

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE SLOVENJ GRADEC

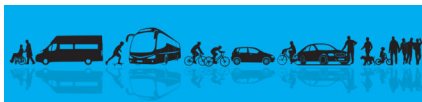
Junij, 2026



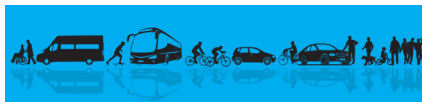
REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
IN ENERGETIKO



Sofinancira
Evropska unija

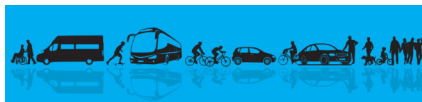


Naslov projekta:	Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Slovenj Gradec
Vrsta projekta:	Strateška študija
Št. pogodbe:	Št. izvajalca: 11-2024-ST-DDP
Naročnik:	Mestna občina Slovenj Gradec Šolska ulica 5, 2380 Slovenj Gradec
Odgovorna oseba naročnika:	Tilen Klugler, župan Mestne občine Slovenj Gradec
Skrbnik pogodbe:	mag. Aljoša Krivec
Izvajalec projekta	Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometni inženirstvo in arhitekturo Smetanova ulica 17, 2000 Maribor
Vodja projekta:	viš. pred. mag. Sebastian Toplak, univ. dipl. inž. prom.
Podizvajalci:	RRA KOROŠKA Regionalna razvojna agencija za Koroško regijo d.o.o. Meža 10, 2370 Dravograd, ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. Grajska ul. 7, 2000 Maribor,



KAZALO

PREDGOVOR	4
1. UVOD	5
1.1 Vloga in namen OCPS	5
1.2 Kontinuiteta in motiv	5
1.3 Proces priprave	6
1.4 Spremljanje izvajanja	8
1.5 Prednosti celostnega prometnega načrtovanja	9
2 ORIS ŽELENEGA STANJA	9
2.1 Vrednote	9
2.2 Vizija razvoja prometa	10
2.3 Cilji in ciljne vrednosti	10
3 STANJE, KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI MOBILNOSTI	13
3.1 Slovenj Gradec kot regijsko središče ustvarja dnevne prometne tokove	13
3.2 Staranje prebivalstva povečuje potrebo po dostopni mobilnosti	14
3.3 Zdravstveni kazalniki potrjujejo pomen aktivne mobilnosti	15
3.4 Izrazita odvisnost od osebnega avtomobila ostaja osrednji mobilnostni izziv	15
3.5 Javni potniški promet ima pomembno regionalno in šolsko vlogo, vendar omejeno lokalno uporabnost	19
3.6 Hoja in kolesarjenje imata velik potencial, vendar omrežji še nista dovolj sklenjeni	20
3.7 Ranljivi udeleženci so prometnovarnostno bolj izpostavljeni	20
3.8 Sinteza po strateških stebrih: dosežki, izzivi in priložnosti	22
4 STRATEŠKI STEBRI, PRIORITETE IN UKREPI	28
4.1 PRVI STEBER: Celostno prometno načrtovanje	29
4.2 DRUGI STEBER: Več hoje	34
4.3 TRETJI STEBER: Podpora kolesarjenju	41
4.4 ČETRTI STEBER: Prilagodljiv javni prevoz	48
4.5 PETI STEBER: Upravljan motorni promet	55
5 AKCIJSKI NAČRT	60
6 VIRI IN LITERATURA	73



PREDGOVOR

Spoštovani,

občinska celostna prometna strategija Mestne občine Slovenj Gradec je pomemben strateški dokument, s katerim določamo smer razvoja prometa in mobilnosti v naši občini do leta 2033. V ospredje postavlja človeka in kakovost njegovega bivanja, prometni sistem pa obravnava kot pomembno orodje za zagotavljanje dostopnosti, varnosti in trajnostnega razvoja.

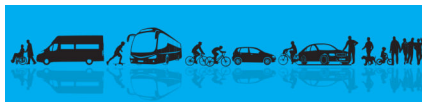
Naša vizija je jasna: razvijati želimo dostopen, vključujoč in varen prometni sistem, ki bo vsem prebivalcem omogočal enakovreden dostop do osnovnih storitev, vsakodnevnih aktivnosti in ključnih ciljev potovanj. S spodbujanjem hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza želimo prispevati k boljšemu zdravju prebivalcev, večji prometni varnosti ter višji kakovosti bivanja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.

Ob tem se zavedamo posebnosti naše občine, njene razpršene poselitve in vloge Slovenj Gradca kot regijskega središča. Zato mora prometni sistem povezovati mesto z njegovim zaledjem in širšim prostorom ter hkrati podpirati razvoj lokalnega in regionalnega gospodarstva, kmetijstva in turizma.

Strategija je rezultat strokovnega dela ter sodelovanja javnosti, strokovnih deležnikov in nosilcev odločanja. Vsem, ki ste sodelovali pri njenem nastajanju, se iskreno zahvaljujem. Verjamem, da bomo z odgovornim in usklajenim uresničevanjem zastavljenih ukrepov ustvarjali varnejšo, dostopnejšo in kakovostnejšo občino za vse generacije.

Tilen Klugler,

župan Mestne občine Slovenj Gradec



1. UVOD

1.1 Vloga in namen OCPS

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

S tem dokumentom Mestna občina Slovenj Gradec določa premišljeno zaporedje ukrepov za nadaljnje izboljšanje prometnega sistema. Strategija celostno obravnava izzive, povezane s prometnimi tokovi, potovalnimi navadami prebivalcev, razpršeno poselitvijo in omejitvami prometne infrastrukture. V primerjavi z drugimi občinskimi dokumenti ima OCPS posebno vlogo kot dolgoročna prometna vizija in kot orodje za usklajevanje lokalnih ukrepov z regionalnimi in nacionalnimi. Osredotoča se na prostor in prometni sistem celotne Mestne občine Slovenj Gradec s poudarkom na strnjenih naseljih, kjer je zgoščena večina prometnih tokov in so potrebe po ukrepanju največje.

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

1.2 Kontinuiteta in motiv

Mestna občina Slovenj Gradec je leta 2017 sprejela svojo prvo celostno prometno strategijo, leta 2024 pa je pristopila k njeni prenovi v skladu z novim zakonodajnim okvirom in posodobljenimi nacionalnimi smernicami na področju celostnega prometnega načrtovanja. V okviru prenove je bila pregledana realizacija ukrepov iz predhodne strategije, pri čemer so bili evidentirani izvedeni, delno izvedeni in še neizvedeni ukrepi ter razlogi za njihovo morebitno neizvedbo.

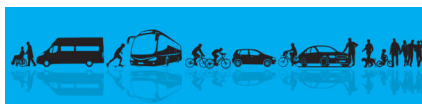
Prenovljena OCPS tako ohranja kontinuiteto prometnega načrtovanja v Mestni občini Slovenj Gradec. Akcijski načrt se ne oblikuje kot povsem nov seznam ukrepov, temveč kot posodobitev in nadgradnja dosedanjih usmeritev. Ukrepi, opredeljeni v strategiji iz leta 2017, ki ostajajo relevantni, izvedljivi in skladni z aktualnimi cilji, so ustrezno preneseni oziroma nadgrajeni, hkrati pa so dodani novi ukrepi, ki odgovarjajo na spremenjene prometne, prostorske, okoljske in razvojne okoliščine občine.

Prenova strategije je bila pripravljena v okviru javnega razpisa pristojnega ministrstva za izdelavo občinskih celostnih prometnih strategij v slovenskih občinah (JR OCPS, 2023). Projekt sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

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

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

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



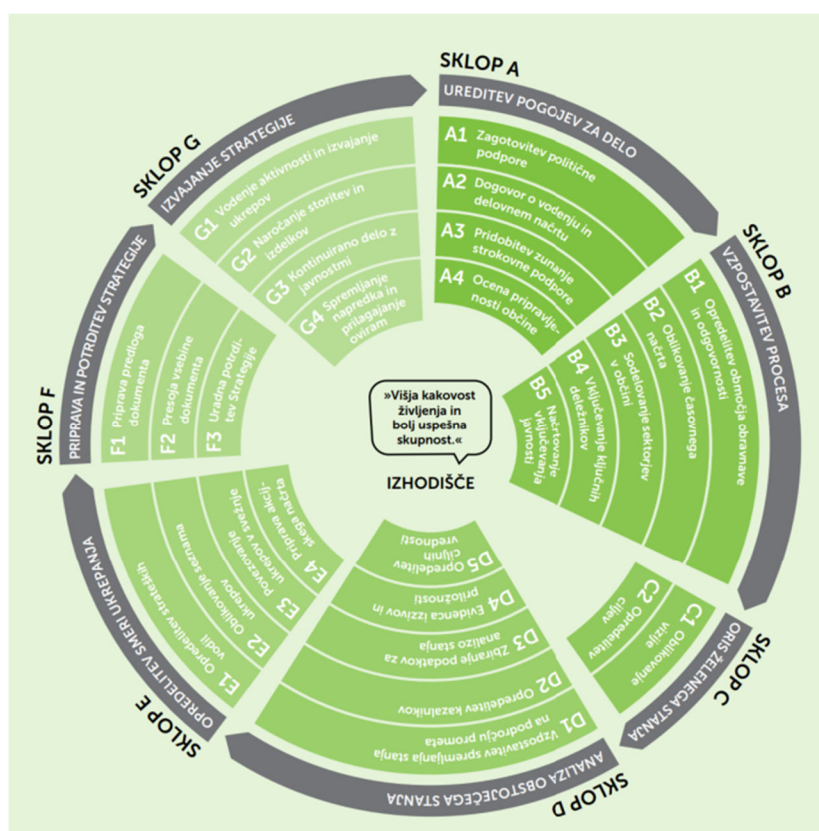
Prenovljena strategija je zasnovana kot realen, izvedljiv in usklajen dokument, ki ne predstavlja zgolj seznama želja, temveč opredeljuje ukrepe, cilje in ambicije, dosegljive z razpoložljivimi pristožnostmi, viri in partnerstvi. Pri tem je pomembno poudariti, da številni vzvodi uresničevanja ciljev presegajo neposredne pristožnosti občine ter zahtevajo sodelovanje s sosednjimi občinami, regijo, državo in drugimi ključnimi deležniki.

1.3 Proces priprave

Priprava OCPS Mestne občine Slovenj Gradec je potekala skladno z nacionalnimi smernicami za pripravo občinskih celostnih prometnih strategij ter z minimalnimi standardi. Proces je bil zasnovan kot strokovno voden, vključujoč in postopno nadgrajen postopek, v katerem so se analitične ugotovitve, podatki o prometnem sistemu, predlogi javnosti, usmeritve delovnih skupin in razvojne potrebe občine povezovali v končni nabor ukrepov in akcijski načrt.

Proces priprave je sledil sedmim vsebinskim sklopom. V sklopu A so bili vzpostavljeni osnovni pogoji za delo, vključno s politično podporo, organizacijo projektne strukture, opredelitvijo odgovornosti in oceno pripravljenosti občine na celostno prometno načrtovanje. Sklop B je bil namenjen vzpostavitvi procesa, določitvi območja obravnave, časovnega načrta, načina sodelovanja občinskih sektorjev, ključnih deležnikov in javnosti.

Priprava OCPS je bila razdeljena na sedem vsebinskih sklopov:



Slika 1: Ključni koraki priprave Celostne prometne strategije⁴

⁴ Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Ljubljana 2023

V sklopu C je bil oblikovan oris želenega stanja, ki vključuje vrednote, vizijo, cilje in razvrstitev ciljev po pomembnosti. Sklop D je bil namenjen analizi obstoječega stanja, vzpostavitvi sistema spremljanja kazalnikov, zbiranju podatkov, opredelitvi ključnih izzivov in priložnosti ter določitvi ciljnih vrednosti. V sklopu E so bila na podlagi ugotovitev analize oblikovana strateška vodila, preverjeni scenariji oziroma smeri ukrepanja, pripravljen končni nabor ukrepov in akcijski načrt. Sklop F obsega pripravo predloga strategije, presojo kakovosti, uskladitev dokumenta in njegovo potrditev, sklop G pa je namenjen izvajanju strategije, spremljanju napredka in prihodnji prenovi dokumenta.

Takšna struktura procesa je omogočila, da priprava OCPS ni temeljila zgolj na pripravi končnega dokumenta, temveč na zaporedju medsebojno povezanih korakov: najprej na vzpostavitvi pogojev in procesa, nato na oblikovanju želenega stanja, razumevanju dejanskih prometnih razmer, opredelitvi smeri ukrepanja ter nazadnje na pripravi izvedbenega dokumenta in sistema njegovega spremljanja.

V procesu priprave sta imeli pomembno vlogo ožja in širša delovna skupina, ki ju je imenoval župan. V širši delovni skupini je sodelovalo 18 članov, v ožji delovni skupini pa 9 članov. Obe skupini sta se aktivno in vsebinsko kakovostno odzivali na pozive, sodelovali pri ključnih vsebinskih korakih ter prispevali številne strokovne, izvedbeno uporabne in lokalno utemeljene predloge. Njihov doprinos je bil pomemben zlasti pri opredelitvi ključnih prometnih izzivov, oblikovanju vizije in ciljev, preverjanju strateških vodil, dopolnjevanju nabora ukrepov ter pripravi akcijskega načrta.

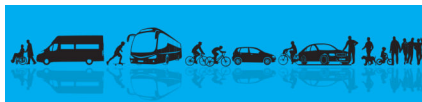


Slika 2: Dogodek na prostem združen z informativnim dnevom Kavarna zelene prihodnosti
Vir: FGPA

Za pridobivanje mnenj, podatkov in predlogov različnih skupin uporabnikov je bilo uporabljenih več metod vključevanja javnosti in deležnikov. Izvedena je bila anketa za širšo javnost, v kateri je sodelovalo več kot 400 oseb, ter dodatne ankete med osnovnošolci in zaposlenimi. Izvedeni sta bili tudi dve aktivnosti za strokovno javnost oziroma ključne deležnike, in sicer samoocena stanja na področju celostnega prometnega načrtovanja ter vrednotenje predlaganih ukrepov. Dober odziv pri anketah v osnovnih šolah in pri zaposlovalcih je omogočil boljše razumevanje potovalnih navad, potreb in izzivov različnih skupin prebivalcev.

[illegible]

8



Redno spremljanje in vrednotenje bosta omogočila preglednejše izvajanje OCPS, pravočasno prepoznavanje ovir ter učinkovitejše odločanje na podlagi podatkov.

1.5 Prednosti celostnega prometnega načrtovanja⁵

Ključne prednosti celostnega prometnega načrtovanja:

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

2 ORIS ŽELENEGA STANJA

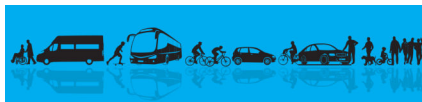
Oris zelenega stanja opredeljuje smer razvoja prometnega sistema Mestne občine Slovenj Gradec do leta 2033. Temelji na vrednotah, prepoznanih v procesu vključevanja javnosti in ključnih deležnikov, ter na obveznih splošnih ciljih, ki jih za občinske celostne prometne strategije določa nacionalni okvir.

2.1 Vrednote

Pri oblikovanju vizije razvoja prometa so bile upoštevane vrednote, ki so jih kot pomembne izpostavili prebivalci, strokovni deležniki in nosilci odločanja. Te vrednote izražajo, kaj naj prometni sistem v prihodnje omogoča in katere vidike kakovosti življenja mora podpirati.

Najpomembnejše vrednote so:

⁵ Delno povzeto po vir: *Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje - Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije*, Ljubljana: Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023



- **varnost otrok in ranljivih skupin** – prometni sistem mora zagotavljati visoko raven varnosti za pešce, kolesarje, otroke, starejše ter osebe z oviranostmi;
- **zdravje prebivalcev** – prometne ureditve naj spodbujajo hojo, kolesarjenje in druge oblike vsakodnevnih telesnih dejavnosti ter zmanjšujejo negativne vplive prometa na zdravje;
- **dostopnost in enakost** – prometni sistem mora omogočati dostop do osnovnih storitev, javnih ustanov, delovnih mest in vsakodnevnih aktivnosti vsem prebivalcem, tudi tistim brez stalnega dostopa do osebne avtomobila;
- **kakovost bivanja** – urejanje prometa mora prispevati k mirnejšemu, varnejšemu, bolj zelenemu in prijetnejšemu bivalnemu okolju;
- **razvojne priložnosti** – prometni sistem mora podpirati vlogo Slovenj Gradca kot regijskega središča ter razvoj gospodarstva, kmetijstva, turizma in javnih storitev.

2.2 Vizija razvoja prometa

Na podlagi opredeljenih vrednot je bila oblikovana vizija razvoja prometa v Mestni občini Slovenj Gradec.

Vizija razvoja prometa v Mestni občini Slovenj Gradec:

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

Vizija v ospredje postavlja prometni sistem kot podporo kakovostnemu vsakdanjemu življenju. Ključni poudarki so dostopnost za vse prebivalce, večja prometna varnost, krepitev hoje, kolesarjenja in javnega prevoza ter zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje in prostor.

Kot regijsko središče Koroške ima Slovenj Gradec pomembno vlogo pri zagotavljanju dostopnosti do delovnih mest, javnih ustanov, šol, zdravstvenih, upravnih, oskrbnih, kulturnih in drugih dejavnosti. Zato mora prometni sistem hkrati podpirati lokalno in regionalno povezanost, gospodarski razvoj, turizem ter kakovost bivanja prebivalcev v mestu, mestnih četrtih, vaških skupnostih in širšem zaledju.

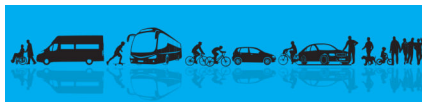
2.3 Cilji in ciljne vrednosti

Obvezni splošni cilji opredeljujejo temeljne spremembe, ki jih želi Mestna občina Slovenj Gradec doseči z izvajanjem OCPS. Predstavljajo povezavo med dolgoročno vizijo in merljivimi rezultati na področju kakovosti bivanja, dostopnosti, prometne varnosti, zdravja, gospodarstva in varstva okolja.

V Mestni občini Slovenj Gradec so bili cilji razvrščeni po pomembnosti na podlagi strokovnega dela, vključevanja javnosti in usklajevanja s ključnimi deležniki. Poseben poudarek bo namenjen prvim trem ciljem, ki so bili prepoznani kot prednostni.

Po pomembnosti razvrščeni splošni cilji Mestne občine Slovenj Gradec so:

- **izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti,**

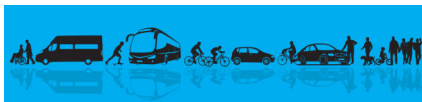


- **vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost,**
- **večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa,**
- bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci,
- izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti,
- okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo,
- znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

Za spremljanje napredka pri uresničevanju ciljev so bile določene izhodiščne in ciljne vrednosti kazalnikov do leta 2033. Kazalniki omogočajo preverjanje, ali se prometni sistem razvija v smeri zastavljene vizije, ter predstavljajo podlago za spremljanje izvajanja strategije, poročanje in prihodnje prilagoditve ukrepov.

Tabela 1: Kazalniki za spremljanje obveznih ciljev OCPS

CILJI	KAZALNIKI	Opis ciljne vrednosti	Izhodiščna vrednost (2026)	Ciljna vrednost (2033)	Vir
Cilj: Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (obvezni)	Povečanje deleža potovanj peš in s kolesom za 5 % do leta 2033	12 % peš in kolo	17 % peš in kolo	Vir: Štetje prometa v prerezu
Cilj: Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Kazalnik 8: Dostopnost prebivalcev do JPP (zadovoljiva frekvenca)	Povečan delež prebivalcev z zadovoljivo frekvenco voženj (16 ali/več na dan) v oddaljenosti največ 1.000 m zračne razdalje do kraja bivanja, za 8 % do leta 2033 (glede na stanje 2023 – zadnji javno dostopni podatki)	72 %	80 %	Vir: https://obseruatorij-mobilnosti.si
Cilj: Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa	Kazalnik 7: Podatki o prometnih nesrečah (število in tipi prometnih nesreč)	Brez prometnih nesreč s smrtnim izidom in hudimi telesnimi poškodbami (Vizija nič). Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5-letno povprečje (2021-2025).	1,2 / leto (smrtne žrtve) 7 / leto (hudo poškodovanih)	0 / leto (smrtnih žrtev) 0 / leto (hudo poškodovanih)	Vir: Zemljevid prometnih nesreč AVP-RS http://nesrec.e.avp-rs.si/
Cilj: Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Kazalnik 2: Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo (obvezni)	Povečanje deleža aktivne mobilnosti – hoje in kolesarjenja pri poteh v šolo za 10 % do leta 2033	30 % peš in kolo	40 % peš in kolo	Vir: Anketa o poteh učencev v OŠ
Cilj: Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti	Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Povečanje deleža potovanj peš in s kolesom za 5 % do leta 2033.	12 % peš in kolo	17 % peš in kolo	Vir: Štetje prometa v prerezu
Cilj: Okrepljeno lokalno in	Kazalnik 5: Dolžina poti na delo (obvezni)	Povečanje deleža zaposlenih, katerih dolžina poti na delo	27 %	32 %	Vir: Anketa o poteh na delo



CILJI	KAZALNIKI	Opis ciljne vrednosti	Izhodiščna vrednost (2026)	Ciljna vrednost (2033)	Vir
regionalno gospodarstvo		znaša < 2 km za 5 % do leta 2033			
Cilj: Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.	Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (<i>obvezni</i>)	Zmanjšanje deleža osebnih in tovornih motornih vozil vzdolž glavnih prometnic oz. ključnih prometnih prereзов v občini za 10 % do leta 2033.	85 %	75 %	Vir: Štetje pometa v prerezu

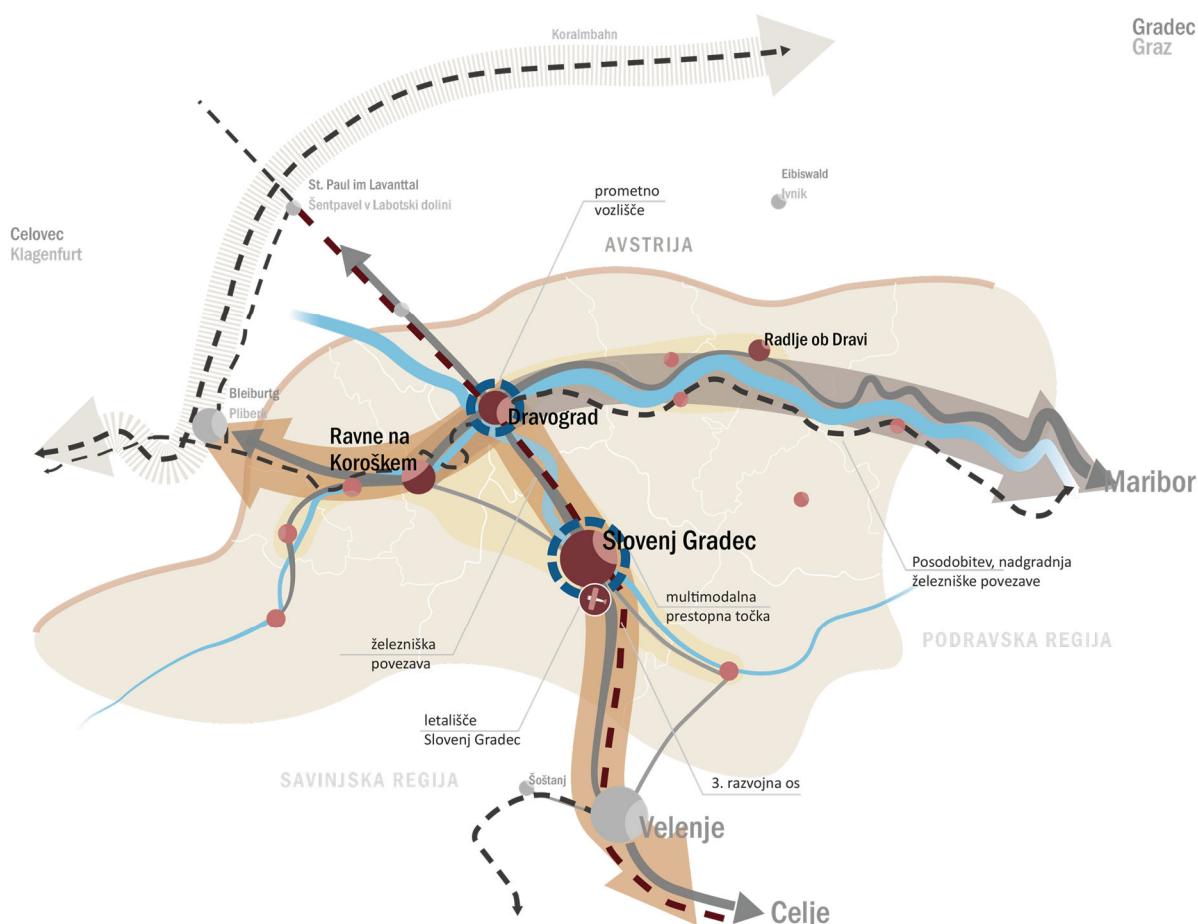
Doseganje ciljnih vrednosti bo odvisno od doslednega izvajanja ukrepov, usklajevanja med občino, državo, regijo in drugimi deležniki ter rednega spremljanja učinkov. Zato so v nadaljevanju dokumenta kazalniki in ambicije dodatno povezani tudi s posameznimi strateškimi stebri ukrepanja.

3 STANJE, KLJUČNI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI MOBILNOSTI

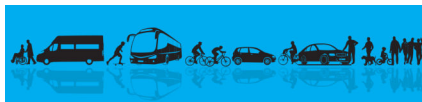
Poglavje povzema ključne značilnosti prometnega sistema Mestne občine Slovenj Gradec ter izpostavlja ugotovitve analize stanja, ki so najpomembnejše za oblikovanje strateških vodil, ukrepov in akcijskega načrta OCPS. Poudarek je na sinteznem prikazu glavnih razvojnih izzivov, priložnosti in potreb, ki jih mora strategija nasloviti v obdobju do leta 2033.

3.1 Slovenj Gradec kot regijsko središče ustvarja dnevne prometne tokove

Mestna občina Slovenj Gradec ima v prometnem sistemu Koroške izrazito središčno vlogo. Mesto Slovenj Gradec je zaposlitveno, izobraževalno, zdravstveno, upravno, oskrbno in kulturno središče širšega območja, zato ustvarja pomembne vsakodnevne prometne tokove med mestom, okoliškimi naselji, sosednjimi občinami in širšim regionalnim prostorom. Hkrati občino zaznamuje raznolik poselitveni vzorec, ki vključuje strnjeno mestno območje, stanovanjske soseske, primestna naselja, vaške skupnosti in reliefno zahtevnejše zaledje. Zaradi teh značilnosti prometni izzivi niso enaki na celotnem območju občine, temveč zahtevajo prostorsko prilagojen in vsebinsko uravnotežen pristop.



