



OBČINA GORIŠNICA

---

# Občinska celostna prometna strategija Občine Gorišnica

## SKLOP D

# POROČILO O PREGLEDU STANJA, KLJUČNIH IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI

Januar, 2026



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,  
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira  
Evropska unija



OBČINA GORIŠNICA

---

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





## KAZALO

1. Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti	4
2. Oris zelenega stanja	4
3. Vrednote in cilji	5
4. Strateška vodila	6
5. Demografski trendi	6
6. Kazalniki zdravja	7
7. Mobilnostne navade in motorizacija	8
8. Prometna varnost	11
9. Dosežki občine na področju prometa in trajnostne mobilnosti	12
10. Celostno prometno načrtovanje (CPN)	13
11. Hoja	14
12. Kolesarjenje	16
13. Javni potniški promet (JPP)	17
14. Motorni promet	19
15. Sklepne ugotovitve po posameznih stebrih mobilnosti	21



## 1. Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti

Dokument predstavlja strnjen pregled obstoječega stanja na področju prometa in mobilnosti v Občini Gorišnica ter povzema ključne izzive in razvojne priložnosti, ki izhajajo iz analize podatkov, strokovnih podlag in procesa vključevanja javnosti. Vsebina je strukturirana po tematskih stebrih mobilnosti in temelji na kombinaciji kvantitativnih in kvalitativnih virov: prometnih in prostorskih analiz, rezultatov ankete za splošno javnost, intervjujev s ključnimi deležniki, javnih razprav, terenskih ogledov in pregleda relevantne dokumentacije.

Namen dokumenta je predstaviti izhodišča za nadaljnje oblikovanje strateških vodil in ukrepov Občinske celostne prometne strategije (OCPS). Pri tem ne gre zgolj za popis težav, temveč tudi za prepoznavanje razvojnih priložnosti, na katerih lahko občina gradi prihodnji prometni sistem: varnejši promet, večjo dostopnost za vse skupine prebivalcev, več hoje in kolesarjenja, bolj uporabne oblike javnega prevoza ter kakovostnejši javni prostor v naseljih.

Za Občino Gorišnica je značilno, da prometni sistem v veliki meri določata lega ob pomembni državni prometni osi ter sorazmerno razpršena poselitvena struktura. To pomeni, da se občina sooča z izrazitimi vplivi tranzitnega in daljinskega prometa, hkrati pa tudi z izzivi pri zagotavljanju dostopnosti storitev, šole, delovnih mest in javnega prevoza za prebivalce v posameznih naseljih. Prav zato mora OCPS združevati lokalne ukrepe za večjo varnost in kakovost bivanja z aktivnim sodelovanjem občine pri reševanju širših prometnih vprašanj, ki presegajo njene neposredne pristojnosti.

## 2. Oris zelenega stanja

Vizija razvoja prometa odgovarja na vprašanje, v kakšni občini želimo živeti v prihodnje in kakšen prometni sistem želimo soustvariti. Temelji na vrednotah in pričakovanjih, ki so jih v procesu priprave OCPS izrazili prebivalci, lokalni deležniki, občinska uprava in drugi sodelujoči v procesu.

### Vizija razvoja prometa v Občini Gorišnica:

*»Prometni sistem Občine Gorišnica bo varen, zanesljiv in trajnosten, tako da bo vsem prebivalcem omogočal enakovreden dostop do ključnih ciljev potovanja v občini in bo prispeval k višji kakovosti bivanja ter boljšemu zdravju ljudi. Hkrati bo v ustrezni meri podpiral lokalno gospodarstvo, kmetijstvo in turizem ter krepil vez med središčem in okoliškimi vasmí.«*

V ospredju vizije je ustvarjanje prometnega sistema, ki prebivalcem in obiskovalcem omogoča:

- **prometno varnost in dostopnost za vse**, s posebnim poudarkom na ranljivih skupinah, kot so otroci, starejši, osebe z oviranostmi, pešci in kolesarji;
- **zeleno in trajnostno mobilnost**, ki spodbuja hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza ter zmanjšuje odvisnost od osebnega avtomobila;
- **povezanost in vključujočo mobilnost**, ki omogoča dostopnost tudi prebivalcem bolj oddaljenih naselij in zaselkov;
- **razvojne priložnosti**, saj urejen in učinkovit prometni sistem podpira lokalno gospodarstvo, kmetijstvo, vsakodnevno oskrbo in turistično privlačnost občine.



Vizija tako povezuje prizadevanja za varno, prijazno in zdravo bivalno okolje s potrebo po boljših prometnih povezavah, večji dostopnosti in dolgoročno uravnoteženem razvoju občine.

### 3. Vrednote in cilji

Vizija in cilji razvoja prometa v Občini Gorišnica so bili oblikovani v sodelovanju z javnostjo in ključnimi deležniki. Temeljno izhodišče pri pripravi OCPS predstavljajo obvezni nacionalni cilji, ki se na lokalni ravni udejanjajo glede na posebnosti občine, njeno prostorsko strukturo, obstoječe prometne razmere in razvojne potrebe.

Predlagani zapis vizije je bil preverjen v širši javnosti in potrjen tudi skozi rezultate ankete med prebivalci. Ugotovljeno je bilo, da se vrednote, ki jih izpostavljajo prebivalci, v veliki meri ujemajo s predlagano vizijo in jo dodatno vsebinsko podpirajo.

#### Najpomembnejše vrednote po mnenju javnosti in deležnikov:

- **Dostopnost in enakost** – prometni sistem mora biti uporaben za vse prebivalce, tudi za prebivalce oddaljenejših naselij ter gospodinjstva, ki nimajo stalne razpoložljivosti osebnega avtomobila.
- **Zdravje prebivalcev** – zmanjševanje hrupa, onesnaženosti zraka in spodbujanje hoje ter kolesarjenja kot vsakodnevne telesne aktivnosti.
- **Varnost otrok in ranljivih skupin** – zagotavljanje varnih šolskih poti in večje varnosti za pešce, kolesarje, starejše in osebe z oviranostmi.
- **Kakovost bivanja** – urejeno, mirnejše in varnejše bivalno okolje v naseljih, z manj prometnih obremenitev in bolj kakovostnim javnim prostorom.
- **Razvojne priložnosti** – prometni sistem mora podpirati lokalno gospodarstvo, kmetijstvo in turizem ter prispevati k boljši povezanosti občine z regijo.

Obvezni splošni cilji predstavljajo povezavo med vizijo in merljivimi rezultati, ki jih želi občina doseči z izvajanjem OCPS. Na nacionalni ravni je določen nabor sedmih ciljev, ki jih morajo upoštevati vse občinske prometne strategije. V občini Gorišnica so bili ti cilji, skladno z lokalnimi prioritetami, razvrščeni po pomembnosti.

#### Po pomembnosti razvrščeni splošni cilji občine Gorišnica:

- **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,**
- **izboljšana dostopnost osnovnih storitev in dejavnosti,**
- **okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo,**
- **znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.**

Poseben poudarek bo namenjen uresničevanju prvih treh ciljev, saj so jih kot najpomembnejše prepoznali tako javnost kot tudi strokovni sodelujoči v procesu priprave OCPS.



## 4. Strateška vodila

Strateška vodila usmerjajo izvajanje OCPS ter predstavljajo ključni povezovalni člen med vizijo, cilji in konkretnimi ukrepi po posameznih stebrih mobilnosti. Oblikovana so bila na podlagi analize stanja, evidentiranih izzivov in priložnosti ter razprav z javnostjo in deležniki.

Za Občino Gorišnica je pri oblikovanju strateških vodil posebej pomembno, da upošteva:

- močan vpliv državne prometne osi in tranzitnega prometa na kakovost bivanja v naseljih,
- potrebo po večji prometni varnosti in boljših pogojih za aktivno mobilnost,
- omejene pristojnosti občine pri medkrajevem javnem prometu in državnih cestah,
- ter možnost, da se ob prihodnji razbremenitvi glavnih prometnic postopno preoblikuje prometni prostor v korist pešcev, kolesarjev in kakovostnejšega javnega prostora.

