

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE DORNAVA





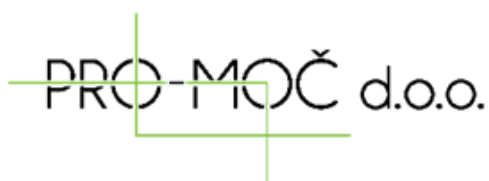
REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



MASTERPLAN D.O.O.
UREJANJE PROSTORA



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE DORNAVA

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

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

NAROČNIK
Občina Dornava,
Dornava 135a
2252 Dornava

IZVAJALCI
Masterplan d.o.o.
PRO-MOČ d.o.o.

AVTORJI
Marija Konečnik Kunst
Peter Cafuta
Vesna Čep
Špela Frumen
Aljaž Kunst
Urša Drvarič

OBLIKOVANJE
PRO-MOČ d.o.o.

FOTOGRAFIJE
Jošt Polak in Miha Gotlin,
občinski arhiv

LETO IZIDA
2026

KAZALO

	Nagovor župana	04
01	Uvod	06
02	Proces priprave	07
03	Delovne skupine	09
04	Vizija in cilji	10
05	Analiza obstoječega stanja	14
	5.1 Splošni podatki o občini	15
	5.2 Prometne značilnosti občine	17
	5.3 Potovalne navade	21
06	Pet stebrov ukrepanja	24
	6.1 Celostno prometno načrtovanje	26
	6.2 Hoja	30
	6.3 Kolesarjenje	34
	6.4 Javni prevoz	37
	6.5 Osebni motorni promet	41
07	Akcijski načrt	46

NAGOVOR ŽUPANA

Spoštovane občanke in občani.

Prometni sistem in urejanje prostora pomembno zaznamujeta vsakdanje življenje v naši občini. Vplivata na varnost, dostopnost storitev, okolje ter na splošno kakovost bivanja vseh generacij. Zato je odgovorno in dolgoročno načrtovanje prometa ena izmed ključnih nalog lokalne skupnosti, ki želi slediti trajnostnemu razvoju in potrebam svojih prebivalcev.

Občinska celostna prometna strategija Občine Dornava predstavlja pomemben korak v tej smeri. Nastala je na podlagi temeljite analize stanja ter ob aktivnem sodelovanju občanov in občanov, ki ste s svojimi predlogi, izkušnjami in pričakovanji pomembno prispevali k njeni vsebini. Strategija postavlja jasno vizijo razvoja prometa ter opredeljuje cilje in ukrepe, s katerimi želimo izboljšati prometno varnost, okrepiti vlogo hoje, kolesarjenja in javnega prevoza ter zmanjšati negativne vplive prometa na okolje.

S sprejetjem OCPS smo postavili trdne temelje za prihodnji razvoj, hkrati pa stopamo v fazo njenega uresničevanja. Izvajanje načrtovanih ukrepov bo postopno prinašalo konkretne izboljšave v prostoru in prometnih navadah ter prispevalo k bolj urejenemu, varnemu in dostopnemu okolju. Verjamem, da bomo s skupnimi prizadevanji ustvarili prometni sistem, ki bo prijazen do ljudi, prostora in okolja ter bo dolgoročno izboljšal kakovost bivanja v Občini Dornava.

S spoštovanjem,
župan občine Dornava
Milan Šilak





1 UVOD

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

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Strategija temelji na celostnem prometnem načrtovanju, ki vključuje celovit pristop k urejanju prostora in prometa ter temelji na rešitvah, usmerjenih k ljudem in njihovi kakovosti življenja. Tak pristop presega tradicionalno načrtovanje prometa, ki je pogosto usmerjeno predvsem v reševanje posameznih prometnih izzivov. Celostno načrtovanje se ne omejuje zgolj na izboljšanje prometne infrastrukture, temveč ustvarja uravnotežen prometni sistem, ki zagotavlja varnost vsem udeležencem in zmanjšuje odvisnost od osebnih avtomobilov. S sprejemom OCPS bo občina pristopila k razvoju prometa, ki bo usmerjen v dolgoročno izboljšanje mobilnosti ter dvig kakovosti bivanja za vse občane.

Tradicionalno načrtovanje prometa	Celostno načrtovanje prometa
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija z drugimi sektorji
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Tabela 1: Primerjava tradicionalnega in celostnega načrtovanja prometa

2 PROCES PRIPRAVE

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

Proces priprave je potekal od junija 2025 in se je zaključil s sprejemom strategije na občinskem svetu v letu 2026. Priprava OCPS je potekala v več vsebinsko zaokroženih sklopih, ki so omogočili sistematični razvoj strateškega dokumenta. Proces se je vodil skladno z nacionalnimi smernicami in je vključeval vse ključne korake, od začetnega organiziranja do končnega sprejema strategije.

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

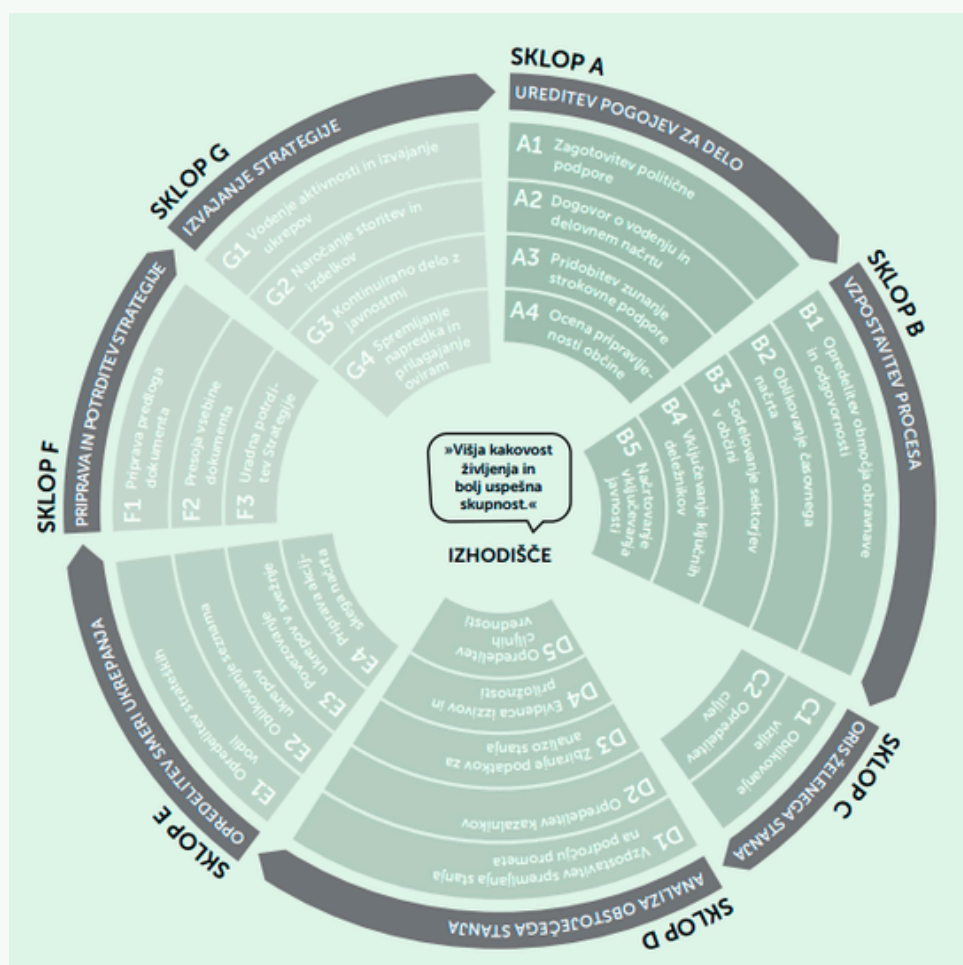


Diagram 1: Shematski prikaz procesa priprave OCPS, vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo ©Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo april 2023



UREDITEV POGOJEV ZA DELO (SKLOP A)

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



VZPOSTAVITEV PROCESA (SKLOP B)

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



ORIS ŽELENEGA STANJA (SKLOP C)

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



ANALIZA STANJA IN IDENTIFIKACIJA IZZIVOV (SKLOP D)

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



OPREDELITEV SMERI UKREPANJA (SKLOP E)

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



PRIPRAVA IN POTRDITEV STRATEGIJE (SKLOP F)

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



3 DELOVNE SKUPINE

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



IZVAJALEC

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

OŽJA DELOVNA SKUPINA

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

SPLOŠNA JAVNOST

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

ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Širša delovna skupina, sestavljena iz ključnih deležnikov, je bila vključena v več faz procesa priprave OCPS. Aktivno je sodelovala pri oblikovanju vizije in ciljev strategije, določanju ciljnih vrednosti, prepoznavanju ključnih izzivov in priložnosti ter oblikovanju strateških usmeritev. Poleg tega je prispevala strokovne in praktične vpogleds pri oblikovanju konkretnih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini.



4 VIZIJA IN CILJI

Vizija in cilji so temelj vsakega strateškega načrtovanja, saj določajo smer razvoja in dolgoročne prioritete. Vizija predstavlja želene prihodnje razmere, ki jih želimo doseči, in deluje kot skupni cilj, h kateremu stremimo, cilji pa so konkretne usmeritve in merila, s katerimi vizijo postopoma uresničujemo. Njihova pomembnost se kaže predvsem v usmerjanju odločanja in načrtovanja, saj omogočajo, da se ukrepi in razvojna strategija izvajajo premišljeno in v skladu z dolgoročnimi potrebami.

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

VIZIJA OCPS OBČINE DORNAVA

Občina Dornava bo razvila varen, dostopen in trajnosten prometni sistem, ki bo z varnimi pešpotmi, kakovostnimi kolesarskimi povezavami, sodobnimi avtobusnimi postajališči, aktivacijo železniškega prometa ter boljšim povezovanjem s sosednjimi občinami spodbujal okolju prijazno mobilnost ter zagotavljal enakovredno dostopnost vsem prebivalcem.

Vizija občine Dornava temelji na razvoju prometnega sistema, ki bo varen, dostopen in trajnostno naravnan ter bo spodbujal okolju prijazne oblike mobilnosti. Občina želi z vzpostavitvijo varnih pešpoti, kakovostnih kolesarskih povezav in sodobnih avtobusnih postajališč izboljšati vsakodnevno mobilnost prebivalcev ter okrepiti povezovanje s sosednjimi občinami. Pomemben del vizije predstavlja tudi ponovna aktivacija železniškega prometa, ki bo prispevala k večji učinkovitosti in trajnosti prometa. Na ta način bo občina Dornava zagotovila enakovredno dostopnost do storitev in dejavnosti za vse prebivalce ter ustvarila pogoje za varno, udobno in trajnostno mobilnost.



CILJI OCPS OBČINE DORNAVA

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



CILJNE VREDNOSTI ZASTAVLJENIH CILJEV

Vsak cilj OCPS je podprt s pripadajočimi ciljnimi vrednostmi, ki temeljijo na analizi obstoječega stanja in so usklajene z nacionalnimi ter evropskimi usmeritvami celostnega načrtovanja prometa. S tem se zagotavlja sistematično spremljanje in prilagajanje strategije glede na dejanske rezultate ter potrebe občine. Ciljne vrednosti predstavljajo ključne učinke, s katerimi bo občina spremljala napredek pri uresničevanju ciljev strategije. Določajo merljive in dosegljive spremembe na področju izbranih ciljev, ter omogočajo objektivno vrednotenje učinkovitosti izvedenih ukrepov.

Za namen spremljanja učinkov je bil opredeljen ožji izbor kazalnikov. Izhodiščne vrednosti so bile določene na podlagi razpoložljivih podatkov iz let 2024 in 2025, ki vključujejo statistične podatke o delovnih migracijah, podatke o meritvah hitrosti na regionalni cesti v naselju Dornava, kordonsko štetje prometa, ankete o potovalnih navadah šolarjev in zaposlenih ter statistične podatke o prometnih nesrečah. Na tej osnovi so bile za leto 2032 oblikovane ciljne vrednosti, ki odražajo želene spremembe v prometu.

Zap. št.	Cilji po vrstnem redu pomembnosti	Kazalnik	Ciljna vrednost		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2025	Ciljna vrednost v letu 2032
1	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	6 v letih 2020-2024	0 v letih 2028-2032
		Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih	40,8%	45,0%
		Delež prekoračitev hitrosti motornega prometa	Znižati delež prekoračitev hitrosti na regionalni cesti v naselju Dornava	48,0% (sept 2024)	35,0%
2	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	1,0%	3,0%
			Povečati delež uporabe aktivnih oblik mobilnosti v prometu (seštevek deleža uporabe hoje in kolesa)	2,0%	6,0%
3	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Povečati delež uporabe hoje v prometu	1,0%	3,0%
			Povečati delež uporabe kolesa v prometu	1,0%	3,0%
4	Bolj zdravi in aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	1,0%	3,0%
5	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	82,4%	76,0%
6	Izboljšana kakovost bivanja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	40,8%	50,0%
7	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delovne migracije	Povečati delež aktivnega prebivalstva, ki je zaposlen v občini Dornava	19,0% (2024)	25,0%

Tabela 2: Razvrstitev ciljev glede na pomembnost, kazalniki spremljanja učinkov ter izhodiščne vrednosti za leto 2024 in 2025 ter ciljne vrednosti za leto 2032

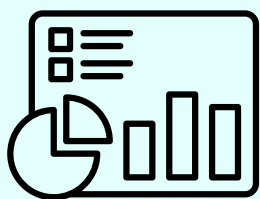


5 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

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

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

V okviru analize so v ospredje postavljeni ključni dejavniki, ki vplivajo na oblikovanje prometne politike, med njimi značilnosti poselitve, demografska sestava, migracijski vzorci in potovalne navade v občini. Na podlagi ugotovitev analize bodo v naslednjem poglavju predstavljene prepoznane učinkovite obstoječe ureditve, izpostavljeni ključni izzivi ter opredeljene konkretne priložnosti za nadaljnji razvoj prometnega sistema.



