ureditvi območja občinskega središča na odseku državne ceste od križišča regionalnih cest proti smučišču. Predvideno je vzpostavitev območja omejene hitrosti 30 km/h z ustrezno talno in vertikalno signalizacijo, s čimer bi se povečala prometna varnost in kakovost bivanja v središču kraja. Prav tako bo občina preučila možnosti za dvig križišča pri Osnovni šoli in avtobusnim postajališčem pred Vicmanovo vilo ter k zagotovitvi površin za kolesarjenje s pomočjo horizontalne signalizacije. Preučila bo tudi možnost spremembe dostopa do Osnovne šole in njene okolice z namenom izboljšanja prometne ureditve ter varnosti otrok. Del ureditve bo tudi prenova in funkcionalna nadgradnja območja turističnega naselja, kar bi občinsko središče naredilo privlačnejše tako za prebivalce kot za obiskovalce.



## II. STEBER: Hoja

Občina Ribnica na Pohorju bo z rednim vzdrževanjem obstoječih in izvedbo dodatnih površin za pešce zagotavljala varno in dostopno okolje za hojo. Na prometno pomembnih lokacijah bo širila omrežje hodnikov za pešce in urejala razširitve bankin, hkrati pa razvijala kakovostne sprehajalne poti. Občina bo z namestitvijo urbane opreme izboljšala udobje, privlačnost in varnost javnih površin za pešce. Z doslednim zagotavljanjem dostopnosti za invalide ter aktivno promocijo hoje bo spodbujala redno gibanje prebivalcev ter prispevala k višji kakovosti bivanja v občini.

1

**AKTIVNO VZDRŽEVANJE OBSTOJEČIH  
POVRŠIN ZA HOJO**

2

**ZAGOTAVLJANJE DODATNIH  
HODNIKOV ZA PEŠCE**

3

**ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNIH  
SPREHAJALNIH POTI**

4

**UREJANJE JAVNIH POVRŠIN  
Z URBANO OPREMO**

5

**ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI  
ZA INVALIDE**

6

**PROMOCIJA HOJE**

### 1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE OBSTOJEČIH POVRŠIN ZA HOJO

Občina Ribnica na Pohorju bo skrbela za redno vzdrževanje obstoječe mreže pločnikov z namenom zagotavljanja varnega, dostopnega in prijetnega okolja za hojo. Vzdrževalna dela bodo obsegala sanacijo poškodb, odstranjevanje ovir, redno košnjo vegetacije, zagotavljanje ustrezne osvetlitve in pretočnosti ter redno vzdrževanje horizontalnih označb in prehodov za pešce, ki so ključnega pomena za varnost uporabnikov. Preučila se bo možnost izvedbe dvignjenega prehoda za pešce ob Vicmanovi vili. Posebna pozornost bo namenjena tudi zagotavljanju ustrezne širine pločnikov na odsekih, kjer so obstoječe površine preozke in ne omogočajo varnega srečevanja pešcev ali dostopa za gibalno ovirane osebe.

### 2 / ZAGOTAVLJANJE DODATNIH HODNIKOV ZA PEŠCE

Občina Ribnica na Pohorju bo sistematično širila omrežje varnih površin za hojo z izgradnjo dodatnih hodnikov za pešce na lokacijah, kjer je to glede na gostoto poselitve in prometno varnost najbolj smiselno. Prednost bodo imele tiste trase, kjer so potrebe največje, med drugim izgradnja hodnika za pešce na relaciji Ribnica na Pohorju – pokopališče Ribnica, na relaciji transformator – Etnološki muzej Grubelnik in nadalje proti čistilni napravi, na relaciji transformator – odcep Kogelnik, na relaciji od Lesjakovega ovinka do Puše ter v zgornjem naselju Josipdola proti Kulturni dvorani Josipdol. Z načrtnim zagotavljanjem in nadgradnjo peš infrastrukturnih povezav bo občina omogočila varnejšo, udobnejšo in privlačnejšo hojo za vse prebivalce, hkrati pa bo na cestah, kjer gradnja hodnikov ni smotrna, varnost pešcev zagotavljala z razširitvami bankin in drugimi ustreznimi prometnimi ureditvami.