Strateška vodila bodo zato opredeljena tako, da bo možna kvantifikacija ambicij občine na področju mobilnosti. Vsakemu stebru bodo pripisani merljivi kazalniki in ciljne vrednosti, ki bodo omogočali spremljanje napredka v času izvajanja strategije. Podrobna priprava strateških vodil je predmet naslednjega vsebinskega sklopa priprave OCPS in sicer Sklop E – Opredelitev smeri ukrepanja.

## 5. Demografski trendi

V Občini Gorišnica demografski trendi kažejo splošne značilnosti, ki so pomembne tudi z vidika prometnega načrtovanja. Med njimi izstopa predvsem staranje prebivalstva, ki vpliva na mobilnostne potrebe in na način uporabe prometnega sistema.

Spremembe v starostni sestavi prebivalstva pomenijo, da bo treba v prihodnje več pozornosti nameniti:

- varni in neovirano dostopni peš infrastrukturi,
- prilagojenosti javnih površin za starejše in gibalno ovirane,
- kakovostnim dostopom do storitev in javnih ustanov,
- ter prometnim rešitvam, ki ne temeljijo izključno na uporabi osebnega avtomobila.

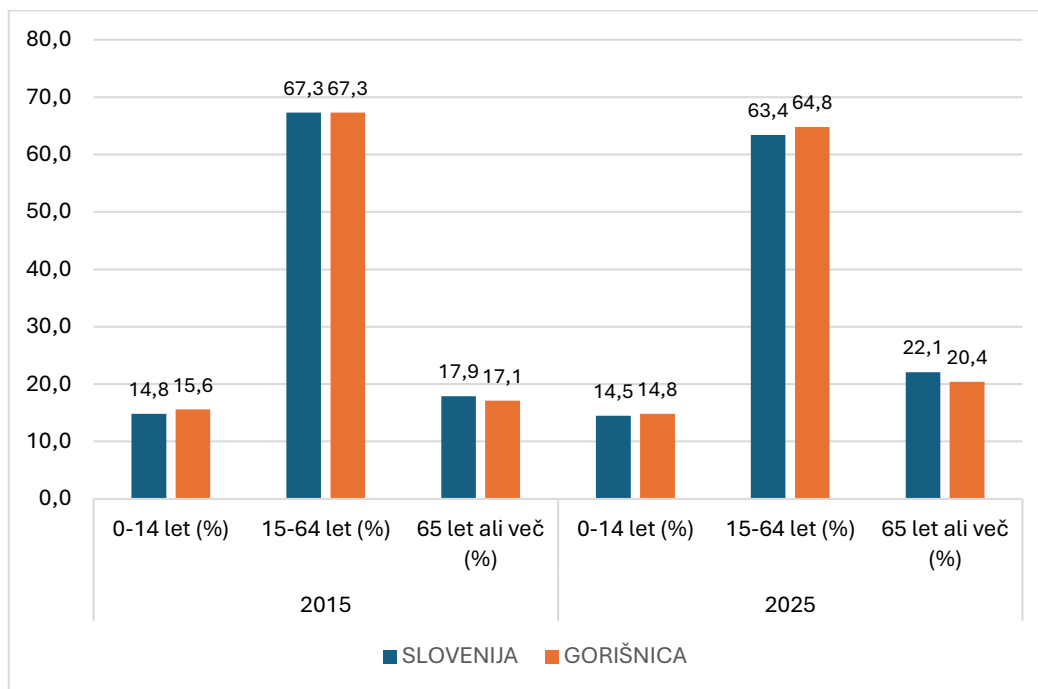
Demografske spremembe tako ne vplivajo le na skupno prometno povpraševanje, temveč tudi na potrebo po bolj vključujočem in varnem prometnem sistemu.

V Občini Gorišnica histogram za obdobje 2015–2025 kaže zmeren, vendar jasen trend staranja prebivalstva. Delež otrok in mladostnikov (0–14 let) se je nekoliko zmanjšal, in sicer s 15,6 % v letu 2015 na 14,8 % v letu 2025. Hkrati se je zmanjšal tudi delež prebivalcev (15–65 let) in sicer s 67,3 % na 64,8 %, medtem ko se je povečal delež starejših prebivalcev (nad 65 let), in sicer s 17,1 % na 20,4 %.

V primerjavi s slovenskim povprečjem je za Gorišnico v obeh obravnavanih letih značilen nekoliko višji delež mlajših prebivalcev in hkrati nižji delež starejših, kar kaže na nekoliko ugodnejšo starostno strukturo od državnega povprečja. Kljub temu spremembe v strukturi prebivalstva potrjujejo, da bo treba tudi v prihodnje pri načrtovanju mobilnosti posebno pozornost namenjati potrebam starejših ter zagotavljanju varne, dostopne in vključujoče prometne infrastrukture za vse generacije.



## OBČINA GORIŠNICA



Slika 5-1: Delež prebivalcev glede na starost v občini Gorišnica v letih 2015 in 2025

Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2025

Posledice spremembe starostne sestave se bodo začele kazati v spremenjenih mobilnostnih navadah prebivalcev. Pojavile se bodo tudi večje potrebe po prilagoditvi infrastrukture in ustrezni prometni ponudbi za ostarelo prebivalstvo.

## 6. Kazalniki zdravja

Kazalniki zdravja potrjujejo, da ima način mobilnosti pomemben vpliv na kakovost življenja in zdravje prebivalcev občine. Telesno neaktiven življenjski slog, nizka raven vsakodnevne hoje in kolesarjenja ter visoka odvisnost od avtomobila dolgoročno vplivajo na zdravstveno stanje prebivalstva.

V občini Gorišnica nekateri zdravstveni kazalniki v pozitivnem smislu odstopajo od slovenskega povprečja, kar je spodbudno in nakazuje, da so občani že danes v precejšnji meri aktivno mobilni.

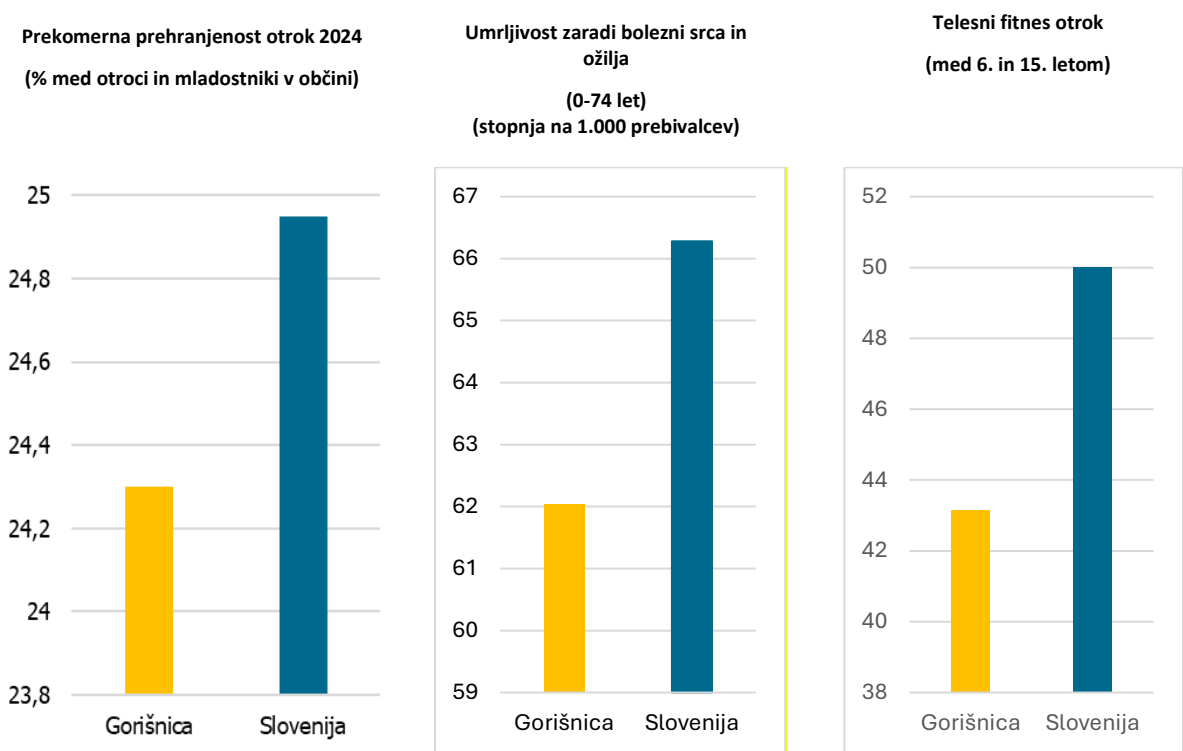
Zdravstveni kazalniki, s pozitivnimi vrednostmi v primerjavi z državnim povprečjem so:

- prekomerna prehranjenost otrok in mladostnikov,
- nižja telesna pripravljenost otrok,
- ter kazalniki, povezani z boleznimi srca in ožilja.