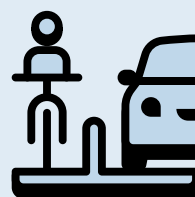
SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Osnovne prostorske, demografske in migracijske značilnosti občine



PROMETNE ZNAČILNOSTI OBČINE

Pregled obstoječega prometnega sistema, prometnih tokov in prometne varnosti v občini



POTOVALNE NAVADE

Značilnosti potovalnih navad prebivalcev, izbira prevoznih sredstev in vzorci dnevnih potovanj

5.1 Splošni podatki o občini

PROSTORSKE ZNAČILNOSTI OBČINE

Občina Dornava leži v severovzhodnem delu Slovenije, v Podravski statistični regiji, in meri 28 km², s čimer se po površini med slovenskimi občinami uvršča na 185. mesto. Njeno območje se razteza med ravninskim delom Ptujkega polja in gričevnatim svetom Slovenskih goric, kar prispeva k raznolikosti naravnih in poselitvenih značilnosti. Občina obsega dvanajst naselij, pri čemer je upravno in funkcionalno središče naselje Dornava. Leži vzhodno od Ptuja in ima izrazito podeželski značaj z razpršeno poselitvijo manjših naselij.

Prevladujoč raven relief v nižinskem delu občine omogoča ugodne pogoje za umeščanje prometne infrastrukture ter podpira vsakodnevno mobilnost prebivalcev. Gričevnati predeli Slovenskih goric prispevajo k krajinski raznolikosti, hkrati pa omejujejo širitev strnjene pozidave. Zaradi bližine Ptuja je pomemben delež dnevnih migracij usmerjen proti temu regionalnemu središču. Kljub razpršeni poselitvi so razdalje med posameznimi naselji, na primer med Dornavo in Mezgovci ob Pesnici, razmeroma kratke, kar omogoča dobro lokalno dostopnost do osnovnih storitev. Podeželsko zaledje in naravne površine občine obenem ponujajo ugodne pogoje za rekreacijo ter prispevajo k kakovosti bivanja.



Slika 1: Geografska lokacija občine Dornava in lokacija naselij; vir: Google Earth, Wikipedia.

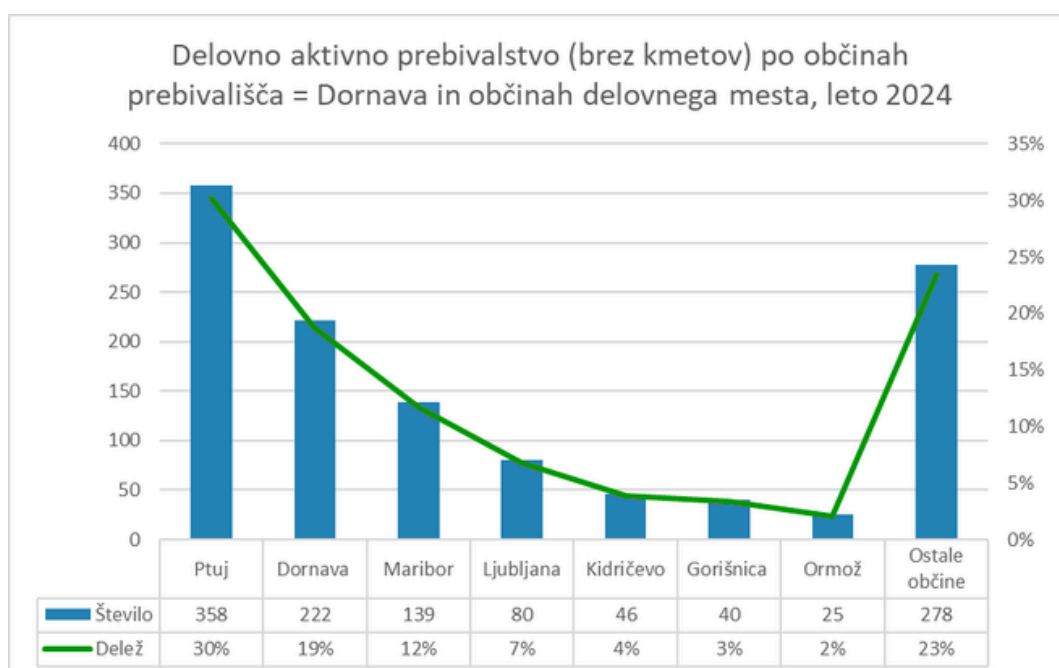
DEMOGRAFSKI STATISTIČNI PODATKI

Po podatkih SURS je v letu 2023 v Občini Dornava živel približno 2.940 prebivalcev. Gostota poselitve je znašala okoli 103 prebivalce na km², kar je nekoliko manj od slovenskega povprečja, ki znaša 105 prebivalcev na km². Občina je v tem letu beležila negativen naravni prirast (–4,4 na 1.000 prebivalcev), medtem ko je bil selitveni prirast pozitiven (0,7 na 1.000 prebivalcev). Skupni prirast prebivalstva je tako znašal –3,7 na 1.000 prebivalcev, kar je slabše od državnega povprečja (3,3).

Povprečna starost prebivalcev je znašala 43,9 leta in je bila nekoliko nižja od slovenskega povprečja (44,1 leta), prav tako je bil indeks staranja v občini nižji kot na ravni države, kar kaže na nekoliko ugodnejšo starostno strukturo. V občini sta delovala 2 vrtca, obiskovalo pa ju je 108 otrok. V tamkajšnji osnovni šoli se je v šolskem letu 2023/2024 izobraževalo približno 240 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo okoli 110 dijakov. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo 25 študentov in 7 diplomantov. Med osebami v starosti 15–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 60 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), kar je manj od slovenskega povprečja (69 %).

DELOVNE MIGRACIJE

Po podatkih SURS je bilo v letu 2024 v Občini Dornava približno 1.188 delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov). Podatki o kraju zaposlitve kažejo na izrazito dnevno delovno mobilnost prebivalcev, saj je večina delovno aktivnih oseb zaposlena izven občine stalnega prebivališča. Največ prebivalcev Občine Dornava je bilo zaposlenih v Mestni občini Ptuj, in sicer 358 oseb (30 % vseh delovno aktivnih prebivalcev). Sledi zaposlitev v Občini Dornava, kjer je delalo 222 prebivalcev (19 %). Pomembnejša zaposlitvena središča so bila še Maribor s 139 zaposlenimi (12 %), Ljubljana z 80 zaposlenimi (7 %), ter druge bližnje občine, kot so Kidričevo (46 oseb oziroma 4 %), Gorišnica (40 oseb oziroma 3 %) in Ormož (25 oseb oziroma 2 %). V drugih slovenskih občinah je bilo zaposlenih še 278 prebivalcev, kar predstavlja 23 % vseh delovno aktivnih.

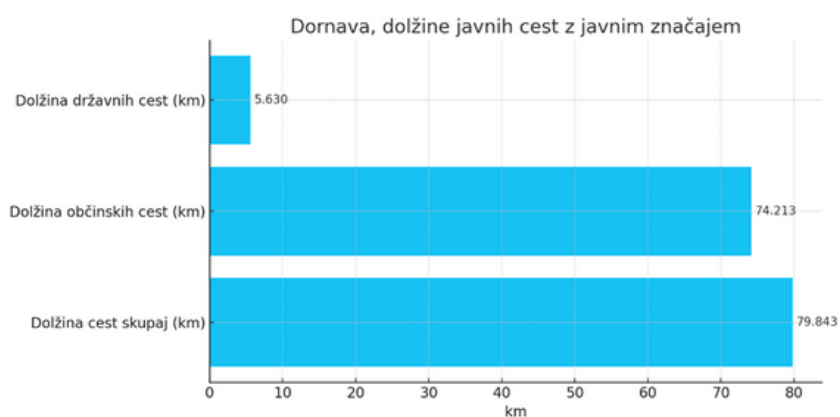


Grafikon 1: Prikaz delovno aktivnega prebivalstva v letu 2024 za občino Dornava po občinah prebivališča, vir: SURS.

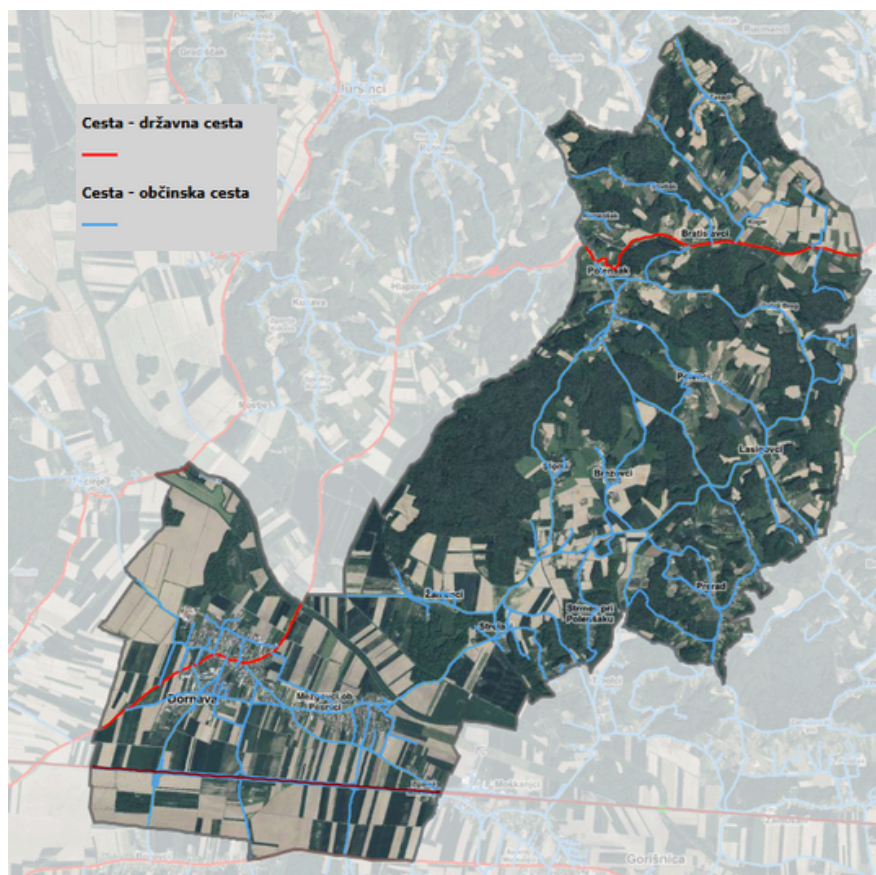
5.2 Prometne značilnosti občine

CESTNO PROMETNO OMREŽJE

Občina Dornava razpolaga s približno 80 kilometri javnega cestnega omrežja, od tega je okoli 5,6 kilometrov državnih cest, 74,2 km pa predstavljajo občinske ceste, ki zagotavljajo povezave med naselji in dostopnost do posameznih območij. Regionalna cesta R3-713/4910 je ključna prometna povezava občine s širšim regionalnim prometnim sistemom, medtem ko občinske ceste zagotavljajo lokalno mobilnost in dostopnost. Obnova in redno vzdrževanje javnih cest predstavljata občini velik finančni zalogaj ter zahtevata skrbno načrtovanje in prioritizacijo glede na prometno obremenitev in pomembnost posameznih cest.



Grafikon 2: Prikaz dolžin javnih cest v občini Dornava, vir: <https://podatki.gov.si>.

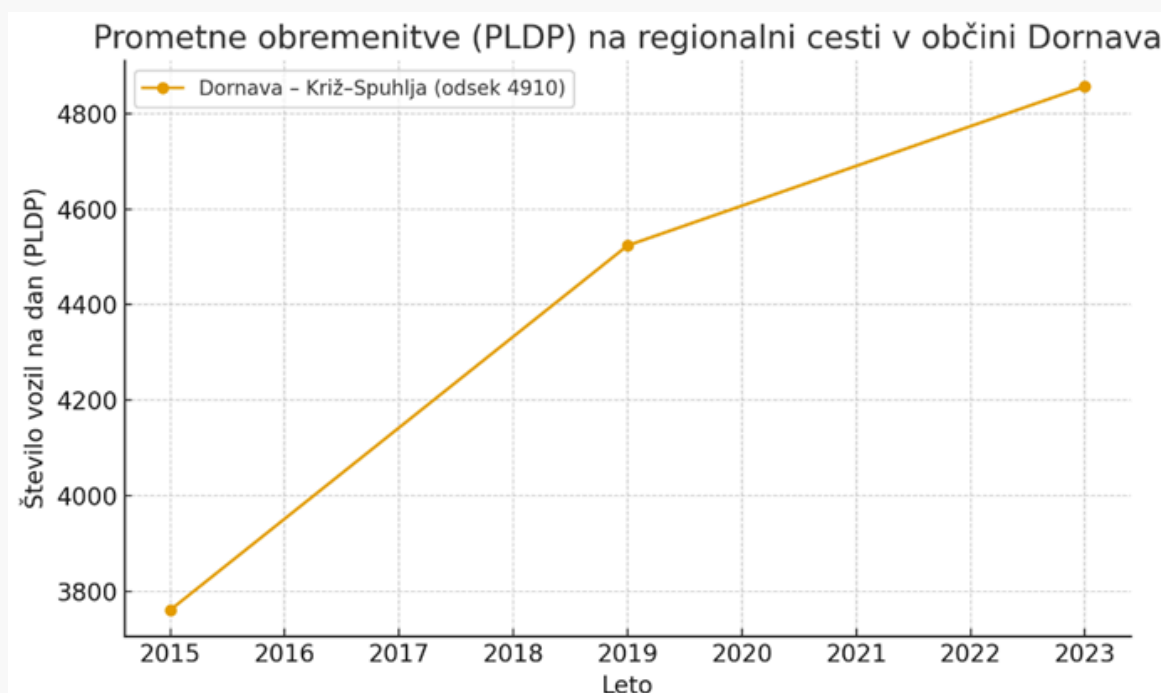


Slika 2: Prikaz cestnega omrežja v občini Dornava, vir: PISO.