### 3 / ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNIH SPREHAJALNIH POTI

Občina Ribnica na Pohorju bo razvijala dodatne sprehajalne poti z namenom izboljšanja možnosti za rekreacijo in vsakodnevno gibanje ter povezovanje naselij in ključnih točk znotraj občine. Nove poti bodo umeščene v prijetno naravno okolje in namenjene tako krajšim vsakodnevnim sprehodom kot tudi daljšim rekreativnim potem med naselji. Pri načrtovanju bo občina upoštevala potrebe različnih uporabnikov, vključno z družinami, starejšimi in rekreativci, ter zagotavljala primerno označenost, varnost in opremo ob poteh. Posebna pozornost bo namenjena ureditvi sprehajalne poti na relaciji Josipdol – Ribnica na Pohorju, ureditvi in označitvi tematske Gozdne učne poti Kapelvald ter vzpostavitvi novih tematskih poti.

### 4 / UREJANJE JAVNIH POVRŠIN Z URBANO OPREMO

Občina Ribnica na Pohorju bo zagotavljala višjo privlačnost javnih površin z namestitvijo urbane opreme na območjih z razvito infrastrukturo za hojo. Na frekventnih lokacijah, bodo nameščene klopi, koši za odpadke, pitniki ter ustrezna razsvetljava, kar bo izboljšalo udobje, dostopnost in varnost za vse uporabnike.

### 5 / ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE

Občina Ribnica na Pohorju bo pri načrtovanju in urejanju javnega prostora dosledno upoštevala potrebe invalidov in drugih gibalno oviranih oseb ter zagotavljala celostno dostopnost do javne infrastrukture. Z izvedbo tehničnih prilagoditev, kot so spuščeni robniki, taktilne oznake, ustrezno izvedene klančine in prilagojena avtobusna postajališča, bo občina omogočila večjo samostojnost, varnost in enakovredno vključevanje teh oseb v vsakdanje življenje. Posebna pozornost bo namenjena zagotavljanju neoviranega dostopa do javnih objektov, kot so občinske stavbe, zdravstvene in izobraževalne ustanove. Objekti, ki trenutno ne ustrezajo predpisanim standardom dostopnosti, bodo postopoma prilagojeni, pri čemer bodo nakloni klančin in nivelete načrtovani v skladu z veljavnimi normativi. S temi ukrepi bo občina prispevala k bolj vključujočemu in pravičnemu bivalnemu okolju za vse svoje prebivalce.

### 6 / PROMOCIJA HOJE

Občina Ribnica na Pohorju bo dodatno spodbujala hojo kot zdrav, trajosten in dostopen način mobilnosti ter preživljanja prostega časa, pri čemer bo posebno pozornost namenila promociji obstoječih in novih sprehajalnih poti. Z organizacijo vodenih pohodov, tematskih sprehodov in športno-rekreativnih dogodkov ter z vključevanjem lokalnih društev bo občina povečala prepoznavnost poti, okrepila njihovo redno uporabo ter jih povezala z lokalno turistično ponudbo. Promocijske aktivnosti bodo vključevale informativne materiale, označevalne table in digitalne vsebine, ki bodo prebivalcem in obiskovalcem približale prednosti hoje, jih motivirale k aktivnemu raziskovanju naravnega in kulturnega okolja ter spodbujale daljše obiske občine kot privlačne destinacije za trajnostni turizem.



Slika 10: Voden pohod v šolo v spremstvu policije



### III. STEBER: Kolesarjenje

Občina Ribnica na Pohorju bo stremela k vzpostavitvi prvih urejenih površin za kolesarjenje ter preučila možnosti njihove nadaljnje razširitve do sosednjih občin. Z namenom podpore aktivni mobilnosti bo nadgradila podporno infrastrukturo z ureditvijo parkirnih mest in servisno-polnilnih postaj za kolesa, v občinskem središču pa uredila pokrito kolesarnico. Vzpostavila bo sistem izposoje e-koles, poligon za gorske kolesarje na smučišču in poligon za učenje uporabe kolesa. Z organizacijo različnih aktivnosti bo spodbujala kolesarjenje kot trajnostno obliko mobilnosti in privlačno turistično dejavnost.

