



Občina
Mežica



RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Financira
Evropska unija

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE MEŽICA



2026



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO

Naročnik:

Občina Mežica

Odgovorna oseba na strani naročnika: Mark Maze, župan

Vodja projekta na strani naročnika: Andreja Gerdej

Izvajalec:

Regionalna razvojna agencija za Koroško, d.o.o.

Odgovorna oseba na strani izvajalca: Uroš Rozman, direktor

Vodja projekta na strani izvajalca: Aleš Rupreht

Naziv dokumenta:

Celostna prometna strategija občine Mežica

Datum potrditve dokumenta:

Junij 2026

Projekta skupina izvajalca:

- Nika Drofenik
- mag. Peter Zajc
- Viktorija Miklavc



RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO

Spoštovane občanke in občani,

pred vami je Občinska celostna prometna strategija Občine Mežica, dokument, s katerim smo načrtali smer razvoja prometa in mobilnosti v naši občini do leta 2033. Strategija ni namenjena zgolj urejanju cest in prometne infrastrukture, temveč predstavlja širši pogled na dostopnost, varnost, kakovost bivanja in trajnostni razvoj lokalne skupnosti.

Mežica ima zaradi svoje lege v Mežiški dolini številne prometne izzive. Sooča se s tranzitnim prometom, omejenim prostorom za umeščanje prometnih ureditev, potrebami po zagotavljanju varnih poti za otroke in starejše ter z zagotavljanjem dostopnosti za prebivalce zalednih območij. Hkrati pa imamo številne prednosti: kompaktno naselje, bogato naravno okolje, razvijajočo se turistično ponudbo in močno povezanost lokalne skupnosti.

Pri pripravi strategije smo posebno pozornost namenili vključevanju javnosti. Veseli me, da so se v proces aktivno vključili občani, predstavniki društev, šole, vrtca, gospodarstva in drugih ustanov. S svojimi predlogi, izkušnjami in pobudami so pomembno prispevali k oblikovanju ukrepov, ki odražajo dejanske potrebe našega prostora.

Vizija, ki smo jo oblikovali skupaj, temelji na dostopnem, varnem in uravnoteženem prometnem sistemu, ki bo izboljševal kakovost življenja vseh generacij. Poseben poudarek namenjamo varnosti ranljivih udeležencev v prometu, razvoju hoje in kolesarjenja, izboljšanju javnega potniškega prometa ter ustvarjanju pogojev za trajnostno mobilnost. Ob tem ostaja pomembna tudi skrb za ustrezno prometno dostopnost gospodarstva in vseh delov občine.

Občinska celostna prometna strategija predstavlja pomembno podlago za prihodnje razvojne odločitve in pridobivanje finančnih sredstev za izvedbo ključnih projektov. Verjamem, da bomo z njenim doslednim izvajanjem skupaj ustvarjali občino, ki bo še bolj varna, dostopna, povezana in prijetna za življenje.

Hvala vsem, ki ste sodelovali pri pripravi strategije in boste s svojim delom prispevali tudi k njenemu uspešnemu izvajanju.

Mark Maze,
župan Občine Mežica





Kazalo vsebine

1	VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	I
1.1	Ozadje in motiv	3
1.2	Osnovni cilji dokumenta	4
1.3	Proces priprave dokumenta in cilji OCPS	4
1.4	Časovni horizont	6
1.5	Območje obravnave	7
2	PREDNOSTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA	8
3	ORIS ŽELJENEGA STANJA	11
4	OBSTOJEČE STANJE V OBČINI	15
4.1	Prometne razmere in dostopnost	16
4.2	Demografske značilnosti	17
4.3	Kako občani ocenjujejo zadovoljstvo na različnih področjih prometa znotraj občine	20
4.4	Potovalne navade in motorizacija	22
4.5	Prometna varnost in glavne prometne obremenitve	26
5	KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI NA PODROČJU PROMETA V OBČINI MEŽICA	29
5.1	Celostno prometno načrtovanje	32
5.2	Hoja	33
5.3	Kolesarski promet	35
5.4	Javni potniški promet	37
5.5	Motorni promet	39
6	PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI	41
6.1	Celostno prometno načrtovanje	45
6.2	Hoja	51
6.3	Kolesarski promet	58
6.4	Javni potniški promet	67
6.5	Motorni promet	72
7	SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA	80

Kazalo tabel

Tabela 1: Število prebivalcev po naseljih občine v letih 2011 in 2025 (vir: SURS, 2025).	17
Tabela 2: Število študentov na 1.000 prebivalcev v občini (vir: SURS, 2025).	19
Tabela 3: Število dijakov na 1.000 prebivalcev v občini (vir: SURS, 2025).	19
Tabela 4: Število učencev v občini v treh izbranih šolskih letih (vir: SURS, 2025).	19
Tabela 5: Število osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev (vir: SURS, 2025).	22



Kazalo slik

Slika 1: Panorama Občine Mežica (vir: Tomo Jeseničnik).....	2
Slika 2: Vključevanje javnosti tekom izdelave OCPS (vir: RRA Koroška, d.o.o.).	5
Slika 3: Koraki priprave OCPS občine Mežica (vir: RRA Koroška, d.o.o.).	6
Slika 4: Območje občine Mežica (vir: RRA Koroška, d.o.o.).	7
Slika 5: Vizija razvoja z dvema vzporednima osema (Vir: RRA Koroška, d.o.o.).	13
Slika 6: Prometno omrežje v občini Mežica (vir: RRA Koroška, d.o.o.).	17
Slika 7: Odgovori na vprašanje:» Kaj opazate na vaših poteh znotraj občine? Katero področje je po vašem mnenju bolje urejeno in katero slabše?« (vir: 1ka in RRA Koroška, d.o.o.).....	21
Slika 8: Pogosto opravljanja poti z različnimi prometnim načini (vir: 1ka in RRA Koroška d.o.o.).....	22
Slika 9: Prostorski prikaz prometnih nesreč med leti 2013 in 2023 na območju Občine Mežica (vir: Javna Agencija RS za varnost prometa).....	27
Slika 10: Lokacije merilnikov hitrosti v občini Mežica, v letu 2025 (vir: RRA Koroška, d.o.o.).	28
Slika 11: Hoja, terenski ogledi (vir: RRA Koroška, d.o.o.).	34
Slika 12: Kolesarski promet, terenski ogledi (vir: RRA Koroška, d.o.o.).	36
Slika 13: Javni potniški promet, terenski ogledi in raznolik nivo urejenosti postajališč (vir: RRA Koroška, d.o.o.).....	38
Slika 14: Motorni promet, terenski ogledi (vir: RRA Koroška, d.o.o.).	40
Slika 15: Vizija povezanega regijskega kolesarskega omrežja (Vir: RRA Koroška, d.o.o.).	66

Kazalo grafov

Graf 1: Delež prebivalcev starejših od 65 let po naseljih (vir: SURS, 2025).....	18
Graf 2: Indeks staranja prebivalstva po naseljih v primerjavi z vrednostjo za celotno občino ter Slovenijo (vir: SURS, 2025).....	18
Graf 3: Delovno aktivno prebivalstvo s prebivališčem v občini Mežica po občini dela (vir: SURS, 2025).....	20
Graf 4: Število osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev (vir: SURS, 2025).	23
Graf 5: Povprečna starost osebnih avtomobilov (vir: SURS, 2025).....	23
Graf 6: Potovalne navade učencev OŠ Mežica (vir: RRA Koroška, d.o.o.).	24
Graf 7: Potovalni načini za prihod na delo med anketiranimi na OŠ Mežica (vir: RRA Koroška).	25
Graf 8: Potovalne navade jutranje in popoldanske konice (vir: RRA Koroška d.o.o.).	26



Okrajšave

V besedilu so uporabljene kratice, ki jih dnevno uporabljamo v komunikaciji z različnimi javnimi ustanovami, vendar zaradi specifičnosti področja niso splošno znane, zato podajamo njihovo razlago:

OCPS	občinska celostna prometna strategija
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
EU	Evropska unija
JPP	javni potniški promet
AT	Avstrija
MOPE	Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
ETM	Evropski teden mobilnosti
PLDP	povprečni letni dnevni promet
RCM	regijski center mobilnosti
RRA	regionalna razvojna agencija
RS	Republika Slovenija
ZCPN	Zakon o celostnem prometnem načrtovanju
NLB	Nova Ljubljanska banka



RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO

1 VLOGA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE





Občina Mežica je majhna in pestra skupnost v osrčju Mežiške doline, definirana s topografijo v smislu ozke doline z relativno malo dolinskega dna, kar pomeni, da je z vidika prometa tudi tranzitno območje med sosednjimi občinami. Mežica je naselje z dolgo in pomembno rudarsko tradicijo, saj so bile v preteklosti na tem območju odkrite bogate zaloge svinca in cinka. Rudarska dejavnost v Mežici se je začela že v 18. stoletju, ko so rudarji pričeli izkoriščati naravne vire in graditi rudarske jame ter predore. V 20. stoletju je Mežica postala eno izmed glavnih rudarskih središč v Sloveniji, saj so rudniki obratovali vse do začetka 21. stoletja. V času največjega razvoja je bilo v rudnikih zaposlenih več tisoč ljudi, ki so zagotavljali pomemben vir prihodkov za lokalno skupnost. Z zaprtjem rudnikov se je začela nova doba, ki se osredotoča na trajnostni razvoj in ohranjanje kulturne dediščine, povezane z rudarsko preteklostjo. Žal pa Mežica, tako kot tudi sosednje občine Mežiške doline, nosi očem nevidno breme zgodovine – okoljsko onesnaženost s težkimi kovinami, ki je pogosto omejevalni dejavnik pri njenem razvoju.



Slika 1: Panorama Občine Mežica (vir: Tomo Jeseničnik).

Kar se tiče področja mobilnost, občina že nekaj let na različne načine poskuša pristopati k spodbujanju bolj trajnostnih načinov gibanja v prostoru. Angažiranje pri urejanju kolesarskega omrežja občine in regije, prometne ureditve posameznih ulic po meri ljudi in druge aktivnosti kažejo na razumevanje pomembnosti področja, nekoliko pa vseeno manjka celovit pristop, ki bi jasno utrdil vizijo občine na tem področju in omogočil še bolj strukturiran pristop.

Občina Mežica je bila žal tudi ena izmed najbolj prizadetih občin v katastrofalnih poplavih avgusta leta 2023. Leta prizadevanj po izgradnji kolesarske in peš poti ob reki Meži, ki so se zaključila z izgradnjo čudovitega kolesarskega odseka mimo Pustnikovega jezua, so bila v hipu razblinjena. Izmaličena podoba doline, v večji meri poškodovana ali celo uničena



prometna infrastruktura je izbrisala leta prizadevanj in vlaganj. Vseeno pa se je izkazalo, da tudi takšna katastrofa lahko pomeni priložnost. In ta priložnost je bila celovita rešitev številnih perečih težav in nedokončanih velikih projektov, ki so stagnirali predvsem zaradi pomanjkanja finančnih sredstev. Občina je tako dobila priložnost za popolno sanacijo in rekonstrukcijo tega, kar je že bilo zgrajeno, hkrati pa bodo v smislu dobršnega dela zgornje Mežiške doline (predvsem odsek Mežica (naselje) – Črna na Koroškem) urejene sodobne prometne povezave z imenitno kolesarsko potjo, ki podaja nastavke za razvoj kolesarskega produkta po vzoru Štrekne in Dravske kolesarske poti, nenazadnje pa pomembno prispeva k dopolnjevanju državnega kolesarskega omrežja.

Občina ob tem načrtuje tudi omilitvene ukrepe v smislu urbanih ureditev ob reki Meži, saj so se v prvi fazi prvenstveno uvajale predvsem tehnične rešitve za zaščito vodotokov in naselij, ki razumljivo niso ukrojene po meri vsakdanjega življenja prebivalcev v smislu udobja in prijetnega bivalnega okolja. Tu se izkaže prednost občinske celostne strategije, ker ta ne naslavlja samo prometne infrastrukture, ampak premore širši pogled na razvoj občine, saj celostni pristop k reševanju prometa v resnici vpliva domala na vse aspekte življenja prebivalcev in drugih deležnikov v prostoru. Vpliva na razvoj gospodarstva, turizma ter lahko ponudi celo odgovore na vprašanja, kako pristopiti k reševanju problematike vse bolj neizogibnih demografskih trendov.

1.1 Ozadje in motiv

Koncept celostnega načrtovanja prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks številnih evropskih mest, občin in regij, ki že uresničujejo njegova ključna načela. Takšen pristop nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse s kakovostnim zagotavljanjem raznovrstnosti prometnih načinov, mobilnosti prebivalcev ter dostopnosti. Pri čemer je dostopnost razumljena kot prometna dostopnost, dostopnost do storitev in dostopnost do širokopasovnih omrežij¹.

V Sloveniji država spodbuja izdelavo celostnih prometnih strategij na občinskem kot tudi regionalnem nivoju.

Občina Mežica se je v letu 2025 odločila za izdelavo občinske celostne prometne strategije, že pred tem procesom pa je bila aktivna na področju spodbujanja bolj trajnostne mobilnosti in zagotavljanja osnovne dostopnosti. Je ena izmed 12 občin razvojne regije Koroške, za katero je bila v letu 2025 potrjena regijska celostna prometna strategija², ki že opredeljuje nekatere strateške regijske ukrepe in projekte.

¹ Nared in sod., 2022: Spodbujanje razvoja obmejnih problemskih območij v Sloveniji.

² V skladu z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (Ur. l. RS, št. 130/22) jo je potrdilo vseh 12 občinskih svetov, soglasje je v imenu države podalo tudi MOPE.



1.2 Osnovni cilji dokumenta

Strategija obravnava prednosti celovitega pogleda na promet:

- boljšo kakovost bivanja,
- pozitivne učinke na okolje in zdravje,
- izboljšano prometno varnost,
- izboljšano mobilnost in dostopnost,
- izboljšano podobo občine,
- odločitve, ki jih javnost podpira,
- učinkovito naslavljanje obveznosti,
- nove in celovite politične vizije,
- izboljšanje dostopa do sredstev³.

1.3 Proces priprave dokumenta in cilji OCPS

Priprava strategije je potekala ob upoštevanju prenovljenih smernic za pripravo OCPS⁴ in se je začela aprila 2025 s seznaitvijo Občinskega sveta občine Mežica.

Aktivnosti v zvezi z izdelavo OCPS so se začele spomladi v letu 2025 in trajale do spomladi leta 2026.

V preteklosti se je bila občina že primorana navezovati na celostne prometne strategije sosednjih občin. Zaradi vsega omenjenega se je v letu 2025 odločila pristopiti k izdelavi lastne OCPS, ki bo strateški temelj njenega razvoja pri snovanju celovitih prometnih rešitev.

V začetni fazi priprave je občina določila koordinatorja procesa in ustanovila širšo delovno skupino, ki je bila aktivno vključena v vse faze priprave dokumenta. V skupino so bili vključeni predstavniki ključnih deležnikov:

- osnovne šole in vrtca,
- policije,
- društva invalidov društva in društva upokojencev,
- turističnega in športnega društva,
- predstavniki komunalnega in cestnega gospodarstva,
- koncesionarja za vzdrževanje lokalnih cest,
- Regionalne razvojne agencije Koroška (Regijski center mobilnosti Koroška),
- predstavniki gospodarstva.

³ Plevnik in sod., 2021: Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije.

⁴ Plevnik in sod., 2021: Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije.



Vključevanje javnosti

Med celotnim postopkom priprave OCPS so se izvajale aktivnosti vključevanja različnih segmentov javnosti (delavnice, javne razprave, intervjuji, ankete, stojnica na dogodku, itd.). S tem se je zagotovilo pripravo bolj kakovostnega, preglednega in splošno sprejetega ter prepoznavnega dokumenta, ki ga bodo zaradi vključujočega procesa prebivalci in drugi deležniki, tako upamo, lažje ponotranjili.

Najbolj intenzivno je bila v pripravo vključena delovna skupina izdelovalca in predstavnikov občinske uprave, ki so sestavljali ožjo delovno skupino.

V ključne dele priprave strategije so bili na različne načine vključeni predstavniki ključnih deležnikov:

- občinskega sveta,
- društev,
- drugih lokalnih institucij (občinske, gospodarstvo) ter
- državnih in regionalnih institucij.

Po izkušnjah izdelovalca iz drugih okolij, je bil odziv občanov in občank v procesu priprave OCPS nadpovprečen, kar zastavljeni viziji in ukrepom daje dodatno težo.

Aktivnosti vključevanja javnosti se bodo nadaljevale med izvajanjem strategije. Predvideno je obveščanje vseh ključnih deležnikov o dosežkih na področju izvajanja z rednimi letnimi poročili in tekočimi novicami. V poročilih bodo prikazani ključni dosežki in podatki, zbrani v okviru spremljanja in vrednotenja izvajanja OCPS.



Slika 2: Vključevanje javnosti tekom izdelave OCPS (vir: RRA Koroška, d.o.o.).



V skladu z ZCPN je izdelovalec MOPE zaprosil za dodelitev presojevalca kakovosti OCPS. Presoja kakovosti se v skladu z ZCPN izvede v dveh fazah. Proces priprave in izdelavo zaključnega dokumenta OCPS je spremljal in presojal neodvisen presojevalec, ki ga je imenovalo pristojno ministrstvo.

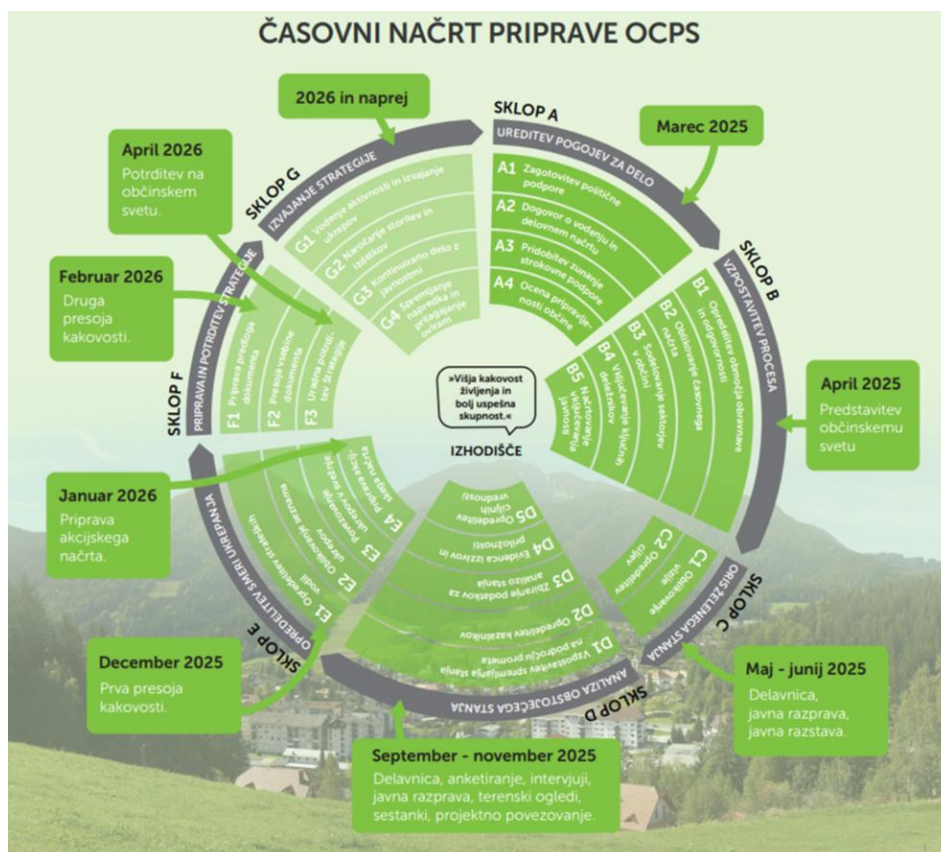
Na podlagi rezultatov javnih razprav, delavnic, vprašalnikov in anket so bili oblikovani temelji za skupno vizijo razvoja prometa v Občini Mežica. Občinski svet Občine Mežica je na seji junija 2026 sprejel Občinsko celostno prometno strategijo, s čimer je dokument pridobil pravno veljavo.

1.4 Časovni horizont

OCPS določa dolgoročno vizijo razvoja prometa v občini do leta 2033. Ključni del strategije je sedemletni akcijski načrt, ki podrobno opredeljuje konkretne ukrepe za izvajanje. OCPS ni zgolj statičen dokument, temveč dinamičen proces, ki vključuje sodelovanje občanov in strokovne javnosti.

Tekom nastajanja strategije se je pripravil načrt spremljanja kazalnikov, ki zavezuje občino k sprotnemu spremljanju kazalnikov:

- enotni kazalniki učinka OCPS vsako leto,
- dodatni kazalniki učinka OCPS (nekateri vsako leto, drugi na vsaka 3 leta),
- enotni kazalniki izvedbe OCPS (tretje, peto in sedmo leto).

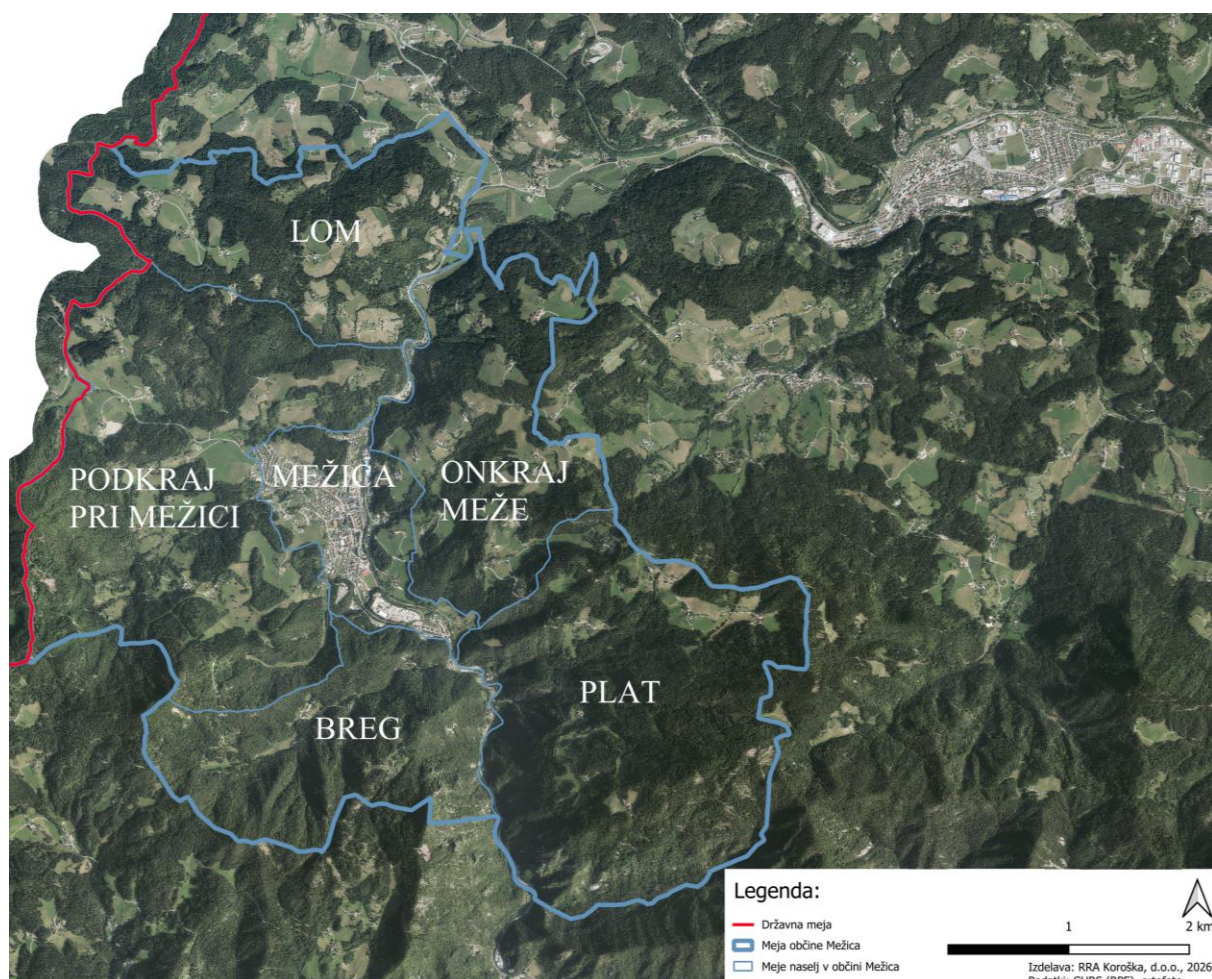


Slika 3: Koraki priprave OCPS občine Mežica (vir: RRA Koroška, d.o.o.).