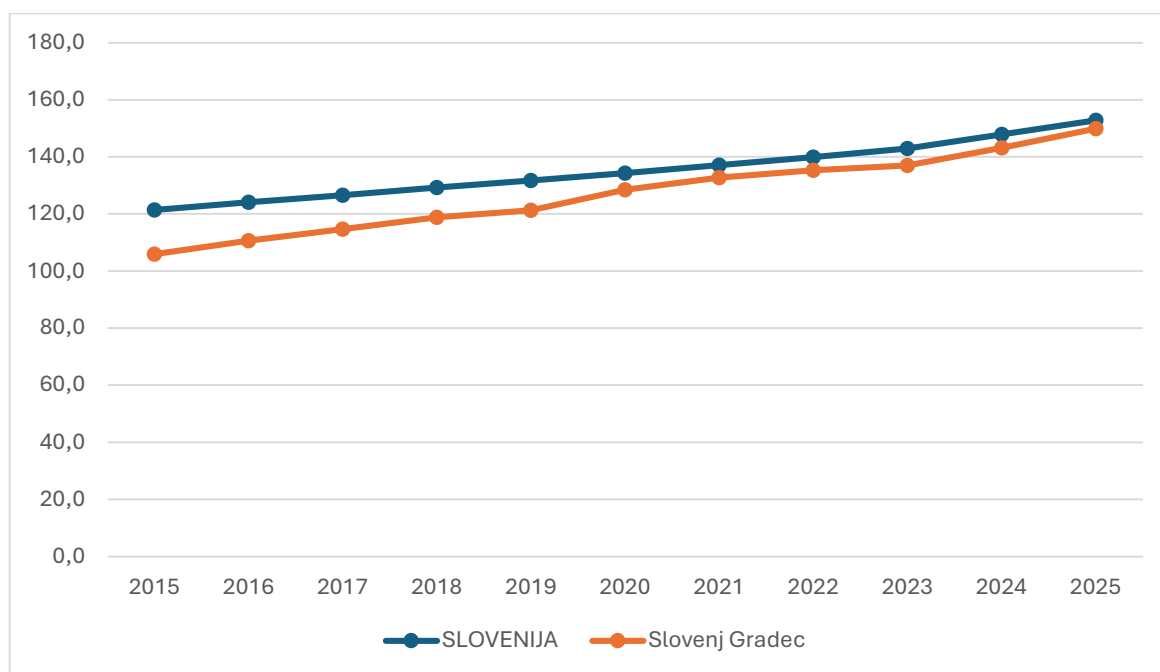
Slika 4: Mestna občina Slovenj Gradec v širšem prometnem in regionalnem prostoru
Vir: Regionalni prostorski plan za Koroško regijo, Locus d.o.o.



Z vidika OCPS je zato ključno, da občina prometnega sistema ne obravnava zgolj kot notranjo lokalno mrežo, temveč kot del širšega regionalnega prometnega sistema. To pomeni, da so za nadaljnji razvoj pomembni tako lokalni ukrepi za hojo, kolesarjenje, javni prevoz in upravljanje motornega prometa kot tudi sodelovanje z državo, regijo, upravljavci prometne infrastrukture, prevozniki in sosednjimi občinami.

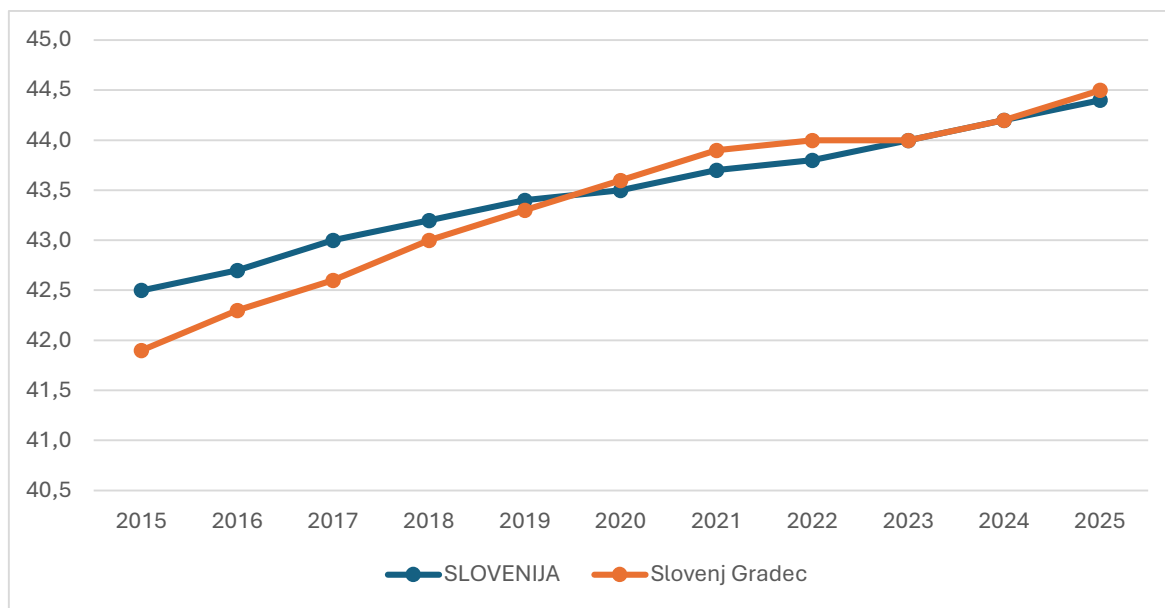
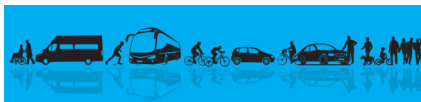
3.2 Staranje prebivalstva povečuje potrebo po dostopni mobilnosti

Demografski podatki kažejo, da se prebivalstvo Mestne občine Slovenj Gradec postopno stara. Delež starejših prebivalcev se povečuje, delež delovno aktivne populacije pa zmanjšuje, kar neposredno vpliva na prihodnje potrebe prometnega sistema.



Slika 5: Indeks staranja prebivalstva v Sloveniji in MO Slovenj Gradec v obdobju 2015 – 2025
 Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2025

Z vidika OCPS je ključno, da prometne ureditve omogočajo varno, udobno in samostojno mobilnost starejših, otrok, oseb z oviranostmi ter drugih ranljivih skupin. Večji pomen zato dobivajo kakovostne peš povezave, varna prečkanja cest, dostopna postajališča javnega potniškega prometa, ustrezna urbana oprema, dobra osvetlitev, znižani robniki in druge ureditve, ki omogočajo vključujočo uporabo javnega prostora.



Slika 6: Povprečna starost prebivalcev v Sloveniji in MO Slovenj Gradec v obdobju 2015 – 2025

Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2025

Staranje prebivalstva tako potrjuje potrebo po prometnem sistemu, ki ni prilagojen le vsakodnevnim migracijam z avtomobilom, temveč tudi krajšim lokalnim potem, dostopu do javnih storitev, zdravstvenih ustanov, trgovin, postajališč in mestnega središča.

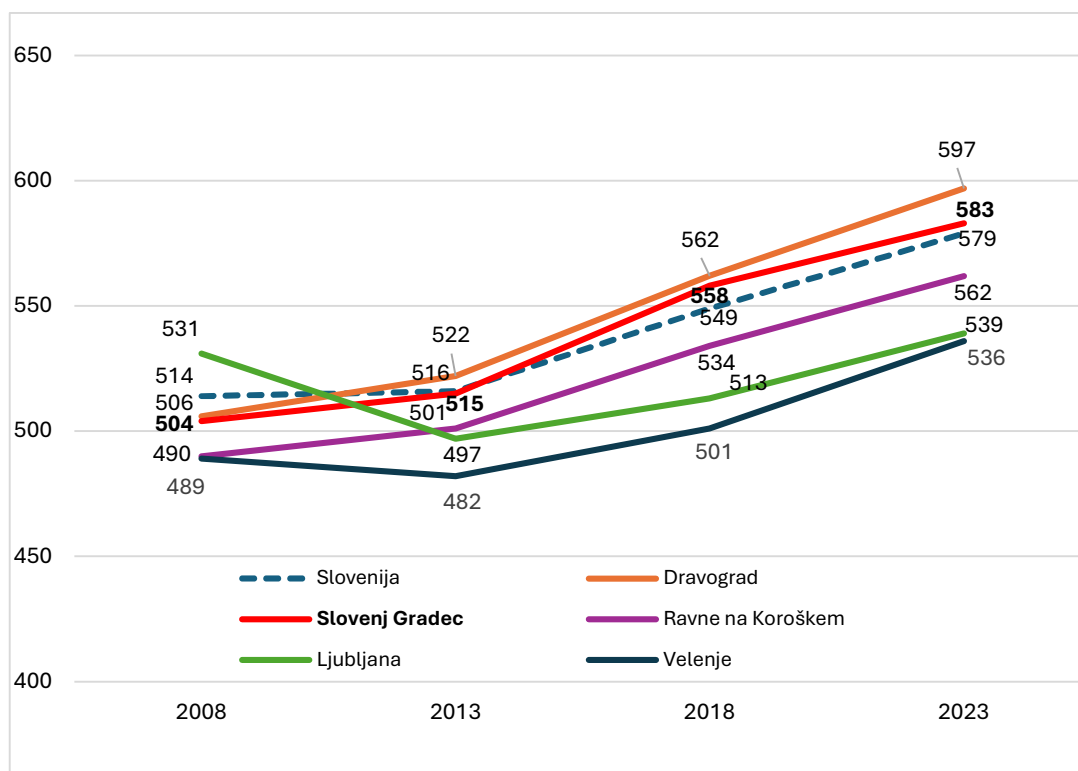
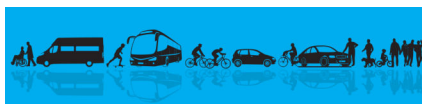
3.3 Zdravstveni kazalniki potrjujejo pomen aktivne mobilnosti

Izbrani zdravstveni kazalniki kažejo na potrebo po večjem spodbujanju vsakodnevne telesne dejavnosti. V občini izstopajo kazalniki, povezani s prekomerno prehranjenostjo otrok in mladostnikov, boleznimi dihal ter boleznimi srca in ožilja. Ti podatki sami po sebi ne dokazujejo neposredne vzročne povezave s prometom, vendar so pomembni za OCPS, ker prometne ureditve lahko vplivajo na vsakodnevne navade prebivalcev.

Hoja in kolesarjenje pri vsakodnevnih poteh, zlasti na poteh v šolo, na delo, do storitev, športnih površin in rekreacijskih območij, lahko pomembno prispevata k bolj aktivnemu življenjskemu slogu. Zato so sklenjene, varne in privlačne peš ter kolesarske povezave pomembne ne le kot prometna infrastruktura, temveč tudi kot del javnozdravstvene politike občine.

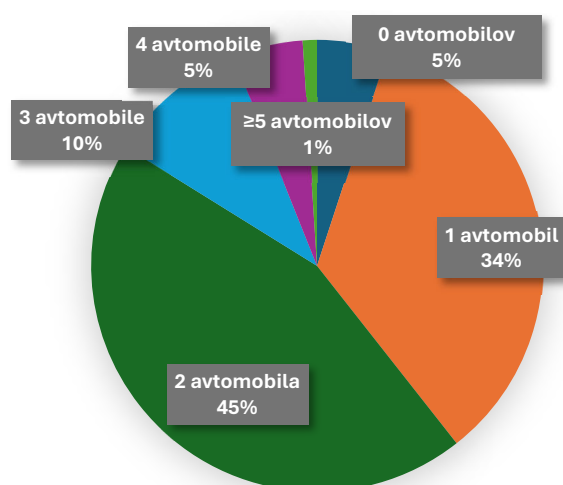
3.4 Izrazita odvisnost od osebne avtomobila ostaja osrednji mobilnostni izziv

Stopnja motorizacije v Mestni občini Slovenj Gradec znaša 583 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, kar je nekoliko nad slovenskim povprečjem (579 avtomobilov na 1.000 prebivalcev v letu 2023), vendar nižje kot v sosednji manjši občini Dravograd.



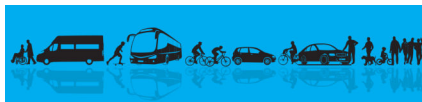
Slika 7: Stopnja motorizacije v občinah Slovenj Gradec, Velenje, Dravograd, Ravne na Koroškem in Ljubljana
Vir: Statistični urad Republike Slovenije

Iz podrobnejše analize lastništva osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Mestni občini Slovenj Gradec je razvidno, da ima več kot 60 % gospodinjstev v lasti dva ali več osebnih avtomobilov. Tudi ta podatek potrjuje, da je osebni avtomobil v občini prevladujoče prevozno sredstvo.

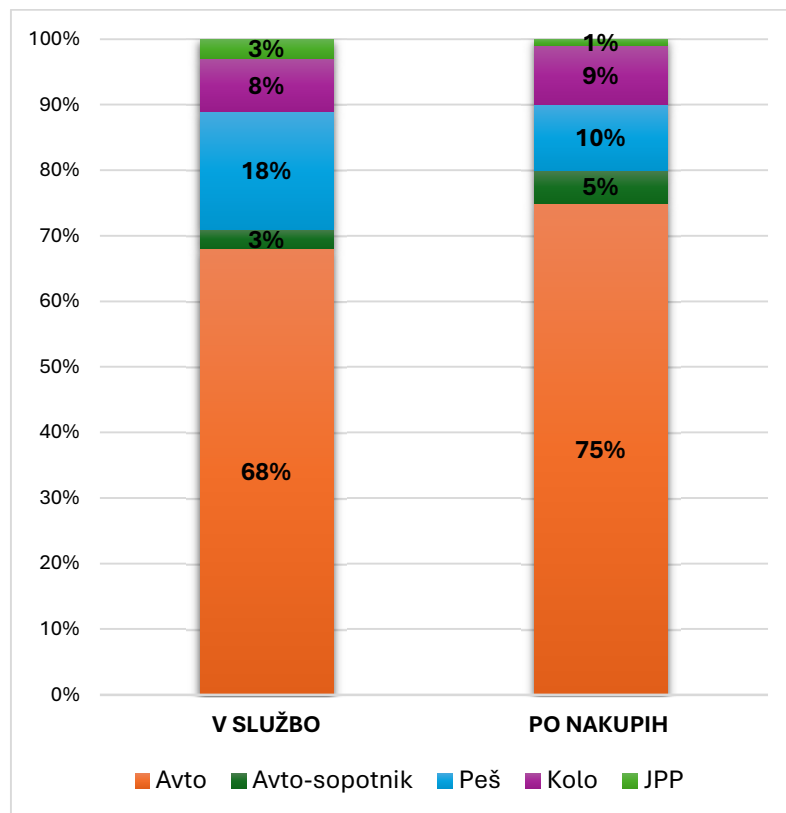


Slika 8: Število avtomobilov v gospodinjstvih anketirancev iz Mestne občine Slovenj Gradec
Vir: Anketa za splošno javnost 2025, UM-FGPA

Mobilnostne navade prebivalcev kažejo izrazito prevlado osebnega avtomobila. Večina poti na delo in izobraževanje ter po nakupih se opravi z avtomobilom. Takšno stanje je deloma posledica razpršene poselitve, reliefnih značilnosti občine, dnevnih migracij in omejene konkurenčnosti javnega potniškega



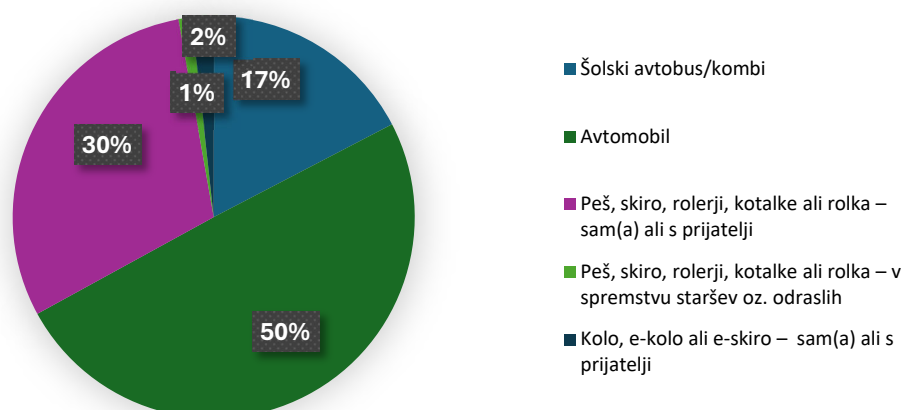
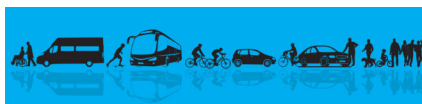
prometa na nekaterih območjih. Kljub temu analiza kaže, da obstaja pomemben potencial za zmanjšanje avtomobilske odvisnosti pri krajših vsakodnevni poteh, predvsem v urbanem delu mesta, v okolici šol, javnih ustanov, športnih površin, večjih zaposlovalcev in mestnega središča.



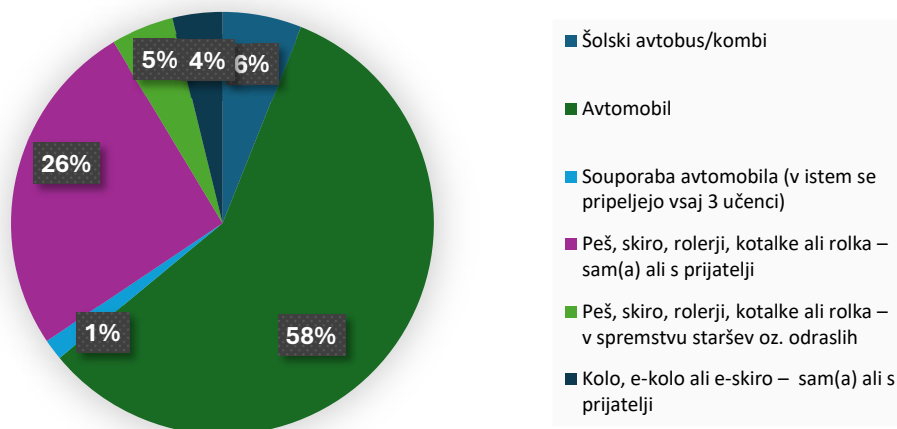
Slika 9: Načini potovanja na delo in po nakupih v Mestni občini Slovenj Gradec
 Vir: Anketa za splošno javnost 2025, UM-FGPA

Potovanja v osnovno šolo

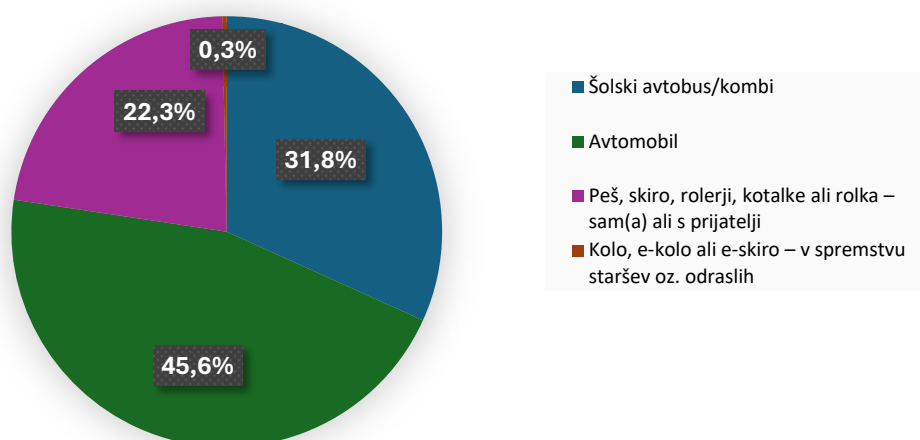
Rezultati anket, izvedenih v OŠ Prva Slovenj Gradec, OŠ Druga Slovenj Gradec in OŠ Šmartno pri Slovenj Gradcu kažejo, da obstajajo med šolami opazne razlike. Največji delež prihodov z avtomobilom je bil ugotovljen v OŠ Druga Slovenj Gradec (58 %), sledita OŠ Prva Slovenj Gradec (50 %) in OŠ Šmartno pri Slovenj Gradcu (45,6 %). Največji delež prihodov s šolskim avtobusom je bil pričakovano evidentiran v OŠ Šmartno pri Slovenj Gradcu (31,8 %), kar odraža bolj razpršeno podeželsko zaledje te šole. Delež hoje je med šolami razmeroma primerljiv, vendar nikjer ne predstavlja prevladujočega načina prihoda, delež kolesarjenja pa ostaja v vseh treh šolah zelo nizek.



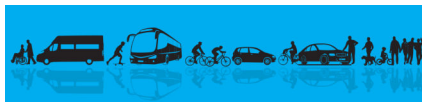
Slika 10: Potovalni načini za prihode učencev v OŠ Prva Slovenj Gradec
Vir: Anketa v osnovnih šolah 2025, UM-FGPA



Slika 11: Potovalni načini za prihode učencev v OŠ Druga Slovenj Gradec
Vir: Anketa v osnovnih šolah 2025, UM-FGPA



Slika 12: Potovalni načini za prihode učencev v OŠ Šmartno pri Slovenj Gradcu
Vir: Anketa v osnovnih šolah 2025, UM-FGPA



3.6 Hoja in kolesarjenje imata velik potencial, vendar omrežji še nista dovolj sklenjeni

V urbanem delu Slovenj Gradca so razdalje za številne vsakodnevne poti razmeroma kratke, kar predstavlja pomembno priložnost za več hoje in kolesarjenja. Občina že razpolaga z nekaterimi kakovostnimi elementi, kot so posamezne urejene peš povezave, sprehajalne poti ob vodotokih, peš in kolesarski mostovi ter državna kolesarska povezava Štrekna.

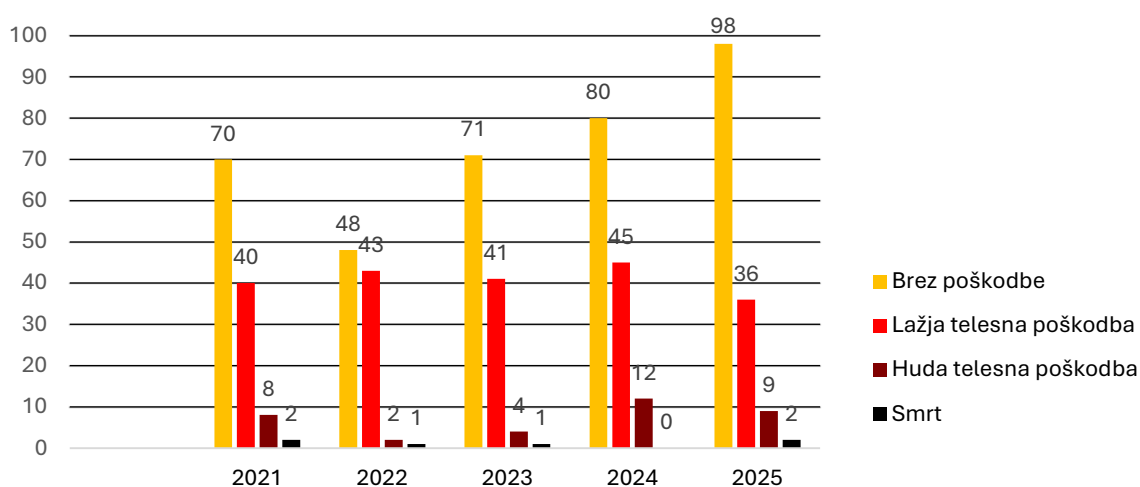
Kljub temu peš in kolesarsko omrežje še ni povsod dovolj sklenjeno, neposredno, udobno in varno. Izzivi so posebej izraziti ob glavnih prometnicah, na posameznih povezavah med mestom in okoliškimi naselji, v južnem delu mesta, pri dostopih do šol, zdravstvenih ustanov, športnih in rekreacijskih površin ter v vaških skupnostih. Pri kolesarjenju so pomembne manjkajoče navezave na Štrekno in druge ključne povezave, pomanjkljiva podporna infrastruktura ter nezadostno varno parkiranje koles pri pomembnih ciljnih poti.

Za večjo uporabo hoje in kolesarjenja bo zato treba postopno zagotoviti sklenjeno omrežje povezav, kakovostna prečkanja, umirjanje motornega prometa, odpravo ovir za funkcionalno ovirane osebe, kakovostne poti v šolo ter boljše opremo javnega prostora.

3.7 Ranljivi udeleženci so prometno varnostno bolj izpostavljeni

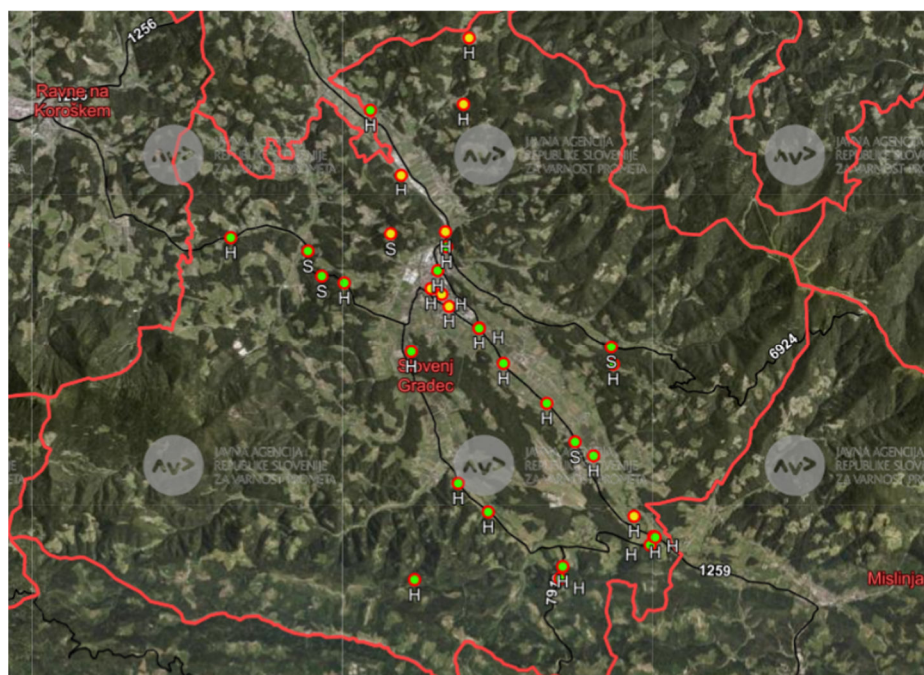
Prometna varnost ostaja eno ključnih področij ukrepanja. Čeprav večina prometnih nesreč ne povzroči hujših posledic, imajo nesreče z udeležbo pešcev in kolesarjev večjo prometno varnostno težo, saj se zaradi njihove ranljivosti pogosteje končajo s telesnimi poškodbami. Zato število nesreč samo po sebi ne zadošča za presojo stanja; pomembna je tudi resnost posledic in občutek varnosti uporabnikov.

Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v petletnem obdobju 1/2021–12/2025 v Mestni občini Slovenj Gradec zabeleženih 613 prometnih nesreč, pri čemer se jih je slabih 60 % končalo brez poškodb udeležencev. Število prometnih nesreč je najvišjo vrednost doseglo leta 2025 (145), najnižje pa leta 2022 (94).



Slika 14: Število prometnih nesreč v MO Slovenj Gradec po kategorijah poškodb udeležencev

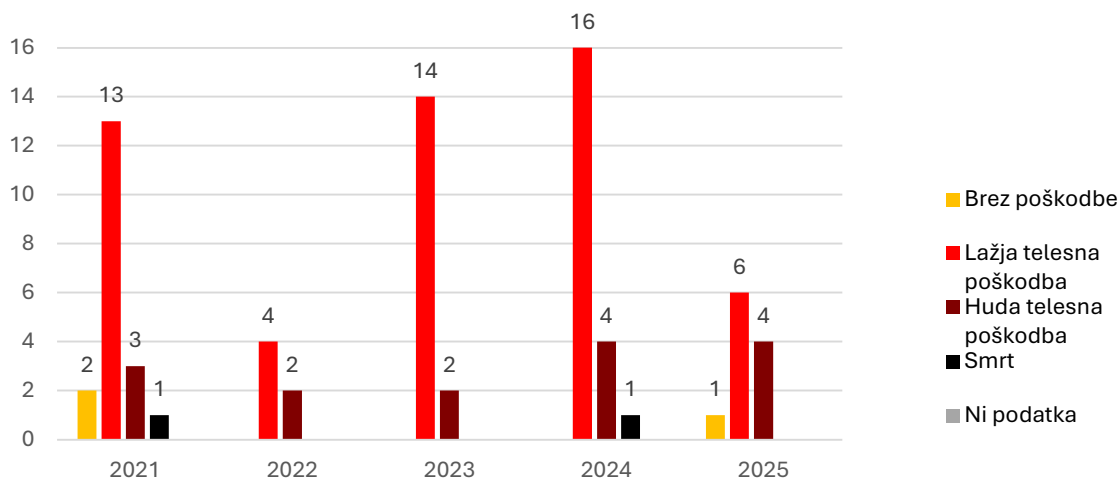
Vir: Agencije za varnost prometa Republike Slovenije



Slika 15: Lokacije prometnih nesreč s hudimi telesnimi poškodbami in smrtjo leta 2021-2025

Vir: Zemljevid prometnih nesreč, Agencije za varnost prometa Republike Slovenije

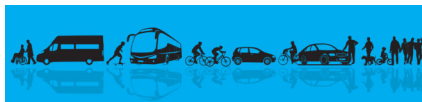
V istem obdobju je bilo zabeleženih 50 prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev in 22 prometnih nesreč z udeležbo pešcev, kar skupaj predstavlja približno 12 % vseh evidentiranih prometnih nesreč v občini. Podatek kaže, da nesreče z ranljivimi udeleženci številčno ne predstavljajo prevladujočega dela prometnih nesreč, vendar je njihova prometno-varnostna teža bistveno večja zaradi resnosti posledic.



Slika 16: Število prometnih nesreč v MO SG po kategorijah z udeležbo pešcev in kolesarjev

Vir: Agencije za varnost prometa Republike Slovenije

Pešci in kolesarji so namreč zaradi neposredne izpostavljenosti motornemu prometu bistveno bolj ranljivi, kar potrjuje tudi podatek, da nanje odpade 28 % vseh nesreč s telesnimi poškodbami ali smrtnim izidom. To pomeni, da izboljšanje pogojev za varno hojo in kolesarjenje ni pomembno zgolj z vidika spodbujanja trajnostne mobilnosti, temveč tudi kot eden ključnih ukrepov za zmanjševanje najtežjih posledic prometnih nesreč.



Občutena prometna varnost pomembno vpliva na potovalne navade. Če se pešci, kolesarji, otroci in starejši na določenih poteh ne počutijo varno, se zmanjšuje pripravljenost za hojo in kolesarjenje ter povečuje uporaba avtomobila, tudi pri krajših poteh. To je posebej izrazito pri šolskih poteh, kjer se zaradi občutka nevarnosti pogosto povečuje prevažanje otrok z avtomobilom neposredno do šole. Izboljšanje prometne in občutene varnosti je zato eden ključnih pogojev za spremembo potovalnih navad.

3.8 Sinteza po strateških stebrih: dosežki, izzivi in priložnosti

Analiza stanja kaže, da ima Mestna občina Slovenj Gradec na področju trajnostne mobilnosti že vzpostavljena pomembna izhodišča, hkrati pa se prometni izzivi med posameznimi deli občine precej razlikujejo. V urbanem delu so v ospredju predvsem kakovost javnega prostora, prometna varnost, parkiranje, peš in kolesarske povezave ter obremenitve mestnih prometnic. V mestnih četrtih, vaških skupnostih, primestnih naseljih in reliefno zahtevnejšem zaledju pa so izrazitejši izzivi dostopnosti, odvisnosti od osebnega avtomobila, slabše dostopnosti javnega potniškega prometa ter pomanjkanja kakovostnih površin za hojo in kolesarjenje.

V nadaljevanju so po posameznih strateških stebrih povzeti ključni dosežki, izzivi in priložnosti, ki predstavljajo neposredno podlago za oblikovanje strateških vodil, prioritet, sklopov ukrepov in akcijskega načrta. Prioritete posameznih stebrov so zaradi večje preglednosti opredeljene v poglavju 4, skupaj s strateškimi vodili, ambicijami in ukrepi.

CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

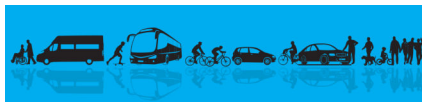
Celostno prometno načrtovanje je krovni steber OCPS, saj povezuje prometne ukrepe s prostorskimi, okoljskimi, investicijskimi, družbenimi in razvojnimi odločitvami občine.

Dosežki:

- Mestna občina Slovenj Gradec je leta 2017 sprejela prvo celostno prometno strategijo, leta 2024 pa pristopila k njeni prenovi.
- Občina sodeluje v nacionalnih in evropskih pobudah s področja trajnostne mobilnosti, med drugim v Evropskem tednu mobilnosti.
- V procesu priprave OCPS so bile izvedene ankete, intervjuji, javne razprave, delavnice, terenski ogledi in druge aktivnosti vključevanja javnosti.
- Promet se v občini vse bolj obravnava kot sestavni del prostorskega razvoja, kakovosti bivanja in javnega prostora.

Izzivi:

- Načela celostnega prometnega načrtovanja še niso v celoti sistematično vključena v vsakodnevne odločitve občine, prostorsko načrtovanje in investicijske projekte.
- Potrebno je močnejše sodelovanje med področji prometa, prostora, komunalne infrastrukture, okolja, družbenih dejavnosti in gospodarskega razvoja.



- Sistematično spremljanje kazalnikov mobilnosti in učinkov izvedenih ukrepov še ni v celoti vzpostavljeno.
- Prometni tokovi in razvojni izzivi pogosto presegajo občinske meje, zato zahtevajo sodelovanje z državo, regijo, sosednjimi občinami, upravljavci infrastrukture in prevozniki.

Priložnosti:

- imenovanje odgovorne osebe za koordinacijo izvajanja OCPS, spremljanje napredka in komuniciranje z deležniki;
- vključevanje ukrepov OCPS v proračunsko, investicijsko in prostorsko načrtovanje občine;
- okrepljeno sodelovanje pri regijskem prostorskem planu, izvajanju regionalne celostne prometne strategije in drugih razvojnih procesih; uporaba podatkov, kazalnikov in rednega poročanja kot podlage za boljše odločanje.

VEČ HOJE

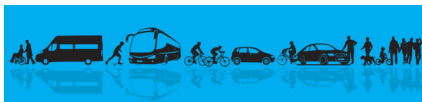
Hoja je osnovna oblika mobilnosti in ima v Mestni občini Slovenj Gradec največji potencial predvsem v urbanem delu mesta, na poteh v šolo, do javnih ustanov, storitev, avtobusnih postajališč, mestnega središča in zelenega zaledja.

Dosežki:

- izvedeni so bili posamezni ukrepi umirjanja prometa in uvedene cone 30;
- urejene so bile posamezne kakovostne peš povezave, javne površine in šolski okoliši;
- vzpostavljene so sprehajalne poti ob Mislinji in Suhodolnici ter peš povezave prek vodotokov;
- osnovne šole sodelujejo v projektih trajnostne mobilnosti in spodbujajo aktivne prihode otrok;
- dogodki, kot je »Gremo v mesto v nedeljo«, krepijo uporabo javnega prostora in mestnega središča.

Izzivi:

- pogoji za hojo niso povsod enakovredno kakovostni, zlasti ob glavnih prometnicah;
- ob Celjski in Podgorski cesti je pešačenje mestoma neprijetno in manj varno, prečkanja pa niso povsod ustrezno urejena;
- v južnem delu mesta manjkajo nekatere neposredne peš povezave in peš preboji med ulicami;
- manjkajoči oziroma neustrezni pločniki se pojavljajo tudi v manjših naseljih in na odsekih, kot je povezava med pokopališčem in Starim trgom;
- neurejene shojene poti in bližnjice kažejo na dejanske potrebe prebivalcev, ki še niso ustrezno vključene v peš omrežje;
- dostopnost za starejše, otroke, osebe z oviranostmi in druge ranljive skupine je ponekod omejena zaradi robnikov, ozkih površin, količkov, korit ali drugih ovir;
- na bolj obremenjenih večnamenskih povezavah, zlasti na Štrekni, se pojavljajo konflikti med pešci, kolesarji in drugimi uporabniki.



Priložnosti:

- kratke razdalje v urbanem delu mesta omogočajo večji delež vsakodnevnih poti peš;
- obstoječe sprehajalne in rekreacijske poti ob vodotokih je mogoče nadgraditi v bolj povezano peš omrežje;
- shojene poti in bližnjice se lahko, kjer je prostorsko in lastniško izvedljivo, vključijo v uradno peš omrežje;
- nadaljnje umirjanje prometa, izboljšanje prehodov in urejanje kakovostnih poti v šolo lahko povečajo občutek varnosti;
- prihodnja razbremenitev mesta tranzitnega in daljinskega prometa lahko omogoči preoblikovanje Celjske in Podgorske ceste v bolj mestni, varen in pešcem prijazen prostor.

PODPORA KOLESARJENJU

Kolesarjenje ima v Mestni občini Slovenj Gradec pomemben potencial za vsakodnevno mobilnost, rekreacijo in turizem. Pomembno izhodišče predstavlja predvsem Štrekna, ki ima vlogo hrbtenice širšega kolesarskega povezovanja.

Dosežki:

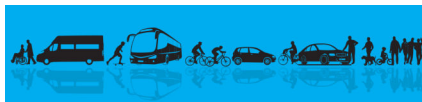
- urejena je državna kolesarska povezava Štrekna;
- vzpostavljene so posamezne obvodne povezave ob Mislinji in Suhodolnici;
- izvedene so bile posamezne lokalne kolesarske ureditve in premostitve vodotokov;
- pri nekaterih šolah so urejena stojala za kolesa;
- kolesarjenje se postopno uveljavlja kot pomemben del trajnostne mobilnosti v urbanem območju.

Izzivi:

- manjkajo kakovostne navezave na Štrekno in druge ključne kolesarske povezave;
- kolesarsko omrežje še ni povsod dovolj sklenjeno, neposredno, udobno in prometno varno;
- posamezne povezave med mestom, naselji, šolami, delovnimi mesti in javnimi ustanovami so za vsakodnevno kolesarjenje še premalo privlačne;
- varnost in udobje zmanjšujejo neustrezni robniki, prekinjene površine, slaba preglednost in nejasno vodenje kolesarjev skozi križišča;
- na Štrekni in drugih bolj obremenjenih povezavah prihaja do souporabe površin med kolesarji, pešci, uporabniki počasnejših enoslednih vozil in ponekod tudi drugimi uporabniki;
- kakovostna, varna in vremensko zaščitena parkirišča za kolesa še niso povsod zagotovljena pri šolah, javnih ustanovah, postajališčih, večjih zaposlovalcih in večstanovanjskih soseskah;
- javni sistem izposoje koles v občini še ni operativen.

Priložnosti:

- Štrekna ima potencial, da poleg pomembne vsakodnevne kolesarske povezave postane tudi osrednja nosilka širšega rekreacijskega in turističnega kolesarskega omrežja ter prepoznavna kolesarska atrakcija širšega, tudi čezmejnega prostora



- državne in regionalne investicije omogočajo nadaljnjo dograditev povezav v mestu in do sosednjih občin;
- električna kolesa lahko izboljšajo dostopnost med mestom ter bolj oddaljenimi ali reliefno zahtevnejšimi naselji;
- regijski sistem javne izposoje električnih koles lahko okrepi povezovanje kolesarjenja z javnim prevozom in večmodalnimi prestopnimi točkami;
- razvoj kolesarskih počivališč, servisne opreme, informacijskih točk in turističnih povezav lahko poveže mobilnost, rekreacijo in turizem.

PRILAGODLJIV JAVNI PREVOZ

Javni potniški promet ima v Mestni občini Slovenj Gradec pomembno regionalno in šolsko funkcijo, njegova uporabnost za vsakodnevne lokalne poti pa ostaja omejena.

Dosežki:

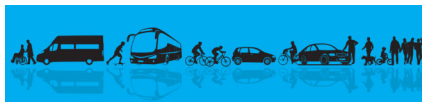
- na glavnih regionalnih smereh je zagotovljena razmeroma dobra ponudba medkrajevnega avtobusnega prometa;
- Slovenj Gradec ima pomembne avtobusne povezave proti Ravnam na Koroškem, Prevaljam, Dravogradu, Velenju in Ljubljani;
- osrednja avtobusna postaja je umeščena na ugodni lokaciji v bližini mestnega središča, javnih ustanov in drugih pomembnih ciljev poti;
- večina avtobusnih postajališč ima osnovno opremo;
- storitev SG Mobilc dopolnjuje obstoječi sistem in izboljšuje dostopnost za starejše ter druge uporabnike z omejeno mobilnostjo.

Izzivi:

- javni potniški promet je za številne vsakodnevne lokalne poti časovno manj konkurenčen osebnemu avtomobilu;
- v občini ni mestnega avtobusnega prometa;
- hriboviti, redkeje poseljeni in od glavnih prometnih koridorjev bolj oddaljeni deli občine imajo slabšo dostopnost do javnega prevoza;
- nekatera postajališča še niso dovolj dobro prilagojena starejšim, otrokom, gibalno oviranim osebam in drugim ranljivim skupinam;
- peš in kolesarske povezave do postajališč niso povsod dovolj kakovostne, varne in neposredne;
- premalo razvite so intermodalne ureditve, kot so Parkiraj in pelji se (P+R), kolesarnice, stojala za kolesa in kakovostne prestopne točke;
- številni elementi ponudbe javnega prevoza presegajo neposredne pristojnosti občine.

Priložnosti:

- izboljšanje peš in kolesarskih dostopov do postajališč lahko poveča uporabnost javnega prevoza;
- nadgradnja postajališčne infrastrukture lahko izboljša uporabniško izkušnjo, zlasti za ranljive skupine;



- dopolnilne oblike prevoza, kot so SG Mobilc in skupinski prevozi na klic, lahko izboljšajo dostopnost območij, kjer linijski javni prevoz ni dovolj učinkovit;
- boljše informiranje, digitalna podpora in zbiranje pobud uporabnikov lahko izboljšajo prilagajanje storitev dejanskim potrebam;
- večmodalne prestopne točke ob ključnih prometnih vozliščih in prihodnjih navezavah na 3. razvojno os lahko povežejo avtobus, avtomobil, kolo, sopotništvo in druge oblike mobilnosti.

UPRAVLJAN MOTORNI PROMET

Motorni promet bo zaradi središčne vloge Slovenj Gradca, razpršene poselitve, reliefnih značilnosti in potreb gospodarstva tudi v prihodnje ostal pomemben del prometnega sistema. Ključni izziv ni njegova izključitev, temveč bolj premišljeno upravljanje.

Dosežki:

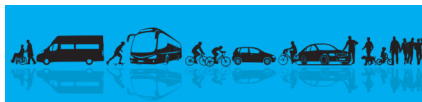
- občina je pri pripravi 3. razvojne osi in južne obvoznice tvorno sodelovala z državo in drugimi pristojnimi institucijami;
- načrtovani infrastrukturni projekti bodo omogočili preusmeritev dela tranzitnega in daljinskega prometa iz mesta in strnjenih naselij;
- izvedeni so bili posamezni ukrepi umirjanja prometa, območja nižjih hitrosti, enosmerne ureditve, souporaba prometnih površin in pomožni kolesarski pasovi;
- v mestnem jedru se že izvaja omejevanje in upravljanje tranzitnega prometa;
- izboljšave so bile izvedene tudi v okolici šol in na drugih občutljivih lokacijah.

Izzivi:

- visoka odvisnost od osebnega avtomobila ostaja eden osrednjih prometnih izzivov občine;
- motorni promet obremenjuje glavne mestne prometnice in križišča, zlasti Celjsko in Podgorsko cesto ter druge vpadnice;
- v stanovanjskih soseskah, okolici šol, zdravstvenih ustanov in drugih pomembnih ciljev poti prihaja do konfliktov med prometno in bivalno funkcijo prostora;
- v hribovitih in bolj oddaljenih naseljih so ponekod lokalne ceste manj ustrezne, hkrati pa morajo zagotavljati osnovno dostopnost;
- dolgotrajno parkiranje na najbolj obremenjenih lokacijah zmanjšuje razpoložljivost javnega prostora za druge uporabnike;
- tovorni promet in dostava ponekod obremenjujeta mestne prometnice in bivalna območja.

Priložnosti:

- izvedba 3. razvojne osi in južne obvoznice lahko omogoči razbremenitev mestnega središča, Celjske in Podgorske ceste ter drugih pomembnih koridorjev;
- razbremenjene prometne površine se lahko postopno preoblikujejo v kakovostnejši javni prostor za pešce, kolesarje, javni prevoz, zelene površine in druženje;
- preureditev Glavnega trga lahko zmanjša prevlado motornega prometa in parkiranja ter okrepi njegovo vlogo osrednjega javnega prostora;



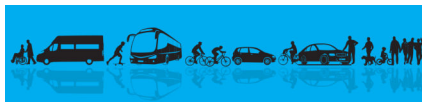
- širitev območij nižjih hitrosti in umirjanje prometa lahko izboljšata prometno varnost in kakovost bivanja;
- učinkovitejša parkirna politika in upravljanje tovornega prometa lahko zmanjšata pritiske na mestno središče in stanovanjska območja;
- širitev javno dostopnih polnilnic podpira prehod na okoljsko sprejemljivejše oblike motornega prometa.

SKUPNA SINTEZNA UGOTOVITEV

Mestna občina Slovenj Gradec ima več pomembnih razvojnih prednosti za prehod v bolj uravnotežen, varen in vključujoč prometni sistem. Med njimi izstopajo kratke razdalje v urbanem delu mesta, Štrekna, sprehajalne povezave ob Mislinji in Suhodolnici, ugodna lega avtobusne postaje, storitev SG Mobilc, aktivne šole, vloga mesta kot regijskega središča ter prihodnje prometne razbremenitve z izvedbo 3. razvojne osi in južne obvoznice.

Hkrati analiza kaže, da mora OCPS prednostno nasloviti visoko odvisnost od osebne avtomobila, prometno varnost ranljivih udeležencev, neenakomerno dostopnost javnega potniškega prometa, nesklenjenost peš in kolesarskega omrežja ter negativne vplive motornega prometa na mestni prostor in kakovost bivanja.

Največji potencial za spremembo potovalnih navad je pri krajših vsakodnevnih poteh, zlasti pri poteh v šolo, na delo, do javnih storitev, zdravstvenih in izobraževalnih ustanov, športnih in rekreacijskih površin, avtobusnih postajališč in mestnega središča. Zato mora nadaljnje ukrepanje temeljiti na povezovanju infrastrukturnih ukrepov, upravljanja mobilnosti, prostorskega načrtovanja, rednega spremljanja učinkov ter vključevanja javnosti in ključnih deležnikov.



4 STRATEŠKI STEBRI, PRIORITETE IN UKREPI

Na podlagi analize stanja, prepoznanih dosežkov, ključnih izzivov in razvojnih priložnosti so bila opredeljena strateška vodila, prioritete, sklopi ukrepov in posamezni ukrepi OCPS Mestne občine Slovenj Gradec.

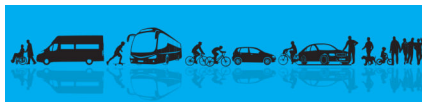
Poglavje je strukturirano po petih strateških stebrih: celostno prometno načrtovanje, več hoje, podpora kolesarjenju, prilagodljiv javni prevoz in upravljan motorni promet. Pri vsakem stebri so najprej predstavljeni strateško vodilo, kvantificirane ambicije in ključne prioritete, nato pa sledijo sklopi ukrepov ter opisi posameznih ukrepov.

Stebri se medsebojno dopolnjujejo in jih ni mogoče obravnavati ločeno. Ukrepi za hojo, kolesarjenje, javni prevoz in upravljanje motornega prometa so učinkoviti predvsem takrat, ko so usklajeni s prostorskim razvojem, investicijskimi odločitvami, vključevanjem javnosti ter rednim spremljanjem učinkov.



Slika 17: Stebri ukrepanja prometne strategije

Takšen celovit pristop omogoča prehod od parcialnega reševanja prometnih izzivov k **integriranemu upravljanju mobilnosti**, kjer so infrastrukturni, organizacijski in vedenjski ukrepi povezani v enoten sistem.



4.1 PRVI STEBER: Celostno prometno načrtovanje

e

Celostno prometno načrtovanje je krovni steber OCPS, saj določa način, kako bo Mestna občina Slovenj Gradec načrtovala, izvajala, spremljala in prilagajala ukrepe prometne politike. Njegov namen je zagotoviti, da se prometni ukrepi ne izvajajo nepovezano, temveč kot del usklajenega sistema, povezanega s prostorskim razvojem, investicijskim načrtovanjem, varstvom okolja, javnim prostorom in potrebami prebivalcev.

PRIORITETE STEBRA

V okviru celostnega prometnega načrtovanja bo Mestna občina Slovenj Gradec prednostno usmerjena v:

- učinkovitejše izvajanje akcijskega načrta OCPS ter redno spremljanje doseganja ciljnih vrednosti;
- vzpostavitev sistema spremljanja kazalnikov, vrednotenja učinkov ukrepov in periodične prenove strategije;
- krepitev medsektorskega sodelovanja znotraj občinske uprave, zlasti med področji prometa, prostora, investicij, okolja, komunalne infrastrukture, družbenih dejavnosti in gospodarskega razvoja;
- doslednejše vključevanje načel celostnega prometnega načrtovanja v prostorske, razvojne, investicijske in proračunske odločitve občine;
- redno vključevanje javnosti, mestnih četrti, vaških skupnosti, javnih zavodov, šol, podjetij in drugih ključnih deležnikov v izvajanje strategije;
- povezovanje občinskih ukrepov z medobčinskimi, regionalnimi in državnimi procesi na področju prometa, prostora in trajnostne mobilnosti.

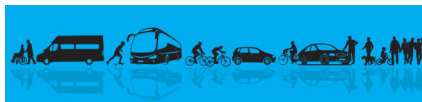
STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

V

Strateško vodilo povzema dolgoročno usmeritev stebra Celostno prometno načrtovanje, kvantifikacija ambicij pa določa merljive cilje, s katerimi bo mogoče spremljati napredek pri izvajanju OCPS. V spodnji tabeli so prikazani strateško vodilo, izhodiščno stanje, ciljna vrednost do leta 2033 ter vsebinska povezava s sklopi ukrepov.

Tabela 2: Strateško vodilo in ambicije za steber Celostno prometno načrtovanje

1. STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE
<i>Strateško vodilo:</i> <i>Promet načrtujemo kot orodje za kakovostno življenje, načela celostnega prometnega načrtovanja z okrepljenim medsektorskim sodelovanjem pa vgrajujemo v vsakodnevno odločanje občine ter izboljšujemo komunikacijo z javnostjo.</i>



1. STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

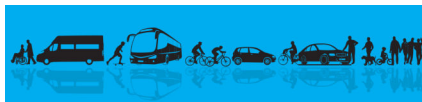
KVANTIFIKACIJA AMBICIJ	Stanje 2026	Projekcija 2033
Povečanje števila sestankov z deležniki OCPS iz 1 na 3 sestanke letno	1	3
Povečanje števila rednih obveščanj z objavo medijskih sporočil iz 2 na 6 medijskih sporočil letno	2	6
Povečanje deleža izvedenih ukrepov v primerjavi s predhodno strategijo	60 %	100 %
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3
S sklopom ukrepov 1 bomo prometno in prostorsko načrtovanje sistematično povezovali z razvojnimi, investicijskimi in proračunskimi odločitvami občine. Krepili bomo medsektorsko sodelovanje , strokovne kompetence občinske uprave ter povezovanje z mestnimi četrtmi, vaškimi skupnostmi, sosednjimi občinami in regijo.	S sklopom ukrepov 2 bomo izvajali promocijske, izobraževalne in ozaveščevalne aktivnosti ter zagotavljali redno, pregledno in dvosmerno komunikacijo z javnostjo. Z aktivnim vključevanjem prebivalcev in ključnih deležnikov bomo izboljševali prepoznavanje lokalnih potreb ter povečevali sprejemljivost ukrepov trajnostne mobilnosti.	S sklopom ukrepov 3 bomo redno spremljali izvajanje akcijskega načrta, zbirali podatke o mobilnosti in vrednotili učinke ukrepov . Na podlagi preverljivih kazalnikov bomo prilagajali ukrepe dejanskim potrebam ter zagotavljali strokovno podlago za poročanje, komuniciranje z javnostjo in prihodnjo prenovi OCPS.

Uresničevanje navedenih prioritet je razdeljeno v tri sklope ukrepov. Prvi sklop je namenjen usklajevanju prometnega in prostorskega načrtovanja ter krepitvi upravljaljskih zmogljivosti občine. Drugi sklop obravnava komuniciranje, vključevanje javnosti ter promocijske in ozaveščevalne aktivnosti. Tretji sklop je namenjen spremljanju izvajanja, vrednotenju učinkov in periodični prenovi OCPS.