Iz spodnjih grafikonov je razvidno, da so vsi trije kazalniki boljši od slovenskega povprečja.



## OBČINA GORIŠNICA



Grafikon 6-1: Kazalniki zdravja v Občini Gorišnica  
vir: NIJZ, Zdravje občin 2024

Z vidika OCPS to pomeni, da urejanje varnih in privlačnih pogojev za hojo in kolesarjenje ni pomembno le s prometnega, temveč tudi z javnozdravstvenega vidika. Poseben pomen ima povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo peš ali s kolesom, saj to hkrati prispeva k večji samostojnosti otrok, večji telesni aktivnosti in manjšim prometnim obremenitvam v okolici šole.

## 7. Mobilnostne navade in motorizacija

Rezultati anket in drugih analiz kažejo, da je Občina Gorišnica izrazito odvisna od uporabe osebnega avtomobila. Avtomobil prevladuje tako pri poteh na delo kot pri številnih drugih vsakodnevni poteh, tudi tam, kjer bi bilo ob ustreznih pogojih mogoče večji delež poti opraviti peš ali s kolesom.

Takšen vzorec mobilnosti je povezan z več dejavniki:

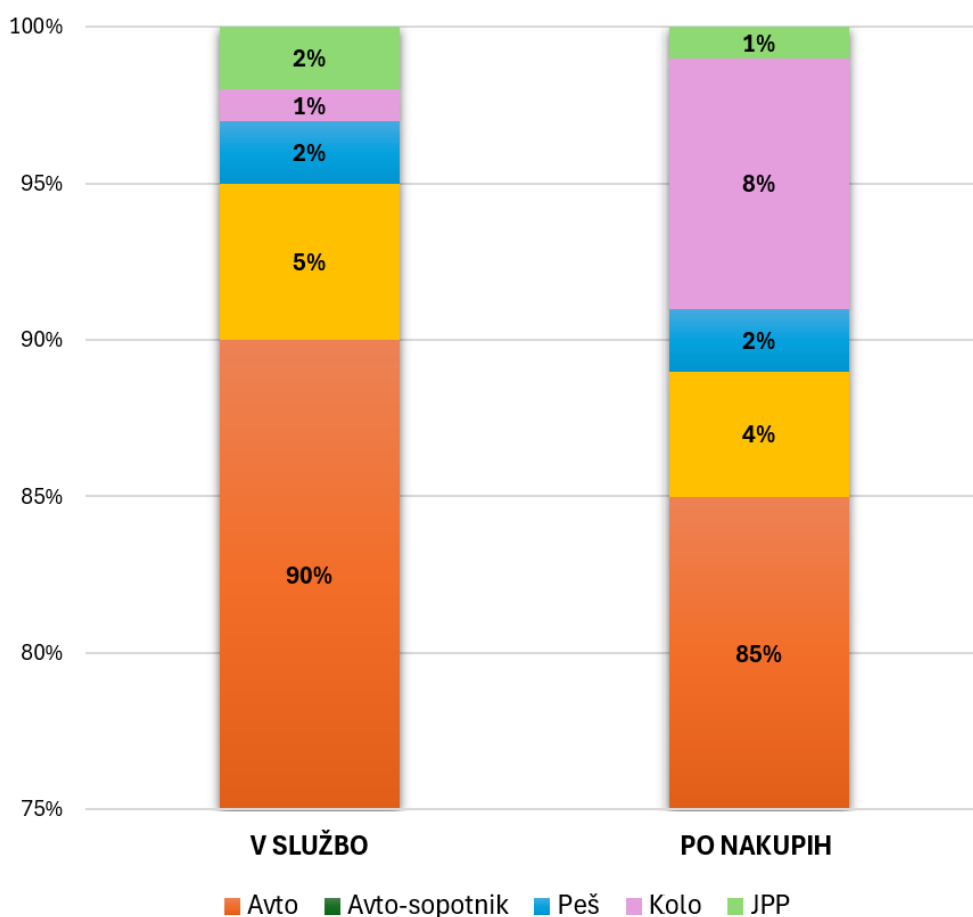
- razpršena poselitev in daljše razdalje med posameznimi naselji in storitvami,
- omejena ponudba časovno uporabnega javnega prevoza,
- pomanjkljive ali prekinjene peš in kolesarske povezave,
- ter visoka stopnja motorizacije gospodinjstev.

Analiza lastništva vozil kaže, da ima velik delež gospodinjstev v občini dva ali več osebnih avtomobilov. To potrjuje, da avtomobil v občini ni zgolj ena izmed možnosti mobilnosti, temveč pogosto osnovno prevozno sredstvo za dostop do dela, šole, storitev in drugih dejavnosti.



## OBČINA GORIŠNICA

Za OCPS to pomeni, da mora strategija postopno ustvarjati razmere, v katerih bo mogoče del poti opraviti tudi drugače: peš, s kolesom, s sopotništvom ali z bolj uporabnimi oblikami javnega prevoza. Cilj ni odprava avtomobila, temveč zmanjšanje njegove nujne in skoraj izključne vloge pri vseh vrstah vsakodnevnih poti.

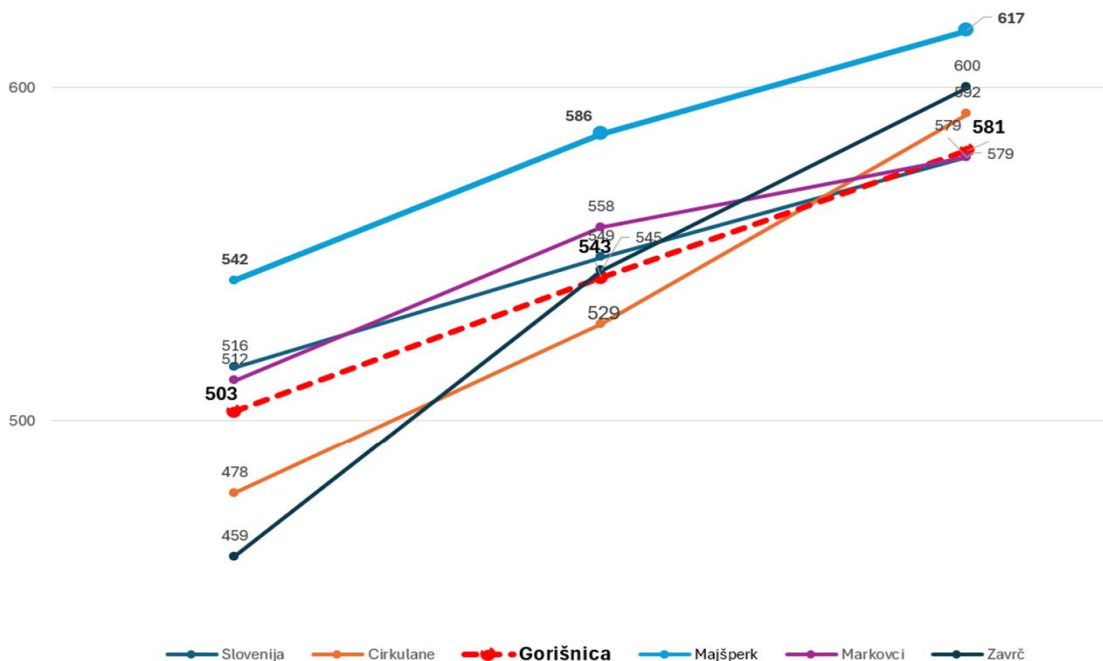


Slika 7-1: Načini potovanja na delo in po nakupih v občini Gorišnica  
Vir: Anketa za splošno javnost 2025, Mobitra

Stopnja motorizacije v Občini Gorišnica znaša 581 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, kar je nad slovenskim povprečjem (579 avtomobilov na 1.000 prebivalcev v letu 2023). Število registriranih vozil se v zadnjih letih konstantno povečuje, kar potrjuje trend vse večje avtomobilske odvisnosti. Tak razvoj predstavlja pomemben izziv za prometni sistem, saj povečuje obremenitev cest, vpliva na prometno varnost ter ima negativne posledice za okolje in kakovost bivanja.