PROMETNA OBREMENITEV CEST IN SPREMLJANJE HITROSTI

Obremenitve cestnega omrežja v občini Dornava se v zadnjih letih vztrajno povečujejo, predvsem zaradi rasti števila osebnih vozil in intenzivnejših vsakodnevnih prometnih tokov. Število vozil, ki prehajajo skozi občino, se iz leta v leto povečuje, kar odraža večjo mobilnost prebivalcev in naraščajoče potrebe po vsakodnevnih vožnjah. Poleg tranzitnega prometa narašča tudi število registriranih osebnih avtomobilov v občini. Čeprav so podrobnejši podatki o registracijah omejeni, trend sledi slovenskemu povprečju, pri čemer je povprečna starost vozil zmerna in kaže na sorazmerno dobro obnovljen vozní park. Število osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev se postopoma povečuje, kar dodatno obremenjuje lokalno cestno omrežje ter poudarja pomen rednega vzdrževanja in dolgoročnega načrtovanja prometnih kapacitet.

Graf prikazuje rast povprečnega dnevnega števila vozil na odseku regionalne ceste R3-713/4910 med Dornavo in križiščem Spuhlja, ki se je s približno 3.760 leta 2015 povečalo na skoraj 4.860 leta 2023. Največji porast je bil med letoma 2015 in 2019, medtem ko promet v zadnjih letih raste počasneje, a še vedno zmerno.



Grafikon 3: Primerjava povprečnega letnega dnevnega prometa na R3-713/4910 v letih 2015, 2019 in 2023.

Večje prometne obremenitve v naseljih povečujejo tveganja, povezana z neustreznimi hitrostmi vožnje. V občini se spremljanje hitrosti izvaja s tremi merilniki hitrosti na cestnih odsekih v naseljih Polenšak, Mezgovci pri Pesnici in Dornava, kjer je omejitev hitrosti 50 km/h. Analiza meritev v obdobju od 1. 9. 2025 do 1. 10. 2025 kaže, da se večina prometa odvija v območju dovoljene hitrosti oziroma tik nad njo, vendar so prekoračitve pogoste.

Na lokalni cesti v Polenšaku je omejitev hitrosti preseglo 41,5 % vozil, v Mezgovcih pri Pesnici 26,5 %, na regionalni cesti v Dornavi pa dobrih 48 % voznikov. Največ vozil vozi s hitrostmi med 41 in 60 km/h, zelo visoke hitrosti pa so redke, vendar zaradi povečane mase in gostote prometa predstavljajo pomembno tveganje za prometno varnost v naseljih.

VEČJI GENERATORJI PROMETA

Prometne obremenitve cestnega omrežja v občini Dornava izhajajo iz kombinacije tranzitnega, lokalnega in generatorskega prometa. V ožjem jedru naselja Dornava je zaznana preobremenjenost ulične mreže zaradi prepletanja lokalnih in tranzitnih tokov. Ta kombinacija povečanega lokalnega prometa in tranzitnega prometa vodi do omejene pretočnosti ter večje obremenitve križišč in parkirnih površin. Dodatne prometne tokove ustvarja tudi Osnovna šola dr. Franja Žgeča Dornava, saj prihod in odhod učencev, staršev in zaposlenih vpliva na promet predvsem v jutranjih in popoldanskih urah, kar lokalno obremenjuje dostopne ceste in parkirišča.



Slika 3: Krožno križišče v Dornavi, ki predstavlja eno glavnih povezav do osnovne šole z južne strani naselja. Kljub temu pešci iz te smeri nimajo urejene in varne poti za dostop do šole

Med glavnimi viri prometa je Zavod za usposabljanje, delo in varstvo dr. Marijana Borštnarja Dornava, kjer zaposleni in obiskovalci ustvarjajo dnevne prometne tokove, ki so časovno koncentrirani v jutranjih in popoldanskih konicah. Ti tokovi povečujejo obremenitev dostopnih cest in parkirnih površin, pri čemer je promet pretežno avtomobilski, možnosti za varne in neposredne poti za pešce, kolesarje in javni prevoz pa so omejene.

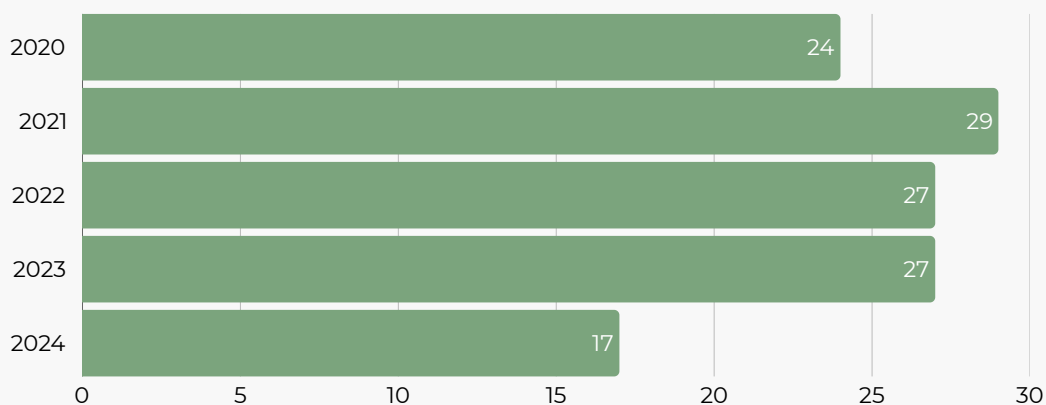


Slika 3: Urejen parkirni prostor ZUDV Dornava za prihod zaposlenih z osebnim avtomobilom.

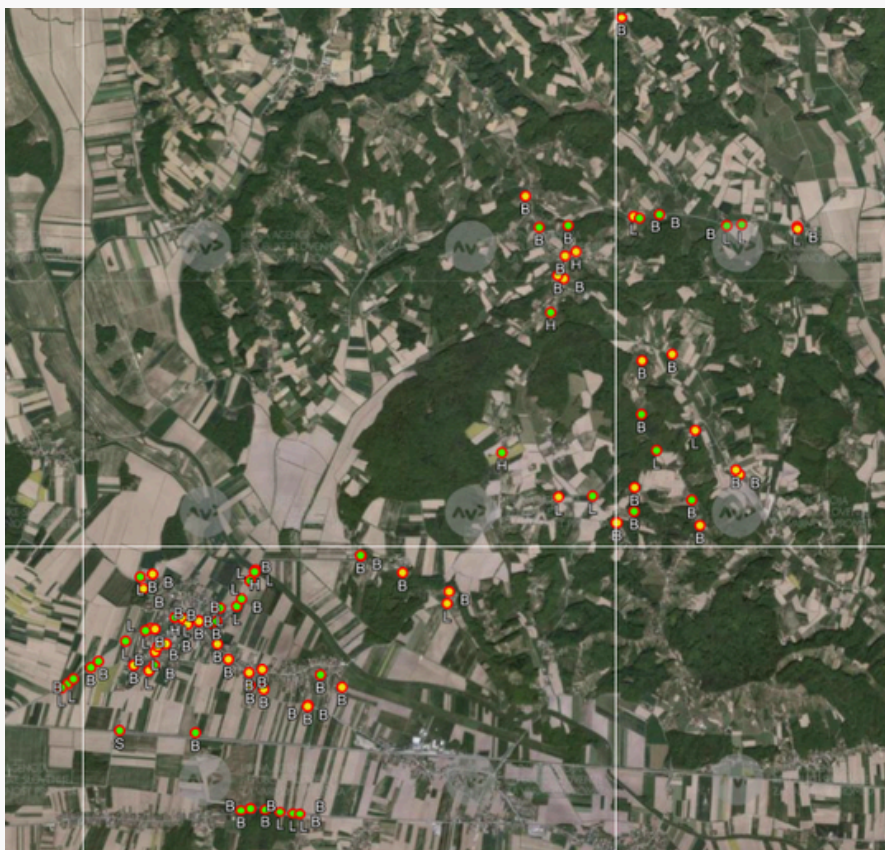
Tudi kulturne, turistične in rekreativne dejavnosti prispevajo k občasnim prometnim obremenitvam. Prav tako se v območju Dvorca Dornava generirajo časovno omejene, a prostorsko skoncentrirane prometne tokove.

PROMETNA VARNOST

Podatki o prometni varnosti v občini kažejo, da je bilo v obdobju 2020–2024 zabeleženih skupno 95 prometnih nesreč, od tega 6 nesreč s hudimi telesnimi poškodbami ali smrtnim izidom. Med udeleženci prometnih nesreč ni bilo pešcev, zabeleženi pa so bili 4 kolesarji in 3 vozniki avtobusov, medtem ko so večino udeležencev predstavljali vozniki osebnih vozil. Kot najpogostejši vzrok prometnih nesreč se izpostavljajo neprimerno hitrosti, dodatno tveganje za prometno varnost pa predstavljata tudi prisotnost tovornega prometa ter kmetijske mehanizacije na ozkih in slabo preglednih lokalnih cestah.



Grafikon 5: Število prometnih nesreč med leti 2020 in 2024 v občini Dornava, vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>.



Slika 4: Lokacija prometnih nesreč med leti 2020 in 2024 v občini Dornava, vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>.

5.3 Potovalne navade v občini

V okviru priprave OCPS so bile podrobneje proučene tudi potovalne navade občanov. Izvedeno je bilo kordonsko štetje prometa za pridobitev informacij o uporabi potovalnih načinov v občini. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih načinih pri poteh v šolo ter o deležu otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih je bila izvedena anketa med šolarji na Osnovni šoli dr. Franja Žgeča Dornava. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih je bila izvedena anketa med zaposlenimi pri Zavodu za usposabljanje, delo in varstvo dr. Marjana Borštnarja Dornava.

KORDONSKO ŠTETJE PROMETA

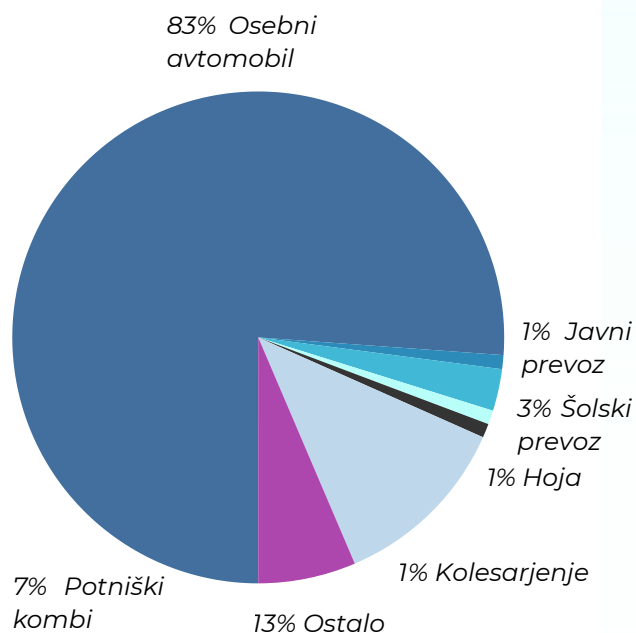
Kordonsko štetje prometa je bilo izvedeno junija 2025 na lokaciji – regionalna cesta R3-713/4910, naselje Dornava, območje h. št. Dornava 49 v času jutranje in popoldanske prometne konice. Rezultati štetja so pokazali, da je delež uporabe osebnega avtomobila najvišji, saj dosega 83 %, sledi delež uporabe potniških kombijev s 7 %, Delež uporabe organiziranega šolskega prevoza znaša 3 % in delež uporabe javnega prevoza 1 %. Delež uporabe hoje in kolesa znašata vsak po 1 %. Preostali delež predstavljajo motorji, potniški kombiji ter lažja in težja tovorna vozila.