1

**ZAGOTAVLJANJE PRVIH POVRŠIN  
ZA KOLESARJENJE**

2

**VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST  
ZA KOLESA IN SERVISNO-POLNILNIH  
POSTAJ ZA KOLESA**

3

**VZPOSTAVITEV SISTEMA  
ZA IZPOSOJO KOLES**

4

**VZPOSTAVITEV POLIGONA ZA  
GORSKE KOLESARJE**

5

**VZPOSTAVITEV POLIGONA ZA  
UČENJE UPORABE KOLESA**

6

**PROMOCIJA KOLESARJENJA**

#### 1 / ZAGOTAVLJANJE PRVIH POVRŠIN ZA KOLESARJENJE

Občina Ribnica na Pohorju bo v sodelovanju z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo stremela k vzpostavitvi prvih urejenih površin za kolesarjenje. V nadaljevanju bo preučena možnost razširitve te povezave do sosednjih občin, s čimer bi nastala pomembna hrbtenična kolesarska trasa, ki bo omogočala varnejšo vožnjo in spodbujala uporabo kolesa tako v rekreativne kot tudi v vsakodnevne namene. Občina bo preučila tudi možnosti za ureditev kolesarskih povezav na drugi državni cesti, ki povezuje ključne točke, kot so šola, športna infrastruktura in turistične znamenitosti. Nove površine bodo ustrezno označene in opremljene, kar bo prispevalo k večji varnosti, večji uporabi trajnostnih oblik mobilnosti ter razvoju kolesarskega turizma na območju. Poleg tega se bo preučila možnost ureditve kolesarskih površin tudi na drugih občinskih cestah ter izvedba kolesarske povezave s Kope.

#### 2 / VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST ZA KOLESA IN SERVISNO-POLNILNIH POSTAJ ZA KOLESA

Občina Ribnica na Pohorju bo z namenom podpore aktivni mobilnosti nadgradila podporno infrastrukturo za kolesarjenje, ki bo obsegala dodatna parkirna mesta za kolesa ter servisno-polnilne postaje za kolesa. Parkirna mesta bodo umeščena na ključnih lokacijah, predvsem v bližini javnih ustanov, trgovine, šole ter postajališč javnega prevoza, kjer bodo omogočala enostavno kombiniranje kolesarjenja z drugimi oblikami mobilnosti. Servisno-polnilne postaje bodo nameščene v Josipdolu, Ribnici na Pohorju in Janževskem Vrhu ter bodo namenjene reševanju manjših tehničnih težav. Občina bo zagotovila tudi pokrito kolesarnico v občinskem središču, ki bo namenjena turistom in kombiniranju kolesa ter javnega prevoza. S tem bo občina ustvarila prijaznejše pogoje za vsakodnevno in rekreativno kolesarjenje ter spodbudila več občanov in turistov k uporabi kolesa kot učinkovitega in trajnostnega prevoznega sredstva.

#### 3 / VZPOSTAVITEV SISTEMA ZA IZPOSOJO KOLES

Občina Ribnica na Pohorju bo spodbujala in sodelovala s turističnimi ponudniki pri vzpostavitvi sistema za izposajo e-koles, ki bo prilagojen konfiguraciji terena in razdaljam med posameznimi interesnimi točkami v občini. Cilj vzpostavitve sistema za izposajo koles je izboljšati dostopnost do sistema za širši krog uporabnikov, spodbuditi uporabo e-koles za vsakodnevne poti ter prispevati k razvoju trajnostnega in aktivnega turizma.

#### 4 / VZPOSTAVITEV POLIGONA ZA GORSKE KOLESARJE

Občina Ribnica na Pohorju bo predvidoma v okviru javno-zasebnega partnerstva na območju smučišča vzpostavila poligon za gorske kolesarje, ki bo namenjen tako začetnikom kot izkušenim kolesarjem. Poligon bo ponujal različne tehnične elemente, kot so klančine, ovinki, valovi in manjši skoki, s čimer bo omogočal varno učenje in razvijanje kolesarskih spretnosti. Zasnova bo upoštevala naravne značilnosti terena in ohranjala krajinsko podobo območja, hkrati pa bo infrastruktura dopolnjevala turistično ponudbo Ribnice na Pohorju tudi izven zimske sezone. Projekt bo spodbujal aktivno preživljanje prostega časa, privabljal obiskovalce ter podpiral razvoj kolesarskega turizma v povezavi z drugimi športno-rekreacijskimi in turističnimi vsebinami v občini.