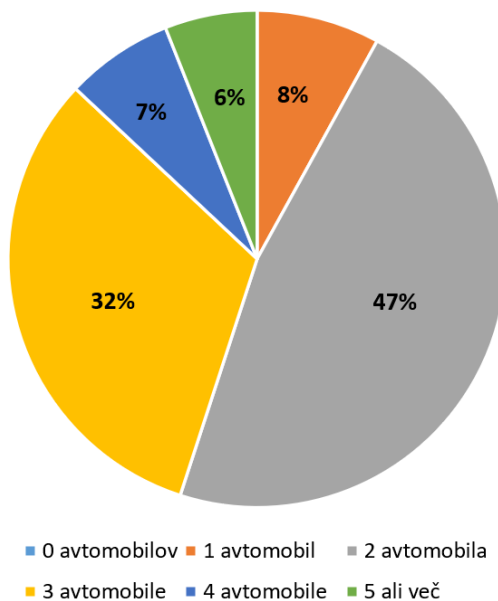
## OBČINA GORIŠNICA



Slika 7-2: Stopnja motorizacije v občinah Gorišnica, Cirkulane, Majšperk, Markovci, Zavrč in Slovenija  
Vir: Statistični urad Republike Slovenije 2023

Iz podrobnejše analize lastništva osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Občini Gorišnica je razvidno, da ima 92 % gospodinjstev v lasti dva ali več osebnih avtomobilov.

### Št. avtomobilov / gospodinjstvo (Občina Gorišnica, 2025)



Slika 7-3: Število avtomobilov v gospodinjstvih anketirancev iz Občine Gorišnica  
Vir: Anketa za splošno javnost 2025, Mobitra



## 8. Prometna varnost

Prometna varnost predstavlja eno osrednjih področij, na katerih so bile v občini prepoznane največje potrebe po ukrepanju. Statistični podatki o prometnih nesrečah dajejo pomemben vpogled v objektivno stanje, vendar je pri tem treba upoštevati tudi subjektivni občutek varnosti, ki ga prebivalci pogosto ocenjujejo slabše od same statistične slike.

Posebej izpostavljene so:

- nevarnosti na glavnih prometnicah skozi naselja,
- težavno prečkanje cest,
- nepregledna križišča in vključevanja,
- hitrosti motornega prometa,
- ter konfliktne točke na šolskih poteh in v bližini javnih ustanov.

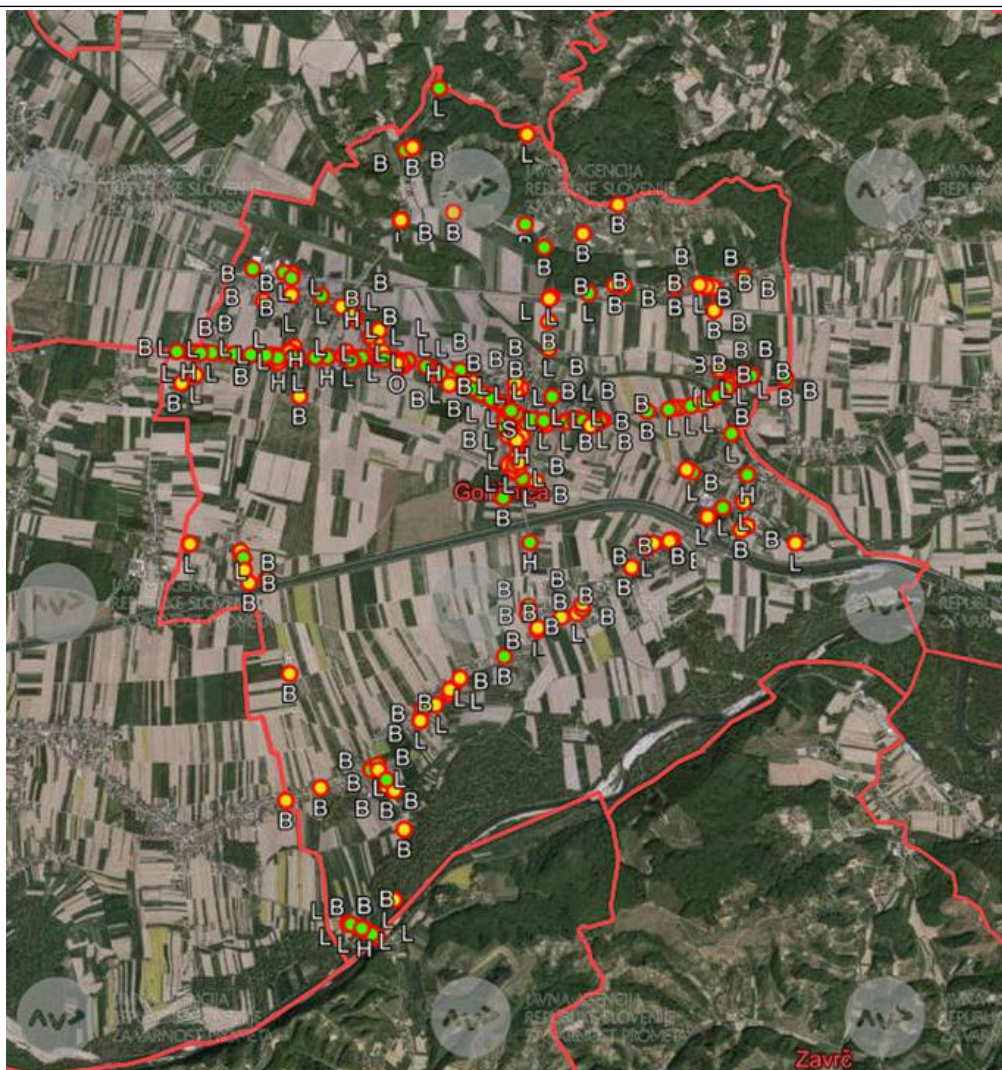
Ankete, intervjuji in javne razprave kažejo, da se številni pešci, kolesarji, otroci in starejši v prometu ne počutijo varno, tudi tam, kjer statistika ne izkazuje izrazitega števila hudih nesreč. Ta občutena nevarnost pomembno vpliva na vsakodnevne odločitve prebivalcev, na primer na to, ali bodo otroci v šolo hodili peš ali jih bodo starši raje vozili z avtomobilom.

Zato mora OCPS prometno varnost obravnavati širše: ne le kot vprašanje nesreč, temveč tudi kot vprašanje zaznane varnosti, preglednosti, razumljivosti prometnega prostora in kakovosti infrastrukture za ranljive udeležence.

V petletnem obdobju (1.1.2020 – 31.12.2024) se je na območju občine pripetilo 157 prometni nesreči. Med njimi so bile 0 s smrtnim izidom; 5 oseb je bilo huje poškodovanih, 38 osebe so bile lažje in 114 oseb je bilo brez poškodb. Od tega so bili 3 kolesarji huje in 5 lažje poškodovanih. Med pešci sta bili 2 osebi lažje poškodovana, kar je pozitivno.



## OBČINA GORIŠNICA



Slika 8-1: Zemljevid (lokacije) prometnih nesreč v občini Gorišnica od leta 2020-2024  
Vir: Agencija za varnost prometa - AVP

## 9. Dosežki občine na področju prometa in trajnostne mobilnosti

Občina Gorišnica je v zadnjih letih na področju prometa že izvedla več pomembnih izboljšav, ki predstavljajo dobro osnovo za nadaljnji razvoj.