1.5 Območje obravnave

Dokument obravnava celotno območje občine Mežica s površino 27 km². Občina Mežica meji na jugo-zahodu, jugu ter delno na jugo-vzhodu na občino Črna na Koroškem, severu-vzhodu in vzhodu na občino Prevalje ter na severu-zahodu in zahodu na Republiko Avstrijo oz. Deželo Koroško. V občini je okoli 73,59 km kategoriziranih cest. Poleg državnih ter občinskih cest ima povezovalno vlogo tudi precejšnen delež gozdnih cest, ki niso namenjene le gozdni proizvodnji (spravilo lesa po sečnji), temveč presegajo svoj prvotni namen in povezujejo posamezne zaselke in samotne kmetije. Na določenih lokacijah obstaja želja/potreba po asfaltiranju takšnih cest. Predvsem se je pokazala pomembna vloga gozdnih cest kot povezovalnih cest v obdobju po poplavih 2023, ko so te ceste predstavljale edine prometne povezave med občino Mežica in sosednjima občinama Prevalje in Črna na Koroškem.



Slika 4: Območje občine Mežica (vir: RRA Koroška, d.o.o.).



RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO

2 PREDNOSTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA





Z izvajanjem OCPS si Občina Mežica prizadeva povečati učinkovitost in zmanjšati tveganja ter doseči naslednje ključne koristi:

A. Boljša kakovost bivanja

Celostno prometno načrtovanje pomeni načrtovanje za ljudi, ne zgolj za avtomobile. V Mežici je to posebej pomembno, saj je občina majhna, kompaktna in hkrati prometno obremenjena zaradi lege v ozki Mežiški dolini. S premišljenim urejanjem prometa se lahko izboljšajo javni prostori, povečata varnost in udobje prebivalcev ter zmanjšajo negativni vplivi tranzitnega prometa na vsakdanje življenje. To se odraža v:

- kakovostnejših javnih in obvodnih prostorih,
- varnejših poteh do šole, vrtca, avtobusnih postajališč in javnih storitev,
- večji izbiri načinov potovanja,
- zmanjšanju hrupa, emisij in prometnih pritiskov v središču naselja.

B. Pozitiven vpliv na okolje in zdravje

Z izboljšanjem pogojev za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet Občina Mežica spodbuja bolj zdrave potovalne navade ter zmanjšuje odvisnost od osebnega avtomobila. To je pomembno tako z vidika kakovosti zraka in zmanjševanja emisij kot tudi z vidika vsakodnevnega gibanja prebivalcev.

Posebna priložnost Mežice je razvoj povezav ob reki Meži, kjer se lahko oblikuje varna in prijetna obvodna os za pešce in kolesarje, kot protiutež

prometno obremenjeni glavni prometnici skozi naselje.

C. Večja prometna varnost

Prometna varnost je eden osrednjih izzivov Občine Mežica. Skozi naselje poteka regionalna cesta, ki prevzema pomemben del dolinskega prometa, hkrati pa se ob njej pojavljajo nevarni prehodi, ozki pločniki, pomanjkljiva osvetlitev in prekoračitve hitrosti.

Ukrepi, kot so umirjanje prometa, urejanje varnih prehodov, izboljšanje osvetlitve, sklenitev peš povezav in dokončanje kolesarskega omrežja, bodo povečali varnost vseh udeležencev v prometu, zlasti otrok, starejših, pešcev, kolesarjev in gibalno oviranih oseb.

D. Boljša mobilnost in dostopnost

Celostno načrtovanje prometa zagotavlja enakopravnejšo mobilnost za vse prebivalce, tudi za tiste, ki nimajo dostopa do osebnega avtomobila. V Mežici je to še posebej pomembno zaradi staranja prebivalstva, hribovitega zaledja, zaselkov, samotnih kmetij in potrebe po boljših povezavah z regijskimi središči. Ključni poudarki so:

- izboljšanje dostopa do osnovnih storitev, šole, vrtca, zdravstvenih storitev in javnih ustanov,
- nadgradnja avtobusnih povezav in postajališč,
- boljša povezava z železniško postajo na Prevaljah,



- krepitev sistema prevozov na klic za starejše in težje dostopna območja,
- povezovanje hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa.

E. Izboljšana podoba občine

S trajnostnim prometnim načrtovanjem se Občina Mežica utrjuje kot povezana, varna in privlačna skupnost v Geoparku Karavanke. Vizija občine poudarja majhno, a pestro, povezano in umirjeno skupnost, kjer kakovost življenja zagotavljajo bližina narave, dostopnost do storitev, aktivnosti in delovnih mest ter varen prometni sistem za vse.

Urejene peš in kolesarske povezave, kakovostni javni prostori, dostop do reke Meže, povezava s Podzemljem Pece in razvoj kolesarskega turizma lahko pomembno prispevajo k prepoznavnosti občine ter njeni privlačnosti za prebivalce, obiskovalce in gospodarstvo.

F. Odločitve, ki jih javnost podpira

Z vključevanjem javnosti v pripravo OCPS Občina Mežica pridobiva boljše razumevanje dejanskih potreb prebivalcev. Delavnice, javne razprave, ankete in terenski ogledi omogočajo, da se ukrepi oblikujejo na podlagi vsakodnevnih izkušenj uporabnikov prostora.

Tak pristop povečuje legitimnost odločitev, olajša izvajanje ukrepov in krepi zaupanje med občani, občinsko upravo, načrtovalci in drugimi deležniki.

G. Celovita prometna in prostorska vizija

Celostna obravnava prometa omogoča povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja, usklajevanje z regionalnimi dokumenti ter sodelovanje s sosednjimi občinami in institucijami. Za Mežico je to posebej pomembno zaradi lege med Črno na Koroškem, Prevaljami in Avstrijo, čezmejnih povezav, vpliva regijskega javnega potniškega prometa ter razvoja kolesarskega omrežja Mežiške doline.

Celostni pristop omogoča, da se promet ne obravnava zgolj kot vprašanje cest, temveč kot pomemben del kakovosti bivanja, varnosti, zdravja, dostopnosti, turizma, gospodarstva in urejanja javnega prostora.

H. Dostop do finančnih sredstev

Občinska celostna prometna strategija izboljšuje možnosti za pridobivanje državnih in evropskih sredstev. To je za Mežico posebej pomembno zaradi obsežnih potreb po poplavlani sanaciji, rekonstrukciji prometne infrastrukture, dokončanju kolesarskih povezav, urejanju varnih pešpoti, izboljšanju javnega potniškega prometa in nadgradnji javnih prostorov.

Z jasno opredeljenimi cilji, prioritetami in ukrepi bo Občina Mežica konkurenčnejša pri prijavih na razpise za pridobivanje državnih in evropskih sredstev ter bo lahko postopoma uresničevala prometni sistem, ki podpira varno, dostopno, zeleno in povezano skupnost.



RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO

3 ORIS ŽELJENEGA STANJA





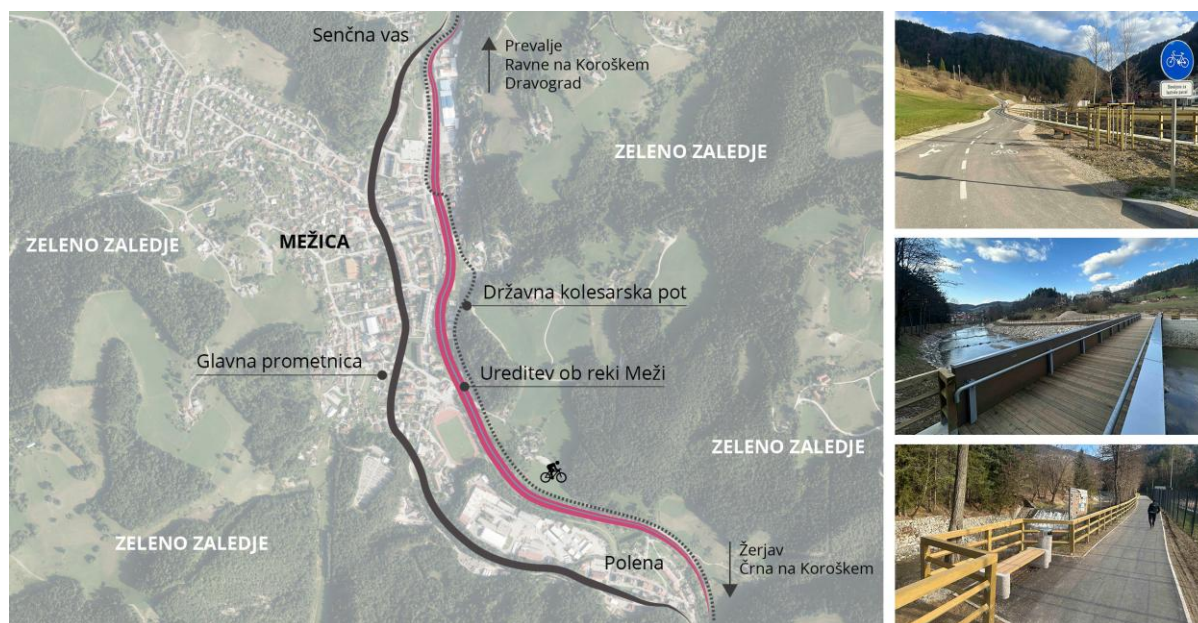
Vizija občine Mežica:

»Mežica je majhna a pestra, povezana in umirjena skupnost v Geoparku Karavanke. Kakovost življenja zagotavlja bližina narave z dostopnostjo do osnovnih storitev, aktivnosti ter delovnih mest v čezmejnem prostoru. To omogoča vsem dostopni in za vse varni prometni sistem ter sodobno omrežje digitalne povezanosti.«

Zastavljeno vizijo bomo uresničevali z razvojem varnega, dostopnega in povezanega prometnega sistema, ki bo prilagojen posebnostim Mežice kot kompaktne občine v ozki Mežiški dolini. V naseljih bomo umirjali motorni promet, izboljšali varnost prehodov čez glavno prometnico, uredili manjkajoče in varnejše pešpoti, zlasti na šolskih in vsakodnevnih poteh, ter postopoma sklenili kolesarske povezave proti Črni na Koroškem, Prevaljam in širšemu koroškemu kolesarskemu omrežju. Posebno pozornost bomo namenili tudi razvoju obvodne osi ob reki Meži, ki lahko postane privlačna, varna in zelena povezava za pešce in kolesarje.

VIZIJA RAZVOJA VZPOREDNE PROSTORSKE OSI RAZVOJA KOT PROTIUTEŽI GLAVNI PROMETNICI

Že ob javnih razpravah in stiku s prebivalci je bilo začititi pomen »Pešnge« – sprehajalne poti ob reki Meži, katere pomen se ob po-poplavni sanaciji obvodnega prostora lahko razširi v celovito os oziroma zeleno potezo dolžine približno 2 km skozi celotno dolžino strnjene naselja Mežica pravzaprav od Polene do izteka na drugi strani, ki ga predstavlja podjetje Calex. Takšna prostorska zasnova bi predstavljala smiselno protiutež z motornim prometom obremenjeni tranzitni žili skozi mestno jedro. Ob reki Meži namreč poteka Pešnga, hkrati pa na drugem bregu (desnem bregu) reke tudi državna kolesarska povezava. Občina izkazuje ambicijo po ureditvi dostopov do reke, tudi v okviru vzpostavitve obvodnih urbanih prostorov. Tudi v času, ko bo državna kolesarska poti skozi dolino v celoti povezana in nadgrajena v turistični produkt, je bolje, če bodo kolesarji, takrat pričakovano v precej velikem številu, namesto skozi jedro kolesarili ob reki Meži, ki bi tako skupaj s sprehajalnimi potmi postala privlačen mestni prostor, ki bistveno dviguje kvaliteto življenja ter predstavlja varen, sproščujoč odmik od prometnega vrveža ob glavni prometnici. Občina mora ob tem poskrbeti še za zanimive točke ob poti (kolesarsko počivališče, morebiten pump-track poligon kot popestritev za otroke, ustrezna urbana oprema, ipd.)



Slika 5: Vizija razvoja z dvema vzporednima osema (Vir: RRA Koroška, d.o.o.).

Z nadgradnjo sistema izposoje e-koles, izboljšanjem avtobusnih postajališč, krepitevijo javnega potniškega prometa, boljšimi povezavami do železniške postaje na Prevaljah ter razvojem prevozov na klic za starejše in težje dostopna območja bomo omogočili, da bodo mobilnostne potrebe lahko zadovoljili vsi prebivalci občine – tudi otroci, starejši, gibalno ovirani, prebivalci zaledja in tisti, ki nimajo dostopa do osebnega avtomobila. Na ta način bo Mežica razvijala prometni sistem, ki ne temelji le na avtomobilu, temveč enakovredno vključuje hojo, kolesarjenje, javni prevoz in druge trajnostne oblike mobilnosti.



Cilji

Cilji strategije opredeljujejo konkretne izboljšave, ki jih želimo doseči z izvajanjem Občinske celostne prometne strategije. Da bi občine lažje in učinkoviteje opravljale svoje delo, je bila na državni ravni pripravljena posebna zbirka sedmih obveznih ciljev. Spodaj navedeni cilji pomagajo uskladiti občinske strategije z nacionalnimi prizadevanji na področju prometa:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.

- Večja varnost vseh udeležencev v prometu.
- Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.⁵

Tudi OCPS občine Mežica sledi tem ciljem. Predstavniki občine in ključni deležniki pa so med njimi izpostavili tri, ki jih vidijo kot najpomembnejše za uresničitev vizije razvoja prometa v občini. To so cilji, za katere menijo, da bodo imeli največji vpliv na kakovost bivanja in trajnostno mobilnost v prihodnosti.

Trije prednostni cilji občine Mežica so:

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

⁵ Plevnik in sod., 2021: Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije.



RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO

4 OBSTOJEČE STANJE V OBČINI





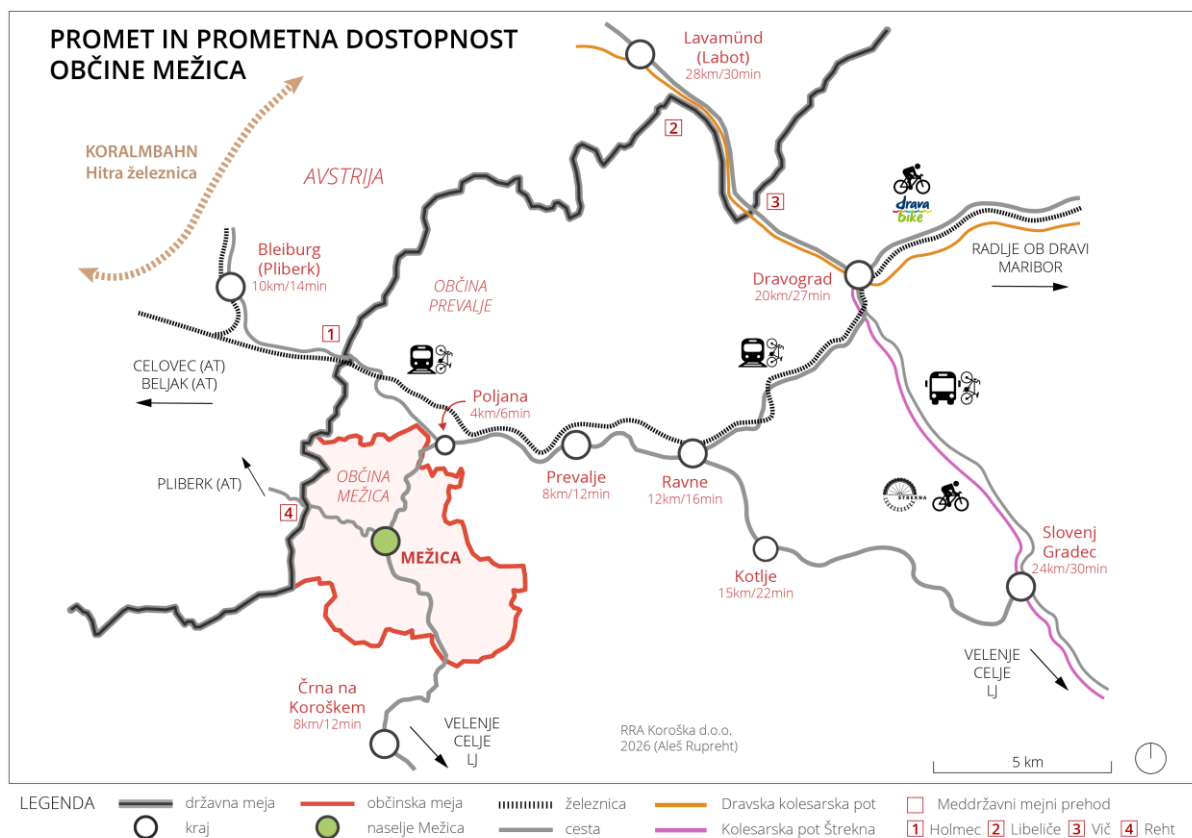
4.1 Prometne razmere in dostopnost

V občini je okoli 73,59 km kategoriziranih cest. Poleg državnih ter občinskih cest ima povezovalno vlogo tudi precejšen delež gozdnih cest, ki niso namenjene le gozdni proizvodnji (spravilo lesa po sečnji), temveč presegajo svoj prvotni namen in povezujejo posamezne zaselke in samotne kmetije. Na določenih lokacijah obstaja želja/potreba po asfaltiranju takšnih cest. Predvsem se je pokazala pomembna vloga gozdnih cest kot povezovalnih cest v obdobju po poplavih 2023, ko so te ceste predstavljale edine prometne povezave med občino Mežica in sosednjima občinama Prevalje in Črna na Koroškem. Do ureditve vse te infrastrukture, sploh po katastrofalnih poplavih, pa bo preteklo še kar nekaj časa. Rekonstrukcije se osredotočajo na t.i. povezovalne ceste, kjer je večja gostota prometa ter na območja, ki so bila prizadeta v poplavih avgusta 2023. Vedno večje je zavedanje o pomembnosti urejenih površin za pešce in kolesarje ter mirujoči promet, predvsem skozi naselje Mežica pa tudi v zaledju. Zaradi razgibanega, hribovitega reliefa ter delovanja erozijskih procesov se povečujejo stroški vzdrževanja celotnega cestnega omrežja.

Preko občine trenutno še ne poteka v celoti izgrajena kolesarska pot na za to predvidenem koridorju. Kolesarska pot po vzoru Štekne (Mislinjska dolina) in Dravske kolesarske poti (Dravska dolina), ki bo povezovala Mežiško dolino, je v izgradnji oziroma načrtovanju na manjkajočih odsekih. Izgrajena kolesarska povezava bo navezava na državno kolesarsko omrežje ter hkrati ključen del omrežja kolesarskih povezav v Koroški regiji.

Občini se približa koroška železniška proga, ki poteka med Mariborom, Prevaljami, državno mejo z Republiko Avstrijo ter Pliberkom/Bleiburg. Danes je to regionalna proga v Republiki Sloveniji, vendar infrastruktura in raven storitev ne ustrežata sodobnim standardom JPP. Zadnji remont zgornjega ustroja trase je bil opravljen med letoma 1970 in 1986, zato so potovalne hitrosti nizke. Skupno število potnikov med letoma 2010 in 2019 se je zmanjšalo za 44 odstotkov s 86.663 v letu 2010 na 48.181 v letu 2019. Železniška proga ne poteka dejansko skozi občino, kar pomeni, da v občini ne obstaja nobena železniška postaja in zato ni bilo mogoče pridobiti podatkov o prepeljanih potnikih na katerikoli postaji v občini.

Avtobusni prevoz je omejen na medkrajevni prevoz potnikov, katerega linije so omejene na doline z državnimi cestami. Z novimi koncesijami je na območju občine znova prisoten izvajalec Nomago. Prevozi na klic v smislu javnega potniškega prometa niso organizirani. Občina izvaja storitev prevozov na klic za starejše poimenovano ME PELEŠ. Ti prevozi, ki so omejeni na prevoz do zdravstvenih storitev in javnih ustanov, do neke mere nadomeščajo vrzel ob neobstoju javnega potniškega prometa na hribovitem območju občine. Vendar povpraševanje (po količini ter po vrstah prevozov) presega ponudbo in zmožnosti prostovoljstva.



Slika 6: Prometno omrežje v občini Mežica (vir: RRA Koroška, d.o.o.).

Na podlagi prednostnih ciljev OCPS je bila izvedena podrobnejša analiza trenutnega stanja. Opravljeni so bili terenski ogledi, delavnice, javne razprave, analiza obstoječih dokumentov, ankete o potovalnih navadah, štetje prometa ter pregled podatkov o prometni varnosti. V nadaljevanju je prikazano trenutno stanje na področju demografije, potovalnih navad, motorizacije in prometnih obremenitev.