#### 5 / VZPOSTAVITEV POLIGONA ZA UČENJE UPORABE KOLESA

Občina Ribnica na Pohorju bo v neposredni bližini osnovne šole uredila manjši poligon za učenje, namenjen otrokom in mladostnikom ter tudi drugim začetnikom, ki želijo v varnem okolju osvojiti osnovne spretnosti kolesarjenja. Poligon bo služil tudi izvedbi preventivnih aktivnosti in kolesarskih usposabljanj v sodelovanju s šolo ter drugimi deležniki, kar bo prispevalo k večji prometni varnosti. Namen poligona je spodbujati varno kolesarjenje, razvijati osnovne kolesarske veščine ter promovirati kolesarjenje kot vsakodnevno obliko mobilnosti.

#### 6 / PROMOCIJA KOLESARJENJA

Občina Ribnica na Pohorju bo z različnimi aktivnostmi spodbujala kolesarjenje kot trajnostno obliko mobilnosti ter privlačno turistično dejavnost. Poseben poudarek bo namenjen razvoju kolesarskih kart z označenimi trasami, zanimivimi točkami in informacijami o težavnosti poti, ki bodo prebivalcem in obiskovalcem olajšale načrtovanje izletov. V sodelovanju z lokalnimi ponudniki bo občina pripravljala tematske kolesarske ture in dogodke, ki bodo združevali športno-rekreativno doživetje z odkrivanjem naravne in kulturne dediščine območja. Promocija bo vključevala tudi digitalne vsebine in predstavitev na turističnih portalih ter pripravo turističnega vodnika za kolesarjenje, s čimer se bo krepila prepoznavnost Ribnice na Pohorju kot privlačne destinacije za kolesarski turizem, hkrati pa se bo spodbujala večja uporaba kolesa v vsakodnevem življenju.



## IV. STEBER: Javni prevoz

Občina Ribnica na Pohorju bo izboljšala ponudbo avtobusnega prevoza ter v sodelovanju z DUJPP preučila možnost uvedbe direktne linije do Maribora. Posodobila in nadgradila bo avtobusna postajališča, zagotavljala zanesljive šolske prevoze ter preučila njihovo delno vključitev v sistem javnega potniškega prometa. Preučila bo možnosti za vzpostavitev žičniškega prometa, potrebe po vzpostavitvi sistema prevozov na klic za starejše in uredila parkirišča za kolesa pri ključnih avtobusnih postajališčih. Z aktivno promocijo bo spodbujala uporabo javnega prevoza ter prispevala k trajnostni in vključujoči mobilnosti.

1

**IZBOLJŠANJE PONUDBE  
AVTOBUSNEGA PREVOZA**

2

**NADGRADNJA AVTOBUSNIH  
POSTAJALIŠČ**

3

**NADALJNJE ZAGOTAVLJANJE ŠOLSKIH  
PREVOZOV IN PREUČITEV MOŽNOSTI  
INTEGRACIJE (DELA) ŠOLSKIH PREVOZOV V  
SISTEM JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA**

4

**PREUČITEV MOŽNOSTI ZA  
VZPOSTAVITEV ŽIČNIŠKEGA PROMETA**

5

**PREUČITEV POTREB  
PO VZPOSTAVITVI SISTEMA  
PREVOZOV NA KLIC**

6

**INTEGRACIJA KOLESARJENJA  
IN JAVNEGA PREVOZA**

7

**PROMOCIJA  
JAVNEGA PREVOZA**

### 1 / IZBOLJŠANJE PONUDBE AVTOBUSNEGA PREVOZA

Občina Ribnica na Pohorju bo stremela k izboljšanju ponudbe avtobusnega prevoza z namenom večje dostopnosti in uporabnosti javnega potniškega prometa za prebivalce. V sodelovanju z DUJPP bo stremela tudi k vzpostavitvi direktne linije do Maribora, kar bi dijakom, študentom in zaposlenim omogočilo hitrejšo, udobnejšo in okolju prijaznejšo povezavo s ključnim zaposlitveno - izobraževalnim središčem. Vsi ukrepi bodo temeljili na analizi potreb uporabnikov, s ciljem izboljšati kakovost, pogostost in časovno usklajenost storitev javnega prevoza v občini.