Sklop ukrepov 1: Usklajevanje prometnega in prostorskega načrtovanja ter krepitev upravljaljskih zmogljivosti

Sklop ukrepov je namenjen sistematičnemu povezovanju prometnega in prostorskega načrtovanja v povezavi z investicijskimi, okoljskimi, družbenimi in razvojnimi odločitvami občine. Pri načrtovanju nove infrastrukture, prenovi javnega prostora in umeščanju večjih generatorjev prometa se enakovredno upoštevajo različni načini potovanja ter potrebe vseh uporabnikov, pri čemer se posebna pozornost nameni ranljivejšim udeležencem v prometu.

Pomemben del sklopa so krepitev strokovnih kompetenc občinske uprave, imenovanje odgovorne osebe za koordinacijo izvajanja OCPS, povezovanje občinskih oddelkov ter sodelovanje z mestnimi četrtmi, vaškimi skupnostmi, sosednjimi občinami in regijo. Sklop vključuje tudi pripravo strokovnih



podlag, mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa ter sodelovanje v nacionalnih in evropskih projektih.

V sklop sodijo naslednji ukrepi:

1.1 Načrt zasnove peš in kolesarskega prometa ter območij prijaznega prometa

Izvede se celovita strokovna presoja obstoječega omrežja peš in kolesarskih povezav na območju občine, vključno z analizo prometnih razmer ter obstoječih območij in ukrepov umirjanja motornega prometa ter izdelava celoviti »Načrt zasnove peš in kolesarskega prometa ter območij prijaznega prometa«. Poseben poudarek je namenjen prepoznavanju pomanjkljivosti, prekinitev v omrežju, prometno nevarnih odsekov ter neustreznih ureditev z vidika varnosti, dostopnosti in uporabniške izkušnje. V okviru presoje se preveri ustreznost obstoječih prometnih ureditev na državnih in občinskih cestah skozi naselja ter opredelijo možnosti za njihovo preoblikovanje v smeri umirjanja prometa in izboljšanja pogojev za hojo in kolesarjenje (npr. preureditev prometnih površin, uvedba krožnih in mini krožnih križišč, prilagoditev prometnih režimov).

Na podlagi analize se opredelijo prednostni odseki in območja za nadgradnjo omrežja ter za uvedbo ali izboljšanje ukrepov umirjanja prometa (npr. območja omejene hitrosti, skupni prometni prostor, območja umirjenega prometa). Posebej se obravnavajo tudi povezave do ključnih ciljev (npr. šole, javne ustanove, središča naselij) ter rekreacijske in turistične poti.

Določi se prioritetni vrstni red in etapnost izvedbe ukrepov na podlagi izbranih kriterijev, kot so prometna varnost, šolska pot, pomen povezave, prometne obremenitve, gostota poselitve ter možnosti pridobivanja nacionalnih in evropskih sredstev.

1.2 Uravnoteženo načrtovanje javnega prostora z vidika vseh uporabnikov

Uravnoteženo načrtovanje pomeni enakovredno obravnavanje vseh udeležencev v prometu, aktivno vključevanje deležnikov pri izvedbi ukrepa in izvajanje več med seboj povezanih ukrepov hkrati. Ob izgradnji ali rekonstrukciji infrastrukture in/ali spremembi pogojev mobilnosti se enakovredno upošteva vse uporabnike prostora in potovalne načine, pri čemer se da prednost ranljivejšim skupinam udeležencev v prometu. Prioritete se določajo na podlagi strateških vodil strategije in pozitivnih sinergijskih učinkov za vse uporabnike (pešce, kolesarje, potnike JPP, voznike). Postopno se uvaja čim bolj uravnotežen proračun z enakovredno obravnavo vseh načinov potovanja v občini.

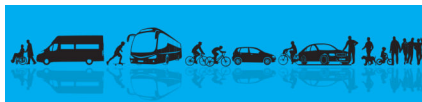
1.3 Medobčinsko in regionalno sodelovanje na področju prostorskega in prometnega načrtovanja

Povezovanje in sodelovanje se bo izvajalo v obliki rednih koordinacijskih sestankov med sosednjimi občinami in širše znotraj regije. Osrednje teme medobčinskih sestankov bodo predvsem: kolesarska infrastruktura, javni sistem izposoje koles, javni potniški promet, prevozi na klic, urejanje državnih cest in umeščanje novih cest npr. z namenom ustrežnejše navezave na avtocestni križ.

Po ustanovitvi regijskega centra mobilnosti bo občina sodelovala z njihovimi predstavniki na področju mobilnosti in dostopnosti na medobčinski ravni. Z občinami v regiji bo sodelovala pri pripravi regijske celostne prometne strategije (RCPS) in regijskega prostorskega plana (RPP).

1.4 Krepitev kompetenc občinske uprave, medsektorskega sodelovanja in koordinacije izvajanja OCPS

Občina imenuje odgovorno osebo za koordinacijo izvajanja OCPS, spremljanje napredka, povezovanje občinskih služb, komuniciranje z deležniki ter pripravo predlogov za prilagoditev ukrepov. Za učinkovito



izvajanje strategije se krepi sodelovanje med področji prometa, prostora, investicij, komunalne infrastrukture, okolja, družbenih dejavnosti in gospodarskega razvoja.

Za zaposlene v občinski upravi se izvajajo redna izobraževanja, študijski obiski in ogledi dobrih praks s področja celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti. Namen ukrepa je izboljšati strokovne kompetence občinske uprave ter zagotoviti trajno vključevanje načel OCPS v vsakodnevne odločitve občine.

1.5 Priprava mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa

Občina bo spodbujala pripravo mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa (npr. šole, večji zaposlovalci, hoteli, zdravstveni center), pri čemer bodo upravičenci lahko kandidirali za sofinancerska sredstva. Mobilnostni načrti temeljijo na analizi potovalnih navad in uvajanju predvsem mehkih ukrepov za zmanjšanje rabe osebnega avtomobila ter spodbujanje hoje, kolesarjenja in javnega prevoza, pri čemer morajo biti usklajeni z OCPS.

1.6 Aktivno sodelovanje v nacionalnih in evropskih projektih ter pobudah

Tudi v prihodnje je predvideno vključevanje v evropske projekte in pobude na temo celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti. Ukrep je namenjen pridobivanju sredstev za sofinanciranje ukrepov strategije.

Sklop ukrepov 2: Komuniciranje, vključevanje javnosti ter promocijske in ozaveščevalne aktivnosti

Sklop ukrepov je namenjen krepitvi razumevanja celostnega prometnega načrtovanja ter spodbujanju varnih, zdravih in trajnostnih potovalnih navad. Promocijske, izobraževalne in ozaveščevalne aktivnosti se izvajajo za vse stebre mobilnosti ter prilagajajo različnim ciljnim skupinam, med drugim otrokom, mladim, starejšim, zaposlenim, obiskovalcem in drugim uporabnikom prometnega sistema.

Hkrati se zagotavljata redna in pregledna komunikacija z javnostjo ter strukturirano vključevanje prebivalcev, ustanov, podjetij, mestnih četrti, vaških skupnosti in drugih deležnikov. Dvosmerna komunikacija omogoča boljše prepoznavanje lokalnih potreb, pravočasno obravnavo pobud ter večjo sprejemljivost posameznih ukrepov.

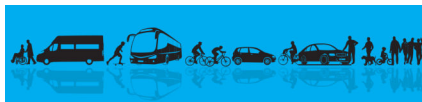
V sklop sodijo naslednji ukrepi:

1.7 Izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih in ozaveščevalnih aktivnosti za vse stebre mobilnosti

Ukrep vključuje načrtovanje in izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih ter ozaveščevalnih aktivnosti za različne ciljne skupine, ki podpirajo vse stebre trajnostne mobilnosti (hoja, kolesarjenje, javni prevoz, upravljanje motornega prometa). Aktivnosti so usmerjene v spodbujanje varnih, zdravih in trajnostnih potovalnih navad ter v zmanjševanje odvisnosti od osebnega avtomobila. S tem se krepi prometna kultura, povečuje zavedanje o vplivih prometa na okolje in zdravje ter spodbuja odgovorno vedenje vseh udeležencev v prometu.

1.8 Sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti (ETM)

Mestna občina Slovenj Gradec se bo tudi v prihodnje vsako leto aktivno vključevala v kampanjo Evropski teden mobilnosti. Z izvajanjem promocijskih, izobraževalnih in ozaveščevalnih aktivnosti bo



1.11 Vmesni pregled izvajanja ter periodična prenova OCPS

Po dveh letih izvajanja se opravi vmesni pregled napredka, doseganja ciljnih vrednosti in ustreznosti izbranih ukrepov. Na podlagi ugotovitev se po potrebi izvedejo manjše prilagoditve izvedbenih aktivnosti, prioritet in časovnega načrta.

Pred iztekom sedemletnega obdobja veljavnosti strategije se pristopi k pripravi prenovljene OCPS, ki bo upoštevala dosežene rezultate, spremembe prometnih razmer, nove razvojne potrebe ter izkušnje z izvajanjem akcijskega načrta.

4.2 DRUGI STEBER: Več hoje

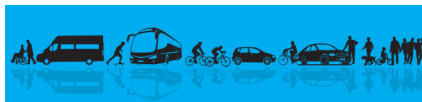
Hoja je osnovna oblika mobilnosti in pomemben gradnik kakovostnega javnega prostora. V Mestni občini Slovenj Gradec ima največji potencial predvsem v urbanem delu mesta in vaških jedrih strnjenih naselij, kjer so razdalje do šol, javnih ustanov, storitev, avtobusnih postajališč, mestnega središča in zelenega zaledja razmeroma kratke. Namen tega stebra je povečati delež hoje pri vsakodnevnih poteh z izboljšanjem varnosti, udobja, dostopnosti, neposrednosti in privlačnosti peš povezav.

PRIORITETE STEBRA

V okviru stebra Več hoje bo Mestna občina Slovenj Gradec prednostno usmerjena v:

- zagotavljanje kakovostnih, neprekinjenih, neposrednih in dostopnih peš povezav do šol, vrtcev, zdravstvenih ustanov, javnih storitev, avtobusnih postajališč, mestnega središča in lokalnih središč;
- dograditev in nadgradnjo sklenjenega omrežja peš povezav v mestu, stanovanjskih soseskah, vaških jedrih in ob ključnih prometnicah;
- izboljšanje pogojev za hojo ob glavnih prometnicah, zlasti ob Celjski in Podgorski cesti ter na drugih konfliktnih odsekih in prečkanjih;
- sistematično urejanje kakovostnih poti v šolo, izboljšanje prometnih ureditev v neposredni okolici šol ter spodbujanje samostojnih in aktivnih prihodov otrok;
- odpravljanje ovir na peš površinah ter izboljševanje dostopnosti za starejše, otroke, osebe z oviranostmi in druge ranljive skupine;
- urejanje peš prebojev, shojenih poti, povezav med ulicami in manjkajočih pločnikov tam, kjer ti bistveno skrajšajo ali izboljšajo vsakodnevne poti;
- povezovanje peš omrežja z javnim potniškim prometom, lokalnimi središči, sprehajalnimi potmi ob Mislinji in Suhodolnici ter zelenim zaledjem;
- zagotavljanje varnejše souporabe na bolj obremenjenih večnamenskih povezavah, zlasti na Štrekni, oziroma jasnejše ločevanje pešcev in kolesarjev, kjer je to izvedljivo;
- izboljševanje kakovosti javnega prostora z urbano opremo, ozelenitvijo, osenčenjem, osvetlitvijo in jasnim usmerjanjem pešcev, zlasti na Glavnem trgu, v lokalnih središčih, vaških središčih in ob zelenih povezavah.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE



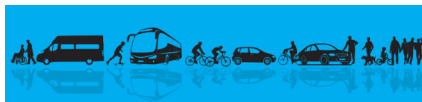
V spodnji tabeli so za steber Več hoje prikazani strateško vodilo, merljive ambicije z izhodiščnim stanjem in ciljnimi vrednostmi do leta 2033 ter vsebinska povezava s sklopi ukrepov.

Tabela 3: Strateško vodilo in ambicije za steber »Več hoje«

2. STEBER: VEČ HOJE		
<i>Strateško vodilo:</i> <i>Z urejanjem varnih, udobnih in neposrednih peš povezav do ključnih ciljev potovanj, preoblikovanjem prometnih površin in javnih prostorov ter izboljševanjem dostopnosti za osebe z oviranostmi zagotavljamo kakovostne pogoje za hojo.</i>		
KVANTIFIKACIJA AMBICIJ	Stanje 2026	Projekcija 2033
Ohranjanje ničelnega števila smrtnih žrtev med pešci in zmanjšanje števila hudo telesno poškodovanih pešcev v petletnem opazovanem obdobju. Izhodiščno stanje za 5 letno obdobje (2021-2025).	0/leto smrtnih žrtev 0,2/leto hudo poškodovanih	0/leto smrtnih žrtev 0/leto hudo poškodovanih
Povečanje deleža hoje na glavnih prometnicah za 5% do leta 2033.	10 %	15 %
Povečanje deleža hoje pri poteh v šolo za 5% do leta 2033.	28 %	33 %
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3
S sklopom ukrepov 1 bomo dogradili in nadgradili dostopno, povezano in prometno varnejše omrežje površin za pešce v mestu Slovenj Gradec, stanovanjskih soseskah, vaških jedrih in ob ključnih prometnicah. Poseben poudarek bo namenjen manjkajočim pločnikom, peš prebojem, brvem, ustrezno urejenim prehodom, dostopom do avtobusnih postajališč ter odpravi ovir za starejše in funkcionalno ovirane osebe.	S sklopom ukrepov 2 bomo izboljšali pogoje za samostojno hojo otrok v šolo z urejanjem kakovostnih poti v šolo, odpravo šibkih točk, izboljšanjem dostopov do postajališč šolskih prevozov, umirjanjem prometa v neposredni okolici šol ter izvajanjem aktivnosti, ki spodbujajo aktivno mobilnost otrok.	S sklopom ukrepov 3 bomo hojo povezali z urejanjem kakovostnega javnega prostora , lokalnih središč in zelenih povezav. Urejali bomo Glavni trg, vaška središča, ploščadi v stanovanjskih soseskah, sprehajalne poti, povezave ob vodotokih in navezave na zeleno zaledje ter jih opremili z urbano opremo, zasaditvami, osenčenjem, razsvetljavo in jasnim sistemom usmerjanja pešcev.

Uresničevanje navedenih prioritet je razdeljeno v tri sklope ukrepov. Prvi sklop je namenjen dograditvi peš omrežja in zagotavljanju dostopnosti za vse. Drugi sklop obravnava kakovostne poti v šolo in spodbujanje hoje v šolo. Tretji sklop je usmerjen v urejanje privlačnega javnega prostora, lokalnih središč in zelenih povezav.

Sklop ukrepov 1: Dograditev peš omrežja in zagotavljanje dostopnosti za vse



Sklop ukrepov je namenjen dograditvi in nadgradnji osnovnega omrežja površin za pešce v mestu Slovenj Gradec, stanovanjskih soseskah, vaških jedrih ter ob lokalnih in državnih cestah. Vključuje urejanje manjkajočih pločnikov, pešpoti, sprehajalnih povezav, peš prebojev med ulicami in brvi prek vodotokov, pa tudi sistematično evidentiranje in postopno urejanje shojenih poti oziroma bližnjic, ki kažejo na dejanske potrebe prebivalcev.

Posebna pozornost se nameni urejanju ustreznih prehodov za pešce, kakovostnim povezavam do avtobusnih postajališč ter odpravljanju ovir, ki otežujejo samostojno uporabo javnega prostora starejšim, osebam z oviranostmi, staršem z otroškimi vozički in drugim ranljivim uporabnikom. Pri večnamenskih poteh in drugih površinah, kjer se srečujejo pešci, kolesarji in drugi uporabniki, se zagotavljajo ustrezne širine, preglednost in jasna razmejitev površin, kjer je to prostorsko izvedljivo.

V sklop sodijo naslednji ukrepi:

2.1 Urejanje povezav za hojo

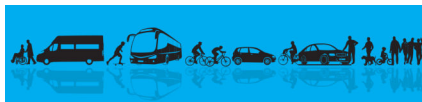
Dogradi in nadgradi se omrežje peš povezav v mestu Slovenj Gradec in ostalih naseljih s peš preboji, pločniki, pešpotmi, sprehajalnimi povezavami in potrebnimi premostitvenimi objekti. Namen ukrepa je zagotoviti bolj neposredno, povezano, dostopno in kakovostno peš omrežje, ki bo omogočalo udobne vsakodnevne poti do šol, javnih ustanov, storitev, delovnih mest, mestnega središča, lokalnih središč, avtobusnih postajališč in zelenega zaledja.

V mestu Slovenj Gradec se uredijo krajše pešpoti kot preboji med pozidavo, med drugim na povezavah Trstenjakova ulica – Cesta na Štibuhi – Gozdna pot – Pot ob Homšnici – Tomšičeva ulica, Kidričeva ulica – Mladinski kulturni center, Kajuhova pot – Lepa pot, Župnijska cerkev – območje stare usnjarne ter povezave zaselka Pod Graščino proti Toplarni. Ob tem se sistematično evidentirajo in urejajo tudi shojene poti oziroma bližnjice, ki jih prebivalci že uporabljajo, saj te kažejo na dejanske potrebe po krajših in bolj neposrednih peš povezavah. Kjer je to prostorsko in lastniško izvedljivo, se takšne povezave postopno vključijo v uradno peš omrežje.

Uredijo se dodatne brvi prek Suhodolnice in Mislinje, na primer na povezavah Kidričeva ulica – Ozare in Kuharjev park – Glasbena šola – Glavni trg ter industrijska cona Sever – Štrekna. Pri urejanju povezav ob vodotokih in drugih večnamenskih poteh se posebna pozornost nameni jasni, udobni in prometno varnejši souporabi površin med pešci, kolesarji in drugimi uporabniki. Na bolj obremenjenih povezavah, kot je Štrekna, se dolgoročno stremi k zadostnim širinam, preglednosti, jasni razmejitvi uporabniških površin ter, kjer je izvedljivo, ločenemu vodenju pešcev in kolesarjev.

Uredijo se manjkajoči pločniki oziroma druge ustrezne površine za pešce, predvsem v središčih naselij, med pokopališčem in Starim trgom ob državni cesti, ob zahodni obvoznici, ob Šmarski cesti med Ronkovo ulico in Gozdno potjo, v sklopu predvidene južne obvoznice, na Kidričevi ulici, severnem odseku Koroške ceste, v Podgorju ob lokalni cesti LC 377051, med Pamečami in Trobljami, skozi Stari trg ter do avtobusnih postajališč. Prednostno se urejajo tudi povezave med križišči, naselji, šolskimi potmi in avtobusnimi postajališči, saj kakovosten dostop pešcev do javnega prevoza pomembno prispeva k večji uporabnosti javnega potniškega prometa.

Kjer klasična ureditev pločnika ni prostorsko ali prometno najprimernejša rešitev, se lahko zagotovi drugačno vodenje pešcev, na primer pešpot ločeno od vozišča ali v zaledju pozidave, peš pas z dvignjenim robnikom, peš pas na vozišču pri manj obremenjenih cestah in ulicah ali druga prometno-



tehnično ustrezna rešitev. Uredijo in redno vzdržujejo se tudi sprehajalne poti v mestu Slovenj Gradec, ostalih naseljih in zelenem zaledju, s ciljem oblikovanja povezanega in kakovostnega omrežja vsakodnevnih, rekreacijskih in turističnih peš povezav. Sanirajo se tudi neustrezne nivelete oziroma »rodeo odseki« na pločnikih.

2.2 Urejanje prehodov za pešce

Prehodi za pešce se urejajo na lokacijah, kjer je zaradi prometnih tokov, potreb po prečkanju, bližine javnih ustanov, šol, avtobusnih postajališč, stanovanjskih območij ali sprehajalnih povezav to prometno utemeljeno in smiselno. Obstoječi prehodi se po potrebi nadgradijo z ukrepi za izboljšanje preglednosti, zaznavnosti in prometne varnosti, kot so skrajšanje prehodne razdalje, zmanjšanje zavijalnih radijev, izvedba pomolov, ureditev ločilnih otokov, izboljšanje osvetlitve ter prilagoditev semaforških intervalov za pešce.

Na lokacijah z večjo potrebo po prečkanju oziroma tam, kjer je to upravičeno z vidika prometne varnosti, se lahko uredijo tudi posebni prehodi za pešce. Ti se izvedejo v skladu z veljavnimi predpisi in tehničnimi specifikacijami, na primer kot bolje označeni prehodi, prehodi na kontrastni podlagi, prehodi na dvignjeni ploščadi ali prehodi z dodatnimi svetlobnimi označbami. Takšne ureditve so posebej smiselne na območjih šol, vrtcev, zdravstvenih ustanov, avtobusnih postajališč, večjih peš tokov, v območjih umirjenega prometa ter na mestih, kjer je treba voznike dodatno opozoriti na prisotnost pešcev.

Prehodi za pešce se zgoščajo v mestu Slovenj Gradec in središčih ostalih naselij, zlasti na območjih pogostih prečkanj. Uredijo se tudi kakovostnejši prehodi prek državne ceste G1-4 Arja vas–Dravograd, med drugim pri Žabji vasi in Tomaški vasi, v križiščih na zahodni obvoznici, na mestih prehajanja sprehajalnih poti ob vodotokih prek javnih cest ter v bližini avtobusnih postajališč. Pri vseh ureditvah se posebna pozornost nameni tudi dostopnosti za starejše, otroke in funkcionalno ovirane osebe, vključno z odpravo robnikov, ustreznimi taktilnimi oznakami in zadostno širino površin za čakanje.

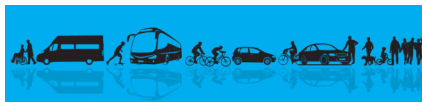
2.3 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe

Na območju občine se sistematično evidentirajo, načrtujejo in postopno odpravljajo ovire, ki funkcionalno oviranim osebam otežujejo samostojno in varno uporabo javnega prostora ter prometne infrastrukture. Ukrep se izvaja na podlagi noveliranega akcijskega načrta, ki bo vključeval izboljšanje dostopnosti javnih površin, peš povezav, prehodov za pešce, dostopov do javnih ustanov in postajališč javnega potniškega prometa.

Občina bo vsako leto v proračunu predvidela sredstva za odpravo prepoznanih ovir ter pri vseh projektih urejanja prometnic, peš površin, kolesarskih povezav, postajališč in drugih javnih površin zagotavljala rešitve brez nepotrebnih fizičnih ovir. Pri tem se posebna pozornost nameni ustreznim širinam poti, znižanim robnikom, dostopnim prehodom, taktilnim vodilnim sistemom, pregledni urbani opremljenosti za starejše, osebe z oviranostmi, starše z otroškimi vozički ter druge ranljive uporabnike.

Sklop ukrepov 2: Kakovostne poti v šolo in spodbujanje hoje v šolo

Sklop ukrepov je usmerjen v izboljšanje pogojev za samostojne in aktivne prihode otrok v šolo. Vključuje urejanje kakovostnih poti v šolo, odpravo šibkih točk, izboljšanje dostopov do postajališč



šolskih prevozov, umirjanje motornega prometa v neposredni okolici šol ter po potrebi uvajanje prometnih režimov, kot so šolske ulice⁸ in izboljšanje prehodov za pešce (t.i. posebni prehodi za pešce na kontrastni podlagi in/ali dvignjeni na trapezni ploščadi, posebej označeni itd.).

Pri tem je pomembno, da se infrastrukturne izboljšave povezujejo s promocijskimi in izobraževalnimi dejavnostmi, kot so Pešbus, sodelovanje osnovnih šol v projektih trajnostne mobilnosti ter ozaveščanje otrok in staršev o prednostih aktivnih prihodov v šolo. Ukrepi se vsebinsko usklajujejo tudi z urejanjem šolskih prevozov in neposredne okolice šol v stebru Prilagodljiv javni prevoz.

2.4 Urejanje kakovostnih poti v šolo in spodbujanje hoje v šolo

Nadaljuje se urejanje kakovostnih poti v šolo, s poudarkom na izboljšanju prometne varnosti, preglednosti, dostopnosti in udobja za otroke. Prednostno se obravnavajo šibke točke na poteh do osnovnih šol in postajališč šolskih prevozov, zlasti na Selah pri regionalni cesti med avtobusnim postajališčem in križiščem, v mestu Slovenj Gradec ter na drugih odsekih, kjer so bile prepoznane potrebe po izboljšanju pogojev za samostojno hojo otrok v šolo.

Posebna pozornost se nameni neposredni okolici šol, kjer ob jutranjih in popoldanskih konicah pogosto prihaja do konfliktov med avtomobili staršev, šolskimi avtobusi, pešci in kolesarji. Proučijo in po potrebi pilotno uvedejo se ukrepi, kot so umirjanje prometa, časovno omejevanje dostopa motornih vozil, šolske ulice ter točke za kratkotrajno ustavljanje in odlaganje otrok na primerni razdalji od šolskih vhodov (kiss and ride).

Infrastrukturni ukrepi se dopolnijo s promocijskimi in izobraževalnimi dejavnostmi, kot so Pešbus, sodelovanje šol v projektih trajnostne mobilnosti ter ozaveščanje otrok in staršev o prednostih hoje in drugih oblik aktivne mobilnosti.

Sklop ukrepov 3: Privlačen javni prostor, lokalna središča in zelene povezave

Sklop ukrepov je namenjen povečanju privlačnosti hoje kot vsakodnevne izbire ter izboljšanju kakovosti javnega prostora v mestu, mestnih četrtih in vaških skupnostih. Vključuje postopno preureditev Glavnega trga, urejanje vaških trgov in drugih lokalnih središč, izboljšanje javnih površin v starejših večstanovanjskih soseskah ter nadgradnjo sprehajalnih poti, povezav ob vodotokih in navezav na zeleno zaledje.

Pomemben del sklopa so tudi priprava Kataloga urbane opreme, opremljanje, ozelenitev in osenčenje površin za pešce ter označevanje poti in usmerjanje pešcev do ključnih ustanov, storitev, turističnih točk in rekreacijskih povezav. Prostorske ureditve se dopolnjujejo s pobudami, ki spodbujajo uporabo mestnega središča in javnega prostora, kot je »Gremo v mesto – tudi ob nedeljah«.

⁸ Šolska ulica je prometno-upravljavski ukrep v neposredni okolici šole, pri katerem se v času prihodov in odhodov otrok v šolo motorni promet na izbranem odseku ceste začasno ali trajno omeji, preusmeri oziroma umiri. Ukrep se izvede s prometno signalizacijo, fizičnimi in prostorskimi ureditvami ter spremljevalnimi organizacijskimi ukrepi, kot so točke »Poljubi in odpelji«, Pešbus, obveščanje staršev in nadzor režima. Namen ukrepa je zmanjšati prometne obremenitve neposredno pred šolo ter izboljšati pogoje za hojo, kolesarjenje in samostojne prihode otrok v šolo.