4.2 Demografske značilnosti

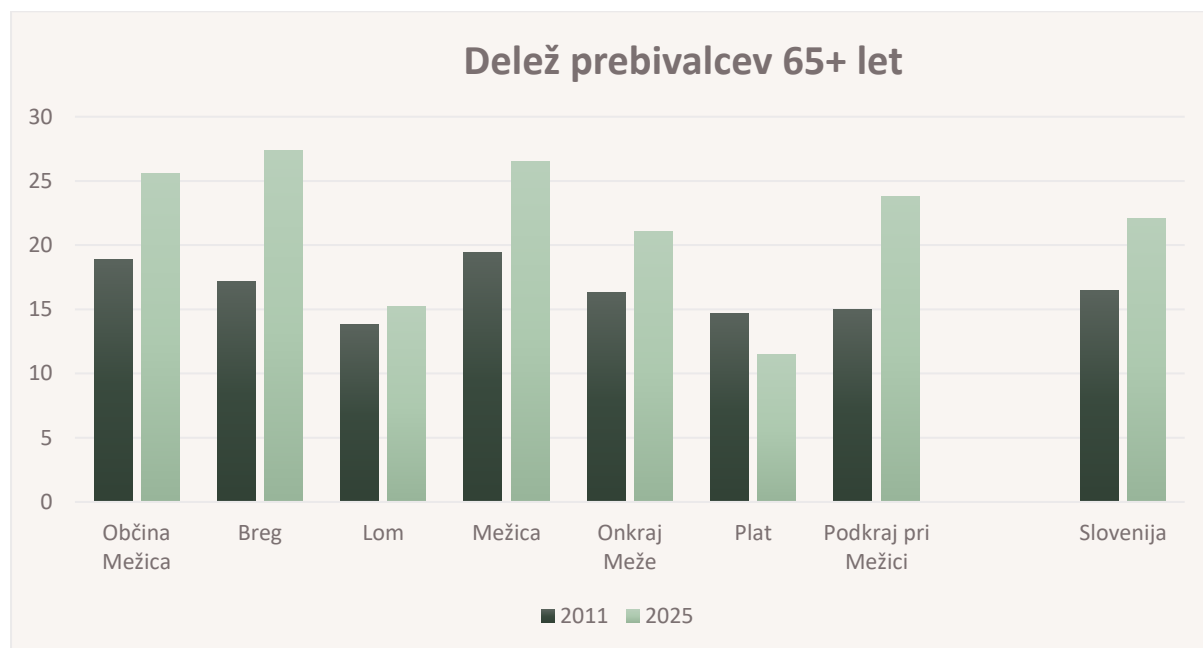
Število prebivalcev v občini se zmanjšuje. Leta 2011 je imela Občina Mežica 3.665 prebivalcev, leta 2025 pa 3.518, kar pomeni zmanjšanje za slabih 150 oseb oziroma dobrih 5 %. Največ prebivalcev živi v naselju Mežica, kjer je bilo leta 2025 3.077 prebivalcev. V istem obdobju se je število prebivalcev povečalo v naseljih Lom in Podkraj pri Mežici, zmanjšalo pa v naseljih Mežica, Breg, Onkraj Meže in Plat.

	2011	2025
Občina Mežica	3.665	3.518
Breg	64	62
Lom	80	112
Mežica	3.254	3.077
Onkraj Meže	86	76
Plat	68	61
Podkraj pri Mežici	113	130

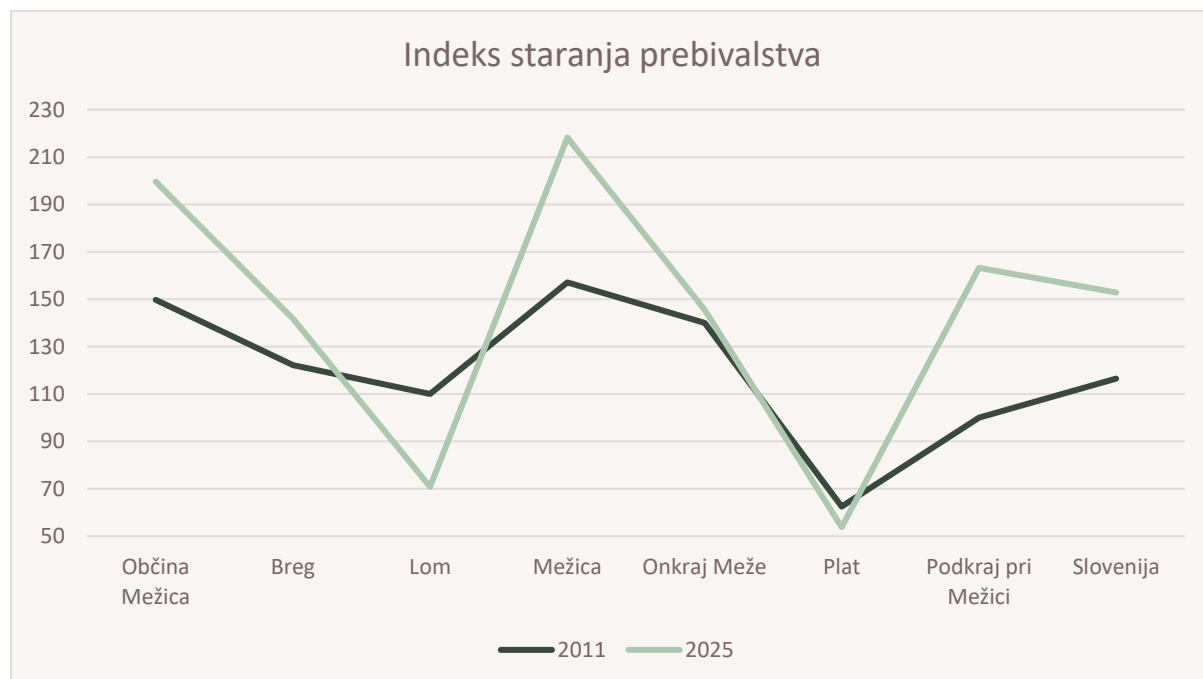
Tabela 1: Število prebivalcev po naseljih občine v letih 2011 in 2025 (vir: SURS, 2025).



Pomemben demografski izziv je staranje prebivalstva. Delež prebivalcev, starejših od 65 let, se povečuje, indeks staranja pa je znatno višji od slovenskega povprečja. Leta 2025 je delež prebivalcev, starejših od 65 let, v občini znašal 25,6 %, indeks staranja pa 199,6. To pomeni, da bodo morale prihodnje prometne ureditve še posebej upoštevati potrebe starejših, otrok, mladih, oseb brez avtomobila ter gibalno in senzorno oviranih oseb.



Graf 1: Delež prebivalcev starejših od 65 let po naseljih (vir: SURS, 2025).



Graf 2: Indeks staranja prebivalstva po naseljih v primerjavi z vrednostjo za celotno občino ter Slovenijo (vir: SURS, 2025).



Zmanjševalo se je število študentov in dijakov. Pri študentih je sicer v obdobju zadnjih šestih let zaznati ponovno rast števila. Podobno velja za dijake.

	2010/11	2018/19	2024/25
Slovenija	52,3	36,5	38,6
Občina Mežica	48	29	31

Tabela 2: Število študentov na 1.000 prebivalcev v občini (vir: SURS, 2025).

	2010/11	2018/19	2024/25
Slovenija	45	34,2	37,5
Občina Mežica	42	35,1	39,3

Tabela 3: Število dijakov na 1.000 prebivalcev v občini (vir: SURS, 2025).

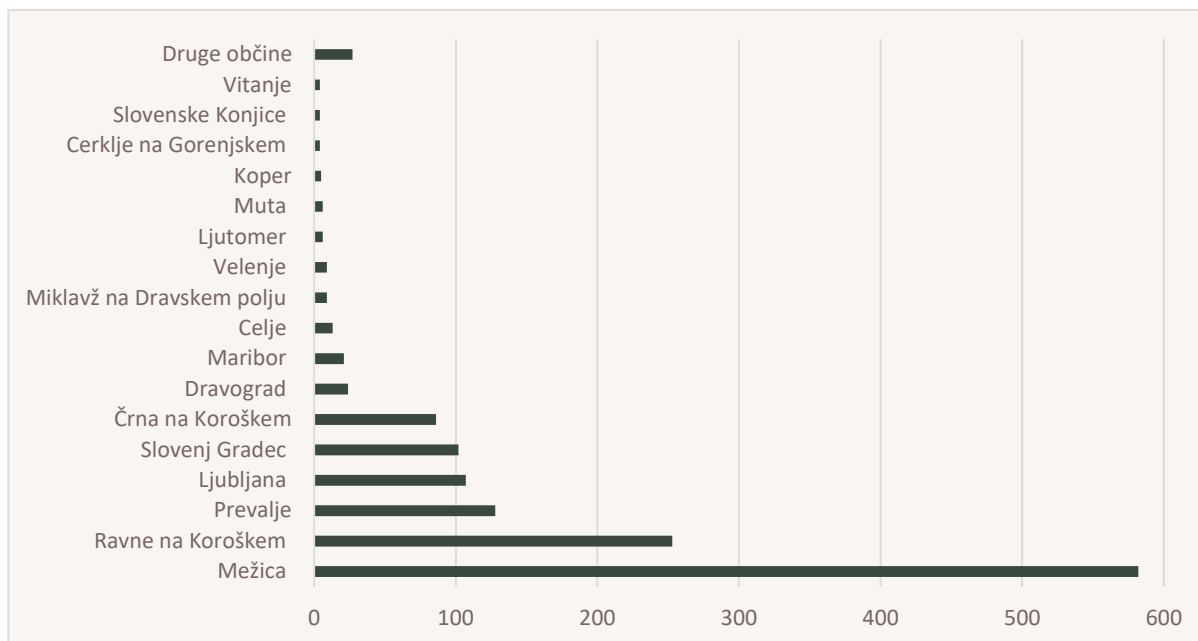
Zmanjševanje in staranje prebivalstva se za zdaj še ne odražata izrazito pri številu učencev. Občina ima eno osnovno šolo, OŠ Mežica, v okviru katere deluje tudi vrtec. V šolskem letu 2024/25 je bilo v občini 274 učencev, kar je primerljivo s preteklimi leti. Občina Mežica ima tudi eno enoto zasebnega vrtca, ki se osredotoča na Montessori pedagogiko.

	2010/11	2018/19	2024/25
Občina Mežica	278	282	274

Tabela 4: Število učencev v občini v treh izbranih šolskih letih (vir: SURS, 2025).

Z vidika delovnih migracij je Mežica pomembno zaposlitveno območje. Indeks delovne migracije je leta 2023 znašal 112,9, kar pomeni, da ima občina razmeroma veliko število delovnih mest glede na število delovno aktivnih prebivalcev. V istem letu je bilo v občini po občini delovnega mesta evidentiranih 988 delovno aktivnih prebivalcev, medobčinskih delovnih migrantov po občini prebivališča pa 808. Znotraj občine je imelo delovno mesto slabih 42 % prebivalcev občine. Med pomembnejšimi zaposlitvenimi cilji prebivalcev so poleg same Mežice še Ravne na Koroškem, Prevalje, Ljubljana, Slovenj Gradec in Črna na Koroškem. Del prebivalcev delo išče tudi v sosednji Avstriji, kar dodatno poudarja čezmejni značaj mobilnosti, vendar je število teh težko oceniti⁶.

⁶ Čezmejna dnevna mobilnost v koroški regiji (Zajc in sod., objavljeno v Demografske spremembe in regionalni razvoj, 2019, dostopno na <https://omp.zrc-sazu.si/zalozba/catalog/book/1553>)



Graf 3: Delovno aktivno prebivalstvo s prebivališčem v občini Mežica po občini dela (vir: SURS, 2025).

4.3 Kako občani ocenjujejo zadovoljstvo na različnih področjih prometa znotraj občine

V okviru izdelave OCPS je bila pozimi leta 2025 izvedena spletna anketa za splošno javnost. Na nagovor spletne ankete se je odzvalo 307 uporabnikov, delno jo je izpolnilo 206 oseb, v nadaljnjo analizo pa so bili vključeni odgovori 174 respondentov. Skoraj 60 % je bilo ženskega spola in dobrih 40 % moškega spola, 2 % respondentov se je identificiralo kot drugo. Anketa je zajela prebivalce vseh šestih naselij v občini.

Med področji, ki so po mnenju respondentov dobro ali zelo dobro urejena, so bila izpostavljena:

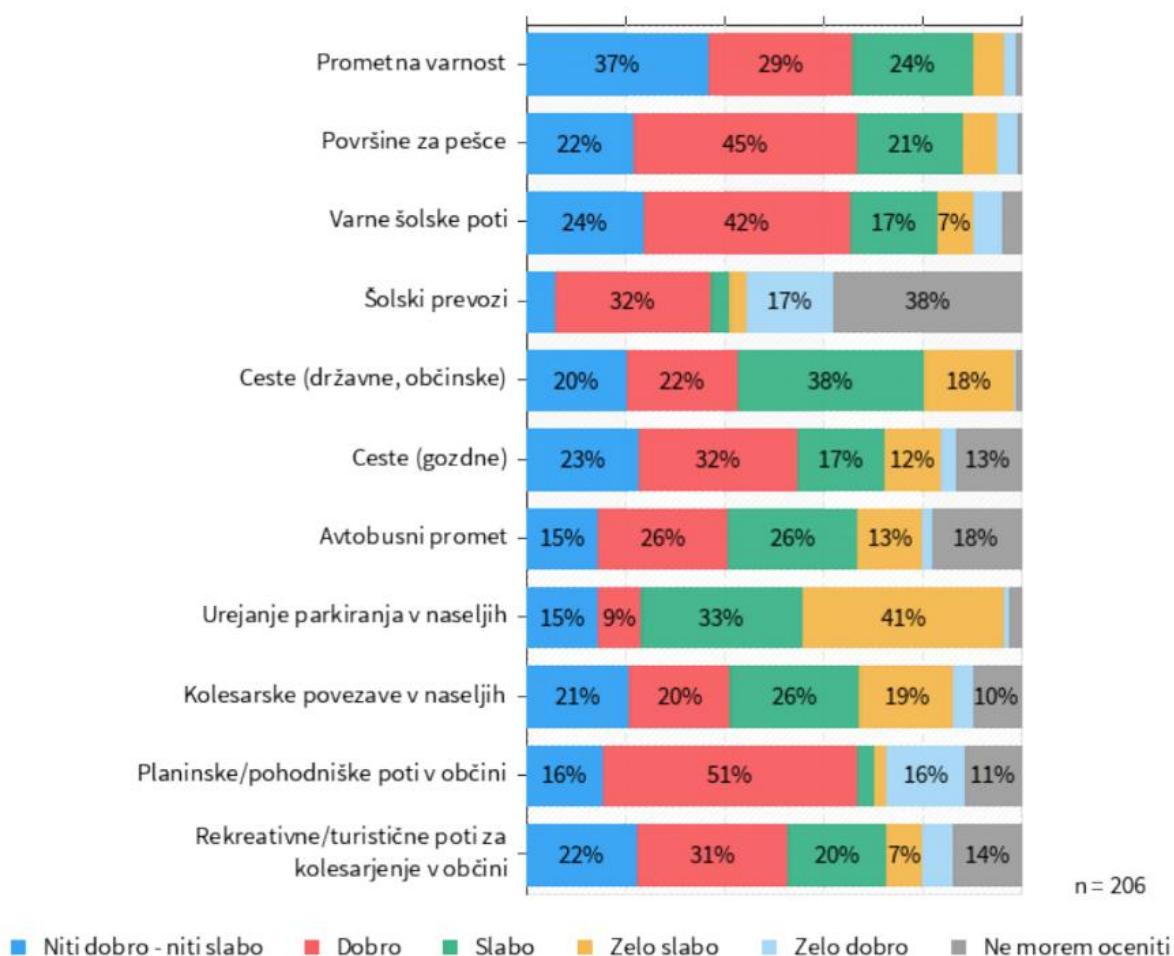
- površine za pešce,
- varne šolske poti,
- šolski prevozi,
- planinske in pohodniške poti,
- rekreativne oziroma turistične poti za kolesarjenje,
- gozdne ceste.

Med slabše ocenjena področja pa sodijo:

- urejeno parkiranje v naseljih,
- kolesarske povezave v naseljih,
- državne in občinske ceste,
- avtobusni promet,
- prometna varnost.



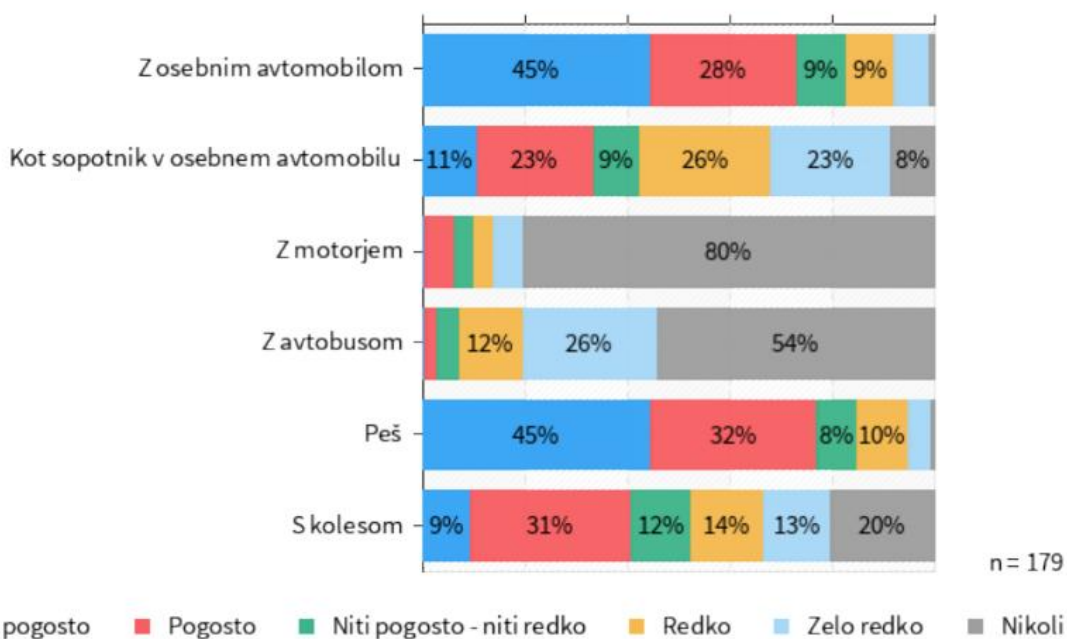
Odgovori prebivalcev kažejo, da občani prepoznajo kakovost obstoječih površin za hojo in pomen šolskih poti, hkrati pa opozarjajo na težave, povezane s cestami, parkiranjem, varnostjo in manjkajočimi kolesarskimi povezavami. Pri vprašanju, katero izboljšavo na področju prometa bi najprej izvedli, so se najpogosteje pojavljali odgovori, povezani s cestami, kolesarjenjem, varnostjo, hojo in avtomobilskim prometom. To kaže, da prebivalci prometne izzive razumejo predvsem skozi vsakodnevno varnost, kakovost cestnega prostora ter potrebo po boljših pogojih za pešce in kolesarje. Šolski prevozi izstopajo po deležu respondentov, ki ne morejo oceniti urejenosti le-tega (38 %), kar nakazuje, da ga ne uporabljajo oziroma ga ne uporabljajo njihovi otroci.



Slika 7: Odgovori na vprašanje:» Kaj opažate na vaših poteh znotraj občine? Katero področje je po vašem mnenju bolje urejeno in katero slabše?« (vir: Ika in RRA Koroška, d.o.o).



Anketa za splošno javnost je pokazala, da so potovalne navade prebivalcev Mežice še vedno močno povezane z uporabo osebnega avtomobila (v skoraj 50 %), pomembno vlogo pa ima tudi hoja. Med potovalnimi načini, ki jih prebivalci uporabljajo redko, zelo redko ali nikoli, izstopajo motor, avtobus in kolo. Možnost potovanja z vlakom v anketi ni bila vključena, saj občina nima železniške postaje in skozi občino tudi ne poteka železniška proga.



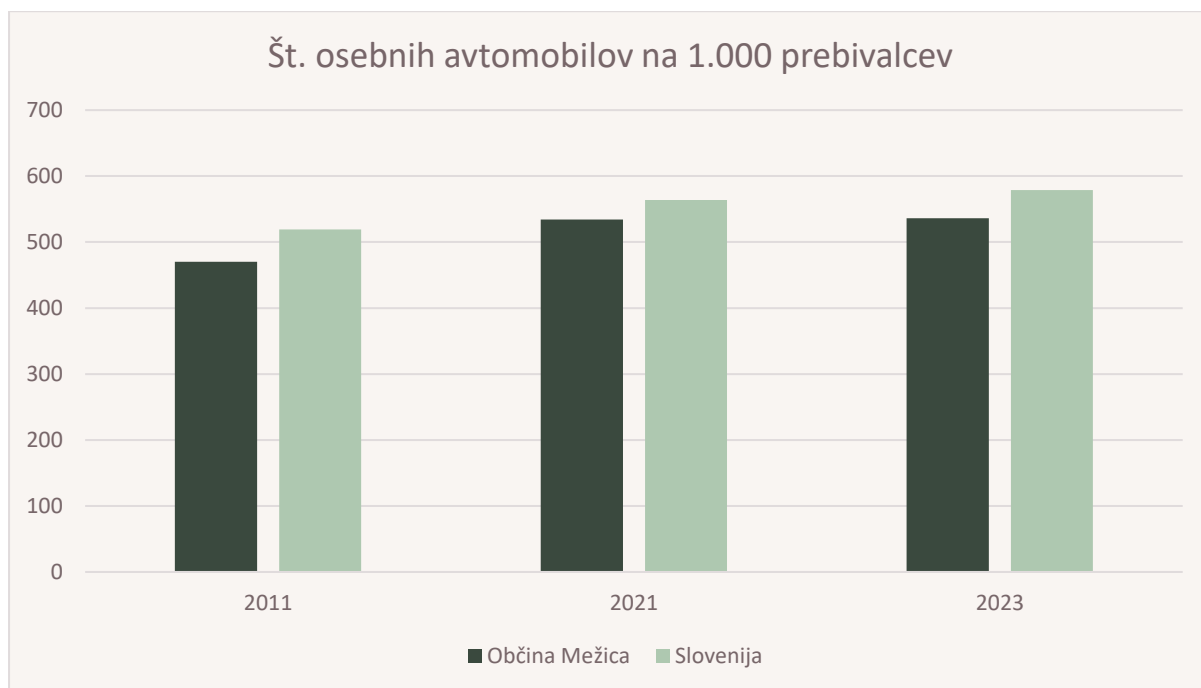
Slika 8: Pogosto opravljanja poti z različnimi prometnimi načini (vir: Ika in RRA Koroška d.o.o.).

