



Sofinancira
Evropska unija

I FEEL
SLOVENIA



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



OBČINA PODVELKA
skupnost v srcu narave

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE PODVELKA



Dravograd, september 2025

OSNOVNI PODATKI

Naročnik	OBČINA PODVELKA
Naslov:	Podvelka 13, 2363 Podvelka
Koordinator procesa pri občini:	mag. Sara Berglez Zajec, direktorica občinske uprave
Telefon:	02 87 69 510
E-pošta:	obcina@podvelka.si
Spletna stran:	http://www.podvelka.si/
Davčna številka:	SI 42106257
Matična številka:	5881668000
Dokument pripravil:	RRA Koroška, regionalna razvojna agencija za Koroško regijo d.o.o.
Vodja delovne skupine izdelovalcev:	mag. Peter Zajc
Delovna skupina izdelovalca:	Aleš Rupreht, Nika Drofenik, Viktorija Miklavc
Dokument potrdil:	Občinski svet Občine Podvelka
Datum potrditve:	
Številka zadeve:	

Spoštovane občanke, spoštovani občani,

s ponosom vam predstavljamo Celostno prometno strategijo Občine Podvelka, strateški dokument, ki smo ga v sodelovanju s strokovnjaki, deležniki in predvsem z vašo pomočjo pripravili v letu 2025. Zahvaljujem se vsem, ki ste prispevali svoj čas, znanje in mnenje pri pripravi tega pomembnega dokumenta. Naša občina se razvija, z njo pa raste tudi potreba po bolj povezani, varni, trajnostni in dostopni prometni ureditvi za vse generacije.

Zavedamo se, da promet ni le vprašanje infrastrukture – je način, kako živimo, delamo, se družimo in se povezujemo. Prav zato smo se odločili za celosten pristop, ki upošteva tako potrebe lokalnega prebivalstva kot tudi okoljske in gospodarske izzive prihodnosti.

Pred nami so izzivi, a tudi številne priložnosti – stopimo jim naproti skupaj. Verjamem, da bomo s skupnimi močmi uresničili vizijo občine Podvelka kot povezane, varne in trajnostno naravnane skupnosti.

S spoštovanjem,

Miran Pušnik, župan Občine Podvelka.

Kazalo vsebine

1	<i>O dokumentu</i>	1
	Ozadje	1
	Priprava OCPS	2
	Vključevanje javnosti.....	3
2	<i>Obstoječe stanje in izhodišča</i>	4
	Območje obravnave	4
	Prometne razmere in dostopnost.....	4
	Demografske značilnosti.....	6
	Dnevna mobilnost	7
	Rezultati ankete za splošno javnost	10
4	<i>Vizija</i>	13
5	<i>Cilji</i>	14
	Prioritetni cilji, strateška vodila, ciljne vrednosti	14
6	<i>Stebri prometnega sistema</i>	16
	Celostno prometno načrtovanje	17
	Ključni dosežki ter problemi/izzivi	17
	Strateška vodila.....	17
	Cilji	17
	Ukrepi	18
	Hoja	19
	Ključni dosežki ter problemi/izzivi	20
	Strateška vodila.....	20
	Cilji	20
	Ukrepi	21
	Kolesarjenje	22
	Ključni dosežki ter problemi/izzivi	23
	Strateška vodila.....	23
	Cilji	23
	Ukrepi	24
	Javni potniški promet	25
	Ključni dosežki ter problemi/izzivi	26
	Strateška vodila.....	27
	Cilji	27
	Ukrepi	27
	Motorni promet	28
	Ključni dosežki ter problemi/izzivi	29
	Strateška vodila.....	30
	Cilji	30
	Ukrepi	30
7	<i>Akcijski načrt</i>	32

Celostno prometno načrtovanje	32
Hoja.....	33
Kolesarjenje	34
Javni potniški promet	35
Avtomobilski promet.....	36
9 Spremljanje in vrednotenje izvajanja	38

Kazalo preglednic in slik

Preglednice

Tabela 1: Število prebivalcev po naseljih občine v letih 2011 in 2024 (vir: SURS, 2024).	7
Tabela 2: Število učencev v občini v treh izbranih šolskih letih (vir: SURS, 2024).	7
Tabela 3: Število študentov na 1.000 prebivalcev v občini (vir: SURS, 2024).....	7
Tabela 4: Število dijakov na 1.000 prebivalcev v občini (vir: SURS, 2024)	8
Tabela 5: Izbrani kazalniki delovnih migracij (vir: SURS, 2024).....	8
Tabela 6: Število osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev (vir: SURS, 2024).....	9
Tabela 7: Povprečna starost osebnih avtomobilov (vir: SURS, 2024).....	9
Tabela 8: Cilji OCPS občine Podvelka.	14
Tabela 9: Kazalniki, metoda, čas spremljanja in odgovornost za izvedbo za kazalnike učinka in izvedbe.....	38

Slike

Slika 1: Koraki priprave OCPS občine Podvelka.	2
Slika 2: Delavnica o oblikovanju prioriternih ciljev.....	3
Slika 3: Območje občine Podvelka.	4
Slika 4: Prometno omrežje v občini.	5
Slika 5: Delež prebivalcev starejših od 65 let po naseljih (vir: SURS, 2024).	6
Slika 6: Indeks staranja prebivalstva po naseljih v primerjavi z vrednostjo za celotno občino ter Slovenijo (vir: SURS, 2024).	6
Slika 7: Delovno aktivno prebivalstvo s prebivališčem v občini Podvelka po občini dela (vir: SURS, 2024).....	8

Slika 8: Vezanost na uporabo osebnega avtomobila je velika, a neredko druge možnosti ni.	9
Slika 9: Zadovoljstvo z urejenostjo posameznih področij.....	10
Slika 10: Pogostost opravljanja poti z različnimi prometnimi načini v občini Podvelka.	11
Slika 11: Stanje infrastrukture koroške železniške proge je za sodobne razmere neustrezno.	11
Slika 12: Potovalne navade učencev OŠ Brezno-Podvelka (november 2024).....	12
Slika 13: Prometne razmere je potrebno urejati z obzirom na najranljivejše udeležence v prometu.....	16
Slika 14: Prostorske omejitve pogosto usmerjajo razvoj infrastrukture.	19
Slika 15: Planinske in druge pohodne poti v občini so pomembna doživljajska infrastruktura.	21
Slika 16: Dravska kolesarska pot je pomembna povezovalna površina skupnosti ob reki. ...	22
Slika 17: Primer zgledno urejenega avtobusnega postajališča in prometnih površin različnih prometnih načinov v občini.....	25
Slika 18: Na nekaterih parkiriščih v občini je uveden parkirni režim.....	28
Slika 19: Prostorski prikaz prometnih nesreč med leti 2012 in 2022 na območju Občine Podvelka (vir: Javna Agencija RS za varnost prometa).....	29
Slika 20: Gozdne ceste neredko niso namenjene le gozdni proizvodnji, temveč povezujejo zaselke in samotne kmetije.	31

Seznam kratic in okrajšav

Kratica/simbol	Beseda ali besedna zveza
CPS	celostna prometna strategija
CPN	celostno prometno načrtovanje
DPN	državni prostorski načrt
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
EU	Evropska unija
JPP	javni potniški promet
MKRR	Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj
MOPE	Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
OCPS	občinska celostna prometna strategija
P+R	parkiraj in se pelji
PLDP	povprečni letni dnevni promet
RCPS	regionalna celostna prometna strategija
RRA	regionalna razvojna agencija
RS	Republika Slovenija
SŽ	Slovenske železnice
ZCPN	Zakon o celostnem prometnem načrtovanju

1 O dokumentu

Ozadje

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

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

V letu 2024 je bila občina Podvelka uspešna na javnem razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za sofinanciranje izdelave občinske celostne prometne strategije. Občina je sicer že pred procesom izdelave OCPS bila aktivna na področju spodbujanja bolj trajnostne mobilnosti in zagotavljanja osnovne dostopnosti. Občina je ena izmed 12 občin razvojne regije Koroške, za katero je bila v letu 2025 potrjena regijska celostna prometna strategija².



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

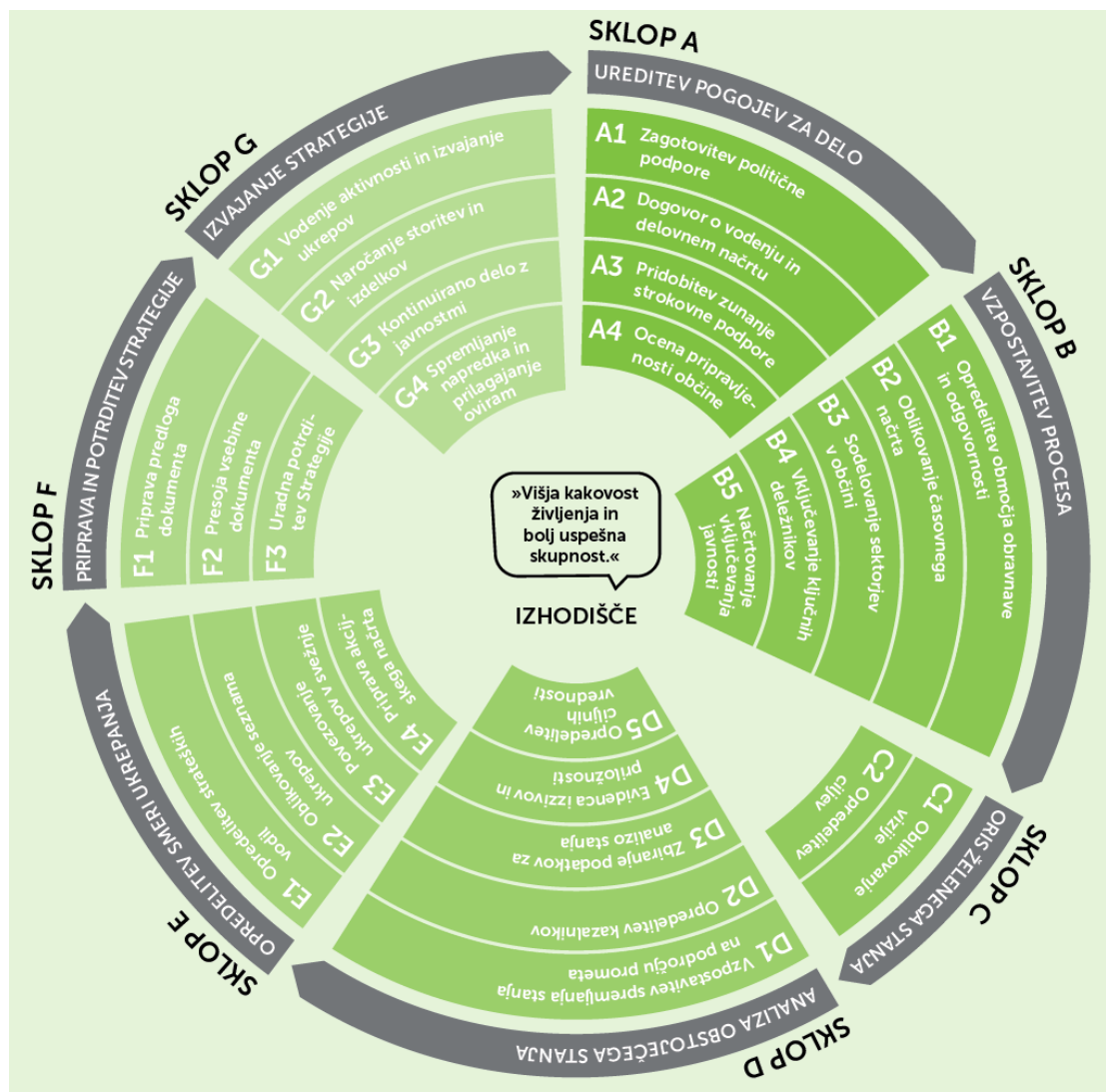
² V skladu z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (Ur. l. RS, št. 130/22) jo je potrdilo vseh 12 občinskih svetov, soglasje je v imenu države podalo tudi MOPE.