Med dosežki je treba posebej izpostaviti:

- postopno izboljševanje lokalne prometne infrastrukture,
- urejanje posameznih peš površin in pločnikov v naseljih,
- izboljšave prometne varnosti na izbranih lokacijah,
- organizacijo šolskih prevozov in dostopa otrok do šole,
- ter posamezne ureditve, ki povečujejo varnost in funkcionalnost javnega prostora.

Ti dosežki kažejo, da občina že izvaja ukrepe, ki prispevajo k bolj varnemu in urejenemu prometnemu sistemu. Hkrati pa analize kažejo, da bo v prihodnje potrebno bolj sistematično in medsektorsko



## OBČINA GORIŠNICA

povezano ukrepanje, zlasti na področjih hoje, kolesarjenja, umirjanja prometa, dostopnosti javnega prevoza ter kakovosti prostora ob glavnih prometnicah.

Za nadaljnji razvoj bo ključno, da občina obstoječe posamezne izboljšave nadgradi v bolj celovit pristop, ki bo temeljil na jasnih prioritetah, merljivih ciljih in usklajenem izvajanju ukrepov.

## 10. Celostno prometno načrtovanje (CPN)

### Trenutno stanje

Občina Gorišnica do sedaj še ni imela pripravljene občinske celostne prometne strategije. S pristopom k pripravi OCPS občina prvič sistematično uvaja načela celostnega prometnega načrtovanja v proces odločanja o prometu in mobilnosti.

Celostno prometno načrtovanje temelji na usklajevanju prometnega, prostorskega in razvojnega načrtovanja ter na vključevanju javnosti in ključnih deležnikov v proces odločanja. V okviru priprave OCPS je občina že izvedla več aktivnosti vključevanja javnosti, kot so anketa za splošno javnost, intervjuji z deležniki, javne razprave ter delavnice z delovno skupino.

Pomemben element pristopa je tudi povezovanje lokalnih prometnih vprašanj s širšimi regionalnimi in državnimi razvojnimi procesi. Prometni sistem občine je namreč v veliki meri odvisen od državne prometne infrastrukture in regionalnih prometnih tokov, zato je sodelovanje z državnimi institucijami in sosednjimi občinami ključnega pomena za dolgoročno izboljšanje mobilnosti.

### Ključni izzivi

Na področju celostnega prometnega načrtovanja se občina sooča z več izzivi, ki so značilni za manjše občine in za območja z razpršeno poselitvijo.

Eden ključnih izzivov je omejena horizontalna in vertikalna usklajenost med različnimi deležniki, ki sodelujejo pri načrtovanju in upravljanju prometnega sistema. Prometne odločitve so pogosto razdeljene med različne ravni upravljanja (država, regija, občina), kar lahko otežuje usklajeno načrtovanje in izvajanje ukrepov.

Pomemben izziv predstavlja tudi pomanjkanje sistematičnega zbiranja in spremljanja prometnih podatkov, ki bi omogočali redno spremljanje prometnih trendov in učinkov izvedenih ukrepov. Brez ustreznih podatkov je težje ocenjevati uspešnost posameznih prometnih ureditev ter načrtovati nadaljnje izboljšave.

Poleg tega so v manjših občinah pogosto omejene organizacijske in kadrovske zmožljivosti za pripravo, izvajanje in spremljanje prometnih projektov, kar lahko vpliva na hitrost in obseg uvajanja novih ukrepov trajnostne mobilnosti.

### Priložnosti in potencialni ukrepi

Priprava OCPS predstavlja pomembno priložnost za uvedbo bolj sistematičnega in dolgoročno usmerjenega upravljanja mobilnosti v občini. Strategija omogoča vzpostavitev jasnega okvirja za načrtovanje prometnih ukrepov, spremljanje njihove učinkovitosti ter vključevanje javnosti v proces odločanja.

Ena izmed pomembnih priložnosti je vzpostavitev sistema spremljanja kazalnikov mobilnosti, ki bo omogočal redno spremljanje prometnih trendov, prometne varnosti ter sprememb v potovalnih



## OBČINA GORIŠNICA

navadah prebivalcev. Uporaba digitalnih orodij in sodobnih metod zbiranja podatkov lahko pomembno prispeva k bolj informiranemu odločanju.

Pomembno razvojno priložnost predstavlja tudi krepitev kompetenc občinske uprave na področju prometnega načrtovanja in upravljanja mobilnosti, kar vključuje usposabljanje zaposlenih ter sodelovanje z zunanjimi strokovnjaki in regionalnimi institucijami.

Poleg tega se kot pomembna priložnost kaže krepitev medobčinskega sodelovanja, zlasti na področjih, kjer prometni izzivi presega meje posamezne občine, kot so regionalne prometne povezave, javni potniški promet in razvoj kolesarskega omrežja.

V tem kontekstu bo pomembno tudi sodelovanje občine pri pripravi Regijske celostne prometne strategije (RCPS) Podravje, ki bo povezovala občinske strategije in omogočila bolj usklajeno načrtovanje mobilnosti na regionalni ravni.

### Prioritete občine

Na podlagi analize stanja, razprav z deležniki in usmeritev smernic za pripravo OCPS so bile kot ključne prioritete usmeritve na področju celostnega prometnega načrtovanja opredeljene:

- vzpostavitev stalne koordinacijske skupine za izvajanje in spremljanje ukrepov OCPS,
- sistematično vključevanje načel celostnega prometnega načrtovanja v občinske investicijske in razvojne projekte,
- redno in transparentno obveščanje javnosti o napredku izvajanja strategije ter aktivno vključevanje šole, društev in drugih lokalnih organizacij,
- priprava strokovnih podlag in aktivno sodelovanje občine pri pripravi Regijske celostne prometne strategije (RCPS Podravje).

S tem želi občina vzpostaviti dolgoročen okvir za trajnostno upravljanje mobilnosti, ki bo omogočal postopno izboljševanje prometnega sistema ter večjo kakovost bivanja za vse prebivalce.

## 11. Hoja

### Trenutno stanje

Hoja predstavlja osnovni in najdostopnejši način mobilnosti, ki ima pomembno vlogo predvsem pri krajših vsakodnevnih poteh, kot so poti do šole, lokalnih storitev, postajališč javnega prevoza ter rekreacijskih površin. V Občini Gorišnica je peš infrastruktura deloma že vzpostavljena, vendar še ne tvori povsem sklenjenega in enakovredno kakovostnega omrežja.

Pločniki so urejeni predvsem v središču občine ter ob posameznih odsekih državnih in lokalnih cest v strnjenih naseljih. Kljub temu na številnih odsekih – zlasti ob prometno bolj obremenjenih cestah – površine za pešce še manjkajo ali pa so prekinjene. Poseben izziv predstavlja tudi prečkanje glavnih prometnic skozi naselja, kjer so hitrosti motornega prometa višje, promet pa pogosto intenziven.

Analize stanja, ankete med prebivalci ter intervjuji z deležniki so pokazali, da se številni prebivalci, zlasti otroci, starejši in drugi ranljivi udeleženci, na nekaterih odsekih ne počutijo varno. Zaradi tega se hoja kot vsakodnevni način mobilnosti pogosto opušča, predvsem pri poteh v šolo ali do lokalnih storitev.

### Ključni izzivi

Na področju hoje se v občini pojavlja več medsebojno povezanih izzivov. Med najpomembnejšimi je nepovezanost obstoječih peš površin, zaradi česar na nekaterih relacijah ni mogoče zagotoviti





## OBČINA GORIŠNICA

neprekinjene in varne poti med naselji, šolo, javnimi objekti, postajališči javnega potniškega prometa in drugimi pomembnimi cilji potovanj.

Pomemben izziv predstavlja tudi varno prečkanje prometno obremenjenih cest, zlasti glavne prometnice skozi občino, kjer so hitrosti vozil pogosto visoke, promet pa vključuje tudi tranzitni tovorni promet. To zmanjšuje občutek varnosti in odvrča prebivalce od hoje.

Na posameznih lokacijah se pojavljajo tudi pomanjkljivosti pri širini in funkcionalni izvedbi pločnikov, ki ne omogočajo udobne dvosmerne hoje ali spremljanja oseb z oviranostmi, vozičkov in drugih uporabnikov.