4.4 Potovalne navade in motorizacija

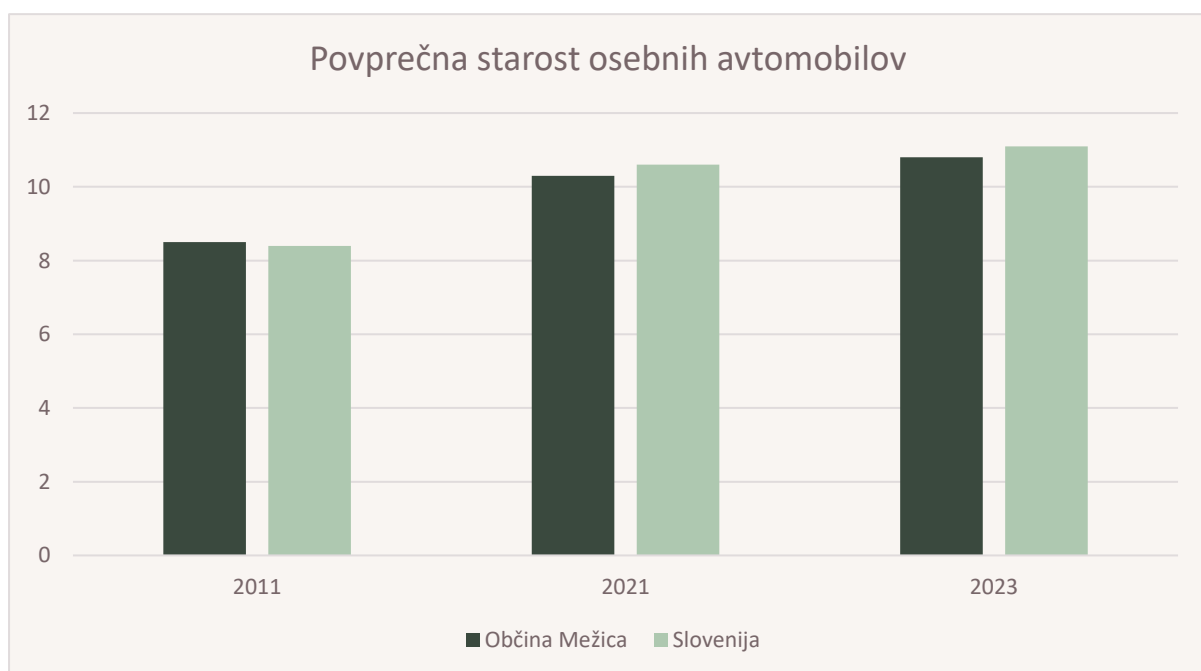
Občina Mežica je majhna in prostorsko razgibana občina v osrčju Mežiške doline. Njena lega v ozki dolini z omejenim dolinskim dnom pomembno vpliva na prometno ureditev, saj je občina hkrati lokalno središče in tranzitno območje med sosednjimi občinami. Stopnja motorizacije v občini se povečuje. Leta 2011 je bilo v Občini Mežica 470 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, leta 2023 pa že 536. Vrednost je pod slovenskim povprečjem. Hkrati se je povečala tudi povprečna starost osebnih avtomobilov, in sicer z 8,5 leta v letu 2011 na 10,8 leta v letu 2023. V opazovanem obdobju zadnjega desetletja se je povečala tudi njihova povprečna starost, kar je sicer trend v celotni državi.

	2011	2021	2023
Občina Mežica	470	534	536
Slovenija	519	564	579

Tabela 5: Število osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev (vir: SURS, 2025).



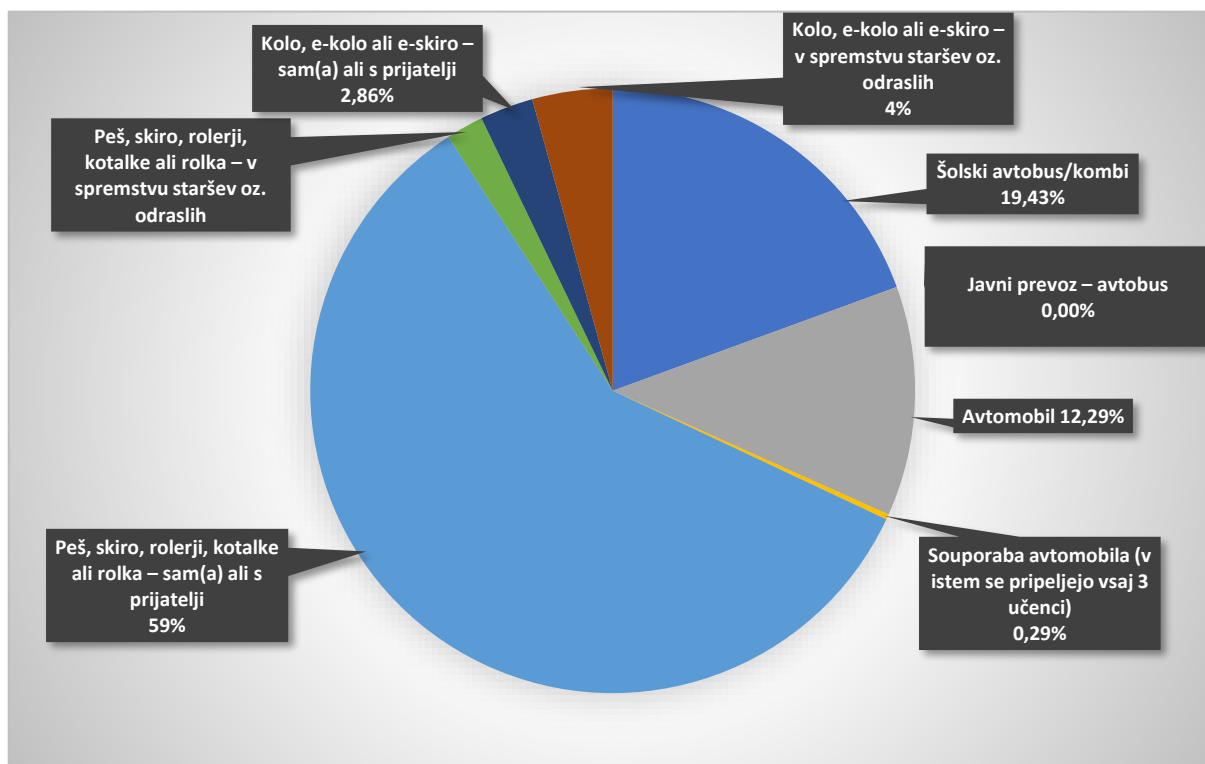
Graf 4: Število osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev (vir: SURS, 2025).



Graf 5: Povprečna starost osebnih avtomobilov (vir: SURS, 2025).

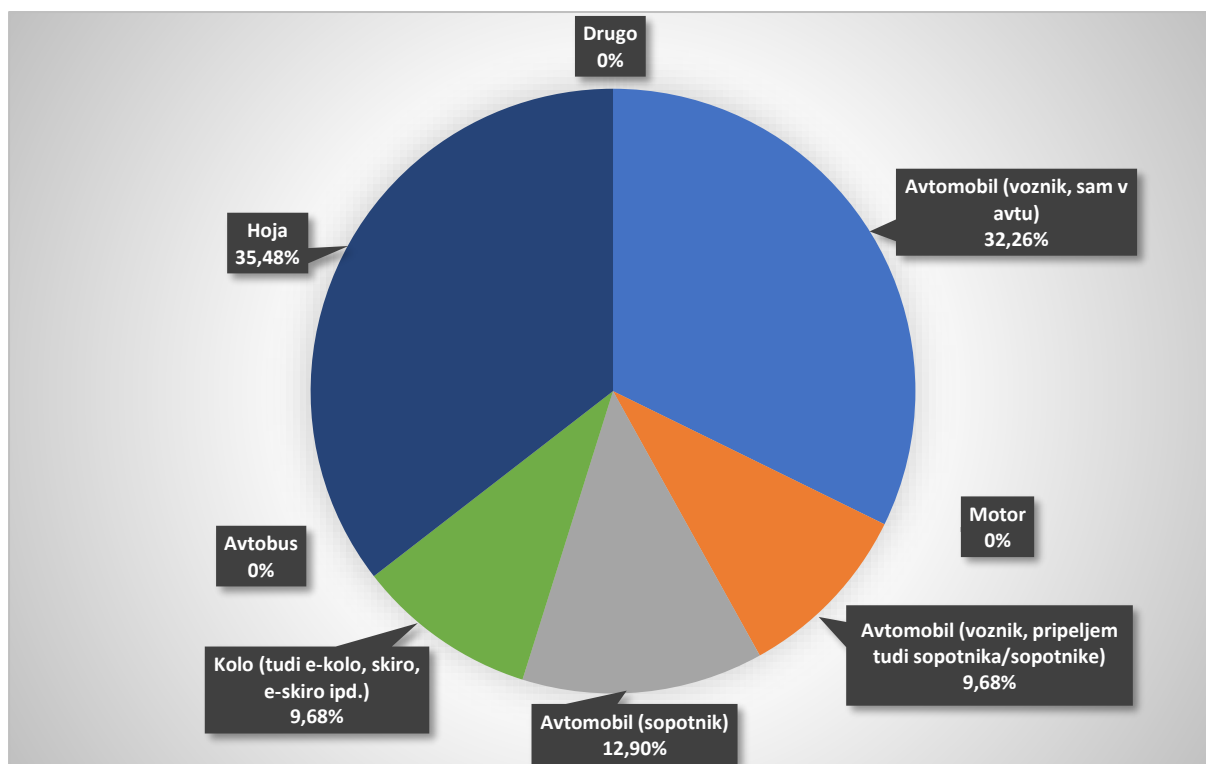


Na Osnovni šoli Mežica je bila v začetku junija 2025 izvedena raziskava potovalnih navad učencev, v novembru in decembru 2025 pa še raziskava potovalnih navad zaposlenih. Podatki za učence kažejo, da ima aktivna mobilnost pri šolskih poteh pomembno vlogo, saj je skoraj vsak drugi učenec v času anketiranja prišel v šolo aktivno – peš, s skirojem, kolesom ali podobnim načinom. Prihodov z avtomobilom je bilo le dobrih 10 %, souporaba avtomobila z vsaj tremi učenci pa je bila skromna.



Graf 6: Potovalne navade učencev OŠ Mežica (vir: RRA Koroška, d.o.o.).

Med zaposlenimi na OŠ Mežica je bil najpogostejši način prihoda na delo avtomobil. Skoraj 55 % anketiranih zaposlenih je na delo prišlo z avtomobilom, medtem ko je hoja predstavljala skoraj 36 %. Prihodi z avtomobilom, kjer je voznik sam v vozilu, so predstavljali skoraj 33 %. Pomemben podatek je, da 64 % zaposlenih biva manj kot 2 kilometra od delovnega mesta, kar kaže na velik potencial za hojo, kolesarjenje in druge oblike aktivne mobilnosti.

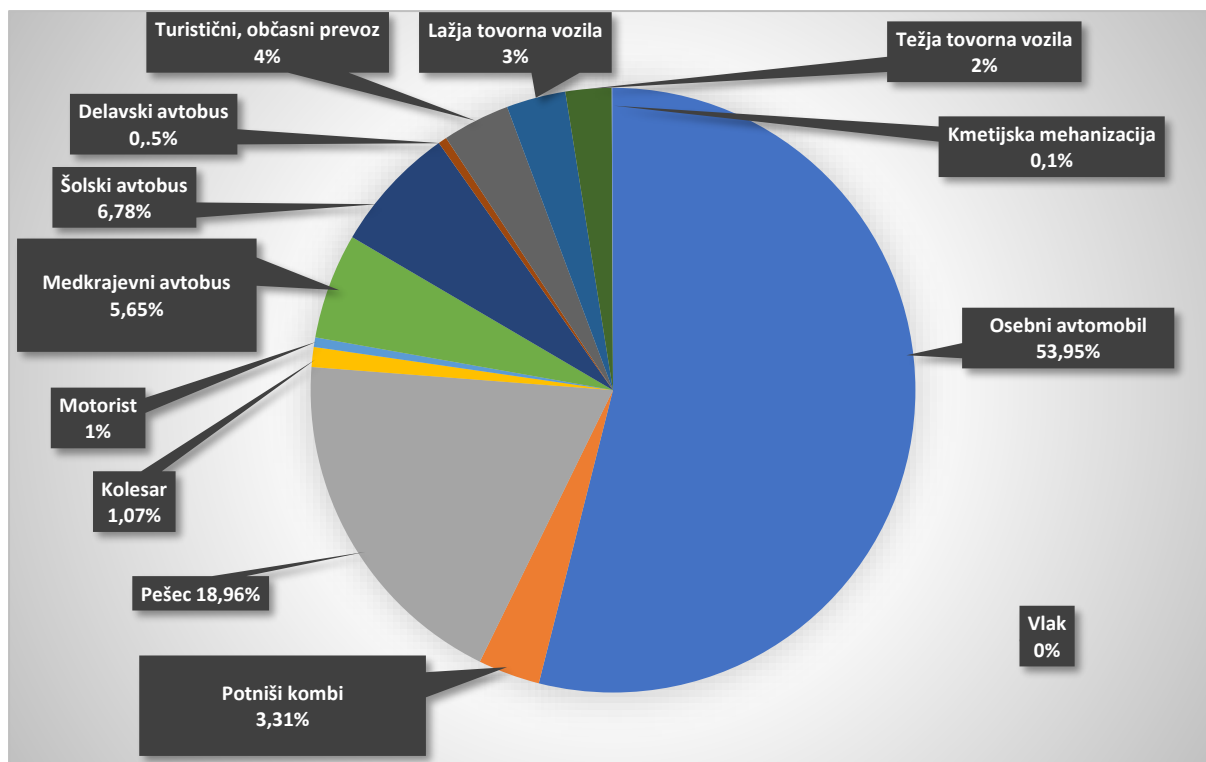


Graf 7: Potovalni načini za prihod na delo med anketiranimi na OŠ Mežica (vir: RRA Koroška).

V sredini maja 2025 je bilo izvedeno kordonsko štetje prometa na avtobusni postaji Mežica pred Pošto, kjer poteka Partizanska cesta. Štetje se je izvajalo v jutranji in popoldanski prometni konici. Rezultati kažejo, da z osebnim avtomobilom potuje 53,9 % vseh potnikov, povprečna zasedenost osebnega avtomobila pa znaša 1,3 potnika na vozilo. Delež aktivnih oblik mobilnosti, torej hoje in kolesarjenja, znaša 20,1 %, pri čemer hoja predstavlja 19,0 %, kolesarjenje pa le 1,1 %. Skupni delež potnikov, prepeljanih z avtobusi, znaša 16,5 %, kar kaže na zmeren pomen javnega prevoza.

Promet je bil v popoldanski konici izrazitejši kot zjutraj. Zjutraj je bilo zabeleženih 757 osebnih vozil oziroma 952 potnikov, popoldne pa 1.053 osebnih vozil oziroma 1.378 potnikov. Tudi število pešcev se je popoldne več kot podvojilo, in sicer z 251 na 568. To pomeni, da se v popoldanskem času hkrati povečata motorni promet in število ranljivih udeležencev, zato je tveganje za konflikte v prometu večje.

Podatki kažejo, da ima Mežica kljub visoki odvisnosti od avtomobila dobre pogoje za krepitev trajnostne mobilnosti. Kompaktna zasnova naselja, kratke razdalje do šole, javnih ustanov, avtobusnih postajališč in storitev ter obstoječa navada hoje so pomembna izhodišča za prihodnje ukrepe. Največji izzivi ostajajo varnost ob glavni prometnici, manjkajoči oziroma ozki pločniki, nizka uporaba kolesa za vsakodnevne poti, potreba po boljših kolesarskih povezavah ter izboljšanje javnega potniškega prometa.

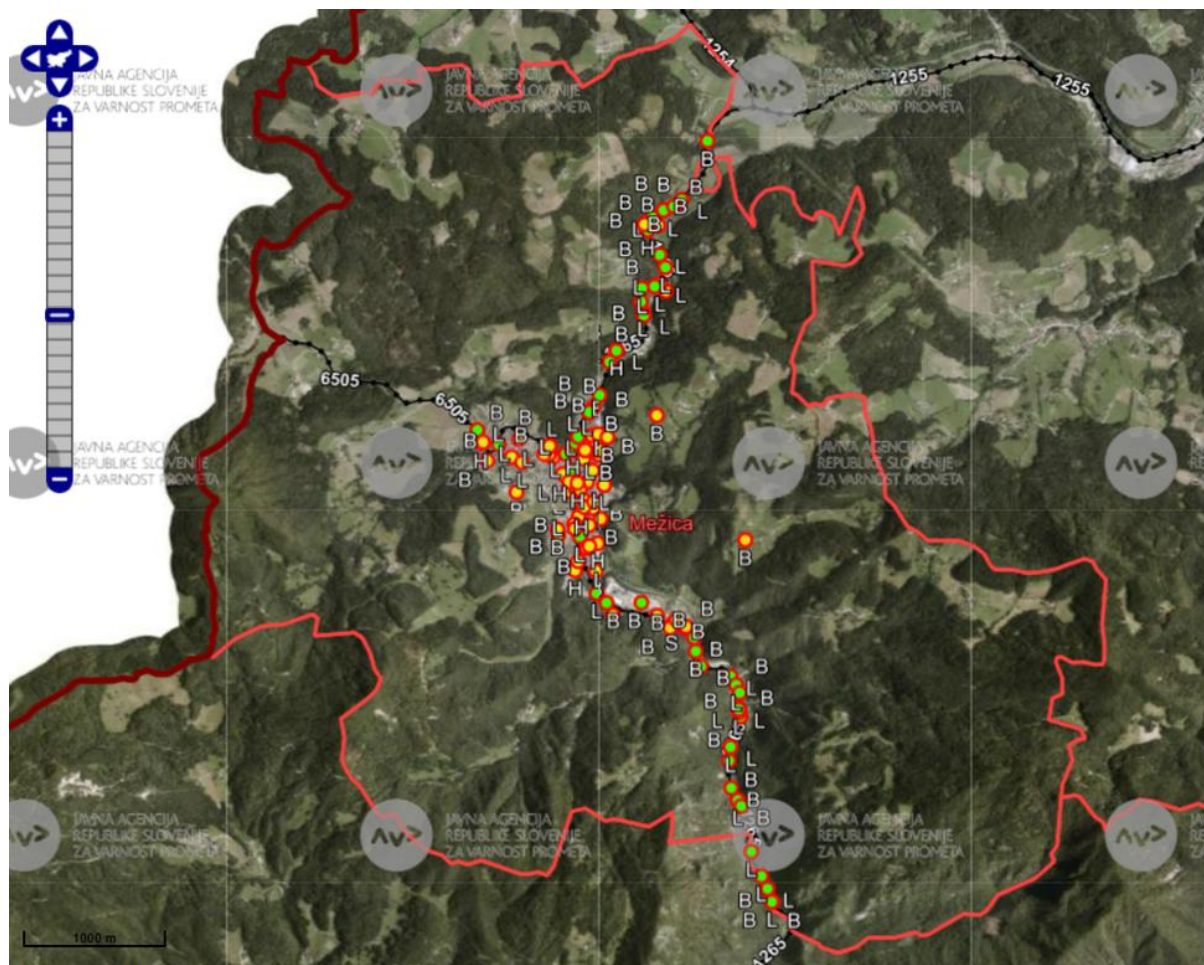


Graf 8: Potovalne navade jutranje in popoldanske konice (vir: RRA Koroška d.o.o.).

4.5 Prometna varnost in glavne prometne obremenitve

Prometna varnost je v Mežici tesno povezana s potekom regionalne ceste R2-425 skozi naselje. Preverjala se je za obdobje 2013–2023 s pomočjo spletnega pregledovalnika pri Javni Agenciji RS za varnost prometa, dostopni na spletnem naslovu <http://nesrece.avp-rs.si/>. Na območju občine je bilo zabeleženih 157 prometnih nesreč. Nesreče so izrazito skoncentrirane ob državnih cestah, zlasti ob regionalni cesti v Mežiški dolini, ki povezuje Mežico v smeri Črne na Koroškem in Prevalj.

Od zabeleženih prometnih nesreč je bila ena nesreča s smrtnim izidom, in sicer na regionalni cesti R2-425, kjer je zaradi neprilagojene hitrosti prišlo do trčenja v objekt. Zabeleženih je bilo tudi 13 nesreč s hujšimi telesnimi poškodbami, od tega sedem na regionalni cesti R2-425, pri čemer so kot najpogostejši vzroki izstopali neprilagojena hitrost, neupoštevanje pravil o prednosti in premiki z vozilom. Med vrstami nesreč s hujšimi telesnimi poškodbami so se pojavljala čelna, bočna in naletna trčenja, oplazenja, trčenja v objekt ter več primerov povozitve pešca, kar kaže na izrazito potrebo po izboljšanju prometne varnosti predvsem na regionalni cesti in v naselju.



Merilo 1 : 38K

Št. nesreč, ki ustrezajo nastavljenim kriterijem: 157.

© 2012-2017 Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa. Pravilnost podatkov je v izključni pristojnosti upravljalcev podatkovnih baz.

Slika 9: Prostorski prikaz prometnih nesreč med leti 2013 in 2023 na območju Občine Mežica (vir: Javna Agencija RS za varnost prometa).

Poseben izziv predstavljajo hitrosti motornega prometa. Podatki merilnikov hitrosti kažejo izrazite prekoračitve na posameznih lokacijah. Na Podjurski cesti, kjer je omejitev hitrosti 30 km/h, je omejitev prekoračilo 76 % vozil, najvišja izmerjena hitrost pa je znašala 73 km/h. Na lokaciji Marinka/Narodni dom, kjer je omejitev 50 km/h, je omejitev prekoračilo 40 % vozil, najvišja izmerjena hitrost pa je znašala 120 km/h.

To potrjuje ugotovitve terenskih ogledov in pobud občanov, da so med ključnimi problemi tranzitni promet, tovorni promet, prehitre vožnje, nevarni prehodi ter ponekod pomanjkljiva osvetlitev. Posebej izpostavljeno je območje od križišča pri pokopališču do Narodnega doma in poslovalnice NLB, kjer je potrebno varnost pešcev obravnavati kot eno izmed prednostnih nalog.

Trenutno stanje zato kaže na potrebo po uravnoteženem prometnem sistemu, ki bo ohranil potrebno dostopnost z avtomobilom, hkrati pa bistveno izboljšal pogoje za hojo, kolesarjenje in javni potniški promet. Prihodnji ukrepi morajo prispevati k večji varnosti,



boljši dostopnosti, manjši odvisnosti od osebnega avtomobila ter višji kakovosti bivanja v povezani in zeleni skupnosti Mežice.



Slika 10: Lokacije merilnikov hitrosti v občini Mežica, v letu 2025 (vir: RRA Koroška, d.o.o.).

Na podlagi podatkov PLDP (povprečni letni dnevni promet) je razvidno, da regionalna cesta R2-425 predstavlja glavno prometno os Občine Mežica, saj prevzema pomemben del vsakodnevnega osebne in tovornega prometa skozi Mežiško dolino. Promet je izrazitejši na odseku Poljana–Mežica, kjer znaša povprečni letni dnevni promet 5.061 vozil na dan, medtem ko je na odseku Mežica–Črna na Koroškem zabeleženih 3.361 vozil na dan. To kaže, da so prometni tokovi močnejši v smeri Poljane, Prevalj in širšega zaposlitvenega ter storitvenega območja Raven na Koroškem. Pomemben delež predstavljajo tudi tovorna vozila, kar dodatno potrjuje tranzitni značaj prometnice in njen vpliv na prometno varnost, hrup ter kakovost bivanja v naselju. Podatki zato potrjujejo potrebo po ukrepih za umirjanje prometa, varnejše prehode, boljše pogoje za pešce in kolesarje ter celovito urejanje glavne prometnice skozi Mežico.



RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO

5 KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI NA PODROČJU PROMETA V OBČINI MEŽICA





Dosežki na področju prometa

Prvi koraki pri pripravi OCPS so pokazali, da je občina na področju prometa že izvedla nekatere pomembne aktivnosti, ki predstavljajo dobro izhodišče za nadaljnji razvoj varnejšega, dostopnejšega in bolj trajnostnega prometnega sistema. Občina se že več let vključuje v projekte in pobude, povezane s trajnostno mobilnostjo, hkrati pa se zaveda pomena urejanja javnega prostora, varnih šolskih poti, kolesarskih povezav in dostopnosti za različne skupine prebivalcev.

Ključni dosežki so:

- odločitev za pripravo Občinske celostne prometne strategije,

Ključni izzivi urejanja prometa

V začetni fazi priprave strategije je bila izvedena analiza obstoječega stanja, ki je pokazala, da se občina srečuje z več prometnimi izzivi. Ti so povezani predvsem z lego občine v ozki Mežiški dolini, tranzitnim značajem regionalne ceste, staranjem prebivalstva, omejenim prostorom za širitev prometnih površin ter potrebo po bolj varnih in sklenjenih poteh za pešce in kolesarje.

Z vključevanjem javnosti, občinske uprave, strokovnih služb in ključnih deležnikov se je pokazalo, da prebivalci kot ključne izzive prepoznajo varnost, slabo stanje cest, (ne)urejenost parkiranja, kakovost avtobusnega prometa ter pomanjkanje sklenjenih kolesarskih povezav.

Ključni izzivi so:

- tranzitni promet skozi središče Mežice,

- vključevanje v regijske in čezmejne prometne pobude,
- postopno urejanje površin za pešce in ukrepov za umirjanje prometa,
- razvoj kolesarskih povezav v Mežiški dolini,
- delovanje sistema izposoje e-koles MECIKL,
- izvajanje prostovoljnih prevozov za starejše ME PELEŠ,
- dobro organizirani šolski prevozi,
- sodelovanje z Regijskim centrom mobilnosti Koroška,
- prizadevanja za razvoj trajnostne mobilnosti tudi v okviru poplavalne sanacije.

- visoke hitrosti motornega prometa na posameznih odsekih,
- nevarni prehodi za pešce ob glavnih prometnicah,
- manjkajoči ali preozki pločniki, zlasti na šolskih in vsakodnevnik poteh,
- pomanjkanje sklenjenih kolesarskih povezav,
- nizka stopnja uporabe kolesa za vsakodnevno mobilnost,
- neenotno urejena in ponekod dotrajana avtobusna postajališča,
- omejena dostopnost zalednih in hribovitih območij z javnim prevozom.



Ključne priložnosti

Priložnosti za reševanje prometnih izzivov so predvsem v celostnem urejanju prometa, povezovanju s prostorskim načrtovanjem, izkoriščanju poplavlne sanacije za kakovostnejše ureditve ter v nadgradnji obstoječih rešitev. Mežica ima zaradi kompaktne zasnove naselja dober potencial za hojo in kolesarjenje, zaradi lege v Mežiški dolini pa tudi pomembno vlogo pri razvoju regijskih kolesarskih in javnoprometnih povezav.

Posebna priložnost je razvoj obvodnega prostora ob reki Meži, ki lahko postane varna, zelena in prijetna os za pešce in kolesarje. Takšna ureditev bi lahko predstavljala protiutež prometno obremenjeni glavni cesti skozi naselje ter pomembno prispevala h kakovosti bivanja.

Ključne priložnosti so:

- razvoj varnih peš in kolesarskih povezav ob reki Meži,
- dokončanje regionalne oziroma državne kolesarske povezave,
- boljše navezave do šole, vrtca, javnih ustanov, avtobusnih postajališč in zaposlovalcev,
- izboljšanje javnega potniškega prometa in povezave do železniške postaje na Prevaljah,
- nadgradnja sistema prevozov na klic za starejše in težje dostopna območja,
- povezovanje kolesarjenja, javnega prevoza in turistične ponudbe,
- izkoriščanje državnih in evropskih sredstev za izvedbo ukrepov,
- krepitev sodelovanja z Regijskim centrom mobilnosti Koroška in sosednjimi občinami.



5.1 Celostno prometno načrtovanje

Celostno prometno načrtovanje pomeni premik od načrtovanja, ki je osredotočeno predvsem na avtomobilski promet, k načrtovanju, ki enakovredno obravnava vse uporabnike prostora. V Mežici je tak pristop posebej pomemben, saj je prostor v dolini omejen, potrebe prebivalcev pa so raznolike. Prometne rešitve morajo zato hkrati zagotavljati dostopnost, varnost, kakovost bivanja, podporo gospodarstvu in varovanje okolja.

Občina je s pripravo OCPS naredila pomemben korak k bolj strukturiranemu urejanju prometa. Strategija omogoča, da se posamezni ukrepi ne obravnavajo ločeno, temveč kot del povezanega sistema, ki vključuje hojo, kolesarjenje, javni potniški promet, avtomobilski promet, mirujoči promet, javni prostor in dostopnost do storitev.

Ključni dosežki

- odločitev za pripravo občinske celostne prometne strategije,
- vključevanje javnosti v pripravo strategije,
- sodelovanje v aktivnostih Evropskega tedna mobilnosti,
- sodelovanje pri pripravi in izvajanju regijskih prometnih pobud,
- podpora delovanju Regijskega centra mobilnosti Koroška,
- čezmejno povezovanje v okviru Geoparka Karavanke,
- prizadevanja za urejanje prostora po meri pešcev in kolesarjev.

Ključni izzivi

- omejen prostor za umeščanje vseh prometnih ureditev,
- potreba po bolj usklajenem sodelovanju med občino, projektanti, strokovnimi službami in javnostjo,
- pomanjkanje stabilnih finančnih virov za izvedbo ukrepov,
- potreba po večjem vključevanju vidikov turizma, gospodarstva, varstva okolja in javnega prostora,
- pomanjkljiva digitalna dostopnost nekaterih storitev,
- potreba po bolj sistematičnem spremljanju učinkov izvedenih ukrepov.

Ključne priložnosti

- izvajanje ukrepov OCPS kot skupnega razvojnega okvira občine,
- povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja,
- vključevanje v regijske in čezmejne projekte,
- pridobivanje državnih in evropskih sredstev,
- izboljšanje kakovosti javnega prostora,
- krepitev Mežice kot povezane, varne in umirjene skupnosti v Geoparku Karavanke.



5.2 Hoja

Hoja ima v Mežici velik pomen, saj je naselje razmeroma kompaktno, številne vsakodnevne poti pa so kratke. To pomeni, da bi lahko več prebivalcev poti do šole, vrtca, trgovin, javnih ustanov, avtobusnih postajališč in delovnih mest opravilo peš, če bi bile povezave dovolj varne, udobne in privlačne.

V občini so številne površine za pešce že solidno urejene, kar so prepoznali tudi respondenti v anketi. Kljub temu ostajajo pomembni izzivi na odsekih, kjer pločniki manjkajo, so preozki ali potekajo ob prometno obremenjeni regionalni cesti. Posebej pomembne so varne poti otrok do šole in vrtca ter dostopnost za starejše in gibalno ovirane osebe.

Ključni dosežki

- v večjem delu naselja so površine za pešce že urejene,
- urejene so številne pohodniške in rekreativne poti,
- na posameznih lokacijah so že izvedeni ukrepi za umirjanje prometa,
- v občini je prisotna urbana oprema, kot so klopi, koši in javne površine,
- hoja ima pri vsakodnevni poteh že pomembno vlogo,
- okolica športnega parka in zeleno zaledje ponujata dobre možnosti za rekreacijsko hojo.

Ključni izzivi

- manjkajoč pločnik iz smeri Senčne vasi proti Mežici,

- ozki pločniki ob regionalni cesti skozi naselje,
- manjkajoči pločniki ob cestah iz centra proti Avstriji (Podjunska ulica, Celovška cesta in Gosposvetska ulica),
- nevarni prehodi za pešce na območju pokopališča, Narodnega doma in NLB,
- ponekod pomanjkljiva osvetlitev prehodov in peš povezav,
- potreba po odpravi ovir za gibalno in senzorno ovirane osebe,
- potreba po celoviti ureditvi območja šole in vrtca,
- dotrajana ali neustrezna prometna signalizacija na posameznih lokacijah,
- potreba po več zelenih elementih ob pešpoteh.

Ključne priložnosti

- razvoj širšega koncepta sprehajalnih poti ob reki Meži,
- izboljšanje varnosti šolskih poti,
- ureditev manjkajočih pločnikov in prehodov,
- še boljša povezava središča naselja z zelenim zaledjem,
- ureditev javnih prostorov ob glavnih peš poteh,
- večja dostopnost za starejše, otroke in funkcionalno ovirane osebe,
- povezovanje hoje s turizmom, rekreacijo in vsakodnevno mobilnostjo.

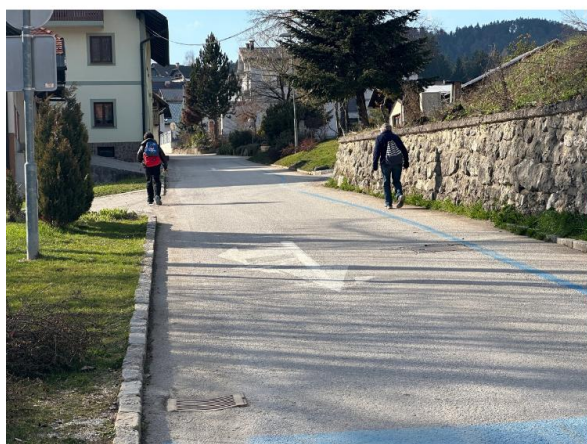
Peš promet mora v prihodnje postati eden temeljnih gradnikov urejanja prostora v občini. To pomeni, da je treba



RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO

pešca obravnavati kot enakovrednega uporabnika prometnega prostora, zlasti ob rekonstrukcijah cest, urejanju

prehodov, postajališč javnega prometa in javnih površin.



Slika 11: Hoja, terenski ogledi (vir: RRA Koroška, d.o.o.).



5.3 Kolesarski promet

Kolesarjenje v Mežici predstavlja pomembno razvojno priložnost, tako za vsakodnevno mobilnost kot tudi za rekreacijo in turizem. Občina ima zaradi lege v Mežiški dolini pomembno vlogo pri vzpostavljanju kolesarske povezave med Črno na Koroškem, Mežico, Prevaljami in Ravnami na Koroškem. Ta povezava bo pomembna za lokalne prebivalce, dnevne migrante, šolarje, obiskovalce in turistične produkte.

Kljub potencialu je kolesarjenje danes še razmeroma malo uporabljeno kot vsakodnevno prevozno sredstvo. Razlogi so predvsem neskljenjena infrastruktura, prometno obremenjena regionalna cesta, hitrosti motornih vozil, reliefne značilnosti in pomanjkanje podporne opreme.

Ključni dosežki

- občina aktivno sodeluje pri razvoju kolesarske povezave skozi Mežiško dolino,
- vzpostavljen sistem izposoje e-koles MECIKL,
- v občini je prepoznaven turistični produkt kolesarjenja v Podzemlju Pece,
- obstaja potencial za povezovanje kolesarjenja z Geoparkom Karavanke,
- občina in Svet za preventivo v cestnem prometu izvajata obveščanje o prometni varnosti,
- kolesarjenje je že prepoznano kot pomemben del prihodnjega prometnega sistema.

Ključni izzivi

- manjkajoč odsek kolesarske povezave med Štrikarjevim mostom in Mežico,
- neskljenjene lokalne navezave na državno oziroma regionalno kolesarsko povezavo,
- pomanjkanje kolesarskih stojal in nadstrešnic na območju celotne občine, predvsem pa ob javnih ustanovah,
- nizka uporaba kolesa za vsakodnevne poti,
- nevarnost kolesarjenja ob prometno obremenjeni regionalni cesti,
- omejen domet obstoječega sistema izposoje koles,
- potreba po boljši povezanosti gorskih kolesarskih poti s sosednjimi občinami.

Ključne priložnosti

- dokončanje kolesarske povezave Črna na Koroškem–Mežica–Prevalje/Ravne na Koroškem,
- razvoj kolesarjenja kot vsakodnevne mobilnosti na krajših razdaljah,
- vključitev v enoten regijski sistem izposoje e-koles,
- ureditev kolesarskih stojal, polnilnic, počivališč in popravilnic,
- povezava kolesarskih poti z OŠ, občino, avtobusnimi postajališči, športnim parkom, Podzemljem Pece in zaposlovalci,
- razvoj turističnega kolesarskega produkta, povezanega z rudarsko



RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO

dediščino, Geoparkom in reko
Mežo.

Mežica danes še ni izrazito kolesarska
občina, vendar ima dobre pogoje, da to
postane. Največji premik bo dosežen z
dokončanjem osnovne kolesarske

hrbtenice (državno kolesarsko omrežje),
varnimi lokalnimi navezavami,
umirjanjem prometa in podporno
infrastrukturo.



Slika 12: Kolesarski promet, terenski ogledi (vir: RRA Koroška, d.o.o.).



5.4 Javni potniški promet

Javni potniški promet ima v Mežici pomembno vlogo za prebivalce, ki nimajo možnosti uporabe osebnega avtomobila, ter za povezovanje občine z drugimi središči Mežiške doline. Ker skozi občino ne poteka železniška proga in v občini ni železniške postaje, javni potniški promet temelji predvsem na avtobusnih povezavah.

Avtobusne povezave omogočajo dostop do Raven na Koroškem, Prevalj, Črne na Koroškem in drugih regijskih središč. Pomembna je tudi možnost navezave na železniško postajo na Prevaljah, ki lahko Mežici omogoči boljšo povezavo z regionalnim in čezmejnim javnim prometom.

Ključni dosežki

- v občini je vzpostavljenih več parov avtobusnih postajališč,
- med delavniki je ponudba avtobusnih povezav razmeroma dobra,
- delujejo dobro organizirani šolski prevozi,
- izvaja se sistem prostovoljnih prevozov starejših ME PELEŠ,
- vzpostavljena je čezmejna povezava Geopark bus, ki se izvaja drugo leto zapored,
- v občini obstaja organiziran delavski prevoz za večje zaposlovalce,
- občina spremlja možnosti vključevanja v regijske rešitve javnega prevoza.

Ključni izzivi

- slabša ponudba avtobusnih povezav ob koncih tedna,
- neenotna opremljenost avtobusnih postajališč,
- ponekod dotrajane nadstrešnice in oprema postajališč,
- pomanjkanje informacij za potnike, kot so sheme linij, ceniki in jasne oznake,
- odsotnost elementov dostopnosti za gibalno ovirane osebe na nekaterih postajališčih,
- omejena dostopnost hribovitih in zalednih območij,
- naraščajoče potrebe starejših po prevozi,
- potreba po boljši navezavi na železniško postajo na Prevaljah.

Ključne priložnosti

- obnova in poenotenje avtobusnih postajališč,
- nadkritje oziroma izboljšanje glavne avtobusne postaje v središču Mežice,
- izboljšanje informacij za potnike,
- vzpostavitev boljše povezave do železniške postaje na Prevaljah,
- širitev sistema prostovoljnih prevozov in vključitev v sistem prevozov na klic,
- povezovanje JPP s kolesarjenjem, zlasti v okviru regijskega sistema e-koles,



RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO

- razvoj turističnih povezav do Podzemlja Pece, Geoparka in pohodniških izhodišč.

Javni potniški promet v občini ima največji potencial pri povezovanju z regijskimi središči, zagotavljanju dostopnosti za starejše in osebe brez avtomobila ter pri navezavi na druge

oblike trajnostne mobilnosti. Pri tem so posebej pomembni urejena postajališča, zanesljive informacije in boljša povezljivost z železniškim sistemom



Slika 13: Javni potniški promet, terenski ogledi in raznolik nivo urejenosti postajališč (vir: RRA Koroška, d.o.o.).





5.5 Motorni promet

Motorni promet ima v Mežici še vedno osrednjo vlogo pri vsakodnevni mobilnosti. To potrjujejo podatki o potovalnih navadah, stopnji motorizacije in prometnih obremenitvah na regionalni cesti R2-425. Regionalna cesta skozi Mežico ne služi le lokalnemu prometu, temveč prevzema tudi pomemben tranzitni osebni in tovorni promet v smeri Prevalj, Raven na Koroškem in Črne na Koroškem.

Prometne obremenitve vplivajo na varnost, hrup, kakovost bivanja in privlačnost javnega prostora. Zaradi omejenega prostora v dolini in poteka glavne prometnice skozi naselje je zato pomembno, da se motorni promet ureja premišljeno, zlasti z vidika hitrosti, varnosti prehodov, parkiranja in vplivov na pešce ter kolesarje.

Ključni dosežki

- občina izvaja ukrepe za umirjanje prometa na posameznih lokacijah,
- vzpostavljeni so prikazovalniki hitrosti,
- občina spremlja podatke o hitrostih in jih posreduje Policiji,
- urejajo se posamezne površine za mirujoči promet,
- vzpostavlja se polnilna infrastruktura za električna vozila,

- v hribovitih delih občine se postopoma urejajo in asfaltirajo posamezni cestni odseki,
- občina si prizadeva za izboljšanje prometne varnosti ob glavni cesti.

Ključni izzivi

- tranzitni promet skozi središče,
- tovorni promet skozi naselje,
- pogoste prekoračitve hitrosti na posameznih odsekih,
- nevarni prehodi za pešce ob regionalni cesti,
- pomanjkljiva osvetlitev na nekaterih prometno občutljivih mestih,
- pomanjkanje parkirnih mest oziroma parkiranje na pločnikih,
- prometni pritiski ob večjih zaposlovalcih,
- naraščajoči stroški vzdrževanja lokalnih in gozdnih cest,
- otežen dostop do nekaterih zaselkov in samotnih kmetij,
- potreba po usklajevanju cestnih rekonstrukcij z ukrepi za pešce, kolesarje in javni promet.

Ključne priložnosti

- umirjanje prometa na glavni prometnici skozi naselje,
- izboljšanje varnosti prehodov za pešce,



RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO

- boljša ureditev območij ob šoli, vrtcu, javnih ustanovah in avtobusnih postajališčih,
- učinkovitejša parkirna politika,
- povečanje nadzora hitrosti na državnih cestah,

Podatki kažejo, da motornega prometa v Mežici ni mogoče obravnavati ločeno od hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa. Cilj prihodnjega urejanja zato ni zmanjšanje dostopnosti z avtomobilom,

- vključevanje trajnostnih ureditev ob rekonstrukciji glavne ceste,
- postopno zmanjševanje odvisnosti od avtomobila pri krajših poteh,
- urejanje dostopnosti zalednih območij ob hkratnem varovanju prostora.

temveč boljše ravnotežje med vsemi oblikami mobilnosti. S tem se lahko izboljšajo prometna varnost, kakovost bivanja, dostopnost storitev in privlačnost središča Mežice.



Slika 14: Motorni promet, terenski ogledi (vir: RRA Koroška, d.o.o.).



RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO

6 PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI





RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO



Potreba po izdelani celostni prometni strategiji se je izkazovala že v preteklosti, ko se je morala občina za možnost izvajanja ukrepov in sodelovanje na javnih razpisih navezovati na strategije sosednjih občin, saj lastne strategije ni izdelala. Občina Mežica z izdelavo Občinske celostne prometne strategije vzpostavlja strateški okvir za dolgoročno, usklajeno in trajnostno urejanje prometa. Strategija temelji na razumevanju, da prometni prostor ni namenjen zgolj pretočnosti motornega prometa, temveč mora enakovredno služiti vsem uporabnikom: pešcem, kolesarjem, uporabnikom javnega potniškega prometa, voznikom, otrokom, starejšim, osebam z oviranostmi, dnevnim migrantom, obiskovalcem in gospodarstvu.

Predlog ukrepanja temelji na oblikovani viziji, strateških ciljih, ključnih ugotovitvah analize stanja, identificiranih izzivih in priložnostih ter potrjenem akcijskem načrtu. Ukrepi so razdeljeni v pet strateških stebrov, ki skupaj pokrivajo ključna področja prometnega načrtovanja v občini:

- I.** Celostno prometno načrtovanje
- II.** Hoja
- III.** Kolesarski promet
- IV.** Javni potniški promet
- V.** Avtomobilski promet

Za vsak steber so opredeljena strateška vodila, ki izražajo ambicije Občine Mežica in določajo pristop za doseg zastavljenih ciljev. Strateška vodila so povezana s cilji OCPS Mežica, predvsem z zagotavljanjem dostopnega prometnega sistema, večjo varnostjo vseh udeležencev v prometu ter izboljšanjem kakovosti življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.

Zaradi lege Mežice v ozki Mežiški dolini in zaradi tranzitnega značaja regionalne ceste skozi naselje bo pomembno tudi usklajevanje med lokalnimi potrebami, regionalnimi povezavami, poplavno sanacijo in razvojem trajnostnih oblik mobilnosti. Njeno prometno ureditev zaznamujejo tranzitni promet skozi naselje, omejen prostor za umeščanje prometnih površin, staranje prebivalstva, potreba po varnih šolskih poteh, zaledna in hribovita območja ter pomembne povezave s Prevaljami, Ravnami na Koroškem, Črno na Koroškem in čezmejnimi prostorom. Zato morajo biti ukrepi usmerjeni v večjo varnost, boljšo dostopnost, manjšo odvisnost od osebnega avtomobila na krajših poteh, kakovostnejši javni prostor ter povezovanje hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in avtomobilskega prometa v uravnotežen prometni sistem. Predvsem pa je potrebno boljše medsektorsko sodelovanje in pravočasno vključevanje vseh strokovnjakov posameznih področij in institucij.



STEBER UKREPANJA

STRATEŠKO VODILO

KVANTIFIKACIJA STRATEŠKEGA VODILA

Celostno prometno načrtovanje

Povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja na lokalni ravni ter aktivno vključevanje v regionalna načrtovanja; zagotavljanje infrastrukture za osnovno prometno in digitalno dostopnost.

Vsakoletno vključevanje v aktivnosti Evropskega tedna mobilnosti in udeležba vsaj na enem dogodku Regijskega centra mobilnosti letno do leta 2033.

Hoja

Zagotavljanje varnih in sklenjenih omrežij peš povezav za vsakodnevno mobilnost in rekreacijo.

Povečanje deleža pešcev v prometu z 19 % na 22 % do leta 2033 (analiza kordonskega štetja).

Kolesarski promet

Zagotavljanje varnih in sklenjenih omrežij kolesarskih povezav za vsakodnevno mobilnost in rekreacijo.

Povečanje deleža kolesarjev v prometu z 1,1 % na 3 % do leta 2033 (analiza kordonskega štetja).

Javni potniški promet

Razvoj učinkovitejšega sistema javnega prevoza z upoštevanjem lokalnih posebnosti in nadgrajevanjem obstoječe ponudbe; prilagajanje prometnega sistema ogroženim skupinam prebivalcev.

Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo z javnim prevozom, z 0 % na 2 % do leta 2033 (anketa prihoda zaposlenih na delovno mesto).

Motorni promet

Umirjanje motornega prometa v naseljih za večjo varnost vseh udeležencev in načrtovanje ukrepov za manjšo odvisnost prebivalcev od lastništva osebnega avtomobila.

Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo kot vozniki sami v avtomobilu, z 32,26 % na 23 % do leta 2033 (anketa prihoda zaposlenih na delovno mesto).



6.1 Celostno prometno načrtovanje

Celostno prometno načrtovanje kot samostojen steber predstavlja temeljna izhodišča in usmeritve ter povezuje vse ostale strateške stebre. V Mežici je tak pristop posebej pomemben, saj je prometni prostor omejen z lego v ozki dolini, hkrati pa se v njem prepletajo potrebe lokalnega prebivalstva, dnevnih migrantov, gospodarstva, šole, turizma, zalednih območij in tranzitnega prometa.

S preходом na celostni pristop lahko Občina Mežica pričakuje bolj usklajene, varnejše in trajnostno naravnane rešitve. Pri tem je pomembno, da se prometne ureditve ne načrtujejo ločeno, temveč v povezavi s prostorskim razvojem, javnim prostorom, poplavalno sanacijo, razvojem obvodnega prostora reke Meže, turizmom, gospodarskimi dejavnostmi in digitalno dostopnostjo.

Vizija:

- Občina Mežica bo z OCPS vzpostavila dolgoročen in uravnotežen prometni sistem, ki bo enakovredno obravnaval vse načine potovanja.
- Prometno načrtovanje bo tesno povezano s prostorskim razvojem, javnim prostorom, turizmom, gospodarstvom, varnostjo in kakovostjo bivanja.
- Občina bo aktivno sodelovala z RCM Koroška, RRA Koroška, sosednjimi občinami, državnimi institucijami, šolo, večjimi zaposlovalci in javnostjo.
- Posebna pozornost bo namenjena vključevanju prebivalcev v

načrtovanje prometnih rešitev, saj se tako povečuje preglednost odločanja in sprejemljivost ukrepov.

- Digitalna dostopnost in pogoji za delo na daljavo bodo obravnavani kot del širšega razumevanja dostopnosti, saj lahko zmanjšujejo potrebo po vsakodnevnih poteh izven občine.

Predlagani ukrepi:

Ukrepi na področju celostnega prometnega načrtovanja nadgrajujejo osrednje strateško vodilo tega stebra, ki je povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja na lokalni ravni ter aktivno vključevanje v regionalna načrtovanja, ob hkratnem zagotavljanju osnovne prometne in digitalne dostopnosti.

I.1 Sprejem OCPS

Sprejem Občinske celostne prometne strategije predstavlja osnovni pogoj za strukturirano izvajanje prometnih ukrepov. Strategija bo podlaga za usklajeno načrtovanje, pridobivanje sredstev, sodelovanje z državo in regijo ter spremljanje učinkov izvedenih ukrepov.

I.2 Spremljanje kazalnikov učinkov OCPS

Občina bo redno (vsakoletno) spremljala kazalnike učinkov OCPS v skladu z metodologijo in načrtom spremljanja kazalnikov. Rezultati bodo dostopni



predstavnikom občine in širši javnosti. Spremljanje bo omogočalo preverjanje, ali se prometni sistem razvija v smeri zastavljenih ciljev, zlasti na področju hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa, prometne varnosti in zmanjševanja odvisnosti od osebnega avtomobila. Poleg učinkov je treba spremljati tudi samo izvajanje ukrepov. Pregled izvedbe v tretjem, petem in sedmem letu po sprejemu strategije bo omogočil pravočasno prilagajanje akcijskega načrta ter boljšo pripravo na novelacijo strategije.

I.3 Sodelovanje v aktivnostih Regijskega centra mobilnosti (RCM) Koroška

Občina Mežica bo nadaljevala sodelovanje z RCM Koroška, ki predstavlja pomembno strokovno podporo pri izvajanju regijskih prometnih pobud, Evropskega tedna mobilnosti, promociji trajnostne mobilnosti, povezovanju občin, koordinaciji ukrepov RCPS, uvajanju novih rešitev ter ostalih aktivnostih, ki običajno presegajo občinsko merilo. Pomembno bo redno udeleževanje na regijskih koordinacijskih sestankih za celotno regijo, ki jih sklicuje RCM Koroška.

I.4 Sodelovanje pri pripravi regionalnega prostorskega plana in krepitev medobčinskega sodelovanja

Zaradi lege med Črno na Koroškem, Prevaljami in Republiko Avstrijo mora Mežica prometna vprašanja obravnavati tudi na regionalni in čezmejni ravni. Sodelovanje pri regionalnem prostorskem planu je pomembno za usklajevanje prometnih koridorjev,

kolesarskih povezav, javnega potniškega prometa, dostopnosti zaledja in povezav do regijskih središč. Interes za medobčinsko povezovanje je bil močno izražen že na skupnem sestanku občin na temo kolesarskega omrežja in povezovanja v luči potenciala razvoja skupnega kolesarskega produkta Mežiške doline. Občina bo po potrebi sklicevala koordinacijske sestanke tudi v okviru projektov, ki so vsebinsko ali vplivno vezani na sosednje občine.

I.5 Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah

Občina bo nadaljevala z dobro prakso čezmejnega povezovanja in vključevanja v projektna partnerstva z aktivnim spremljanjem možnosti vključevanja v evropske projekte in pobude, zlasti na področju trajnostne mobilnosti, čezmejnega sodelovanja, digitalne dostopnosti, turizma, javnega prostora in podnebne odpornosti. Glavno platformo sodelovanja še nadalje predstavljata Geopark Karavanke ter RRA Koroška.

I.6 Redno sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti

Evropski teden mobilnosti je pomembna promocijska in ozaveščevalna aktivnost, s katero občina nagovarja prebivalce, šolo, otroke, starejše in druge deležnike. Namen aktivnosti je spodbujati spremembe potovalnih navad, varno hojo, kolesarjenje, uporabo javnega prevoza ter večjo prometno kulturo. Občina Mežica se bo v prihodnje začela redno vključevati v aktivnosti ETM tako na lokalnem kot regionalnem nivoju ter bo



za ta namen angažirala zaposleno osebo kot lokalnega koordinatorja ETM.

I.7 Zagotavljanje pogojev za omogočanje dela na daljavo

Izboljšanje telekomunikacijske infrastrukture je pomembno za osnovno digitalno dostopnost, delo na daljavo in zmanjševanje potrebe po vsakodnevnih poteh. Ta ukrep je posebej pomemben za zaledna in hribovita območja, kjer je dostopnost do storitev in delovnih mest zahtevnejša. Tekom izdelave OCPS so prebivalci ob več priložnostih izpostavili to problematiko. Za občino, kot je Mežica, so ustrezni pogoji za možnost dela od doma še toliko pomembnejši, saj zaposleni ne potrebujejo opravljati vsakodnevnih dolgih poti na delovno mesto, hkrati pa na ta način zmanjšujemo uporabo osebnih motornih vozil in zmanjšujemo izpuste. Najčistejša pot je namreč tista, ki je ni potrebno opraviti.

I.8 Delo z javnostmi (komunikacija, vključevanje, obveščanje) in povečanje transparentnosti odločanja

Občina bo prebivalce in deležnike pravočasno vključevala v ključne faze načrtovanja prometnih rešitev. To vključuje posvete, javne predstavitve, razprave, objave na spletni strani občine, občinsko glasilo, družbena omrežja in sodelovanje z deležniki, kot so šola, zaposlovalci, izvajalci prevozov, turistični ponudniki in društva. S tem bo občina izboljšala transparentnost odločanja, kar je bilo zaželeno s strani občanov. Občani in splošna javnost se obveščajo o:

- Možnostih in ponudbi uporabe različnih oblik mobilnosti
- Novih ukrepov s področja mobilnosti
- Aktualnih informacij na prometni infrastrukturi (predvsem tudi kolesarskih in peš površinah) ter vozniških redih JPP



Steber 1 – Celostno prometno načrtovanje

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost za izvedbo (organizacijska)	Pričakovana učinkovitost
I.1	Sprejem OCPS	srednja	++
I.2	Spremljanje kazalnikov učinkov OCPS	majhna	+
I.3	Sodelovanje v aktivnostih Regijskega centra mobilnosti (RCM) Koroška	majhna	+
I.4	Sodelovanje pri pripravi regionalnega prostorskega plana in krepitev medobčinskega sodelovanja	majhna	+
I.5	Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah	srednja	++
I.6	Redno sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti	srednja	+
I.7	Zagotavljanje pogojev za omogočanje dela na daljavo	srednja	++
I.8	Delo z javnostmi (komunikacija, vključevanje, obveščanje) in povečanje transparentnosti odločanja	majhna	++



Steber 1 – Celostno prometno načrtovanje

Ukrep	Odgovornost izvedbe	Zahtevnost za izvedbo (finančna)	Potencialni viri
Sprejem OCPS	Občina Mežica	++	proračun občine
Spremljanje kazalnikov učinkov OCPS	Občina Mežica	+	proračun občine
Sodelovanje v aktivnostih Regijskega centra mobilnosti (RCM) Koroška	RCM Koroška	+	proračun občine, RCM Koroška
Sodelovanje pri pripravi regionalnega prostorskega plana in krepitev medobčinskega sodelovanja	Občina Mežica	+	proračun občine, proračun države
Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah	Občina Mežica	++	proračun občine, kohezijska sredstva EU
Redno sodelovanje Evropskem tednu mobilnosti	Občina Mežica	+	proračun občine, JR ETM (sredstva RS)
Zagotavljanje pogojev za omogočanje dela na daljavo	Občina Mežica	+++	proračun občine, proračun države
Delo z javnostmi (komunikacija, vključevanje, obveščanje) in povečanje transparentnosti odločanja	Občina Mežica	++	proračun občine



Steber 1 – Celostno prometno načrtovanje

Ukrep	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Sprejem OCPS	20.000 €	-	-	-	-	-	-
Spremljanje kazalnikov učinkov OCPS (predvidena sredstva za potencialnega zunanjega izvajalca spremljanja kazalnikov in priprave poročila)	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €
Sodelovanje v aktivnostih Regijskega centra mobilnosti (RCM) Koroška	-	-	-	-	-	-	-
Sodelovanje pri pripravi regionalnega prostorskega plana in krepitev medobčinskega sodelovanja	-	-	-	-	-	-	-
Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah	-	-	-	-	-	-	-
Redno sodelovanje Evropskem tednu mobilnosti (lastni delež v okviru sodelovanja pri JR ETM)	3.000 € oz. 10.000 € (če uspešni na razpisu JR ETM)	3.000 € oz. 10.000 € (če uspešni na razpisu JR ETM)	3.000 € oz. 10.000 € (če uspešni na razpisu JR ETM)	3.000 € oz. 10.000 € (če uspešni na razpisu JR ETM)	3.000 € oz. 10.000 € (če uspešni na razpisu JR ETM)	3.000 € oz. 10.000 € (če uspešni na razpisu JR ETM)	3.000 € oz. 10.000 € (če uspešni na razpisu JR ETM)
Zagotavljanje pogojev za omogočanje dela na daljavo (pobuda/zahteva državi za urgentno izboljšanje stanja telekomunikacijske in električne infrastrukture)	-	-	-	-	-	-	-
Delo z javnostmi (komunikacija, vključevanje, obveščanje) in povečanje transparentnosti odločanja (tiskovine, objave v medijih, ...)	800 €	800 €	800 €	800 €	800 €	800 €	800 €



6.2 Hoja

Hoja je najosnovnejša, najdostopnejša in najbolj trajnostna oblika mobilnosti. Ne povzroča emisij, ne zahteva posebnih stroškov za uporabnika in pomembno prispeva k zdravju, socialni vključenosti ter kakovosti javnega prostora. V Mežici ima hoja zaradi kompaktne zasnove naselja velik potencial, saj so številne vsakodnevne poti kratke.

Kljub temu so pogoji za hojo na nekaterih odsekih še vedno pomanjkljivi. Poseben izziv predstavljajo poti ob regionalni cesti skozi naselje, kjer so ponekod pločniki ozki ali manjkajo, prehodi za pešce pa zahtevajo boljšo osvetlitev, zaščito in prometno umirjanje. Posebej izpostavljen je odsek iz smeri Senčne vasi proti Mežici, ki ga uporabljajo tudi otroci za dostop do šole in prebivalci za dostop do avtobusnih postajališč.

Hoja ima v strategiji posebno vlogo tudi zaradi staranja prebivalstva. Varne, sklenjene in dostopne peš povezave so nujne za starejše, otroke, gibalno in senzorno ovirane osebe ter za vse prebivalce, ki nimajo stalnega dostopa do osebnega avtomobila. Občina ima že razmeroma dobro osnovo v urejenih površinah za pešce, pohodniških poteh, posameznih ukrepov umirjanja prometa in urbani opremi, vendar bo treba sistem nadgraditi v celovito, varno in prijetno omrežje.

Vizija:

- Občina Mežica bo ustvarjala pogoje za udobno, varno in dostopno hojo z urejenimi

pločniki, pešpotmi, prehodi, javno razsvetljavo in urbano opremo.

- Poseben poudarek bo namenjen varnim šolskim potem, dostopu do vrtca, šole, avtobusnih postajališč, javnih ustanov, trgovin, športnih površin in zelenega zaledja.
- Pešci bodo obravnavani kot enakovredni uporabniki prostora pri vseh rekonstrukcijah cest, križišč in javnih površin.
- Občina bo postopno odpravljala ovire za funkcionalno ovirane osebe in izboljševala dostopnost do javnih objektov ter družbeno pomembnih storitev.
- Obvodni prostor ob reki Meži se bo razvijal kot privlačna, zelena in varna peš os, ki bo predstavljala protiutež prometno obremenjeni glavni cesti skozi naselje.

Predlagani ukrepi:

Osrednje strateško vodilo tega stebra je zagotavljanje varnih in sklenjenih omrežij peš povezav za vsakodnevno mobilnost in rekreacijo.

II.1 Izboljšanje varnosti površin za pešce in ureditev prehodov za pešce in druge uporabnike ob regionalni cesti II. reda skozi Mežico

Občina bo v sodelovanju z upravljavcem državne ceste spodbujala ureditev in razširitev površin za pešce ob glavni cesti ter izboljšanje prehodov za pešce in druge



ranljive udeležence. Pomembno je, da se prehodi uredijo pregledno, varno, dobro osvetljeno in v povezavi z ukrepi umirjanja prometa, kakor je bila problematika zaznana v analizi stanja ter skozi komunikacijo z javnostjo.

II.2 Izboljšanje varnosti površin za pešce na odseku Štrikarjev most–Senčna vas ob regionalni cesti II. reda Poljana–Šentvid

Na odseku regionalne ceste Poljana–Šentvid, predvsem na območju Štrikarjevega mostu in Senčne vasi, je potrebno zagotoviti varne površine za pešce (pločnik). Ukrep je pomemben zaradi šolskih poti, dostopa do avtobusnih postajališč in vsakodnevnih poti prebivalcev. Trenutno so namreč zelo izpostavljeni zaradi lege ob glavni cesti.

II.3 Preučitev obstoječega časovnega režima delovanja javne razsvetljave

Na prometno izpostavljenih odsekih, prehodih in sprehajalnih poteh, zlasti na območju Pešnge, bo občina preverila ustreznost režima javne razsvetljave. Urejena razsvetljava pomembno prispeva k občutku varnosti, zlasti v zimskem času, zjutraj, zvečer in na poteh, ki jih uporabljajo otroci ter starejši.

II.4 Opremljanje in nadgradnja obstoječih površin za pešce in ureditev javnih površin

Obstoječe in nove peš povezave se bodo postopno opremljale s klopmi, koši, pitniki, informacijskimi tablam, interpretacijsko opremo, drevesi za senco,

razsvetljava in drugo urbano opremo. Opremljanje je pomembno tako za vsakodnevno uporabo kot za turistično in rekreacijsko funkcijo poti.

Predlaga se preverba in prenova vseh javnih prostorov, ki to potrebujejo ter prenova obstoječih elementov urbane opreme oziroma umestitev novih, ko ti ne služijo več svojemu namenu zaradi poškodb ali dotrajanosti. Izrazit primer tega je v neposredni bližini glavne avtobusne postaje, ki ne premore sedišč, hkrati pa je v neposredni bližini lepo zasnovan, a dotrajan urban prostor, ki je kot takšen neuporaben.

Podoben potencial izkazuje tudi prostor ob Celovski cesti pred Cerkvijo sv. Jakoba, ki je v preteklosti sicer že bil obravnavan, a žal solidna rešitev nikoli realizirana.

II.5 Preudarno zagotavljanje površin za pešce ob obnovi cest in križišč po poplavih

Popolavna sanacija predstavlja priložnost, da se ob obnovi cest in križišč ne vzpostavi zgolj prvotno stanje, temveč se, kjer je mogoče, izboljšajo tudi pogoji za pešce. Pri tem je treba posebno pozornost nameniti šolskim potem, dostopom do avtobusnih postajališč in povezavam do javnih storitev.

Občina si je zastavila, da se vsaj v prvotno stanje povrnejo že na novo urejene površine za pešce in kolesarje, ki so bile nato uničene v poplavih.



RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO

II.6 Zasnova lokalne infrastrukture za hojo in rekreacijo

Občina bo razvijala zasnovo lokalne infrastrukture za hojo in rekreacijo, ki bo povezovala vsakodnevne poti, pohodniške poti, rekreacijske povezave, javne površine, zeleni sistem (zeleno zaledje) in turistično ponudbo. Namen ukrepa je vzpostaviti jasno, sklenjeno in dobro označeno mrežo peš povezav. Te poti se vključujejo tudi v turistično ponudbo občine in regije Koroška, s čimer se občina pozicionira kot destinacija za pohodništvo, po čemer je že prepoznana.

II.7 Nadaljevanje odprave ovir za funkcionalno ovirane osebe

Občina bo postopno odpravljala ovire za gibalno in senzorno ovirane osebe. Pri urejanju pločnikov, prehodov, dostopov do javnih objektov, postajališč in drugih javnih površin je treba zagotoviti ustrezne klančine, taktilne oznake, primerno širino, dobro vidnost in varno prehajanje, s čimer se bo izboljšala dostopnost za gibalno ovirane.

Vse nadaljnje investicije v prometno infrastrukturo upoštevajo načelo urejanja brez ovir in ustrezno dimenzioniranost.

II.8 Ureditev kakovostnega obvodnega urbanega prostora ob reki Meži

Ob reki Meži se bo razvijal kakovosten obvodni prostor, ki bo povezal hojo, kolesarjenje, rekreacijo, turizem in

kakovost bivanja. Posebna priložnost je ureditev območij ob državni kolesarski povezavi, kjer se lahko vzpostavijo dostopi do vode, urbana oprema, počivališča in privlačne javne površine. Občina izkazuje ambicijo po ureditvi dostopov do reke, tudi v okviru vzpostavitve obvodnih urbanih prostorov v bližini podjetja Calex ter trgovskega centra Tuš (ob državni kolesarski poti). Potencialno se za takšno ureditev izkazujejo tudi druge lokacije.

II.9 Prenova območja nekdanjega otroškega igrišča na Poleni ob "Pešngi"

Območje nekdanjega otroškega igrišča na Poleni se lahko preoblikuje v novo kakovostno javno površino ob peš in kolesarski osi. Predvidena ureditev, kot sta pumptrack in skate park, lahko prispeva k večji privlačnosti prostora za otroke, mladostnike in obiskovalce, ob hkratni navezavi na peš in kolesarsko omrežje. Predlagani rešitvi omogočata tudi pokritje nanosov naplavljenih zemljine po poplavih, ki se tretira kot kontaminiran material in zato tam obnova otroškega igrišča ni več mogoča. Otroško igrišče se prestavi na ustrežnejšo, že dogovorjeno lokacijo dol vodno v bližini stanovanjskega območja z urejeno dostopnostjo do pešpoti (Pešnga) in kolesarskega omrežja.



Steber 2 – Hoja

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost za izvedbo (organizacijska)	Pričakovana učinkovitost
II.1	Izboljšanje varnosti površin za pešce in ureditev prehodov za pešce in druge uporabnike ob regionalni cesti II. reda skozi Mežico	srednja	++
II.2	Izboljšanje varnosti površin za pešce na odseku Štrikarjev most–Senčna vas ob regionalni cesti II. reda Poljana–Šentvid	srednja	+++
II.3	Preučitev obstoječega časovnega režima delovanja javne razsvetljave	majhna	+
II.4	Opremljanje ali nadgradnja opreme obstoječih površin za pešce in ureditev javnih površin	majhna	+
II.5	Preudarno zagotavljanje površin za pešce ob obnovi cest in križišč po poplavih	majhna	++
II.6	Zasnova lokalne infrastrukture za hojo in rekreacijo	srednja	+++
II.7	Nadaljevanje odprave ovir za funkcionalno ovirane osebe	srednja	++
II.8	Ureditev kvalitetnega obvodnega urbanega prostora ob reki Meži	srednja	++
II.9	Prenova območja nekdanjega otroškega igrišča na Poleni ob "Pešngi"	srednja	++



Steber 2 – Hoja

Ukrep	Odgovornost izvedbe	Zahtevnost za izvedbo (finančna)	Potencialni viri
Izboljšanje varnosti površin za pešce in ureditev prehodov za pešce in druge uporabnike ob regionalni cesti II. reda skozi Mežico	DRSI, Občina Mežica	++	proračun občine, proračun države, javni razpisi države
Izboljšanje varnosti površine za pešce in ureditev prehodov za pešce na regionalni cesti II. reda Poljana-Šentvid (odsek Štrikarjev most-Senčna vas)	DRSI	+++	proračun države, proračun občine, kohezijska sredstva EU
Preučitev obstoječega časovnega režima delovanja javne razsvetljave	DRSI	+	proračun občine
Opremljanje ali nadgradnja opreme obstoječih površin za pešce in javnih površin	Občina Mežica	+	proračun občine, kohezijska sredstva EU, javni razpisi države
Preudarno zagotavljanje površin za pešce ob obnovi cest in križišč po poplavih	Občina Mežica	++	proračun občine, proračun države
Zasnova lokalne infrastrukture za hojo in rekreacijo	Občina Mežica	+	proračun občine, kohezijska sredstva EU
Nadaljevanje odprave ovir za funkcionalno ovirane osebe	Občina Mežica	++	proračun občine, proračun države, kohezijska sredstva EU
Ureditev kvalitetnega obvodnega urbanega prostora ob reki Meži	Občina Mežica	+++	proračun občine, proračun države, kohezijska sredstva EU
Prenova območja nekdanjega otroškega igrišča na Poleni ob "Pešngi"	Občina Mežica	++	proračun občine, proračun države, kohezijska sredstva EU



Steber 2 – Hoja

Ukrep	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Izboljšanje varnosti površin za pešce in ureditev prehodov za pešce in druge uporabnike ob regionalni cesti II. reda skozi Mežico (pri vrednosti ukrepov gre za oceno, predvidene izboljšave so del celovitega projekta nadgradnje in rekonstrukcije prometne ureditve skozi naselje Mežica)	10.000 €	25.000 €	25.000 €	15.000	-	-	-
Izboljšanje varnosti površin za pešce na odseku Štrikarjev most–Senčna vas ob regionalni cesti II. reda Poljana–Šentvid (pri vrednosti ukrepov gre za oceno)	10.000	30.000 €	30.000 €	30.000 €	-	-	-
Preučitev obstoječega časovnega režima delovanja javne razsvetljave (izdelava elaborata)	6.000 €	-	-	-	-	-	-
Opremljanje ali nadgradnja opreme obstoječih površin za pešce in ureditev javnih površin (izdelava smernic, nakup in montaža opreme, vzdrževanje)	10.000 €	15.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	5.000 €
Preudarno zagotavljanje površin za pešce ob obnovi cest in križišč po poplavih (redno delo občinske uprave in pristojnih služb)	-	-	-	-	-	-	-
Zasnova lokalne infrastrukture za hojo in rekreacijo (izdelava elaborata, projektne in investicijske dokumentacije)	12.000 €	12.000 €	12.000 €	-	-	-	-



Nadaljevanje odprave ovir za funkcionalno ovirane osebe	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €
Ureditev kvalitetnega obvodnega urbanega prostora ob reki Meži (opredeljena lokacija v bližini podjetja Calex in TC Tuš ter dodatna lokacija, ki še ni dorečena)	15.000 €	150.000 €	150.000 €	-	-	-	-
Prenova območja nekdanjega otroškega igrišča na Poleni ob "Pešngi" (ureditev pumptrack poligona in skate parka na območju otroškega igrišča, ki se premesti na ustrežnejšo lokacijo v bližini stanovanjskega dela naselja z dostopnostjo do pešpoti in kolesarskega omrežja)	-	30.000 €	30.000 €	30.000 €	-	-	-



6.3 Kolesarski promet

Kolesarjenje v Mežici predstavlja pomembno razvojno priložnost za vsakodnevno mobilnost, rekreacijo in turizem. Občina leži na trasi prihodnje oziroma nadgrajene državne in regionalne kolesarske povezave skozi Mežiško dolino, ki bo povezovala Črno na Koroškem, Mežico, Prevalje in Ravne na Koroškem ter se navezovala na širše koroško kolesarsko omrežje, kot takšna pa ima tudi velik potencial za razvoj v turistični produkt.