Priprava OCPS

Priprava strategije je potekala ob upoštevanju prenovljenih smernic za pripravo OCPS³ in se je začela junija 2024 s seznanitvijo Občinskega sveta občine Podvelka.

Aktivnosti v zvezi z izdelavo OCPS so se začele v poletju letu 2024 in trajale do poletja 2025.

Slika 1: Koraki priprave OCPS občine Podvelka.⁴



V skladu z ZCPN je izdelovalec MOPE zaprosil za dodelitev presojevalca kakovosti OCPS. Presoja kakovosti se v skladu z ZCPN izvede v dveh fazah. Pozitivno mnenje presojevalca je bilo za prvo fazo podano 25. 2. 2025, za drugo fazo pa 26. 8. 2025.

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

⁴ Povzeto po Nacionalnih smernicah za pripravo OCPS (Plevnik in sod., 2021).

Vključevanje javnosti

Med celotnim postopkom priprave OCPS so se izvajale aktivnosti vključevanja različnih segmentov javnosti (delavnice, javne razprave, intervjuji, ankete). S tem se je zagotovilo pripravo bolj kakovostnega, preglednega in splošno sprejetega ter prepoznavnega dokumenta.

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

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

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

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

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

Slika 2: Delavnica o oblikovanju prioritarnih ciljev.

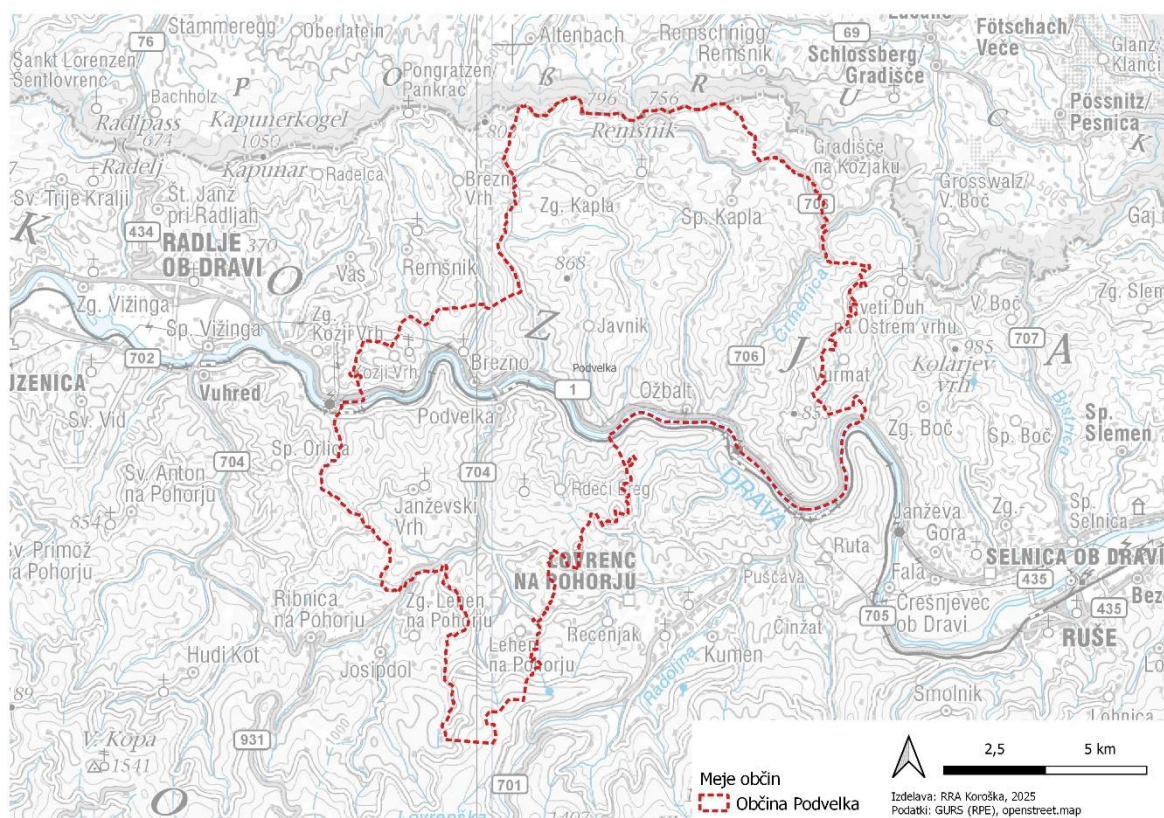


2 Obstoječe stanje in izhodišča

Območje obravnave

Dokument obravnava celotno območje občine Podvelka s površino 104 km². Občina Podvelka meji na zahodu na občino Radlje ob Dravi, jugozahodu na Ribnico na Pohorju, na severu na Republiko Avstrijo oz. Deželo Štajersko. Na vzhodu meji na občino Selnica ob Dravi in na jugovzhodu na občino Lovrenc na Pohorju ter s tem na Podravsko razvojno regijo.

Slika 3: Območje občine Podvelka.

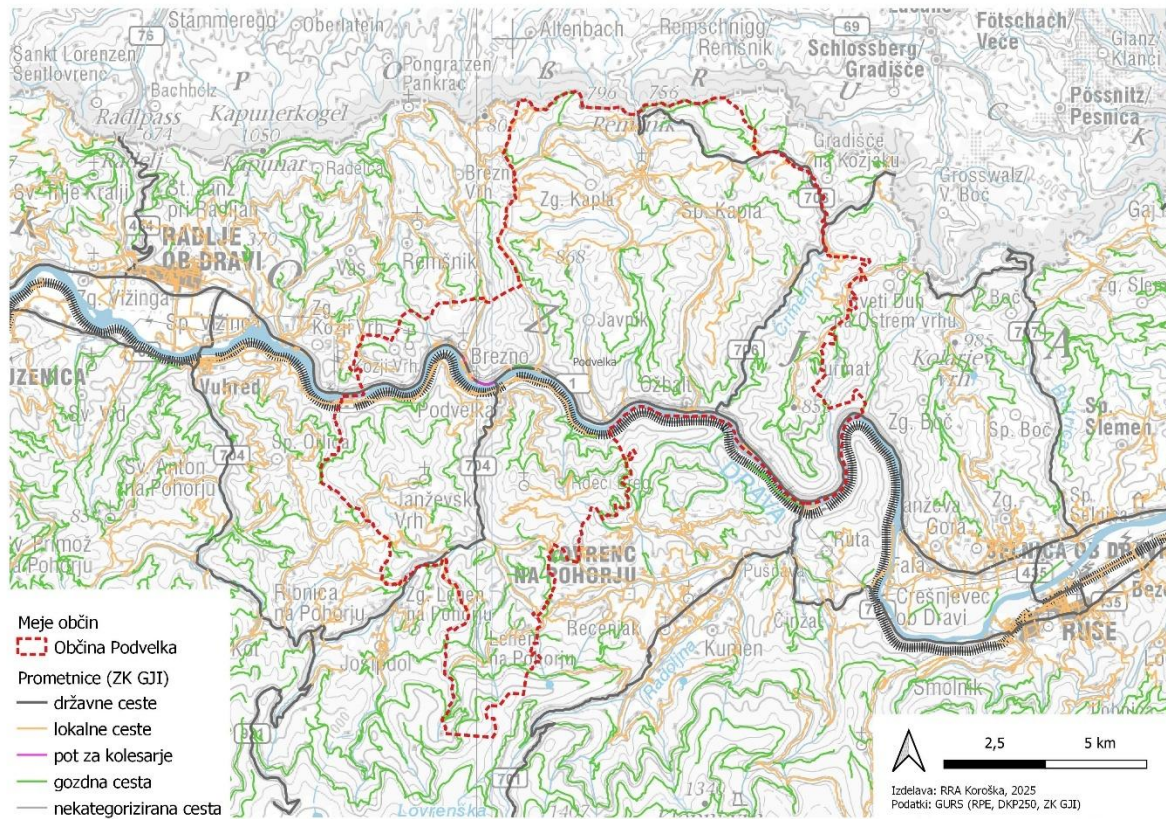


Prometne razmere in dostopnost

V občini je okoli 150 km kategoriziranih cest, od tega je 80 km javnih poti in 40 km lokalnih cest. Poleg državnih ter občinskih cest ima povezovalno vlogo za zagotavljanje osnovne dostopnosti tudi precejšen delež gozdnih cest. Še vedno so prisotni odseki državnih cest, ki nimajo asfaltne vozne podlage. Zaradi razgibanega, hribovitega reliefa ter delovanja erozijskih procesov se povečujejo stroški vzdrževanja celotnega cestnega omrežja. Občino preči regionalna t. i. koroška železniška proga, ki poteka med Mariborom, Prevaljami, državno mejo z Republiko Avstrijo ter Pliberkom/Bleiburg, katere infrastruktura in raven storitev ne ustrežata sodobnim standardom JPP. Avtobusni prevoz je omejen na medkrajevni prevoz potnikov, linije so omejene na doline z državnimi cestami. V občini je vzpostavljen prostovoljni prevoz starejših občanov in občank. Preko občine poteka Dravska kolesarska pot kot del državnega kolesarskega omrežja. Nezanemarljiv del prebivalstva je povsem odvisen od lastništva osebnega avtomobila, ki omogoča zagotavljanje osnovne dostopnosti, predvsem prometne in

dostopnosti do storitev. Podrobnejše probleme/izzive in priložnosti navajamo pri posameznih prometnih stebrih v poglavju 6.