Slika 5: Lokacija izvedenega kordonskega štetja prometa, R3-713/4910, naselje Dornava



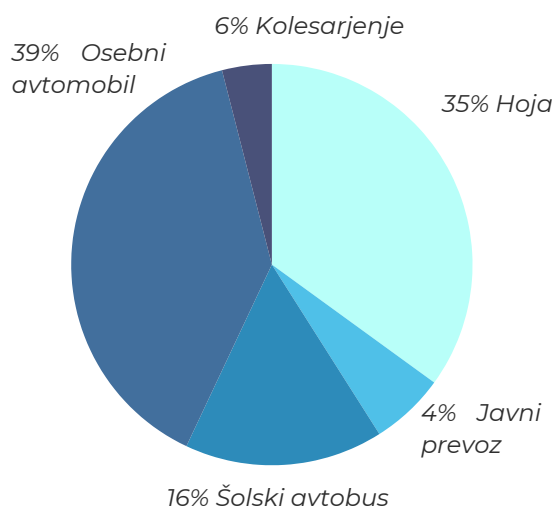
Slika 6: Ustrezno urejen pločnik in prehod za pešce, R3-713/4910, naselje Dornava



Grafikon 6: Deleži potovalnih načinov glede na rezultate kordonskega štetja prometa

ANKETA MED ŠOLARJI

Anketa o prihodih v osnovno šolo je bila izvedena junija 2025 med učenci 3., 5. in 7. razreda na Osnovni šoli dr. Franja Žgeča Dornava. Rezultati ankete so pokazali, da je delež uporabe osebnega avtomobila najvišji (39 %), sledi delež uporabe hoje s 35 % in delež uporabe šolskega avtobusa/kombija z 16 %. Delež uporabe kolesa (6 %) in delež uporabe javnega prevoza (4%) sta precej nizka.



Grafikon 7: Deleži potovalnih načinov glede na rezultate ankete med šolarji na Osnovni šoli dr. Franja Žgeča Dornava



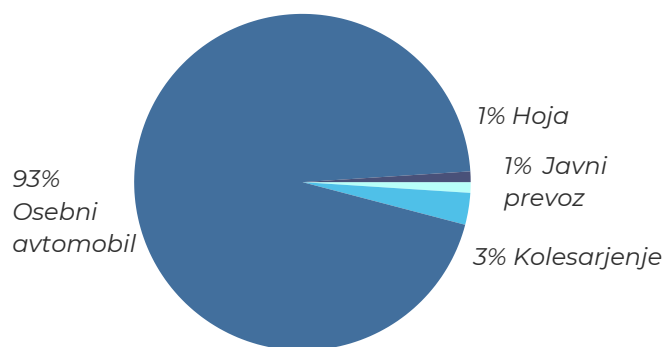
Slika 7: Usposabljanje za uporabo kolesa, OŠ dr. Franja Žgeča Dornava

ANKETA MED ZAPOSLENIMI

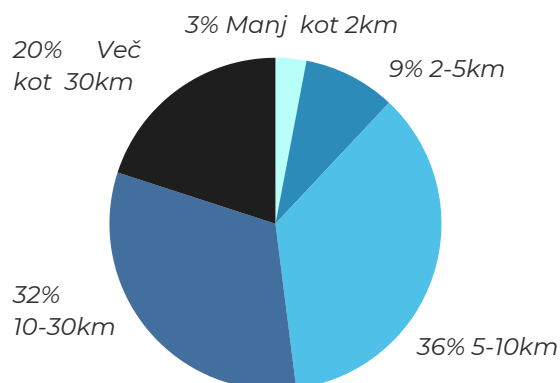
Anketa o poteh na delo je bila izvedena junija 2025 med zaposlenimi pri Zavodu za usposabljanje, delo in varstvo dr. Marjana Borštnarja Dornava (ZUDV Dornava). Rezultati ankete so pokazali, da večina anketiranih za prihod na delo uporabljajo osebni avtomobil (93 %), delež uporabe kolesa predstavlja 3 % in delež uporabe hoje in javnega prevoza vsak po 1 %.

Glede na oddaljenost od dela je razvidno, da je največ (36 %) od dela oddaljenih med 5-10 km, sledi 32 % z oddaljenostjo med 10-30 km. 20 % anketiranih je oddaljenih več kot 30 km in 12 % je oddaljenih manj kot 5 km.

Glede na uporabljene potovalne načine ter dolžine poti na delo se nakazujejo možnosti za postopno spremembo potovalnih navad pri prihodih na delo.



Grafikon 8: Deleži potovalnih načinov pri prihodu na delo med zaposlenimi pri ZUDV Dornava



Grafikon 9: Oddaljenost zaposlenih od delovnega mesta med zaposlenimi pri ZUDV Dornava



6 PET STEBROV UKREPANJA

Poglavje opredeljuje ključne stebre ukrepanja, ki predstavljajo osrednje vsebinske temelje strategije za doseganje vizije in ciljev OCPS občine Dornava. Vsaka smer ukrepanja izhaja iz ugotovitev analize obstoječega stanja ter sledi strateškim ciljem in opredeljenim prioritetam. Zajetih je pet vsebinskih področij, za vsako od teh so predstavljene ključne ugotovitve o trenutnem stanju prometnega sistema, pridobljene na podlagi analize obstoječega stanja ter umeščene v širši kontekst dosedanjih dosežkov, prepoznanih izzivov in razvojnih priložnosti. Za vsako področje so opredeljene prioritete, strateška vodila ter nabor ukrepov, namenjenih izvajanju v prihodnjem sedemletnem obdobju.

5 STEBROV UKREPANJA

Strategija je sestavljena iz krovnega stebra, ki obravnava celotno prometno načrtovanje in stebrov, ki obravnavajo potovalne načine v občini: hoja, kolesarjenje, javni prevoz in osebni motorni promet.

KLJUČNI DOSEŽKI, IZZIVI IN PRILOŽNOSTI TER PRIORITETE

Analiza prometnega sistema v občini omogoča poglobljen vpogled v njegovo obstoječe stanje ter prepoznavo ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti ter določitev prioritet za prihodnjo usmerjanje.



Grafikon 10: Pet stebrov ukrepanja OCPS

Ključni dosežki predstavljajo napredke na ključnih področjih mobilnosti v občini in omogočajo vpogled v obstoječe stanje, prepoznavanje uspešnih praks ter identifikacijo področij, kjer so potrebne nadaljnje izboljšave. Izzivi predstavljajo prepoznane pomanjkljivosti, ki vplivajo na neenakomerno razvitost prometnega sistema in omejujejo njegovo delovanje. Prepoznavanje osrednjih prometnih izzivov je bistveno za uresničevanje ciljev strategije in prilagajanje prometnega sistema dejanskim potrebam občine, saj omogoča prepoznavanje ključnih problematik ter vzpostavlja podlago za oblikovanje ustreznih strateških usmeritev. Priložnosti predstavljajo področja z razvojnim potencialom za izboljšave. Prepoznavanje ključnih priložnosti omogoča ciljno usmerjanje prihodnjega razvoja prometnega sistema. Opredeljene prioritete usmerjajo izvajanje ukrepov in opredeljujejo zelene spremembe v prometnem sistemu.

STRATEŠKA VODILA, AMBICIJE IN NABOR UKREPOV

Za vsak steber ukrepanja so določena strateška vodila in kvantificirane ambicije, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije. Strateška vodila služijo kot okvir za usmerjanje načrtovanja in izvajanja ukrepov ter določajo prednostna področja delovanja. Izhajajo iz vizije in ciljev in odražajo prioritete, ki si jih je zadala naša občina ter upoštevajo prepoznane izzive in priložnosti. Vsako strateško vodilo je opremljeno s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije. Ambicije se merijo na podlagi kazalnikov, ki zajemajo podatke o številu nesreč, deležih in obsegu uporabe posameznih potovalnih načinov na prometnici v občini ter deležih uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo in na delo.

Na podlagi izvedenih analiz in predhodnih opredelitev je določen nabor ukrepov za posamezen steber strategije, namenjen postopnemu izboljševanju prometnega sistema v prihodnjem sedemletnem obdobju. Ukrepi, ki se v tem obdobju ne izvedejo, bodo služili kot izhodišče in usmeritev za prihodnji razvoj in nadaljnje strateške aktivnosti. Ukrepi so razdeljeni po stebrih strategije in vsebujejo predviden nabor projektov za izvedbo in usmeritve za upravljanje s prometom.



Grafikon 10: Struktura OCPS po stebrih ukrepanja

6.1 Steber Celostno prometno načrtovanje

Steber celostnega prometnega načrtovanja predstavlja temelj usklajenega in dolgoročnega razvoja prometnega sistema v občini ter prispeva k trajnostnemu in učinkovitemu prometu, ki izboljšuje kakovost bivanja.

DOSEŽKI

Občina je z začetkom priprave OCPS prepoznala potrebo po razvoju trajnostnega prometnega sistema in s tem pokazala proaktiven pristop k načrtovanju in izvedbi dolgoročnih ukrepov. Dobro sodelovanje zaposlenih v občinski upravi omogoča usklajeno izvajanje nalog, poznavanje koncepta celostnega prometnega načrtovanja in strokovna usposobljenost pa zagotavljata trdno podlago za razvoj in implementacijo učinkovitih prometnih rešitev.



Kljub prepoznavanju koncepta celostnega prometnega načrtovanja, le-ta še ni v celoti implementiran. Majhnost upravnega aparata in nizka vključenost javnosti omejuje izvajanje razvojnih nalog in prilagajanje ukrepov lokalnim razmeram. Različna topografija nižinskega in gričevnatega dela občine vpliva na prometno dostopnost in možnosti uporabe aktivnih oblik prevoza. Pomanjkanje ustrezne prometne infrastrukture in povezav z večjimi upravnimi središči dodatno omejuje uporabo alternativnih prevoznih sredstev ter zmanjšuje možnost nadomestitve osebne avtomobila.

IZZIVI

Slika 8: Izziv vzpostavitve povezanih kolesarskih in pešpoti med naselji in v povezavi s sosednjimi območji, Dornava

PRILIKOSTI

Občini se pojavlja več priložnosti za razvoj trajnostnega prometnega sistema. Strnjena poselitve v nižinskem delu občine predstavlja priložnost za spodbujanje hoje in kolesarjenja v naseljih Dornava in Mezgovci pri Pesnici, kar lahko poveča uporabo trajnostnih oblik mobilnosti. Hkrati bližina Ptujja kot večjega upravnega središča omogoča izboljšanje povezav za prebivalce ter odpira možnosti za regionalno sodelovanje. Aktivno sodelovanje na razpisih predstavlja priložnost za podporo načrtovanim ukrepom in pospešitev njihove izvedbe. Dodatna promocija trajnostne mobilnosti povečuje zavedanje prebivalcev in spodbuja njihovo aktivno sodelovanje pri izvajanju prometnih ukrepov.

Slika 9: Ugodna lega občine v bližini Ptujja predstavlja priložnost za razvoj medobčinske kolesarske povezave, Dornava



Steber: Celostno prometno načrtovanje			
Prioritete			
Izboljšano vključevanje javnosti in ključnih deležnikov v oblikovanje prometnih rešitev			
Okrepljeno ozaveščanje o pomenu trajnostnih oblik mobilnosti			
Strateško vodilo			
Občina Dornava bo promet načrtovala celostno in pregledno, ob aktivnem sodelovanju prebivalcev in deležnikov, ter spodbujala trajnostne oblike mobilnosti z jasnim poudarkom na varnosti, dostopnosti in vključevanju vseh skupin uporabnikov			
Kvantificirane ambicije			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2025	2032	
Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti (uporaba hoje, kolesa, javnega prevoza) v prometu	3,0%	9,0%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih	40,8%	50,0%	Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih
Znižati število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	6 (med leti 2020 in 2024)	0 (med leti 2028 in 2032)	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let
Nabor ukrepov			
Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS			
Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti			
Digitalizacije in inovacije			
Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk			
Okrepljeno sodelovanje s sosednjimi občinami			
Krepitev finančne podpore za izvajanje prometnih ukrepov			
Aktivno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov			
Celostna ureditev stanovanjskih območij v osrednjem delu Dornave			
Izdelava posodobljenega načrta varnih šolskih poti			

Tabela 3: Prioritete, strateško vodilo in kvantificirane ambicije ter nabor ukrepov za steber Celostno prometno načrtovanje

OPIS UKREPOV ZA STEBER CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Zap.št.	Opis ukrepa
1	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS
	Po sprejetju občinske celostne prometne strategije se bo izvajanje strategije redno spremljalo, pri čemer bo enkrat letno pripravljeno poročilo o napredku in učinkih. Spremljanje bo potekalo v skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja, ki vključuje beleženje obveznih kazalnikov, predpisanih s strani pristojnega ministrstva, ter dodatnih kazalnikov, izbranih glede na cilje občine. Rezultati bodo služili za sprotno prilagajanje ukrepov in obveščanje javnosti o izvajanju strategije.
2	Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti
	Občina Dornava bo z različnimi ukrepi spodbujala trajnostne oblike mobilnosti in zmanjševanje odvisnosti od osebnih vozil, s čimer bo prispevala k izboljšanju prometne varnosti, kakovosti zraka in bivalnega okolja. Skozi vse leto bo spodbujala uporabo hoje in kolesa pri vsakodnevnih poteh in rekreaciji ter ozaveščala občane o prednostih uporabe javnega prevoza v primerjavi z vožnjo z osebnim avtomobilom. V sklopu promocije trajnostne mobilnosti bo občina vsako leto sodelovala v Evropskem tednu mobilnosti, ki vključuje aktivnosti, kot so dan brez avtomobila, skupinske kolesarske vožnje in pohode, delavnice ter predstavitve dobrih praks. Z doslednim ozaveščanjem in ustvarjanjem pogojev za trajnostno mobilnost želi občina dolgoročno vplivati na spremembo potovalnih navad in prispevati k višji kakovosti življenja v lokalnem okolju.
3	Digitalizacije in inovacije
	Občina Dornava bo z uvajanjem digitalizacije in inovativnih rešitev v prometno načrtovanje izboljšala učinkovitost, dostopnost, racionalnost in varnost prometnega sistema. V okviru ukrepa bo pripravila interaktivne zemljevide, ki bodo prikazovali varne poti za pešce in kolesarje (ko bodo le te vzpostavljene), lokacije parkirišč ter omrežje javnega prevoza. Prav tako bo občina preučila možnosti razvoja mobilne aplikacije, ki bo občanom omogočala dostop do voznih redov, informacij o zaporah ter enostavno prijavo težav v prometnem prostoru.
4	Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk
	Občina Dornava bo vzpostavila register prometno nevarnih točk, s katerim bo sistematično evidentirala lokacije, kjer lahko prihaja do potencialnih konfliktnih situacij za pešce, kolesarje, uporabnike javnega prevoza in motornega prometa. Temeljit bo na strokovnih analizah, podatkih o prometnih nesrečah in povratnih informacijah občanov. Na podlagi tega registra bo občina lažje načrtovala in izvajala ukrepe za izboljšanje prometne varnosti ter tako povečala varnost vseh udeležencev v prometu.
5	Okrepjeno sodelovanje s sosednjimi občinami
	Občina Dornava bo okrepila sodelovanje s sosednjimi občinami z namenom celostnega in usklajenega izboljševanja mobilnosti na širšem območju, saj prometni tokovi, potovalne navade in tranzitni promet ne sledijo občinskim mejam. Poseben poudarek bo namenjen sodelovanju z Mestno občino Ptuj, ki predstavlja pomembno zaposlitveno, izobraževalno in storitveno središče za prebivalce občine Dornava, ter z občino Gorišnica, kjer se nahaja železniška postaja in od koder izhaja pomemben delež tranzitnega prometa skozi območje občine. V okviru skupnih projektov in pobud bo občina vzpostavila redne koordinacije, ki bodo omogočale sprotno usklajevanje ciljev, izmenjavo podatkov in skupno načrtovanje ukrepov na področju hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in cestnega omrežja. Takšno sodelovanje bo prispevalo k učinkovitejšemu izvajanju ukrepov, večji prostorski povezanosti ter izboljšani dostopnosti, varnosti in trajnostni mobilnosti.