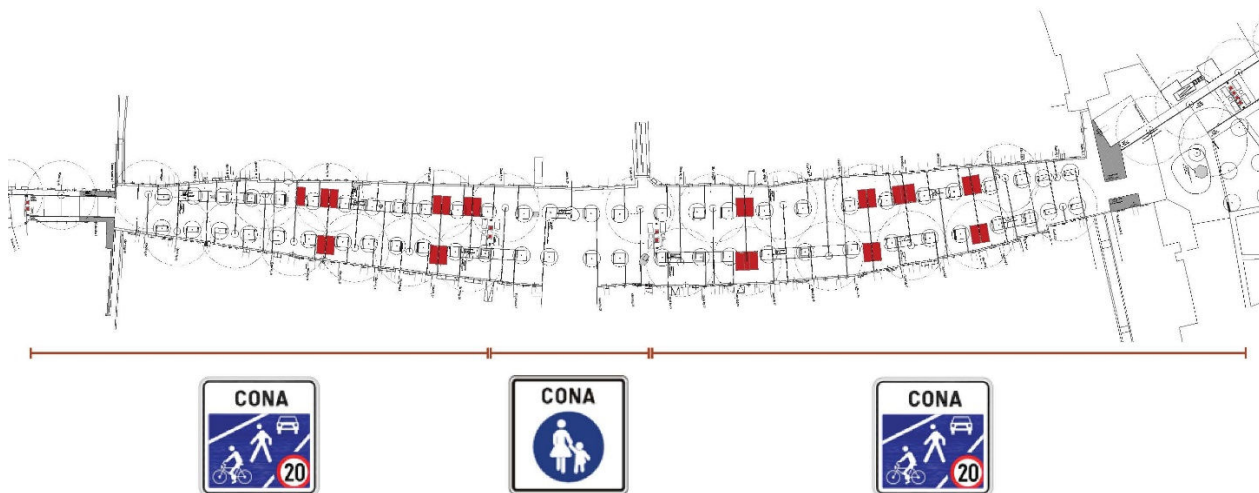
Slika 18: Vizualizacija Glavnega trga v Slovenj Gradcu po prenovi
Vir: Void arhitektura d.o.o.

2.5 Preureditev Glavnega trga v mestu Slovenj Gradec

Glavni trg se preuredi v kakovosten osrednji javni prostor mesta, namenjen zgoščevanju dejavnosti, druženju, hoji, kolesarjenju, prireditvam in vsakodneveni uporabi prebivalcev ter obiskovalcev. Prednost pri urejanju prostora se nameni pešcem, kolesarjem in drugim uporabnikom trajnostnih oblik mobilnosti, tranzitni motorni promet skozi trg pa se onemogoči oziroma preusmeri. Parkirne površine se postopno zmanjšujejo in preoblikujejo v javne površine višje kakovosti, pri čemer se zagotovi ustrezna dostopnost za stanovalce, dostavo, intervencijo in osebe z oviranostmi.

Na območju trga se izvajajo prostorske intervencije, ki izboljšujejo uporabnost, privlačnost in programsko pestrost prostora. Urbana oprema se poenoti v skladu s Katalogom urbane opreme, odstrani se nepotrebna oziroma odvečna oprema, prostor pa se dopolni z elementi za različne aktivnosti, starostne skupine in uporabnike. Posebna pozornost se nameni senčenju, zasaditvam, kakovostni osvetlitvi, možnostim za posedanje, varnemu gibanju pešcev ter dostopnosti za funkcionalno ovirane osebe.

Na obeh vstopih v območje se uredita mikromobilnostni točki, ki lahko vključujeta postajo za izposajo koles, tudi električnih in tovornih koles, parkirišča za kolesa, paketomate, izposajo vozičkov za prevoz tovora ter druge podporne storitve za trajnostno mobilnost in mestno logistiko. S tem se Glavni trg razvija kot prostor kratkih poti in kakovostnega javnega prostora.



Slika 19: Shema predvidene prometne ureditve na Glavnem trgu v Slovenj Gradcu
 Vir: Void arhitektura d.o.o.

2.6 Ureditev vaških trgov v središčih naselij

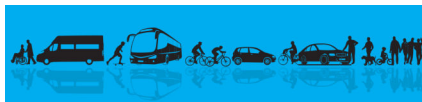
V naseljih Pameče, Podgorje, Tomaška vas, Turiška vas ter v drugih lokalnih središčih občine, zlasti tam, kjer so prisotne javne funkcije, kot so šola, vrtec, sedež vaške skupnosti, avtobusno postajališče ali druge pomembne storitve, se uredijo oziroma nadgradijo vaški trgi kot osrednji javni prostori za srečevanje, druženje in izvajanje lokalnih dejavnosti.

Pri urejanju se posebna pozornost nameni kakovostnim površinam za pešce, prometni umiritvi, preglednosti prostora, dostopnosti za starejše in funkcionalno ovirane osebe, urbani opremi, zasaditvam, senčenju ter varnemu povezovanju trga z okoliškimi stanovanjskimi območji, avtobusnimi postajališči in drugimi pomembnimi cilji poti.

Pri načrtovanju ureditev se vključijo prebivalci, predstavniki mestnih četrti in vaških skupnosti, lokalna društva in druge ciljne skupine. S tem se zagotovi, da bodo ureditve prilagojene dejanskim potrebam posameznega naselja ter bodo prispevale k večji kakovosti bivanja, privlačnosti hoje in močnejši vlogi vaških središč kot prostorov lokalnega življenja.

2.7 Priprava kataloga urbane opreme

Za usklajeno in kakovostno urejanje javnega prostora se pripravi Katalog urbane opreme Mestne občine Slovenj Gradec, ki bo določal usmeritve za izbor, oblikovanje, umeščanje in vzdrževanje urbane opreme v mestu, naseljih, mestnih četrtih in vaških skupnostih. Na njegovi podlagi se bo urbana oprema postopno poenotila na zaključenih oziroma prepoznavnih območjih, kot so mestno središče, vaška jedra, šolski okoliši, sprehajalne poti, postajališča javnega prevoza in javne površine v stanovanjskih soseskah. Katalog bo prispeval k večji urejenosti, dostopnosti, uporabnosti in prepoznavnosti javnega prostora.



2.8 Opremljanje, ozelenitev in osenčenje peš povezav in javnih površin

Obstoječe peš povezave in druge javne površine za pešce, kot so trgi, ploščadi, vaška središča, sprehajalne poti in povezave do pomembnih ciljev poti, se postopno opremijo z enotno oblikovano urbano opremo v skladu s Katalogom urbane opreme. Uredijo se klopi, pitniki, koši za odpadke, koši z vrečkami za pasje iztrebke, stojala za kolesa, usmerjevalne table, manjša območja za igro, rekreacijo, fitnes naprave na prostem in počitek ter druga oprema, ki izboljšuje uporabnost prostora in lahko podpira tudi turistično ponudbo.

Površine se ozelenijo z avtohtonimi in rastišču prilagojenimi rastlinskimi vrstami, zlasti z drevesi za senco, grmovnicami in drugimi elementi zelene infrastrukture. Po potrebi se uredita tudi primerna javna razsvetljava in senčenje, skladno s predpisi o varstvu pred svetlobnim onesnaževanjem. Ukrep bo prispeval k večji privlačnosti hoje, boljšemu udobju uporabnikov in kakovostnejšemu javnemu prostoru.

2.9 Ureditev in oprema javnih površin na območjih starejših večstanovanjskih sosesk

Na območjih starejših večstanovanjskih sosesk se uredijo oziroma nadgradijo javne površine in površine v javni rabi, zlasti ploščadi, notranje peš povezave, dostopi do vhodov ter skupne površine za počitek, druženje in vsakodnevno uporabo prebivalcev. Ureditve vključujejo obnovo dotrajanih površin, izboljšanje dostopnosti za pešce, starejše in funkcionalno ovirane osebe, zasaditve, senčenje, razsvetljava ter urbano opremo.

Pri načrtovanju se vključijo prebivalci, predstavniki mestnih četrti, upravniki, etažni lastniki in druge ciljne skupine. Ukrep se prednostno izvaja v starejših večstanovanjskih soseskah, med drugim na območjih SG-10 oziroma Gubčeva ulica, SG-15 oziroma Celjska, Tomšičeva, Maistrova in Ronkova ulica ter SG-19 oziroma Partizanska pot in Vrunčeva ulica.

2.10 Označevanje peš povezav in usmerjanje pešcev

V mestu Slovenj Gradec in pomembnejših lokalnih središčih se nadaljuje oziroma nadgradi sistem usmerjanja pešcev. Na ključnih križiščih, vstopnih točkah v mestno središče, ob avtobusnih postajališčih, pri javnih ustanovah, turističnih točkah in drugih pomembnih ciljnih poti se postavijo enotno oblikovane usmerjevalne table, po možnosti z navedbo razdalj oziroma časa hoje.

Redno se vzdržujejo tudi oznake daljinskih peš povezav, kot so Evropska pešpot E6, Slovenska planinska transversala in Benediktova romarska pot, ter drugih pohodnih in rekreacijskih poti v občini, na primer GTP Plešivec, GUP Rahtel in drugih lokalnih povezav. Ukrep bo izboljšal orientacijo pešcev, spodbudil hojo na krajših poteh ter okrepil povezanost mestnega središča, lokalnih središč, zelenega zaledja in turističnih točk.

4.3 TRETJI STEBER: Podpora kolesarjenju

Kolesarjenje v Mestni občini Slovenj Gradec predstavlja pomembno razvojno priložnost za vsakodnevno mobilnost, rekreacijo in turizem. Občina ima za njegov nadaljnji razvoj dobra izhodišča, predvsem zaradi razmeroma kratkih razdalj v urbanem delu mesta, državne kolesarske povezave Štekna, obvodnih povezav, posameznih lokalnih ureditev ter vse večje uporabnosti električnih koles. Namen tega stebra je vzpostaviti sklenjeno, varno, udobno in uporabno kolesarsko omrežje, ki bo

kolesarjenje okrepilo kot realno izbiro za vsakodnevne poti med mestom, naselji, šolami, delovnimi mesti, javnimi storitvami in rekreacijskimi območji.



Slika 20: Kolesarska pot Štrekna
Vir: www.strekna.si/ (junij 2026)

PRIORITETE STEBRA

V okviru stebra Podpora kolesarjenju bo Mestna občina Slovenj Gradec prednostno usmerjena v:

- zagotavljanje sklenjenega, varnega, udobnega in funkcionalnega kolesarskega omrežja v mestu, med naselji in do sosednjih občin;
- izboljšanje navezav na Štrekno, mestno središče, stanovanjska območja, šole, javne ustanove, zaposlitvena območja in postajališča javnega potniškega prometa;
- odpravo manjkajočih odsekov, prekinitev, neustreznih robnikov, konfliktnih križanj in drugih infrastrukturnih pomanjkljivosti, ki zmanjšujejo varnost, udobje in neposrednost kolesarskih poti;
- izboljšanje pogojev za varno kolesarjenje v šolo, na delo in do drugih pomembnih ciljev vsakodnevnih poti;
- zagotavljanje ustreznih širin, preglednosti, jasnejše razmejitve uporabniških površin ter, kjer je izvedljivo, ločenega vodenja pešcev in kolesarjev na bolj obremenjenih povezavah, zlasti na Štrekni;
- urejanje kakovostnega, varnega, zadostnega in po možnosti vremensko zaščenega parkiranja koles pri šolah, javnih ustanovah, postajališčih javnega potniškega prometa, večjih zaposlovalcih, trgovinah, športnih površinah in večstanovanjskih soseskah;
- vzpostavitev regijskega sistema javne izposoje električnih koles z ustrezno umeščenimi postajami pri ključnih ciljnih poti in prestopnih točkah;

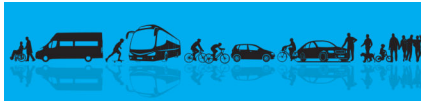
- razvoj rekreacijskega, turističnega in gorskega kolesarjenja kot dopolnitve vsakodnevne mobilnosti ter kot podpore turistični prepoznavnosti občine.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

V spodnji tabeli so za steber Podpora kolesarjenju prikazani strateško vodilo, merljive ambicije z izhodiščnim stanjem in cilinimi vrednostmi do leta 2033 ter vsebinska povezava s sklopi ukrepov.

Tabela 4: Strateško vodilo in ambicije za steber »Podpora kolesarjenju«

3. STEBER: PODPORA KOLESARJENJU		
<i>Strateško vodilo:</i> <i>Z vzpostavitvijo sklenjene, varne, udobne in neposredne mreže kolesarskih povezav ter spremljajoče infrastrukture povezujemo ključne točke mesta, primestnih naselij in vaških skupnosti ter razvijamo kolesarjenje kot vsakodnevno obliko mobilnosti in pomembno podporo turističnemu razvoju občine.</i>		
KVANTIFIKACIJA AMBICIJ	Stanje 2026	Projekcija 2033
Brez prometnih nesreč s smrtjo in s hudimi telesnimi poškodbami z udeležbo kolesarja. Primerjava z izhodiščnimi podatki za 5 letno povprečje (2021-2025)..	0,4/leto smrtnih žrtev 2,8/leto hudo poškodovanih	0/leto smrtnih žrtev 0/leto hudo poškodovanih
Povečan delež kolesarjev pri poteh v šolo za 5 % glede na izhodiščno leto 2025.	2 %	7 % (+5%)
Povečan delež kolesarjev vzdolž glavnih prometnic za 4% glede na izhodiščno leto 2025.	2 %	6 % (+4%)
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3
S sklopom ukrepov 1 bomo razvijali sklenjeno, neposredno in udobno kolesarsko omrežje v mestu, naseljih in do sosednjih krajev. Poseben poudarek bo namenjen odpravi manjkajočih povezav, izboljšanju navezav na Štrekno ter povezovanju stanovanjskih območij, šol, delovnih mest, javnih ustanov in postajališč javnega potniškega prometa.	S sklopom ukrepov 2 bomo izboljševali kakovost in varnost obstoječih kolesarskih povezav , odpravljali problematične točke ter urejali kakovostno parkiranje koles, počivališča in drugo podporno infrastrukturo pri pomembnih ciljih vsakodnevnih poti.	S sklopom ukrepov 3 bomo vzpostavili regijski sistem izposoje električnih koles ter razvijali rekreacijsko in turistično kolesarjenje . Postaje sistema izposoje se bodo umeščale na strateške lokacije, zlasti pri pomembnih ciljih poti, postajališčih JPP in večmodalnih prestopnih točkah. S tem bomo izboljšali dostopnost bolj oddaljenih in reliefno zahtevnejših območij ter kolesarjenje učinkoviteje povezali z javnim prevozom, zelenim zaledjem in turistično ponudbo občine.



Uresničevanje navedenih prioritet je razdeljeno v tri sklope ukrepov. Prvi sklop je namenjen razvoju sklenjenega kolesarskega omrežja. Drugi sklop obravnava izboljšanje kakovosti infrastrukture in podpornih ureditev za vsakodnevno kolesarjenje. Tretji sklop je usmerjen v razvoj deljene mobilnosti ter rekreacijskega, turističnega in gorskega kolesarjenja.

Sklop ukrepov 1: Razvoj sklenjenega kolesarskega omrežja

Sklop ukrepov je namenjen dograditvi in povezovanju kolesarskega omrežja v mestu Slovenj Gradec ter med mestom, okoliškimi naselji, sosednjimi občinami in pomembnimi cilji potovanja. Posebna pozornost se nameni odpravi manjkajočih odsekov, izboljšanju navezav na Štrekno, povezovanju stanovanjskih območij, šol, delovnih mest, javnih ustanov in postajališč javnega potniškega prometa ter zagotavljanju kakovostnih povezav do bolj oddaljenih naselij.

Pri načrtovanju se zagotavljajo sklenjenost, neposrednost, preglednost in udobje kolesarskih povezav. Na najbolj obremenjenih odsekih se stremi k višjemu standardu urejanja ter k jasnemu in prometno varnemu vodenju kolesarjev skozi križišča, priključke in druge konfliktne točke.

V sklop sodita naslednja ukrepa:

3.1 Dograditev celovitega kolesarskega omrežja v mestu Slovenj Gradec

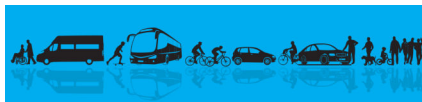
Obstoječe kolesarske povezave v mestu Slovenj Gradec se dogradijo in nadgradijo v sklenjeno, varno, neposredno in udobno mestno kolesarsko omrežje. Namen ukrepa je odpraviti manjkajoče odseke, izboljšati navezave na Štrekno, mestno središče, stanovanjske soseske, šole, javne ustanove, delovna območja, avtobusna postajališča in druga pomembna izhodišča ter cilje vsakodnevnih poti. Prednostno se uredijo manjkajoči odseki kolesarskih povezav, med drugim:

- na Legenski cesti med Pohorsko cesto in Zidanškovo ulico;
- na Pohorski cesti med Zidanškovo ulico in Legensko cesto;
- na Maistrovi ulici med Tomšičevo ulico in Celjsko cesto;
- na Ronkovi ulici med Tomšičevo ulico in Celjsko cesto;
- na Podgorski cesti med Strnadovo ulico in Celjsko cesto;
- na cesti skozi Stari trg;
- na regionalni cesti R3-227 med križiščem za Stari trg in pokopališčem Slovenj Gradec;
- na cesti Pod Gradom in Sejmiški cesti med zahodno obvoznico in Glavnim trgom;
- izvedba kolesarskih površin ob načrtovanih prometnicah (npr. ob južni obvoznici),
- ureditve za varno kolesarjenje na šolskih poteh.

Pri načrtovanju in izvedbi kolesarskih površin se zagotovi ustrezna širina, preglednost, zveznost in prometno varno vodenje kolesarjev, še posebej v križiščih, na priključkih, prehodih, pri avtobusnih postajališčih in na drugih konfliktnih točkah. Kolesarske steze, kolesarski pasovi in druge oblike vodenja kolesarjev morajo biti dimenzionirane skladno z veljavnimi predpisi in pričakovano uporabo, pri čemer se na najbolj obremenjenih povezavah stremi k višjemu standardu urejanja, ločevanju uporabnikov in udobni vožnji za različne skupine kolesarjev.

3.2 Dograditev celovitega kolesarskega omrežja zunaj mesta Slovenj Gradec

Obstoječe kolesarske povezave zunaj mesta Slovenj Gradec se dogradijo in nadgradijo v povezano, varno, udobno in neposredno omrežje, ki bo izboljšalo kolesarske povezave med mestom, okoliškimi



naselji, vaškimi skupnostmi, sosednjimi občinami, šolami, zaposlitvenimi območji, javnimi storitvami in rekreacijskimi območji. Prednostno se uredijo manjkajoči odseki, med drugim:

- nova državna kolesarska povezava R21 (Ravne na Koroškem – Slovenj Gradec) vzdolž regionalne ceste R1-227 od meje z občino Ravne na Koroškem preko Sel in do meje z občino Dravograd pri Bukovski vasi) ter od Sel do križišča južno od Starega trga ter do kolesarske povezave ob Suhodolnici;
- znotraj starega jedra Šmartnega pri Slovenj Gradcu;
- na glavni cesti G1-4 (Arja vas – Dravograd): med križiščem za Troblje in križiščem za Pameče z ustrežno navezavo na servisno cesto v enoti urejanja prostora SG-47 in dalje do meje z občino Dravograd;
- ob Legenski cesti od odcepa za konjeniški klub do križišča za Šmartno pri Slovenj Gradcu;
- vzdolž Suhodolnice med Kmetijskim centrom Stari trg in Podgorjem;
- vzdolž regionalne ceste R3-696 od križišča za Raduše do križišča z glavno cesto G1-4 (Arja vas – Dravograd);
- navezave na kolesarsko povezavo Štekna, kot npr.: iz industrijske cone Pameče, iz nove cone preko Mislinje, navezava OŠ Šmartno pri Slovenj Gradcu.

Pri vseh ureditvah se zagotovi sklenjenost omrežja, ustrezna širina in kakovost kolesarskih površin, prometno varno vodenje skozi naselja in križišča ter dobra povezanost s postajališči javnega potniškega prometa in drugimi pomembnimi cilji poti.

Sklop ukrepov 2: Izboljšanje kakovosti infrastrukture in podpornih ureditev za vsakodnevno kolesarjenje

Sklop ukrepov je usmerjen v nadgradnjo kakovosti, varnosti in udobja obstoječih kolesarskih povezav ter spremljajoče infrastrukture. Vključuje sistematično evidentiranje in odpravljanje problematičnih oziroma konfliktnih točk, izboljšanje križanj in prehodov, odpravo infrastrukturnih pomanjkljivosti ter nadgradnjo Štekne in drugih bolj obremenjenih povezav.

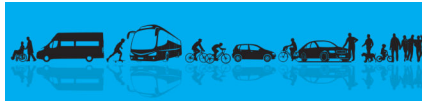
Pomemben del sklopa je tudi zagotavljanje kakovostnega parkiranja koles pri šolah, delovnih mestih, javnih ustanovah, postajališčih javnega potniškega prometa, večstanovanjskih soseskah in drugih pomembnih ciljnih poti. Ob pomembnejših kolesarskih povezavah se uredijo oziroma nadgradijo počivališča, servisna oprema, informacijske table, polnilnice za električna kolesa ter druge ureditve, ki spodbujajo vsakodnevno uporabo kolesa.

V sklop sodita naslednja ukrepa:

3.3 Nadgradnja obstoječe kolesarske infrastrukture in podporne opreme

Vzpostavi in redno posodablja se kataster problematičnih oziroma konfliktnih točk kolesarskega prometa na javnem prometnem omrežju. Na njegovi podlagi se postopno odpravljajo pomanjkljivosti, kot so neustrezne klančine, neudobni prehodi, prekinjene površine, slaba preglednost, neustrezno vodenje skozi križišča ter drugi npr. »rodeo odseki« na kolesarskih površinah.

Posebna pozornost se nameni prometno varnemu urejanju prehodov za kolesarje prek cest ter križanj med sprehajalnimi potmi, kolesarskimi povezavami in drugimi prometnimi površinami. Na najbolj obremenjenih povezavah, zlasti na Štekni, se prouči možnost izboljšanja ravni usluge za kolesarje (npr.



razširitev na minimalno 3,5 metra na celotni dolžini), vključno z ustrežnejšim režimom prednosti na križanjih z lokalnimi cestami, kadar je to prometno-tehnično in varnostno utemeljeno. Zagotovi se prav tako ločeno vodenje pešcev na ustrezni kakovostni ravni (ločene površine za pešce širine vsaj 1,6 m, kar omogoča hojo vštric).

Na izbranih lokacijah se postavi dodatna podpora oprema za kolesarje, kot so servisna stojala, informacijske table, počivališča in polnilnice za električna kolesa. Oprema se oblikovno uskladi s Katalogom urbane opreme ter se prednostno umešča ob državnih in pomembnejših lokalnih kolesarskih povezavah, pri večjih zaposlovalcih, javnih ustanovah, postajališčih javnega prevoza in drugih pomembnih ciljih poti.

3.4 Zagotavljanje varnega parkiranja koles ter urejanje počivališč in druge podporne infrastrukture

Uredijo oziroma nadgradijo se kolesarnice in parkirna mesta za kolesa pri ključnih ciljih potovanj, zlasti pri osnovnih, srednjih in višjih šolah ter vrtcih, javnih ustanovah, bolnišnici, zdravstvenem domu, večjih trgovinah, zaposlitvenih območjih in drugih pomembnih generatorjih prometa. Poseben poudarek se nameni kakovostnim, dostopnim, dobro osvetljenim in po možnosti pokritim kolesarnicam, ki omogočajo varno parkiranje koles, tudi električnih koles in drugih oblik mikromobilnosti. Pokrita kolesarnica se uredi tudi na avtobusni postaji, s čimer se okrepi povezovanje kolesarjenja z javnim potniškim prometom.

Stojala za kolesa se prednostno uredijo pri javnih ustanovah in na javnih površinah, v skladu s Katalogom urbane opreme. Med pomembnejše lokacije sodijo: športna igrišča (tudi t.i. skejtpark), gasilski domovi, objekti mestnih četrti in vaških skupnosti, obredne stavbe, pošte, pokopališča, starejše soseske večstanovanjskih stavb (navedene so enote urejanja prostora iz Občinskega prostorskega načrta): SG-10 [Gubčeva ulica], SG-15 [Celjska, Tomšičeva, Maistrova, Ronkova ulica], SG-19 [Partizanska pot, Vrunčeva ulica], avtobusna postajališča (npr. Sl. Gradec Murko, Pameče, Pameče Fancat, Šmartno pri Slovenj Gradcu, Tomaška vas, Turiška vas, Dovže K., Podgorje pri Slovenj Gradcu, Šmiklavž pri Slovenj Gradcu, Stari trg pri Slovenj Gradcu Rigelnik).

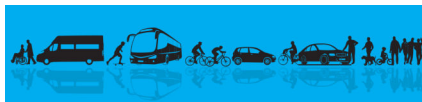
Ob pomembnejših kolesarskih povezavah, zlasti ob Štrekni in povezavah vzdolž Suhodolnice, se uredijo kolesarska počivališča. Ta se opremijo z enotno urbano opremo, stojali za parkiranje in popravilo koles, informacijskimi tablami, možnostjo polnjenja električnih koles, zasaditvami in drugimi elementi, ki izboljšujejo udobje uporabnikov. Vsa oprema naj bo oblikovno in funkcionalno usklajena s Katalogom urbane opreme.

V mestnem središču, pri javnih ustanovah, večjih ciljih potovanj in na prestopnih točkah se del javnih površin nameni tudi podpori mikromobilnosti, kot so parkiranje, izposoja in polnjenje električnih koles, električnih skirojev ter drugih oblik lahke mobilnosti. S tem se kolesarjenje in mikromobilnost obravnavata kot sestavni del vsakodnevnega prometnega sistema, ne le kot rekreacijska dejavnost.

Posebna pozornost se nameni kakovostnemu in varnemu parkiranju koles pri postajališčih javnega potniškega prometa in večmodalnih prestopnih točkah, s čimer se omogoči enostavnejše kombiniranje kolesarjenja z drugimi načini potovanja.

Sklop ukrepov 3: Razvoj deljene mobilnosti ter rekreacijskega in turističnega kolesarjenja

Sklop ukrepov je namenjen razvoju dodatnih storitev in oblik kolesarjenja, ki dopolnjujejo vsakodnevno mobilnost ter povečujejo dostopnost občine za prebivalce in obiskovalce. V okviru regijskega projekta



se vzpostavi sistem javne izposoje električnih koles, ki bo omogočal lažje premagovanje srednje dolgih in reliefno zahtevnejših poti ter boljše povezovanje mesta z okoliškimi naselji.