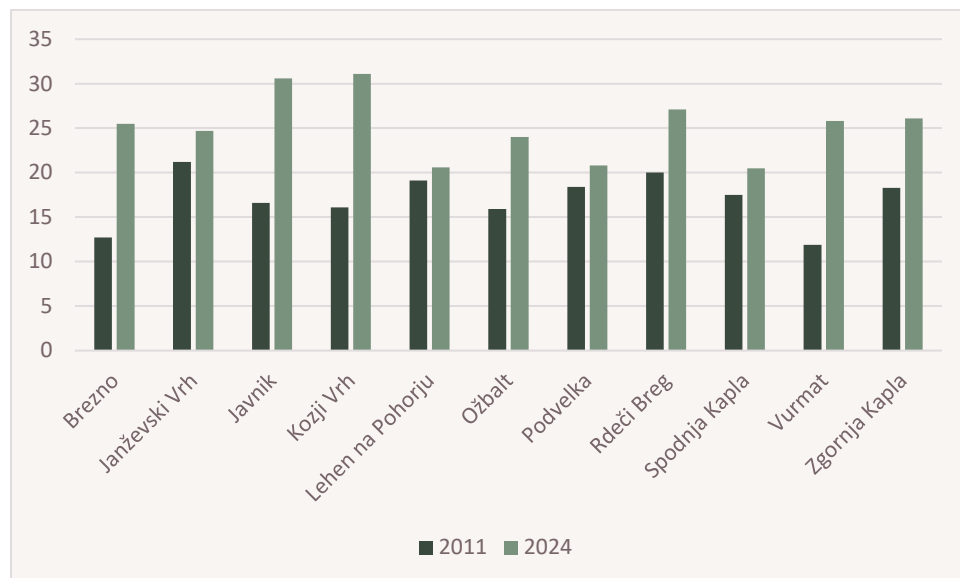
Slika 4: Prometno omrežje v občini.



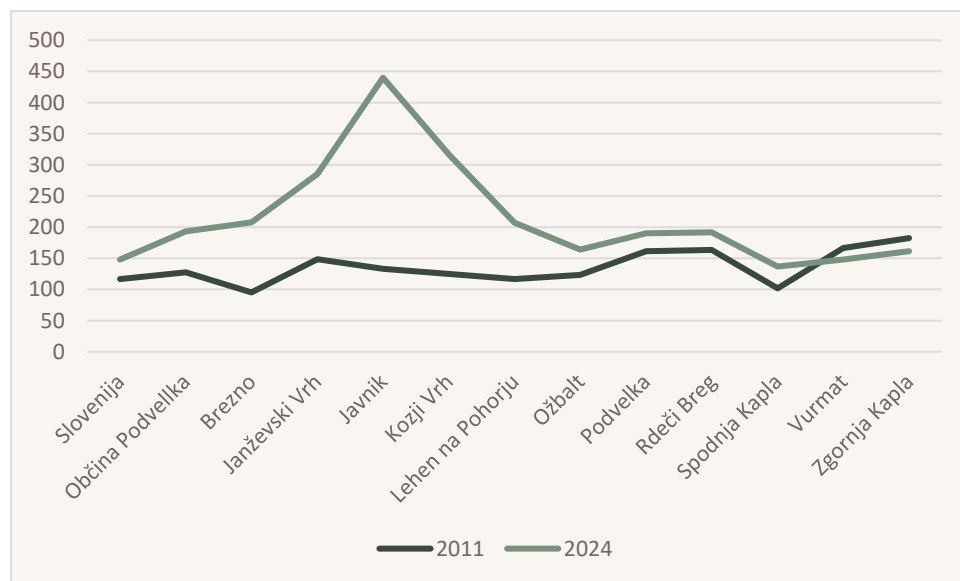
Demografske značilnosti

Prebivalstvo v občini je starajoče, povečuje se delež prebivalcev starejših ob 65 let (slika 5) ter indeks staranja prebivalcev. Slednji je znatno višji od povprečja Slovenije (slika 6).

Slika 5: Delež prebivalcev starejših od 65 let po naseljih (vir: SURS, 2024).



Slika 6: Indeks staranja prebivalstva po naseljih v primerjavi z vrednostjo za celotno občino ter Slovenijo (vir: SURS, 2024).



Število prebivalcev v občini se zmanjšuje, od leta 2011 do leta 2024 za slabih 300 oseb oz. dobrih 12 % (tabela 1). Zmanjšalo se je tudi število gospodinjstev, iz 1.180 v letu 2011 na 1055 v letu 2024 (vir: SURS, 2024).

Tabela 1: Število prebivalcev po naseljih občine v letih 2011 in 2024 (vir: SURS, 2024).

	2011	2024
Občina Podvelka	2.552	2.258
Brezno	466	423
Janževski Vrh	273	231
Javnik	169	144
Kozji Vrh	62	61
Lehen na Pohorju	183	141
Ožbalt	264	246
Podvelka	343	284
Rdeči Breg	90	85
Spodnja Kapla	356	327
Vurmat	168	155
Zgornja Kapla	169	161

Dnevna mobilnost

Zmanjševanja in staranja prebivalstva se v opazovanem obdobju še ne pozna bistveno pri številu učencev v občini (tabela 2). Občina ima sicer eno osnovno šolo (OŠ Brezno-Podvelka) z eno podružnično šolo (na Kapli). V okviru šole deluje tudi vrtec, ki ima enote v vseh petih vaških skupnostih (Brezno, Podvelka, Kapla, Lehen, Ožbalt).

Tabela 2: Število učencev v občini v treh izbranih šolskih letih (vir: SURS, 2024).

	2010/11	2018/19	2023/24
Občina Podvelka	168	172	166

Zmanjšuje pa se število študentov (tabela 3) in dijakov (tabela 4). Pri dijakih je sicer v obdobju zadnjih petih let zaznati nekoliko povečanje števila. Podatki dijakov po občini stalnega prebivališča in občini šole nakazujejo, da se ti v največji meri v šolo vozijo v Maribor (okoli 70) v Podravske regiji, v manjši meri pa na Ravne na Koroškem (okoli 5) in Slovenj Gradec (okoli 5) v Koroški regiji (vir: SURS, 2024).

Tabela 3: Število študentov na 1.000 prebivalcev v občini (vir: SURS, 2024)

	2010/11	2018/19	2023/24
Občina Podvelka	42	25	29

Tabela 4: Število dijakov na 1.000 prebivalcev v občini (vir: SURS, 2024)

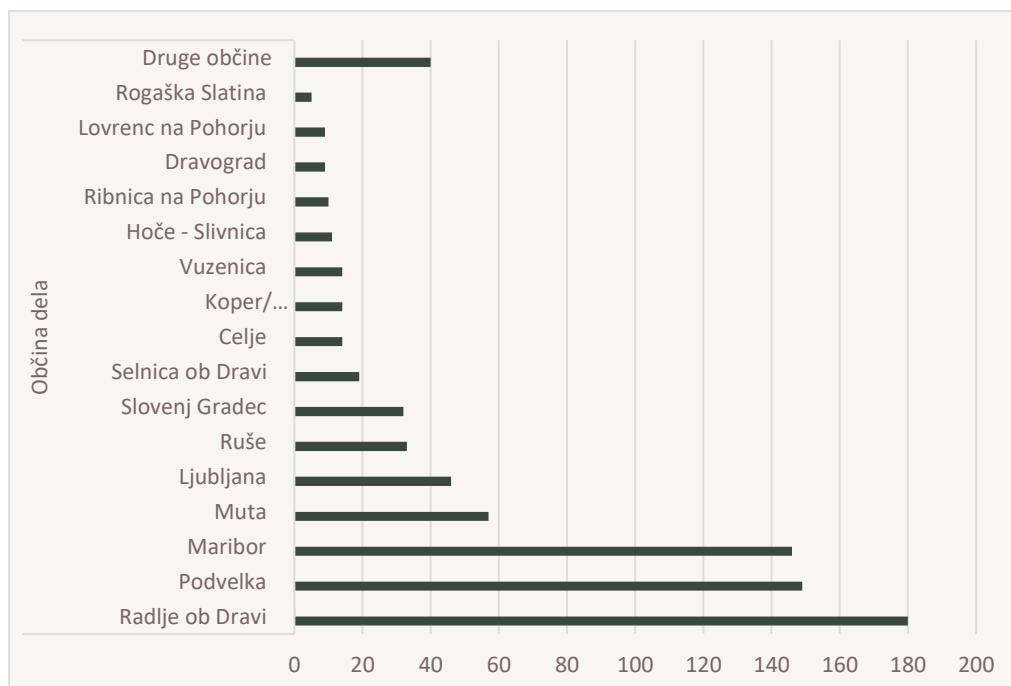
	2010/11	2018/19	2023/24
Slovenija	40	35,1	38
Občina Podvelka	42	33,1	37,2

Za občino velja, da ima izrazito manjše število delovnih mest kot ima delovno aktivnih prebivalcev, indeks delovne migracije v letu 2023 je bil 38 (tabela 5). V tem letu je znotraj občin imelo delovno mesto slabih 19 % prebivalcev občine. Med najprivlačnejšimi kraji za zaposlitev sta bila Radlje ob Dravi ter Maribor. Pri tem je potrebno poudariti, da prebivalci občini iščejo in najdejo delo tudi v sosednji Republiki Avstriji, vendar je število teh težko oceniti⁵.

Tabela 5: Izbrani kazalniki delovnih migracij (vir: SURS, 2024).

	2023
Indeks delovne migracije	38
Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov] po občini delovnega mesta	304
Medobčinski delovni migranti po občini prebivališča	652

Slika 7: Delovno aktivno prebivalstvo s prebivališčem v občini Podvelka po občini dela (vir: SURS, 2024)



⁵ Čezmejnna dnevna mobilnost v koroški regiji (Zajc in sod., objavljeno v Demografske spremembe in regionalni razvoj, 2019, dostopno na <https://omp.zrc-sazu.si/zalozba/catalog/book/1553>)

Povečuje se število osebnih avtomobilov, ki je nad povprečjem Slovenije na 1.000 prebivalcev (tabela 6). V opazovanem obdobju zadnjega desetletja se je povečala tudi njihova povprečna starost, kar je sicer trend v celotni državi (tabela 7).

	2011	2022
Slovenija	519	571
Občina Podvelka	509	599

Tabela 6: Število osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev (vir: SURS, 2024)

	2011	2022
Slovenija	8,4	10,9
Občina Podvelka	8,5	10,2

Tabela 7: Povprečna starost osebnih avtomobilov (vir: SURS, 2024)

Slika 8: Vežanost na uporabo osebnega avtomobila je velika, a neredko druge možnosti ni.