Zap.št.	Opis ukrepa
6	Krepitev finančne podpore za izvajanje prometnih ukrepov Občina Dornava bo krepila finančno podporo za izvajanje prometnih ukrepov z aktivnim iskanjem in izkoriščanjem različnih virov financiranja, zlasti z rednim spremljanjem ter prijavljanjem na državne, evropske in druge javne razpise. Pri tem bo občina zagotavljala sredstva predvsem za pripravo strokovnih podlag, projektne in investicijske dokumentacije, izdelavo potrebnih elaboratov ter pripravo dokumentacije za prijave na razpise, kar predstavlja ključen pogoj za uspešno pridobivanje sofinancerskih sredstev in kasnejšo izvedbo ukrepov. Občina bo spodbujala fazno izvajanje ukrepov in njihovo prilagajanje razpoložljivim finančnim sredstvom, hkrati pa si bo prizadevala za povezovanje projektov z drugimi razvojnimi in prostorskimi pobudami v občini. Takšen pristop bo omogočal učinkovitejšo porabo sredstev, večjo izvedljivost načrtovanih ukrepov ter postopno, a vztrajno izboljševanje prometnega sistema v občini.
7	Aktivno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov Občina Dornava bo aktivno vključevala javnost in ključne deležnike v vse faze načrtovanja, odločanja in izvajanja ukrepov celostne prometne strategije, saj je sprotno sodelovanje z občani pomembno za prepoznavanje dejanskih potreb in oblikovanje učinkovitih rešitev. V ta namen bo zagotavljala pregledno, pravočasno in razumljivo obveščanje ter vzpostavila in nadgrajevala dodatne komunikacijske kanale, vključno z uporabo družbenih omrežij in drugih sodobnih orodij, ki bodo omogočala lažjo, hitrejšo in dvosmerno komunikacijo z občani. S tem bo občina spodbujala sodelovanje, zbirala pobude in odzive javnosti ter krepila zaupanje in podporo pri uresničevanju prometnih ukrepov, kar bo prispevalo k večji sprejetosti ukrepov in dolgoročno bolj trajnostnemu razvoju mobilnosti v občini.
8	Celostna ureditev stanovanjskih območij v osrednjem delu Dornave Občina Dornava bo po vzoru dobrih praks pristopila k postopni celoviti prenovi ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti. Ukrepi bodo vključevali ureditev površin za pešce in kolesarje, umirjanje prometa, ozelenitev, postavitve urbane opreme ter spremembe prometnega režima, kot so uvedba enosmernih in slepih ulic, kjer bo to smiselno in prostorsko mogoče. V začetni fazi bodo rešitve preizkušene v izbranem območju, ob pozitivnem odzivu občanov pa se bodo postopoma prenesle tudi na druga območja. Prve rekonstrukcije po načelu splošnega umirjanja prometa bodo izvajane v občinskem središču.
9	Izdelava posodobljenega načrta varnih šolskih poti Občina Dornava bo izdelala posodobljen načrt varnih šolskih poti z namenom izboljšanja prometne varnosti otrok in spodbujanja hoje ter drugih trajnostnih oblik prihoda v šolo. Načrt bo temeljil na analizi obstoječih šolskih poti, prometnih tveganj in prostorskih razmer ter bo vključeval pregled nevarnih odsekov in predloge za njihovo postopno odpravljanje. Pri pripravi načrta bo občina upoštevala potrebe učencev, staršev in šole ter zagotovila jasno označene, pregledne in čim bolj varne poti do šole. Posodobljen načrt varnih šolskih poti bo služil kot podlaga za izvajanje infrastrukturnih in mehkih ukrepov ter bo prispeval k večji samostojnosti otrok in višji ravni prometne varnosti v občini.

6.2 Steber Hoja

Hoja predstavlja enega izmed ključnih načinov mobilnosti na kratkih razdaljah. Kakovostno urejene površine za pešce omogočajo funkcionalno povezanost med dejavnostmi in zagotavljajo varen ter učinkovit dostop, zato je njihovo načrtovanje in urejanje pomemben del celostnega prometnega in prostorskega načrtovanja.



Občina ima vzpostavljene pločnike in druge površine za pešce v več naseljih, in sicer v Dornavi, Mezgovcih ob Pesnici in Polenšaku, ki omogočajo varno gibanje v bližini stanovanjskih območij, centralnih dejavnosti in glavnih prometnih vozlišč. Med pozitivnimi vidiki hoje v občini izstopajo dobro pokrita javna razsvetljava in ustrezno urejeni prehodi za pešce na določenih lokacijah ter zadostno število zelenih površin. Občina ima zaradi koncentracije dejavnosti v središču Dornave in zaradi obstoječih ureditev v posameznih naseljih že dobro osnovo za razvoj bolj povezanega omrežja pešpoti.

Slika 10: Urejen prehod za pešce, Kapela-Žiher

DOSEŽKI

IZZIVI

Kljub obstoječim ureditvam hoje se v občini še vedno pojavljajo izzivi, predvsem nepovezanost obstoječih pešpoti, ki so na več odsekih prekinjeni ali ne vodijo neposredno do pomembnih ciljev. Na najbolj prometno obremenjenih cestah, zlasti na relaciji Dornava–Ptuj ter skozi gosto naseljene dele Polenšaka in Mezgovcev, pomanjkanje zveznih pešpoti, ozke površine za pešce in bližina motornega prometa zmanjšujejo občutek varnosti. Na daljših poteh izven naselij ni nameščene urbane opreme in urejenih počivališč, kar zmanjšuje privlačnost hoje izven središč.



Slika 11: Ozke in slabo vzdrževane površine za pešce, Dornava

PRILOŽNOSTI

Občina ima na področju hoje več priložnosti za izboljšave in nadgradnjo obstoječih ureditev. Med ključnimi priložnostmi so sklenitev obstoječih pločnikov in hodnikov v bolj povezano omrežje, zagotavljanje dodatnih ter rekonstrukcija dotrajanih ali ozkih površin za pešce. Razvoj sprehajalnih poti bi povečal udobje hoje in spodbudil aktivno preživljanje prostega časa v občini. Hkrati je možno izboljšati dostopnost in varnost pešcev z dodatnimi prehodi za pešce ter prilagoditvijo površin za osebe z gibalnimi ovirami. Posodobitev načrta varnih šolskih poti bi dodatno okrepila vsakodnevno hojo otrok in mladine ter prispevala k razvoju trajnostne mobilnosti v občini.

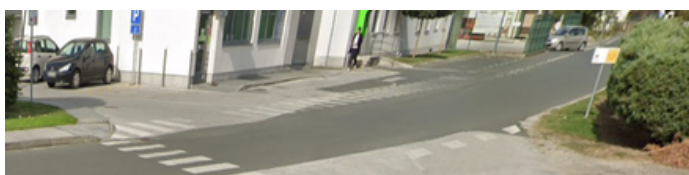
Steber: Hoja			
Prioritete			
Vzpostavitev povezane mreže poti za hojo			
Rekonstrukcija in nadgradnja površin za hojo z namenom izboljšanja udobja hoje			
Strateško vodilo			
Občina Dornava bo z zagotavljanjem varnih, udobnih in medsebojno povezanih pešpoti spodbujala hojo kot osnovni način premikanja ter krepila dostopnost do storitev in aktivnosti za vse prebivalce.			
Kvantificirane ambicije			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2025	2032	
Povečati delež uporabe hoje v prometu	1,0%	3,0%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Ohraniti ničelno število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci v zaporednem obdobju 5 let	0 (med leti 2020 in 2024)	0 (med leti 2028 in 2032)	Število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci v zaporednem obdobju 5 let
Nabor ukrepov			
Aktivno vzdrževanje pešpoti			
Zagotavljanje dodatnih površin za pešce			
Zagotavljanje dodatnih sprehajalnih poti			
Zagotavljanje univerzalne dostopnosti			
Promocija hoje			

Tabela 4: Prioritete, strateško vodilo in kvantificirane ambicije ter nabor ukrepov za steber Hoja

OPIS UKREPOV ZA STEBER HOJA

Zap.št.	Opis ukrepa
1	Aktivno vzdrževanje pešpoti Občina Dornava bo posebno pozornost namenila rednemu in aktivnemu vzdrževanju pešpoti, saj te predstavljajo pomemben del vsakodneвне mobilnosti ter pomembno prispevajo k varnosti in udobju pešcev. Ukrepi bodo vključevali sprotno odpravljanje poškodb in neravnin, obrezovanje vegetacije, zagotavljanje ustrezne osvetlitve ter vzdrževanje talnih označb in urbane opreme. Na ta način bo občina zagotavljala visoko raven uporabnosti in dostopnosti pešpoti skozi vse leto, pri čemer bo posebna pozornost namenjena območjem v bližini šol, vrtcev, zdravstvenih ustanov ter drugih pomembnih ciljev vsakodnevnih poti. Občina Dornava bo pri prenovi pločnikov v občinskem središču ob državni cesti sodelovala z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo.
2	Zagotavljanje dodatnih površin za hojo Občina Dornava bo zagotavljala dodatne in kakovostne površine za pešce z urejanjem manjkajočih povezav ter izboljševanjem varnosti in udobja hoje na ključnih odsekih v naselju in njegovi okolici. Pločniki bodo vzpostavljeni na odseku Dvorec Dornava – Mesarstvo Valenko ter na povezavi Mezgovci – Dornava, s čimer se bo zagotovila neprekinjena in varna peš povezava med naselji ter pomembnimi cilji vsakodnevnih poti. V stanovanjskem delu naselja Dornava ter pri navezavah na regionalno cesto se bodo, glede na prostorske in prometne razmere, uredila območja mešanega prometa ali posebej označeni pasovi za pešce, ki bodo omogočali varnejše gibanje pešcev ob hkratnem umirjanju motornega prometa. Pri načrtovanju in izvajanju ukrepov bo posebna pozornost namenjena zagotavljanju varnih in preglednih šolskih poti, s ciljem izboljšanja varnosti otrok in spodbujanja hoje kot vsakodnevnega načina mobilnosti.
3	Zagotavljanje dodatnih sprehajalnih poti Občina Dornava bo izboljševala pogoje za rekreativno hojo z iskanjem in postopno vzpostavitvijo dodatnih sprehajalnih poti, ki bodo povezovala naselja, naravne in krajinske značilnosti ter druge privlačne točke v občini. Pri tem bo spodbujala rabo obstoječih poti in manj prometno obremenjenih cest ter preverjala možnosti za njihovo nadgradnjo v varne in prijetne sprehajalne povezave, hkrati pa bo preučevala tudi možnosti za obuditev nekdanjih pešpoti oziroma lokalnih »bližnjic«, ki so se v preteklosti uporabljale za vsakodnevno gibanje med posameznimi deli občine. Za večjo prepoznavnost in uporabnost sprehajalnih poti bo občina zagotovila ustrezno orientacijsko in interpretativno opremo, vključno z informativnimi in usmerjevalnimi tablami za pešce, ki bodo jasno označevale potek poti, razdalje in cilje. Z navedenimi ukrepi bo občina prispevala k spodbujanju zdravega življenjskega sloga, večji rabi javnega prostora ter izboljšanju kakovosti bivanja za vse generacije, pri čemer se predvideva ureditev Lipovega drevoreda, sprehajalne poti ob reki Pesnici, obnova sprehajalne poti od Dvorca Dornava do avtobusnega postajališča ter preučitev možnosti izvedbe peš povezave (bližnjice) med naseljema Žamenci in Dornava.