Postaje sistema izposoje se umeščajo na strateške lokacije, zlasti pri javnih ustanovah, zaposlitvenih območjih, turističnih točkah, avtobusni postaji, pomembnejših postajališčih javnega potniškega prometa in večmodalnih prestopnih točkah. Podrobnejše načrtovanje večmodalnih prestopnih točk je obravnavano v stebru Prilagodljiv javni prevoz, v okviru tega stebra pa je poudarek predvsem na njihovi povezavi s sistemom izposoje električnih koles ter zagotavljanju kakovostnega in varnega parkiranja koles.

Sklop vključuje tudi urejanje gorskega in rekreacijskega kolesarjenja. Z izdelavo zasnove povezav, ustreznim označevanjem poti ter povezovanjem z zelenim zaledjem se spodbuja urejena, odgovorna in prostorsko usklajena uporaba naravnega okolja za rekreacijo, šport in turizem.

V sklop sodita naslednja ukrepa:

3.5 Vzpostavitev regijskega sistema izposoje električnih koles in preveritev smotrnosti izposoje običajnih koles

V okviru regijskega projekta se v Mestni občini Slovenj Gradec vzpostavi sistem javne izposoje električnih koles, povezan oziroma združljiv s sistemi sosednjih občin in širše Koroške regije. Sistem bo podpiral vsakodnevne in rekreacijske poti, povezovanje mesta z okoliškimi naselji, navezavo na javni potniški promet ter lažje premagovanje srednje dolgih in reliefno zahtevnejših relacij.

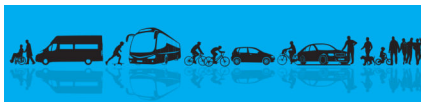
Postaje za izposajo in vračilo električnih koles se umeščajo na strateške lokacije, zlasti pri javnih ustanovah, zaposlitvenih območjih, turističnih točkah, avtobusni postaji, pomembnejših postajališčih javnega potniškega prometa, večmodalnih prestopnih točkah in ob ključnih kolesarskih povezavah. Njihova umestitev se uskladi z omrežjem kolesarskih povezav ter z možnostmi kakovostnega in varnega parkiranja lastnih koles. Podrobnejša zasnova večmodalnih prestopnih točk je opredeljena v stebru Prilagodljiv javni prevoz.

Možnost uvedbe javne izposoje običajnih koles se predhodno prouči z vidika dejanskega povpraševanja, stroškov vzpostavitve in vzdrževanja, pričakovane uporabe ter izkušenj primerljivih občin. Če se izkaže za smiselno, se sistem v prihodnje dopolni tudi z običajnimi kolesi ali drugimi oblikami deljene mikromobilnosti (npr. e-skiroji).

3.6 Urejanje gorskega in rekreacijskega kolesarjenja

Izdela se zasnova gorskokolesarskih in rekreacijskih kolesarskih povezav na območju Mestne občine Slovenj Gradec. Zasnova opredeli primerne trase, navezave na obstoječe kolesarsko omrežje, povezave z zelenim zaledjem, izhodiščne točke, usmerjevalno signalizacijo ter podporne storitve za uporabnike. Pri načrtovanju se upoštevajo varstvo narave, lastniška razmerja, varnost uporabnikov in preprečevanje konfliktov med kolesarji, pohodniki, prebivalci in drugimi uporabniki prostora.

Ukrep bo prispeval k razvoju rekreacijske, športne in turistične ponudbe občine ter k bolj urejeni uporabi naravnega zaledja za kolesarjenje. Ob tem se redno vzdržujejo oznake Slovenske turnokolesarske poti na območju Mestne občine Slovenj Gradec ter po potrebi nadgradijo z dodatnimi lokalnimi usmeritvami in informacijami za uporabnike.



4.4 ČETRTI STEBER: Prilagodljiv javni prevoz

Javni potniški promet ima v Mestni občini Slovenj Gradec pomembno regionalno in šolsko funkcijo, hkrati pa zagotavlja osnovno mobilnost prebivalcem, ki nimajo stalnega dostopa do osebnega avtomobila, zlasti starejšim, mladim, osebam z oviranostmi in socialno ranljivejšim skupinam. Ker občina nima neposredne pristojnosti nad organizacijo medkrajevnega linijskega javnega potniškega prometa, je namen tega stebra predvsem izboljšati dostopnost do sistema, kakovost postajališč, informiranje uporabnikov, povezovanje javnega prevoza z drugimi oblikami mobilnosti ter razvoj dopolnilnih in prilagodljivih prevoznih storitev.

PRIORITETE STEBRA

V okviru stebra Prilagodljiv javni prevoz bo Mestna občina Slovenj Gradec prednostno usmerjena v:

- izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa za prebivalce mestnega območja, primestnih naselij, vaških skupnosti ter hribovitih in redkeje poseljenih delov občine;
- urejanje kakovostnih, dostopnih in dobro opremljenih avtobusnih postajališč;
- zagotavljanje varnih, neposrednih in udobnih peš ter kolesarskih povezav do postajališč javnega potniškega prometa;
- boljše informiranje uporabnikov o voznih redih, povezavah, prestopih in dopolnilnih prevoznih storitvah;
- vzpostavitev sistema zbiranja, obravnave in posredovanja pobud uporabnikov glede javnega prevoza;
- ohranitev in nadgradnjo storitve SG Mobilc ter razvoj skupinskih prevozov na klic tam, kjer klasični linijski sistem ni dovolj učinkovit;
- nadaljnjo racionalizacijo šolskih prevozov in preverjanje možnosti njihovega povezovanja s širšimi lokalnimi potrebami po mobilnosti;
- razvoj večmodalnih prestopnih točk, ki povezujejo avtobusni promet, hojo, kolesarjenje, parkiranje, sopotništvo, izposajo električnih koles in druge oblike trajnostne mobilnosti;
- razvoj prestopnih točk zlasti ob osrednji avtobusni postaji, ključnih prometnih vpadnicah ter prihodnjih navezavah na 3. razvojno os in južno obvoznico;
- dolgoročno sodelovanje z državo, regijo, sosednjimi občinami in prevozniki pri izboljševanju regionalne dostopnosti.



Slika 21: Štrekna bus – čezmejna storitev avtobusnega prevoza za kolesarje
 Vir: www.strekna.si/strekna-bus (junij 2026)

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

V spodnji tabeli so za steber Prilagodljiv javni prevoz prikazani strateško vodilo, merljive ambicije z izhodiščnim stanjem in ciljnim vrednostmi do leta 2033 ter vsebinska povezava s sklopi ukrepov.

Tabela 5: Strateško vodilo in ambicije za steber »Prilagodljiv javni prevoz«

4. STEBER: PRILAGODLJIV JAVNI PREVOZ		
<i>Strateško vodilo:</i> <i>Krepimo prilagodljiv, dostopen in uporaben javni potniški promet, ki prek kakovostnih postajališč in prestopnih vozlišč povezuje regionalno dostopnost, lokalno mobilnost ter druge trajnostne oblike potovanja.</i>		
KVANTIFIKACIJA AMBICIJ	Stanje 2026	Projekcija 2033
Izboljšana dostopnost prebivalcev do javnega prevoza: povečan delež prebivalcev s postajališčem z vsaj zadovoljivo frekvenco voženj (to je 16 ali več voženj dnevno, v	72 %	80 %

4. STEBER: PRILAGODLJIV JAVNI PREVOZ

oddaljenosti do 1.000 m zračne razdalje od kraja bivanja) za 8% do leta 2033.		
Povečanje deleža javnega prevoza pri poteh na delo za 3% do leta 2033.	0,1 %	3,1 %
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3
S sklopom ukrepov 1 bomo prevozne storitve prilagajali dejanskim potrebam uporabnikov . Z nadgradnjo obstoječih individualnih prevozov ter uvedbo skupinskih prevozov na klic bomo izboljševali dostopnost oddaljenih naselij in ranljivih skupin.	S sklopom ukrepov 2 bomo izboljšali informiranje uporabnikov ter dostopnost, opremljenost in kakovost postajališč javnega potniškega prometa. Posebno pozornost bomo namenili kakovostnim peš in kolesarskim povezavam do postajališč ter zbiranju povratnih informacij uporabnikov.	S sklopom ukrepov 3 bomo razvijali večmodalne prestopne točke ter dolgoročno krepili regionalno dostopnost občine . S povezovanjem javnega prevoza, hoje, kolesarjenja, sopotništva in drugih oblik mobilnosti bomo omogočili enostavnejše kombiniranje različnih načinov potovanja.

Uresničevanje navedenih prioritet je razdeljeno v tri sklope ukrepov. Prvi sklop je namenjen prilagajanju prevoznih storitev dejanskim potrebam uporabnikov. Drugi sklop obravnava informiranje uporabnikov ter izboljšanje dostopnosti, opremljenosti in kakovosti postajališč. Tretji sklop je usmerjen v razvoj večmodalnih prestopnih točk ter dolgoročno krepitev regionalne dostopnosti.

Sklop ukrepov 1: Prilagajanje prevoznih storitev dejanskim potrebam uporabnikov

Sklop ukrepov je namenjen razvoju prilagodljivih oblik prevoza, ki dopolnjujejo medkrajevni linijski javni potniški promet predvsem na območjih z razpršeno poselitvijo, nižjim povpraševanjem in slabšo dostopnostjo do glavnih prometnih koridorjev. Poseben poudarek je namenjen starejšim, osebam z oviranostmi, prebivalcem brez dostopa do osebnega avtomobila ter drugim skupinam, ki potrebujejo dodatno podporo pri zagotavljanju osnovne mobilnosti.

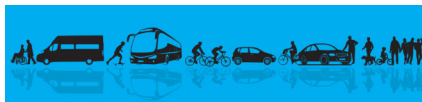
Obstoječa storitev SG Mobilc se ohranja in nadgrajuje kot kakovostna individualna oblika prevoza za starejše in druge upravičene uporabnike. Hkrati se razvije dodatna ponudba skupinskih prevozov na klic, ki bo dostopna širšemu krogu prebivalcev. V okviru sklopa se proučijo tudi možnosti racionalnejše izrabe šolskih prevozov ter njihovega povezovanja z drugimi oblikami javnega prevoza.

Ukrepi v tem sklopu:

4.1 Nadgradnja obstoječih prevozov na klic za starejše

Ukrep je namenjen analizi in nadaljnji nadgradnji obstoječih brezplačnih prevozov na klic za starejše »SG Mobilc«. Mestna občina Slovenj Gradec na tem področju že zagotavlja kakovostno podporo mobilnosti starejših, zato ukrep ni usmerjen v vzpostavitev nove storitve, temveč v izboljšanje njene prilagodljivosti, prostorske dostopnosti in dolgoročne vzdržnosti.

V okviru ukrepa se proučijo obseg uporabe, prostorska pokritost, najpogostejši nameni potovanja, potrebe uporabnikov, razpoložljivost vozil in prostovoljcev, organizacijski stroški ter možnosti



povezovanja z javnim potniškim prometom, šolskimi prevozi in drugimi lokalnimi oblikami mobilnosti. Na tej podlagi se pripravi predlog nadgradnje sistema, na primer z izboljšanjem načina naročanja, prilagoditvijo terminov in območij izvajanja ter boljšo dostopnostjo za prebivalce odmaknjenih območij s pomanjkljivo ponudbo javnega prevoza.

Namen ukrepa je ohraniti kakovostno individualno podporo starejšim in drugim upravičenim uporabnikom ter zagotoviti organizacijsko in finančno vzdržnost storitve tudi v prihodnje.

4.2 Vzpostavitev skupinskih prevozov na klic

Kot dopolnitev individualnih prevozov SG Mobilc se vzpostavijo skupinski prevozi na klic za vse skupine uporabnikov. Storitev je namenjena predvsem prebivalcem območij in naselij, ki so bolj oddaljena od glavnih prometnih koridorjev in nimajo ustrezne dostopnosti do rednega javnega linijskega prevoza.

V začetnem pilotnem obdobju se prevozi izvajajo po vnaprej določenih relacijah, postajališčih in voznem redu, brez potrebe po predhodni najavi uporabnikov. Namen takšnega uvajalnega obdobja je prebivalce seznaniti z novo ponudbo, omogočiti njeno enostavno uporabo ter postopno spodbuditi oblikovanje novih potovalnih navad. V tem času se spremljajo število uporabnikov, najbolj uporabljene relacije in postajališča, časovna razporeditev potovanj ter odzivi uporabnikov.

Po zaključku pilotnega obdobja se na podlagi zbranih podatkov sistem ustrezno prilagodi. Predvidoma se preide na režim skupinskih prevozov na klic, pri katerem se vožnja po vnaprej določeni relaciji in okvirnem voznem redu izvede ob predhodno izraženi potrebi uporabnikov, na primer z najavo prevoza najpozneje dan pred načrtovano vožnjo. S tem se ponudba prilagodi dejanskemu povpraševanju, hkrati pa se zagotovi večja stroškovna učinkovitost in dolgoročna vzdržnost storitve.

Velikost vozil se prilagodi dejanskemu povpraševanju. Praviloma se uporabljajo manjši avtobusi oziroma kombiji, prednostno z okolju prijaznejšim pogonom. Pri načrtovanju storitve se proučijo tudi možnosti smotrne uporabe vozil, ki so del dneva namenjena šolskim prevozom, ob upoštevanju vseh organizacijskih, pravnih in tehničnih omejitev.

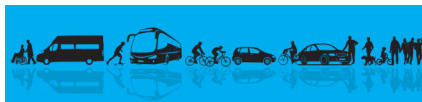
Storitev se podpre z ustreznim informacijskim sistemom, ki omogoča pregled ponudbe, enostavno naročanje prevoza ter povezovanje z rednim javnim linijskim prometom. Digitalne rešitve, kot sta spletni vmesnik ali aplikacija, se dopolnijo z možnostjo telefonskega naročanja, da bo storitev dostopna tudi starejšim in drugim uporabnikom z omejenimi digitalnimi spretnostmi.

4.3 Nadaljnja racionalizacija šolskih prevozov

Občina bo proučila možnosti za nadaljnjo racionalizacijo šolskih prevozov z vidika stroškovne učinkovitosti, boljše izrabe razpoložljivih kapacitet in širše uporabnosti sistema. Pri tem bo spodbujala:

- večjo integracijo šolskih prevozov z javnim linijskim potniškim prometom;
- postopno odpiranje šolskih prevozov tudi za druge skupine prebivalcev, kadar je to organizacijsko, pravno in finančno izvedljivo;
- nakup okolju prijaznejših vozil s pomočjo nacionalnih in evropskih sredstev ter proučitev možnosti izvajanja vsaj dela šolskih prevozov v lastni režiji občine oziroma osnovnih šol;
- nadaljnjo izboljšanje prometnih ureditev v neposredni okolici šol ter kakovostnih dostopov za pešce in kolesarje.

Posebna pozornost se nameni urejanju neposredne okolice šol, kjer ob jutranjih in popoldanskih konicah pogosto prihaja do zgostitve motornega prometa ter konfliktov med avtomobili staršev, šolskimi avtobusi, pešci in kolesarji. Proučijo in po potrebi pilotno uvedejo se ukrepi za zmanjšanje avtomobilskega prometa tik ob šolskih vloh, kot so šolske ulice oziroma območja varnih prihodov v



šolo, časovno omejevanje dostopa motornih vozil ter ureditev točk za kratkotrajno ustavljanje oziroma odlaganje otrok »Kiss and Go« na primerni razdalji od šole. Od teh točk se uredijo kakovostne, pregledne in udobne peš povezave do šolskih vhodov, ki jih lahko uporabljajo tudi otroci, ki prispejo s šolskim avtobusom.

Cilj ukrepa je zagotoviti učinkovitejši, zanesljiv in širše dostopen sistem šolskih prevozov ter hkrati zmanjšati prometne obremenitve v neposredni okolici šol, izboljšati pogoje za samostojne prihode otrok in prispevati k večji mobilnosti prebivalcev brez dostopa do osebnega avtomobila.

Sklop ukrepov 2: Informiranje uporabnikov ter izboljšanje dostopnosti in kakovosti postajališč

Sklop ukrepov je usmerjen v izboljšanje uporabniške izkušnje pri uporabi javnega potniškega prometa. Kakovost javnega prevoza ni odvisna le od števila povezav, temveč tudi od razumljivih in ažurnih informacij, urejenih dostopov do postajališč, primerne opreme, univerzalne dostopnosti ter možnosti varnega kombiniranja hoje, kolesarjenja in javnega prevoza.

Občina bo izboljševala informiranje o voznih redih, prestopih, cenah in dopolnilnih prevoznih storitvah ter vzpostavila sistem zbiranja in obravnave pobud uporabnikov. Postajališča se bodo postopno nadgrajevala z vidika dostopnosti, opreme in povezovanja z omrežjem za hojo in kolesarjenje, s posebnim poudarkom na potrebah otrok, starejših ter funkcionalno oviranih oseb.

4.4 Izboljšanje informiranja o voznih redih, povezavah in storitvah javnega prevoza ter zbiranje povratnih informacij uporabnikov

Občina bo zagotavljala ažurno, pregledno in uporabniku prijazno informiranje o javnem potniškem prometu prek različnih komunikacijskih kanalov. Informacije bodo zajemale vozne rede, povezave, možnosti prestopanja, cenike, dopolnilne prevozne storitve ter morebitne spremembe v izvajanju prevozov. Posebna pozornost bo namenjena dostopnosti informacij za starejše, osebe z oviranostmi in druge uporabnike z omejenimi digitalnimi spretnostmi.

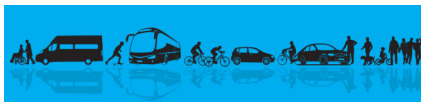
Vzpostavi se tudi sistem zbiranja, obravnave in posredovanja pobud uporabnikov pristojnim institucijam in izvajalcem prevozov. Na ta način bo občina lažje prepoznavala dejanske potrebe prebivalcev, spremljala kakovost storitev ter predlagala izboljšave ponudbe javnega potniškega prometa.

4.5 Izboljšanje dostopnosti in opremljenosti postajališč

Občina bo še naprej izboljševala dostopnost do postajališč javnega potniškega prometa z razvojem varnih, neposrednih in sklenjenih peš ter kolesarskih povezav.

Posebna pozornost bo namenjena povezovanju oddaljenih naselij z najbližjimi postajališči ter zagotavljanju dostopnosti za ranljive skupine prebivalcev (otroci, starejši, funkcionalno ovirane osebe). Ukrepi vključujejo tudi urejanje osnovne kolesarske infrastrukture (npr. kolesarske poti, pasovi, umirjanje prometa na skupnih površinah) ter podporne infrastrukture ob postajališčih (kolesarska stojala, nadstreški), kar omogoča učinkovito kombiniranje kolesarjenja in javnega prevoza.

Ta ukrep je neposredno povezan z razvojem celovitega omrežja peš in kolesarskih povezav ter prispeva k večji dostopnosti, uporabi javnega prevoza in zmanjševanju odvisnosti od osebnega avtomobila.



Sklop ukrepov 3: Večmodalne prestopne točke in dolgoročna krepitev regionalne dostopnosti

Sklop ukrepov je namenjen povezovanju javnega potniškega prometa z drugimi načini potovanja ter dolgoročnemu izboljšanju dostopnosti Mestne občine Slovenj Gradec v širšem regionalnem prostoru. Jedro sklopa predstavljajo večmodalne prestopne točke, ki omogočajo enostavno kombiniranje avtomobila, avtobusa, kolesa oziroma električnega kolesa, hoje in sopotništva.

Poleg operativnih rešitev sklop vključuje tudi dolgoročne razvojne pobude regionalnega in državnega pomena. Te presegajo neposredne pristojnosti občine, vendar jih je smiselno ohranjati v razvojnih dokumentih, pravočasno preverjati prostorske možnosti ter jih usklajevati z državo, regijo, sosednjimi občinami in drugimi pristojnimi institucijami.

4.6 Ureditev večmodalnih prestopnih točk ter proučitev vzpostavitve vozlišč P + R

Ob osrednji avtobusni postaji Slovenj Gradec ter na obrobju mesta ob ključnih prometnih vpadnicah se prouči ureditev večmodalnih prestopnih točk, ki bodo omogočale enostavno kombiniranje različnih načinov potovanja. Kot potencialno primerne lokacije se preverijo zlasti območja načrtovanih priključkov Slovenj Gradec sever in Slovenj Gradec jug na prihodnjo 3. razvojno os ter druge lokacije ob načrtovani južni obvoznici in glavnih prometnih smereh.

Upravičenost, natančna lokacija, obseg in oprema posamezne prestopne točke se določijo na podlagi analize prometnih tokov, ciljnih skupin uporabnikov, ponudbe javnega potniškega prometa, dostopnosti z avtomobilom, kolesom in peš, prostorskih možnosti ter povezave z občinsko parkirno politiko. Posebna pozornost se nameni zagotavljanju kratkega, udobnega in preglednega prestopa ter konkurenčnosti nadaljevanja poti v primerjavi z neposredno vožnjo z osebnim avtomobilom.

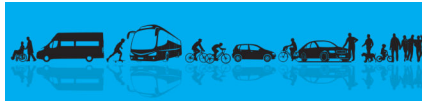
Večmodalne prestopne točke so namenjene dvema osnovnima skupinama uporabnikov. Prva so dnevni migranti oz. zaposleni, dijaki, študenti in obiskovalci, ki prihajajo v Slovenj Gradec ter lahko na obrobju mesta prestopijo na avtobus, kolo oziroma električno kolo ali drug trajnostni način za nadaljevanje poti do mestnega središča, šol, javnih ustanov in delovnih mest. Druga skupina so prebivalci Slovenj Gradca in okoliških naselij, ki potujejo proti bližnjim mestom in regionalnim središčem, vključno z Ljubljano, ter lahko na prestopni točki parkirajo vozilo in pot nadaljujejo z regionalnim avtobusom ali v obliki sopotništva.

Glede na lokacijo in namen se na prestopnih točkah zagotovijo ustrezno dimenzionirana parkirišča za avtomobile, pokrite in varne kolesarnice, stojala za kolesa, postaje regijskega sistema izposoje električnih koles, površine za kratkotrajno ustavljanje in odlaganje potnikov, mesta za sopotništvo, dostopna avtobusna postajališča, kakovostne peš povezave, informacije o voznih redih ter po potrebi polnilna infrastruktura za električna vozila in kolesa.

Vzpostavitev novih parkirnih mest na prestopnih točkah se poveže z izvajanjem parkirne politike v mestu, da ne bo pomenila zgolj povečanja skupne parkirne ponudbe, temveč bo prispevala k zmanjšanju dolgotrajnega parkiranja in motornega prometa v mestnem središču. Podrobnejša zasnova sistema, prednostne lokacije, zmožljivosti in faznost izvedbe se opredelijo v načrtu izvajanja parkirne politike ter v prostorskih aktih občine (podrobneje glej steber Upravljan motorni promet).

Dolgoročni razvojni ukrepi regionalnega pomena:

4.7 Proučitev možnosti podaljšanja industrijskega železniškega tira od Otiškega Vrha do Pameč



V sodelovanju z državo, Koroško regijo, Občino Dravograd, upravljavcem železniške infrastrukture ter gospodarskimi deležniki se proučijo možnosti podaljšanja obstoječega industrijskega železniškega tira iz poslovne cone Otiški Vrh do poslovne cone Pameče. Namen ukrepa je preveriti možnosti za izboljšanje železniške dostopnosti gospodarskih območij v Mislinjski dolini, povečanje konkurenčnosti železniškega tovornega prometa ter zmanjšanje dela cestnega tovornega prometa in njegovih negativnih vplivov na ljudi in okolje.

V okviru priprave strokovnih podlag se preverijo prometni in gospodarski potencial, prostorske možnosti, okvirna trasa, navezava na obstoječe železniško omrežje, stroški, faznost izvedbe ter vplivi na okolje in kakovost bivanja. Posebej se prouči možnost, da bi bila nova infrastruktura zasnovana tako, da bi ob ustreznih tehničnih, prostorskih in ekonomskih pogojih v prihodnje omogočala tudi potniški promet.

Ker gre za prometno infrastrukturo regionalnega in državnega pomena, je vloga Mestne občine Slovenj Gradec predvsem v aktivnem sodelovanju pri pripravi strokovnih podlag, pravočasnem usklajevanju prostorskih aktov ter zagovarjanju razvojnih interesov občine in širše regije pri pristojnih institucijah.

4.8 Proučitev možnosti ponovne vzpostavitve železniške povezave Slovenj Gradec–Velenje

V dolgoročnem obdobju se v sodelovanju z državo, Koroško in Savinjsko-šaleško regijo ter občinami vzdolž potencialnega koridorja proučijo možnosti ponovne vzpostavitve železniške povezave med Slovenj Gradcem in Velenjem. Povezava bi lahko predstavljala nadaljevanje železniškega tira iz smeri Dravograda in Otiškega Vrha ter pomembno dopolnitev prometne dostopnosti Koroške regije proti Velenju, Celju in drugim delom Slovenije.

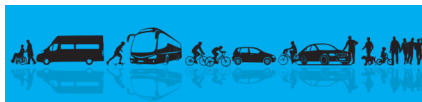
V okviru strokovne presoje se preverijo razvojne potrebe, potniški in tovarni potencial, možne variante trase, navezave na obstoječe in načrtovane prometne sisteme, ekonomska upravičenost, faznost izvedbe ter prostorski, okoljski in družbeni vplivi. Posebna pozornost se nameni vplivom hrupa, kakovosti bivanja ob morebitnem koridorju ter ohranjanju in nadaljnjemu razvoju kolesarske poti Štrekna kot pomembne rekreacijske, turistične in kolesarske povezave.

Ukrep ne pomeni vnaprejšnje odločitve o gradnji železniške povezave ali izbiri posamezne trase, temveč pobudo za pripravo strokovnih podlag in vključitev železniške poveztljivosti Koroške regije v dolgoročne državne in regionalne razvojne dokumente. Mestna občina Slovenj Gradec bo pri tem aktivno sodelovala z občinami, regijama in pristojnimi državnimi institucijami.

4.9 Proučitev možnosti revitalizacije in razvojne aktivacije letališča Slovenj Gradec

Letališče Slovenj Gradec predstavlja pomembno prostorsko in infrastrukturno razvojno priložnost Mestne občine Slovenj Gradec ter širše Koroške regije, vendar njegov potencial trenutno ni ustrezno izkoriščen. Ker je letališče v zasebni lasti, občina ne more neposredno prevzeti vloge investitorja ali upravljavca, lahko pa v okviru svojih pristojnosti spodbuja oblikovanje razvojnega dialoga z lastniki, pristojnimi državnimi institucijami, lokalnimi deležniki in morebitnimi investitorji.