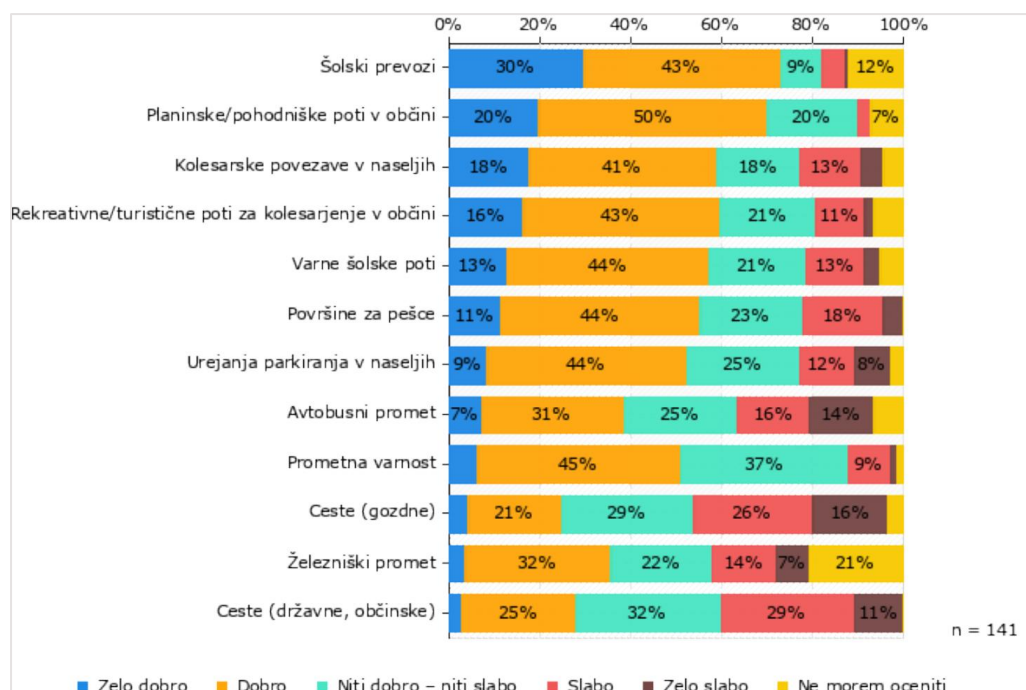


Rezultati ankete za splošno javnost

V okviru izdelave OCPS smo v poletju 2024 izvedli spletno anketo za splošno javnost. Kljub poletnemu času je bilo število respondentov nad pričakovanji, na nagovor spletne ankete je kliknilo 335 uporabnikov, v nadaljnje analize so bili vključeni odgovori 142 respondentov. Slaba polovica je bilo ženskega spola in dobra polovica moškega spola. Glede statusa so s 70 % prevladovali zaposleni. Anketa je zaobjela prebivalce vseh petih naselij v občini.

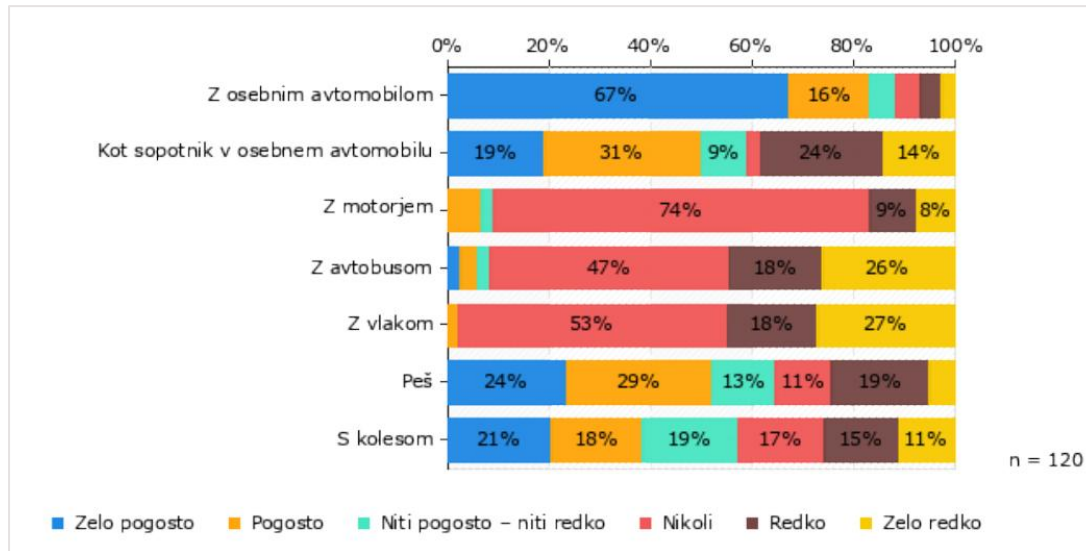
Med področji, ki so po mnenju respondentov dobro ali zelo dobro urejena so izpostavljeni šolski prevozi, planinske/pohodniške poti, kolesarske povezave v naseljih, rekreativne/turistične poti za kolesarjenje v občini in varne šolske poti (slika 9). Med področji, ki so po mnenju respondentov slabo ali zelo slabo urejena so respondenti izpostavili ceste (državne, občinske, gozdne) ter avtobusni promet. Železniški promet izstopa po deležu respondentov, ki ne morejo oceniti urejenosti le-tega (21 %), kar nakazuje, da ga redko ali nikoli ne uporabljajo.

Slika 9: Zadovoljstvo z urejenostjo posameznih področij.



Pričakovano so potovalne navade respondentov močno vezane na uporabo osebnega avtomobila (slika 10). Med potovalnimi načini, ki so redko, zelo redko ali nikoli uporabljeni izstopajo motor, avtobus in vlak.

Slika 10: Pogostost opravljanja poti z različnimi prometnimi načini v občini Podvelka.



Slika 11: Stanje infrastrukture koroške železniške proge je za sodobne razmere neustrezno.

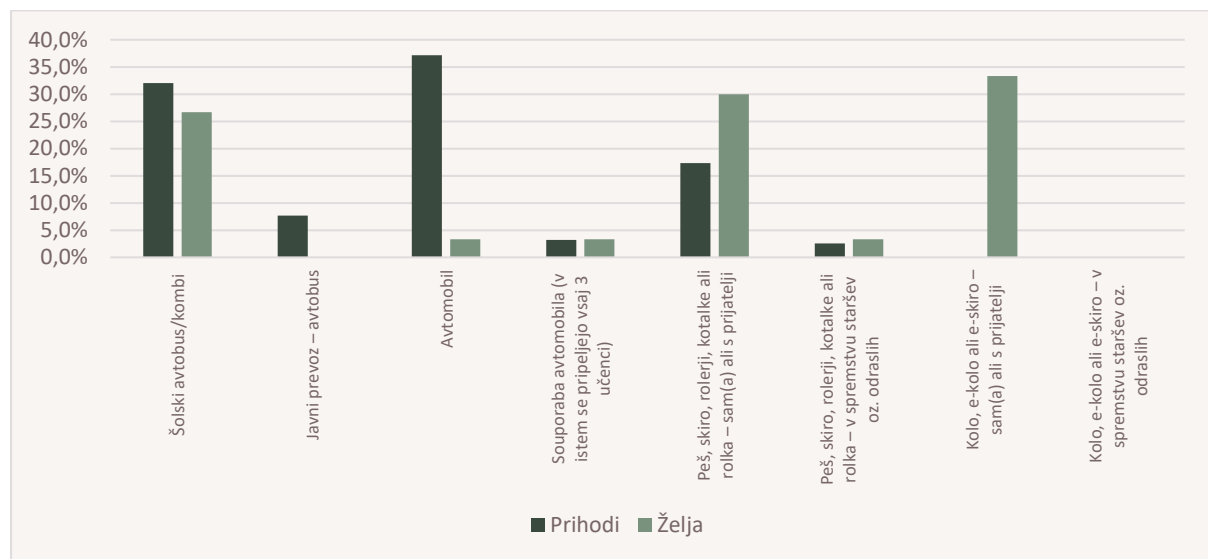


Na osnovni šoli smo v začetku novembra 2024 izvedli raziskavo o potovalnih navadah učencev ter zaposlenih (strokovno in tehnično osebje). Osnovna šola je med največjimi zaposlovalci v občini.

Ključne ugotovitve raziskave med učenci so:

- med potovalnim načini je v času anketiranja prevladoval prihod v šolo z avtomobilom (souporaba avtomobila z vsaj tremi učenci je skromna) ter prihod s šolskim avtobusom oz. kombijem;
- v času anketiranja je vsak peti v šolo prišel aktivno (peš, skiro, kolo ...);
- med željami po načinu prihoda prevladuje želja priti sam ali s prijatelji peš, (e)kolesom, (e)skirojem in podobnim.

Slika 12: Potovalne navade učencev OŠ Brezno-Podvelka (november 2024).



Ključne ugotovitve raziskave med zaposlenimi so:

- med potovalnim načini je glede na odgovore respondentov s slabimi 82 % izrazito prevladoval prihod z avtomobilom;
- 60 % respondentov biva več kot 10 km od delovnega mesta.

4 Vizija

Kljub temu, da se strateškemu načrtovanju na ravni občine v preteklosti ni posvečalo večje pozornosti, se ta pristop spreminja. Tako ne moremo več govoriti o ad hoc pristopu, kot je morda prevladoval v preteklosti, temveč je ta že usmerjan in načrtovan.

Ker v času oblikovanja viziji OCPS skupna vizija občine še ni bila oblikovana, smo proces izdelave OCPS uporabili za oblikovanje širše vizije občine, ne le za potrebe OCPS. Vizijo smo oblikovali s pomočjo vključujočega procesa občank in občanov na srečanjih ožje in širše delovne skupine.

Vizija občine Podvelka, in s tem OCPS, se glasi:

Podvelka je majhna, povezana in umirjena skupnost v skritem koščku Koroške regije. Umaknjena a v bližini urbanega. Kakovost življenja zagotavlja bližina narave z dostopnostjo do osnovnih storitev, aktivnosti ter delovnih mest. To omogoča vsem dostopni in za vse varni prometni sistem ter sodobno omrežje digitalne povezanosti.

5 Cilji

Cilji so konkretne izboljšave v lokalnem okolju, h katerim naj bi prispevali z izvajanjem ukrepov OCPS. Cilji OCPS so usklajeni s cilji na nacionalni ravni⁶. S participativni procesom so bile določene prioritete (cilji 1 do 3) in vrsti red ciljev OCPS z vidika potreb oz. pomembnosti za lokalno prebivalstvo občine Podvelka (tabela 8).

Tabela 8: Cilji OCPS občine Podvelka.

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

Prioritetni cilji, strateška vodila, ciljne vrednosti

Za prioritetne cilje OCPS smo oblikovali strateška vodila. Strateška vodila vzpostavljajo podlage za odločanje o najprimernejših rešitvah/ukrepih⁷. Hkrati se ista strateška vodila odražajo v posameznih stebrih OCPS⁸. Za prioritetne cilje smo oblikovali ciljne vrednosti do leta 2031.