Zap.št.	Opis ukrepa
4	Zagotavljanje univerzalne dostopnosti Občina Dornava bo zagotavljala univerzalno dostopnost prometnih površin in javnega prostora z načrtnim odpravljanjem fizičnih in zaznavnih ovir ter prilagajanjem ureditev potrebam vseh uporabnikov, ne glede na starost ali gibalne in zaznavne zmožnosti. Pri načrtovanju novih ureditev ter prenovi obstoječih pešpoti in javnih površin bo dosledno upoštevala načela univerzalnega oblikovanja, vključno z ustreznimi širinami, znižanimi robniki, taktilnimi vodilnimi elementi in preglednimi prehodi. Posebna pozornost bo namenjena dostopnosti za gibalno ovirane osebe, starejše, otroke ter starše z vozički, s ciljem zagotavljanja varnega, samostojnega in udobnega gibanja po naselju. Z zagotavljanjem univerzalne dostopnosti bo občina prispevala k večji socialni vključenosti, varnosti in kakovosti bivanja vseh prebivalcev.
5	Promocija hoje Občina Dornava bo spodbujala in promovirala hojo kot zdravo, dostopno in okolju prijazno obliko vsakodnevne mobilnosti z izvajanjem promocijskih, ozaveščevalnih in izobraževalnih aktivnosti. Poseben poudarek bo namenjen spodbujanju hoje na kratkih vsakodnevni poteh, hoji v šolo in vrtec ter rekreativni hoji za vse starostne skupine. Občina bo pri promociji hoje uporabljala različne komunikacijske kanale in dogodke ter vsebine povezovala z urejanjem pešpoti, sprehajalnih poti in javnega prostora, s čimer bo krepila zavedanje o pomenu hoje za zdravje, kakovost bivanja in lokalno okolje. S stalno promocijo hoje bo občina prispevala k spremembi potovalnih navad in večji rabi hoje kot enakovrednega prometnega način.



PREJ



POTEM



Slika 12: Vzpostavljen prehod za pešce in umiritev prometa pred občinsko stavbo s hitrostnimi ovirami, Dornava, vir: Google maps

6.3 Steber Kolesarjenje

Kolesarjenje je trajnostna oblika mobilnosti, primerna za kratke in srednje razdalje, ki hkrati spodbuja aktivni življenjski slog. Ustrezno urejene kolesarske površine povezujejo bivalna območja z javnimi storitvami, šolami, delovnimi mesti ter rekreativnimi in turističnimi destinacijami.



Občina Dornava leži na ravninskem območju Ptujkega polja, kar omogoča enostavno umeščanje kolesarskih poti za povezovanje posameznih delov občine, hkrati pa odpira možnosti za medobčinske povezave s sosednjimi območji. V nekaterih naseljih so že postavljena stojala za kolesa, kar zagotavlja osnovno podporo kolesarjem, prav tako je vzpostavljena servisno-polnilna postaja za električna kolesa. V pripravi je projekt za izgradnjo prve namenske kolesarske površine, ki bo predstavljal začetek razvoja varnejše in bolj strukturirane kolesarske infrastrukture v občini.

Slika 13: Stojala za kolesa in servisno – polnilna postaja za električna kolesa v pokriti kolesarnici

DOSEŽKI

Kolesarjenje v občini je trenutno močno omejeno zaradi odsotnosti namenskih kolesarskih površin. Obstoječe prometnice – zlasti regionalna cesta proti Ptujju ter povezave med Dornavo, Polenšakom, Mezgovci ob Pesnici in manjšimi zaselki – so prometno obremenjene, hitrostno zahtevne in brez ustrezne ločitve med prometnimi tokovi, kar zmanjšuje varnost in privlačnost kolesarjenja za vsakodnevne poti. Posledično je uporaba kolesa nizka, kolesarji pa so pogosto prisiljeni voziti po voziščih skupaj z motornim prometom. Situacijo dodatno otežuje razgiban teren na večjem delu občine ter pomanjkanje spremljevalne infrastrukture, ki bi olajšale kombiniranje kolesa z drugimi oblikami mobilnosti.

IZZIVI



Med ključnimi priložnostmi za razvoj kolesarjenja so vzpostavitev prvih kolesarskih površin, tako medobčinskih, z urejenimi povezavami do Ptujja in naselja Moškanjci v občini Gorišnica, kot tudi lokalnih, znotraj naselij in med njimi. Privlačnost kolesarjenja bo dodatno povečana s povezovanjem teh površin v smiselno in varno omrežje kolesarskih poti. K izboljšanju bodo prispevale tudi namestitve dodatnih stojal za kolesa, počivališč in servisnih postaj. Po vzpostavitvi infrastrukture je smiselno pristopiti k promociji kolesarjenja in spodbujanju njegove vsakodnevne uporabe kot trajnostne oblike mobilnosti.

Slika 14: Vaška jedra ponujajo na številnih trasah možnost prostorske širitve, kar omogoča ureditev novih kolesarskih površin, Dornava

PRILOŽNOSTI

Steber: Kolesarjenje			
Prioritete			
Vzpostavitev prvih površin za kolesarjenje			
Zagotavljanje podporne infrastrukture za izboljšano kolesarsko izkušnjo			
Strateško vodilo			
Občina Dornava bo z razvojem prvih kolesarskih povezav ter z vzpostavitvijo ustrezne podporne infrastrukture izboljšala pogoje za kolesarjenje in ga spodbujala kot privlačen ter dostopen način mobilnosti za vse.			
Kvantificirane ambicije			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2025	2032	
Povečati delež uporabe kolesa v prometu	1,0%	3,0%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Zmanjšati število prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji v zaporednem obdobju 5 let	4 (med leti 2020 in 2024)	0 (med leti 2028 in 2032)	Število prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji v zaporednem obdobju 5 let
Nabor ukrepov			
Zagotavljanje prvih površin za kolesarjenje			
Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles			
Preučitev možnosti za vzpostavitev sistema za izposajo koles			
Promocija kolesarjenja			

Tabela 5: Prioritete, strateško vodilo in kvantificirane ambicije ter nabor ukrepov za steber Kolesarjenje

OPIS UKREPOV ZA STEBER KOLESARJENJE

Zap.št.	Opis ukrepa
1	Zagotavljanje prvih površin za kolesarjenje
	Občina Dornava bo aktivno pristopila k zagotavljanju prvih površin za kolesarjenje z namenom postopnega izboljševanja pogojev za varno in privlačno rabo kolesa v vsakodnevem prometu. Kolesarske ureditve bodo načrtovane in izvedene skladno s prostorskimi, finančnimi in prometnimi zmožnostmi posameznih odsekov. V stanovanjskih območjih naselja Dornava se bodo kolesarske površine praviloma zagotavljale v obliki območij mešanega prometa, kolesarskih pasov oziroma z uporabo talnih označb tipa sharrow. Preučila se bo možnost vzpostavitve kolesarskih površin na povezavi Dornava – Hlaponci – Polenšak. Na povezavi Dornava – Ptuj bo občina izvedla rekonstrukcije in ureditve obstoječih traktorskih oziroma poljskih poti v funkcionalne kolesarske povezave, medtem ko se bodo na drugih predvidenih odsekih, vključno s središčem Dornave ter povezavo proti Mezgovcem in železniški postaji v Moškanjcih, kolesarske površine poskušale zagotoviti v obliki kolesarskih stez ali kolesarskih poti. S postopnim uvajanjem kolesarskih površin bo občina ustvarjala temelje za razvoj varnega in sklenjenega kolesarskega omrežja.
2	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles
	Občina Dornava bo postopno vzpostavljala parkirna mesta za kolesa, kolesarska počivališča ter servisne in polnilne postaje za kolesa na ključnih lokacijah v občini z namenom izboljšanja pogojev za vsakodnevno in rekreativno rabo kolesa. Dodatna stojala za kolesa ter servisne in polnilne postaje bodo nameščene predvsem v središču naselja ter v bližini pomembnih javnih funkcij in prometnih vozlišč. V osrednjem delu Dornave bo zagotovljena pokrita kolesarnica, namenjena tako šolarjem kot uporabnikom, ki bodo s kolesom dostopali do javnega potniškega prometa. Ob načrtovanju in projektiranju novih kolesarskih površin bo občina po potrebi zagotavljala tudi kolesarska počivališča, opremljena z urbano opremo, po možnosti s pitnikom in ustreznim senčenjem, kar bo prispevalo k večjemu udobju, varnosti in privlačnosti kolesarjenja v občini.
3	Preučitev možnosti za vzpostavitev sistema za izposajo koles
	Občina Dornava bo po vzpostavitvi prvih osnovnih kolesarskih povezav preučila možnosti za uvedbo sistema za izposajo koles, ki bi prebivalcem in obiskovalcem omogočal enostavno in fleksibilno rabo kolesa za krajše vsakodnevne poti. Pri tem bo občina preverila različne organizacijske in finančne modele ter možnosti povezovanja s širšimi oziroma regijskimi sistemi, prednostno pa bo razmišljala o uvedbi električnih koles, ki so primerna tudi za daljše razdalje in razgiban teren. V kolikor se bo možnost vzpostavitve sistema izposoje koles izkazala za smiselno in izvedljivo, bo občina pristopila k njegovi postopni uvedbi ter vzpostavitvi na lokacijah z največjim povpraševanjem, zlasti v središču naselja in v bližini pomembnih javnih funkcij ter prometnih povezav. Sistem za izposajo koles bi dopolnjeval obstoječe in načrtovane kolesarske ureditve ter prispeval k večji uporabi trajnostnih oblik mobilnosti.
4	Promocija kolesarjenja
	Občina Dornava bo po vzpostavitvi prvih kolesarskih površin spodbujala in promovirala kolesarjenje kot trajnostno, zdravo in učinkovito obliko vsakodnevne mobilnosti. Promocijske in ozaveščevalne aktivnosti bodo usmerjene v spodbujanje rabe kolesa za kratke vsakodnevne poti, prihod v šolo, na delo in do javnih storitev ter v krepitev zavedanja o prednostih kolesarjenja za zdravje, okolje in kakovost bivanja. Občina bo pri promociji kolesarjenja uporabljala različne komunikacijske kanale, dogodke in kampanje ter aktivnosti povezovala z razvojem kolesarske infrastrukture, s čimer bo prispevala k postopni spremembi potovalnih navad in večji uporabi kolesa v občini.

6.4 Steber Javni prevoz

Steber javnega prevoza predstavlja pomemben del prometnega sistema občine in zagotavlja osnovno dostopnost ter povezljivost prebivalcev.

DOSEŽKI

Občina Dornava ima vzpostavljen javni prevoz predvsem preko avtobusnih linij, ki povezujejo posamezna naselja z Dornavo in Ptujem. Ključne dosežke na področju javnega prevoza predstavljajo relativno dobro razpršena postajališča ob glavnih prometnicah, ustrezno urejeno avtobusno obračališče pri OŠ Dornava ter integriran šolski prevoz v sistem javnega prometa. Poleg tega skozi občino poteka avtobusni in železniški promet, kar zagotavlja osnovno povezljivost s širšim regijskim omrežjem. Določena avtobusna postajališča so opremljena z nadstreški, signalizacijo in elementi udobja, kot so klopi, koši in ostalo, kar izboljšuje uporabniško izkušnjo.



Slika 15: Urejeno avtobusno postajališče z nameščeno osnovno opremo, kot je klop, informacijska tabla in vozni red, Polenšak



Slika 16: Avtobusno postajališče brez voznega reda in urejenega prostora za uporabnike, Polenšak

Glavni izziv javnega potniškega prometa v občini Dornava predstavlja omejena dostopnost za vsakodnevne potrebe prebivalcev. Čeprav avtobusne linije povezujejo naselja z Dornavo in Ptujem, so vožnje premalo pogoste in pogosto časovno neusklajene z urniki šolarjev, dijakov in zaposlenih. Dostopnost je še slabša v odročnejših delih občine, kjer avtobusne povezave praktično niso zagotovljene. Določena obstoječa postajališča nimajo varnih dostopov za pešce, urejene čakalne površine ali ustrezne signalizacije, kar zmanjšuje preglednost in udobje uporabe javnega prevoza. Čeprav čez občino poteka železniška proga Pragersko–Središče, občina nima lastne železniške postaje in neposrednega dostopa do potniškega železniškega prometa.

IZZIVI

PRILOŽNOSTI

Občina ima ob tem tudi številne priložnosti za izboljšave na področju javnega prevoza. Med ključnimi so vzpostavitev lastne železniške postaje, ki bi občanom omogočila boljše povezave z regionalnimi središči, ter prenova ali premik obstoječih avtobusnih postajališč, ki ne ustrezajo standardom glede varnosti, udobja in informiranosti uporabnikov. Pomembno je tudi zagotavljanje varnih in dostopnih poti do postajališč in ustrezna označitev s signalizacijo ter namestitve elementov udobja, kot so nadstreški, klopi in koši. Dodatno bi uvedba sistema prevozov na klic pripomogla k večji vključitvi javnega prevoza v vsakodnevne potrebe prebivalcev.