Kolo je danes v Mežici premalo uporabljeno kot vsakodnevno prevozno sredstvo. Glavni razlogi so neskljenjena infrastruktura, manjkajoči odseki, prometno obremenjena regionalna cesta, hitrosti motornih vozil, reliefne značilnosti in pomanjkanje podporne opreme. Hkrati pa ima občina dobre prednosti: linearno dolinsko zasnovo naselja, kratke razdalje med ključnimi cilji, sistem izposoje e-koles MECIKL, ki bo prešel v regijski sistem, turistični produkt Podzemlje Pece, povezavo z Geoparkom Karavanke in velik potencial za razvoj kolesarskega turizma.

Vizija:

- Občina Mežica bo razvijala varno, povezano in uporabno kolesarsko omrežje, ki bo služilo vsakodnevnim potrebom, rekreaciji in turizmu.
- Ključni cilj je sklenitev kolesarske hrbtenice Črna na Koroškem–Mežica–Prevalje/Ravne na

Koroškem in ureditev varnih lokalnih navezav.

- Kolesarske povezave bodo povezovala šolo, občino, avtobusna postajališča, športni park, Podzemlje Pece, središče naselja, zaposlovalce in obvodni prostor reke Meže.
- Občina bo spodbujala vključitev v regijski sistem izposoje e-koles ter razvoj podporne infrastrukture, kot so stojala, nadstrešnice, počivališča, polnilnice in servisne točke.
- Kolesarjenje bo pomemben del turistične identitete Mežice, povezane z rudarsko dediščino, Geoparkom Karavanke, reko Mežo in zelenim zaledjem.

Ukrepi:

Osrednje strateško vodilo tega stebra je zagotavljanje varnih in sklenjenih omrežij kolesarskih povezav za vsakodnevno mobilnost in rekreacijo.

III.1 Gradnja manjkajočih odsekov državne kolesarske poti v Mežiški dolini

Najpomembnejši primarni ukrep je dokončanje manjkajočih odsekov državne kolesarske poti v Mežiški dolini. Posebej pomemben je odsek med Štrikarjevim mostom in naseljem Mežica, saj predstavlja ključno manjkajočo povezavo za zveznost in varno kolesarjenje med Črno na Koroškem, Mežico in Prevaljami. Občina ob tem



RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO

skupaj z RCM Koroška aktivno sodeluje in nudi pomoč državi pri načrtovanju in izgradnji manjkajočih odsekov.

III.2 Komunikacijske aktivnosti o kolesarski kulturi in upoštevanju cestnoprometnih predpisov

Občina bo skupaj z RCM Koroška, policijo in Svetom za preventivo v cestnem prometu izvajala komunikacijske ozaveševalne in preventivne aktivnosti o varnem kolesarjenju, upoštevanju pravil in sobivanju različnih udeležencev v prometu. Poseben poudarek bo potreben po vzpostavitvi povezane državne kolesarske poti, ko se lahko število kolesarjev v kratkem roku bistveno poveča, kar vodi do povečanega števila konfliktnih situacij ter tudi nesreč, na kar nakazujejo izkušnje iz preostalega dela regijskega kolesarskega omrežja (kolesarska pot Štrekna).

III.3 Opozarjanje na prisotnost kolesarjev na cesti na državni kolesarski poti v Mežiški dolini

Na odsekih, kjer kolesarska povezava še ni zaključena in so kolesarji prisiljeni uporabljati cesto, bo občina podala pobude za ustrezno prometno signalizacijo. Cilj ukrepa je povečati vidnost in varnost kolesarjev ter opozoriti voznike na njihovo prisotnost. S tem ukrepom se cilja predvsem na zavedanje, da je potrebno realno nasloviti problematiko neizgrajenega odseka od naselja Mežica do Štrikarjevega mostu, kjer bodo kolesarji do ureditve daljše časovno obdobje primorani uporabljati

zelo prometno obremenjeno glavno cesto.

III.4 Celoletno vzdrževanje primernosti vozne površine

Za varno kolesarjenje je pomembno redno vzdrževanje vozniških površin. Občina bo sodelovala v regijskih pobudah za ureditev vzdrževanja državnih in lokalnih kolesarskih povezav ter opozarjala na poškodbe, naplavine, neustrezno signalizacijo in druge ovire. Cilj je zagotoviti vzdrževanje tekom celotnega koledarskega leta.

III.5 Razvoj in promocija turističnih proizvodov, ki vključujejo kolesarjenje

Kolesarjenje se lahko razvije kot pomemben turistični produkt Mežice. Potencial imajo povezave s Podzemljem Pece, Geoparkom Karavanke, rudarsko dediščino, reko Mežo, trail oziroma gorskimi kolesarskimi potmi ter širšim koroškim kolesarskim omrežjem. Kolesarske površine se vključijo v turistično ponudbo občine in regije Koroška. S čimer se občina lažje pozicionira kot destinacija za kolesarjenje.

Ukrep zajema tudi na sestanku medobčinskega povezovanja v okviru priprave OCPS dogovorjen strukturiran pristop občin Mežiške doline pri vzpostavljanju skupnega kolesarskega turističnega produkta po vzoru Štrekne, ki zajema vzpostavitev spletne strani, skupno koordinacijo in promocijske aktivnosti.



III.6 Načrtovanje in navezovanje lokalnih kolesarskih povezav na državno kolesarsko pot

Poleg državne kolesarske hrbtenice je potrebno razvijati tudi lokalne navezave. Kolesarska pot mora biti uporabna za vsakodnevne poti do šole, občine, avtobusnih postajališč, športnih površin, delovnih mest in stanovanjskih območij, ne zgolj za rekreacijo in turizem. Občina bo pripravila strategijo zasnove lokalne kolesarske infrastrukture, del katere je tudi razvoj sistema označevanja lokalnega kolesarskega omrežja (v dogovoru z nacionalnim in regionalnim koordinatorjem za kolesarjenje).

III.7 Vzpostavitev sistema izposoje e-koles na Koroškem

Občina bo sodelovala pri vzpostavitvi regijskega sistema izposoje e-koles, ki bo združljiv s sistemi v sosednjih občinah. Predvidena vključitev Mežice v širši sistem lahko bistveno izboljša dostopnost kolesarjenja, zlasti zaradi reliefnih značilnosti občine in povezav z zaledjem. Postaje za izposajo koles (na začetku predvidoma dve postaji v občini) bodo postavljene na območjih z največjo koncentracijo prometnih ciljev in v bližini kolesarskih površin.

III.8 Razvoj in promocija občinskih turističnih proizvodov, ki vključujejo gorsko kolesarjenje

Občina Mežica je v širšem prostoru prepoznavna kot destinacija za trail in/oziroma gorsko kolesarjenje. V skladu s

tem želi dolinsko kolesarjenje povezovati tudi z gorskim kolesarjenjem, trail potmi in turistično ponudbo v Podzemlju Pece, saj to prepozna kot pomemben potencial za razvoj turistične ponudbe v navezavi z zelenim zaledjem. Pri tem si želi izboljšati povezave s sosednjimi občinami v zelenem zaledju ter razvijati prepoznavno kolesarsko ponudbo Mežice. Za ta namen se izdela elaborat povezanosti gorskih poti tudi na medobčinskem nivoju.

III.9 Ureditev polnilnic za mikro e-mobilnost

Na izbranih ključnih območjih, zlasti ob turistično privlačnih in prometno frekventnih točkah, se bodo uredile polnilnice za e-kolesa in druge oblike mikro e-mobilnosti. Praviloma se umestijo ob kolesarska počivališča in drugih prednostno frekventnih in za turiste privlačnih točkah.

III.10 Ureditev kolesarnic in stojal za kolesa ob postajališčih JPP in javnih ustanovah

Kolesarska stojala, nadstrešnice in varne kolesarnice bodo urejene pri šoli, občini, avtobusnih postajališčih, športnih površinah, javnih ustanovah in drugih pomembnih ciljnih poti. Vsa neprimerna stojala za parkiranje koles se zamenjajo z ustrežnejšimi. S premišljenim lociranjem se krepi tudi povezovanje kolesarjenja in javnega potniškega prometa v smislu razvoja multimodalnosti in boljše dostopnosti.



Steber 3 – Kolesarski promet

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost za izvedbo (organizacijska)	Pričakovana učinkovitost
III.1	Gradnja manjkajočih odsekov državne kolesarske poti v Mežiški dolini	velika	+++
III.2	Komunikacijske aktivnosti o kolesarski kulturi in upoštevanju cestnoprometnih predpisov	majhna	+
III.3	Opozarjanje na prisotnost kolesarjev na cesti na državni kolesarski poti v Mežiški dolini	majhna	++
III.4	Celoletno vzdrževanje primernosti vozne površine	srednja	+
III.5	Razvoj in promocija turističnih proizvodov, ki vključujejo kolesarjenje	srednja	++
III.6	Načrtovanje in navezovanje lokalnih kolesarskih povezav na državno kolesarsko pot	srednja	++
III.7	Vzpostavitev sistema izposoje e-koles na Koroškem	velika	++
III.8	Razvoj in promocija občinskih turističnih proizvodov, ki vključujejo gorsko kolesarjenje	majhna	++
III.9	Ureditev polnilnic za mikro e-mobilnost	majhna	+
III.10	Ureditev kolesarnic in stojal za kolesa ob postajališčih JPP in javnih ustanovah	srednja	++



Steber 3 – Kolesarski promet

Ukrep	Odgovornost izvedbe	Zahtevnost za izvedbo (finančna)	Potencialni viri
Gradnja manjkajočih odsekov državne kolesarske poti v Mežiški dolini	DRSI	+++	proračun občine, proračun države, kohezijska sredstva EU, Podnebni sklad
Komunikacijske aktivnosti o kolesarski kulturi in upoštevanju cestnoprometnih predpisov	Občina Mežica	+	proračun občine, JR ETM (sredstva RS)
Opozarjanje na prisotnost kolesarjev na cesti na državni kolesarski poti v Mežiški dolini	Občina Mežica, DRSI	+	proračun občine, proračun države
Celoletno vzdrževanje primernosti vozne površine	DRSI, Občina Mežica	+	proračun občine, proračun države
Razvoj in promocija turističnih proizvodov, ki vključujejo kolesarjenje	RRA Koroška	+	proračun občine
Načrtovanje in navezovanje lokalnih kolesarskih povezav na državno kolesarsko pot	Občina Mežica	++	proračun občine, kohezijska sredstva EU, Podnebni sklad
Vzpostavitev sistema izposoje e-koles na Koroškem	Občina Mežica	+++	proračun občine, proračun države, kohezijska sredstva EU, možno javno-zasebno partnerstvo; sistem izposoje koles prinaša tudi prihodke
Razvoj in promocija občinskih turističnih proizvodov, ki vključujejo gorsko kolesarjenje	Občina Mežica	++	proračun občine
Ureditve polnilnic za mikro e-mobilnost	Občina Mežica	+	proračun občine, proračun države, kohezijska sredstva EU



RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO

Ureditev kolesarnic in stojal za kolesa ob postajališčih JPP in javnih ustanovah	Občina Mežica	++	proračun občine, proračun države, kohezijska sredstva EU, javni razpisi države
---	---------------	----	---

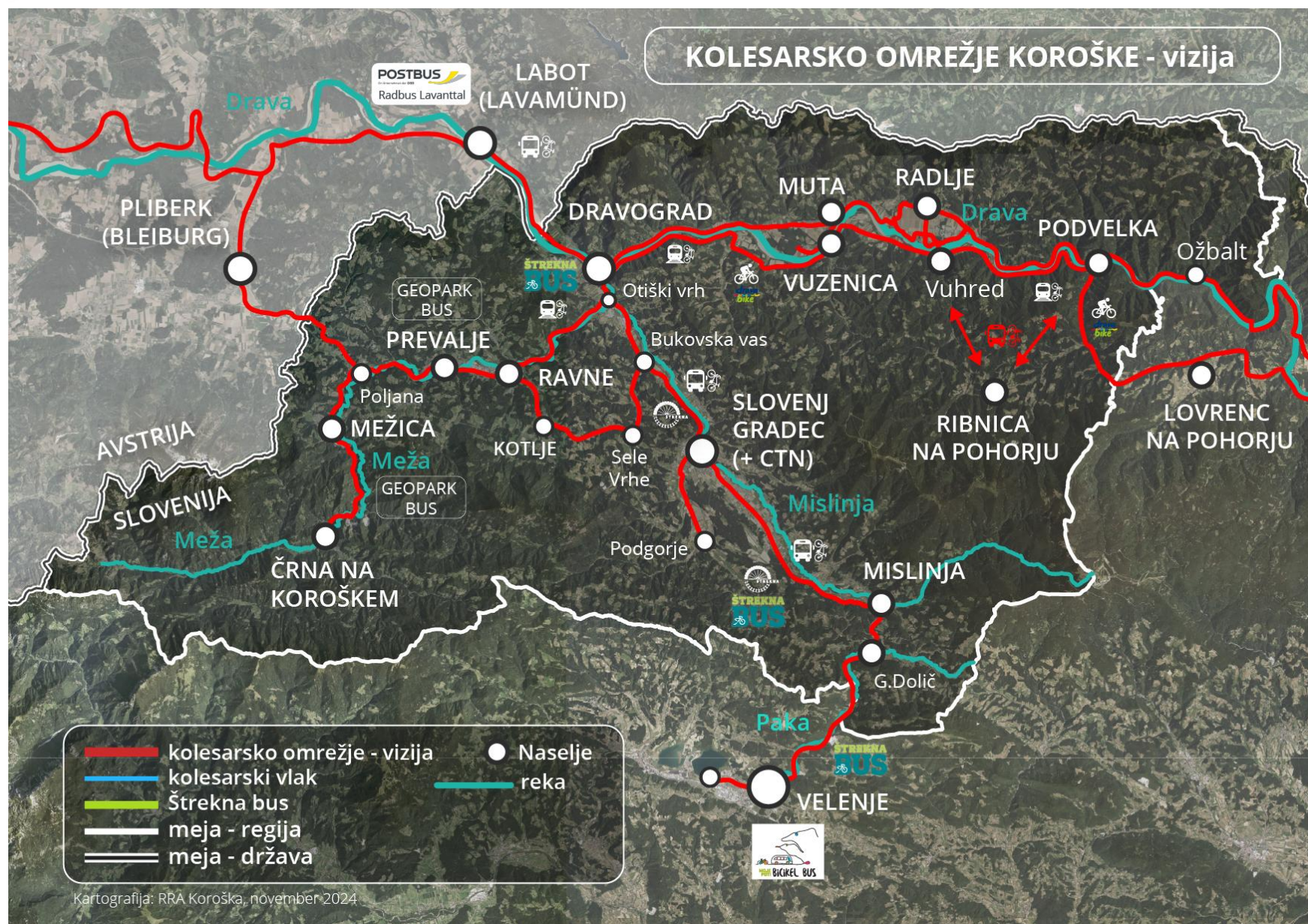


Steber 3 – Kolesarski promet

Ukrep	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Gradnja manjkajočih odsekov državne kolesarske poti v Mežiški dolini (manjkajoči odsek DKP na koridorju R22, odsek Štrikarjev most – Mežica, vrednost je ocena iz leta 2021)	-	-	1.000.000 €	2.000.000 €	2.000.000 €	-	-
Komunikacijske aktivnosti o kolesarski kulturi in upoštevanju cestnoprometnih predpisov (promocijsko-ozaveščevalne aktivnosti)	-	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
Opozarjanje na prisotnost kolesarjev na cesti na državni kolesarski poti v Mežiški dolini (odsek Štrikarjev most – Mežica)	-	3.000 €	1.000 €	1.000 €	-	-	-
Celoletno vzdrževanje primernosti vozne površine (redno delo občinskih služb in koncesionarjev s strani DRSI)	-	-	-	-	-	-	-
Razvoj in promocija turističnih proizvodov, ki vključujejo kolesarjenje (koordinacija vzpostavitve in vodenja kolesarskega turističnega produkta ter)	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €



Načrtovanje in navezovanje lokalnih kolesarskih povezav na državno kolesarsko pot (strategija zasnove lokalne infrastrukture in označevanja lokalnega omrežja)	-	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	-	-
Vzpostavitev sistema izposoje e-koles na Koroškem (postavitev in izgradnja 2 kolesarskih postaj in vzdrževanje)	-	100.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €
Razvoj in promocija občinskih turističnih proizvodov, ki vključujejo gorsko kolesarjenje	12.000 €	12.000 €	12.000 €	12.000 €	12.000 €	12.000 €	12.000 €
Ureditev polnilnic za mikro e-mobilnost	-	4.000 €	4.000 €	4.000 €	-	-	-
Ureditev kolesarnic in stojal za kolesa ob postajališčih JPP in javnih ustanovah (načrtovano deloma v okviru nadgradnje sistema JPP in vzpostavitve regijskega sistema e-koles)	-	2.000 €	4.000 €	4.000 €	2.000 €	-	-



Slika 15: Vizija povezanega regijskega kolesarskega omrežja (Vir: RRA Koroška, d.o.o.).



6.4 Javni potniški promet

Javni potniški promet zagotavlja osnovno raven mobilnosti za prebivalce, ki nimajo dostopa do osebnega avtomobila, in je pomemben za socialno vključenost starejših, otrok, mladih, oseb z oviranostmi ter prebivalcev zalednih območij. V Mežici javni potniški promet temelji predvsem na avtobusnih povezavah, saj skozi občino ne poteka železniška proga in tako nima železniške postaje.

Javni potniški promet ima pomembno vlogo pri povezovanju Mežice z Ravnami na Koroškem, Prevaljami, Črno na Koroškem in širšim regijskim prostorom. Posebej pomembno je urediti povezavo do železniške postaje na Prevaljah, saj lahko Mežici omogoči boljšo navezavo na železniški sistem in čezmejne povezave, kjer Pliberk (AT) predstavlja okno v svet. Ob tem imajo pomembno dopolnilno vlogo prostovoljni prevozi starejših ME PELEŠ, šolski prevozi, novo vzpostavljeni Geopark bus in možnosti prihodnjega sistema javnega prevoza na klic, ki je v nastajanju.

Nekoliko pereča je problematika postajne infrastrukture, ki je mestoma neustrezno urejena (nepokritost glavne avtobusne postaje) oziroma dotrajana ali poškodovana v poplavah, kar je bilo posebej izpostavljeno s strani občanov.

Vizija:

- Občina Mežica si bo prizadevala izboljšati univerzalno dostopnost, prepoznavnost in uporabnost javnega potniškega prometa.

- Javni prevoz bo obravnavan kot pomemben del prometnega sistema, ki dopolnjuje hojo, kolesarjenje, e-kolesa in prevoze na klic.
- Posebna pozornost bo namenjena povezavam z regijskimi središči, neposredni navezavi do železniške postaje na Prevaljah ter dostopnosti za starejše in zaledna območja.
- Avtobusna postajališča bodo postopno urejena kot varne, dostopne in udobne točke, po možnosti povezane s kolesarsko infrastrukturo in kjer bodo na voljo vse potrebne informacije (o rednih linijah in turističnih proizvodih).
- Občina bo nadalje in v še večjem obsegu podpirala razvoj prevozov na klic in širitev prostovoljnih prevozov za starejše (ME PELEŠ), saj povpraševanje presega obstoječe zmogljivosti.

Ukrepi:

Osrednje strateško vodilo tega stebra je razvoj učinkovitejšega sistema javnega prevoza z upoštevanjem lokalnih posebnosti in nadgrajevanjem obstoječe ponudbe ter prilagajanje prometnega sistema ogroženim skupinam prebivalcev.



IV.1 Zagotavljanje povezljivosti z regijskimi središči z neposrednim medkrajevnim javnim potniškim prometom

Občina bo podajala pobude na DUJPP za boljše in čim bolj neposredne povezave z regijskimi središči, zlasti z Ravnami na Koroškem, Prevaljami, Črno na Koroškem, Slovenj Gradcem, Dravogradom in drugimi pomembnimi cilji dnevnih migracij. Cilj je med drugim tudi zagotovitev ustrezne dostopnosti do hitre linije proti Ljubljani, ki se trenutno začne v Slovenj Gradcu.

IV.2 Zagotavljanje povezljivosti sistemov JPP

Posebna prioriteta je vzpostavitev uporabniku prijazne povezave JPP med Mežico in železniško postajo na Prevaljah. Takšna povezava bi Mežici omogočila boljši dostop do železniškega sistema v bližini (Koroška železniška proga), regijskih povezav in čezmejnega prostora. Potrebna je usklajenost voznih redov oziroma ustrezna prilagoditev voznega reda avtobusne povezave.

IV.3 Nadaljevanje zagotavljanja prevoza na klic za starejše občane

Občina bo nadaljevala izvajanje brezplačnih prevozov za starejše v okviru sistema ME PELEŠ. Ker se potrebe starejših povečujejo in niso omejene le na zdravstvene storitve, bo treba sistem postopno krepiti, predvsem z dodatnimi prostovoljnimi vozniki in boljšo organizacijo.