### 2 / NADGRADNJA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ

Občina Ribnica na Pohorju bo skrbela za redno vzdrževanje in nadgradnjo obstoječih avtobusnih postajališč, z namenom zagotavljanja varne, udobne in prijazne izkušnje za vse potnike. Avtobusna postajališča bodo nadgrajena z varnimi in urejenimi dostopi, prehodi za pešce, ustreznim zavetjem (nadstrešnico), osvetlitvijo, klopmi, koši za odpadke in jasno izpostavljenimi voznimi redi. Posebna pozornost bo namenjena ureditvi avtobusnega postajališča in obračališča pri Vicmanovi vili.

### 3 / NADALJNJE ZAGOTAVLJANJE ŠOLSKIH PREVOZOV IN PREUČITEV MOŽNOSTI INTEGRACIJE (DELA) ŠOLSKIH PREVOZOV V SISTEM JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Občina Ribnica na Pohorju bo še naprej zagotavljala zanesljive in varne šolske prevoze za vse učence, s ciljem omogočiti dostopnost do izobraževanja tudi za tiste, ki živijo bolj oddaljeno od šole. Hkrati bo občina preučila možnosti, da bi del šolskih prevozov integrirala v sistem javnega potniškega prometa, kar bi omogočilo učinkovitejšo rabo razpoložljivih virov in izboljšalo dostopnost prevozov tudi za druge skupine prebivalcev. V tem okviru se bo preučila tudi možnost vzpostavitve dodatne avtobusne linije, ki bi povezovala občinske zaselke s središčem občine ter bila namenjena predvsem starejšim prebivalcem. Linija bi omogočala prevoz do osnovnih storitev, zdravnika ali trgovine in po 2 do 3 urah poskrbela za povratek domov. S tovrstnimi ukrepi bo občina bistveno izboljšala dostopnost in kakovost življenja za vse generacije ter spodbujala trajnostno mobilnost tudi med manj mobilnimi skupinami.

### 4 / PREUČITEV MOŽNOSTI ZA VZPOSTAVITEV ŽIČNIŠKEGA PROMETA

Občina Ribnica na Pohorju bo preučila možnosti za vzpostavitev gondole kot oblike žičniškega prometa, ki bi izboljšala dostopnost do smučišča in drugih turistično-rekreacijskih območij. V okviru preučitve bo občina analizirala prostorske in tehnične možnosti umeščanja ter ocenila izvedljivost za učinkovito integracijo v območje. Vzpostavitev žičniškega prometa bi prispevala k spodbujanju turizma in k povečanju privlačnosti občine za obiskovalce ter prebivalce.

### 5 / PREUČITEV POTREB PO VZPOSTAVITVI SISTEMA PREVOZOV NA KLIC

Občina Ribnica na Pohorju bo preučila potrebe in možnosti za vzpostavitev sistema prevozov na klic, ki bi bil predvidoma namenjen predvsem prevozom do zdravstvenih ustanov. Tak sistem bi dopolnjeval obstoječi javni potniški promet in olajšal dostop do zdravnika zlasti prebivalcem iz bolj oddaljenih ali slabše povezanih naselij. Uporabniki bi lahko prevoz naročili po telefonu ali preko mobilne aplikacije, storitev pa bi bila prilagojena predvsem starejšim, gibalno oviranim in drugim osebam z omejenimi možnostmi mobilnosti. Občina bo po potrebi zagotovila tudi ustrezno vozilo za izvajanje teh prevozov, s čimer bo omogočila nemoteno in zanesljivo storitev. S tem bo zagotovljena boljša dostopnost do zdravstvenih storitev, zmanjšana odvisnost od osebnega avtomobila ter povečana socialna vključenost prebivalcev.