Dodaten izziv predstavlja pomanjkanje elementov univerzalnega oblikovanja, kot so taktilno vodenje za slepe in slabovidne, ustrezno oblikovani robniki na prehodih za pešce ter površine brez arhitektonskih ovir.

Poleg varnosti ima pomembno vlogo tudi kakovost javnega prostora ob peš poteh. Na nekaterih odsekih je zaznati pomanjkanje senčenja, urbane opreme in urejene občestne krajine, kar zmanjšuje privlačnost hoje, zlasti v poletnih mesecih.

Občina se tako sooča z dvojno nalogo: zagotavljanjem osnovne varnosti in povezljivosti peš infrastrukture ter hkratnim izboljšanjem njene kakovosti in privlačnosti.

### **Priložnosti in potencialni ukrepi**

Priprava OCPS predstavlja pomembno priložnost za sistematično izboljšanje pogojev za hojo v občini. V prihodnje bo treba postopno vzpostaviti celovito in povezano mrežo varnih peš poti, zlasti na relacijah do šole, športnih površin, javnih ustanov ter postajališč javnega potniškega prometa.

Poseben poudarek bo namenjen urejanju varnih šolskih poti, ki bodo otrokom omogočale samostojno in varno pot v šolo. To vključuje izboljšanje preglednosti križišč, ureditev prehodov za pešce, umirjanje prometa ter odpravo arhitekturnih ovir na poteh.

V prihodnje bo smiselno proučiti tudi vzpostavitev novih peš ali kombiniranih peš-kolesarskih povezav med naselji, ki bi prebivalcem omogočale varnejše in udobnejše premikanje brez uporabe avtomobila. Nova infrastruktura za pešce mora zagotavljati visoko raven varnosti, preglednosti in dostopnosti. Pri načrtovanju bo zato pomembno upoštevati načela univerzalnega oblikovanja, ustrezno javno razsvetljavo, taktilne elemente za slepe in slabovidne ter odstranjevanje arhitekturnih ovir.

Pomemben element razvoja peš infrastrukture je tudi kakovost prostora, zato bo treba več pozornosti nameniti urejanju občestne krajine, senčenju z drevjem ter umeščanju urbane opreme, ki izboljšuje udobje in privlačnost hoje.

### **Prioritete občine**

Na podlagi analiz stanja, razprav z deležniki in ugotovitev iz ankete so bile kot ključne prioritete usmeritve na področju hoje opredeljene:

- izboljšanje prometne varnosti pešcev, zlasti otrok in drugih ranljivih skupin,
- zagotavljanje varnih in neprekinjenih šolskih poti do osnovne šole, športnih površin in drugih javnih ustanov,
- postopno povezovanje občinskega središča z okoliškimi naselji s kakovostnimi peš ali kombiniranimi peš-kolesarskimi povezavami,
- izboljšanje pogojev za hojo kot osnovnega načina mobilnosti na krajših vsakodnevnih poteh.

Z izvajanjem teh ukrepov želi občina povečati uporabo hoje, izboljšati prometno varnost ter prispevati k višji kakovosti bivanja v naseljih.





## 12. Kolesarjenje

### Trenutno stanje

Kolesarjenje v Občini Gorišnica predstavlja pomemben potencial za razvoj trajnostne mobilnosti, saj omogoča učinkovito in okolju prijazno premikanje na krajših in srednje dolgih razdaljah. Posebej pomembno vlogo ima pri vsakodnevnih poteh v šolo, do lokalnih storitev ter pri rekreaciji.

Za razvoj kolesarjenja so v občini tudi reliefne in prostorske razmere razmeroma ugodne, saj večji del območja zaznamuje pretežno raven teren. Takšna konfiguracija prostora omogoča udobno in energetsko manj zahtevno kolesarjenje ter predstavlja pomembno prednost v primerjavi z bolj razgibanimi območji širše regije, kot so na primer Haloze.

Kljub tem naravnim prednostim obstoječa kolesarska infrastruktura v občini še ne tvori sklenjenega omrežja. Kolesarjenje zato pogosto poteka po vozišču skupaj z motornim prometom, kar na prometno bolj obremenjenih cestah zmanjšuje občutek varnosti in omejuje uporabo kolesa kot vsakodnevne načina mobilnosti.

Rezultati anket in intervjujev kažejo, da prebivalci kolesarjenje prepoznavajo kot eno izmed pomembnih priložnosti za izboljšanje mobilnosti v občini, vendar kot ključni pogoj izpostavljajo vzpostavitev varnih in med seboj povezanih kolesarskih povezav.

### Ključni izzivi

Najpomembnejši izziv na področju kolesarjenja predstavlja nepovezanost obstoječih kolesarskih povezav, zaradi česar med posameznimi naselji pogosto ni mogoče vzpostaviti varnih in neposrednih kolesarskih poti.

Poseben izziv predstavlja tudi kolesarjenje ob prometno obremenjenih državnih cestah, kjer je promet motornih vozil intenziven in pogosto vključuje tudi tovorni tranzit. To zmanjšuje občutek varnosti kolesarjev in omejuje uporabo kolesa predvsem pri vsakodnevnih poteh.

Poleg infrastrukture je izziv tudi pomanjkanje ustreznih mest za parkiranje in varno odlaganje koles, zlasti v bližini javnih ustanov, šole, športnih površin in drugih pomembnih ciljev potovanj. Analize mobilnostnih navad kažejo tudi na razmeroma nizko uporabo kolesa za vsakodnevne poti, predvsem za poti v šolo in na delo, kar je v veliki meri povezano z neustrezno infrastrukturo in nizkim občutkom prometne varnosti.

### Priložnosti in potencialni ukrepi

Občina Gorišnica ima kljub izzivom dobre razvojne možnosti za postopno vzpostavitev celovitega kolesarskega omrežja, ki bi povezovalo naselja med seboj ter omogočalo varno kolesarjenje do ključnih ciljev potovanj.

Pomembna priložnost je vzpostavitev lokalnih kolesarskih povezav med naselji, zlasti na relacijah do šole, športnih površin in drugih javnih ustanov. Takšne povezave lahko pomembno prispevajo k večji uporabi kolesa pri vsakodnevnih poteh.



## OBČINA GORIŠNICA

Razvoj kolesarske infrastrukture lahko hkrati podpira tudi rekreacijsko in turistično kolesarjenje, saj ima območje občine s svojo krajinsko raznolikostjo in bližino širšega regionalnega prostora potencial za razvoj privlačnih kolesarskih poti.

Pomemben element razvoja kolesarjenja je tudi vzpostavitev spremljajoče infrastrukture, kot so kolesarska počivališča, varovane kolesarnice, označbe kolesarskih poti ter polnilnice za električna kolesa.

Poleg infrastrukturnih ukrepov bodo pomembne tudi promocijske in ozaveščevalne aktivnosti, ki spodbujajo uporabo kolesa in izboljšujejo sožitje med različnimi udeleženci v prometu.

### Prioritete občine

Na podlagi analiz stanja, razprav z deležniki in rezultatov ankete so bile kot ključne prioritete usmeritve na področju kolesarjenja opredeljene:

- vzpostavitev varnih in med seboj povezanih kolesarskih povezav med naselji ter do ključnih ciljev potovanj v občini,
- izboljšanje pogojev za kolesarjenje na relacijah do osnovne šole, športnih površin in drugih javnih ustanov,
- postopno povezovanje obstoječih in novih kolesarskih odsekov v enotno kolesarsko omrežje na ravni občine,
- ureditev varnih parkirišč in kolesarnic za kolesa na ključnih javnih lokacijah,
- izboljšanje prometne varnosti kolesarjev z umirjanjem prometa, pregledno prometno signalizacijo ter rednim vzdrževanjem prometnih površin,
- spodbujanje uporabe kolesa in električnih koles za vsakodnevne poti ter ozaveščanje o sožitju med vozniki motornih vozil in kolesarji.

Z izvajanjem teh ukrepov želi občina postopno izboljšati pogoje za kolesarjenje ter povečati delež poti, ki jih prebivalci opravijo s kolesom, zlasti pri krajših vsakodnevni poteh.