IV.4 Izvajanje storitve Geopark bus

Geopark bus predstavlja pomembno čezmejno povezavo med Črno na Koroškem, Mežico in Pliberkom. Storitve lahko prispeva k boljši dostopnosti čezmejnega prostora, turizmu, povezovanju z železniškimi povezavami v Avstriji ter k trajnostnemu obiskovanju Geoparka Karavanke. Geopark bus lahko v prihodnje postane tudi ključni nosilec komplementarnega povezovanja kolesarskih poti in JPP, če bo v prihodnosti prevažal tudi kolesa, kar je eden izmed ciljev (po vzoru storitve Štrekna bus).

IV.5 Zagotovitev ustreznih infrastrukturnih pogojev - ureditev in vzdrževanje avtobusnih postajališč

Avtobusna postajališča morajo biti varna, dostopna, pregledna, dobro označena in ustrezno vzdrževana. Posebna pozornost bo namenjena glavnemu avtobusnemu postajališču v Mežici, kjer je potrebno zagotoviti pokrite čakalne površine na obeh straneh, ter postajališčem, ki so bila prizadeta v poplavih ali so dotrajana. Poseben poudarke bo tudi na vzdrževanju postajne infrastrukture, ki zdaj ni v celoti urejeno in dorečeno. V navezavi z že opredeljenimi ukrepi strategije pri stebru kolesarjenja bodo v bližini ključnih postaj/postajališč nameščena kolesarska stojala, (pokrite) kolesarnice in druga potrebna oprema.



IV.6 Preučitev možnosti vzpostavitve sistema "javni prevoz na klic" kot del regijskega sistema

Za redkeje poseljena in hribovita območja je klasični javni prevoz pogosto težko

izvedljiv. Zato je smiselno preučiti možnost vključitve Mežice v pilotni oziroma regijski sistem javnega prevoza na klic, ki bi dopolnjeval obstoječe avtobusne povezave in prostovoljne prevoze.

Steber 4 – Javni potniški promet

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost za izvedbo (organizacijska)	Pričakovana učinkovitost
IV.1	Zagotavljanje povezljivosti z regijskimi središči z neposrednim medkrajevnim avtobusnim prometom	majhna	++
IV.2	Zagotavljanje povezljivosti sistemov JPP	srednja	++
IV.3	Nadaljevanje zagotavljanja prevozov na klic za starejše občane	srednja	+++
IV.4	Izvajanje storitve Geopark bus	srednja	++
IV.5	Zagotovitev ustreznih infrastrukturnih pogojev - ureditev in vzdrževanje avtobusnih postajališč	srednja	++
IV.6	Preučitev možnosti vzpostavitve sistema "javni prevoz na klic" kot del regijskega sistema	majhna	++



Steber 4 – Javni potniški promet

Ukrep	Odgovornost izvedbe	Zahtevnost za izvedbo (finančna)	Potencialni viri
Zagotavljanje povezljivosti z regijskimi središči z neposrednim medkrajevnim avtobusnim prometom	DUJPP	+	proračun občine
Zagotavljanje povezljivosti sistemov JPP	DUJPP	+	proračun države
Nadaljevanje zagotavljanja prevozov na klic za starejše občane	Občina Mežica	++	proračun občine
Izvajanje storitve Geopark bus	Občina Mežica	+	proračun občine, kohezijska sredstva EU
Zagotovitev ustreznih infrastrukturnih pogojev - ureditev in vzdrževanje avtobusnih postajališč	Občina Mežica	++	proračun občine, proračun države, kohezijska sredstva EU
Preučitev možnosti vzpostavitve sistema "javni prevoz na klic" kot del regijskega sistema	DUJPP, RCM Koroška	++	Socialni sklad za podnebje



Steber 4 – Javni potniški promet

Ukrep

2026**2027****2028****2029****2030****2031****2032****Zagotavljanje poveztljivosti z regijskimi središči z neposrednim medkrajevnim avtobusnim prometom**

(pobuda državi (DUJPP) za več neposrednih povezav z regijskimi središči brez prestopanj)

-

-

-

-

-

-

-

Zagotavljanje poveztljivosti sistemov JPP

(promocijske aktivnosti za spodbujanje uporabe linije)

500 €

500 €

500 €

500 €

500 €

500 €

500 €

Nadaljevanje zagotavljanja prevozov na klic za starejše občane

1.000 €

1.000 €

1.000 €

1.000 €

1.000 €

1.000 €

1.000 €

Izvajanje storitve Geopark bus

(promocija in možnost prevoza koles s kolesarsko prikolico)

-

-

20.000 €

2.000 €

2.000 €

2.000 €

2.000 €

Zagotovitev ustreznih infrastrukturnih pogojev - ureditev in vzdrževanje avtobusnih postajališč

(ureditev glavne avtobusne postaje, obnova poškodovanih in dotrajanih ter letno vzdrževanje)

2.000 €

8.000 €

8.000 €

8.000 €

8.000 €

8.000 €

8.000 €

Preučitev možnosti vzpostavitve sistema "javni prevoz na klic" kot del regijskega sistema

(vzpostavitev in financiranje je v pristojnosti ministrstva oziroma DUJPP)

-

100.000 €

100.000 €

100.000 €

100.000 €

-

-



6.5 Motorni promet

Osebni avtomobil ostaja pomemben del vsakodnevne mobilnosti v Mežici, zlasti zaradi zalednih območij, delovnih migracij, hribovitega reliefa in potrebe po povezovanju z regijskimi središči. Kljub temu celostno prometno načrtovanje avtomobila ne obravnava več kot edinega izhodišča razvoja. V ospredje stopajo varnost, kakovost bivanja, dostopnost, umirjanje prometa, urejanje parkiranja in zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa.

Mežica ima izrazit tranzitni značaj, saj regionalna cesta skozi naselje povezuje Črno na Koroškem, Mežico, Prevalje in širšo Mežiško dolino. Prometne obremenitve, tovorni promet in prekoračitve hitrosti vplivajo na varnost pešcev in kolesarjev, hrup, kakovost javnega prostora ter občutek ogroženosti v naselju. Posebej problematična so območja ob glavni cesti, prehodi za pešce, območje od pokopališča do Narodnega doma in poslovalnice NLB, okolica šole in vrtca ter odseki, kjer se motorni promet neposredno prepleta z vsakodnevnimi potmi prebivalcev.

Vizija:

- Občina Mežica bo avtomobilski promet urejala tako, da bo zagotavljal potrebno dostopnost, hkrati pa ne bo poslabševal varnosti in kakovosti bivanja.
- Promet skozi naselje bo treba umirjati, predvsem na območjih šole, vrtca, avtobusnih postajališč,

javnih ustanov in prehodov za pešce.

- Pri rekonstrukcijah cest bodo pešci, kolesarji in uporabniki javnega potniškega prometa obravnavani kot enakovredni uporabniki prostora.
- Parkiranje bo urejeno tako, da ne bo oviralo pešcev, zmanjšalo preglednosti ali poslabševalo kakovosti javnih površin.
- Občina bo spodbujala uporabo okolju prijaznejših vozil, hkrati pa postopno izboljševala pogoje za hojo, kolesarjenje in javni prevoz.

Ukrepi:

Osrednje strateško vodilo tega stebra je umirjanje motornega prometa v naseljih in načrtovanje ukrepov za manjšo odvisnost prebivalcev od lastništva osebnega avtomobila.

V.1 Celovita rekonstrukcija na regionalni cesti II. reda Poljana-Šentvid (odsek skozi naselje Mežica)

Pri načrtovani rekonstrukciji regionalne ceste skozi naselje je ključno, da se poleg pretočnosti motornega prometa vključijo tudi vidiki varnosti pešcev, kolesarjev, javnega potniškega prometa, prehodov, osvetlitve in javnega prostora. Gre za pomembno priložnost, da se glavna prometna os skozi Mežico uredi bolj varno in kakovostno.



V.2 Rekonstrukcija na regionalni cesti II. reda Poljana-Šentvid (odsek v okolici avtobusnega postajališča Torčeva žaga)

Na območju avtobusnega postajališča Torčeva žaga je potrebno zagotoviti varno prometno ureditev, ustrezno dostopnost do postajališča in sanacijo poškodovane infrastrukture. Ukrep je pomemben tako z vidika javnega potniškega prometa kot varnosti pešcev.

V.3 Redno vzdrževanje cestnega omrežja in rekonstrukcije cest

Občina bo nadaljevala redno vzdrževanje lokalnih cest, javnih poti in cest v zaledju. Posebna pozornost se nameni cestam, ki povezujejo zaselke in samotne kmetije, ter cestam, ki so imele pomembno vlogo po poplavih 2023.

V.4 Nadaljevanje uvajanja in izvajanja parkirnih režimov na javnih parkirnih mestih

Parkirna politika mora prispevati k bolj urejenemu javnemu prostoru. Občina bo nadaljevala s pristopi urejanja parkiranja, preprečevanja parkiranja na pločnikih in izboljševanjem dostopnosti parkirnih površin, pri čemer je potrebno posebno pozornost nameniti invalidom, obiskovalcem javnih ustanov, prebivalcem in dostavi.

V.5 Ureditev javno dostopne polnilne infrastrukture za e-vozila

Občina bo postopno urejala javno dostopno polnilno infrastrukturo za

električna vozila. Ukrep podpira prehod na okolju prijaznejša vozila, vendar mora biti umeščen tako, da ne zmanjšuje površin za pešce, kolesarje ali kakovostnega javnega prostora.

V.6 Izboljšanje varnosti in prometne situacije z umirjanjem prometa na regionalni cesti II. reda skozi naselje Mežica

Celovito izboljšanje prometne situacije skozi naselje mora povezati ukrepe za regionalno cesto, pešce, kolesarje, javni potniški promet, parkiranje, osvetlitev in umirjanje prometa. Cilj ni zmanjšanje dostopnosti z avtomobilom, temveč boljše ravnotežje med vsemi oblikami mobilnosti in predvsem večja varnost v središču naselja.

Zaradi tranzitnega in tovornega prometa, visokih hitrosti in nevarnosti za ranljive udeležence je umirjanje prometa na glavni cesti ena ključnih nalog. Ukrep vključuje pobude za prometne ureditve, nadzor hitrosti, prometno signalizacijo, varnejše prehode in celovito ureditev območja ob šoli in vrtcu. Ponovno se poda pobuda za ukrepe umirjanja prometa v naselju Mežica (nadpovprečno visok delež voženj preko dovoljenih hitrosti). Območje ob šoli in vrtcu se uredi s celovito prometno ureditvijo, ki zagotavlja večjo varnost otrok in šolarjev.

V.7 Umirjanje prometa na državnih cestah

Občina bo podajala pobude pristojnim institucijam in vzpostavila ukrepe umirjanja prometa na državnih cestah,



kjer so potrebne izboljšave za pešce in kolesarje. Posebno pozornost zahtevajo klanci, ozka grla in odseki z večjimi hitrostmi:

- ureditev in umirjanje prometa na Podjurski ulici (umirjanje prometa, varnost pešcev),
- umirjanje prometa v smeri mejnega prehoda Reht (AT) – Stržovo/Podkraj pri Mežici,
- celotna rekonstrukcija in širitev klanca Podjunske ulice od križišča z Mariborsko cesto do cerkve (za varnost vseh udeležencev prometa na izrecen predlog občanov).

V.8 Dodatni ukrepi umirjanja prometa na občinskih cestah

Na občinskih cestah bodo izvedeni dodatni ukrepi umirjanja prometa na Mariborski cesti po obnovi rečne brežine Meže in na Leški cesti zaradi pričakovanega povečanja prometa ob izgradnji doma za starejše.

V.9 Pobuda za povečanje izvajanja nadzora hitrosti na državnih cestah

Občina bo nadaljevala s podajanjem pobud Policiji za povečan nadzor hitrosti. Podatki merilnikov hitrosti potrjujejo, da so prekoračitve hitrosti na nekaterih lokacijah izrazite, kar je razvidno tudi iz analitičnega dela strategije, zato je nadzor pomemben dopolnilni ukrep k fizičnim ureditvam. Podpira ga tudi v razpravo vključena javnost.



Steber 5 – Motorni promet

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost za izvedbo (organizacijska)	Pričakovana učinkovitost
V.1	Celovita rekonstrukcija na regionalni cesti II. reda Poljana-Šentvid (odsek skozi naselje Mežica)	velika	+++
V.2	Rekonstrukcija na regionalni cesti II. reda Poljana-Šentvid (odsek v okolici avtobusnega postajališča Torčeva žaga)	srednja	+++
V.3	Redno vzdrževanje cestnega omrežja in rekonstrukcije cest	srednja	++
V.4	Nadaljevanje uvajanja in izvajanja parkirnih režimov na javnih parkirnih mestih	srednja	++
V.5	Ureditev javno dostopne polnilne infrastrukture za e-vozila	srednja	+
V.6	Izboljšanje varnosti in prometne situacije z umirjanjem prometa na regionalni cesti II. reda skozi naselje Mežica	srednja	+++
V.7	Umiranje prometa na državnih cestah	srednja	++
V.8	Dodatni ukrepi umiranja prometa na občinskih cestah	srednja	+
V.9	Pobuda za povečanje izvajanja nadzora hitrosti na državnih cestah	majhna	++



Steber 5 – Motorni promet

Ukrep	Odgovornost izvedbe	Zahtevnost za izvedbo (finančna)	Potencialni viri
Celovita rekonstrukcija na regionalni cesti II. reda Poljana-Šentvid (odsek skozi naselje Mežica)	DRSI	+++	proračun države
Rekonstrukcija na regionalni cesti II. reda Poljana-Šentvid (odsek v okolici avtobusnega postajališča Torčeva žaga)	DRSI	+++	proračun države
Redno vzdrževanje cestnega omrežja in rekonstrukcije cest	Občina Mežica, DRSI	++	proračun občine, proračun države
Nadaljevanje uvajanja in izvajanja parkirnih režimov na javnih parkirnih mestih	Občina Mežica	+	proračun občine
Ureditev javno dostopne polnilne infrastrukture za e-vozila	Občina Mežica	++	proračun občine, proračun države, javni razpisi države
Izboljšanje varnosti in prometne situacije z umirjanjem prometa na regionalni cesti II. reda skozi naselje Mežica	DRSI	++	proračun občine, proračun države, kohezijska sredstva EU
Umiranje prometa na državnih cestah	Občina Mežica	++	proračun države, proračun občine, javni razpisi države
Dodatni ukrepi umiranja prometa na občinskih cestah	Občina Mežica	++	proračun občine, kohezijska sredstva EU, Podnebni sklad
Pobuda za povečanje izvajanja nadzora hitrosti na državnih cestah	Občina Mežica	+	proračun občine



Steber 5 – Motorni promet
Ukrep

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

Celovita rekonstrukcija na regionalni cesti II. reda Poljana-Šentvid (odsek skozi naselje Mežica)

(pristojnost in financiranje s strani države, občina aktivna spremlja načrtovanje in izvedbo z namenom zagotovitve upoštevanje vidika in ustreznih površin za pešce in kolesarje ter infrastrukture JPP)

-

-

-

-

-

-

-

Rekonstrukcija na regionalni cesti II. reda Poljana-Šentvid (odsek v okolici avtobusnega postajališča Torčeva žaga)

-

-

-

-

-

-

-

Redno vzdrževanje cestnega omrežja in rekonstrukcije cest

100.000 €

100.000 €

100.000 €

100.000 €

100.000 €

100.000 €

100.000 €

Nadaljevanje uvajanja in izvajanja parkirnih režimov na javnih parkirnih mestih

(v okviru rednega dela občinskih služb)

-

-

-

-

-

-

-

Ureditev javno dostopne polnilne infrastrukture za e-vozila

(vzpostavitev in vzdrževanje)

-

12.000 €

12.000 €

12.000 €

1.000 €

1.000 €

1.000 €

Izboljšanje varnosti in prometne situacije z umirjanjem prometa na regionalni cesti II. reda skozi naselje Mežica

20.000 €

20.000 €

20.000 €

20.000 €

20.000 €

20.000 €

20.000 €



(študija celovite prometne ureditve pri šoli in vrtcu, merilniki hitrosti, drugi ukrepi)

Umiranje prometa na državnih cestah

(ureditev kolesarskih in peš površin na klancu Podjunske ulice, umirjanje prometa na Podjunski ulici in v smeri MP Reht)

-	8.000 €	250.000 €	250.000 €	250.000 €	-	-
---	---------	-----------	-----------	-----------	---	---

Dodatni ukrepi umirjanja prometa na občinskih cestah

(ukrepi umirjanja prometa na Mariborski cesti po končani obnovi rečne brežine Meže ter na Leški cesti ob dokončanju doma za starejše)

-	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €
---	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Pobuda za povečanje izvajanja nadzora hitrosti na državnih cestah

(kontinuirano delo podajanja pobud Policiji zaradi zaznanih občutnih prekoračitev hitrosti)

-	-	-	-	-	-	-
---	---	---	---	---	---	---



Sklepna usmeritev

Tisto, kar lahko postane prednost manjših skupnosti, kakršna je Mežica, je kvaliteta življenja. Mirno in urejeno okolje v bližini zelenega zaledja, primerno za družinsko življenje, postaja vse bolj zaželeno vrednota tudi med mlajšo populacijo, ki lahko vitalizira starajočo se družbo. Mežica ima potencial, da to znova postane, kakor je to že bilo v časih, ko so cvetele zdaj opuščene gospodarske panoge in preden je motorni promet postal osrednji element urejanja naselij.

Strateški stebri ukrepanja za Občino Mežica izhajajo iz potrebe po varnejšem, dostopnejšem in bolj uravnoteženem prometnem sistemu. Občina ima zaradi kompaktne zasnove naselja dobre pogoje za krepitev hoje in kolesarjenja, hkrati pa mora zaradi lege v Mežiški dolini skrbno obravnavati vplive tranzitnega in tovornega prometa.

Izvajanje ukrepov mora potekati postopno, usklajeno in v povezavi z razpoložljivimi finančnimi viri. Prednost naj imajo ukrepi, ki izboljšujejo varnost ranljivih udeležencev, urejajo šolske poti, zagotavljajo varne peš in kolesarske povezave, povečujejo uporabnost javnega potniškega prometa, krepijo dostopnost za starejše in zaledna območja ter zmanjšujejo negativne vplive motornega prometa na kakovost bivanja.

S povezovanjem prometnega in prostorskega načrtovanja, vključevanjem javnosti, sodelovanjem z regijo in sosednjimi občinami ter stalnim spremljanjem učinkov izvedenih ukrepov bo Občina Mežica postopno uresničevala vizijo majhne, pestre, povezane in umirjene skupnosti v Geoparku Karavanke.



7 SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA

Občina je dolžna vsako leto po sprejemu OCPS spremljati vsaj pet enotnih kazalnikov učinka OCPS. V tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju OCPS pa tudi vrednosti enotnega kazalnika izvedbe OCPS, ki so opredeljeni na nacionalni ravni.⁷

Doseganje zastavljeni ciljev in ciljnih vrednosti za občino ni obvezujoče oz. uspešnost občine po zagotovilih ministrstva (MOPE) ne bo ocenjena na ta način. Bo pa preverjana obveznost spremljanja kazalnikov.

V spodnji tabeli so navedeni kazalniki, metoda in čas spremljanja ter odgovornost za izvedbo.

Kazalnik - vrsta	Kazalnik	Metoda	Spremljanje	Odgovornost
Enotni kazalniki učinka OCPS	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Kordonsko štetje prometa (lokacija ob glavni cesti skozi naselje Mežica)	Prva izvedba 2025, vsako leto (7 let)	Občina z zunanjo pomočjo
	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo	Anketiranje (3., 5. in 7. razred na OŠ Mežica)	Prva izvedba 2025, vsako leto (7 let)	Občina in OŠ Mežica
	Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Anketiranje (3., 5. in 7. razred na OŠ Mežica)	Prva izvedba 2025, vsako leto (7 let)	Občina in OŠ Mežica
	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Anketiranje (zaposleni na OŠ Mežica)	Prva izvedba 2025, vsako leto (7 let)	Občina in OŠ Mežica (po potrebi z zunanjo pomočjo)
	Dolžine poti na delo	Anketiranje (zaposleni na OŠ Mežica)	Prva izvedba 2025, vsako leto (7 let)	Občina in OŠ Mežica (po potrebi z zunanjo pomočjo)

⁷ [Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju](#) (Ur. l. RS, št. 76/23, 109/23)



Enotni kazalnik izvedbe OCPS	Delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta OCPS	Ekspertna ocena	Tretje, peto in sedmo leto po sprejetju OCPS	Občina
------------------------------	---	-----------------	--	--------

Za lažji pregled ter spremljanje in poročanje enotnih kazalnikov učinka OCPS, prilagamo rezultate, ki so nastali tekom izvajanja kordonskega štetja prometa in anketiranja občanov.



Kazalnik - vrsta	Kazalnik	Metoda	Spremljanje	Odgovornost	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost
Dodatni kazalniki učinka OCPS	Število vključenih prostovoljnih šoferjev v okviru izvajanja prostovoljnih prevozov starejših občanov	Vodenje seznama na Občini Mežica	Prva izvedba 2025, vsaka 3 leta (7 let)	Občina	1	2
	Prepolovitev števila nesreč s smrtnim izidom ali hujšimi telesnimi poškodbami	Spremljanje povprečja na portalu spletnega pregledovalnika pri Javni Agenciji RS za varnost prometa, dostopni na spletnem naslovu http://nesrece.avp-rs.si/ .	Prva izvedba 2025, vsaka 3 leta (7 let)	Občina in Policija	14 (obdobje 2013-2023)	7 (obdobje 2020-2030)
	Povečanje deleža kolesarjev v prometu	Kordonsko štetje prometa (lokacija ob glavni cesti skozi naselje Mežica)	Prva izvedba 2025, vsaka 3 leta (7 let)	Občina z zunanjo pomočjo	1,1 %	3 %
	Vsakoletno vključevanje v aktivnosti ETM in udeležba vsaj na enem dogodku regijskega centra mobilnosti letno	Vključevanje v aktivnosti, sodelovanje pri aktivnostih ETM	Prva izvedba 2025, vsaka 3 leta (7 let)	Občina in Regijski center mobilnosti Koroška	0	1
	Povečanje deleža pešcev v prometu	Kordonsko štetje prometa (lokacija ob glavni cesti skozi naselje Mežica)	Prva izvedba 2025, vsaka 3 leta (7 let)	Občina z zunanjo pomočjo	19 %	22 %
	Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo	Anketiranje (zaposleni na OŠ Mežica)	Prva izvedba 2025, vsaka 3 leta (7 let)	Občina in OŠ Mežica (po	0 %	2 %



	prihajajo z javnim prevozom			potrebi z zunanjo pomočjo)		
	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo kot vozniki sami v avtomobilu	Anketiranje (zaposleni na OŠ Mežica)	Prva izvedba 2025, vsaka 3 leta (7 let)	Občina in OŠ Mežica (po potrebi z zunanjo pomočjo)	32,26 %	23 %



RRA KOROŠKA
REGIONALNA
RAZVOJNA AGENCIJA
ZA KOROŠKO

2026