V okviru ukrepa se proučijo možnosti za postopno oživitev letališča z realno izvedljivimi in medsebojno dopolnjujočimi se vsebinami. Prednostno se preverijo možnosti razvoja športnega in rekreacijskega letalstva, turističnih in promocijskih dejavnosti, letalskih dogodkov, podporne infrastrukture za obiskovalce ter drugih oblik splošnega letalstva. Ob tem se upošteva tudi potencial letališča kot logistične in podporne točke ob naravnih nesrečah, intervencijah ter drugih izrednih dogodkih regionalnega pomena.



Občina v sodelovanju z lastniki prouči potrebne prostorske, infrastrukturne in programske podlage za razvoj območja. Preverijo se zlasti potrebe po komunalnem opremljanju, prometni dostopnosti, obnovi oziroma nadgradnji obstoječe infrastrukture, vključevanju območja v turistično ponudbo občine ter morebitni pripravi ustreznega programa opremljanja, če se to izkaže kot potrebno in pravno utemeljeno. Razvojne usmeritve se po potrebi ustrezno vključijo tudi v prostorske akte občine.

Namen ukrepa ni razvoj večjega komercialnega letališča z rednimi potniškimi povezavami, temveč postopna razvojna aktivacija obstoječe infrastrukture v obsegu, ki je primeren za značilnosti prostora, potrebe regije in razpoložljive razvojne možnosti. S tem se lahko okrepi turistična prepoznavnost občine, izboljša izraba obstoječe infrastrukture ter ohrani strateška vloga lokacije za širšo Koroško regijo.

4.5 PETI STEBER: Upravljan motorni promet

Motorni promet bo zaradi vloge Slovenj Gradca kot regijskega središča, razpršene poselitve, reliefnih značilnosti in potreb gospodarstva tudi v prihodnje ostal pomemben del prometnega sistema. Namen tega stebra ni izključevanje motornega prometa, temveč njegovo bolj premišljeno, varno in prostorsko ustrezno upravljanje. Ključna usmeritev je zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa na prometno varnost, kakovost bivanja, javni prostor in okolje, zlasti v mestu, na glavnih prometnih oseh, v stanovanjskih območjih ter v okolici šol, zdravstvenih ustanov in drugih pomembnih ciljev poti.

PRIORITETE STEBRA

V okviru stebra Upravljan motorni promet bo Mestna občina Slovenj Gradec prednostno usmerjena v:

- zmanjševanje negativnih vplivov motornega prometa v mestnem prostoru, stanovanjskih območjih in drugih območjih bivanja;
- preusmerjanje tranzitnega in daljinskega prometa iz mesta ter strnjenih naselij;
- podporo izvedbi 3. razvojne osi, južne obvoznice in drugih prometnih ureditev, ki lahko razbremenijo mestni oziroma urbani prostor;
- razbremenitev osrednjih mestnih prometnic in križišč, zlasti na Celjski in Podgorski cesti ter drugih pomembnih vpadnicah;
- postopno preoblikovanje razbremenjenih mestnih prometnic in prometnih površin v kakovostnejši, bolj uravnotežen javni prostor;
- nadaljnje umirjanje motornega prometa v mestu, stanovanjskih območjih, vaških jedrih, ob vstopih v naselja ter v okolici šol, javnih ustanov, zdravstvenih dejavnosti in drugih občutljivih območij;
- zmanjševanje konfliktov med motornim prometom, pešci, kolesarji, javnim prevozom in bivalno funkcijo prostora;
- učinkovitejše upravljanje parkirnih režimov ter racionalnejšo uporabo obstoječih parkirnih kapacitet, zlasti v mestnem središču in na najbolj obremenjenih lokacijah;
- učinkovitejše upravljanje tovornega prometa in dostave na način, ki ohranja dostopnost za gospodarske dejavnosti, hkrati pa zmanjšuje negativne vplive na prebivalce in javni prostor;
- širitev javno dostopne polnilne infrastrukture ter preveritev možnosti vzpostavitve polnilnega parka na prometno ustreznih lokacijah.

STRATEŠKO VODILO IN AMBICIJE

V spodnji tabeli so za steber Upravljan motorni promet prikazani strateško vodilo, merljive ambicije z izhodiščnim stanjem in ciljnim vrednostmi do leta 2033 ter vsebinska povezava s sklopi ukrepov.

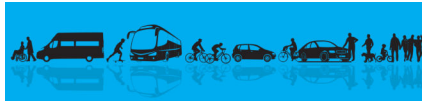
Tabela 6: Strateško vodilo in ambicije za steber »Upravljan motorni promet«

5. STEBER: UPRAVLJAN MOTORNI PROMET		
<i>Strateško vodilo:</i> <i>Z umirjanjem motornega prometa v naseljih, boljšim upravljanjem prometnih tokov in parkirnih režimov ter preusmerjanjem tranzitnega in daljinskega prometa zmanjšujemo negativne vplive na prometno varnost, zdravje in bivalno okolje. Razbremenjene prometne površine postopno preoblikujemo v kakovostnejši javni prostor, ki uravnoteženo upošteva potrebe vseh uporabnikov.</i>		
KVANTIFIKACIJA AMBICIJ	Stanje 2026	Projekcija 2033
Izboljšanje prometne varnosti brez smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih v 5 letnem opazovanem obdobju.	1,2/leto smrtnih žrtev 7/leto hudo poškodovanih	0/leto smrtnih žrtev 0/leto hudo poškodovanih
Zmanjšanje deleža osebnih in tovornih motornih vozil na glavnih prometnicah za 10 % do leta 2033.	85 %	75 %
Sklop ukrepov 1	Sklop ukrepov 2	Sklop ukrepov 3
S sklopom ukrepov 1 bomo s preusmerjanjem tranzitnega in daljinskega prometa, upravljanjem parkirnih režimov ter urejanjem tovornega prometa in dostave zmanjševali prometne obremenitve mesta in drugih urbanih območij. Hkrati bomo podpirali razvoj infrastrukture za okoljsko sprejemljivejše oblike motornega prometa.	S sklopom ukrepov 2 bomo razbremenjene mestne prometnice in javne površine postopno preoblikovali v kakovostnejši javni prostor ter pri obnovah občinskih cest celovito upoštevali potrebe vseh prometnih udeležencev.	S sklopom ukrepov 3 bomo z urejanjem prepoznavnih vstopov v naselja ter ukrepi za zmanjševanje hitrosti znotraj naselij izboljševali prometno varnost, kakovost bivanja in pogoje za hojo ter kolesarjenje.

Uresničevanje navedenih prioritet je razdeljeno v tri sklope ukrepov. Prvi sklop je namenjen preusmerjanju in upravljanju prometnih tokov, parkiranja ter mestne logistike. Drugi sklop obravnava preoblikovanje razbremenjenih mestnih prometnic in celovito obnovo cestnega prostora. Tretji sklop je usmerjen v umirjanje motornega prometa in izboljšanje kakovosti javnega prostora v naseljih.

Sklop ukrepov 1: Preusmerjanje in upravljanje prometnih tokov, parkiranja ter mestne logistike

S sklopom ukrepov 1 bomo ustvarjali pogoje za preusmerjanje tranzitnega in daljinskega prometa iz mesta in urbanih območij, učinkoviteje upravljali mirujoči in tovorni promet ter podpirali postopni prehod na okoljsko sprejemljivejše oblike motornega prometa. Ukrepi bodo prispevali k razbremenitvi



mestnih prometnic, racionalnejši rabi javnega prostora in boljši dostopnosti mesta in urbanih območij za prebivalce, obiskovalce ter gospodarske dejavnosti.

Ukrepi v tem sklopu:

5.1 Preusmerjanje tranzitnega in daljinskega prometa iz mesta

Mestna občina Slovenj Gradec bo še naprej dejavno sodelovala z državo in pristojnimi institucijami pri izvedbi 3. razvojne osi, južne obvoznice in drugih prometnih ureditev, ki bodo omogočile preusmeritev dela tranzitnega in daljinskega prometa iz mesta in urbanih območij.

Po vzpostavitvi novih povezav se na obstoječih izvedejo ukrepi preureditev in spremenjenih prometnih režimov (glej drugi sklop ukrepov), ki bodo spodbujali preusmeritev motornega prometa ter preprečevali tranzitiranje skozi mestno središče, stanovanjske soseske in druga občutljiva območja. Namen ukrepa ni zgolj preusmeritev tranzitnega in daljinskega prometa iz mesta in urbanih območij, temveč predvsem ustvarjanje pogojev za kakovostno preureditev obstoječih mestnih cest in javnih površin.

5.2 Načrt izvajanja parkirne politike s postopnim urejanjem parkiranja

Občina pripravi in izvaja Načrt izvajanja parkirne politike (NIPP), ki bo opredelil cilje, kazalnike in ukrepe na področju parkiranja. Dokument bo med drugim obravnaval parkirne režime, območja njihovega uvajanja, parkirne normative, cenovno politiko, usmeritve za umeščanje in postopno ukinjanje parkirnih mest ter morebitni sistem Parkiraj in pelji se (P+R).

Ukrepi se bodo izvajali postopno, glede na prioritete in prostorske ter finančne možnosti občine. Posebna pozornost bo namenjena izboljšanju dostopnosti za stanovalce in obiskovalce, spodbujanju kratkotrajnega parkiranja za opravke v središču ter preusmerjanju dolgotrajnega parkiranja na ustreznejše lokacije zunaj najobčutljivejših območij. Parkirna politika bo prispevala k učinkovitejši rabi prostora ter omogočila postopno preoblikovanje dela parkirnih površin v kakovostnejši javni prostor.

5.3 Učinkovito upravljanje tovornega prometa in dostave

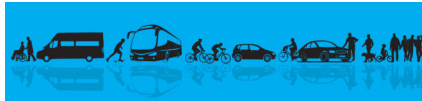
Ukrep vključuje celovitejšo organizacijo tovornega prometa in dostav v mestnem središču Slovenj Gradca ter po potrebi na drugih območjih z večjimi logističnimi obremenitvami. Namen ukrepa je zmanjšati negativne vplive tovornega prometa na prometno varnost, kakovost bivanja in javni prostor, pri čemer se ohranja ustrezna dostopnost za gospodarske dejavnosti.

Pregledajo in po potrebi prilagodijo se omejitve za težki tovorni promet ter določijo ustreznejše poti za njegovo vodenje zunaj občutljivih mestnih in stanovanjskih območij. Posebna pozornost se nameni jasnemu urejanju dostavnih mest, časovnim režimom dostave, zmanjševanju konfliktov s pešci in kolesarji ter spodbujanju okoljsko sprejemljivejših rešitev, kot so električna dostavna vozila in tovarna kolesa.

Prouči se tudi smotrnost priprave Načrta upravljanja mestne logistike (NUML), ki bi omogočil podrobnejšo analizo tovarnih tokov, sistematično upravljanje dostav in uvajanje sodobnih logističnih rešitev.

5.4 Širitev mreže javno dostopnih polnilnic in proučitev možnosti vzpostavitve polnilnega parka

Občina bo v sodelovanju z državnimi institucijami, upravljavci elektroenergetskega omrežja in zasebnimi ponudniki spodbujala širitev mreže javno dostopnih polnilnic za električna vozila. Dodatne



polnilnice se prednostno umeščajo pri javnih ustanovah, stanovanjskih soseskah z javnimi parkirišči, večjih zaposlovalcih, pomembnejših parkiriščih, večmodalnih prestopnih točkah in drugih lokacijah z večjim številom uporabnikov.

Proučijo se tudi možnosti za umestitev javno dostopnega polnilnega parka velikih moči, namenjenega polnjenju osebnih vozil, avtobusov in tovornih vozil. Kot potencialno primerne se preverijo zlasti lokacije ob prihodnji 3. razvojni osi in drugih pomembnejših prometnih povezavah, kjer je mogoče zagotoviti ustrezno priključno moč, kakovosten cestni dostop in zadostne manipulativne površine. Primerne lokacije se po potrebi pravočasno opredelijo tudi v prostorskih aktih občine.

Sklop ukrepov 2: Preoblikovanje razbremenjenih mestnih prometnic in celovita obnova cestnega prostora

S sklopom ukrepov 2 bomo prometne površine obravnavali kot sestavni del javnega prostora. Razbremenjene mestne prometnice bomo postopno preoblikovali tako, da bodo poleg motornega prometa kakovostneje upoštevale potrebe pešcev, kolesarjev, uporabnikov javnega prevoza, stanovalcev in obiskovalcev. Enaka načela bomo upoštevali tudi pri obnovah občinskih cest.

5.5 Preoblikovanje razbremenjenih mestnih prometnic in javnih površin

Po izvedbi infrastrukturnih projektov, ki bodo omogočili preusmeritev dela tranzitnega in daljinskega prometa, se postopno pristopi k preoblikovanju ključnih mestnih prometnic, zlasti Celjske in Podgorske ceste ter drugih izbranih koridorjev.

Pri prenovah se preverijo možnosti za umirjanje motornega prometa, izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje, kakovostnejše ureditve javnega prevoza, zasaditve, senčenje, urbano opremo in druge elemente javnega prostora. Ukrep se vsebinsko povezuje s preureditvijo Glavnega trga ter z ukrepi stebrov »Več hoje« in »Podpora kolesarjenju«.

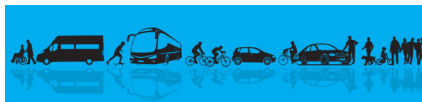
5.6 Kakovostno vzdrževanje in celovita obnova občinskih cest

Ukrep združuje redno vzdrževanje in načrtovano obnovo občinskih cest z namenom zagotavljanja varnosti, dostopnosti, udobja in dolgoročne uporabnosti cestne infrastrukture. Redno vzdrževanje obsega pravočasno sanacijo poškodb vozišč, urejanje bankin, odvodnjavanja, preglednosti, prometne signalizacije, cestne opreme in razsvetljave ter izvajanje zimske službe.

Na odsekih, kjer redno vzdrževanje ne zadošča več, se izvajajo celovitejšše obnove. Pri tem se ne obravnava zgolj vozišče za motorni promet, temveč celoten prometni prostor. Ob obnovah se preverijo tudi možnosti za umirjanje prometa, izboljšanje prehodov za pešce, dostopnosti do postajališč, dograditev površin za hojo in kolesarjenje, ureditev robnih površin, zasaditve ter izboljšanje preglednosti in prometne varnosti.

Sklop ukrepov 3: Umirjanje motornega prometa in izboljšanje kakovosti javnega prostora v naseljih

S sklopom ukrepov 3 bomo sistematično zmanjševali vozne hitrosti in izboljševali prometno varnost v mestu, stanovanjskih območjih, vaških jedrih in drugih naseljih. Posebna pozornost bo namenjena območjem z večjo prisotnostjo pešcev in kolesarjev, okolici šol, vrtcev, javnih ustanov, postajališč



javnega prevoza ter drugim območjem, kjer se prometna in bivalna funkcija prostora izraziteje prepletata.

5.7 Izvedba ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja

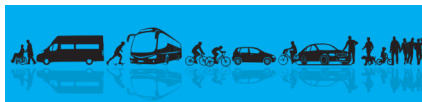
Ukrep je namenjen zmanjševanju vozniških hitrosti motornega prometa ob vstopih v naselja, kjer prehod iz odprtega cestnega prostora v naselbinsko območje pogosto ni dovolj jasno izražen. Prednostno se obravnavajo odseki, kjer so zaznane povišane hitrosti, večja prisotnost pešcev in kolesarjev, bližina stanovanjskih območij, poti v šolo, postajališč javnega prevoza ali drugih pomembnih ciljev poti.

Glede na prometne razmere in prostorske možnosti se postopno uvedejo primerni ukrepi, kot so optične zavore, zožitve vozišča, sredinski otoki, zamiki vozne osi, šikane, prilagoditve talnih označb, dodatna signalizacija, zasaditve ter po potrebi tudi dvignjene trapezne ploščadi, preureditev križišč, krožna in mini krožna križišča in prikazovalniki hitrosti.

5.8 Izvajanje ukrepov za zmanjšanje vozniških hitrosti in izboljšanje javnega prostora znotraj naselij

Ukrep je usmerjen v umirjanje motornega prometa na odsekih znotraj naselij, kjer široka vozišča, dolgi premočrtni poteki cest, prometne obremenitve ali neustrezna ureditev javnega prostora spodbujajo previsoke hitrosti oziroma povzročajo konflikte med različnimi uporabniki.

Predvideni ukrepi vključujejo zožitve vozišč, dvignjene prehode za pešce, ploščadi, spremembe prometnih režimov, enosmerne ureditve, preureditve križišč, krožna in mini krožna križišča, območja omejene hitrosti, skupni prometni prostor ter izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje. Pri celovitejših prenovah se smiselno vključijo tudi zasaditve, senčenje, ozelenitev, urejanje robnih površin, osvetlitev in urbana oprema. Na območju šol, domov starejših, bolnice ipd. se namestijo prikazovalniki hitrosti in po potrebi tudi stacionarni radarji.



5 AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt predstavlja izvedbeni okvir OCPS Mestne občine Slovenj Gradec za sedemletno obdobje 2026–2033. V njem so ukrepi razvrščeni po petih strateških stebrih mobilnosti ter povezani s predvideno časovnico izvedbe, nosilci oziroma odgovornimi deležniki, **okvirno finančno oceno** in možnimi viri financiranja.

Akcijski načrt je treba brati skupaj s poglavjem 4, v katerem so posamezni ukrepi podrobneje vsebinsko obrazloženi. V opisih ukrepov v poglavju 4 so navedene tudi konkretnejše lokacije, manjkajoče povezave, prednostni odseki, območja ukrepanja, vsebinske usmeritve in povezave med posameznimi ukrepi. Akcijski načrt zato ne ponavlja vseh teh podrobnosti, temveč jih povzema v pregledni izvedbeni obliki.

Pri **kompleksnejših infrastrukturnih ukrepih**, zlasti pri dograditvi peš in kolesarskega omrežja, urejanju prehodov, kakovostnih poteh v šolo, umirjanju prometa, večmodalnih prestopnih točkah ter preoblikovanju mestnih prometnic, bodo **natančna faznost, tehnične rešitve in podrobnejše finančne ocene določene v nadaljnjih strokovnih podlagah, projektni dokumentaciji oziroma izvedbenih načrtih**. Kjer je to relevantno, akcijski načrt zato napotuje na pripravo dodatnih načrtov ali na ukrep 1.1, v okviru katerega bo pripravljena celovita zasnova peš in kolesarskega prometa ter območij prijaznega prometa.

Za vsak ukrep akcijski načrt opredeljuje:

- zahtevnost izvedbe,
- okvirno finančno oceno oziroma način določitve stroškov,
- nosilca oziroma odgovorne deležnike,
- okvirni rok izvedbe,
- možne vire financiranja,
- dodatne opombe glede izvedbe, faznosti ali potrebnih nadaljnjih strokovnih podlag.

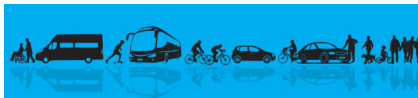
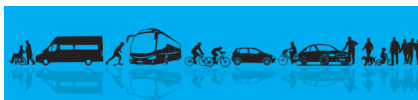


Tabela 7: Akcijski načrt za 1. Steber – Celostno prometno načrtovanje

1. Steber: Celostno prometno načrtovanje								
Št. ukrepa	Naziv sklopa / ukrepa	Opis ukrepa	Finančna ocena	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
1. Sklop ukrepov: Usklajevanje prometnega in prostorskega načrtovanja ter krepitev upravljaljskih zmogljivosti								
1.1	Načrt zasnovne peš in kolesarskega prometa ter območij prijaznega prometa	- Izdelava Načrta celostne mreže peš in kolesarskih povezav ter območij prijaznega prometa kot strokovne podlage za nadaljnje projektiranje in izvedbo ukrepov; - Določitev prioritete, etapnosti izvedbe in osnovnih usmeritev za pripravo projektne dokumentacije ter za umeščanje izvedbenih ukrepov v proračun, NRP in razpisne prijave; - Finančna ocena se nanaša na pripravo načrta. Izvedbeni ukrepi, ki bodo izhajali iz načrta, so finančno ovrednoteni ločeno pri posameznih ukrepih v stebrih hoje, kolesarjenja in upravljanja motornega prometa.	18.000 €	Srednja	MO Slovenj Gradec	2026 – 2027	Proračun občine	
1.2	Uravnoteženo načrtovanje javnega prostora z vidika vseh uporabnikov	- Presoja občinskih projektov z vidika vseh uporabnikov prostora; - Vključevanje načel OCPS v prostorske akte, rekonstrukcije cest, urejanje javnih površin in investicijske projekte; - Usklajevanje rešitev za pešce, kolesarje, JPP, motorni promet, dostavo, stanovalce in ranljive skupine.	Brez stroška	Srednja	MO Slovenj Gradec	2026 – 2033		
1.3	Medobčinsko in regionalno sodelovanje na področju prostorskega in prometnega načrtovanja	- Redni koordinacijski sestanki s sosednjimi občinami, regijo in državnimi organi/upravljalci; - Sodelovanje pri RPP, regijskem sistemu izposoje koles, JPP in projektih medobčinskih povezav; - Priprava skupnih pobud za JPP, kolesarske povezave, regionalno dostopnost in državne ceste.	1.000 €/leto	Srednja	MO Slovenj Gradec	2026 – 2033		Izvajanje RCPS, RPP in regijskih projektov
1.4	Krepitev kompetenc občinske uprave, medsektorskega sodelovanja in koordinacije izvajanja OCPS	- Imenovanje koordinatorskega izvajalca OCPS; - Letna interna koordinacija izvajanja ukrepov med občinskimi področji; - Izobraževanja, študijski obiski in prenos dobrih praks; - Priprava letnega pregleda izvedbe ukrepov in predlogov za proračunsko načrtovanje.	3.000 €/leto	Majhna	MO Slovenj Gradec	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	
1.5	Priprava mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa	- Priprava mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa, npr. bolnišnico, šole, zdravstveni dom, večje zaposlovalce in javne ustanove; - Analiza potovalnih navad, dostopov, parkiranja, dostave in potreb uporabnikov; - Opredelitev mehkih in infrastrukturnih ukrepov za manjšo odvisnost od osebnega avtomobila.	12.000 €/generator	Majhna	Generator prometa / MO Slovenj Gradec	2027 – 2033	Pristojno ministrstvo, proračun občine	
1.6	Aktivno sodelovanje v nacionalnih in evropskih projektih ter pobudah	- Spremljanje nacionalnih in evropskih razpisov s področja trajnostne mobilnosti; - Priprava projektnih prijav in partnerskih dogovorov; - Sodelovanje v projektih, pobudah in mrežah za prenos dobrih praks ter sofinanciranje ukrepov OCPS.	*	Srednja	MO Slovenj Gradec	2026 – 2033	Ministrstva, sredstva EU, proračun občine	*Sofinancerski delež občine odvisen od vrednosti projektov
2. Sklop ukrepov: Komuniciranje, vključevanje javnosti ter promocijske in ozaveščevalne aktivnosti								

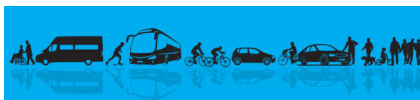


1. Steber: Celostno prometno načrtovanje

Št. ukrepa	Naziv sklopa / ukrepa	Opis ukrepa	Finančna ocena	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
1.7	Izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih in ozaveščevalnih aktivnosti za vse stebre mobilnosti	- Priprava letnega programa promocijskih in izobraževalnih aktivnosti za vse stebre mobilnosti; - Delavnice, javne predstavitve, aktivnosti za šole, starejše, zaposlene in ranljive skupine; - Priprava komunikacijskih gradiv, kampanj in vsebin za varno, zdravo in trajnostno mobilnost.	2.000 €/leto	Majhna	MO Slovenj Gradec	2027 – 2033	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU	
1.8	Sodelovanje v kampanji – Evropski teden mobilnosti (ETM)	- Letna priprava in prijava programa Evropskega tedna mobilnosti; - Izvedba dogodkov, delavnic, promocijskih akcij in začasnih prometnih ureditev; - Preizkus rešitev, kot so šolske ulice, omejevanje motornega prometa, aktivnosti v mestnem središču in spodbujanje aktivnih prihodov v šolo; - Evalvacija odzivov in prenos ugotovitev v nadaljnje ukrepe.	*7.000 €/leto	Majhna	MO Slovenj Gradec	Vsako leto	Pristojno ministrstvo, sredstva EU	*Potrebna prijava na razpis
1.9	Redno komuniciranje z javnostjo ter vključevanje prebivalcev in ključnih deležnikov	- Redna objava informacij o izvajanju OCPS na spletni strani, v medijih in drugih občinskih kanalih; - Najmanj tri strukturirane oblike sodelovanja z deležniki letno; - Zbiranje, pregled in obravnavo pobud prebivalcev, mestnih četrti, vaških skupnosti, javnih zavodov, šol in podjetij.	2.000 €/leto	Majhna	MO Slovenj Gradec	2027 – 2033	Proračun občine	
3. Sklop ukrepov: Spremljanje izvajanja, vrednotenje učinkov in periodična prenova OCPS								
1.10	Spremljanje kazalnikov in izvajanja akcijskega načrta OCPS	- Letno spremljanje enotnih (obveznih) in dodatnih kazalnikov OCPS; - Spremljanje izvedbe akcijskega načrta, finančne realizacije in morebitnih ovir; - Priprava podatkov za poročanje pristojnemu ministrstvu in obveščanje javnosti; - Po potrebi predlog prilagoditev ukrepov in prioritet.	2.000 €/leto	Majhna	MO Slovenj Gradec	2027 – 2033	Proračun občine	
1.11	Vmesni pregled izvajanja ter periodična prenova OCPS	- Vmesni pregled izvajanja OCPS in doseganja ciljnih vrednosti (na 2 leti); - Priprava priporočil za prilagoditev izvedbenih aktivnosti in proračunskih prioritet; - Priprava podlag za periodično prenovo OCPS pred iztekom sedemletnega obdobja.	42.000 €	Majhna	MO Slovenj Gradec	2032	Pristojno ministrstvo, sredstva EU, proračun občine	

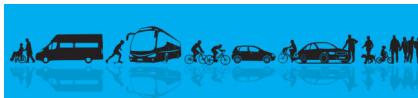
Tabela 8: Akcijski načrt za 2. Steber – Več hoje