### 6 / INTEGRACIJA KOLESARJENJA IN JAVNEGA PREVOZA

Občina Ribnica na Pohorju bo spodbujala povezovanje kolesarjenja in javnega potniškega prometa z namenom izboljšanja dostopnosti za prebivalce zaselkov, ki nimajo neposrednega dostopa do avtobusnih linij. Ob ključnih avtobusnih postajališčih v Josipdolu, Ribnici na Pohorju in Hudem kotu bo zagotovila varna in ustrezno opremljena parkirišča za kolesa, ki bodo omogočala kombinirano uporabo kolesa in javnega prevoza ter s tem olajšala dostop do širšega prometnega omrežja. Z integracijo različnih načinov prevoza bo občina povečala uporabnost javnega prevoza, zmanjšala odvisnost od osebnih vozil in spodbujala širšo uporabo okolju prijaznih načinov mobilnosti.

### 7 / PROMOCIJA JAVNEGA PREVOZA

Občina Ribnica na Pohorju bo z različnimi aktivnostmi spodbujala promocijo javnega prevoza z namenom povečanja njegove prepoznavnosti, dostopnosti in uporabe med prebivalci. Promocijske aktivnosti bodo vključevale obveščanje občanov o voznih redih, možnostih prevozov in ugodnostih za določene skupine, organizacijo informativnih dogodkov ter sodelovanje z lokalnimi organizacijami in šolo za ozaveščanje o prednostih javnega potniškega prometa. S takšnimi ukrepi želi občina spodbuditi večjo uporabo javnega prevoza, zmanjšati odvisnost od osebnih avtomobilov in prispevati k bolj trajnostni mobilnosti ter večji prometni varnosti v občini.



## V. STEBER: Motorni promet

Občina Ribnica na Pohorju bo izboljšala ponudbo avtobusnega prevoza ter v sodelovanju z DUJPP preučila možnost uvedbe direktne linije do Maribora. Posodobila in nadgradila bo avtobusna postajališča, zagotavljala zanesljive šolske prevoze ter preučila njihovo delno vključitev v sistem javnega potniškega prometa. Preučila bo vzpostavitev sistema prevozov na klic za starejše in uredila parkirišča za kolesa pri ključnih avtobusnih postajališčih. Z aktivno promocijo bo spodbujala uporabo javnega prevoza ter prispevala k trajnostni in vključujoči mobilnosti.

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE IN  
REKONSTRUKCIJE CESTNEGA  
OMREŽJA

2

IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA  
UMIRJANJE PROMETA

3

UČINKOVITO UPRAVLJANJE S  
PARKIRANJEM

4

IZOBRAŽEVANJA O VARNI  
VOŽNJI IN PROMOCIJSKE  
AKTIVNOSTI ZA ZMANJŠEVANJE  
UPORABE AVTOMOBILA

5

ZMANJŠANJE NEGATIVNIH VPLIVOV  
TOVORNEGA PROMETA

## 1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE IN REKONSTRUKCIJE CESTNEGA OMREŽJA

Občina Ribnica na Pohorju bo zagotavljala redno in načrtno vzdrževanje občinskega cestnega omrežja z namenom izboljšanja prometne varnosti in dostopnosti za vse udeležence v prometu. Sanirane bodo poškodovane in dotrajane cestne površine, ob tem pa bo občina tam, kjer bo to mogoče in smiselno, pri rekonstrukcijah upoštevala tudi načela trajnostne mobilnosti z vključevanjem površin za pešce in kolesarje. Prednost pri načrtovanju bodo imele prometno bolj obremenjene ceste ter odseki s slabšim stanjem infrastrukture in izrazitimi potrebami lokalnega prebivalstva. Poleg tega bo občina izvajala ukrepe za izboljšanje preglednosti cest in križišč, vključno z odstranjevanjem vegetacije in drugih ovir, ki zmanjšujejo vidljivost, ter redno spremljala ustreznost prometne signalizacije in osvetlitve, tako horizontalne kot vertikalne.