Prioritetni cilj 1: izboljšanja dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti

Strateško vodilo:

- Načrtovanje ukrepov za neodvisnost prebivalcev od lastništva osebnega avtomobila.
- Povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja na lokalni ravni ter aktivno vključevanje v tovrstna načrtovanja na regionalni ravni.
- Zagotavljanje infrastrukture za osnovno prometno in digitalno dostopnost.

Ciljna vrednost: Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih (z dobrih 17 % v letu 2024 na 20 % do leta 2031).

⁶ Povzeto po Nacionalnih smernicah za pripravo OCPS (Plevnik in sod., 2021).

⁷ Povzeto po Nacionalnih smernicah za pripravo OCPS (Plevnik in sod., 2021).

⁸ Glej poglavje 6.

Prioritetni cilj 2: izboljšanja varnost vseh udeležencev cestnega prometa

Strateško vodilo:

- Umirjanje motornega prometa v naseljih.
- Zagotavljanje varnih in sklenjenih omrežij peš in kolesarskih povezav za vsakodnevno mobilnost in rekreacijo.

Ciljna vrednost: Prepolovitev števila nesreč s smrtnim izidom ali hujšimi telesnimi poškodbami (do leta 2031 glede na povprečje 2012–2022).

Prioritetni cilj 3: vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost

Strateško vodilo:

- Razvoj učinkovitega sistema javnega prevoza z upoštevanjem lokalnih posebnosti in nadgrajevanjem obstoječe ponudbe.
- Prilagajanje prometnega sistema in dostopnosti ogroženim skupinam prebivalcev.

Ciljna vrednost: Ohranitev števila vključenih prostovoljnih šoferjev v okviru izvajanja prostovoljnih prevozov starejših občanov (leta 2031 glede na izhodiščno leto 2024, ko jih je bilo 18).

6 Stebri prometnega sistema

Občina lahko v naslednjih (deset)let(j)ih uresniči svojo vizijo na področju prometa z izvajanjem aktivnosti in doseganjem ciljev na štirih dopolnjujočih se področjih t.i. stebrih prometnega sistema:

1. Celostno prometno načrtovanje
2. Hoja
3. Kolesarjenje
4. Javni potniški promet
5. Avtomobilski promet

V nadaljnjih podpoglavjih izpostavljamo ključne probleme/izzive, dosežke, strateška vodila in ukrepe po posameznih stebrih prometnega sistema. Predvideni ukrepi se dopolnjujejo, so med seboj povezani ter smiselno upoštevajo že oblikovane ukrepe RCPS na regijskem nivoju.

.Slika 13: Prometne razmere je potrebno urejati z obzirom na najranjlivejše udeležence v prometu.



Celostno prometno načrtovanje

Kljub temu, da je to prva OCPS občine, se lokalna skupnost že dalj časa vključuje v regijske dogodke in pobude, ki jih v zadnjih letih v okviru regijskega centra mobilnosti koordinira RRA Koroška.

Majhnost občinske uprave ima svoje prednosti, pretok informacij je hitrejši, manj je prelaganja odgovornosti. Izkušnje pa nakazujejo potrebo po izboljšanju prenosa informacij med lokalno, regionalno in predvsem državno ravno. Pomembni gradniki prometnega sistema (državne ceste, javni potniški promet) so namreč v izključni pristojnosti države.

Nezanemarljiv del prebivalstva je odvisen od lastništva osebnega avtomobila, ki jim v danih razmerah omogoča zagotavljanje osnovne dostopnosti, predvsem prometne in dostopnosti do storitev. V širši koncept dostopnosti uvrščamo tudi dostop do širokopasovnih omrežij, ki lahko ob ustreznih pogojih in v določenih primerih zmanjšuje potrebo po mobilnosti. Vendar znaten del občine še vedno nima zagotovljenih ustreznih pogojev za dostop do sodobne telekomunikacijske infrastrukture.

Ključni dosežki ter problemi/izzivi

Kot ključni dosežki v občini so bili prepoznani:

- odločitev za pripravo občinske celostne prometne strategije (OCPS);
- aktivna vloga občine v Evropskem tednu mobilnosti (ETM);
- sprejem predloga Celostne prometne strategije Koroške regije na občinskem svetu;
- podpora delovanju regijskega centra mobilnosti (RCM) ter podpora nadaljevanja financiranja RCM preko mehanizma Dogovor za razvoj regij (DRR).

Kot problem/izziv izpostavljamo predvsem zagotavljanje aktivnega izvajanja ukrepov OCPS in RCPS – slednjih s poudarkom na območju občine Podvelka.

Strateška vodila

Pri oblikovanju ukrepov smo sledili strateškima vodiloma:

- potrebno je povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja na lokalni ravni ter aktivno vključevanje v tovrstna načrtovanja na regionalni ravni;
- zagotavljati je potrebno infrastrukture za osnovno prometno in digitalno dostopnost.

Cilji

Ukrepi v tem stebru celostnega prometnega načrtovanja bodo prispevali predvsem k naslednjim ciljem OCPS:

Cilj 1	Cilj 2	Cilj 3	Cilj 4	Cilj 5	Cilj 6	Cilj 7
X		X		X		X

Ciljna vrednost:	Vsakoletno vključevanje v aktivnosti ETM in udeležba vsaj na enem dogodku regijskega centra mobilnosti letno do leta 2031.
-------------------------	---

Ukrepi

Sveženj ukrepov	Ukrepi
Vzpostavitev vseh pogojev	Sprejem OCPS
	Spremljanje kazalnikov učinkov OCPS
	Spremljanje kazalnika izvedbe OCPS
Več znanja in sodelovanja	Sodelovanje v aktivnostih Regijskega centra mobilnosti (RCM) Koroška
	Sodelovanje v delovni skupini za pripravo regionalnega prostorskega plana
	Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah
	Redno sodelovanje Evropskem tednu mobilnosti
	Zagotavljanje pogojev za omogočanje dela na daljavo - telekomunikacijska infrastruktura
	Zagotavljanje pogojev za omogočanje dela na daljavo - sodelovalni (co-working) prostor

Hoja

Hoja kot oblika mobilnosti za vsakodnevne poti v občini je primerna predvsem za krajše razdalje. Hoja na daljše razdalje se izvaja predvsem kot rekreacijska ali turistična dejavnost. Zaradi reliefne razgibanosti in razpršene poselitve se potenciali hoje za opravljanje vsakodnevnih poti osredotočajo predvsem na središča vaških skupnosti v občini. Zaradi omejenega prostora v dolinskem dnu predstavlja Dravska kolesarska pot pomembno povezovalno površino tudi za hojo. Zaradi pretežno ravninskega profila je primerna za širšo ciljno skupino (npr. starejši, otroci, starši z vozički ipd.)

Slika 14: Prostorske omejitve pogosto usmerjajo razvoj infrastrukture.



Ključni dosežki ter problemi/izzivi

Kot ključni dosežki v občini so bili prepoznani:

- urejene površine za pešce v naseljih;
- urejene pohodniške poti (Razgledna pot po Kapli, Pot za srce, Vranov let, planinske poti);
- izvedeni ukrepi za umirjanje prometa v nekaterih naseljih (grbine, prikazovalniki hitrosti);
- urejena urbana oprema in javne površine (klopi s senco – npr. ob Dravski kolesarski poti, koši za smeti ob avtobusni postajališčih, športna igrišča);
- dostopnost za gibalno ovirane pri nekaterih objektih (npr. Ožbalt trgovina).

Kot problemi/izzivi izpostavljamo:

- prehajanje pešcev (prečkanje) čez glavno cesto I. reda, manjkajoče varovalne ograje ob glavni cesti I. reda (npr. Podvelka v smeri Potočnikovega grabna);
- potreba po dodatnih ukrepih umirjanja prometa v naseljih;
- spoštovanje prometnega režima na državni kolesarski povezavi (razmerje kolesarji in pešci);
- zagotavljanje urejanje dostopnosti za gibalno/senzorno ovirane za vse javne objekte in družbeno pomembne storitve (vključno z ustrezno površino za pešce na mostu čez reko Dravo v Podvelki).

Strateška vodila

Pri oblikovanju ukrepov smo sledili strateškemu vodilu:

- zagotavljanje varnih in sklenjenih omrežij peš povezav za vsakodnevno mobilnost in rekreacijo.

Cilji

Ukrepi v tem stebru celostnega prometnega načrtovanja bodo prispevali predvsem k naslednjim ciljem OCPS:

Cilj 1	Cilj 2	Cilj 3	Cilj 4	Cilj 5	Cilj 6	Cilj 7
	X	X		X	X	

Ciljna vrednost:

Povečanje deleža pešcev v prometu z 8 na 10 % do leta 2031 (kordonsko štetje prometa⁹).

⁹ Za način izvedbe glej poglavje 9.

Ukrepi

Sveženj ukrepov	Ukrepi
Varnost	Izboljšanje varnosti površine za pešce ob glavni cesti I. reda Brezno-Ruta (odcep Podvelka-Potočnikov graben)
	Izboljšanje varnosti površine za pešce na regionalni cesti III. reda Podvelka-Brezno (most čez reko Dravo)
	Prestavitev prehoda za pešce Ožbalt-HE Ožbalt
Dostopnost za vse	Opremljanje ali nadgradnja opreme obstoječih površin za pešce
	Preudarno zagotavljanje površin za pešce ob obnovi cest in križišč v naseljih
	Nadgradnja in razvoj poti za hojo kot rekreacijo
	Nadaljevanje odprave ovir za funkcionalno ovirane osebe
	Ureditev območja ob reki Dravi v Breznu

Slika 15: Planinske in druge pohodne poti v občini so pomembna doživljajska infrastruktura.



Kolesarjenje

Zaradi reliefne razgibanosti in razpršene poselitve se potencial kolesarjenja za opravljanje vsakodnevnih poti v občini zgošča na dolinsko dno reke Drave. Dravska kolesarska pot pomeni pomembno povezovalno površino med vaškimi skupnostmi ob reki ter tudi s sosednjimi občinami kot središči zaposlovanja.

S skokovitim razvojem mikromobilnosti (npr. e-kolesa) ter vedno bolj blagimi zimami z manj snega se večja potencial za kolesarjenje kot vsakodnevno mobilnosti tudi na reliefno bolj razgibanem delu občine. Ti deli občine sicer izkazujejo večjo priložnost za razvoj gorskega kolesarjenja kot rekreacijske in turistične dejavnosti.

Slika 16: Dravska kolesarska pot je pomembna povezovalna površina skupnosti ob reki.