## 13. Javni potniški promet (JPP)

### Trenutno stanje

Javni potniški promet predstavlja pomemben element trajnostnega prometnega sistema, saj omogoča mobilnost prebivalcem brez lastnega avtomobila ter prispeva k zmanjševanju prometnih obremenitev in okoljskih vplivov prometa. V Občini Gorišnica je ponudba javnega potniškega prometa predvsem vezana na medkrajevni avtobusni promet in železniški promet, ki občino povezujeta z bližnjimi urbanimi središči, zlasti s Ptujem.

Dostopnost do javnega potniškega prometa je ob delovnikih razmeroma solidna, saj je na voljo 26 avtobusnih voženj dnevno v smeri proti Ptuju in obratno, dodatno pa še 9 železniških povezav dnevno do Ptuja. Kljub temu se pojavljajo pomembne omejitve, predvsem za prebivalce bolj oddaljenih zaselkov in manjših naselij, kjer je dostop do postajališč težji. Dodatno omejitev predstavlja slabša ponudba ob koncih tedna, saj je takrat avtobusni promet praviloma odsoten, železniška ponudba pa zelo omejena, in sicer na eno povezavo dnevno ob sobotah in eno povezavo dnevno ob nedeljah.

Analiza dostopnosti kaže, da je delež prebivalcev s sprejemljivo dostopnostjo do javnega potniškega prometa v letu 2023 znašal 70,51 %, kar pomeni, da ima večina prebivalcev v relativni bližini vsaj osnovno možnost uporabe javnega prevoza. Vendar pa je delež prebivalcev s primerno oziroma dobro dostopnostjo do javnega potniškega prometa bistveno nižji in znaša približno 33 %, kar Občino

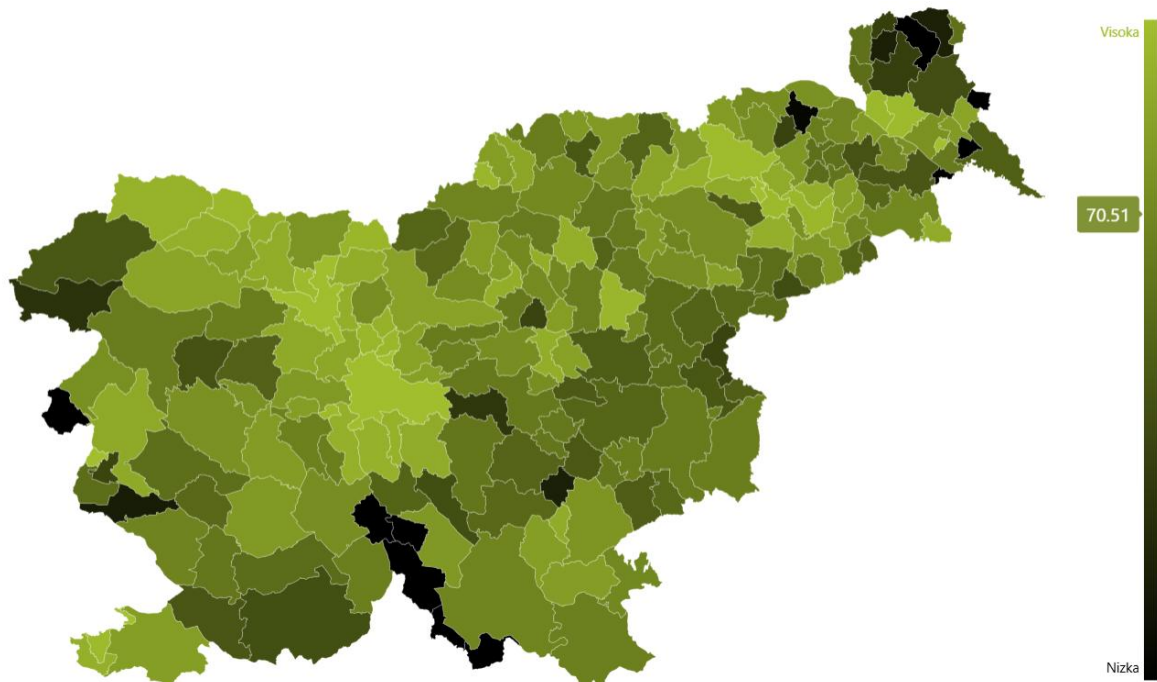




## OBČINA GORIŠNICA

Gorišnica uvršča med občine z razmeroma dobro dostopnostjo do javnega potniškega prometa na ravni države.

Pomembno je poudariti tudi, da občina na organizacijo medkrajevnega avtobusnega in železniškega prometa nima neposrednega vpliva, saj je ta v pristojnosti države oziroma državnih upravljavcev. Vloga občine je zato predvsem v izboljševanju dostopnosti do postajališč, spodbujanju uporabe javnega prevoza ter v sodelovanju z državnimi in regionalnimi institucijami pri izboljševanju prometne ponudbe. Podrobnejši prikaz prostorske dostopnosti javnega potniškega prometa v občini je prikazan na spodnji grafiki.



Slika 13-1: Zadovoljiva dostopnost do javnega potniškega prometa na ravni občin  
(vir: <https://observatorij-mobilnosti.si/podatki/dostopnost-do-javnega-potniskega-prometa>)

### Ključni izzivi

Kljub obstoječi ponudbi javnega potniškega prometa se v občini pojavlja več izzivov, ki omejujejo njegovo širšo uporabo.

Najpomembnejši izziv predstavlja časovna uporabnost javnega potniškega prometa. Vozni redi pogosto niso optimalno prilagojeni dejanskim potrebam prebivalcev, zlasti pri poteh na delo ali izobraževanje. To pomeni, da javni prevoz v številnih primerih ne predstavlja realne alternative osebnemu avtomobilu.

Pomemben izziv je tudi prostorska dostopnost do postajališč, predvsem za prebivalce bolj oddaljenih zaselkov in razpršeno poseljenih delov občine. Na teh območjih je dostop do postajališč pogosto povezan z daljšimi peš razdaljami ali pa zahteva uporabo avtomobila.

Dodatno omejitev predstavlja zelo omejena ponudba javnega prevoza ob koncih tedna, kar zmanjšuje njegovo uporabnost za prostočasne dejavnosti, obiske storitev ali druge oblike mobilnosti.

Poleg tega je uporaba javnega potniškega prometa pogosto omejena tudi zaradi pomanjkljive informiranosti o obstoječih povezavah, prestopih in možnostih kombiniranja različnih načinov prevoza.



## OBČINA GORIŠNICA

### Priložnosti in potencialni ukrepi

Kljub omenjenim izzivom obstaja več priložnosti za postopno izboljšanje dostopnosti in privlačnosti javnega potniškega prometa v občini.

Ena izmed pomembnih priložnosti je razvoj prilagodljivih oblik prevoza, kot so prevozi na klic, ki so lahko učinkovita dopolnitev obstoječemu linijskemu prometu, zlasti za prebivalce razpršenih naselij in ranljive skupine prebivalstva.

Pomemben potencial predstavlja tudi izboljšanje dostopnosti do postajališč javnega potniškega prometa, predvsem z urejanjem varnih peš in kolesarskih povezav ter z izboljšanjem prometne ureditve v njihovi neposredni okolici.

Poleg infrastrukturnih izboljšav lahko pomembno vlogo igra tudi boljše informiranje uporabnikov, na primer z jasnejšim prikazom voznih redov, informacijami o povezavah in možnostih prestopanja med različnimi načini prevoza.

Pomembna priložnost za dolgoročno izboljšanje javnega potniškega prometa je tudi sodelovanje občine pri pripravi regijskih prometnih strategij, kjer je mogoče usklajevati razvoj medkrajevnih povezav ter načrtovanje multimodalnih prestopnih točk.