Steber: Javni prevoz			
Prioritete			
Izboljšanje učinkovitosti javnega prevoza			
Iskanje alternativnih rešitev za izboljšanje dostopnosti na lokacijah, kjer je frekvenca javnega prevoza slabša			
Strateško vodilo			
Občina Dornava bo z izboljšanjem učinkovitosti javnega prevoza ter z uvajanjem prilagojenih alternativnih rešitev na slabše dostopnih območjih zagotavljala zanesljivejšo in bolj dostopno mobilnost za vse prebivalce.			
Kvantificirane ambicije			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2025	2032	
Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	1,0%	3,0%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Povečati dostopnost do zadovoljive frekvence javnega prevoza	82,9% (v letu 2023)	87,0%	Dostopnost do zadovoljive frekvence javnega prevoza v občini
Nabor ukrepov			
Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza			
Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih			
Vzpostavitev železniške postaje kot novega prometnega vozlišča			
Preučitev potreb po vzpostavitvi sistema prevozov na klic			
Promocija javnega prevoza			

Tabela 6: Prioritete, strateško vodilo in kvantificirane ambicije ter nabor ukrepov za steber Javni prevoz

OPIS UKREPOV ZA STEBER JAVNI PREVOZ

Zap.št.	Opis ukrepa
1	Usklajevanje in spodbujanje razvoja avtobusnih povezav Občina Dornava bo aktivno spodbujala izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza ter v sodelovanju s pristojnimi institucijami in izvajalci javnega potniškega prometa predlagala optimizacijo obstoječih avtobusnih linij in voznih redov, tako da bodo ti čim bolj prilagojeni vsakodnevnim potrebam prebivalcev, zlasti prihodov v šolo in na delo. Poseben poudarek bo namenjen usklajevanju povezav z Mestno občino Ptuj, ki predstavlja pomembno zaposlitveno in izobraževalno središče za prebivalce občine. Občina bo v okviru svojih pristojnosti pripravljala pobude ter sodelovala pri usklajevanju predlogov za ponovno vzpostavitev avtobusne linije v smeri Mezgovcev pri Pesnici ter za izboljšanje navezav na železniško postajo v Moškanjcih, s čimer bi se okrepila dostopnost javnega potniškega prometa in povezljivost z regionalnim ter državnim prometnim omrežjem. S takšnimi aktivnostmi bo občina prispevala k večji uporabi javnega potniškega prometa ter zmanjševanju odvisnosti prebivalcev od osebnega avtomobila.
2	Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih Občina Dornava bo izvedla celovito analizo obstoječih avtobusnih postajališč in postajališč šolskega prevoza z namenom preveritve njihove ustreznosti, dostopnosti, varnosti in prostorske umeščenosti. Na podlagi ugotovitev se bodo postajališča postopno prenavljala, po potrebi prestavljala ali na novo vzpostavljala, pri čemer bo poseben poudarek namenjen zagotavljanju varnih in urejenih dostopov za pešce, ustrezni opremljenosti ter preglednosti postajališč. Sočasno se bodo urejali tudi dostopi do postajališč, vključno s pločniki, prehodi za pešce in drugimi prometno-varnostnimi ureditvami v njihovem zaledju. Občina bo hkrati stremela k ponovni obuditvi avtobusnih postajališč v Mezgovcih pri Pesnici, s čimer bi se izboljšala dostopnost javnega potniškega prometa za prebivalce tega območja. Z načrtno prenovo in dopolnjevanjem mreže avtobusnih postajališč bo občina prispevala k večji privlačnosti in uporabnosti javnega potniškega prometa ter boljši prometni varnosti.
3	Vzpostavitev železniške postaje kot novega prometnega vozlišča Občina Dornava bo stremela k pridobitvi železniške postaje na svojem območju z namenom omogočanja rabe železniškega potniškega prometa ter izboljšanja dostopnosti do medobčinskih, regionalnih in državnih prometnih povezav. Vzpostavitev železniške postaje bi prebivalcem občine omogočila hitrejše, zanesljivejše in trajnostne povezave do večjih zaposlitvenih, izobraževalnih in storitvenih središč. V ta namen bo občina preučevala prostorske, tehnične in organizacijske možnosti ter dolgoročno sodelovala z relevantnimi institucijami pri uresničevanju tega cilja, ob njegovi morebitni realizaciji pa bo zagotovila ustrezne površine za pešce in kolesarje za dostop do železniške postaje iz središča Dornave. Ob načrtovani železniški postaji bo zagotovljena pokrita kolesarnica, vzpostavljene bodo varne in neposredne kolesarske povezave iz različnih delov občine, hkrati pa bo urejeno tudi parkirišče tipa »Parkiraj in pelji se« (P+R), namenjeno prestopu z osebne avtomobila na železniški promet. Z razvojem železniškega potniškega prometa in njegovo integracijo s kolesarskim ter osebnim prometom se bo okrepila vloga trajnostnih oblik mobilnosti, zmanjšala odvisnost od osebne avtomobila ter izboljšala prometna dostopnost občine Dornava.

Zap.št.	Opis ukrepa
4	Preučitev potreb po vzpostavitvi sistema prevozov na klic
	Občina Dornava bo preučila potrebe po vzpostavitvi sistema prevozov na klic, ki bi bil namenjen predvsem starejšim občanom za obisk zdravstvenih ustanov ter drugih nujnih opravkov. S tem bi izboljšala dostopnost osnovnih storitev za ranljive skupine ter prispevala k večji socialni vključenosti in kakovosti življenja starejših v občini. V kolikor se bo vzpostavitev sistema prevozov na klic izkazala za smiselno in izvedljivo, bo občina pristopila k pripravi modela izvajanja ter postopni uvedbi storitve.
5	Promocija javnega prevoza
	Občina Dornava bo spodbujala in promovirala uporabo javnega prevoza kot dostopne, zanesljive in trajnostne oblike mobilnosti z izvajanjem promocijskih in ozaveščevalnih aktivnosti. Promocija bo usmerjena v večjo prepoznavnost obstoječih avtobusnih povezav ter morebitnih železniških povezav, zlasti v povezavi s potmi v šolo, na delo in do pomembnih storitev. Občina bo pri tem uporabljala različne komunikacijske kanale ter prebivalcem zagotavljala pregledne in razumljive informacije o voznih redih, postajališčih in možnostih kombiniranja javnega prevoza z drugimi oblikami mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje. S stalno promocijo javnega prevoza bo občina prispevala k večji rabi trajnostnih prometnih načinov in zmanjšanju odvisnosti od osebne avtomobila.



Slika 17: Avtobusno postajališče ob Osnovni šoli Dornava je funkcionalno zasnovano z ustreznimi zavijalnimi radiji in širino vozišča, vendar mu manjkajo ključni elementi udobja in varnosti, kot so zavetje za čakajoče učence, ustrezne klopi ter koš za odpadke. Poleg tega dostop pešcev z lokalne ceste do šole ni jasno in varno urejen.

6.5 Steber Osebni motorni promet

Steber osebnega motornega prometa ima v občini še vedno osrednjo vlogo pri zagotavljanju vsakodnevne mobilnosti prebivalcev, saj zagotavlja hitro in fleksibilno mobilnost prebivalcev ter temelji na dobro razvitih prometnih površinah.

DOSEŽKI

V občini Dornava je cestno omrežje razmeroma dobro razvejano in zagotavlja osnovno dostopnost do naselij in ključnih dejavnosti. Državne ceste so večinoma ustrezno vzdrževane, kar omogoča nemoteno regionalno povezljivost. Na posameznih odsekih so uvedena območja omejene hitrosti, nameščeni pa so tudi prikazovalniki hitrosti, ki prispevajo k večji prometni varnosti. Izvedeni ukrepi kažejo na postopno izboljševanje prometne ureditve in zavedanje pomena umirjanja prometa v naseljih.

Slika 18: Hitrostna ovira v območju cone 30 ob lokalni cesti pri športnem parku, Dornava



Slika 19: Slabo vzdrževane prometne površine, parkirni prostor ob Osnovni šoli Dornava

V občini je zaznana obremenitev z motornim prometom na glavnih cestnih povezavah, predvsem zaradi tranzitnega prometa in visoke odvisnosti prebivalcev od osebnega avtomobila. V posameznih križiščih je preglednost nezadostna, hitrosti vozil pa so pogosto previsoke, kar povečuje tveganja za pešce in kolesarje. Na določenih odsekih so cestne površine dotrajane in bankine neurejene, kar vpliva na udobje in varnost. Občutnejše obremenitve se pojavljajo ob konicah in večjih dogodkih, ko se poveča gostota motornega prometa in zmanjša pretočnost, pri čemer nepravilno parkiranje v središču Dornave in ob pomembnih objektih dodatno vpliva na prometni tok in omejuje dostopnost.

IZZIVI

PRILOŽNOSTI

Občina ima številne priložnosti na področju osebnega motornega prometa. Med ključnimi so postopna sanacija in vzdrževanje občinskih ter državnih cest ter celostna prenova prometnih površin, ki bi ob rekonstrukciji cest omogočila tudi boljše pogoje za hojo, kolesarjenje in umirjanje prometa. Pomembna priložnost je vzpostavitev parkirnega režima na izbranih območjih ter ureditev parkirišča za sopotništvo, kar bi prispevalo k zmanjšanju prometnih obremenitev. Razbremenitev prometa v središču Dornave bi lahko dosegli tudi z izgradnjo obvozne ceste do ZUDV Dornava, s čimer bi se izboljšala pretočnost in prometna varnost ter kakovost bivanja v naseljih.

Analiza osebnega motornega prometa je bila razširjena tudi na področje tovornega in mirujočega prometa, saj področji vplivata na obremenitve in varnost cest.

TOVORNI PROMET

V Občini Dornava tovorni promet ne predstavlja izrazite prometne težave. Skozi občino ne poteka nobena pomembnejša tranzitna povezava, ki bi privabljala večje tokove tovornih vozil, prav tako je tudi lokalnega tovornega prometa razmeroma malo. Zato je promet težkih vozil v pretežni meri omejen na osnovno lokalno oskrbo in občasne prevoze. Prevladujejo dostave, povezane z vsakdanjimi potrebami prebivalcev in delovanjem javnih ustanov, kot so pošta, oskrba ter dobava hrane v šolo. Takšno stanje potrjuje tudi kordonsko štetje prometa, kjer je bila ugotovljena zelo nizka raven težjih tovornih vozil. Ta so predstavljala le 0,3 % prometa oziroma 8 tovornjakov v 4 urah. Delež lažjih tovornih vozil je znašal 3,3 %, kar kaže predvsem na prisotnost lokalnih dostavnih in servisnih voženj, ne pa na tranzitni ali gospodarsko pogojen tovorni tok. Vplivi tovornega prometa na kakovost bivanja (hrup, vibracije in obremenitve cest) so zato praviloma omejeni. Smiselno je, da občina tudi v prihodnje spremlja morebitne spremembe in na občutljivejših lokacijah, zlasti v bližini šole in drugih javnih programov, zagotavlja varno in pregledno izvajanje dostav.

MIRUJOČ PROMET

V občini je vzpostavljenih nekaj javnih parkirišč, pri čemer parkirni režimi večinoma niso vzpostavljeni. Izjema je parkirišče pri občini, kjer je urejeno kratkotrajno parkiranje oziroma sistem dovolilnic. Takšna ureditev je smiselna, ker zagotavlja dostopnost za uporabnike storitev in preprečuje dolgotrajno zasedanje najbolj obremenjenih parkirnih mest. Morebitni pritiski so večinoma lokalno in časovno omejeni, na primer ob obiskih občinskih storitev, ob javnih objektih ali v času prireditev.

V okviru OCPS je zato smiselno poudariti predvsem vidik urejenosti in preglednosti parkiranja. Tudi tam, kjer parkirnih mest načeloma ni premalo, lahko nepravilno parkiranje hitro zmanjša funkcionalnost prostora, poslabša preglednost in poveča konflikte z ranljivimi udeleženci (pešci, kolesarji). Kot usmeritev se zato predlaga uvajanje preprostih, ciljno usmerjenih ukrepov na morebitnih žariščih. To vključuje jasno označitev parkirnih mest, dosledno ohranjanje prehodnosti pločnikov, opredelitev kratkotrajnega parkiranja tam, kjer je največja izmenjava vozil ter ureditev dostavnih mest pri javnih objektih. Na ta način se izboljša izraba obstoječih kapacitet in prometna varnost, praviloma brez potrebe po širjenju parkirišč.



Slika 20: Prikaz parkirnih prostorov na majhnem parkirišču neposredno ob križišču, ki ne omogočajo varnega vključevanja v promet, Dornava, vir: Google maps.