Ključni dosežki ter problemi/izzivi

Kot ključni dosežki v občini so bili prepoznani:

- dosednji razvoj Dravske kolesarske poti (aktivna vloga občine);
- vzpostavitev kolesarnice pred OŠ Brezno-Podvelka v okviru ETM 2024 in pridobitev sofinanciranja za izvedbo;
- promocija kolesarjenja (npr. dogodek Športnega društva Ožbalt S kolesom na morje);
- označitev kolesarskih povezav (npr. v okviru Partnerstva za Pohorje na Kozjaku, Pohorju).

Kot problemi/izzivi izpostavljamo:

- spoštovanje prometnega režima na državni kolesarski povezavi (razmerje kolesarji in pešci) in vzporedni glavni cesti I. reda;
- nadaljevanje gradnje Dravske kolesarske poti (DKP), državne kolesarske povezave, ter navezave občinskih kolesarskih poti na DKP;
- povečano število kolesarjev na cestah v turistični sezoni (npr. na relaciji Podvelka–Lehen–Lovrenc na Pohorju);
- potrebo po spodbujanju kolesarjenja kot dnevne mobilnosti (npr. na relaciji Brezno–Podvelka–Javnik, še posebej po načrtovani prenovi mosta čez reko Dravo na državni cesti).

Strateška vodila

Pri oblikovanju ukrepov smo sledili strateškemu vodilu:

- zagotavljanje varnih in sklenjenih omrežij kolesarskih povezav za vsakodnevno mobilnost in rekreacijo.

Cilji

Ukrepi v tem stebru celostnega prometnega načrtovanja bodo prispevali predvsem k naslednjim ciljem OCPS:

Cilj 1	Cilj 2	Cilj 3	Cilj 4	Cilj 5	Cilj 6	Cilj 7
	X	X	X	X	X	

Ciljna vrednost:

Povečanje deleža kolesarjev v prometu 2 na 3 % do leta 2031 (kordonsko štetje prometa¹⁰).

¹⁰ Za način izvedbe glej poglavje 9.

Ukrepi

Sveženj ukrepov	Ukrepi
Državno kolesarsko omrežje	Gradnja manjkajočih odsekov Dravske kolesarske poti
	Opozarjanje na prisotnost kolesarjev na cesti na Dravski kolesarski poti
	Celoletno vzdrževanje primernosti vozne površine
	Komunikacijske aktivnosti o kolesarski kulturi in upoštevanju CPP
	Razvoj in promocija turističnih proizvodov, ki vključujejo kolesarjenje
Občinsko kolesarsko omrežje	Načrtovanje, zagotovitev finančnih sredstev, izgradnja manjkajočih odsekov, navezovanje na Dravsko kolesarsko pot
Povezovanje JPP in kolesarjenja	Ureditev e-polnilnic za kolesa
	Ureditev kolesarnice/stojal za kolesa na železniški postaji Podvelka

Javni potniški promet

Avtobusni prevoz je omejen na medkrajevni prevoz potnikov, katerega linije so omejene na doline z državnimi cestami. Z novimi koncesijami sta na območju občine prisotna izvajalca Nomago ter Arriva. Prevozi na klic v smislu javnega potniškega prometa niso organizirani. Občina in širša lokalna skupnost uspešno podpirajo izvajanje prostovoljnih prevozov starejših, ki jih s prostovoljci z 18 šoferji izvaja lokalno Društvo za 3. generacijo Občine Podvelka. Ti prevozi, ki so omejeni na prevoz do zdravstvenih storitev in javnih ustanov, do neke mere nadomeščajo vrzel ob neobstoju javnega potniškega prometa na hribovitem območju občine. Vendar povpraševanje (po količini ter po vrstah prevozov) presega ponudbo in zmožnosti prostovoljstva. Nujne prevoze za gibalno ovirane osebe z društvenim kombijem zagotavlja Društvo paraplegikov Koroške.

Slika 17: Primer zgledno urejenega avtobusnega postajališča in prometnih površin različnih prometnih načinov v občini.



Občino preči koroška železniška proga, ki poteka med Mariborom, Prevaljami, državno mejo z Republiko Avstrijo ter Pliberkom/Bleiburg. Infrastruktura in raven storitev te regionalne proge v Sloveniji ne ustrezata sodobnim standardom JPP. Zadnji remont zgornjega ustroja trase je bil opravljen med letoma 1970 in 1986, zato so potovalne hitrosti nizke. Pri vzdrževanju proge težave povzročajo zahtevni relief in številni hudourniki s Pohorja. Skupno število potnikov med letoma 2010 in 2019 se je zmanjšalo za 44 odstotkov s 86.663 v letu 2010 na 48.181 v letu 2019. V letu 2021 je bilo na železniški postaji Podvelka zabeleženih 5.925 potnikov¹¹. Največ potnikov na tej progi je sicer bilo zabeleženih na postajah Dravograd, Vuzenica in Ravne na Koroškem. V sodelovanju RRA Koroška, Direkcije RS za infrastrukturo in SŽ – Potniški promet je bil leta 2017 uveden poletni kolesarski vlak med Mariborom in Prevaljami s povečano kapaciteto prevoza kolesa, ki od leta 2018 vozi do Pliberka, ustavlja pa tudi v Podvelki.

Izvajanje šolskih prevozov je organizirano na tri načine. Največji del otrok se vozi z dvema kombijema, ki jih zagotavlja koncesionar izbran na javnem naročilu. Zaradi terena morata oba imeti pogon na vsa štiri kolesa. Drugi način je šolski kombi, ki pobira del otrok, ki jih ni možno prepeljati s tretjim načinom, ki je javni potniški promet (medkrajevni avtobusni prevoz potnikov v Dravski dolini).

Ključni dosežki ter problemi/izzivi

Kot ključni dosežki v občini so bili prepoznani:

- delovanje občinskih prostovoljnih prevozov starejših v okviru posebnega namensko ustanovljenega društva za 3. generacijo občine Podvelka;
- načrtovana investicija v posodobitev koroške železniške proge na odseku Ruše–državna meja na Holmcu;
- izvajanje sobotnega kolesarskega vlaka na koroški železniški progi;
- urejena avtobusna postajališča;
- dobro organizirani šolski prevozi otrok v OŠ s kombiniranjem različnih vrst prevozov.

Kot problemi/izzivi izpostavljam:

- hribovit teren, dostopnost;
- vse več potreb po prevozih starejših občanov, ne le za zdravstvene storitve;
- naraščanje stroškov šolskih prevozov;
- nadaljnje združevanje šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa;
- več neposrednih povezav avtobusnega medkrajevnega prevoza potnikov z regionalnimi središči;
- vzdrževanje in poenotenje opreme avtobusnih postajališč.

¹¹ Povzeto po podatkih v Celostni prometni strategiji Koroške regije, 2024 (Zajc, Mladenovič, Koblar, Plevnik).

Strateška vodila

Pri oblikovanju ukrepov smo sledili strateškima vodiloma:

- potrebno je razvijati učinkovitejši sistem javnega prevoza z upoštevanjem lokalnih posebnosti in z nadgrajevanjem obstoječe ponudbe;
- potrebno je prilagajanje prometnega sistema in dostopnosti ogroženim skupinam prebivalcev.

Cilji

Prevoz potnikov v železniškem prometu in medkrajevni avtobusni linijski prevoz potnikov sta v izključni pristojnosti države. Ker niso vzpostavljeni formalni mehanizmi, lokalni in regionalni deležniki lahko praviloma le predlagajo izvedbo ukrepov in lobirajo zanjo pri ključnih državnih deležnikih ali pa z lastnimi projekti spodbudijo izvedbo pilotnih primerov.

Ukrepi v tem stebru celostnega prometnega načrtovanja bodo prispevali predvsem k naslednjim ciljem OCPS:

Cilj 1	Cilj 2	Cilj 3	Cilj 4	Cilj 5	Cilj 6	Cilj 7
X	X	X		X		X

Ciljna vrednost:	Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajo z javnim prevozom s 6 na 7 % v do leta 2031 (anketiranje, zaposleni na OŠ Brezno–Podvelka¹²)
-------------------------	--

Ukrepi

Sveženj ukrepov	Ukrepi
Povezljivost	Nadgradnje železniške povezave Maribor-Prevalje-državna meja (odsek Ruše-Sv. Danijel)
	Zagotavljanje povezljivosti z regijskimi središči z neposrednim medkrajevnim avtobusnim prometom
	Nadaljevanje zagotavljanja prevozov na klic za starejše občane
	Nadaljevanje izvajanje integracija JPP in šolskih prevozov
	Urejanje avtobusni postajališč
Razvoj sistema JPP na redkeje poseljenih območjih	Preučitev možnosti vzpostavitve sistema "javni prevoz na klic" kot del regijskega sistema
	Preučitev možnosti za razvoj občine kot testnega območja za alternativne oblike prevozov (tudi blaga)

¹² Za način izvedbe glej poglavje 9.

Motorni promet

Predvsem zaradi neobstoja JPP na hribovitem delu občine ter nezadostno razvite telekomunikacijske infrastrukture, je nezanemarljiv del prebivalstva odvisen od lastništva osebnega avtomobila. Slednji namreč omogoča zagotavljanje osnovne dostopnosti, predvsem prometne in dostopnosti do storitev.

Poleg državnih ter občinskih cest ima povezovalno vlogo tudi znaten delež gozdnih cest, ki niso namenjeni le gozdni proizvodnji, temveč povezujejo posamezne zaselke in samotne kmetije. Še vedno so prisotni odseki državnih cest, ki nimajo asfaltne vozne podlage. Zaradi razgibanega, hribovitega reliefa ter delovanja erozijskih procesov se povečujejo stroški vzdrževanja celotnega cestnega omrežja. Stroški, povezani z upravljanjem, vzdrževanjem (tekočim in investicijskim) ter gradnjo občinskih cest, presegajo 1,2 milijona €, od tega polovico predstavljajo stroški upravljanja in tekočega vzdrževanja občinskih cest.¹³

V občini je na voljo dovolj parkirnih mest, na nekaterih je uveden parkirni režim, po informacijah medobčinskega redarstva bistvenih težah glede kršitev ni zaznati.

Slika 18: Na nekaterih parkiriščih v občini je uveden parkirni režim.



¹³ I. rebalans proračuna občine Podvelka za leto 2025, <https://podvelka.si/objava/1121908>

V obdobju 2012 do 2022 je zabeleženih 238 nesreč (slika 19). Nesreče so izrazito zgoščene ob državnih cestah, še posebej ob glavni cesti G1 v dravski dolini. Tam so se zgodile vse tri nesreče s smrtnim izidom, ter sedem od enajstih nesreč s hujšimi telesnimi poškodbami.

Slika 19: Prostorski prikaz prometnih nesreč med leti 2012 in 2022 na območju Občine Podvelka (vir: Javna Agencija RS za varnost prometa).



Merilo 1 : 75K

Št. nesreč, ki ustrezajo [nastavljenim kriterijem](#): 238.