## 2 / IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA

Občina Ribnica na Pohorju bo z namenom povečanja prometne varnosti postopno uvajala ukrepe za umirjanje prometa, predvsem na območjih gostejše poselitve z večjo prisotnostjo ranljivih udeležencev. V ta namen bo zagotovila dodatne prikazovalnike hitrosti, s pomočjo katerih bo sistematično spremljala hitrost vozil ter na podlagi pridobljenih podatkov načrtovala ciljno usmerjene ukrepe. Na kritičnih odsekih, kjer bodo zaznane prekoračitve hitrosti, bo občina uvedla tehnične in organizacijske rešitve, kot so fizične ovire, talne označbe, optične zožitve in dodatna prometna signalizacija. Posebna pozornost bo namenjena spremljanju hitrosti in implementaciji ustrezne rešitve skozi drevored v Josipdolu.

## 3 / UČINKOVITO UPRAVLJANJE S PARKIRANJEM

Občina Ribnica na Pohorju bo z namenom spodbujanja trajnostne mobilnosti in zmanjšanja prometnih obremenitev poskušala zagotoviti dodatna parkirna mesta namenjena sopotništvu in sistemu park&ride. Med načrtovanimi ureditvami je izgradnja dodatnih parkirišč v Josipdolu, in sicer pred Kulturno dvorano Josipdol, pri športnem parku ter ureditev parkirišč pred večstanovanjskimi objekti. V Hudem kotu bo občina zagotovila dodatno parkirišče pred večnamenskim objektom in travnatim igriščem, na območju spodnje postaje vlečnice na Ribniški koči pa bo vzpostavljeno in urejeno parkirišče, ki bo služilo tako obiskovalcem smučišča kot poletnim obiskovalcem pohorskega območja. Na parkiriščih, namenjenih obiskovanju javnih ustanov, bo vzpostavljeno območje kratkotrajnega parkiranja, s čimer bo zagotovljeno, da bodo prostor dobili tisti uporabniki, ki ga dejansko potrebujejo, ter se bo preprečilo dolgotrajno zasedanje teh mest. Tak pristop bo izboljšal dostopnost, povečal pretočnost in omogočil bolj učinkovito rabo razpoložljivih parkirnih površin.

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

Občina Ribnica na Pohorju bo izvajala izobraževalne aktivnosti za voznike osebnih vozil, s poudarkom na spoštovanju prometnih predpisov, odgovorni vožnji in vplivu hitrosti na prometno varnost. Namen aktivnosti je dvig zavesti o tveganjih in posledicah neodgovornega vedenja v prometu ter spodbujanje kulture strpne in varne vožnje. Poleg tega bo občina z različnimi promocijskimi kampanjami prebivalce spodbujala k razmisleku o vsakodnevni uporabi osebnega avtomobila ter jih seznanjala z vplivi prekomerne avtomobilske mobilnosti na okolje, prometne razmere in kakovost bivanja. Aktivnosti bodo usmerjene v zmanjšanje odvisnosti od avtomobila in preusmerjanje potovanj na bolj trajnostne oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz.

## 5 / ZMANJŠANJE NEGATIVNIH VPLIVOV TOVORNEGA PROMETA

Občina Ribnica na Pohorju bo v sodelovanju z glavnimi generatorji tovarnega prometa vzpostavila usklajevanje z namenom dogovarjanja o časih voženj težjih tovornih vozil, tako da se njihova prisotnost v naseljih zmanjša v prometno in varnostno občutljivih časovnih obdobjih. Po potrebi bo na občinskih cestah uvedla časovne omejitve za promet težjih tovornih vozil ter skladno z veljavno zakonodajo preučila potrebe po zahtevi za plačilo sorazmernih stroškov povzročiteljev zaradi prekomerne prometne obremenitve javnih cest, pri čemer bo morebitna zbrana sredstva namensko vlagala v aktivnosti ozaveščanja, izboljševanja prometne varnosti ter zmanjševanja negativnih vplivov tovarnega prometa na varnost in kakovost bivanja



Slika 11: Prikazan odsek državne ceste, kjer je opazna potreba po aktivnejšem vzdrževanju cestnega omrežja.