2. Steber: Več hoje								
Št. ukrepa	Naziv sklopa / ukrepa	Opis ukrepa	Finančna ocena	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
1. Sklop ukrepov: Dograditev peš omrežja in zagotavljanje dostopnosti za vse								
2.1	Urejanje povezav za hojo	- Izvedba manjkajočih pločnikov, peš povezav in peš prebojev v mestu, stanovanjskih soseskah, vaških jedrih in ob ključnih prometnicah; - Urejanje povezav do šol, vrtcev, zdravstvenih ustanov, javnih storitev, postajališč JPP, mestnega središča in zelenega zaledja; - Vključitev shojenih poti in bližnjic v uradno peš omrežje, kjer je to prostorsko, lastniško in prometnovarnostno izvedljivo; - Prednostni primeri: povezave v južnem delu mesta, peš preboji med ulicami, povezava pokopališče–Stari trg ter brv čez Suhodolnico na povezavi Kuharjev park–Glasbena šola–Glavni trg.	*Vsaj 150.000 €/leto	Zelo velika	MO Slovenj Gradec	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	*Faznost in natančnejša finančna ocena se določita v izvedbenem načrtu - ukrep št. 1.1
2.2	Urejanje prehodov za pešce	- Ureditve novih oziroma izboljšanih prehodov na območjih pogostih prečkanj; - Prioritetno obravnavanje Celjske in Podgorske ceste, območij šol, postajališč JPP, zdravstvenih ustanov in lokalnih središč; - Izvedba ukrepov, kot so dvignjeni prehodi, skrajšanje prečkanj, boljša osvetlitev, taktilne oznake, izboljšanje preglednosti in umirjanje prometa.	*Vsaj 30.000 €/leto	Velika	MO Slovenj Gradec	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	*Faznost in natančnejša finančna ocena se določita v izvedbenem načrtu - ukrep št. 1.1
2.3	Odprava ovir za funkcionalno ovirane	- Letni pregled in odprava ovir na peš površinah; - Znižanje robnikov, ureditev klančin, taktilnih oznak, prehodov in dostopov do javnih ustanov; - Odstranitev ali prestavitve količkov, korit, neustrezne urbane opreme in drugih ovir; - Prednostno na poteh do šol, zdravstvenih ustanov, postajališč, javnih storitev in mestnega središča.	25.000 €/leto	Srednja	MO Slovenj Gradec	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	
2. Sklop ukrepov: Kakovostne poti v šolo in spodbujanje hoje v šolo								
2.4	Urejanje kakovostnih poti v šolo in spodbujanje hoje v šolo	- Pregled in posodobitev načrtov kakovostnih poti v šolo; - Urejanje manjkajočih peš in kolesarskih povezav, prehodov, umirjanja prometa in dostopov v okolici šol; - Preveritev uvedbe šolskih ulic, parkirišč Kiss & Go na ustrezni oddaljenosti in drugih ukrepov za zmanjšanje avtomobilskega dovoza otrok do vhoda; - Promocija hoje, pešbusa, kolesarjenja in drugih aktivnih prihodov v šolo.	*200.000 €/leto	Zelo velika	MO Slovenj Gradec	2026 – 2033	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU	*Faznost in natančnejša finančna ocena se določita v izvedbenem načrtu.
3. Sklop ukrepov: Kakovosten javni prostor, lokalna središča in zelene povezave								



4. Steber: Prilagodljiv javni prevoz

Št. ukrepa	Naziv sklopa / ukrepa	Opis ukrepa	Finančna ocena	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opombe
		Povezovanje naselij z bolnišnico, zdravstvenim domom, mestnim središčem, trgovskimi območji in drugih ciljev.						
4.3	Nadaljnja racionalizacija šolskih prevozov	- Letna preveritev organizacije šolskih prevozov, tras, postajališč in stroškov; - Preveritev možnosti povezovanja šolskih prevozov z JPP in delnim izvajanjem v lastni režiji z okolju prijaznimi vozili (e-kombi); - Ureditev dostopov do postajališč, kakovostnih poti v šolo in parkirišč Kiss & Go na ustrezni oddaljenosti od vhodov (šolska ulica); - Cilj je nadaljnja racionalizacija in dvig aktivne mobilnosti ob ohranitvi prometne varnosti otrok.	*700.000 €/leto	Zelo velika	MO Slovenj Gradec	2026 – 2033	Proračun občine MzI, DUJPP	*Predvideno znižanje stroškov
2. Sklop ukrepov: Informiranje uporabnikov ter izboljšanje dostopnosti in kakovosti postajališč								
4.4	Izboljšanje informiranja o voznihih redih, povezavah in storitvah javnega prevoza ter zbiranje povratnih informacij uporabnikov	- Ureditev preglednih informacij o voznih redih, povezavah, prestopih, SG Mobilcu in drugih storitvah; - Spletne objave, QR-kode na postajališčih, tiskana obvestila, obvestilne table in kampanje; - Vzpostavitev sistema zbiranja in obravnave pobud uporabnikov; - Letna posodobitev informacij in koordinacija s prevozniki.	3.000 €/leto	Srednja	MO Slovenj Gradec	2027 – 2033	Proračun občine, sredstva EU, MZI	
4.5	Izboljšanje dostopnosti in opremljenosti postajališč	- Fazna nadgradnja avtobusnih postajališč; - Ureditev nadstrešnic, klopi, voznih redov, osvetlitve, varnih dostopov, taktlnih oznak in univerzalne dostopnosti; - Izboljšanje peš in kolesarskih navezav do postajališč ter dodajanje stojal ali kolesarnic; - Prioritetno pri pomembnejših postajališčih, šolah, javnih ustanovah in večjih prestopnih točkah.	30.000 €/leto	Srednja	MO Slovenj Gradec	2027 – 2030	Proračun občine, sredstva EU, nacionalna sredstva	
3. Sklop ukrepov: Večmodalne prestopne točke in dolgoročna krepitev regionalne dostopnosti								
4.6	Ureditev večmodalnih prestopnih točk ter proučitev vzpostavitve vozlišč P + R	- Izdelava izvedbenega načrta večmodalnih prestopnih točk; - Preveritev vozlišč P + R ob osrednjih avtobusni postaji, robu mesta, ključnih vpadnicah ter prihodnjih priključkih na 3. razvojno os in južno obvoznico; - Pilotna izvedba prestopne točke z možnostjo parkiranja, varnega parkiranja koles, izposoje e-koles, sopotništva in polnilne infrastrukture.	*7.000 € **400.000 €	Velika	MO Slovenj Gradec	2027 – 2033	Sredstva EU, nacionalna sredstva, proračun občine	*Strošek načrta **Strošek ureditev 2 x večmodalnih točk do leta 2033
Dolgoročni razvojni ukrepi regionalnega pomena								
4.7	Proučitev možnosti podaljšanja industrijskega železniškega tira od Otiškega Vrha do Pameč	Pobuda za strokovno preveritev podaljšanja industrijskega železniškega tira od Otiškega Vrha do Pameč;	/	Zelo velika	MO Slovenj Gradec	2026 – 2033	MzI, DRSI, SŽ	



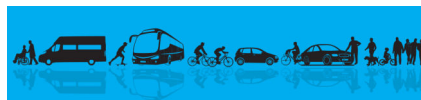
4. Steber: Prilagodljiv javni prevoz

Št. ukrepa	Naziv sklopa / ukrepa	Opis ukrepa	Finančna ocena	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opombe
		- Preveritev prostorskih, tehničnih, gospodarskih, logističnih in okoljskih izhodišč; - Usklajevanje z MzI, DRSI, SŽ, gospodarstvom, regijo in sosednjimi občinami; - Ukrep je dolgoročen (pobuda); stroški študij in investicij so odvisni od državnih postopkov.						
4.8	Proučitev možnosti ponovne vzpostavitve železniške povezave Slovenj Gradec–Velenje	- Ukrep/pobuda za dolgoročno preveritev ponovne vzpostavitve železniške povezave Slovenj Gradec–Velenje; - Varovanje strateškega koridorja v prostorskih in regionalnih dokumentih, kjer je to relevantno; - Usklajevanje s sosednjimi občinami, regijo, državo in SŽ.	/	Zelo velika	MO Slovenj Gradec	2026 – 2033	MzI, DRSI, SŽ	
4.9	Proučitev možnosti revitalizacije in razvojne aktivacije letališča Slovenj Gradec	- Proučitev razvojne, turistične, rekreacijske, gospodarske in morebitne intervencijske vloge letališča Slovenj Gradec; - Preveritev lastniških, prostorskih, varnostnih, okoljskih in organizacijskih pogojev; - Priprava in sprejem razvojnega koncepta v sodelovanju z lastniki, državo, regijo in turističnimi deležniki; - Ukrep ni usmerjen v redne mednarodne linije, temveč v realne dopolnilne razvojne možnosti.	/	Zelo velika	MO Slovenj Gradec	2026 – 2033	MzI, DRSI	

Tabela 11: Akcijski načrt za 5. Steber – Upravljan motorni promet

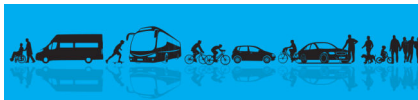
5. Steber: Upravljan motorni promet

Št. ukrepa	Ukrep	Opis ukrepa	Finančna ocena	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
1. Sklop ukrepov: Preusmerjanje in upravljanje prometnih tokov, parkiranja ter mestne logistike								
5.1	Preusmerjanje tranzitnega in daljinskega prometa iz mesta	- Nadaljnje sodelovanje občine z državo pri 3. razvojni osi, južni obvoznici in drugih državnih ureditvah; - Spremljanje umeščanja, projektiranja, gradnje in navezav na občinsko omrežje; - Priprava občinskih ureditev, ki bodo omogočile/pospešile preusmeritev tranzitnega in daljinskega prometa iz mesta; - Po izvedbi državnih projektov spremljanje učinkov in priprava podlag za preoblikovanje (redukcija) razbremenjenih mestnih prometnic.	*	Zelo velika	Pristojno ministrstvo, DRSI, MO Slovenj Gradec	2026 – 2033	Nacionalna sredstva (MzI, DRSI,...), občinski proračun	*Zajeto v invest. dokumentaciji 3. razvojne osi in južne obvoznice



5. Steber: Upravljan motorni promet

Št. ukrepa	Ukrep	Opis ukrepa	Finančna ocena	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
5.2	Načrt izvajanja parkirne politike s postopnim urejanjem parkiranja	- Izdelava Načrta izvajanja parkirne politike (NIPP) - Popis parkirnih kapacitet, zasedenosti, režimov, tarif, potreb stanovalcev, obiskovalcev, zaposlenih in oseb z oviranostmi in preveritev smotnosti novih parkirnih objektov, robnih parkirišč, P + R in sprememb parkirnih režimov; - Faza izvedbe ukrepov NIPP: označbe, režimi, tarfna politika, digitalizacija in nadzor.	35.000 €	Srednja	MO Slovenj Gradec	2026 – 2027	Sredstva EU, nacionalna sredstva, občinski proračun	
5.3	Učinkovito upravljanje tovornega prometa in dostave	- Izdelava Načrta upravljanja mestne logistike (NUML) - Določitev pravil dostave, časovnih oken, dostopnih režimov, območij omejitev in prioriteten lokacij; - Preveritev in projektna priprava dostavnih mest oziroma dostavnih otkov; - Pilotna izvedba dostavnih mest oz. dostavnih otkov s polnilno infrastrukturo; - Spremljanje učinkov ter po potrebi širitev sistema na dodatne lokacije.	*25.000 € **250.000 €	Srednja	MO Slovenj Gradec	2026 – 2027	Sredstva EU, nacionalna sredstva, občinski proračun	*Strošek priprave Načrta upravljanja mestne logistike (NUML) **Strošek na dostavni otok je ocenjen na 50.000 €/dostavno mesto
5.4	Širitev mreže javno dostopnih polnilnic in proučitev možnosti vzpostavitve polnilnega parka	- Preveritev lokacij za javno dostopne polnilnice pri javnih ustanovah, večstanovanjskih soseskah z javnimi parkirišči, P + R, prestopnih točkah, turističnih točkah in zaposlitvenih območjih; - Priprava modela sodelovanja z zunanjimi izvajalci oz. koncesionarji; - Preveritev možnosti vzpostavitve polnilnega parka, tudi za večja oz. tovorna vozila, na prometno ustrezni lokaciji, umestitev v prostorske akte; - Potencialni vložek občine: zemljišče, prostorske podlage in koordinacija.	*	Zelo velika	Zunanji izvajalec, MO Slovenj Gradec	2026 – 2033	Sredstva EU, nacionalna sredstva, zunanji izvajalec, občinski proračun	*Potencialni vložek občine je zemljišče
2. Sklop ukrepov: Preoblikovanje razbremenjenih mestnih prometnic in celovita obnova cestnega prostora								
5.5	Preoblikovanje razbremenjenih mestnih prometnic in javnih površin	- Priprava izvedbenega načrta za preoblikovanje Celjske in Podgorske ceste ter drugih razbremenjenih mestnih prometnic; - Prerazporeditev cestnega prostora v korist hoje, kolesarjenja, JPP, zelenih površin, drevoredov, prehodov in kakovostnega javnega prostora; - Usklajevanje z državnimi upravljavci cest, izvedbo 3. razvojne osi ter južne obvoznice; - Fazna izvedba po prometni razbremenitvi.	2.0 mio €	Zelo velika	Pristojno ministrstvo, DRSI, MO Slovenj Gradec	2029 – 2033	Nacionalna sredstva (MzI, DRSI,...), občinski proračun	
5.6	Kakovostno vzdrževanje in celovita obnova občinskih cest	- Letni program vzdrževanja in obnove občinskih cest; - Prednostna obravnava odsekov z večjim prometnovarnostnim pomenom, šolskih poti, dostopov do naselij in lokalnih središč; - Ob rekonstrukcijah vključevanje ukrepov za hojo, kolesarjenje, odvodnjanje, osvetlitev, umirjanje prometa in dostopnost; - Vzdrževanje cestnega prostora naj podpira cilje OCPS, ne zgolj pretočnosti motornega prometa.	1.5 mio €/leto	Srednja	MO Slovenj Gradec	2026 – 2033	Občinski proračun, ministrstva oz. nacionalni viri	



5. Steber: Upravljan motorni promet

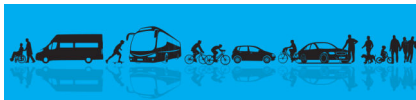
Št. ukrepa	Ukrep	Opis ukrepa	Finančna ocena	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja	Opomba
3. Sklop ukrepov: Umirjanje motornega prometa in izboljšanje kakovosti javnega prostora v naseljih								
5.7	Izvedba ukrepov za umirjanje prometa ob vstopih v naselja	- Izbor prioriteten vstopov v naselja na podlagi hitrosti, prometne varnosti, šolskih poti in pobud prebivalcev; - Izvedba vstopnih ureditev, kot so optične zožitve, sredinski otoki, dvignjene ploščadi, merilniki hitrosti, prehodi, označbe in zasaditve; - Pilotne izvedbe in postopna širitev glede na rezultate; - Faznost in stroški se določijo v izvedbenem načrtu.	*50.000 €/leto	Srednja	MO Slovenj Gradec	2026 – 2033	Sredstva EU, nacionalna sredstva, občinski proračun	*Faznost in podrobnejša finančna ocena se določita v izvedbenem načrtu
5.8	Izvajanje ukrepov za zmanjšanje vozniških hitrosti in izboljšanje javnega prostora znotraj naselij	- Uvajanje območij 30 km/h, območij umirjenega prometa in drugih ukrepov znotraj naselij; - Izvedba dvignjenih prehodov, ploščadi, zožitev, mini krožišč, sprememb prometnih režimov in ureditev skupnega prometnega prostora, kjer je to primerno; - Prednostno v stanovanjskih območjih, vaških jedrih, okolici šol, javnih ustanov, zdravstvenih dejavnosti in lokalnih središč; - Povezava z urejanjem javnega prostora, peš povezav in kolesarskega omrežja.	*200.000 €/leto	Srednja	MO Slovenj Gradec	2026 – 2033	Sredstva EU, nacionalna sredstva, občinski proračun	*Faznost in podrobnejša finančna ocena se določita v izvedbenem načrtu



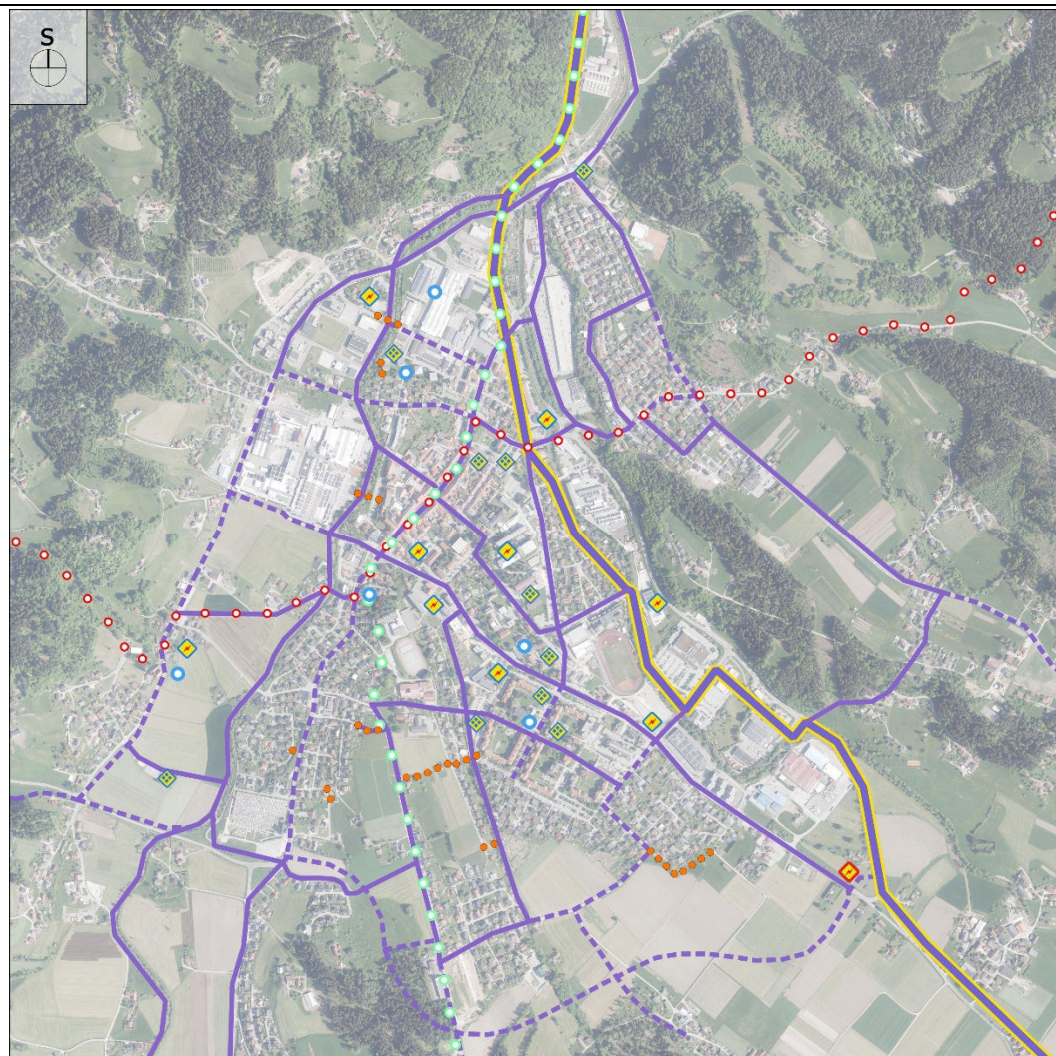
MESTNA
OBČINA
SLOVENJ
GRADec

MESTO
GLASNIK
MIRU

MESTNA OBČINA SLOVENJ GRADec



Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo



Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Slovenj Gradec

Peš in kolesarsko omrežje

LEGENDA

Omrežje za pešce

- nadgradnja javnih površin

● nadgradnja ali nadgradnja površin za pešce (ureditev trga, ploščadi, ureditev ali razširitev pločnikov itd.)

●●●●● preboji za pešce (predlagani) ali brv preko reke (predlagana)

- daljinske povezave za pešce

○ ○ ○ Slovenska planinska transverzala

○ ○ ○ Benediktova romarska pot

Omrežje za kolesarje

◆ parkirišče za kolesa

◆ parkirišče za kolesa in e-kolesa, točka izposoje koles

◆ parkirišče za kolesa in e-kolesa ter točka izposoje koles v sklopu mobilnostnega vozlišča

— državna kolesarska povezava

— občinska kolesarska povezava

- - - - - občinska kolesarska povezava (predvidena)



0 250 500 m

Slika 22: Karta ukrepov peš in kolesarskega omrežja na ravni mesta Slovenj Gradec



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
IN ENERGETIKO



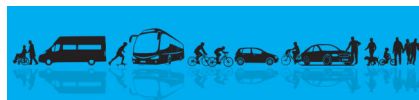
Sofinancira
Evropska unija



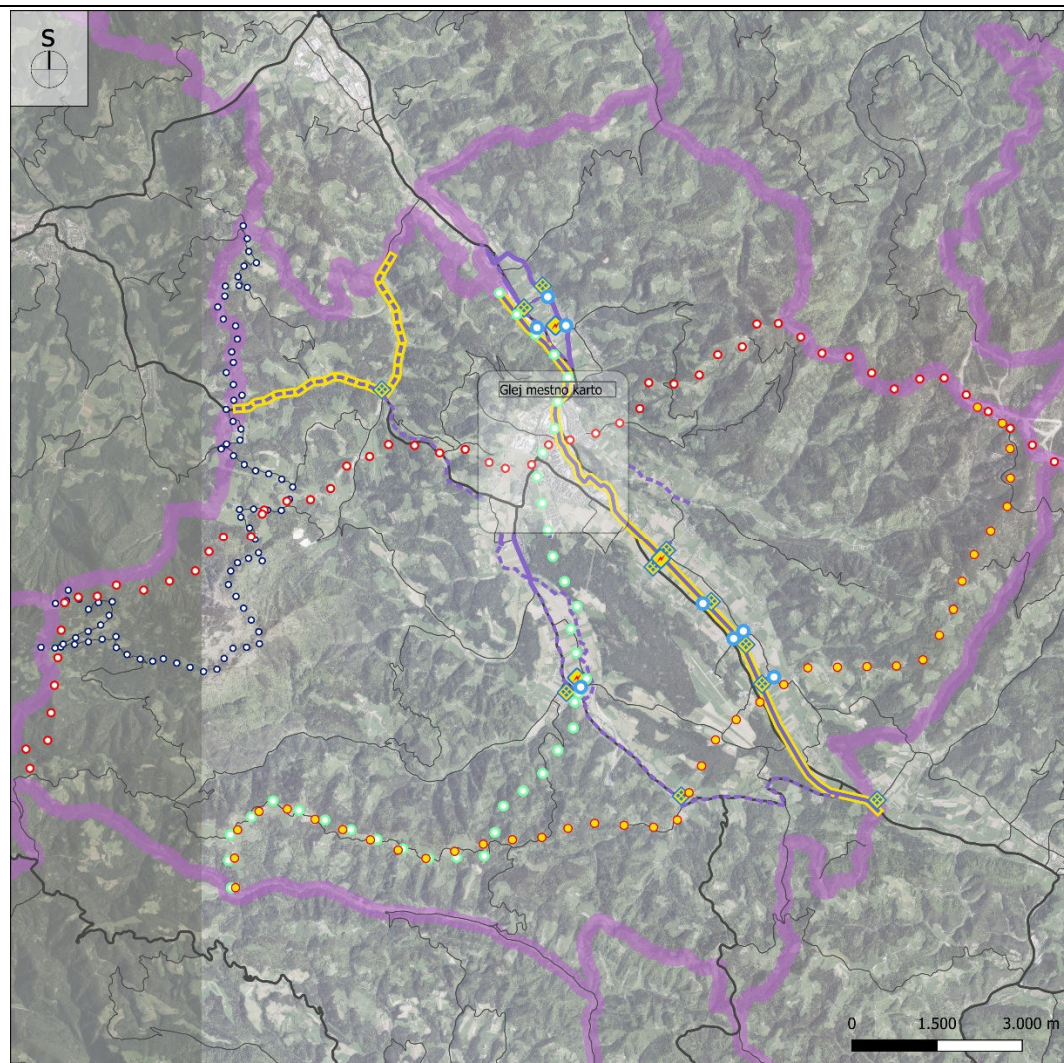
MESTNA
OBČINA
SLOVENJ
GRADEC

MESTO
GLASNIK
MIRU

MESTNA OBČINA SLOVENJ GRADEC



Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo



Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Slovenj Gradec

Peš in kolesarsko omrežje

LEGENDA

Omrrežje za pešce

- nadgradnja javnih površin
 - nadgradnja površin za pešce (ureditev trga, ploščadi, ureditev ali razširitev pločnikov itd.)
- daljinske povezave za pešce
 - Slovenska planinska transverzala
 - Benediktova romarska pot
 - Evropska pešpot E6

Omrrežje za kolesarje

- ◆ parkirišče za kolesa
- ◆ parkirišče za kolesa in e-kolesa, točka izposoje koles
- Slovenska turnokolesarska pot
- državna kolesarska povezava
- - - državna kolesarska povezava (predvidena)
- občinska kolesarska povezava
- - - občinska kolesarska povezava (predvidena)

ZUM
URBANIZEM
PLANIRANJE
PROJEKTIRANJE
P.O.S.

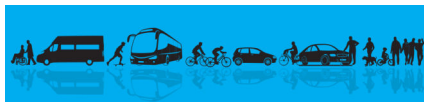
Slika 23: Karta ukrepov peš in kolesarskega omrežja na ravni Mestne občine Slovenj Gradec



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
IN ENERGETIKO



Sofinancira
Evropska unija



6 VIRI IN LITERATURA

- Celostna prometna strategije Mestne občine Slovenj Gradec, urednik Peter Zajc [et al.], Slovenj Gradec: Mestna občina, 2017;
- Celostna prometna strategija Koroške regije, P. Zajc, L. Mladenovič, S. Koblar, A. Plevnik, Ljubljana, 2024;
- Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje – Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije, Ljubljana; Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023;
- Zakon o celostnem prometnem načrtovanju – ZCPN (Ur.l. RS, št. 130/22 in 22/25);
- Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Uradni list RS, št. 76/2023 in 109/2023);
- Minimalni standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več sosednjih občin skupaj, MOPE, 2023;
- Statistični urad RS, SI-STAT podatkovni portal, 2025, dostopen na <https://www.stat.si>;
- Nacionalni inštitut za javno zdravje, <https://obcine.nijz.si/kazalniki/>;
- Spletne strani Javne agencije RS za varnost prometa – baza podatkov o prometnih nesrečah, <https://www.avp-rs.si/>;
- Direkcija RS za infrastrukturo, prometne obremenitve, e-publikacija »Štetje prometa«;
- Spletni portal <https://www.geoprostor.net/piso/>
- Spletna stran Mestne občine Slovenj Gradec, <https://www.slovenjgradec.si/>