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

Ključni dosežki ter problemi/izzivi

Kot ključni dosežki v občini so bili prepoznani:

- urejene površine za mirujoči promet;
- umirjanje prometa v naseljih;
- asfaltiranje odsekov nekaterih lokalnih cest v hribovitem delu občine;
- vzpostavljanje polnilnic za e-vozila (npr. kot na [Kapli](#)).

Kot problemi/izzivi izpostavljam:

- državna cesta z makadamsko površino (proti Republiki Avstriji oz. Deželi Štajerski);
- gozdne ceste s funkcijo povezovanja zaselkov in samotnih kmetij;
- naraščajoči stroški vzdrževanja (lokalnih) cest (problematika erozije);
- popolna zapora most čez reko Dravo na državni cesti ob prenovi mostu (problem interventnih dostopov – nujna medicinska pomoč in gasilci ter težava dostave blaga iz/v podjetje Marles);
- ureditev postajališča/postajališč za avtodome s podporno infrastrukturo (npr. Brezno ob športnih igriščih ob Dravi).

Strateška vodila

Pri oblikovanju ukrepov smo sledili strateškima vodiloma:

- umirjanje motornega prometa v naseljih;
- načrtovanje ukrepov za neodvisnost prebivalcev od lastništva osebnega avtomobila.

Cilji

Ukrepi v tem stebru celostnega prometnega načrtovanja bodo prispevali predvsem k naslednjim ciljem OCPS:

Cilj 1	Cilj 2	Cilj 3	Cilj 4	Cilj 5	Cilj 6	Cilj 7
	X	X		X		X

Ciljna vrednost:

Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo kot vozniki sami v avtomobilu s 40 na 35 % do leta 2031 % (anketiranje, zaposleni na OŠ Brezno–Podvelka¹⁴).

Ukrepi

Sveženj ukrepov	Ukrepi
Dostopnost	Razširitev in asfaltiranje regionalne ceste III. ranga Ožbalt-Zg. Kapla v celotni dolžini neasfaltiranega dela in ureditev okolice mejnega prehoda Kapla
	Rekonstrukcija mosta čez reko Dravo na regionalni cesti III. reda Podvelka-Brezno
	Zagotavljanje dodatne varnosti na LC Podvelka-Vuhred tekom rekonstrukcije mosta čez reko Dravo
	Obnova mostu na glavni cesti I. reda Brezno-Ruta (most Ožbaltski potok)
	Zagotavljanje celoletne prevoznosti občinskih in gozdnih cest
Parkirna politika	Nadaljevanje uvajanja in izvajanja parkirnih režimov na javnih parkirnih mestih
	Ureditev javno dostopne polnilne infrastrukture za e-vozila
Varnost	Umiranje prometa na regionalni cesti III. reda Ribnica-Brezno

¹⁴ Za način izvedbe glej poglavje 9.

	Nadaljevanje zagotavljanja ukrepov za umirjanje prometa skozi središča naselij
	Ureditev levega zavijalnega pasa na regionalni cesti III. reda Podvelka-Brezno (vstop na most čez reko Dravo)
	Izboljšanje varnosti in prometne situacije v naselju Ožbalt v okolici zaprtega bencinskega servisa

Slika 20: Gozdne ceste neredko niso namenjene le gozdni proizvodnji, temveč povezujejo zaselke in samotne kmetije.



7 Akcijski načrt

Akcijski načrt vsebuje pregled vseh ukrepov, predvidenih za uresničitev izhodišč in zastavljenih ciljev po posameznih stebrih. Poskuša bolj uravnoteženo obravnavati vse potovalne načine in druge prometne podsisteme ter celoviteje naslavljati širšo problematiko dostopnosti.

Celostno prometno načrtovanje

Sveženj ukrepov	Ukrepi	Koordinator	Vključeni deležniki	Ciljno leto izvedbe	Zahtevnost za izvedbo (organizacijska)	Zahtevnost za izvedbo (finančna)	Ovrednoten strošek (v €)	Pričakovani učinki	Potencialni finančni viri	Opomba
Vzpostavitev vseh pogojev	Sprejem OCPS	Občina Podvelka	izdelovalec OCPS	2025	++	+	20.000 €	++	proračun občine, kohezijska sredstva EU	
	Spremljanje kazalnikov učinkov OCPS	Občina Podvelka	zunanj izdelovalec (po potrebi)	2031 (vsako leto od sprejema OCPS)	+	+	redno delo občinske uprave	+	proračun občine	
	Spremljanje kazalnika izvedbe OCPS	Občina Podvelka		2031 (tretje, peto, sedmo leto od sprejema OCPS)	++	+	redno delo občinske uprave	+	proračun občine	
Več znanja in sodelovanja	Sodelovanje v aktivnostih Regijskega centra mobilnosti (RCM) Koroška	RCM Koroška	Občina Podvelka	kontinuirana aktivnost	+	+	redno delo občinske uprave	+	proračun občine	
	Sodelovanje v delovni skupini za pripravo regionalnega prostorskega plana	Občina Podvelka	RRA Koroška	2027	+	+	redno delo občinske uprave	+	proračun občine	
	Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah	Občina Podvelka	ostale občine, RRA Koroška, NVO	kontinuirana aktivnost	++	++	redno delo občinske uprave	++	proračun občine, kohezijska sredstva EU	
	Redno sodelovanje Evropskem tednu mobilnosti	Občina Podvelka	RCM Koroška, OŠ Brezno-Podvelka	kontinuirana aktivnost	+	+	10.000 € (ob sofinanciranju države), sicer 5.000 €	+	proračun občine, kohezijska sredstva EU	
	Zagotavljanje pogojev za omogočanje dela na daljavo - telekomunikacijska infrastruktura	Občina Podvelka	Ministrstvo za digitalno preobrazbo, Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano	2027	++	+++	redno delo občinske uprave	++	proračun občine, kohezijska sredstva EU	Ponovna pobuda/zahteva državi za urgentno izboljšanje stanja telekomunikacijske infrastrukture.
	Zagotavljanje pogojev za omogočanje dela na daljavo - sodelovalni (co-working) prostor	Občina Podvelka	izdelovalec OCPS	2026	+	++	5.000 €	++	proračun občine in države	Vzpostavitev sodelovalnega (co-working) prostora ob celoviti prenovi Kulturnega doma Podvelka in iskanje dodatnih prostorskih možnosti.

Hoja

Sveženj ukrepov	Ukrepi	Koordinator	Vključeni deležniki	Ciljno leto izvedbe	Zahtevnost za izvedbo (organizacijska)	Zahtevnost za izvedbo (finančna)	Ovrednoten strošek (v €)	Pričakovani učinki	Potencialni finančni viri	Opomba
Varnost	Izboljšanje varnosti površine za pešce ob glavni cesti I. reda Brezno-Ruta (odcep Podvelka-Potočnikov graben)	DRSI	Občina Podvelka	2030	++	++	redno delo občinske uprave	++	proračun države	Ponovna pobuda/zahteva državi za postavitve varovalne ograje in razširitev površine za pešce.
	Izboljšanje varnosti površine za pešce na regionalni cesti III. reda Podvelka-Brezno (most čez reko Dravo)	DRSI	Občina Podvelka	2030	++	+++	redno delo občinske uprave	+++	proračun države	Aktivna udeležba v procesu načrtovanja in izvedbe.
	Prestavitev prehoda za pešce Ožbalt-HE Ožbalt	DRSI	Občina Podvelka	2026	+	+	10.000 €	+	proračun države	Projekt je v fazi izvedbe (občina izdelala projekt, pridobila vsa soglasja).
	Opremljanje ali nadgradnja opreme obstoječih površin za pešce	Občina Podvelka		kontinuirana aktivnost	+	+	10.000 € na leto	+	proračun občine, kohezijska sredstva EU	Opremljanje pešpoti, tudi cest z majhnimi obremenitvami, kjer pešci hodijo po vozišču. Opremljanje manjših trgov: urbana in druga oprema (klopi, pitniki, koši, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke, drugo opremo), ki lahko ali predvsem služi turističnemu namenu (infotable, interpretacijska oprema), drevesa za senco, javna razsvetljava. V vseh krajevnih skupnostih v občini.
Dostopnost za vse	Preudarno zagotavljanje površin za pešce ob obnovi cest in križišč v naseljih	Občina Podvelka		kontinuirana aktivnost	+	++	redno delo občinske uprave	++	proračun občine, kohezijska sredstva EU	V vseh krajevnih skupnostih v občini.
	Nadgradnja in razvoj poti za hojo kot rekreacijo	Občina Podvelka		2027	+	+	20.000 €	+	proračun občine, kohezijska sredstva EU	Vključitev poti v turistično ponudbo občine in destinacij Koroška ter Štajerska, pozicioniranje občine kot destinacije za pohodništvo.
	Nadaljevanje odprave ovir za funkcionalno ovirane osebe	Občina Podvelka		kontinuirana aktivnost	++	++	10.000 € na leto	++	proračun občine in države, kohezijska sredstva EU	V vseh krajevnih skupnostih v občini.
	Ureditev območja ob reki Dravi v Breznu	Občina Podvelka		2027	+	+	100.000 €	+	proračun občine	Celostna ureditev območja, vključno z dostopom do vodnih površin in površin za pešce.

Kolesarjenje

Sveženj ukrepov	Ukrepi	Koordinator	Vključeni deležniki	Ciljno leto izvedbe	Zahtevnost za izvedbo (organizacijska)	Zahtevnost za izvedbo (finančna)	Ovrednoten strošek (v €)	Pričakovani učinki	Potencialni finančni viri	Opomba
Državno kolesarsko omrežje	Gradnja manjkajočih odsekov Dravske kolesarske poti	DRSI	Občina Podvelka, RCM Koroška	2030	++	+++	redno delo občinske uprave (pobuda); 4,1 milijona € za odsek Podvelka-HE Ožbalt	++	proračun države, kohezijska sredstva EU, Podnebni sklad	Pobuda državi za iskanje/zagotovitev finančnih virov za odsek do HE Ožbalt, hkrati tudi za izgradnjo vseh manjkajočih odsekov do državne meje s Hrvaško (v okviru Partnerstva za Dravsko kolesarsko pot).
	Opozarjanje na prisotnost kolesarjev na cesti na Dravski kolesarski poti	RCM Koroška	DRSI, Občina Podvelka	2026	+	+	redno delo občinske uprave	+	proračun države	Pobuda državi za postavitev dodatne prometne signalizacije o prisotnosti kolesarjev na cesti (npr. v Lehnu na Pohorju).
	Celoletno vzdrževanje primernosti vozne površine	RCM Koroška	DRSI, Občina Podvelka	2026	+	++	redno delo občinske uprave	++	proračun države	Pobuda državi - kot del skupne regijske pobude.
	Komunikacijske aktivnosti o kolesarski kulturi in upoštevanju CPP	Občina Podvelka	RCM Koroška, policija, SPVCP	kontinuirana aktivnost	+	+	redno delo občinske uprave	+	proračun občine, kohezijska sredstva EU	Predvidoma 1-krat letno spomladi, s poudarkom na Dravski kolesarski poti in upoštevanju prometnega režima.
	Razvoj in promocija turističnih proizvodov, ki vključujejo kolesarjenje	RRA Koroška	Občina Podvelka	kontinuirana aktivnost	+	+	15.000 € na leto	+	proračun občine	Nadaljevanje sodelovanja v Partnerstvu za Dravsko kolesarsko pot in Partnerstvu za Pohorje.
Občinsko kolesarsko omrežje	Načrtovanje, zagotovitev finančnih sredstev, izgradnja manjkajočih odsekov, navezovanje na Dravsko kolesarsko pot	Občina Podvelka		2030	++	++	redno delo občinske uprave ter 15.000 € za projektno dokumentacijo	++	proračun občine, kohezijska sredstva EU, Podnebni sklad	
Povezovanje JPP in kolesarjenja	Ureditev e-polnilnic za kolesa	Občina Podvelka		2030	+	+	2.500 € na eno lokacijo	+	proračun občine, kohezijska sredstva EU, Podnebni sklad	Na izbranih, ključnih lokacijah v vseh krajevnih skupnostih.
	Ureditev kolesarnice/stojal za kolesa na železniški postaji Podvelka	DRSI	Občina Podvelka	2030	+	+	15.000 €	++	proračun države, kohezijska sredstva EU	Načrtovano v okviru nadgradnje železniške povezave Maribor-Prevalje-državna meja (III. faza nadgradnje, odsek Ruše-Sv. Danijel).

Javni potniški promet

Sveženj ukrepov	Ukrepi	Koordinator	Vključeni deležniki	Ciljno leto izvedbe	Zahtevnost za izvedbo (organizacijska)	Zahtevnost za izvedbo (finančna)	Ovrednoten strošek (v €)	Pričakovani učinki	Potencialni finančni viri	Opomba
Povezljivost	Nadgradnje železniške povezave Maribor-Prevalje-državna meja (odsek Ruše-Sv. Danijel)	DRSI	Občina Podvelka, RCM Koroška	2030	++	+	redno delo občinske uprave	++	proračun občine	Pobuda državi za redno komunikacijo na ravni DRSI/DRI, RCM Koroška in občina.
	Zagotavljanje povezljivosti z regijskimi središči z neposrednim medkrajevnim avtobusnim prometom	DUJPP	Občina Podvelka, RCM Koroška	2025	+	+	redno delo občinske uprave	++	proračun države	Pobuda državi za več neposrednih povezav z regijskimi središči (brez prestopanj).
	Nadaljevanje zagotavljanja prevozov na klic za starejše občane	Občina Podvelka		kontinuirana aktivnosti	++	++	5.000 €	++	proračun občine	Nadaljevanje zagotavljanja brezplačnih prevozov za starejše z mrežo prostovoljnih voznikov v okviru Društva za 3. generacijo občine Podvelka.
	Urejanje avtobusnih postajališč	Občina Podvelka	DRSI	2030	+	+	20.000 €	++	proračun občine	
Razvoj sistema JPP na redkeje poseljenih območjih	Nadaljevanje izvajanje integracija JPP in šolskih prevozov	Občina Podvelka	OŠ Brezno-Podvelka, DUJPP, Nomago	kontinuirana aktivnosti	+	+	140.000 € (strošek vseh prevozov v osnovne šole)	++	proračun občine	Občina že izvaja del šolskih prevozov v okviru JPP - medkrajevni avtobusni prevozi (Ožbalt-Brezno).
	Preučitev možnosti vzpostavitve sistema "javni prevoz na klic" kot del regijskega sistema	RCM Koroška	Občina Podvelka, druge občine	2026	+	++	2.500 € (projektna dokumentacija - del stroška)	++	proračun občine, kohezijska sredstva EU, Socialni sklad za podnebje	
	Preučitev možnosti za razvoj občine kot testnega območja za alternativne oblike prevozov (tudi blaga)	Občina Podvelka		2027	+	++	7.500 €	+	proračun občine, kohezijska sredstva EU, Socialni sklad za podnebje	Izdelava strokovnih podlag.

Avtomobilski promet

Sveženj ukrepov	Ukrepi	Koordinator	Vključeni deležniki	Ciljno leto izvedbe	Zahtevnost za izvedbo (organizacijska)	Zahtevnost za izvedbo (finančna)	Ovrednoten strošek (v €)	Pričakovani učinki	Potencialni finančni viri	Opomba
Dostopnost	Razširitev in asfaltiranje regionalne ceste III. ranga Ožbalt–Zg. Kapla v celotni dolžini neasfaltiranega dela in ureditev okolice mejnega prehoda Kapla	DRSI	Občina Podvelka	2027	++	++	redno delo občinske uprave	+	proračun država	Ponovna pobuda/zahteva državi. Odsek je povezovalna pot med Slovenijo in Avstrijo, vozna površina še vedno makadamska, je pot dnevne mobilnosti, v zadnjem obdobju narašča število kolesarjev turistov.
	Rekonstrukcija mosta čez reko Dravo na regionalni cesti III. reda Podvelka-Brezno	DRSI	Občina Podvelka	2030	++	+++	redno delo občinske uprave	+++	proračun države	Aktivna udeležba v procesu načrtovanja in izvedbe v letu 2028 (predvideno vsaj 1,5 leta popolno zaprtje ključne prometnice).
	Zagotavljanje dodatne varnosti na LC Podvelka-Vuhred tekom rekonstrukcije mosta čez reko Dravo	Občina Podvelka		2028	++	++	30.000 €	++	proračun občine, proračun države	Lokalna cesta predvidoma kot obvozna cesta tekom popolnega zaprtja mostu čez reko Dravo.
	Obnova mostu na glavni cesti I. reda Brezno-Ruta (most Ožbaltski potok)	DRSI	Občina Podvelka	2028	++	++	redno delo občinske uprave	+	proračun države	Ponovna urgentna pobuda/zahteva državi zaradi dotrajanosti in poškodovanosti.
	Zagotavljanje celoletne prevoznosti občinskih in gozdnih cest	Občina Podvelka	Zavod za gozdove Slovenije	kontinuirana dejavnost	+	++	630.000 € občinske in 80.000 € gozdne ceste (na leto)	+	proračun občine	Upravljanje in tekoče vzdrževanje občinskih cest. Gozdne ceste niso le za gozdno proizvodnjo, povezujejo samotne kmetije in zaselke.
Parkirna politika	Nadaljevanje uvajanja in izvajanja parkirnih režimov na javnih parkirnih mestih	Občina Podvelka		kontinuirana dejavnost	+	+	1.500 € na leto	++	proračun občine	
	Ureditev javno dostopne polnilne infrastrukture za e-vozila	Občina Podvelka		2027	++	++	15.000 € na eno lokacijo	+	proračun občine, kohezijska sredstva EU, Podnebni sklad	Predvidoma v Podvelki, Breznu, Lehnu; nadaljevanje prizadevanj za lokacijo v Ožbaltu ob pogoju izboljšanja električnega omrežja.
Varnost	Umiranje prometa na regionalni cesti III. reda Ribnica-Brezno	DRSI	Občina Podvelka	2026	+	+	redno delo občinske uprave	++	proračun občine	Ponovna pobuda za ukrepe umirjanja prometa ob večstanovanjskih blokih v naselju Podvelka (občina namestila merilnike hitrosti, vožnje preko dovoljenih hitrosti je nadpovprečno visoka).
	Nadaljevanje zagotavljanja ukrepov za umirjanje prometa skozi središča naselij	Občina Podvelka	DRSI	kontinuirana dejavnost	++	++	10.000 € na leto	++	proračun občine, kohezijska sredstva EU, Podnebni sklad	V vseh krajevnih skupnostih. Tudi npr. z uvajanjem skupnim prometnih prostorov.
	Ureditev levega zavijalnega pasa na regionalni cesti III. reda Podvelka-Brezno (vstop na most čez reko Dravo)	DRSI	Občina Podvelka	2030	++	++	redno delo občinske uprave	+	proračun države	

	Izoljšanje varnosti in prometne situacije v naselju Ožbalt v okolici zaprtega bencinskega servisa	Občina Podvelka	DRSI	2030	++	++	85.000 €	+	proračun občine, proračun države	Križišče na regionalni cesti III. reda Podvelka-Brezno ter LC Ožbalt-Kapla
--	---	-----------------	------	------	----	----	----------	---	-------------------------------------	--

9 Spremljanje in vrednotenje izvajanja

Spremljanje in vrednotenje omogočata učinkovito spremljanje uresničevanja in učinkovitosti ukrepov OCPS.

Občina je dolžna vsako leto po sprejemu OCPS spremljati vsaj pet enotnih kazalnikov učinka OCPS. V tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju OCPS pa tudi vrednosti enotnega kazalnika izvedbe OCPS, ki so opredeljeni na nacionalni ravni.¹⁵ Podrobnosti navajamo v tabeli 9.

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

Tabela 9: Kazalniki, metoda, čas spremljanja in odgovornost za izvedbo za kazalnike učinka in izvedbe

Kazalnik vrsta	Kazalnik	Metoda	Spremljanje	Odgovornost
Enotni kazalniki učinka OCPS	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini	Kordonsko štetje prometa (lokacija most državnega ceste čez reko Dravo)	Prva izvedba 2024, vsako leto (7 let)	Občina z zunanjo pomočjo
	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo	Anketiranje (3., 5. in 7. razred na OŠ Brezno-Podvelka v Breznu)	Prva izvedba 2024, vsako leto (7 let)	Občina in OŠ Brezno-Podvelka
	Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Anketiranje (3., 5. in 7. razred na OŠ Brezno-Podvelka v Breznu)	Prva izvedba 2024, vsako leto (7 let)	Občina in OŠ Brezno-Podvelka
	Deležu uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Anketiranje (zaposleni na OŠ Brezno-Podvelka)	Prva izvedba 2024, vsako leto (7 let)	Občina in OŠ Brezno-Podvelka (po potrebi z zunanjo pomočjo)
	Dolžine poti na delo	Anketiranje (zaposleni na OŠ Brezno-Podvelka)	Prva izvedba 2024, vsako leto (7 let)	Občina in OŠ Brezno-Podvelka (po potrebi z zunanjo pomočjo)
Enotni kazalnik izvedbe OCPS	Delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta OCPS	Ekspertna ocena	Tretje, peto in sedmo leto po sprejetju OCPS	Občina

¹⁵ Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju (Ur. l. RS, št. 76/23, 109/23)