### Prioritete občine

Na podlagi analiz stanja, razprav z deležniki in rezultatov ankete so bile kot ključne prioritete usmeritve na področju javnega potniškega prometa opredeljene:

- izboljšanje prostorske dostopnosti do postajališč javnega potniškega prometa, predvsem z urejanjem varnih peš in kolesarskih dostopov,
- postopna nadgradnja obstoječih oblik prevozov na klic ter proučitev možnosti njihove razširitve tudi na širši krog prebivalcev,
- izboljšanje informiranja o ponudbi javnega potniškega prometa in vzpostavitev sistema za zbiranje povratnih informacij uporabnikov,
- sodelovanje z državnimi in regionalnimi institucijami pri izboljšanju časovne uporabnosti medkrajevnega avtobusnega in železniškega prometa,
- postopno urejanje kakovostnih in varnih avtobusnih ter železniških postajališč, ki omogočajo enostaven dostop in prestopanje med različnimi načini mobilnosti.

S temi ukrepi želi občina izboljšati dostopnost javnega potniškega prometa ter postopno povečati njegovo uporabo pri vsakodnevnih poteh prebivalcev.

## 14. Motorni promet

### Trenutno stanje

Motorni promet predstavlja osrednji način mobilnosti v Občini Gorišnica. Analize mobilnostnih navad kažejo, da večina prebivalcev za vsakodnevne poti – zlasti poti na delo, do storitev in drugih dejavnosti – uporablja osebni avtomobil. Takšna odvisnost od avtomobila je značilna za ruralne in razpršeno poseljene občine, kjer so razdalje med posameznimi naselji večje, ponudba javnega prevoza pa omejena.

Pomemben vpliv na prometne razmere v občini ima tudi glavna državna cesta (G1-2/0250 odsek Spuhlja – Ormož) na relaciji Ptuj – Ormož, ki poteka skozi območje občine in predstavlja eno ključnih prometnih povezav v širši regiji. Po tej prometnici poteka tako lokalni kot tudi tranzitni promet,





## OBČINA GORIŠNICA

vključno s tovornim prometom, kar pomembno vpliva na prometno varnost, kakovost bivanja ter možnost razvoja drugih oblik mobilnosti.

Velik delež prometa na tej prometnici predstavlja tranzitni promet, ki ni neposredno povezan z vsakodnevnimi potrebami prebivalcev občine. Posledično se v naseljih pojavljajo večje prometne obremenitve, višje hitrosti vozil ter povečana tveganja za prometne nesreče, zlasti za ranljive udeležence v prometu.

### Ključni izzivi

Najpomembnejši izziv na področju motornega prometa predstavlja visoka prometna obremenitev glavne prometnice skozi naselja, ki negativno vpliva na prometno varnost, kakovost bivanja in možnost razvoja drugih oblik mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje.

Pomemben izziv predstavlja tudi visoka stopnja odvisnosti od osebnega avtomobila, ki je posledica razpršene poselitve, omejene ponudbe javnega prevoza in pomanjkanja sklenjenih alternativnih prometnih povezav.

Na posameznih odsekih se pojavljajo tudi lokalne prometne težave, kot so nepregledna križišča, zahtevna vključevanja na glavne prometnice ter pomanjkanje ukrepov za umirjanje prometa v naseljih. Poseben izziv predstavlja tudi usklajevanje lokalnih prometnih ureditev z državno prometno infrastrukturo, saj je del ključnih prometnic v upravljanju države, kar omejuje neposredne možnosti občine pri uvajanju posameznih prometnih ukrepov.

### Priložnosti in potencialni ukrepi

Pomembna razvojna priložnost za občino predstavlja načrtovana nova cestna povezava na relaciji Hajdina – Ormož, katere namen je preusmeritev tranzitnega in daljinskega prometa iz naselij na novo prometno traso.

Če bi bila tranzitna prometna funkcija v večji meri prenesena na novo cestno povezavo, bi se lahko v naseljih postopno zmanjšale prometne obremenitve, kar bi omogočilo umirjanje prometa ter preoblikovanje obstoječih prometnih površin v bolj človeku prijazen javni prostor. To bi odprlo možnosti za izboljšanje prometne varnosti, ureditev varnejših prehodov za pešce, razvoj kolesarskih povezav ter postopno prerazporeditev prostora v korist aktivne mobilnosti.

Pomembno vlogo lahko imajo tudi ukrepi upravljanja prometa, kot so umirjanje hitrosti v naseljih, izboljšanje preglednosti križišč, urejanje prometne signalizacije ter boljše upravljanje mirujočega prometa.

### Prioritete občine

Na podlagi analiz stanja, razprav z deležniki in rezultatov ankete so bile kot ključne prioritete usmeritve na področju motornega prometa opredeljene:

- izboljšanje prometne varnosti v naseljih, zlasti z ukrepi umirjanja prometa in izboljšanjem preglednosti križišč,
- zmanjševanje negativnih vplivov tranzitnega prometa na kakovost bivanja v naseljih,
- podpora razvoju nove cestne povezave Hajdina – Ormož kot pomembnega elementa preusmerjanja tranzitnega prometa,
- postopno preoblikovanje prometnega prostora v naseljih v korist pešcev, kolesarjev in javnega potniškega prometa,
- izboljšanje upravljanja mirujočega prometa ter prometnih ureditev v bližini javnih ustanov.



S takšnim pristopom želi občina postopno zmanjšati negativne vplive motornega prometa ter ustvariti bolj uravnotežen prometni sistem, ki bo poleg avtomobila omogočal tudi varno in privlačno uporabo drugih načinov mobilnosti.

## 15. Sklepne ugotovitve po posameznih stebrih mobilnosti

Pregled stanja po posameznih stebrih mobilnosti kaže, da se prometni sistem v Občini Gorišnica sooča s podobnimi izzivi kot številne druge manjše in razpršeno poseljene občine. Za vsakodnevno mobilnost prebivalcev je značilna izrazita odvisnost od osebnega avtomobila, kar je povezano predvsem z razpršeno poselitvijo, omejeno ponudbo javnega potniškega prometa ter pomanjkanjem sklenjenih in varnih povezav za hojo in kolesarjenje.

Hkrati analize kažejo, da ima občina dobre izhodiščne pogoje za postopno izboljšanje prometnega sistema. Geografske značilnosti prostora, relativno ravninski relief ter razmeroma kratke razdalje med naselji predstavljajo pomemben potencial za razvoj aktivnih oblik mobilnosti, zlasti hoje in kolesarjenja. Ključni pogoj za večjo uporabo teh načinov potovanja pa je vzpostavitev sklenjenega, varnega in uporabnikom prijaznega omrežja peš in kolesarskih povezav ter izboljšanje prometne varnosti v naseljih.

Poseben vpliv na prometne razmere v občini ima tranzitni promet na državni cestni povezavi Ptuj–Ormož, ki poteka skozi območje občine. Visoka prometna obremenitev te prometnice vpliva na prometno varnost, kakovost bivanja v naseljih ter na možnosti razvoja drugih oblik mobilnosti. V tem kontekstu se kot pomemben razvojni dejavnik kaže načrtovana nova cestna povezava na relaciji Hajdina–Ormož, ki bi lahko prispevala k razbremenitvi naselij tranzitnega prometa. Ob tem je pomembno poudariti, da sama izgradnja nove prometne povezave ne predstavlja celovite rešitve, temveč predvsem priložnost za postopno preoblikovanje obstoječega prometnega prostora v naseljih v korist varnejših in trajnostnejših oblik mobilnosti.

Analize tako potrjujejo, da mora prihodnji razvoj prometnega sistema v občini temeljiti na uravnoteženem pristopu. Ta vključuje izboljšanje prometne varnosti, razvoj infrastrukture za hojo in kolesarjenje, postopno izboljševanje dostopnosti javnega potniškega prometa ter učinkovito upravljanje motornega prometa. Ključno vlogo pri tem ima tudi krepitev načel celostnega prometnega načrtovanja, ki omogočajo usklajevanje prometnih, prostorskih, okoljskih in razvojnih politik ter aktivno vključevanje javnosti v načrtovanje mobilnosti.

Takšen celosten pristop predstavlja temelj za oblikovanje nadaljnjih strateških vodil in konkretnih ukrepov, s katerimi bo občina v naslednjih letih postopno izboljševala prometni sistem ter ustvarjala varnejše, bolj dostopno in kakovostnejše bivalno okolje za vse prebivalce.