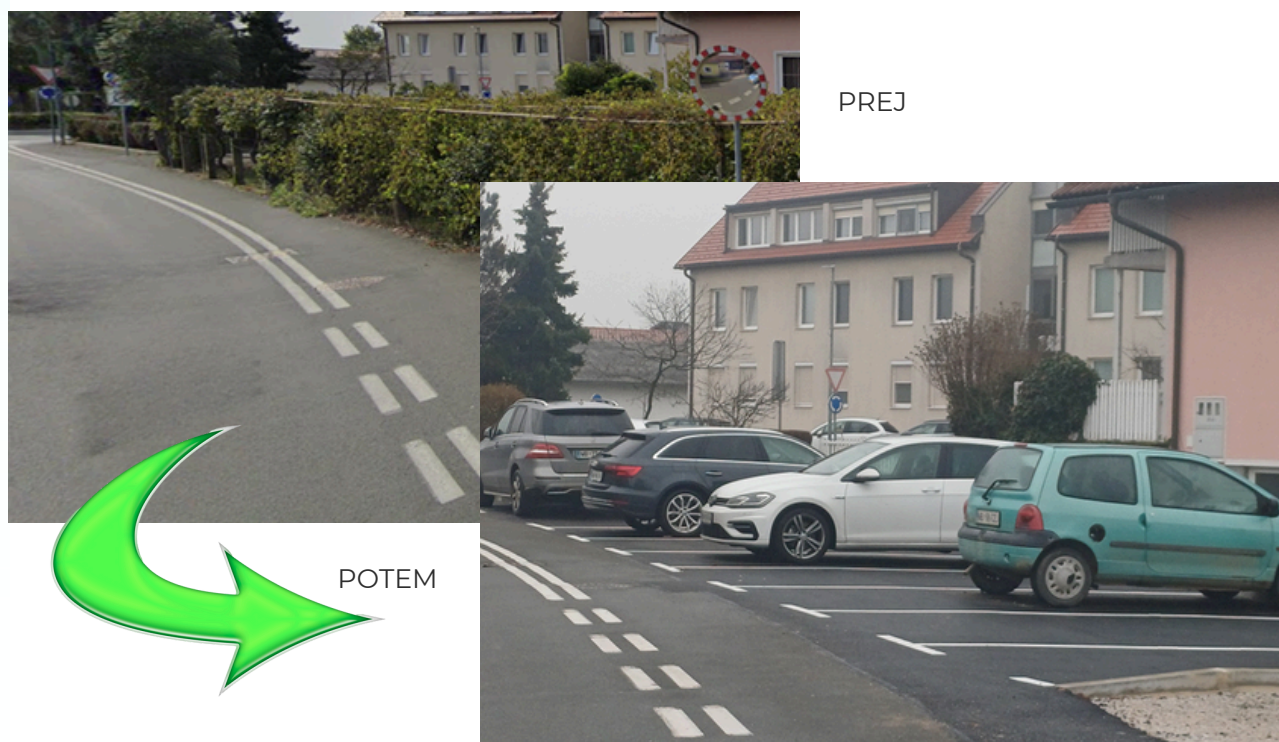
Steber: Osebni motorni promet			
Prioritete			
Sistematično spremljanje in umirjanje hitrosti			
Zmanjševanje prednosti avtomobila v primerjavi s trajnostnimi oblikami mobilnosti			
Učinkovito upravljanje parkiranja			
Strateško vodilo			
Občina Dornava bo s sistematičnim umirjanjem hitrosti, preišljenim upravljanjem parkiranja in zmanjševanjem prednosti avtomobila pred trajnostnimi oblikami mobilnosti ustvarjala varnejše, uravnotežene in okolju prijaznejše prometne razmere.			
Kvantificirane ambicije			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2025	2032	
Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	82,4%	76,0%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Znižati število osebnih vozil na 1000 prebivalcev občine	566 (v letu 2023)	550	Število osebnih vozil na 1000 prebivalcev občine
Nabor ukrepov			
Aktivno vzdrževanje cestnega omrežja			
Implementacija ukrepov za umirjanje prometa			
Analiza in sanacija nevarnih križišč			
Vzpostavitev obvozne ceste do ZUDV Dornava			
Učinkovito upravljanje s parkiranjem			
Izobraževanja o varni vožnji in promocijske aktivnosti za zmanjševanje uporabe avtomobila			

Tabela 7: Prioritete, strateško vodilo in kvantificirane ambicije ter nabor ukrepov za steber Osebni motorni promet

OPIS UKREPOV ZA STEBER OSEBNI MOTORNI PROMET

Zap.št.	Opis ukrepa
1	Aktivno vzdrževanje cestnega omrežja
	Občina Dornava bo zagotavljala redno in sistematično vzdrževanje občinskega cestnega omrežja z namenom izboljšanja prometne varnosti in kakovosti cestne infrastrukture za vse udeležence v prometu. Sanirana bodo poškodovana in dotrajana vozišča, pri čemer bodo prenove in sanacije načrtovane in izvedene skladno z načeli trajnostne mobilnosti, kar vključuje tudi prizadevanja za zagotavljanje ustreznih površin za hojo in kolesarjenje ob večini rekonstrukcij cest. Dela bodo načrtovana na podlagi prometne obremenjenosti, stanja cestne infrastrukture in izraženih potreb lokalnega prebivalstva. Poleg tega bo občina izvajala ukrepe za izboljšanje preglednosti cest in križišč, kot so odstranjevanje zaraščene vegetacije in drugih vizualnih ovir, ter redno preverjala ustreznost osvetlitve in stanje prometne signalizacije.
2	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa
	Občina Dornava bo za izboljšanje prometne varnosti uvajala ciljno usmerjene ukrepe za umirjanje prometa ter sistematično spremljala hitrostne vzorce vozil z uporabo dodatnih prikazovalnikov hitrosti. Na podlagi zbranih podatkov bo načrtovala in postopno uvajala ustrezne tehnične in organizacijske ukrepe na odsekih, kjer bodo zaznane prekoračitve hitrosti, pri čemer bodo med možnimi rešitvami tudi fizične ovire, talne označbe, optične zožitve ter izboljšana prometna signalizacija. Posebno pozornost bo namenila vzpostavitvi območij umirjenega prometa v okolici vzgojno-varstvenih ustanov ter drugih območij z večjo prisotnostjo pešcev, otrok in starejših. Prav tako bo preučevala možnosti uvedbe območij omejene hitrosti na občinskih cestah, kjer ni urejenih ločenih površin za pešce in kjer je gostota poselitve visoka, pri čemer bodo prednostno obravnavana območja z večjo izpostavljenostjo ranljivih udeležencev v prometu.
3	Analiza in sanacija nevarnih križišč
	Občina Dornava bo izvedla celovito analizo varnosti križišč, pri čemer bo posebej pozorna na odseke z večjim številom prometnih nesreč, izpostavljenost ranljivih udeležencev ter prometne tokove. Analiza bo zajemala pregled prometne signalizacije, preglednosti, osvetlitve in prometnih ureditev v posameznih križiščih. Na podlagi ugotovitev bo občina pripravila in izvajala ukrepe za izboljšanje varnosti, kot so ureditev ali preureditev prometnih površin, izboljšanje preglednosti, nadgradnja signalizacije ter morebitna uvedba dodatnih varnostnih elementov, s ciljem zmanjšanja tveganja za prometne nesreče in povečanja varnosti vseh udeležencev v prometu. Med prednostnimi posegi bosta rekonstrukcija križišča v Polenšaku ter rekonstrukcija Y-križišča v Mezgovcih pri Pesnici in križišča Strelci, kjer se bo z ustreznimi prometnimi ureditvami izboljšala preglednost in varnost vseh udeležencev v prometu.
4	Vzpostavitev obvozne ceste do ZUDV Dornava
	Občina Dornava bo vzpostavila novo, že načrtovano obvozno cesto ob zahodnem delu naselja Dornava, ki bo omogočala neposredno prometno povezavo do ZUDV Dornava. Na lokaciji ZUDV Dornava je vsakodnevno prisotnih več kot 1.000 zaposlenih in uporabnikov, kar trenutno povzroča povečane prometne obremenitve v občinskem središču ter v okoliških stanovanjskih naseljih. Z izgradnjo nove obvozne ceste se bo tranzitni in ciljni promet preusmeril z obstoječih prometno preobremenjenih cest, kar bo prispevalo k razbremenitvi lokalnega cestnega omrežja, izboljšanju prometne varnosti ter višji kakovosti bivanja v središču naselja. Nova obvozna povezava bo hkrati omogočala boljšo in preglednejšo dostopnost do ZUDV Dornava ter bolj urejen prometni režim na širšem območju naselja.

Zap.št.	Opis ukrepa
5	Učinkovito upravljanje s parkiranjem
	Občina Dornava bo v okviru učinkovitega upravljanja s parkiranjem ob javnih ustanovah preučila možnosti za vzpostavitev območij kratkotrajnega parkiranja, s čimer bo zagotovila večjo dostopnost storitev tistim uporabnikom, ki jih v določenem trenutku potrebujejo. Ob morebitni vzpostavitvi nove železniške postaje bo občina zagotovila tudi parkirišče tipa »Parkiraj in pelji se« (P+R), namenjeno prestopu z osebnega avtomobila na železniški promet. Dodatno bo zagotovljeno parkirišče ob Čušekovi domačiji, ki bo namenjeno obiskovalcem Dvorca Dornava in drugih bližnjih javnih ter turističnih vsebin. Z načrtnim upravljanjem parkirnih površin bo občina prispevala k boljši rabi prostora, večji dostopnosti javnih funkcij in spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti.
6	Izobraževanja o varni vožnji in promocijske aktivnosti za zmanjševanje uporabe avtomobila
	Občina Dornava bo izvajala izobraževalne aktivnosti za voznike osebnih vozil, s poudarkom na spoštovanju prometnih predpisov, odgovorni vožnji ter vplivu hitrosti na prometno varnost. Namen aktivnosti bo dvig zavesti o tveganjih in posledicah neodgovornega vedenja v prometu ter spodbujanje kulture strpne in varne vožnje. Poleg tega bo občina z različnimi promocijskimi kampanjami prebivalce spodbujala k razmisleku o vsakodnevni uporabi osebnega avtomobila ter jih seznanjala z vplivi prekomerne avtomobilske mobilnosti na okolje, prometne razmere in kakovost bivanja. Aktivnosti bodo usmerjene v zmanjšanje odvisnosti od avtomobila ter preusmerjanje potovanj na bolj trajnostne oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni potniški promet.



Slika 20: Primer ureditve parkirišča ob javni poti JP 576451 Cerkev – Mip, Dornava, vir: Google maps

7 AKCIJSKI NAČRT

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

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



Z.št.	Ukrep	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovor nost	Viri financiran ja	Zahtev nost	Stopnja učinko vitosti
I.	CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE											
I.1	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina, zunanji izvajalec	Občinski proračun	+	++
I.2	Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.3	Digitalizacija in inovacije	/	/	12.000	/	3.000	/	/	Občina, zunanji izvajalec	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.4	Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk	1.500	500	500	500	500	500	500	Občina	Občinski proračun	++	+++
I.5	Okrepljeno sodelovanje s sosednjimi občinami	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Občina	Sredstva niso predvidena	++	++
I.6	Krepitev finančne podpore za izvajanje prometnih ukrepov	/	25.000	/	25.000	5.000	15.000	5.000	Občina, zunanji izvajalec	Občinski proračun	++	+++
I.7	Aktivno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.8	Celostna ureditev stanovanjskih območij v osrednjem delu Dornave	/	/	250.000	100.000	/	250.000	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.9	Izdelava posodobljenega načrta varnih šolskih poti	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Občina	Sredstva niso predvidena	+	++

Z.št.	Ukrep	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovor nost	Viri financiran ja	Zahtev nost	Stopnja učinko vitosti
II.	HOJA											
II.1	Aktivno vzdrževanje pešpoti	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	Občina	Občinski proračun	++	++
II.2	Zagotavljanje dodatnih površin za pešce	/	10.000	150.000	10.000	100.000	10.000	150.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancers ka sredstva	+++	+++
II.3	Zagotavljanje dodatnih sprehajalnih poti	3.000	25.000	10.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun, sofinancers ka sredstva	+	++
II.4	Zagotavljanje univerzalne dostopnosti	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	Občina	Občinski proračun, sofinancers ka sredstva	+	++
II.5	Promocija hoje	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun, sofinancers ka sredstva	+	++
III.	KOLESARJENJE											
III.1	Zagotavljanje prvih površin za kolesarjenje	250.000	200.000	/	/	100.000	150.000	/	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancers ka sredstva	++	++
III.2	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles	1.500	1.500	5.000	1.500	40.000	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun, sofinancers ka sredstva	++	++
III.3	Preučitev možnosti za vzpostavitev sistema za izposajo koles	/	/	1.500	/	40.000 (ob vzpost avitvi)	20.000 (ob upora bi)	20.000 (ob upora bi)	Občina	Občinski proračun, sofinancers ka sredstva	++	+++
III.4	Promocija kolesarjenja	300	300	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun, sofinancers ka sredstva	+	++

Z.št.	Ukrep	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost	Viri financiranja	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
IV.	JAVNI PREVOZ											
IV.1	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	Občina, DUJPP	Sredstva niso predvidena	++	+++
IV.2	Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih	/	45.000	30.000	/	45.000	35.000	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
IV.3	Vzpostavitev železniške postaje kot novega prometnega vozlišča	/	/	/	/	400.000	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
IV.4	Preučitev potreb po vzpostavitvi sistema prevoza na klic	/	1.500	/	35.000 (ob vzpostavitvi)	15.000 (ob uporabi)	15.000 (ob uporabi)	15.000 (ob uporabi)	Občina, zunanji izvajalec	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
IV.5	Promocija javnega prevoza	800	800	800	800	800	800	800	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
V.	OSEBNI MOTORNI PROMET											
V.1	Aktivno vzdrževanje cestnega omrežja	250.000	250.000	250.000	250.000	250.000	250.000	250.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++
V.2	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa	15.000	5.000	50.000	50.000	50.000	20.000	10.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	+++
V.3	Analiza in sanacija nevarnih križišč	5.000	300.000	/	/	300.000	/	/	Občina	Občinski proračun	++	++
V.4	Vzpostavitev obvozne ceste do ZUDV Dornava	/	/	1.000.000	500.000	/	/	/	Občina	Občinski proračun, državni proračun	++	++
V.5	Učinkovito upravljanje parkiranja	1.500	1.500	1.500	40.000	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun	+	++
V.6	Izobraževanja o varni vožnji in promocijske aktivnosti za zmanjševanje uporabe avtomobila	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++

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

Tabela 8: Akcijski načrt izvajanja ukrepov za obdobje 2026-2032

**OBČINSKA
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE
DORNAVA**