## 7 | Akcijski načrt

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

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

Slika 12: Pogled na zasneženo Ribnico na Pohorju



Steber	Ukrep	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost	Viri financiranja	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
<b>I. CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE</b>												
I.1	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun	+	++
I.2	Digitalizacija in inovacije	15.000	/	/	3.000	/	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.3	Sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti	8.540	8.540	8.540	8.540	8.540	8.540	8.540	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.4	Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk	1.500	500	500	500	500	500	500	Občina	Občinski proračun	++	+++
I.5	Aktivno sodelovanje na razpisih za sofinanciranje ukrepov s področja prometa	/	15.000	/	/	12.000	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
I.6	Združevanje turizma in aktivne mobilnosti	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	Občina, turistični ponudniki	Občinski proračun, turistični ponudniki	++	++
I.7	Ureditev občinskega središča	/	/	/	/	/	150.000	100.000	Občina	Občinski proračun	+++	+++
<b>II. HOJA</b>												
II.1	Aktivno vzdrževanje obstoječih površin za hojo	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	Občina	Občinski proračun	++	++
II.2	Zagotavljanje dodatnih hodnikov za pešce	280.000	50.000	300.000	100.000	300.000	/	/	Občina, DRSI	Občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	+++	+++
II.3	Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti	1.500	15.000	1.500	1.500	1.500	250.000	150.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
II.4	Urejanje javnih površin z urbano opremo	3.000	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun	++	++
II.5	Zagotavljanje dostopnosti za invalide	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Občina	Občinski proračun	++	++
II.6	Promocija hoje	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++
<b>KOLESARJENJE</b>												
III.1	Zagotavljanje prvih površin za kolesarjenje	/	/	30.000	50.000	/	/	/	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++
III.2	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa in servisno-polnilnih postaj za kolesa	3.000	3.000	3.000	40.000	3.000	3.000	3.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
III.3	Vzpostavitev sistema za izposajo koles	/	/	/	/	25.000	20.000	/	Občina, turistični ponudniki	Občinski proračun, turistični ponudniki	++	+++
III.4	Vzpostavitev poligona za gorske kolesarje	/	/	/	500.000	200.000	/	/	Občina, turistični ponudniki	Občina, turistični ponudniki, sofinancerska sredstva	++	++
III.5	Vzpostavitev poligona za učenje uporabe kolesa	3.000	/	/	/	/	/	/	Občina	Občinski proračun	++	++
III.6	Promocija kolesarjenja	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++
<b>IV. JAVNI PREVOZ</b>												
IV.1	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Občina, DUJPP	Sredstva niso predvidena	++	+++
IV.2	Nadgradnja avtobusnih postajališč	20.000	/	25.000	25.000	/	25.000	25.000	Občina	Občinski proračun	++	+++
IV.3	Nadaljne zagotavljanje šolskih prevozov in preučitev možnosti integracije (dela) šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa	70.000	70.000	70.000	100.000	65.000	65.000	65.000	Občina, DUJPP	Občinski proračun, državni proračun	++	+++
IV.4	Preučitev potreb za vzpostavitev žičniškega prometa	/	5.000	/	/	5.000	/	/	Občina, privatni investitorji	Občinski proračun, zasebni kapital	+	++
IV.5	Preučitev potreb po vzpostavitvi sistema prevozov na klic	/	3.000	/	/	/	/	/	Občina	Občinski proračun	+	++
IV.6	Integracija kolesarjenja in javnega prevoza	/	/	3.000	40.000	/	3.000	/	Občina	Občinski proračun	++	++
IV.7	Promocija javnega prevoza	500	500	500	500	500	500	500	Občina	Občinski proračun	+	++
<b>V. MOTORNI PROMET</b>												
V.1	Aktivno vzdrževanje in rekonstrukcije cestnega omrežja	105.000	50.000	50.000	50.000	50.000	100.000	100.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++
V.2	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa	10.000	35.000	/	25.000	/	30.000	/	Občina	Občinski proračun	++	+++
V.3	Učinkovito upravljanje s parkiranjem	/	5.000	/	1.500	/	1.500	/	Občina	Občinski proračun	++	++
V.4	Izobraževanja o varni vožnji in promocijske aktivnosti za zmanjševanje uporabe avtomobila	/	/	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++
V.5	Zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Občina	Sredstva niso predvidena	++	++

Opomba:  
Simbol / označuje, da se ukrep v navedenem letu ne izvaja.

Tabela 3: Akcijski načrt





OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA